

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**BANKA VE SENDİKASYON KREDİLERİNİN  
DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN FİNANSMANINDA ÖNEMİ  
VE BANKALARIN BU ALANDAKİ YAKLAŞIMLARI**

**Özgür ÖZTÜRK**

Danışman

**Prof. Dr. Hakkı KİŞİ**

2006

## Yemin Metni

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2006

Özgür ÖZTÜRK

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : Özgür ÖZTÜRK  
**Anabilim Dalı** : Denizcilik İşletmeleri  
**Programı** : Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi  
**Tez Konusu** : Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları  
**Sınav Tarihi ve Saati** :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ve ..... Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18.maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI  OY BİRLİĞİ ile  O  
DÜZELTME  O\* OY ÇOKLUĞU  O  
RED edilmesine  O\*\* ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır.  O\*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir.  O\*\*

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.  Evet  
Tez mevcut hali ile basılabilir.  O  
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.  O  
Tezin basımı gerekliliği yoktur.  O

### JÜRİ ÜYELERİ

### İMZA

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

**Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında  
Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları**

**Özgür ÖZTÜRK**

**Dokuz Eylül Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı  
Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi Programı**

Dünyanın en sermaye yoğun sektörlerinden biri olan deniz ulaştırması, kendine has özellikleri olan, gemi inşa sanayii ve deniz işletmeciliği yönünden sermaye ve emek yoğun şirketlerden oluşmaktadır. Büyük rakamlarla ifade edilen yatırım tutarlarının sadece özkaynaklar kullanılarak karşılanması mümkün olmadığından alternatif finansman tekniklerinden banka kredilerine sıklıkla başvurulmaktadır.

“Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları “ başlıklı bu tez, dört bölümden oluşmaktadır.

Türkiye'nin dünya deniz ticaretindeki yeri, kabotaj taşımacılığı, uluslararası taşımacılık ve Türk uluslararası gemi sicili alanındaki gelişmeler ile bankaların denizcilik sektörü için önemi ve Türk ve Avrupa Birliği bankacılık sektörünün genel yapısı üzerinde durulmuştur.

Avrupa Birliği denizcilik politikaları tarihi ve aşamaları, IMO uygulamaları, kabotaj politikası, rekabet politikası ve Birlik üyesi ülkeler ile gemi inşa alanında dünyada söz sahibi iki ülke olan Japonya ve Güney Kore'nin gemi inşaatı ve tersanecilik politikaları incelenmiştir.

‘Denizcilik Sektörünün Finansmanında Kullanılan Krediler’ başlığı altında, banka kaynaklı nakit ve gayrinakit krediler, Türk Eximbank kaynaklı krediler, Dünya Bankası kaynaklı ihracatı geliştirme kredisi, Avrupa Yatırım Bankası kaynaklı krediler, İslami Kalkınma Bankası kaynaklı krediler, kamu kaynaklı krediler kullanım esasları ve uygulamalarının önemi ortaya

**çıkılmaktadır. Ayrıca sendikasyon kredilerinin gelişimi, sağladığı avantajlar, tarafları ve görevleri ile sendikasyon kredisinin aşamaları, belli başlı sendikasyon piyasalarının temel özellikleri ve örnek bir sendikasyon kredisi uygulaması ile konunun detaylı bir şekilde ele alınmasını sağlamıştır.**

**Coğrafi konumu nedeniyle büyük bir potansiyele sahip olan Türkiye'nin, bankacılık sektörü sermaye yapısının güçlendirilmesi ve uluslararası piyasalarda rekabet edebilecek güce sahip olmasıyla, dünya deniz ticaretinden aldığı payın arttırılması kaçınılmazdır.**

**Anahtar Kelimeler** 1- Denizcilik Finansmanı 2- Banka Kredileri  
3- Sendikasyon Kredileri 4- Yüklenici Banka  
5- Basel II Kriterleri

## **ABSTRACT**

**A Thesis for Master's Degree  
The Importance of Bank and Syndicated Loans in Shipping Industry,  
the Approach of Banks to the Matter**

**Özgür ÖZTÜRK**

**Dokuz Eylul University  
Institute Of Social Sciences  
Department of Maritime Business and Administration**

Shipping, one of the world's most costly sectors, having its own properties and is composed of ship building industry, ports industry, ship operations, yatching, fisheries etc., is capital and labor intensive sector. As it can not be affordable investing in shipping industry with enormous own assets only, financing can be done with bank loans.

This study with the title "The Importance of Bank and Syndicated Loans in Shipping Industry, the Approach of Banks to the Matter" comprises four sections.

Turkey's place in the shipping trade, cabotage transport, international transport and the developments of Turkish International Shipping Register Act and the main structure of both Turkish and European Union banking sectors are the subject matters of the study.

History and stage of European Union shipping policies, application of IMO regulations, cabotage policies, competition policies, Union member countries and Japan and South Korea that have influence in ship construction industry are also studied. Government support to the sector is appreciated in those countries.

Some details are given about the loans used in shipping sector. Bank origin loans and also Turkish Eximbank, World Bank, European Investment Bank, Islamic Development Bank, Public and Syndicated loans and a sample syndication strategies and yield calculations are outstanding in the matter.

**In the conclusion, the developments in the banking sector of Turkey that has a wide potential for the shipping industry due to its geographic location and has strength to compete within international markets and Turkey's share in the world maritime trade have been pointed out.**

**Key Words :**    1- Shipping Finance                      2- Bank Loans  
                         3- Syndicated Loans                      4- Underwriter Bank  
                         5- Basel II Criteria

**BANKA VE SENDİKASYON KREDİLERİNİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN  
FİNANSMANINDA ÖNEMİ VE BANKALARININ BU ALANDAKİ YAKLAŞIMLARI**

YEMİN METNİ	II
YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI	III
ÖZET	IV
ABSTRACT	VI
İÇİNDEKİLER	VIII
KISALTMALAR	XIV
TABLO LİSTESİ	XVII
ŞEKİLLER LİSTESİ	XIX
EKLER LİSTESİ	XX
GİRİŞ	XXI

**BİRİNCİ BÖLÜM  
TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GELİŞİMİ**

1.1. Araştırma Amacı	1
1.2. Araştırma Yöntemi	1
1.3. Kapsam ve Sınırlamalar	1
1.4. Türkiye'nin Dünya Deniz Ticaretindeki Yeri	2
1.5. Denizyolu Taşımadaki Gelişmeler	4
1.5.1. Kabotaj Taşımacılığı	4
1.5.2. Uluslararası Taşımacılık	5
1.5.3. Türk Uluslararası Gemi Sicili	11
1.5.3.1. Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin Armatörlere Sağladığı Avantajlar	11
1.5.4. Türk Donatan Tarafından Yabancı Bayrağa Geçme Sebepleri	12
1.5.4.1. Kolay Bayrak Ülkeleri	14

**İKİNCİ BÖLÜM  
DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE VERİLEN TEŞVİKLER AÇISINDAN  
AVRUPA BİRLİĞİ POLİTİKALARI**

2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları Tarihi	15
--	----



2.1.1. Denizcilik Politikasında 1. Aşama	16
2.1.2. Denizcilik Politikasında 2. Aşama	17
2.1.3. Denizcilik Politikasında 3. Aşama	17
2.2. Denizyolu Güvenliği İçin Yapılan Çalışmalar	19
2.2.1. IMO'nun Yaptığı Çalışmalar	19
2.2.2. ISM Kodu Uygulaması	19
2.2.3. Bayrak Devleti Denetimi	21
2.2.4. Liman Devleti Denetimi	22
2.2.5. Türkiye'de Liman Devleti Denetimi Uygulamaları	25
2.3. Kabotaj Politikası	26
2.4. Taşımacılığın Karayolundan Denizyoluna Kaydırılması	27
2.5. Teşvik Politikası	28
2.5.1. Vergisel Teşvikler	30
2.5.2. Tersane Teşvikleri	32
2.6. Rekabet Politikası	33
2.7. Gemi İnşaatı ve Tersanecilik	35
2.7.1. Gemi İnşa Sektörüne Devlet Yardımları	38
2.7.1.1. Avrupa Birliği	38
2.7.1.1.1. Almanya	39
2.7.1.1.2. Belçika	39
2.7.1.1.3. Danimarka	40
2.7.1.1.4. Fransa	41
2.7.1.1.5. Yunanistan	41
2.7.1.1.6. İngiltere	41
2.7.1.1.7. İtalya	42
2.7.1.1.8. Hollanda	42
2.7.1.1.9. Portekiz	43
2.7.1.1.10. İspanya	43
2.7.1.1.11. Finlandiya	43
2.7.1.1.12. Norveç	43
2.7.1.2. Japonya	44
2.7.1.3. Güney Kore	45

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**TÜRK ve AVRUPA BİRLİĞİ BANKACILIK SEKTÖRÜNÜN DURUMU,**  
**BASEL KRİTERLERİNİN ETKİLERİ**

3.1. Türk Bankacılık Sektörünün Genel Yapısı	47
3.1.1. Türk Bankacılık Sektörünün Gelişimi	49
3.2. Avrupa Birliği Bankacılık Sektörünün Yapısı	52
3.2.1. Bankacılıkta Avrupa Tek Pazarı	53
3.2.1.1. Beyaz Kitap ve Tek Pazar Hedefi	53
3.2.1.2. Avrupa Tek Senedi ( Single European Act)	54
3.2.1.3. Avrupa Birliği Birinci Ve İkinci Bankacılık Direktifleri İle Komisyon Yönergeleri	54
3.2.2. Avrupa Birliği Bankacılık Modelleri	56
3.2.3. Avrupa Birliği Bankacılık Sektöründe Banka Grupları	57
3.2.3.1. Ticari Bankalar	57
3.2.3.2. Tasarruf Bankaları veya Kuruluşları	57
3.2.3.3. Kooperatif Bankaları	58
3.2.3.4. Mali İhtisas Kuruluşları	58
3.2.4. Avrupa Birliği Bankacılık Sektöründe Özel Sektör ve Kamu Sektörü Bankaları	58
3.3. Basel Anlaşması ve Sermaye Yeterliliği	59
3.3.1. Basel Kriterleri	59
3.3.1.1. Yeni Düzenlemenin Amaçları Ve Temel Unsurları	60
3.3.1.2. Asgari Sermaye Gereği	62
3.3.1.2.1. Kredi Riski	63
3.3.1.2.1.1. Standart Yaklaşım	63
3.3.1.2.1.2. Dahili Derecelendirmeye Dayalı Temel ya da İleri Yaklaşım	64
3.3.1.2.2. Faaliyet Riski (Operasyonel Risk)	64
3.3.2. Uluslararası Risk Değerlendirme Kuruluşlarının Sahip Olması Gereken Kriterler	65
3.3.3. Basel II'nin Türkiye İçin Önemi ve KOBİ'lere Etkileri	67
3.3.3.1. Basel II'nin Türkiye İçin Önemi	67
3.3.3.2. Basel II'nin KOBİ'lere Etkileri	69
3.3.3.3. Ülkemizde Halen Geçerli Olan KOBİ Tanımlamaları	69

3.3.3.4. Basel II Standartları'na Göre KOBİ Olma Şartları	70
---	----

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN FİNANSMAN İHTİYACI VE SEKTÖRÜN FİNANSMANINDA KULLANILAN KREDİLER**

4.1. Denizcilik Sektörünün Finansman İhtiyacı	72
4.1.1. Bankaların Sektöre Finansman Desteği	72
4.1.2. Finansman Sağlayan Bankanın Temel Güvenceleri	73
4.1.3. Türkiye'de Banka Kredileri ve Denizcilik Sektörünün Finansmanı	76
4.2. Denizcilik Sektörünün Finansmanında Kullanılan Krediler	79
4.2. Banka Kaynaklı Nakit Krediler	79
4.2.1. Döviz Kredileri	79
4.2.1.1. İhracat, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Faaliyetlerin Finansmanı Amacıyla Kullanılan Döviz Kredileri	80
4.2.1.1.1. Belgesiz Krediler	80
4.2.1.1.2. Belgeli Krediler	80
4.2.1.2. Yatırım Teşvik Belgesi Kapsamında Kullanılan Döviz Kredileri	83
4.2.1.3. Yurtdışında İş Yapan Türkiye'de Yerleşik Türk Müteşebbislerine Yurt Dışındaki İşleriyle İlgili Olarak Kullanılan Döviz Kredileri	84
4.2.2. Forfaiting / Adi İştira / Dövizli Çek İştira Kredisi	85
4.2.2.1. Forfaiting	85
4.2.2.2. Adi İştira	85
4.2.2.3. Dövizli Çek İştira Kredisi	85
4.3. Banka Kaynaklı Gayrinakit Krediler	86
4.3.1. Akreditifli Ödeme	86
4.3.1.1. Akreditifte Taraflar	86
4.3.1.2. Akreditif Çeşitleri	87
4.3.1.2.1. Kabili Rücu (Dönülebilir) (Revocable Letter of Credit) Akreditif	87
4.3.1.2.2. Gayri Kabili Rücu (Dönülemez) (Irrevocable Letter of Credit) Akreditif	87

4.3.1.2.3. Teyitli (Confirmed) Akreditif	88
4.3.1.2.4. Teyitsiz (Unconfirmed/Without) Akreditif	88
4.3.1.2.5. Rotatif (Revolving) Akreditif	88
4.3.1.2.6. Karşılıklı (Back to Back) Akreditif	88
4.3.1.2.7. Devredilebilir (Transferable) Akreditif	89
4.3.1.2.8. Garanti ( Stand-by Credits) Akreditifleri	89
4.3.1.3. Akreditifin Ödeme Durumuna Göre Türleri	89
4.3.1.3.1. İbrazda Ödemeli Akreditif (Görüldüğünde) (At Sight L/C)	89
4.3.1.3.2. Vadeli Akreditif (Deferred Payment L/C)	89
4.3.2. Kabul Kredili Ödeme	90
4.3.2.1. Kabul Kredileri Çeşitleri	90
4.3.2.1.1. Kabul Kredili Akreditif (Acceptance Credit)	90
4.3.2.1.2. Kabul Kredili Vesaik Mukabili (Documents Against Acceptance)	91
4.3.2.1.3. Kabul Kredili Mal Mukabili (Goods Against Acceptance)	91
4.3.3. İhracat Akreditif Teyit Kredisi	92
4.3.4. Harici Garantiler	92
4.3.5. Kontrgaranti Şeklinde Verilen Harici Garantiler	93
4.3.6. Yurt Dışındaki İhracat Kredisi Garanti Kuruluşlarının Garantisini Kapsamında Sağlanan Krediler	94
4.4. Türk Eximbank Kaynaklı Krediler	95
4.4.1. Özellikli Krediler	96
4.4.1.1. Özellikli İhracat Kredisi	96
4.4.1.2. Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı	97
4.4.2. Döviz Kazandırıcı Hizmetler Kapsamında Kullanılan Krediler	99
4.4.2.1. Uluslararası Nakliyat Pazarlama Kredisi (Denizyolu)	99
4.4.3. Kısa Vadeli İhracat Kredileri	100
4.4.3.1. Performans Kredileri	100
4.4.3.2. Sevk Öncesi İhracat Kredileri	100
4.5. Dünya Bankası Kaynaklı İhracat Geliştirme Kredisi	101
4.6. Avrupa Yatırım Bankası Kaynaklı Krediler	102
4.6.1. Avrupa Yatırım Bankası'nın Global Kredileri	103
4.6.2. Avrupa Yatırım Bankası KOBİ Kredileri	103

4.6.3. Avrupa Yatırım Bankası Deprem Kredisi	104
4.7. İslami Kalkınma Bankası (İKB) Kaynaklı Krediler	104
4.7.1. İslami Kalkınma Bankası İhracatın Finansmanı Fonu	104
4.7.1.1. İKB Limit Kapsamındaki İşlemler	105
4.8. Kamu Kaynaklı Krediler	106
4.8.1. Merkez Bankası Reeskont Kredileri	106
4.8.2. Maliye Bakanlığı Kaynaklı GİSAT Fonu	107
4.8.3. Yatırımları Teşvik Fonu Kaynaklı Kredi	107
4.8.3.1. Yatırımları Teşvik Fonu'ndan Kredi Tahsisi	107
4.8.3.2. Yatırımları Teşvik Fonu'nun Gelirleri	108
4.9. Sendikasyon Kredileri	109
4.9.1. Sendikasyon Kredilerinin Gelişimi	109
4.9.2. Sendikasyon Kredisinin Sağladığı Avantajlar	112
4.9.3. Sendikasyon Kredisinin Temel Özellikleri	113
4.9.4. Sendikasyon Kredisinde Taraflar ve Görevleri	114
4.9.5. Sendikasyon Kredisi Aşamaları	117
4.9.6. Belli Başlı Sendikasyon Piyasaları	125
4.9.7. Mert Vapur A.Ş. :	
Örnek Sendikasyon Planlaması ve Verim Hesaplaması	125
SONUÇ VE ÖNERİLER	141
KAYNAKLAR	152
EKLER	163

## KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
A.O.	Anonim Ortaklığı
AT	Avrupa Topluluğu
ATM	Otomatik Para Çekme Makinası Automated Teller Machines
AYB	Avrupa Yatırım Bankası
BDDK	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
bkz.	Bakınız
bppa	senelik baz puan (100 bp = % 1) basis point per annual
CIF	Mal bedeli, Sigorta ve Navlun Cost Insurance and Freight
DEM	Almanya'nın EUR öncesi para birimi Deutsche Mark
DiİB	Dahilde İşleme İzin Belgesi
DTŞŞ	Dış Ticaret Sermaye Şirketleri
DWT	Dedveyt Ton Deadweight Tonnage
EC	Avrupa Topluluğu European Community
ECU	Avrupa Para Birimi ( 1 Ocak 1999 tarihinden itibaren resmi sepet para birimi olmaktan çıkarılmış ve ECU'ya dayalı bütün anlaşmalar da EURO bire bir oranında ECU'nun yerine geçmiştir.) European Currency Unit
EFS	İKB İhracat Finansman Programı Export Financing Scheme
EXIMBANK	Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş.

FIBOR	Frankfurt piyasasında kullanılan bankalar arası borçlanma oranıdır. Frankfurt Interbank Offered Rate
FOB	Gemide Teslim Free On Board
GATS	Hizmet Ticareti Genel Anlaşması General Agreement on Trade in Services
GATT	Genel Gümrük ve Ticaret Anlaşması General Agreement on Trade and Tariffs
GİSAT	Gemi İnşa, Gemi Satın Alma, Tersane Kurma ve Geliştirme Fonu
GKS	Genel Kredi Sözleşmesi
GRT	Gros Ton Gross Tonnage
IMF	Uluslararası Para Fonu International Monetary Fund
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü International Maritime Organization
İGEME	İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi
İKB	İslami Kalkınma Bankası
İKT	İslam Konferansı Teşkilatı
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
KDV	Katma Değer Vergisi
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KİT	Kamu İktisadi Teşebbüsleri
KKDF	Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu
KOBİ	Küçük ve Orta Boy İşletmeler
LIBOR	Londra Borsasında, bankalar arasında uygulanması teklif edilen ABD Doları üzerinden verilen kredi faiz oranı London Interbank Offered Rate

L/C	Akreditif Letter of Credit
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz Liquified Natural Gas
MCC	Japon Denizcilik Finans Kurumu Maritime Credit Corporation
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü Organization for Economic Cooperation and Development
s.	Sayfa No.
SDTŞ	Sektörel Dış Ticaret Şirketleri
SOLAS	Safety of Life At Sea Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi
SSK	Sosyal Sigortalar Kurumu
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TEU	Konteyner Birimi Twenty-feet Equivalent Unit
TL	Türk Lirası
TPKK	Türk Parası Kıymetini Koruma
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
US	Birleşik Devletler United States
USD	ABD Doları
YPK	Yüksek Planlama Kurulu
YTB	Yatırım Teşvik Belgesi
YTL	Yeni Türk Lirası
WTO	Dünya Ticaret Örgütü World Trade Organization



## TABLO LİSTESİ

Tablo 1:	Ocak 2005 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filoları Sıralaması	s. 3
Tablo 2:	1991 – 2000 Yılları Arası Kabotaj Hattı Yük Taşımaları (Ton)	s. 6
Tablo 3:	Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarının Gelişimi	s. 7
Tablo 4:	Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı	s. 7
Tablo 5:	Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarında Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı	s. 8
Tablo 6:	Deniz Yoluyla Yapılan Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	s. 9
Tablo 7:	Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) ve Türk Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Gemi Cinslerine ve Gros Ton Dağılımları (2005 yılı 150 GRT ve Üzeri)	s. 10
Tablo 8 :	01.01.2005 İtibariyle 1000 GRT üzeri Türk ve Yabancı Bayrak Taşıyan Deniz Ticaret Filosu	s. 13
Tablo 9 :	01.01.2005 İtibariyle 1000 GRT Üstü Türk Armatörlere Ait Yabancı Bayraklı Gemilerin Kayıtlı Olduğu Ülkeler	s. 13
Tablo 10 :	Paris Liman Devleti Denetimi Fazlalık Faktörü Oranları	s. 26
Tablo 11:	AB Kararlarına Göre Bazı Üye Ülkelerde Gemi İnşa Alanında Uygulanan Azami Yardım Oranları	s. 38
Tablo 12 :	Gemi İnşa Sanayinde Önde Gelen Bazı OECD ve Doğu Avrupa Ülkelerinin Uyguladıkları Teşvik Politikalarının Karşılaştırılması	s. 46
Tablo 13 :	Eylül 2001 İtibariyle Aktifler Açısından Türk Bankacılık Sistemi	s. 51
Tablo 14:	Eylül 2001 Türk Bankacılık Sektörü Özkaynakları	s. 52
Tablo 15 :	Basel I ve Basel II Arasındaki Farklılıklar	s. 61
Tablo 16 :	Basel II Standart Risk Ağırlıkları	s. 63
Tablo 17 :	Kredi Risk Yaklaşımının Sermaye Üzerindeki Etkileri	s. 66
Tablo 18 :	Üç Farklı Uluslararası Derecelendirme Şirketi Tarafından Kullanılan Derecelendirme Ölçeklerinin Eşleştirilmesi	s. 67
Tablo 19 :	Perakende ve Kurumsal Firma Sınıflandırması	s. 71

Tablo 20 : Denizcilik Kredilerinin Karar Sürecini Etkileyen Faktörlerin Sıralaması	s. 75
Tablo 21 : Başlıca İhracat Kredisi Garanti (Sigorta) Kuruluşları	s. 94
Tablo 22 : Sendikasyon Zaman Çizelgesi - Vekaletin Alınmasından Kredi Kullandırılmasına Kadar Olan Süreç	s.118
Tablo 23 : 2005 Yılında Avrupa Sendikasyon Kredilerinde Liderlik Tablosu	s.121
Tablo 24 : 2005 Yılında Dünya Sendikasyon Kredilerinde Liderlik Tablosu	s.122
Tablo 25 : Sendikasyonu Düzenlemek İçin Teklif Veren Bankaların Talepleri	s.128
Tablo 26 : Sendikasyon Sonucu Hedeflenen Tutarlar	s.129
Tablo 27 : Mert Vapur A.S. - Sendikasyon Defteri	s.130
Tablo 28 : Mert Vapur A.S. - Sendikasyon Durum Raporu	s.131
Tablo 29 : Sendikasyon Sonucu Gerçekleşen Tutarlar	s.132
Tablo 30 : Sendikasyon Getiri Hesaplaması	s.134
Tablo 31 : Yönetim Komisyonu Hesaplama	s.135
Tablo 32 : Taahhüt Komisyonu Hesaplaması	s.136
Tablo 33: Mert Vapur A.Ş. Sendikasyon Kredisi İmza Töreni Programı	s.136

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 : 01.01.2005 İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu DWT Dağılımı	s. 2
Şekil 2 : Perakende ve Kurumsal Firma Sınıflandırması	s. 71
Şekil 3: Denizcilik Sektörünün Finansmanında Kullanılan Krediler	s. 81
Şekil 4 : 1970 – 2000 Yılları Arası Sendikasyon Kredileri Piyasasının Gelişimi	s.110
Şekil 5 : 2001 – 2002 Yılları İlk Altı Aylık Sendikasyon Kredileri Hacmi	s.111
Şekil 6 : Ajan Bankanın Rolü	s.115
Şekil 7 : Sendikasyon Süreci	s.117
Şekil 8 : Vekalet Verilme Süreci	s.124
Şekil 9 : Kredi Sözleşmesinin Hazırlık Süreci	s.124
Şekil 10 : Düzenleyici Bankanın Kredi Tutarını Yüklenmediği Durum	s.133
Şekil 11 : Düzenleyici Bankanın Kredi Tutarını Yüklendiği Durum	s.133
Şekil 12 : Sendikasyon Kredisi Düzenleyicisinin Basına Verdiği İlan	s.138
Şekil 13 : Sendikasyon Kredisi Kullanan Mert Vapur A.Ş.'nin Basın Bülteni	s.139

## EKLER LİSTESİ

Ek 1	TL'ye Göre Konvertibl Dövizleri Gösterir Liste	s.163
Ek 2	OECD Ülkelerini Gösterir Liste	s.164
Ek 3	İslam Konferansı Teşkilatı Üyesi Ülkeler	s.165
Ek 4	Bono (Promissory Note) Örneği	s.166
Ek 5	Poliçe (Bill Of Exchange) Örneği	s.167
Ek 6	Sendikasyon Kredisinde Kullanılan Bazı Evraklar	s.168

## GİRİŞ

Her geçen gün artan dünya nüfusunun, çeşitlenen ihtiyaçlarına cevap vermek için, dünya üzerinde farklı bölgelerde bulunan malların nihai tüketicilere sunulabilmesi için buldukları yerlerden ilgili pazarlara taşınması zorunlu hale gelmektedir.

Taşıma modunun belirlenmesinde, dünyanın büyük bir kısmının denizlerle kaplı olması, taşınacak yüklerin çok büyük miktarlarla ifade edilmesi, yük sahiplerini en düşük maliyetli ulaşım aracı olarak denizyolu taşımacılığına yönlendirmektedir.

Dünyanın en sermaye yoğun sektörlerinden biri olan deniz ulaştırması, kendine has özellikleri olan, gemi inşa sanayi ve deniz işletmeciliği yönünden sermaye ve emek yoğun şirketlerden oluşmaktadır. Büyük rakamlarla ifade edilen yatırım tutarlarının sadece özkaynaklar kullanılarak karşılanması mümkün olmadığından alternatif finansman tekniklerinden banka kredilerine sıklıkla başvurulmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde Türkiye'nin deniz ticaretindeki yeri, kabotaj taşımacılığı, uluslararası taşımacılık ve Türk uluslararası gemi sicili alanındaki gelişmelere yer verilmiştir.

İkinci bölümde AB'nde 1980 yıllarda ulaştırmanın çeşitli modlarında ortaya çıkan düşüş ve problemlerden dolayı belirlenen ortak denizcilik politikaları ve aşamaları ile birliğe üye ülkelerin ve gemi inşa alanında dünyada önde gelen Japonya ve G.Kore'nin uyguladığı teşvik politikaları anlatılmıştır.

Üçüncü bölümde Türk ve AB bankacılık sektörü genel yapıları, gelişmeler ve Avrupa tek pazarında bankacılık modelleri ile bankaların sermaye yeterliliği konusundaki kararlarda önemli bir yeri olan Basel Anlaşması incelenmiş, 2007 yılı başından itibaren uygulamaya başlanacak Basel II kriterlerinin Türkiye için önemi üzerindeki durulmuştur.

Dördüncü bölümde bankaların finansman desteğinin sektör için önemi üzerinde durulmuş, sektörünün bu ihtiyaçları için kullanılabilecek banka kaynaklı nakit ve gayri nakit krediler ile bankaların aracılık ettiği, Türk Eximbank, Dünya

Bankası, Avrupa Yatırım Bankası, İslam Kalkınma Bankası ve kamu kaynaklı kredilerin kullanım esasları ve uygulamalarının önemi ortaya çıkmaktadır. Ayrıca sendikasyon kredilerinin gelişimi, sağladığı avantajlar, kredinin aşamaları ve belli başlı sendikasyon piyasalarının temel özelliklerine açıklık kazandırılmıştır. Denizcilik gibi çok yüksek tutarlı yatırımların yapıldığı sektörlerde önemli bir yeri olan sendikasyon kredilerinin uygulaması örnek bir çalışma yapılarak tamamlanmıştır.

Sonuç bölümünde ise coğrafi konumu nedeniyle büyük bir potansiyele sahip Türkiye'nin, bankacılık sektörü sermaye yapısının güçlendirilerek uluslararası piyasalarda rekabet edebilecek güce sahip olmasıyla, deniz ticaret filosunun ülke ihtiyacını karşılamanın ötesinde dünya deniz ticaretinden daha fazla pay alması, ve ekonomiye önemli miktarda kaynak girişi sağlaması için değerlendirmeler yapılmıştır.

Türkiye'nin denizcilik sektörüne yaklaşımıyla bağlantılı olarak denizcilik finansmanı alanında yazılı Türkçe kaynakların yetersiz olması, denizcilik firmaları, bankalar ve bazı kamu kuruluşlarından bilgi edinmenin mümkün olmaması bu çalışmanın güç yanlarını oluşturmaktadır. Bu konunun araştırılması için, uluslararası yayınlar, makaleler ve internetten faydalanılmış, araştırma konusunda alanında uzman kişilerle görüşmeler ve yazışmalar yapılmıştır.

Hazırlamış olduğum bu tezin, denizcilik finansmanı ve banka kredileri konularında çalışmalar yapan araştırmacılara faydalı olmasını dilerim.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GELİŞİMİ**

#### **1.1. ARAŞTIRMA AMACI**

Sermaye yoğun sektörlerin başında gelen denizcilik sektörü Türkiye'de yetersiz kaynaklar nedeniyle finansman sorunu yaşamaktadır. Yoğun istihdamın olmasının yanında ülke ekonomisine en fazla döviz girdi sağlayan endüstrilerin başında gelmesi sektörün finansman sorununun giderilerek verimli bir şekilde çalışmasını gerektirmektedir. Sorunların aşılması halinde ekonomimizin kazancının çok daha fazla olacak olması, sektörün yıllarca ihmal edilmesi ve özellikle finansman sağlayan bankaların sektöre ön yargılı davranması çalışmanın yapılma nedenleridir.

#### **1.2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ**

Araştırma Yöntemlerinden İkincil Kaynak Araştırması ; yerli ve yabancı kitaplar, süreli yayınlar, tezler, çalışma notları, resmi yayınlardan faydalanılmış, sendikasyon kredilerinin uygulaması ile ilgili bölümde ikincil kaynakların yeterli olmaması nedeniyle Birincil Kaynak Araştırması yapılmıştır. Birincil kaynaklardan görüşme teknikleri kullanılmış, yurt içi ve yurt dışından bazı finans uzmanları ile yüz yüze görüşülmüş bazıları ile internet ortamından yazışmalar yaparak veri toplanmıştır.

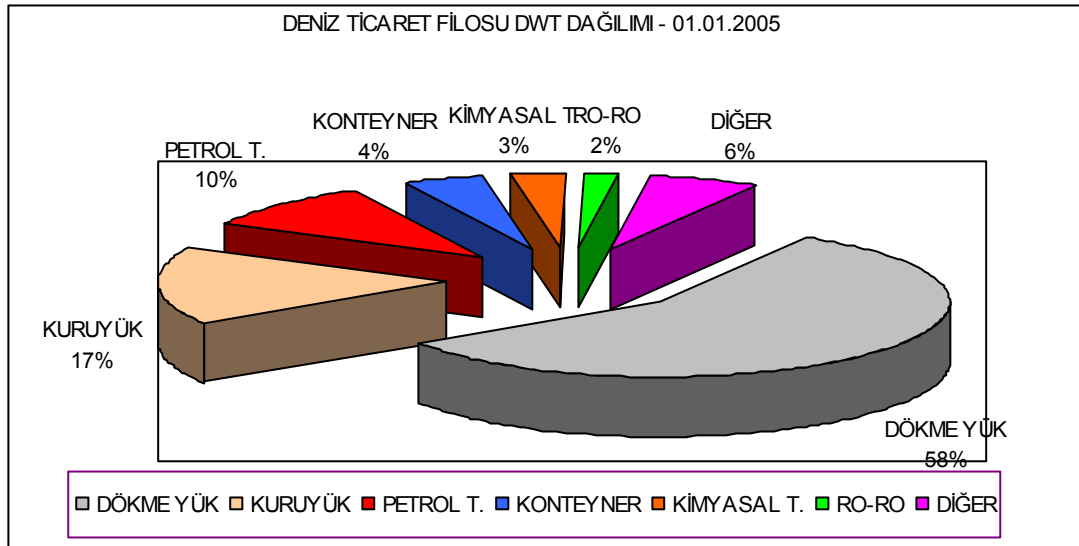
#### **1.3. KAPSAM VE SINIRLAMALAR**

Sendikasyon piyasasında söz sahibi bankalarla yapılan yazışmalarda kendilerinden talep edilen bilgi veya dökümanların gizlilik prensipleri dahilinde paylaşılması, araştırmada yer alması planlanan gerçek kredi uygulamalarıyla ilgili bölümde değişiklik yapılmasına neden olmuştur. Ayrıca sendikasyon kredilerine finans kurumları tarafından ilgi gösterilmesinin nedenlerinden birisi olarak gösterilen ikinci piyasada satış ve verim hesaplaması işlemlerine ise ayrı bir çalışma konusu olması nedeniyle yer verilmemiştir.

#### 1.4. TÜRKİYE’NİN DÜNYA DENİZ TİCARETİNDEKİ YERİ

Denizcilik sektörü öncelikle deniz taşımacılığı olmak üzere limancılık, tersanecilik, deniz turizmi, yolcu taşımacılığı, marinacılık ve acentecilik gibi kollardan oluşan bir hizmet sektörü olarak tanımlanmaktadır. Yarımadalar ülkesi olan Türkiye'nin 8 bin 333 kilometreyi bulan sahil şeridinde liman, iskele, marina, balıkçı barınağı şeklinde birçok kıyı tesisi bulunmaktadır. Bu sahil şeridine sahip Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının da en az yüzde 87.4'ü (151.8 milyon ton) denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (<http://www.denizcilik.gov.tr/deniz/>, 16.05.2006).

01.01.2005 itibarıyla 300 GRT ve üzeri Dünya Filosu 888 milyon DWT'dur. Dünya filusunun % 22'sini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, % 9.4'ini bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada ve % 6.2 ile Yunanistan 3. sırada yer almaktadır. Türkiye ise bir önceki yıla göre 1 sıra gerileyerek 23. sıradan 24. sıraya düşmüştür. 01 Ocak 2005 tarihi itibarıyla (150 GRT'den büyük gemiler) toplam 1209 adet gemi ile 7.054.930 DWT olan deniz ticaret filosuna sahiptir. Bu gemilerin genel yaş ortalaması ağırlık olarak 17.9, adet olarak 18.1' dir (Chamber of Shipping, 2005; 61).



(Kaynak : Deniz Ticareti, 2005)

**Şekil 1 : 01.01.2005 İtibarıyla Türk Deniz Ticaret Filosu DWT Dağılımı**



Deniz ticaret filomuzun değerlendirmesini yaparken Türk Bayraklı gemilerle birlikte Türk donatana ait gemilerin de incelenmesi daha gerçekci sonuç alınması için önemlidir. Türklere ait olup da yabancı bayrak altında çalışan gemilerde mevcuttur. Genelde vergi avantajları ve kredi sorunlarına bağlı olarak yabancı bayrakta çalıştırılmış olan gemilerin ülkemize kazandırılabilmesi için bazı yasal düzenlemeler yapılmaktadır ; rneğin Türk Bayraklı gemiler üzerinde yabancı para cinsinden ipotek tesisine imkan ve özel ithal müsaadesi alınmaksızın belirli tip ve tonajlarda gemilerin doğrudan ithaline müsaade edilmesi sonucu Türk Bayraklı gemilerin sayısı artmış ve yabancı bayraklarda alıştırılan Türklere ait gemilerin sayısında bir azalma görülmüştür. Ancak, bu eğilim daha sonra değişmiş ve yabancı bayrak altındaki Türk deniz ticaret filosu çeşitli sebeplerden dolayı önemli lde artmıştır.

**Tablo 1: Ocak 2005 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filoları Sıralaması  
(300 GRT ve zeri Gemiler Hesaplamaya Dahil Edilmiştir.)**

SIRA	ÜLKE (BAYRAK)	GEMİ SAYISI	1000 DWT	PAY %
1	PANAMA	5,408	195,323	22.0
2	LİBERYA	1,484	83,773	9.4
3	YUNANİSTAN	1,153	55,368	6.2
4	BAHAMA	1,113	45,422	5.1
5	HONG KONG	924	42,873	4.8
6	SİNGAPUR	1,024	39,624	4.5
7	MALTA	1,147	37,002	4.2
8	MARSHALL	540	36,875	4.2
9	KIBRIS RUM KESİMİ	1,005	34,174	3.8
10	ÇİN	2,266	28,814	3.2
11	NORVEÇ	1,046	25,520	2.9
12	İNGİLTERE	817	21,874	2.5
13	JAPONYA	2,607	14,957	1.7
14	A.B.D.	575	13,393	1.5
15	HİNDİSTAN	399	11,714	1.3
16	KORE	913	11,090	1.2
17	İTALYA	732	10,996	1.2
18	S.VİNCENT	762	9,037	1.0
19	İRAN	186	8,995	1.0
20	DANİMARKA	377	8,832	1.0
21	ANTİGUA & BARBUDA	978	8,760	1.0
22	ALMANYA	389	8,620	1.0
23	MALEZYA	483	8,446	1.0
24	TÜRKİYE	829	7,169	0.8
25	RUSYA	1,400	7,065	0.8

(Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2005)

Sanayi ve turizm sektörleri gibi Türkiye ekonomisinin lokomotif sektörlerinden biri olan denizcilik sektörü ülke ekonomisine 9,450 milyar USD katkı sağlamaktadır. Bu rakam içerisinde deniz taşımacılığı 3 milyar USD, limancılık 750 milyon USD, tersaneler 200 milyon USD, deniz turizmi 2 milyar USD, deniz kaynakları 500 milyon USD, kıyı işletmeleri 2 milyar USD ve ihrakiye hizmetleri (yurtdışına sefer yapan Türk bayraklı gemiler veya Türkiye karasularından transit geçen gemilere kullanımları için verilen motorin ve fuel oil yakıtı) 1 milyar USD pay almaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2001 (c); 36).

Denizyolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, çoklu (multimodal) taşımacılık ve boru taşımacılığı gibi ulaştırma modları karşılaştırıldığında bir defada en çok malı taşınması, sınır aşımı olmaksızın doğrudan yerine ulaştırılması ve güvenli olmasının yanında denizyolu taşımacılığı en ucuz mod olarak ön sırada yer almaktadır. Denizyolu taşımacılığı, havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuzdur (Deniz Ticaret Odası, 2001 (c); 2). Bu sebeple Türkiye'de dış ticaret taşımalarının en az yüzde 90'ının bu sektörce yapılması sektörün önemini giderek arttırmaktadır. Ticaret filosu ile birlikte limancılık, gemi inşa ve onarım sanayii ile acentacılık, sigortacılık, destek hizmetleri ve birçok benzeri faaliyetin bir araya gelmesinden oluşan denizcilik endüstrisi, üretime ve ekonomik büyümeye katkısı yanında istihdam sağlama bakımından da önde gelen sektörlerden biridir.

Denizcilik faaliyetlerin önemli bir bölümünü oluşturan gemi inşa sanayi bir üretim ve montaj sanayi olup, ekonomi içerisinde döviz ikame eden yan sanayi geliştiren, teknoloji transferini cezbeden, istihdam sağlayan, milli deniz ticareti filosunu destekleyen ülkenin savunma ihtiyaçlarına önemli katkılarda bulunan dinamik bir sektördür. Gemi sanayi denilince ilk olarak tersaneler akla gelmektedir. Tersaneler muhtelif sınıf ve tonajdaki gemilerin inşaa edildiği, bakım onarımlarının yapıldığı, ağır sanayii tesisleridir. Ülkemiz tersaneleri askeri, kamu ve özel sektör olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır.

Gemi inşa yan sanayii; bir geminin çelik montaj ana yapısının dışındaki tüm donanımlarıyla ilgili sanayii dalıdır. Yan sanayii imalatlarının gemi yapısını donatması ve gemiyi sefere sokması sağlanmadıkça, gemi çelik ve sac profillerden oluşur ve bir anlam taşımaz. Bu nedenle gemi inşaa yan sanayiine gemi inşaa sanayiinin bir parçası olarak bakılmaktadır.

## **1.5. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER**

Ülkemizde denizyolu taşımacılığı ister yolcu, ister yük karakterli olsun, başlıca iki ana sınıfta toplanır.

- 1) Kabotaj Taşımacılığı
- 2) Uluslararası Taşımacılık

### **1.5.1. Kabotaj Taşımacılığı**

Uluslararası rekabete kapalı olan deniz taşımacılığı türü diye tanımlayabileceğimiz kabotaj taşımacılığında hizmet iç piyasaya dönüktür. Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenerek yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu uyarınca, Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımaları, dahili (kabotaj) taşımaları şeklinde tanımlanmaktadır. AB'ye aday olan ülkemiz ileriki yıllarda 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nu yürürlükten kaldırmak zorunda kalacaktır. Böylece insanların ve malların serbest dolaşımı kapsamında yabancı bayraklı gemilerin Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşınması engellenemeyecektir. (Devlet Planlama Teşkilatı, (2006) (b)) . 1991-2000 yıllarını kapsayan yükleme ve boşaltma rakamları incelendiğinde 1991 yılında kabotaj taşımalarında yükleme 14,077,838 ton iken 2000 yılında 16,480,210 tona ulaşmış, aynı dönemde boşaltma ise 18,330,929 tondan 20,847,595 tona ulaşmıştır.

### **1.5.2. Uluslararası Taşımacılık**

Ülkemiz limanlarında yüklenen veya bu limanlara boşaltılan ithal ve ihrac yükleri dışında diğer ülkelere ait transit yükler ve Ro-Ro gemileri ile yapılan araç taşımalarını kapsamaktadır. Türkiye'de denizyolu taşımalarının 1990 – 2001 yılları arasındaki son on yıllık gelişimi aşağıdaki tablo ve şekillerde belirtilmiştir.

Tablo 3'deki veriler incelendiğinde 2001 yılının ilk 6 ayında denizyoluyla taşınan 56,4 milyon ton olan toplam yükün, %33.4'ü Türk, %66.6 'sı ise yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır. Her ne kadar 2001 yılı toplamı belli olmasa da Türk bayraklı gemilerin taşıma miktarı ele alındığında bir önceki yıla göre % 3'lük bir artış kaydedilirken 1990 yılına göre %4.3'lük bir azalma görülmektedir.

**Tablo 2: 1991 – 2000 Yılları Arası Kabotaj Hattı Yük Taşımaları (Ton)**

<b>YILLAR</b>	<b>TAŞIMA CİNSİ</b>	<b>PETROL / PETROL ÜRÜNLERİ</b>	<b>MADEN CEVHERİ</b>	<b>MADEN KÖMÜRÜ</b>	<b>HUBUBAT</b>	<b>KARIŞIK EŞYA VE DİĞER</b>	<b>TOPLAM</b>
<b>1991</b>	YÜKLEME	9,599,062	921,621	1,099,621	218,437	2,239,097	14,077,838
	BOŞALTMA	9,303,305	905,338	1,100,210	176,844	6,845,232	18,330,929
<b>1992</b>	YÜKLEME	9,740,092	714,970	1,224,076	350,494	3,075,398	15,105,030
	BOŞALTMA	9,647,862	804,637	1,255,408	264,975	7,163,914	19,136,796
<b>1993</b>	YÜKLEME	10,891,147	981,657	1,100,003	136,460	2,864,611	15,973,878
	BOŞALTMA	10,123,052	689,411	1,139,884	198,133	8,170,306	20,320,786
<b>1994</b>	YÜKLEME	10,392,164	651,529	924,817	52,830	3,336,226	15,357,566
	BOŞALTMA	10,353,754	639,743	929,255	70,137	6,643,607	18,636,496
<b>1995</b>	YÜKLEME	10,739,686	763,116	610,513	50,910	3,263,092	15,427,317
	BOŞALTMA	10,723,128	786,813	637,376	89,624	6,871,195	19,108,136
<b>1996</b>	YÜKLEME	10,764,287	841,308	517,856	47,418	3,635,291	15,806,160
	BOŞALTMA	10,880,563	1,535,628	627,611	166,365	7,145,830	20,355,997
<b>1997</b>	YÜKLEME	13,185,384	918,772	433,895	273,139	3,816,300	18,627,490
	BOŞALTMA	13,061,036	957,261	440,497	406,578	8,223,050	23,088,422
<b>1998</b>	YÜKLEME	12,343,047	900,376	299,837	275,371	3,367,118	17,185,749
	BOŞALTMA	12,265,387	844,852	305,442	267,412	7,846,368	21,529,461
<b>1999</b>	YÜKLEME	13,337,185	738,553	175,640	198,824	2,716,545	17,428,975
	BOŞALTMA	13,561,128	738,379	237,706	233,765	6,447,282	21,229,016
<b>2000</b>	YÜKLEME	12,105,528	456,373	172,642	136,708	3,626,956	16,480,210
	BOŞALTMA	14,120,394	514,454	223,109	190,267	5,799,371	20,847,595

Kaynak : Deniz Ticaret Odası, 2001 (a) ; 98

**Tablo 3 : Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarının Gelişimi (TON)**

YILLAR	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	TÜRK BAYRAKLI GEMİ	
				MİKTAR	PAY (%)
1990	59,117,087	15,238,654	43,878,433	22,307,334	37.7
1991	70,235,137	20,343,438	49,891,699	22,710,337	32.3
1992	72,419,133	21,915,110	50,504,023	29,539,326	40.8
1993	82,977,537	18,102,360	64,875,177	33,487,499	40.4
1994	74,743,615	22,112,827	52,630,788	36,986,641	49.5
1995	84,181,116	20,174,562	64,006,554	35,157,163	41.8
1996	91,680,312	18,846,238	72,834,074	36,057,963	39.3
1997	112,373,431	37,009,695	75,363,736	32,835,901	29.2
1998	104,076,233	24,773,274	79,302,959	33,856,861	32.5
1999	110,901,420	32,923,267	77,978,153	31,792,427	28.7
2000	118,248,056	32,291,101	85,956,955	36,082,471	30.5
2001	113,414,358	40,633,756	72,780,602	35,196,754	31.0
2002	125,244,852	39,065,012	86,179,840	41,178,590	32.9
2003	140,150,438	41,476,801	98,673,637	39,745,043	24.8
2004	151,755,314	47,058,194	104,697,120	34,918,160	23.0

(Kaynak: Deniz Ticareti Odası, 2005)

**Tablo 4: Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı (TON)**

YILLAR	İHRACAT	PAY %	İTHALAT	PAY %	TOPLAM	PAY %
1990	4,719,129	29.4	17,588,205	40.1	22,307,334	37.7
1991	6,026,727	29.6	16,683,610	33.4	22,710,337	32.3
1992	8,285,979	37.8	21,253,347	42.1	29,539,326	40.8
1993	8,632,344	47.7	24,855,155	38.3	33,487,499	40.4
1994	10,501,462	47.5	26,485,179	50.3	36,986,641	49.5
1995	7,958,035	39.4	27,199,128	42.5	35,157,163	41.8
1996	7,442,071	39.5	28,615,896	39.3	36,057,963	39.3
1997	8,103,344	21.9	24,732,557	32.8	32,835,901	29.2
1998	7,182,819	29.0	26,674,042	33.6	33,856,861	32.5
1999	7,501,788	22.8	24,290,639	31.2	31,792,427	28.7
2000	8,517,593	26.4	27,565,778	32.1	36,082,471	30.5
2001	10,022,452	24.7	25,174,302	34.6	35,196,754	31.0
2002	10,081,667	25.8	31,096,923	36.1	41,178,590	32.9
2003	9,798,081	23.6	29,946,962	30.3	39,745,043	24.8
2004	8,465,427	18.0	26,452,733	25.3	34,918,160	23.0

(Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2005)

Tablo 4’de 1990 – 2001 yılları arasındaki veriler incelendiğinde başlangıç ve bitiş yılları arasındaki oranların birbirine çok yakın olduğu görülmektedir. 1990 yılında ihracatımızda Türk bayraklı gemilerin payı %29.4 iken 2001’de %25.5’e, ithalattaki payımız ise %40.1’den %37.9’a gerilemiştir. 1992 – 1995 yıllarında diğer yıllara oranla büyük bir artış dikkati çekmektedir. Bunun en önemli sebebi belirtilen dönemlerde uygulanan uzak yol navlun primidir. Bu primin, 1995 yılı başından itibaren kaldırılmasının etkisiyle yükler yabancı bayraklı gemilere geçmeye başlamıştır.

Tablo 5’de ise 1990 - 2001 yılları arasındaki veriler incelendiğinde, yabancı bayraklı gemilerin 1990 yılındaki ihracatta %69.0 olan payı 2001 yılının ilk 6 ayında %74.5’e yükselerek 15,3 milyon tona ulaşmıştır. Buna karşın ithalat taşımaları aynı dönemde %59.9’luk paydan %62.1’e yükselmiştir. 1992 – 1995 yılları arasında yabancı bayraklı gemilerle yapılan taşımalardaki gerilemenin nedeni bu dönemler arasında Türkiye’nin uzak yol navlun primini uygulamış olmasıdır.

**Tablo 5: Türkiye’nin Denizyolu Taşımalarında Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı (TON)**

YILLAR	İHRACAT	PAY %	İTHALAT	PAY %	TOPLAM	PAY %
1990	10,519,525	69.0	26,290,228	59.9	36,809,753	52.3
1991	14,316,711	70.4	33,208,089	66.6	47,524,800	67.7
1992	13,629,131	62.2	29,250,676	57.9	42,879,807	59.2
1993	9,470,016	52.3	40,020,022	61.7	49,490,038	59.6
1994	11,611,365	52.5	26,145,609	49.7	37,756,974	50.5
1995	12,216,527	60.6	36,807,426	57.5	49,023,953	58.2
1996	11,404,167	60.5	44,218,178	60.7	55,622,345	60.7
1997	28,906,351	78.1	50,631,179	67.2	79,537,530	70.8
1998	17,590,455	71.0	52,628,917	66.4	70,219,372	67.5
1999	25,421,479	77.2	53,687,514	58.8	79,108,993	71.3
2000	23,774,508	73.6	58,391,177	67.9	82,165,685	69.5
2001	30,611,304	75.3	47,606,300	65.4	78,217,604	69.0
2002	28,983,345	74.2	55,082,917	63.9	84,066,262	67.1
2003	31,678,720	76.4	68,726,675	69.6	100,405,395	75.2
2004	38,592,767	82.0	78,244,387	74.7	116,837,154	77.0

(Kaynak: Deniz Ticareti Odası, 2005)

Tablo 6’da görüldüğü üzere 2000 yılında denizyolu ile taşınan toplam 118 milyon ton yükün sınıflandırması yapıldığında Türk bayraklı gemilerle taşınan Dökme Katı Yükler (Hububat, Maden Cevheri, Kömür) 9 milyon ton ile %30.9 , Dökme Sıvı Yükler (Ham Petrol, Petrol Ürünleri, Sıvılaştırılmış Gaz ve Diğer Sıvı Gazlar) 11,3 milyon ton ile %34.5 , Karışık Eşya (Sanayi Mamülleri, Tarım Ürünleri ve diğerleri) 13,8 milyon ton ile %33.3 , Konteyner Yüğü 1,7 milyon ton ile %13.2 , Kereste Yüğü % 100 bin ton ile %7.1 oranında gerçekleştiği görünmektedir. 2000 yılında Türk bayraklı gemilerle taşınan yüklerin payı %30.5 ‘te kalırken, yabancı bayraklı gemilerin aldığı pay %69.5 olarak tespit edilmiştir.

**Tablo 6: 2000 Yılında Deniz Yoluyla Yapılan Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı (TON)**

YÜK CİNSİ	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM
	MİKTARI	PAY (%)	MİKTARI	PAY (%)	
<b>DÖKME KATI YÜKLER</b>					
HUBUBAT	1,113,064	22.2	3,900,366	77.8	5,013,340
MADEN CEVHERİ	3,932,450	36.7	6,796,877	63.3	10,729,327
KÖMÜR	3,964,515	29.6	9,433,351	70.4	13,398,866
<b>TOPLAM</b>	<b>9,010,029</b>	<b>30.9</b>	<b>20,131,594</b>	<b>69.1</b>	<b>29,141,623</b>
<b>DÖKME SIVI YÜKLER</b>					
HAM PETROL	9,472,896	65.2	5,045,293	34.8	14,518,189
PETROL ÜRÜNLERİ	1,468,188	16.3	7,520,156	83.7	8,988,344
SIVILAŞTIRILMIŞ GAZ	250,488	3.4	7,055,367	96.6	7,305,855
DİĞER SIVILAR	147,991	7.3	1,891,524	92.7	2,039,515
<b>TOPLAM</b>	<b>11,339,563</b>	<b>34.5</b>	<b>21,512,340</b>	<b>65.5</b>	<b>32,851,903</b>
<b>KARIŞIK EŞYA</b>					
SANAYİ MAMÜLLERİ	13,088,558	35.2	24,082,811	64.8	37,171,369
TARIM ÜRÜNLERİ	105,135	8.2	1,176,816	91.8	1,281,951
DİĞER KARIŞIK EŞYA	79,682	21.1	2,547,728	78.9	3,227,410
<b>TOPLAM</b>	<b>13,873,373</b>	<b>33.3</b>	<b>27,807,355</b>	<b>66.7</b>	<b>41,680,730</b>
<b>KERESTE M3-0.7 TON</b>	<b>100,877</b>	<b>7.1</b>	<b>1,321,957</b>	<b>92.9</b>	<b>1,422,834</b>
<b>KONTEYNER (TON)</b>	<b>1,758,527</b>	<b>13.2</b>	<b>11,572,439</b>	<b>86.8</b>	<b>13,330,966</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>36,082,371</b>	<b>30.5</b>	<b>82,165,685</b>	<b>69.5</b>	<b>118,248,056</b>

(Kaynak:Deniz Ticaret Odası, 2001 (a); 102)

**Tablo 7: Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) ve Türk Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Gemi Cinslerine ve Gros Ton Dağılımları (2005 yılı 150 GRT ve Üzeri)**

GEMİ CİNSİ	TUGS				MİLLİ				GENEL			
	TOPLAM				TOPLAM				TOPLAM			
	ADET	%	GRT	%	ADET	%	GRT	%	ADET	%	GRT	%
DÖKME YÜK GEMİSİ	98	14	2.146.549	48	15	2	256.654	26	113	7	2.403.203	44
KURUYÜK GEMİSİ	268	38	678.067	15	161	19	132.789	13	429	28	810.856	15
KONTEYNER KURUYÜK	14	2	71.777	2	0	0	0	0	14	1	71.777	1
KONTEYNER	22	3	182.970	4	5	1	63.257	6	27	2	246.227	4
PETROL TANKERİ	54	8	484.503	11	64	8	41.740	4	118	8	526.243	10
KİMYEVİ MADDE/PETROL TANKERİ	49	7	151.307	3	2	0	2.847	0	51	3	154.154	3
LPG TANKERİ	5	1	19.779	0	0	0	0	0	5	0	19.779	0
SU / ASFALT / NEB. YAĞ	13	2	56.471	1	18	2	8.864	1	31	2	65.335	1
BALIKÇI GEMİSİ	3	0	1.472	0	169	20	45.356	5	172	11	46.828	1
YOLCU GEMİSİ	66	9	86.863	2	124	15	55.601	6	190	12	142.464	3
FERİBOT (YOLCU-ARABA)	26	4	39.351	1	41	5	29.687	3	67	4	69.038	1
ROMORKÖR	42	6	11.871	0	52	6	16.997	2	94	6	28.868	1
HİZMET GEMİSİ	6	1	9.675	0	57	7	32.986	3	63	4	42.661	1
RO-RO/TREN FERİSİ	1	0	15.195	0	1	0	1.233	0	2	0	16.428	0
OBO	1	0	43.487	1	0	0	0	0	1	0	43.487	1
TİCARİ YAT	7	1	1.347	0	40	5	14.539	1	47	3	15.886	0
DENİZ ARACI	2	0	19.734	0	58	7	31.510	3	60	4	51.244	1
YÜZER HAVUZ / VİNÇ	3	0	55.480	1	21	3	257.914	26	24	2	313.394	6
RO-RO/YOLCU/KONTEYNER	30	4	405.652	9	2	0	1.163	0	32	2	406.815	7
AMATÖR DENİZCİ TEKNESİ	0	0	0	0	3	0	1.543	0	3	0	1.543	0
GENEL TOPLAM	710	100	4.481.550	100	833	100	994.680	100	1.543	100	5.476.230	100

Kaynak: (<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/filo1.asp>)



### 1.5.3. Türk Uluslararası Gemi Sicili

Türk denizcilik sektörü için son yıllardaki en önemli gelişme 'II. Sicil' olarak adlandırılan 'Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun işlerlik kazanmasıdır. Deniz Ticaret Odası'nın 01.11.2005 tarihli verilerine göre 150 Gros Ton ve üzeri II. Sicil'de kayıtlı toplam 4.481.550 Gt kapasiteli 710 gemi bulunmaktadır. I. Sicil olarak bilinen Türk Ulusal Gemi Sicili'nde ise toplam 994.680 Gt kapasiteli 833 gemi bulunmaktadır. Kaynak: (<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/filo1.asp>).

#### 1.5.3.1. Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin Armatörlere Sağladığı Avantajlar

23.06.2000 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren II. Sicil Kanunu'nun amacı; tescil edilen gemi ve turizm şirketi envanterlerine kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmaktır. (Deniz Ticaret Odası, 2001 (b); 9)

Kanunun armatörlere sağladığı bazı avantajlar ise:

- a) Bu kanun uyarınca oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır.
- b) Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta işlemleri vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.
- c) Türk Uluslararası Gemi Sicili'nde kayıtlı gemilerde çalışan personele ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan istisnadır.

II. Sicile kayıtlı gemi ve yatların sahiplerinden aşağıda belirtilen harçlar tahsil edilir:

- a) Kayıt Harcı : USD 10,000,- karşılığı TL.'na ilave olarak, her bir net ton için USD 1,- karşılığı YTL. tahsil edilir.
- b) Yıllık Tonaj Harcı :Gemilerden II.Sicil'e kayıtlı olduğu her takvim yılı için her bir net ton başına USD 1,- karşılığı YTL. tahsil edilir.

- c) II.Sicil'e kayıtlı gemi ve yat, doğrudan veya çift klas olarak Türk Loydu'na kayıtlı ise kayıt harcı ve yıllık tonaj harcı bedellerinde %50 indirim yapılır. (Resmi Gazete. (b) (1999)).

#### **1.5.4. Türk Donatan Tarafından Yabancı Bayrağa Geçme Sebepleri**

- a) Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden doğan kazançların banka ve finans kurumlarında döviz cinsinden değerlendirilmesinde, elde edilen kazançların yanı sıra kur farklarının da vergi istisnası dışında tutularak Gelir ya da Kurumlar Vergisine tabi denizcilik sektörünü olumsuz etkilemektedir.
- b) SSK primlerinin mevcudiyeti ve yüksekliği, alternatif olan kolay bayrak gemilerine göre dezavantaj yaratmaktadır. Bu sorunun ortadan kaldırılması için SSK priminden gönüllü muafiyet ya da geçmişte uygulandığı gibi denizde bulunan süre kapsamında SSK priminde indirim uygulanması sektör tarafından talep edilmektedir.
- c) Başta Paris MoU'ya tabi ülkeler, liman devleti kontrolü sırasında Türk bayraklı gemilere daha hassas kontroller uygulamakta ve bu da gemilerin ciddi gecikmesine sebep olmaktadır.
- d) Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin yurt dışına ihracı, genel ihracat hükümlerine tabi tutulmaktadır. Geminin ihracı için ihracatçı birliklerine satış bedelinin on binde 5'i kadar harç verilmesi ve ayrıca satış bedelinin kambiyo mevzuatına göre yurda getirilerek Döviz Alım Belgesine bağlanması zorunluluğu sıkıntı yaratmaktadır.
- e) Türk Bayraklı gemilerin Türkiye'deki tersanelerden almış olduğu, işçilik hariç, tamir-bakım hizmetlerinin Katma Değer Vergisine tabi olması tamir-bakım maliyetlerini yükseltmektedir.
- f) Kreditorler tarafından Türk bayraklı gemi projelerine daha çekingen davranılmakta ve kredi verilirse de maliyetler yükselmekte, vadeler kısalmaktadır.
- g) Deniz taşımacılığı konusunda yasal prosedürler ve kararlar yabancı finansörleri ve denizcilik firmalarını Türkiye'ye bakışta tereddütte bırakmaktadır. Bu da Türk Bayrağı yerine kolay bayrak tercihinin neden olabilmektedir.

- h) Hamiline Yazılı Hisse Senetleri ve Borsada işlem görme konuları,  
i) Türk Bayraklı gemilerde asgari gemi adamı donatım belgesinin öngördüğü gemi adamı sayısı (Minumum Safe Manning Certificate) pek çok kolay bayrak ülkesinden daha yüksek olması. (Devlet Planlama Teşkilatı, (2006) (b)).

**Tablo 8 : 01.01.2005 İtibariyle 1000 GRT Üstü Türk ve Yabancı Bayrak Taşıyan Deniz Ticaret Filosu**

Gemi Sayısı	Türk Bayraklı Gemi	423
	Yabancı Bayraklı Gemi	225
	<b>Toplam</b>	<b>648</b>
000 dwt	Türk Bayraklı Gemi	6196
	Yabancı Bayraklı Gemi	2572
	<b>Toplam</b>	<b>8768</b>
Dwt	Yabancı Bayrak Türk Bayrak Oranı	% 29.33
	Toplamın Dünya Filosuna Oranı	% 1.04

(Kaynak : UNCTAD, 2005; 34-39)

1000 grt ve üstü gemiler hesaplamaya dahil edildiğinde Türkiye toplamda 648 parça gemi ve 8.768.000 dwt ile 20.sırada yer almaktadır.

**Tablo 9 : 01.01.2005 İtibariyle 1000 GRT Üstü Türk Armatörlere Ait Yabancı Bayraklı Gemilerin Kayıtlı Olduğu Ülkeler**

ÜLKE	Panama	Liberya	Bahamalar	Malta	G.Kıbrıs	Bermuda	6 Küçük Bayrak	8 uluslar arası sicil	Alt Toplam	Toplam
Gemi sayısı	18	4	7	87	0	0	20	89	136	225
000 Dwt	103	217	81	1343	0	0	65	764	1808	2572
Oran (%)	0.1	0.26	0.17	3.72	0	0	0.24	0.44	0.42	0.46

(Kaynak : UNCTAD, 2005; 34-39)

#### **1.5.4.1. Kolay Bayrak Ülkeleri**

##### **a) 6 Büyük Kolay Bayrak Ülkesi**

- Panama
- Liberya
- Bahamalar
- Malta
- G.Kıbrıs
- Bermuda

##### **b) 6 Küçük Kolay Bayrak Ülkesi**

- Saint Vincent and the Grenadines
- Antigua ve Barbuda
- Cayman Adaları
- Lüksemburg
- Vanuatu
- Cebelitarık

##### **c) 8 Uluslararası Sicil Ülkesi**

- Singapur
- Norveç Uluslararası Gemi Sicili (NIS)
- Hong Kong (Çin)
- Marshall Adaları
- Isle of Man
- Danimarka Uluslararası Gemi Sicili (DIS)
- Fransız Antarctic Territory
- Hollanda Antilleri

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE VERİLEN TEŞVİKLER AÇISINDAN**

### **AVRUPA BİRLİĞİ POLİTİKALARI**

#### **2.1. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARI TARİHİ**

Roma Antlaşması'nın Tek Avrupa Senedi ile getirilen değişiklikler çerçevesinde düzenlenen yeni 8A maddesinde iç pazarın "malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin Roma Antlaşması hükümlerine uygun olarak serbest dolaşıma kavuşturulduğu iç sınırlardan arındırılmış bir alan" olduğu belirtilmektedir.

Roma Antlaşması, aynı zamanda Avrupa Topluluğunun ortak ulaştırma politikasının temel başlama noktasıdır. Komisyon bu amaçla 1962 yılında bir plan hazırlamıştır. Söz konusu planda; üye ülkeler arasında vergilendirmede uyum sağlanması, devlet müdahalelerinin kaldırılması ve sosyal düzenlemeler yapılması hedef alınmıştır. 1973 yılında İngiltere, Danimarka ve İrlanda gibi deniz taşımacılığında gelişmiş ülkelerin Topluluğa katılmasıyla ortak ulaştırma politikasının temel ilkesi, liberal bir denizcilik politika sınırı tüm üye devletlerce uygulanmaya başlanması ve Dünya deniz ticaretinde yaygın bir serbest rekabet ortamının oluşturulmasıdır.

Avrupa Komisyonu tarafından 1961'de yayınlanan bildiri ile serbest rekabet, serbest ulaşım, eşit şartlar ilkelerine dayanılarak Avrupa Ortak Pazarı için de temeller oluşturulmuştur. Böylece ortak ulaştırma konusuna da değinilmiş, ancak uzun yıllar konuyla ilgili olarak daha ileriye gidilememiştir. Sadece 1979'da imzalanan fakat 1983'te yürürlüğe giren "Brüksel Paketi" ile, Avrupa Birliği'ne üye devletlerin, Birleşmiş Milletler'in denizcilikle ilgili koduna uyumu 1980'li yılların başında ise AB'ne ait ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin oluşturduğu filonun toplam tonajı düşüşe geçmeye başlamıştır. Bu düşüşün önemli nedenlerinden bazıları, dünyadaki işsizlik, bazı ülkelerin denizcilikte korumacı yaklaşımları ve uluslararası pazarlarda düşük vergi ve ucuz işçilikten dolayı Avrupa bayraklarından kolay bayraklara kaçış olarak söylenebilir.

AB'de 1980'li yıllarda ulaştırmanın çeşitli modlarında ortaya çıkan düşüş ve problemlerden dolayı ortak bir ulaştırma politikası belirleme gereği duyulmuştur. Böylece, Avrupa Komisyonu, ulaştırma konusunda geniş kapsamlı olarak bir çalışmayı Avrupa Konseyi'ne 1985'te sunmuştur. Ayrıca bu politika belirleme çalışmasında denizciliğe ayrı bir önem verilmiş ve çalışmanın başlığı şu şekilde olmuştur: "Ortak Ulaştırma Politikası'na Doğru - Deniz Ulaştırması" (Commission of the EC,1989). Avrupa Komisyonu'nun bu çalışması ve Konsey'in onayıyla Avrupa Birliği'nde ulaştırma alanında yeni bir dönem başlamış, deniz ulaştırmasına da ayrı bir yer verilerek konunun önemi arttırılmıştır. Bunlara ek olarak, denizcilik sanayini destekleyici bazı bildirimler de hazırlanmıştır (Bredimas, Savopoulou and Tzoannos, 1990).

### **2.1.1. Denizcilik Politikasında 1. Aşama**

1986 - 1989 yılları arasında uygulanmıştır. Avrupa Birliği'nin 1986 yılının sonunda dörtlü denizcilik paketini uygulamaya almıştır. Birliğin denizcilik politikasındaki birinci aşamayı oluşturan bu pakete göre şu dört kural benimsenmiştir (Deniz Ticaret Odası, 1994; 83).

- 1) 4055/86 sayılı karar: Birliğe ye ülkeler arasında veya ye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında deniz ulaştırması için denizcilikle ilgili hizmetlerin sağlanmasında serbestlik prensibi.
- 2) 4056/86 sayılı karar: Birlik içinde veya dışında deniz ulaştırmasında rekabet kurallarına Roma Anlaşması çerçevesinde uyulması prensibi.
- 3) 4057/86 sayılı karar: Birlik'te düzenli hat denizciliğinin, üçüncü ülkelerin fiyatları düşürmesiyle haksız rekabet oluşturmasına karşı korunması prensibi.
- 4) 4058/86 sayılı karar: Açık denizlerde yapılan taşımacılıkta üçüncü ülkelere karşı Birliğin denizcilik firmalarının düzenli hat, yolcu taşımacılığı, dökme yük ve tarifersiz taşımacılık alanlarında korunarak koordineli hareket oluşturulması prensibi.

### **2.1.2. Denizcilik Politikasında 2. Aşama**

Avrupa Birliği'nin ortak ulaştırma politikası çerçevesinde yer alan denizcilik politikasının 1. aşaması, genel olarak Birliğe üye olmayan devletlere karşı denizcilikte korumacılık politikasının izlenmesini kapsamaktadır, 1. aşamada uygulamaya alınan kuralların önemi ise AB Bakanlar Konseyi'nde "1986'da uygulamaya alınan kararlar paketinin Topluluk filosunun sürekli rekabet eden konumunu oldukça güçlendirmeye yardım edecektir" şeklindeki bir açıklamayla bir kez daha vurgulanmıştır. Böylece, bu kurallara yenileri eklenerek denizcilik politikasındaki 2. aşama başlatılmıştır. Bu aşama, 1986-1992 yılları arasında uygulamaya alınmış politika ve kuralları kapsamaktadır. 2. aşamaya ait politikalar şöyledir:

- 1) AB filosu için tek bayrak uygulaması "EUROS". Böylelikle denizciliğin kalitesinin yükseltilmesi amaçlanmıştır (Deniz Ticaret Odası, 1994; 86).
- 2) Kabotajın Korunması. Bu harmonizasyon politikasının bir şeklidir; birlik içinde deniz ticareti yapılırken kabotaj kurallarının korunması.
- 3) Liman Devlet Kontrolü. AB sınırları içindeki limanlara gelen - giden gemilerin standartları ile ilgili uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu uygulama hem kendi üyeleri için geçerli olmakta hem de üçüncü ülkelerin gemileri için de geçerli olmaktadır.

### **2.1.3. Denizcilik Politikasında 3. Aşama**

AB'nin denizcilik politikasındaki son aşama olan 3. aşama, 1992 yılından günümüze kadar olan politika ve kuralları kapsamaktadır. Birliğin ekonomik performansında hizmet sektörünün ve ulaştırmanın büyüyen önemini denizcilik sanayi önemli şekilde yansıtmaktadır. 1996 yılında "Yeni Bir Denizcilik Stratejisine Doğru" başlığında AB Konseyi bir politika belgesi yayınlamıştır. Bu politika ile Birlik içinde daha kaliteli bir denizciliğe yer verilmek istenmekte ve şu altı temel konu göz önünde bulundurulmaktadır (Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği, 1997):

- 1) Uluslararası kuralların uygulatılması
- 2) İnsan unsuru
- 3) Yolcu gemilerinin daha emniyetli duruma getirilmesi

- 4) Emniyetli trafik akışının sağlanması
- 5) Deniz işletmeciliğinde kalitenin iyileştirilmesi
- 6) Gemilerin neden olduğu kirliliğe karşı denizlerin ve iç suların korunması.

Aynı zamanda AB'de ulaştırma politikasından sorumlu Komisyon üyesi N. Kinnock özetle şu bildirgeyi yayınlamıştır: "Avrupa'da ve dünyanın başka yerlerinde gemi işletmecilerinin büyük çoğunluğu, emniyet ve denize elverişlilik konusundaki en yüksek standartları yerine getirdikleri ve hatta genellikle bunların ötesine bile geçtikleri halde, kısa dönemli kar güdüsünü, emniyet ve medeni şartlar ile ilgili tüm kuralların çok üzerinde tutan gemi sahipleri ve işletmecilerinin sayısı kabul edilemez ölçüde yüksek olmaya devam etmektedir. Bunun sonuçları, haksız rekabet, önlenemez tehlike, gemilerdeki kötü yaşam şartları, insan kaybı ve telafi edilemez çevresel zarar şeklinde görülmektedir" (Lloyd's List, 1996). Ayrıca şu alanlardaki politikalarla denizciliğin Birlik için hayati bir öneme sahip olduğu bir kez daha vurgulanmıştır (Commission of the EC, 1996):

- a) AB denizcilik sektörünün uluslararası bir karakter taşıması,
- b) Dökme tramp denizciliği ile düzenli hat denizciliğine ayrı bir önem verilmesi,
- c) EUROS tek bayrak uygulama çabaları
- d) Bayraktan kaçışın azaltılması,
- e) Dünyada global bir pazar için AB dışı ilişkilerin artırılması,
- f) IMO ve ILO ile ilişkilerin artırılması,
- g) AB içi denizciliğin tam liberalizasyonu,
- h) Daha güvenilir ve çevreye duyarlı denizcilik,
- i) Yakın yol denizciliğine daha önem verilip, bölgesel ve yerel otoriteler ile limanların ve denizcilik firmalarının bu politikada rol alması,
- j) Birlik dahilinde veya haricinde ticaret yapan denizcilik firmaları arasında rekabet koşullarını desteklemek ve iyileştirmek,
- k) Birlik dışı bayrak taşıyan gemilerin oluşturduğu haksız rekabete karşı Birlik bayrağını taşıyan gemileri işletenlere devlet yardımı,
- l) AB limanlarına gelen veya bu limanlardan giden Birlik içi veya dışı bayrak altında çalışan gemilerin belirli standardı sağlaması için Liman Devlet Kontrolü,
- m) Uluslararası Güvenlik Yönetimi - ISM Kodu'nun uygulanması



## 2.2 DENİZYOLU GÜVENLİĞİ İÇİN YAPILAN ÇALIŞMALAR

### 2.2.1. IMO'nun Yaptığı Çalışmalar

Uluslararası Deniz Taşımacılığı'nda emniyet ve çevre korunması kavramları, yüzyılımızın başlarında, önce emniyet konuları ön planda olacak şekilde gündeme gelmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), Birleşmiş Milletlerin, deniz güvenliğini geliştirmek ve deniz araçlarından doğan kirliliği önlemek üzere kurulmuş olan uzman ajansıdır. IMO'yu resmi olarak kuran sözleşme 1948 yılında kabul edilmiş, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.

Örgütün amaçları ; Ülkeler arasında, uluslararası ticarete konu gemilerle ilgili her türlü teknik uygulamalar ve hukuki düzenlemeler konusunda işbirliğini sağlayacak araçları; deniz güvenliği, seyrüsefer verimi ve deniz araçlarının oluşturduğu kirliliğin kontrolü ve önlenmesiyle ilgili konularda uygulanabilir standartların benimsenmesini ve uygulanmasını sağlamaktır. ([http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic\\_id=30](http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=30)). 1959 yılında resmen çalışmaya başlaması sonrasında oluşan her deniz kazası ve bunun sonucunda ortaya çıkan can ve mal kaybıyla çevre kirlenmesi, uluslararası kazalardan ders alma ve yanlışlıkları düzeltme davranışlarına itmiştir.

Kaza nedenleri üzerinde yapılan araştırmalar, kazaların % 75'inin insan hatası sonucunda ortaya çıktığını göstermiştir. Kazalarda insan hatası faktörünü en aza indirmenin yolunun, denizcilik şirketlerinin Emniyetli Yönetim Sistemleri'ni kurup, gemilerinin işletimini buna bağlı olarak yapmaları olacağı düşünülmüş ve IMO Genel Kurulu'nda kabul edilmiştir. Mayıs 1994'de ise Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'ne (SOLAS - 74), "Gemilerin Emniyetli İşletilmesi" başlığı altında yeni bir bölümün eklenmesi kabul edilmiştir (<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik595.pdf>., 30.01.2002).

### 2.2.2. ISM Kod Uygulaması

Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu, denizcilik şirketlerinin gemilerini emniyetli ve çevre korunmasına önem verecek şekilde yönetmelerini sağlayacak bir sistem oluşturulabilmesi için hazırlanmış, uluslararası standartları içeren, rehber

niteliğindedir. Kodu uygulamak zorunlu olup, şirketler bu Kod'a göre kurdukları sistemlerini belirli bir süre çalıştırdıktan sonra, idarenin yetkilendirdiği klas kuruluşlarına başvurarak gerekli denetimden geçerler. Denetim sonucunda sistemleri onaylanan şirketler için "Uygunluk Belgesi", gemileri içinse, "Emniyetli Yönetim Sertifikası" verilir. Uluslararası Emniyetli Yönetim Belgeleri'ni alma zorunluluğu; yolcu gemileri, 500 gros ton üzeri tankerler, dökme yük gemileri, yüksek süratli yük gemileri için 1 Temmuz 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 500 gros tonun üzerindeki diğer yük gemileri ve hareketli petrol sondaj birimleri içinse 1 Temmuz 2002 senesinde yürürlüğe girecektir.

Şirketlerin sistemlerini kurmaları ve çalıştırmaları ISM Kodu'na göre olmaktadır. ISM Kodu'nda 13 madde bulunmaktadır. Bu maddeler <http://www.ismcode.net/content.html>,

- 1) Genel,
- 2) Emniyet ve Çevre Koruma Politikası,
- 3) Şirketin Sorumlulukları ve Yetkisi,
- 4) Atanmış Kişi,
- 5) Kaptan'ın Sorumluluk ve Yetkisi,
- 6) Kaynaklar ve Personel,
- 7) Gemi İşlemleriyle İlgili Planların Oluşturulması,
- 8) Acil Durum Hazırlıkları,
- 9) Uygunsuzlukların, Kazaların ve Tehlikeli Olayların Rapor Edilmesi ve Analizi,
- 10) Gemi ve Cihazların Bakımı,
- 11) Dokümantasyon,
- 12) Gözden Geçirme ve Değerlendirme,
- 13) Sertifikalandırma, Değerlendirme ve Kontrol.

Bu maddelere göre şirketler, emniyet ve çevre koruma politikalarını oluşturur. Birimler arası yetki ve sorumlulukları belirler. Uygulanması sırasında tehlike doğurabilecek tüm gemi operasyonları için, kurallar, prosedürler ve talimatlar oluşturup, bunları yazılı hale getirir. Olası tehlikeli olaylara karşı önlem almak üzere "Olasılık Planları" nı hazırlar, personeli eğitir. ISM uygulamasının başarıya ulaşması için üst yönetimin katılım ve desteği şarttır.

ISM uygulamasının bir amacı da, deniz taşımacılığında standart altı çalıştırılan gemileri saf dışı bırakmaktır. 1970'li yıllarda inşa edilmiş ve hala çalıştırılan yaşlı ve standart altı gemiler, ISM Kodu gereklerine uymak için, ya belirli ek harcamaları göze alacaklar ya da sistem dışı kalacaklardır. ABD, Kanada, Avrupa Birliği ülkeleriyle Avustralya, ISM belgeleri olmayan gemileri limanlarına almamaktadırlar.

### **2.2.3. Bayrak Devleti Denetimi**

Bayrak devleti, bir deniz aracın kullandığı bayrağın ait olduğu devlettir. Yani, her ülke, kendi bayrağını taşıyan deniz aracının bayrak devletidir. IMO sözleşmelerinde bayrak devleti, bazen .İdare. adıyla da anılmaktadır. Bayrak devletinin görevi, kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının, hem kendi seyrüsefer güvenliğini hem de denizdeki güvenliğini sağlamak amacıyla, uluslararası sözleşmelerde belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir. Bayrak devletince, uygun olan araçların seyrüseferine izin verilirken, uygun olmayanların eksikliklerinin giderilmesi ve ancak bu eksiklikler giderildikten sonra sefere çıkması sağlanır. Bu şekilde deniz aracının, içindeki personel ve varsa yolcuların güvenliğinin, seyrüseferdeki diğer deniz araçlarının güvenliğinin, denizde ve uğrak yapılacak limanlarda çevre güvenliğinin sağlanması ve kaza riskinin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır. (Chlomoudis ve Pallis, 2002)

Deniz araçlarının uyması gereken uluslararası kriterler; IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler, ek protokoller, kararlar ile belirlenmektedir. Bu sözleşmelere ve ek protokollere taraf olan ülkeler, kendi bayraklarını taşıyan deniz araçlarının sözkonusu kriterlere uygunluğunu taahhüt etmiş olmaktadır. Kağıt üzerinde bu kriterlere uymayı taahhüt eden bazı devletler, uygulamada tecrübesizlik, uzman ve kaynak yetersizliği gibi çeşitli nedenlerden dolayı bayrak devleti görevlerini bütün gerekleriyle yerine getirememektedir. Bundan dolayı, deniz güvenliği istenilen düzeyde tesis edilememektedir. Bu durumun çözülmesi için IMO iki yöntem izlemiştir. Bu yöntemlerden birisi, bayrak devleti uygulamasını ülkeler için kolaylaştıracak ve bayrak devleti uygulamasında daha iyi hizmet verilmesini sağlayacak tedbirleri araştırmak üzere Bayrak Devleti Uygulaması Alt Komitesi (FSI)'in kurulmasıdır. Diğeri ise liman devleti denetiminin uygulamaya sokulmasıdır.

FSI'in çalışmaları dört ana başlık altında toplanabilir:

1. IMO Araçlarının Uygulanması
2. Liman Devleti Denetimi
3. Tam Teftiş(Sörvey) ve Belgelendirme
4. Kaza İstatistikleri ve Soruşturmalar

FSI tarafından pek çok karar ve genelge hazırlanarak bunların yürürlüğe konulması sağlanmıştır. Deniz güvenliğinin sağlanması çerçevesinde Bayrak devleti denetimini kolaylaştırmak ve geliştirmek için yapılan bütün bu çalışmalara rağmen bazı devletlerin hala yükümlülüklerini yerine getirmedikleri görülmektedir. Bu durum IMO'nun ikinci yöntemi uygulamasına yol açmıştır: Liman Devleti Denetimi. (Yavuz, 2003, 10)

#### **2.2.4. Liman Devleti Denetimi**

ABD ve AB üyesi ülkeler, düşük standarttaki personel ve gemilerle yapılan taşımacılığa karşı çalışmalarına, yaşanan bir dizi deniz faciasının ardından radikal önlemler alarak hız vermişlerdir (Deniz Ticareti, 2001 (b); 15). Bu önlemlere neden olarak gösterilebilecek bazı olaylar ise; 1967'de "Torrey Canyon" isimli tankerin İngiltere'nin güney sahillerinde karaya oturması sonucu ortaya çıkan çevre kirliliği, 1989'da "Exxon Valdez" isimli tankerin Alaska'nın güney sahillerinde karaya oturmasının sebep olduğu büyük çevre kirlenmesi, 1987'de "Herald of Free Enterprise" isimli feribotun alabora olması sonucu birçok kişinin ölmesi ve Biskay Körfezi'nde ikiye bölünerek 10 bin tondan fazla fuel-oil in denize dökülmesiyle tam bir çevre felaketi yaratan "Erika" tankeri facialarıdır. Bu önlemler çerçevesinde liman devleti kontrolüne ağırlık verilmekte, ancak, belli koşulları yerine getiren gemilerin bu ülkelerin karasularına girişlerine izin verilmektedir.

Liman devleti denetimi, bir ülkenin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin durumunun ve ekipmanının uluslararası sözleşmelerde belirtilen ölçütlere (kriterlere), gemi personelinin ve işletiminin ise uluslararası hukuka uygunluğunun denetlenmesidir.

Yukarıda da bahsedildiği üzere, bir deniz aracının uluslararası sözleşmelerde belirlenen ölçütlere uygunluğunun sağlanmasının asıl sorumlusu bayrak devletidir. Bayrak devletleri görevlerini tam olarak yerine getiriyor olsaydı, liman devleti denetimine gerek kalmayacaktı.

Liman devleti denetimini uygulama yetkisi, uluslararası sözleşmelere dayanan ulusal hukukundur. Bu nedenle, bir liman devletinin liman devleti denetimini uygulayabilmesi için, öncelikle ilgili uluslararası sözleşmelere taraf olması ve kendi iç hukukunda gerekli düzenlemeyi yapması gerekmektedir. Taraf ülkeler, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri ilgili sözleşmelerin hükümlerine göre, Liman Devleti Denetimi Görevlileri (LDDG) aracılığıyla denetleyebilir. Taraf ülkeler, bayrak devleti denetimi kapsamında kendi gemilerini belirlenen müfettişlere (sörveyörlere) ya da onaylanmış kuruluşlara denettirebilirken, liman devleti denetimlerini ancak liman devleti tarafından yetkilendirilmiş görevlilere yaptırabilir. LDDG, genel bir yetkilendirmeye veya olay itibarıyla yetkilendirilmeye görevlendirilebilir. (Yavuz, 2003, 10)

Liman devleti denetimleri aşağıdaki nedenlere dayanılarak yapılabilir:

- a) Taraf ülkenin yetkisi
- b) Bir başka taraf ülkenin isteği ya da deniz aracı hakkında verilen bilgiler
- c) Geminin personelinin, bir meslek örgütü veya birliğinin, ticaret birliğinin, veya deniz aracının, personelinin ve yolcusunun ya da denizde çevre güvenliği ile ilgili bir çıkarı bulunan herhangi bir kişinin, deniz aracı hakkında verdiği bilgiler.

Liman devletince, bir deniz aracının gereksiz yere alıkonulması ve geciktirilmesini engelleyici bütün önlemler alınmalıdır. Aksi halde zarara uğratılan geminin masrafları karşılanmak zorundadır. Birçok uluslararası sözleşmede liman devleti denetimi ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Bu uluslararası sözleşmeler ve konuya yönelik düzenleme maddeleri şunlardır:

- a) SOLAS 74 (Denizde Can Güvenliği) 1/19, 11/19 ve 11/19 no.lu Düzenlemeler
- b) LOADLINES 66 (Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi) , madde 21

- c) MARPOL 73/78 (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme) madde 5,6; ek 1.in 8A düzenlemesi; ek 2.nin 15 no.lu düzenlemesi, ek 3.ün 8 no.lu düzenlemesi ve ek 4.ün 8 no.lu düzenlemesi
- d) STCW 78 (Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi) madde 10 ve düzenleme I/4
- e) TONNAGE 69 (Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi) madde 12

IMO, Kasım 1991'de 'Gemilerin ve Atıklarının Denetiminde Bölgesel İşbirliği' Kararını onaylayarak standart altı gemilerin ortadan kaldırılmasını amaçlamış ve tüm dünyada, 1982 yılında Avrupa Bölgesinde kurulan Paris Liman Devleti Denetimi örnek alınarak bölgesel liman devleti denetimleri kurulmasını önermiştir. Karar, Paris MOU'ya ve liman devleti denetimine taraf olan diğer ülkeleri, bölgesel antlaşmaların sonuçlanmasında ve bilgi sistemleri ile Liman Devleti Denetimi bilgilerinin değişiminin uyumlaştırılması için bölgeler arası işbirliğinin geliştirilmesinde yardımcı olmaya çağırılmaktadır. Kararı takip eden yıllarda, bölgesel liman devleti denetimleri kurulmaya başlamıştır.

Şu anda dünyada yürürlükte olan 9 adet bölgesel Liman Devleti Denetimi Antlaşması vardır. Bunlar:

- 1) Paris MOU (Paris Liman Devleti Denetimi)
- 2) The Acuerdo de Vina del Mar (Latin Amerika Liman Devleti Denetimi)
- 3) Tokyo MOU (Tokyo Liman Devleti Denetimi)
- 4) Caribbean MOU (Karayipler Liman Devleti Denetimi)
- 5) Mediterranean MOU (Akdeniz Liman Devleti Denetimi)
- 6) The Indian Ocean MOU (Hint Okyanusu Liman Devleti Denetimi)
- 7) West and Central African MOU (Orta ve Batı Afrika Liman Devleti Denetimi)
- 8) Black Sea MOU (Karadeniz Liman Devleti Denetimi)
- 9) Persian-Gulf MOU (Basra Körfezi Liman Devleti Denetimi)

(Kaynak : [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=159](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=159))

### 2.2.5. Türkiye’de Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

Türk bayraklı gemiler, çeşitli bölgesel liman devleti denetimlerine taraf ülkelerin pek çoğu için denetlemede öncelikli gemiler arasında bulunmaktadır. Dünyada deniz güvenliği için alınan tedbirler arttıkça, bu tedbirlere ayak uyduramayan yaşlı Türk deniz ticaret filosu güç durumda kalmakta, gidebileceği liman sayısı azalmaktadır. Örneğin, ABD’de getirilen sıkı liman devleti denetimi önlemleri, ABD limanlarına giden Türk gemilerinin sayısının azalmasına neden olmaktadır. Tarım ürünleri gibi, özel sektör tarafından taşınan ancak devlet tarafından teşvik almış olan herhangi bir ürün, kamu ile bağlantılı yük olarak görünmektedir.

ABD’de pek çok ürünün şu veya bu şekilde teşvik kapsamında olduğu düşünülürse, bu yasağın sözkonusu gemi donatan/işletenleri ve Türk ekonomisi için büyük bir kayıp anlamına geldiği görülecektir.

ABD’de gemilerin denetiminde kullanılan en önemli kriter Öncelik Matrisi’dir. Öncelik matrisinde, gemiler çeşitli kategorilerde değerlendirilerek puanlanmaktadır. Diğer performans kriterleriyle birlikte bu puanlamaya bakılarak, gemiler 1. Öncelikten 4. Öncelikliye kadar sınıflandırılmaktadır. Matristeki puanlama sistemi beş kategoriye göre yapılmaktadır. Bunlar:

1. Gemi Donatanı/İşleteni
2. Klas Kuruluşları
3. Bayrak Devleti
4. Gemi Tipi
5. Geminin Geçmişidir.

USCG senelik raporuna göre, 2005 yılında denetimi yapılan 70 Türk gemisinden sadece 1 tanesinin tutulmuş ([http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/annualReport05 .pdf](http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/annualReport05.pdf)) ve son 3 yıllık tutulma oranlarının belirlenen rakamların altında kalması nedeniyle Türkiye 2006 yılında hedef listeden çkartılmıştır. (<http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/FlagSafety.htm>)

**Tablo 10 : Paris Liman Devleti Denetimi Fazlalık Faktörü Oranları**

FF > 4	çok yüksek riskli	Kara Liste
3 < FF < 4	çok riskli	
2 < FF < 3	orta-yüksek riskli	
1 < FF < 2	orta riskli	
0 < FF < 1		Gri Liste
FF < 0		Beyaz Liste

(Kaynak: <http://www.parismou.org/upload/anrep/Paris%20MOU%20JV%202004-LR.pdf>)

Paris MOU'ya göre öncelikli denetim kriterleri çok çeşitlidir. Ancak en önemli kriter bayrak devletinin durumudur. Türkiye'nin ticaretinin en fazla olduğu AB ülkeleri ve Paris MOU ülkeleri için bir bayrak devleti olarak konumu incelendiğinde, 2000-2002 arasında denetlenen 2337 Türk gemisinden 358'i tutulmuştur. Bu rakamanın Fazlalık Faktörü (FF) oranı 3.29 olarak hesaplandığından Paris MOU tarafından oluşturulan kara listenin 'çok riskli' kategorisine girdiği görülmektedir.

Türkiye, liman devleti denetiminin yürütülmesinde uyulan IMO sözleşmelerinin büyük çoğunluğuna taraftır. Ancak henüz üyesi bulunduğu Akdeniz Memorandumunun kabul ettiği SOLAS 78 Ek Protokolüne ve ILO No:147'ye taraf değildir. Ayrıca, tam üyesi olmaya çalıştığı AB ülkelerinin taraf olduğu sözleşmelerin de bir kısmına henüz taraf olmamıştır.

### **2.3. KABOTAJ POLİTİKASI**

1993 yılında AB üyesi ülkeler arası iç piyasada deniz taşımacılık hizmetlerine getirilen serbestinin bazı istisnaları 1999 yılı başında kaldırılmıştır. 01.01.1999 itibariyle düzenli hat yolcu ve feribot taşımacılığı ile güneydeki AB ülkelerinin ada kabotajları Avrupa Birliği'nin diğer ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemilere karşı kalkmıştır. Böylece Avrupa Birliği'nde tek istisna Yunanistan'da küçük gemilerle yapılan yük taşımacılığı ve düzenli hat yolcu ve feribot taşımacılığına tanınan geçici kabotaj istisnası olarak kalmıştır. Bu istisna da 2003 yılı sonuna kadar tanınmıştır. Ancak Kanarya Adaları, Madeira gibi İspanya ve Portekiz ada kabotajlarının kaldırılması sonrasında diğer AB üyesi ülkelere veya bunların ikinci sicillerine kayıtlı gemilere idari güçlükler çıkarıldığı gözlemlenmektedir.



Avrupa Birliği'ne üye ÷lkelerde deniz ticaretinin tamamen serbestleştirmesinin ekonomik ve sosyal etkileri konusunda 1997 yılında hazırlanan raporu dikkate alan Avrupa Komisyonu 1998 yaz aylarında AB Deniz Kabotaj Yönetmeliği'nin değiştirilmesini önermiştir. Burada, bayrak devletinin sadece 650 DWT'den büyük gemilerdeki istihdamla ilgili kabotaj konularında yetkili olabileceği esası getirilmektedir. Buna karşın düzenli hat yolcu taşımacılığında, kabotaj devletinin, gemi adamı tabiyet kuralları getirebileceği yolundaki istisnanın hizmet serbestliğiyle bağdaşmayacağı öne sür÷lmektedir. AB üyesi devletlerin kabotaj alanında çalışan üçüncü ÷lke tabiyetindeki gemiadamlarının, iş hukukuyla ilgili hususların da yönetmelikle belirlenmesi eleştirilmektedir. Ulusal şartların da serbest rekabete bırakılması istenilmektedir.

Bu hususlar dikkate alınarak Avrupa Birliğine entegrasyon sürecinde Türk koster filosunun gençleştirilmesi ve modernize edilmesi gerekmektedir. Ayrıca limanlarımızda yabancı bayraklı gemilere sıkı denetimler uygulanmalıdır. Bu takdirde kabotajda rekabet gücümüzün muhafaza edileceği ve hatta diğer AB ÷lkeleri kabotaj taşımacılığından da pay alınabileceği düşün÷lmektedir.

#### **2.4. TAşIMACILIĞIN KARAYOLUNDAN DENİZYOLUNA KAYDIRILMASI**

Karayolu yük taşımacılığının, demiryolu ve suyolları gibi alternatif ulaştırma türlerine kaydırılması ulusal ve AB platformlarında en önde gelen ulaştırma politikası hedeflerindedir. Komisyonun, Avrupa'da kısa mesafeli taşımalarda denizyolunun teşviki politikası takdir edilmektedir Taşıma kanallarının karayolundan denizyoluna kaydırılması (from Road to Sea) genel kabul gören bir ulaştırma politikası olarak benimsenmiştir. Denizyolunun kapasite problemi olmadığı gibi, çevre kirletmeyen ve kombine taşımacılığa yatkın nitelikleriyle rekabette üstün kabul edilmektedir. Ancak yük sahiplerinin bu yönde bilinçlendirilmesi gerekli gör÷lmektedir.

"From Road to Sea" kavramının gerçekteştirilmesini, özel sektörün üstlenmesi beklenmektedir. Devlet desteğinin sadece başlangıçta ve belirli alanlarda verilmesi, ancak maliyet sübvansiyonları uygulanmaması kararlaştırılmıştır. Bu bakımdan, deniz ve kıyı taşımacılığındaki ekonomik şartların iyileştirilmesine çalışılacaktır. Ayrıca Avrupa kombine taşımacılığına bağlayıcı standartlar getirilerek, piyasaya giriş ve sosyal güvenlik mevzuatında rekabet şartlarını çarpıtan sorunların

çözümlemesine çalışılmaktadır (<http://ubak.gov.tr/sura/deniz/tasimacilik.doc>, Erişim: 04.02. 2002).

Yüklerin karayolundan denizyoluna kaydırılmasında bir diğer sorun ise, konteyner taşımacılığında kullanılan kaplara tek bir standart uygulanmasıdır. Avrupa Norm Kurulu, Avrupa istiflenebilir Lojistik Kap birimi üzerinde çalışmaktadır. Diğer taraftan, Avrupa Birliği Karadeniz üzerinden Orta Asya ülkelerine bağlanmak için de önemli adımlar atmaktadır. Bu çerçevede, Gürcistan ile Ukrayna arasında tren ferisi hattı kurulmasına çalışılmaktadır. Gerçekleştirilmesi düşünülen bu hatla, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nın Orta ve Batı Avrupa'daki kesimi Avrupa-Kafkasya-Orta Asya Ulaşım Koridoru'na bağlanmış olacaktır.

Avrupa Birliği, Ukrayna'nın Odessa ve Gürcistan'ın Poti Limanlarına 15 milyon Ecu kredi tahsis ederek projenin gerçekleşmesini sağlamıştır. Bağlantı Azerbaycan Baku - Dağıstan, Rusya üzerinden sağlanmaktadır. Ukrayna ve Gürcistan limanlarındaki demiryolu rampaları tamamlanmıştır. Ayrıca, her iki limanda konteynerleri demiryolundan denize aktaracak tesisat da yapılmıştır. Aynı şekilde Romanya ve Bulgaristan'ın Karadeniz limanları için de benzer projeler bulunmaktadır.

## **2.5. TEŞVİK POLİTİKASI**

Roma Antlaşmasının Maastricht Antlaşmasıyla yeniden düzenlenen 92, 93 ve 94 üncü maddeleri Birlik içinde adil rekabet şartlarına dayalı ortak pazarın işleyişini bozmayacak ve aynı zamanda da GATT kurallarına uygun olması gereken teşvik politikasının yasal çerçevesini belirlemektedir. 92. Madde, Ortak Pazarla bağdaşan ve bağdaşmayan teşvik uygulamalarını, 93. Madde ise, Komisyonun teşvik programlarına ilişkin denetim sürecini düzenlemektedir. 94. Madde teşvik uygulamalarının denetimine ilişkin tüzüklerin hazırlanması hakkında Konsey'e yetki vermektedir. Yine 94 üncü maddeye göre, teşviklerin Ortak Pazar'la bağdaşmayan nitelikte sayılabilmesi için, verilen yardımların, devlet bütçesi üzerinde bir yük teşkil etmesi koşulu bulunmaktadır. Bu çerçevede teşviklerin verilmesine ilişkin AB'nin belirlemiş olduğu kıstaslar; teşviklerin bir amaca yönelik olması ve bu amaca ulaşmak için zorunlu olması, AB'nin gelişmesine hizmet etmesi, gizli biçimde dolaylı

yoldan rekabet ortamını bozmaması, sürelerinin sınırlı olması, şeffaf ve açık olması, zararda olan işletmeyi kurtarmaya yönelik olmaması gerekmektedir.

Roma Antlaşması'nın serbest rekabetin belirli bir süre için askıya alındığı durumlara ilişkin maddeleri ise, 123. 128. Maddeler ile 226. Maddesidir. Topluluk sanayisinin serbest rekabet ve açık piyasa sistemine uygun olarak gerçekleştireceği faaliyetlerin hedefleri ise; sanayinin yapısal değişikliklere uyumunun hızlandırılması, özellikle KOBİ'lerin gelişimi için uygun ortam yaratılmasının teşviki, işletmeler arası işbirliği için uygun bir ortam yaratılması, sanayi potansiyelinin etkin kullanımını sağlamak için teknolojik araştırma ve geliştirme çalışmalarının desteklenmesidir.

Avrupa Birliği'ne üye devletlerin, denizcilik sektörlerinin teşvikine yönelik politikalarının geleceğiyle ilgili olarak 1997 yılında önemli bir karar alınmıştır. Bu, Denizcilik Sektörüne yönelik yardımlarla ilgili, Avrupa Komisyonu ilkeleri tebliğidir. Böylece, daha önce uygulanan sübvansiyon limitleri sistemi terk edilmekte ve denizcilikte en ileri giden Avrupa ülkelerinden Danimarka, Hollanda, Norveç ve Yunanistan'ın teşvik politikaları benimsenmektedir (<http://ubak.gov.tr/sura/deniz/tasimacilik.doc>, 04.02.2002).

Avrupa Komisyonu yardım miktarlarına sadece üst sınır koymamakta, Avrupa Sözleşmesiyle uyumlu teşvik metodlarını da açıklamaktadır. Örneğin denizcilikte ilerlemiş Avrupa ülkelerinde uygulanan Tonaj Vergisi Sistemi, milli bayraklı gemilerinde çalışan kendi tabiyetindeki gemiadamlarının ücrete bağlı vergi ve kesintileri gibi yükümlülüklerin azaltılması gibi yardımlar verilecektir. Avrupa yardım ilkelerinin üye devletlerce benimsenmesiyle üye ülkelerdeki teşvik politikaları yeknesak hale gelecek ve orta vadede Avrupa'da rekabet eşitsizliği kalkacaktır.

Bu ilkeler, Komisyon'un, "Yeni Bir Gemi İnşa Politikası" tebliği ile genişletilmiştir. Ayrıca, Avrupa tersanelerinin desteklenmesine yönelik tedbirlerle ilgili bir yönetmelik taslağı hazırlanmıştır. Komisyon böylece, gemi inşa yardımlarının kaldırılması yolundaki OECD Sözleşmesinden bağımsız hareket etmektedir.

Uruguay-Round olarak anılan GATT müzakerelerinde genel Gümrük ve Ticaret Anlaşmasının hizmet alanına yaygınlaştırılmasının öngörüldüğü bilinmektedir. Müzakerelerin hedefi, uluslararası hizmetlerin de yeni bir General

Agreement on Trade in Services (GATS-Anlaşması) çerçevesinde serbestleşmesidir (Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği, 1998; 5).

Dünya Ticaret Örgütü ticarete serbestleşme tedbirlerini tekrar ele alacak ve uygulama alanını, hizmet ticaretini, dolayısıyla deniz ticaretini de kapsayacak biçimde genişletecektir. Böylece, deniz ticaretinde piyasaya girişteki sınırlamaların belirlenmesi önem kazanacaktır. Bu çalışmalar, Avrupa'da Avrupa Gemi Sahipleri Birliği, Brüksel tarafından koordine edilecektir:

Deniz ticaretinin Dünya Ticaret Örgütü'nün kapsamına alınması ve üye ülkelerin tamamının piyasalarını denizcilik hizmetlerine açması ile sektör daha da önem kazanacaktır. Bu çerçevede; acente, ortak girişim ve yurtiçi taşıma şirketlerinin kurulabilmesine imkan tanınması önem taşımaktadır. Bu bakımdan aynı hükümlere ABD, Japonya ve Çin gibi gemi inşa alanında etkin ülkelerin de tabi olması gerektir (Deniz Ticaret Odası (b), 2001; 24).

### **2.5.1. Vergisel Teşvikler**

1998 yılında Alman Teşvik Sistemi Avrupa verilerine göre yeniden yapılandırılmıştır. Öncelikle şirketler vergi hukukuyla ilgili yenilikler getirilmiştir. Bununla, Alman denizcilik yatırımlarının vergi hukukundan olumsuz etkilenmesi önlenmeye çalışılmıştır. Özel amortismanlar ve zarar mahsup imkanları ile şirket kârlarının normal oranın yarısıyla vergilendirilmesi esas unsurlardır. Bu tedbirlerin yardımıyla Alman filosu modernize edilmiş, geliştirilmiş ve istihdam yaratmıştır. Neticede, Alman konteyner filosu dünyada Panama'dan sonra ikinci sıraya yükselmiş ve ortalama 2 yaşında gemilerle dünyanın en genç konteyner filosu haline gelmiştir. Ancak, bunlara rağmen sektör piyasanın durumuna göre aşırı yatırım yapıldığı görüşüyle eleştirilmektedir.

Filonun büyümesi hususunda diğer bir eleştiri konusu ise; Büyümenin öz sermaye desteğiyle olmadığı, krediye dayandığı, gerçek kâr üretmekten ziyade zararın vergi tedbirleriyle ikamesi yoluna gidildiğidir. Karşı görüşler ise, teşvikler kalktığında yatırımların daha kârlı olan yabancı ülkelerdeki tersanelere kayacağını ileri sürmektedir. Zira, Almanya'daki ücretlerin yüksekliği maliyeti rekabet edilemez biçimde artırmakta, bu sektöre yatırım yapanların teşviki kaçınılmaz olmaktadır.

Bu görüşlere dayanılarak, Alman gemi sahiplerinin teşviki amacıyla, 1999 yılı başından itibaren yeni vergi teşvikleri getirilmiştir. Tedbirler Avrupa Komisyonu'nun üye ülkeler denizcilik devlet yardımları mevzuatına uygun biçimde ve daha ziyade Hollanda, Yunanistan ve Norveç örneklerine göre düzenlenmiştir.

Bu arada, Avrupa'da Avrupa Filosu'nun % 70'ini kapsayacak bir Armatör Şirketler Vergilendirme Sistemi geliştirilmiştir. Almanya, mevzuatını buna uyarlamıştır. Bu amaçla 1998 yılında çıkarılan "Denizcilik Uyum Yasası" ile Alman armatörlerine bir opsiyon tanınmıştır. Bununla normal Kurumlar Vergisi yerine Tonaj Vergi Sistemi seçilebilecektir. Buna ilaveten, Alman bayraklı gemiler için bir özel gelir vergisi mahsup sistemi getirilmiştir. Bu sistemde de, Avrupa Komisyonu kararları ile diğer Avrupa ülkeleri mevzuatı örnek alınmıştır. Böylece, Alman bayraklı gemilerin işletme giderleri azalmakta, filonun rekabet gücü ve istihdam korunmuş olmaktadır.

".....Tonaj Vergisi geminin tonajına bağlı bir götürü kâr belirleme sistemidir. Zarara değil, kâra bağlıdır. Zarar mahsubuna değil, uzun vadeli piyasa kârına yönelik yatırımlara dayanmaktadır. Amaç, düşük işletme ve yatırım maliyetidir. Arzulanan yatırımın seçimini teşvik dağıtıcı makam değil, piyasa belirlemektedir. Önemli olan; tek tek gemi yatırımlarının değil, şirket kârlarının ve Alman denizcilik endüstrisinin uluslararası rekabette kazanacağı sermaye rantının vergilendirilmesidir. Tek tek gemiler değil, denizcilik şirketleri ön plana çıkarılmaktadır. Böylece, armatörlük firmalarının ve faaliyetlerinin kuruluş yeri olarak Almanya'yı seçmesi amaçlanmaktadır. Burada tek tek gemiler dolaylı olarak rol oynamaktadır. Normal Kurumlar Vergisi, yerine Tonaj Vergisi sistemine geçilmesiyle, Alman denizciliğinin uluslararası rekabet gücünün artacağına inanılmaktadır.

Yeni çözüm, belirli bir süre için, normal azalan amortisman sistemiyle matrah tespiti ile Tonaj Vergisi Sistemine göre kâr belirleme arasında bağlantı sağlamaktadır. Bu ise, riskli sermayenin güçlenmesini sağlayabilecektir. Sistem uzun vadeli düşünülmüştür. Armatörlük şirketleri on yıllık bir dönem için bir seçimde bulunacaklardır. Sistem, zarar telâfisine dayanmadığından, özellikle charter piyasasında işletme zararına maruz kalan şirketler için önem taşımaktadır. Yeni sistem şirketlerin kâr gelişimiyle direkt ilgilidir (Deniz Ticaret Odası (b), 2001; 25)....."

Tonaj Vergisi; yabancılara ait ve yabancı sicillere kayıtlı dahi olsalar, kiralama yoluyla işletilen düzenli hatlardan elde edilen kârları da kapsamaktadır. Bu örneğin gösterdiği gibi, sistem bayrak politikası ve bayrağa bağlılıkla doğrudan ilgili değildir. Aynı şekilde Hollanda ve Norveç Tonaj Vergisi sistemleri de bayrağa bağlı değildir. Diğer Avrupa ülkelerinde ücret vergisi tahsilatında da işletme giderlerini düşürücü yöntemler uygulanmaktadır. Tonaj Vergisi her armatör için bir opsiyon getirmektedir. Normal vergi sisteminin seçilmesi de mümkündür. Tek gemili şirketlerin yeni yatırımları için normal vergi ve tonaj vergisi sistemi arasında bir geçiş süresi de söz konusu olabilecektir.

### **2.5.2. Tersane Teşvikleri**

Özellikle Avrupa ülkeleri gemi inşa sübvansiyonlarının kademeli olarak kaldırılması yolundaki OECD anlaşmasının uluslararası platformda kabul görmesini ve koordine edilmesini desteklemektedirler. ABD tersaneleri buna karşı olduklarından uygulama bu güne kadar gerçekleştirilememiştir. Anlaşma yürürlüğe girmedikçe Avrupa Komisyonu'nun aldığı kararlar ara çözümler olmaktan öteye gidememekte, ulusal özel sübvansiyonlarla gemi inşa piyasası rekabet çarpıklıkları önlenememektedir. Sonuçta siparişlerin devamına ve teknolojik yenilemeye yönelik teşviklerin sürdürülmesi engellenememektedir. Bu yolla, özellikle büyük tersaneler teşvik edilmektedir. Diğer taraftan, Asya'daki mali krize bağlı olarak Doğu Asya para birimlerinin devalüe edilmesi, bu ülkelerin satış fiyatlarının çok düşmesine yol açmıştır. Bunun etkisiyle, Avrupa tersanelerine olan talepler çok azalmıştır. Avrupa ülkeleri Kore tersanelerinin IMF destekli kredilerle finanse edilerek aşırı büyümesini bundan sorumlu tutmaktadırlar. Bu bakımdan, dünyada gemi inşa teşviğinde, ortak politika uygulanmasında aşırı kapasite genişlemesinin de kapsam içine alınması istenilmektedir. Ancak, herşeyden önce anlaşmayı ABD'nin de imzalaması sağlanmalıdır.

Ancak, bütün bu gelişmelerde, OECD'nin amaçlarıyla uyum içinde olunmakla birlikte gemi inşa sanayii konusunda topluluğun korumacı önlemler ile dolaylı ve doğrudan teşvik mekanizmalarını ortadan kaldırmaya yönelik bir tutum içinde olmadığı, teşvik ve koruma sistemlerini üye ülkeler arasında ve topluluk lehine uyumlu bir konuma getirme arayışı içinde olduğu görülmektedir. Norveç yeni gemi

inşa sübvansiyonlarını % 7'den Avrupa'nın azami oranı olan % 9'a çıkararak, 8,7 milyon USD'den 10 milyon EURO'ya yükseltilmesini önermiştir.

Hesaplamalara göre, Norveç gemi sanayisinin ayakta tutulabilmesi için yılda 1,2 milyar USD tutarında yeni siparişe ihtiyaç duyulmaktadır. Norveç'teki toplam sipariş portföyü yaklaşık 3,8-3,9 milyar NOK civarındadır. 1999 yılı için alınan siparişler çok düşük olduğundan tersanelerde işten çıkarmalar olmaktadır.

## **2.6. REKABET POLİTİKASI**

Denizcilik, küreselleşme ve liberasyon olgularının etkisinde kalan ilk sektörlerdendir. Düzenli hat deniz taşımacılığında çeşitli ülkelerden birçok şirket bir araya gelerek işbirliğinde bulunmaktadır. Stratejik konsorsiyumlar ve düzenli hat konferansları bu alandaki tipik örnekler olup, yapıları devamlı değişen piyasa şartlarına uydurulmaktadır. Bu sebeple kıtalararası konteyner gemi taşımacılığı, piyasa şartlarına devamlı uyum sağlamak durumundadır.

Uluslararası düzenli hat taşımacılığında geçerli olan ve küresel anlamda genel kabul gören bir rekabet hukuku henüz bulunmamaktadır. Bu alanda ulusal veya bölgesel kurallar geçerli olmaktadır. Bu durumda birçok devlet aynı işlem için rekabet hukuku açısından uluslararası işbirliği arayışına gitmektedirler. Sonucunda birçok ulusal ve bölgesel kuralın değerlendirilmesinde uyuşmazlıklar ortaya çıkmaktadır. Bu durumda gemi işletmecilerinin maliyetleri yükselmektedir. Bu durum, düzenli hat işletmeleri ile Avrupa Komisyonu Rekabet Kurulu Genel Müdürlüğü arasında da yaşanmaktadır. ABD'den farklı yönleri bulunan Avrupa rekabet hukukunun, değişik yorumları, sorunların Avrupa mahkemelerine ve tahkim kurullarına gitmesine, dolayısıyla gemi sahiplerinin kararlarında tereddütlere yol açmıştır ([http://www.europa.eu.int/geninfo/query\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/geninfo/query_en.htm), 17.02.2002).

Uluslararası deniz taşımacılığının etkinliğini olumsuz etkileyen bu durum, Avrupa Komisyonu'nun 1998 Eylül ayında aldığı bir kararda iyice belirginleşmiştir. Bu kararda, "Transatlantic Conference Agreement" üyesi gemi sahiplerinin, Avrupa, Sözleşmesinin Tekelleşme hükümlerini ihlal ettikleri öne sürülmüştür, Komisyonun görüşüne göre, çoklu (multimodal) taşımacılıktaki fiyat belirlemeleri AB'deki kara uzantısını da kapsamına alamaz. Ayrıca, nakliyeciler komisyonları da eleştirilmektedir.

"Transatlantic Conference Agreement" çerçevesinde yük sahipleriyle yapılan taşıma sözleşmelerinde şartların belirlenmesinde gemi sahiplerinin hâkim konumda olmaları kararın ana gerekçesidir. Karar sonucunda, ilgili gemi sahipleri kartel hukukunu ihlal gerekçesiyle milyonlarca ECU tutarında cezalar ödemeye mahkum edilmişlerdir. Karar piyasada büyük tepki uyandırmıştır. Zira açık noktaların farklı yorumu yanında cezanın yüksekliği nispetsiz olarak değerlendirilmiştir. Mahkum edilen gemi sahipleri konuyu Avrupa Adalet Divanı'na götürmüşlerdir.

Kuzey Atlantik'te yoğun bir rekabet devam etmektedir. TACA üyesi gemi işletmelerinin yanında, konferansa dahil olmayan birçok şirket bu hizmet alanında rekabet etmektedir. Dolayısıyla, rekabetin suni olarak sınırlandırıldığı veya piyasaya hakim olma gibi bir durum olmadığı karşı sav olarak ileri sürülmektedir. Yükleme öncesi ve boşaltma sonrası kara taşımacılığı ile modern kıtalararası konteyner taşımacılığı piyasada tek bir hizmet ürünü olarak kabul edilebilmektedir. Böyle tek bir ürünü taşımanın her iki yakasında tek bir rekabet hukukuna tabi olması önerilmektedir. ABD'de 1984 yılından beri yürürlükte olan Shipping Act Reform Yasası çok sistemli denizaşırı düzenli hat taşımacılığında hizmetin kara kısmıyla birlikte tek hizmet paketi olarak kabul edilmesini ve ortak fiyatlandırılmasını esasa bağlamıştır. Avrupa Komisyonu'nun yorumu bu şekilde olmamakta ve yüksek cezalara hükmedilmektedir.

Avrupalı gemi sahipleri bu durum karşısında Avrupa'daki kara uzantısındaki fiyatlandırmada daha esnek davranmaya başlamışlardır. ABD'de deniz ticareti rekabet hukuku 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren Ocean Shipping Reform ile yeniden bir esasa bağlanmıştır. Buna göre; gemi sahiplerinin, ABD içlerindeki taşımalarla ilgili olarak demiryolları, kamyon ve havayolu şirketleriyle yük sahiplerine karşı ortak ücret belirleyebileceklerdir. Bununla, denizcilik şirketlerinin ortak hareketlerini engellemeyen Antitrust Immunity ilkesi aynen korunmaktadır. Gemi sahipleri ve ortaklıklarının navlun tarifelerini Federal Maritime Commission'a bildirmeleri zorunluluğu kaldırılmaktadır. Navlun tarifeleri, elektronik olarak kamuya açıklanacak, istisnai olarak münferit sözleşmelerle pazarlık yapılabilecektir. Bu sözleşmelerin ilkeleri gemi sahiplerinin ortak girişimleriyle belirlenebilecektir. Ancak, bu gizli sözleşmelerin zamanla artması beklenmektedir. Yabancı gemi sahiplerinin uygulama dışı fiyatlama uygulamalarına karşı, Federal Maritime Commission'a ayrı



bir yetki verilmiştir. Yeni yasanın uygulamasıyla ilgili olarak, sektörün görüşü alınarak yönetmelikler çıkarılması beklenmektedir.

## **2.7. GEMİ İNŞAATI VE TERSANECİLİK**

Gemi taşımacılığı ile gemi inşa sanayi birbirine sıkı sıkıya bağlı sektörlerdir. Her ikisi de deniz ulaşımı tekniği ve organizasyonu alanındaki gelişmeleri tetikler ve her ikisi de aynı zamanda bu gelişmelerden fayda sağlar. Aynı zamanda her iki piyasa da uluslararası açık piyasalar niteliğindedirler. Her iki ekonomik alan da dünya ölçeğindeki rekabet koşullarında var olmak durumundadır. Alman gemicilik firmaları Alman tersanelerine olduğu gibi yabancı tersanelere de sipariş vermektedirler. Her iki durumdan sanayi ürünleri endüstrisi fayda sağlamaktadır. Alman firmaları için yapılan gemilerle ilgili malzeme siparişlerini alındığı gibi, Alman tersanelerinde dışında ithal edilen malzemeler kullanılmaktadır. Ekonomiler arasındaki bu ilişki ağı, sonunda daima karşılıklı yararlar sağlayacak şekilde işlemektedir.

Günümüzde gemi inşa sanayi piyasalarında gizli ve açık devlet müdahaleleri gerçekleştirilmektedir. Söz konusu sübvansiyonlarının bir OECD anlaşması ile kaldırılmasının sağlanması girişim ABD'nin bu yılda konuya bakış açısı nedeniyle başarı ile sonuçlanmamıştır. Avrupa gemi yapım endüstrisinin dünyadaki payı gerilemeye devam etmektedir. En büyük pay Güney Kore tersanelerindedir. AB Komisyonu Uzak Asya rekabeti konusunda eleştirel ve şüpheci bir tavır takınmaktadır. Komisyonun açıklamalarına göre, Güney Kore Hükümeti uluslararası para fonu ve dünya bankasından aldığı mali yardımları, ülkedeki tersanelerin hasılat noksanlığını telafi etmede kullanabilmektedir. Komisyon bu çeşit uygulamaların önüne geçilmesini talep etmiştir. Avrupa komisyonu ve Kore hükümeti arasında yapılan müzakereler sonucu 2000 yılı Nisan ayında anlaşmaya varılmıştır. Buna göre Kore devlet bankaları tersanelere sadece riziko bağlantılı normal banka kredileri verebilecek, devletçe kontrol edilen bankaların borç silmelerine izin verilmeyecektir.

Dünya gemi inşa sanayi ve yan sanayi ile birlikte tersanecilik son 30 yıl içerisinde oldukça önemli teknolojik ve yapısal değişiklikler geçirmiş olup, gemi inşaatında güçlü olan Avrupa ülkeleri ile Uzak Doğu ülkeleri özellikle Japonya, Kore,

Tayvan ve Çin gemi inşa ve yan sanayilerini en çok geliştiren ülkeler olma konumuna gelmişlerdir.

Uzak Doğu Ülkeleri başta olmak üzere, dünya çapında gemi sanayi yeni gemi siparişleri almaları nedeniyle kapasitelerini arttırmaya devam etmektedirler. Bu artış trendinin 2003 yılına kadar devam etmesi beklenmektedir.

1987 yılından itibaren Avrupa ülkelerinin katma değeri düşük olan tanker, dökme yük gemisi ve benzeri büyük tonajlı gemilerin inşasından vazgeçerek, katma değeri yüksek olan, süratli ve özel maksatlı gemilerin inşaatlarına yönelmiş olmaları dikkat çekmektedir. Avrupa'da işsizlik sorunu olan İspanya, Portekiz ve Almanya klasik gemi yapımlarına devam ederken Avrupa Birliği'nin açık ve gizli teşvikleriyle özellikle "Alman Ekonomi Bakanlığı" Alman Gemi İnşa Sanayii'ne direkt teşvik vermesi ile rekabet şanslarını arttırmaya devam etmektedirler. İşsizlik oranının % 17 olduğu Finlandiya'da da "Sanayi ve Ticaret Bakanlığı" gemi inşa sanayilerinin gelişmesi için tüm Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi % 9 oranında bir devlet teşvik verdiği bilinmektedir. Ancak bu desteklere rağmen yüksek işçilik ücretlerini Uzak Doğu ülkelerinin uyguladığı fiyatlara çekememektedirler. Özellikle Almanya; tersanelerine kullandığı kredileri ve garantileri vermeye devam etmesi ile gemi inşaatlarının devamlılığını sağlamaktadır. Finlandiya, Polonya ve Danimarka son 15 yılın en istikrarlı gemi inşa eden ülkeleri olma özelliklerini devam ettirmektedirler.

Ülkemizde; gemi inşa sanayimiz Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde gemi ihtiyacının yeni gemi yapılması için tersanelerimizden karşılanması, gemi ithalinin kısıtlanması ile birlikte gemi yapımı için kredi teşviklerinin uygulanmasıyla sektörde önemli gelişmeler sağlanmıştır. Özel sektör tersanecilik faaliyetlerinin ilk nüvesi 1980'li yıllarının başlarında Haliç ve İstanbul Boğazı'nda faaliyetlerini sürdüren tersanelerimizin Tuzla Aydın Koyu'na yerleşmeleriyle başlamıştır. Büyük oranda kendi imkanları ve öz kaynaklarıyla yaptıkları yatırımları gerçekleştirerek önemli değişiklikler yaşamış olan özel sektör tersaneleri alt yapı olarak teknolojik, gelişmeleri takip etmiş ve yatırımlarını asgari olarak gerçekleştirmiş olup, toplamda yaklaşık 350.000 DWT/Yıllık bir kapasite ve tek parçada 30.000 DWT'a kadar gemileri inşa edebilecek kapasiteye ulaşmışlardır.

Ancak, kamuya ait Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin sahip olduğu Pendik ve Alaybey Tersanelerinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmesi ile birlikte özelleştirme kapsamında olan Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin diğer tersanelerinin de kapanacak olması ticari gemi inşa ve onarım kapasitemizin önemli ölçüde düştüğü anlamını taşımaktadır.

Türk gemi inşa sanayinin, dünya gemi inşa sanayine göre en önemli farklılığı, gelişmiş ülkelerde ve uzak doğu ülkelerinde görüldüğü gibi "devletlerince belirtilmiş uzun vadeli ve istikrarlı bağımsız" bir gelişim politikasına sahip olamamasındadır. Kasım 1994 Avrupa Birliği üyeleri ile, Japonya, Güney Kore, Norveç ve ABD üyelerinden oluşan OECD Komisyonu 6 Nolu Çalışma Grubu tarafından hazırlanan "Ticari Gemi İnşa ve Onarım Sanayiinde Normal Rekabet Koşullarının Sağlanmasına ilişkin Anlaşma" yürürlüğe- girdiği takdirde taraf ülkelerin gemi yapım ve onarım sanayiine kredi vermesini yasaklayacaktır. Ancak, bu anlaşma ABD tarafının imzalamaması nedeniyle henüz yürürlüğe girmemiştir. Dolayısıyla AB ülkelerinde ve diğer ülkelerde hala gemi inşa sanayiini destekler devam etmektedir. Ülkemizde ise özellikle 1987 yılından sonra genelde denizcilik, özel de ise liman inşaatları ve gemi yapım sanayi kendi kaderine terk edilmiştir. Kamu tersanelerinde özelleştirme uygulamaları ile süre gelen belirsizlik ortamı, sektörün bu kesimindeki yatırımların durmasına yol açmıştır. 1982 yılında kabul edilen 258 sayılı Kanunla her yaştaki gemilerin gümrüksüz ithalinin serbest bırakılıp teşvik edilmiş olması, o dönemde Tuzla'ya yeni taşınmış tersanelerimiz için olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Özel sektör tersanelerimiz iç piyasaya gemi inşa etme imkanından yoksun bırakıldığından, bunlara ek olarak tersane kurma geliştirme ve modernizasyon gibi yatırım projelerinin daha az teşvik görür hale gelmesi ile gerekli öz kaynak birikiminin sağlanamamasına ve ulaşılabilecek kapasitenin oldukça altında kalınmasına yol açmıştır.

Dünya gemi inşa ve yan sanayinde önde gelen ülkeler; finansman, teşvik, kredi garantisi, eğitim, nakdi ve ayni yardımlarla kendi gemi inşa sanayilerini tüm hızlarıyla desteklemekte ve sonuçlarını müspet olarak almaya devam etmektedirler.

Gemi inşaatı, onarımı ve yan sanayisinin ülkelere sağladığı faydalar (Chamber of Shipping, 2000; 45):

- 1) Döviz ikame etmesi
- 2) Beraberinde yan sanayii sürüklemesi ve geliştirmesi
- 3) İstihdama katkısı (işçi, teknik eleman, mühendis)
- 4) Milli deniz filosuna ve savunma sanayii ihtiyaçlarına katkı
- 5) Teknolojik gelişme yaratma

şeklinde özetlenebilir.

## 2.7.1. Gemi İnşa Sektörüne Devlet Yardımları

### 2.7.1.1. Avrupa Birliği

Avrupa Birliği talimatlarına göre, 1990 için gemi inşa alanındaki azami yardımlar büyük gemiler için % 20 (yaklaşık 6 milyon EUR) ve küçük gemiler için % 14 olarak belirtilmektedir. Avrupa ülkelerindeki durum aşağıdaki tabloda gösterilmiştir (birinci rakam 6 milyon EUR üstündeki siparişler içindir, ikinci rakam 6 milyon EUR'nun altındaki siparişler içindir ve üçüncü rakam ise toplam yardımları ifade etmektedir.)

**Tablo 11 : AB Kararlarına Göre Bazı Üye Ülkelerde Gemi İnşa Alanında Uygulanan Azami Yardım Oranları**

ÜLKELER	> 6 MİLYON EUR SİPARİŞ	< 6 MİLYON EUR SİPARİŞ	TOPLAM SİPARİŞ
BELÇİKA	% 15.2	% 12.4	% 14.2
DANİMARKA	% 9.7	% 10.9	% 9.7
FRANSA	% 15.8	% 9.1	% 14.0
ALMANYA	% 7.3	% 11.8	% 8.7
İTALYA	% 19.8	% 16.6	% 18.6
HOLLANDA	% 4.3	% 7.7	% 6.7
İSPANYA	% 25.5	% 18.1	% 21.1
İNGİLTERE	% 27.7	% 17.7	% 22.8

(Kaynak : Deniz Ticaret Odası (a), 2001; 62)

Avrupa Birliği tarafından belirlenen üst seviyeye aşağıda belirtilenler dahildir:

- üretim için sübvansiyonlar;
- üretim masraflarına ait tahsisatlar;
- kayıplar, acil durum yardımı;
- kredi yardımı,
- AB tersanelerindeki gemilerin inşası ve yeniden inşası için armatörlere yardım (özellikle, yurt içi kredi projeleri ile)

OECD tarafından tayin edilen ihracat finansmanı yardımı AB'nin yukarı limitlerine uymamaktadır, çünkü bu OECD standartlarına bağlıdır. Örneğin;

- % 8,5 yıl vade, asgari % 8 kredi faizi ile sözleşme bedelin % 20'lik kısmı avans ödeme şeklinde uygulanması gerekir iken yeniden inşa yardımı AB'nin yukarı limitine uymamaktadır. Bu limitlere AB üyesi ölkelerde farklı uygulamalar yapılmaktadır:
- İtalya, Fransa, İngiltere, İspanya ve Portekiz'de üretim sübvansiyonları şeklinde tamamen veya başlıca kısmı kullanılır.
- Diğer ölkeler (örneğin Hollanda ve Danimarka), diğer tip yardımlarla tamalamak suretiyle yukarı limite ulaşabilirler.

#### **2.7.1.1.1. Almanya**

Alman tersanelerinin diğer ölkelerdeki "devlet nakit yardımları" ve bunların müdahale politikasıyla mücadele etmek zorunda olduklarından, Alman Gemi İnşa ve Gemi Mühendisliği Birliği, gemi yapımına devlet yardımının olumlu politikasının devam etmesi için çaba sarfetmektedirler.

#### **2.7.1.1.2. Belçika**

Belçika, bir kural olarak, % 9 limitine kadar sübvansiyon sağlamakta, (sırası ile yardımdan önceki siparişler değerinin % 4.5'i olarak) tersanelere yönelik üretim yardımı konusunda hiçbir program uygulamamaktadır. Armatörlere sağlanan yardım, "yurt içi kredi" projesi şeklindedir. 2 veya 3 yıllık ödemesiz süre dahil olmak üzere 15 veya 18 yıllık ertelenen ödeme planı ile yatırım tutarının % 85'i oranındadır. Alman Armatörler Birliği'nin açıklamasına göre, Belçikalı armatörler

"yurt içi kredi" projesi çerçevesinde, yaklaşık % 5 faiz nisbeti ile sözleşme fiyatının % 70'ine kadar krediler almaktadırlar. Bunun dışında vergi imtiyazları olmakta, OECD kurallarına uygun olarak ihracat finansmanı yardımı araştırma ve geliştirme % 50'ye kadar teşvik görmektedir. (AB limitlerine dahil değildir).

#### **2.7.1.1.3. Danimarka**

Danimarka yukarı limitten daha düşük, siparişlerin değerinin % 9'una varan hibeler sağlamaktadır. Ancak farklı tipten hibeler toplandığı zaman yukarı limite ulaşabilmektedir. Tersanelere hiçbir üretim yardımı verilmemektedir. Armatörlere verilen yardım, endeks (bono) sistemi şeklindedir (1992'de siparişlerin değerinin % 7,8'ine kadar.). Daha sonraki nihai ödeme tersaneler tarafından yapılmaktadır, (nihai kredinin % 75'i için garantiler, sübvansiyon karşılığı % 7.5) Diğer yardım şekilleri, % 3 sübvansiyonla garantiler şeklinde Armatörlere sağlanan yardıma ilâveten, % 6.5 sübvansiyon bedeli ile 1992/1993'de vergi imtiyazları gerçekleştirilmiştir. Araştırma ve geliştirme teşvik edilmektedir, önemli bir teşvik vasıtası Danimarka Gemi Kredi Fonu tarafından yeni gemilerini Danimarka tersanelerine sipariş eden armatörlere sağlanan kredilerdir. AB dışındaki gemi sahipleri için OECD tavsiyeleri uygulanmakta, AB ülkelerinden armatörler sözleşme fiyatının % 80'ine kadar kombine krediler diye adlandırılan krediler almaktadırlar. Bu kombinasyon; OECD şartlarına göre olan bir kredi ve (4 yıllık bir ödemesiz süre dahil) 14 yıl vadeli, % 2.5 kredi faizli enflasyona göre ayarlanmış kredilerden oluşmaktadır. Kredi ve faiz amortismanı altı aylık aralıklarla, enflasyon nisbeti hesaba katılarak, asgari % 3 olarak gerçekleştirilmektedir. Teşvik programı 1993 yılı sonundan önce verilen siparişler için geçerlidir. Sübvansiyon karşılığı % 8'dir. Diğer tipten yardımları eklemek suretiyle, AB sübvansiyonları üst limite ulaşmaktadır.

Danimarka'da teşvik uygulaması (Almanya ile mukayese edildiğinde), gemilerin sayısına bağlı olmaksızın, gemi inşacılar ve gemi sahipleri arasındaki karşılıklı ilişkiler esasına dayanmaktadır. Almanya'da imalat yardımı mevcuttur (şimdilik bu % 7.5'tir, fakat oldukça kısıtlı kabul edilmektedir). Danimarka'da hiçbir imalât yardımı gerçekleştirilmemektedir. Ancak her sipariş mali destek alabilmekte bu da vergi imtiyazları ile birlikte AB üst limitine ulaşabilmektedir. Bunun yanı sıra, Danimarka'da gemi yapıcılığı tamamen yurt içi siparişler sayesinde varlığını sürdürmektedir. Bir alternatif imkanı olarak açıklamak gerekirse, Danimarka'da bir

gemi inşacısı olarak resmi bir adrese sahip olmak yeterli olmakta, bu adres bir yabancı sipariş veren tarafından da kullanılabilir. Hazır inşa gemiler, Danimarka şirketi için hiçbir kayıp veya taksitle satış sözleşmesi olmadan, uzun bir süre için yabancı bayrak altında çalışabilmektedirler ([http://soefart.inforce.dk/sw465\\_fr\\_content.asp.storeid=8110](http://soefart.inforce.dk/sw465_fr_content.asp.storeid=8110), 14.02.2002).

#### **2.7.1.1.4. Fransa**

Fransa % 9'a varan AB yukarı seviyesine ulaşmaktadır; sipariş değerinin sırasıyla % 4.5'i ve aynı zamanda üretim yardımı da sağlanmaktadır. Gelecek yıl kâr, sermaye tedavülünün belirlenen yüzdesinden daha yüksek olduğu zaman, yardımın bir kısmının geri ödenmesi gerekmektedir. Tersanelere verilen yardım da üretim yardımı şeklinde AB üst limitine ulaşmaktadır. Armatörlere yardım, 1991'e kadar %15 (yukarı limite dahil değildir) olarak gerçekleşmiştir. Diğer yardım şekilleri, OECD şartlarına göre olan ihracatı finanse etmek için yardım ve % 30'a kadar araştırma ve geliştirmenin teşviki şeklindedir. AB komitesinin özel kararları ile enflasyona karşı garantiler sağlanmakta, bu gibi durumlarda tersahanenin sözleşme fiyatının % 1.5'ini ödemesi gerekmektedir.

#### **2.7.1.1.5. Yunanistan**

Özelleştirme için bir hazırlık olarak tersanelere üretim yardımı (kayıplar için tazminat) ödenmektedir.

#### **2.7.1.1.6. İngiltere**

İngiltere'de yardımlar, % 9'a varan AB üst seviyesine ulaşmaktadır, Tersanelere verilen yardım ise "Gemi İnşa Aracılık Fonu" AB üst limitine kadar üretim yardımı sağlamaktadır. Gemi sahiplerine sağlanan yardım, OECD şartlarına uygun olarak "yurt içi kredi" projesi, sözleşme fiyatının en fazla % 80'i üzerinden verilen garantiler şeklinde gerçekleştirilmektedir. Diğer yardım şekilleri ise, ihracatın finansmanı, vergi imtiyazları, araştırma ve geliştirmenin teşviki şeklindedir.

Özellik arzeden durumlarda alınacak karar ile, "Gemi İnşa Aracılık Fonu" tarafından doğrudan yardım sağlanmaktadır. Doğrudan yardım için diğer bir imkan

ise, gümrük resimleri ve vergilerden istisna sağlayan, sözleşme fiyatının % 2'sine kadar ulaşan "Gemi İnşacılar Yardım" sistemidir.

#### **2.7.1.1.7. İtalya**

İtalya'da yardımlar % 9'a varan AB yukarı seviyesine ulaşmaktadır, (sipariş değerinin % 4.5'i) Tersanelere verilen yardım, AB üst limitine kadar gerçekleştirilmektedir. Gemi sahiplerine verilen yardım, OECD şartlarına uygun olarak "yurt içi kredi" projesine göre olmaktadır. Diğer yardım şekilleri, OECD şartlarına göre ihracatın finansmanı için verilen yardım, Prototip gemilerin yapımında araştırma ve geliştirme için yardım, gemi yapımında modernleştirme ve yeni teknolojilerin getirilmesine ait kredilerin ödeneğinin sağlanması, (masrafların % 40-70'ini kapsar) doğrudan üretim yardımı ve kayıpların tazmini yoluyla AB yukarı limitine ulaşmaktadır. Devlet, devlete ait tersanelerin kayıplarını tazmin etmektedir.

#### **2.7.1.1.8. Hollanda**

Hollanda'da AB yukarı limitine sadece bir vasıta yoluyla ulaşılmamaktadır. Bu, yurt içi kredi projesi olarak adlandırılan tersanelere ve gemi sahiplerine verilen farklı şekildeki yardımların uygulanması yoluyla mümkün olmaktadır. Hollanda hükümeti, 1992 ve 1993'te gemi yapımı için tersanelere ilave fonlar sağlamıştır. Sözleşme tutarının % 4.5' ini temsil eden bu fonlar, 1992'de 53 milyon DEM ve 1993'te 35,7 milyon DEM olarak gerçekleşmiştir. Gemi sahiplerine verilen yardım ise yeni inşa gemiler için ve gemilerin yeniden yapımı için sübvansiyonlar şeklinde ve 5 yıllık bir süre için yıllık sözleşme fiyatının % 2'si oranında gerçekleştirilmiştir. Bunun karşılığı 1992 için 44,6 milyon DEM'dir. Bu yardım 1991'de gemileri kendi ülkelerinde sipariş eden gemi sahipleri tarafından % 35, dış ülkelerde yapılan siparişler için % 65 olarak alınmıştır. Bu yardımlar dışında OECD şartlarına göre ihracat için başka hiçbir mali yardım yapılmamaktadır. Araştırma ve geliştirmenin desteklenmesi için % 40'a kadar, genel destekleme sistemi ile doğrudan yardım sağlanmaktadır. Sözleşmenin değerine bağlı olarak bu yardımlar sözleşme fiyatının % 10'una kadar ulaşabilmektedirler. 1991 için 62,5 milyon DEM , 1992 için 53 milyon DEM, 1993 için 35,7 milyon DEM yardım sağlanmıştır.



#### **2.7.1.1.9. Portekiz**

Portekiz'de yardımlar, özellikle farklı şekillerden yardımı birleştirmek suretiyle, AB üst yardım seviyesine ulaşmaktadır. Tersanelere yapılan yardım, sözleşme fiyatının % 9'una kadar gerçekleştirilmektedir (kayıplar, doğrudan fonlar, eğitim fonları ve krediler için garanti edilmiştir). Gemi sahiplerine verilen yardım ise yukarı limitine kadar üretim masraflarının sübvansiyonunun sağlanması, OECD şartlarına göre "yurtiçi kredi" projesi şeklinde olmaktadır. Diğer yardım şekilleri ise ihracatı finanse etmek için gerçekleştirilmektedir, ithalâta gümrük resimleri AB gümrük tarifeleri ile uyumlu hale getirilmiştir.

#### **2.7.1.1.10. İspanya**

1992'den beri İspanya AB yukarı limitine uygun olarak % 9'a varan sübvansiyonlar sağlamaktadır (önceki sözleşme değerinin % 4,5'i.). Tersanelere sağlanan yardım, 1991'den önce İspanya AB yukarı limitine riayet etmek zorunluluğunda olmadığından % 14 - % 23 nisbetinde üretim yardımı sağlamıştır, (yeniden inşa için % 5 dahil). Gemi sahiplerine verilen yardım, yurt içi kredi projesi şeklinde ve 2 yıllık ödemesiz (gemilerin yeniden inşası için) 12-14 yıl için % 85 olarak gerçekleştirilmiştir. Balıkçı gemileri için sözleşme fiyatının % 10'una kadar ilâve sübvansiyon şeklindedir. Diğer yardım şekilleri, OECD şartlarına göre ihracat için mali yardım araştırma ve geliştirme desteği, gümrük vergilerinin genel olarak karşılanması şeklindedir. Bunun dışında devlete ait tersanelerin kayıpları karşılanmaktadır.

#### **2.7.1.1.11. Finlandiya**

Gemi sahiplerine verilen yardım, yurt içi kredi projesi şeklindedir. Diğer yardım şekilleri, OECD şartlarına göre ihracata mali yardım ve Araştırma ve Geliştirme desteği şeklindedir.

#### **2.7.1.1.12. Norveç**

Tersanelere yapılan yardım, sözleşme fiyatının % 10'una kadardır. Gemi sahiplerine yardım verilmemektedir. Son yıllarda ihracata kredi sağlamak için hiçbir

yardım yapılmamaktadır ve hiçbir vergi imtiyazı yoktur. 1990'da % 1.75'e eşit sübvansiyon ile inşa esnasında kredi yardımı yapılmaktaydı ve inşa esnasında kredi garantileri sistemi uygulanmakta idi. Norveç'te yurtiçi ulaştırmasında kullanılan feribotlar karayolu sisteminin parçası olarak düşünölmekte ve bunların inşası devlet tarafından finanse edilmektedir.

Gemi inşa alanında dünyada söz sahibi iki öлке olan Japonya ve Güney Kore'nin politikaları ise şu şekildedir;

### **2.7.1.2. Japonya**

Tersanelere yardım yapılmamaktadır. Gemi sahiplerine yapılan yardım, geliştirme için Japonya bankasından krediler şeklindedir, (yurtiçi kredi projesi). Japonya tersanelerinin toplam üretiminin sadece % 10 – 12'si teşvik edilmektedir. Japonya'da % 6.2 faizle satış fiyatının % 50 - % 60'ına kadar kredi verilmektedir (Nisan 1990). Bu kredi 12 yıl vadeli olup, ilk 3 yılı ödemesiz olarak kullanılmaktadır. Krediler OECD standartlarına uyan kredilerden daha uygundur, kredilerin tahmini miktarı yaklaşık 537 milyon DEM ve sübvansiyon masrafları yaklaşık 41 milyon DEM'dir: Yarı-devlete-ait Maritime Credit Corporation (MCC) tarafından adalar arası sefer yapılması halinde Japon gemi sahipleri teşvik almaktadır. Bu kredi yeni inşa gemi masraflarının % 60 - % 80'ini kapsamaktadır. Kredilerin geri ödeme süresi bir yıl geri ödemesiz 10 yıl azami 15 yıldır. Teşvikler 12,000 GRT'ye kadar olan feribotlara ve yolcu gemilerine uygulanmaktadır. 1990'da kredilerin miktarı yaklaşık 1,1 Milyon DEM idi. Diğer yardım şekilleri olarak, standart OECD şartlarında yeni inşa gemilerin ihracatı için ticari bankalarla işbirliği halinde Export-Import Bank of Japan'den (Japonya ihracat - İthalat Bankası) sağlanan krediler şeklindedir. Bu kredilerin vadesi 8.5 yıl, faiz oranı % 8 olup, yatırım tutarının % 20 lik kısmı için avans olarak kullanılmaktadır. Araştırma ve geliştirme teşvik edilmektedir. Asli araştırmalarla ilgili olarak devlete ait Gemi Araştırma Enstitüsü (Ship Research Institute) için sübvansiyonlar verilmektedir. 1991'de Enstitünün masrafları yaklaşık 10 milyon DEM idi. Gemi İnşa Endüstrisinin Yapısal Geliştirilmesi Birliği'nin (Association for Structural Development of Shipbuilding Industry) araştırma ve geliştirme projeleri ve Techno-Superliner (yüksek süratli kuru yük gemisi) için 1990'da 7,5 milyon DEM, Gemi Güç Tesisi (ship power plant) için 1990'da 2,5 milyon DEM, tankerlerin çift-cidarlı yapılarının geliştirilmesi için 1991'de 1,25 milyon DEM, teşvik gerçekleştirilmiştir.

### 2.7.1.3. Güney Kore

Güney Kore'de tersanelere yardım sağlanmamaktadır. Gemi sahiplerine sağlanan yardım gemi fiyatının % 80'ine kadar kredi verilmesi şeklindedir. Bu kredilerin geri ödeme süresi, 3-5 yılı geri ödemesiz 13 yıldır. Kredi faiz oranları gemiler için LIBOR + 1.5 – 2, döviz finansmanı için LIBOR + 1.25 kosterler için % 10.5 dur. Kredinin vadesi tahsis edilene ve meblağına göre değişiklik göstermektedir. Diğer yardım şekilleri, Kore İhracat - İthalat Bankasından (Korea Export - Import Bank) ihracat kredisi şeklindedir ( faiz oranı % 8, geri ödeme süresi 8,5 yıldır. İhracat finansmanının en önemli avantajı ihracata yönelik Kore gemi yapıcılığının siparişi finanse etmek için daima kullanılabilir yeterli fonlara sahip olmasıdır. Diğer bir avantaj da Kore İhracat - İthalat Bankasının ve ticari bankaların borçlunun imajı ve garantiler hakkında sıkı gereksinmelerinin mevcut olmamasıdır. 1987'de araştırma ve geliştirmenin teşviki için Gemi İnşa Araştırma Merkezi bütçesine 61 Milyon ABD Doları sübvansiyon sağlanmıştır. Merkezin toplam bütçesi 91 milyon ABD Dolarıdır. Ayrıca Kore Gemi Mühendisliği Araştırma Enstitüsü'nün bütçesinin finansmanı sağlanmaktadır.

**Tablo 12: Gemi İnşa Sanayinde Önde Gelen Bazı OECD ve Doğu Avrupa Ülkelerinin Uyguladıkları Teşvik Politikalarının Karşılaştırılması**

	Dünya Gemi İnşa Sektöründeki Payı (%)	İnşa ve İşletme Kredileri	İthalat Vergisi Avantajları	İhracat Kredileri	İhracat Kredi Sigortası	Düşük Faizli Uzun Vadeli Kredi	Araştırma – Geliştirme Destekleri	Vergi ve Amortisman Avantajları
<b>Japonya</b>	28.7	•	•	•	•	•	•	•
<b>Kore</b>	20.8	•	•	•	•	•	•	•
<b>Almanya</b>	5.6	•	•	•	•	•	•	•
<b>Fransa</b>	4.6	•		•	•		•	
<b>İtalya</b>	3.9	•	•	•	•	•	•	•
<b>Finlandiya</b>	3.8	•	•	•	•	•	•	•
<b>Danimarka</b>	3.6	•		•	•		•	
<b>Polonya</b>	3.4	•				•		
<b>Romanya</b>	3.3	•						
<b>Rusya</b>	2.9	•						
<b>Türkiye</b>	0.9	•		•	•			

(Kaynak: Cerit ve Çakı, 1996)

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **TÜRK ve AVRUPA BİRLİĞİ BANKACILIK SEKTÖRÜNÜN DURUMU, BASEL KRİTERLERİNİN ETKİLERİ**

#### **3.1. TÜRK BANKACILIK SEKTÖRÜNÜN GENEL YAPISI**

Türkiye'de özellikle batı ülkelerindeki gibi banka dışı mali araçların gelişmiş olmaması nedeniyle, bankalar mali sistemin temelini oluşturmakta ve ekonominin işleyişi, halkın tasarruflarının toplanması ve bunların kullanım alanlarına dağıtılması açısından önemli rol oynamaktadır.

Türkiye'de ilk bankacılık deneyimleri Cumhuriyet öncesi döneme dayanmakla birlikte bu alandaki gelişmelerin, Cumhuriyetin ilk yıllarında özellikle büyük ve önemli devlet bankalarının kurulmasıyla başladığı görülmektedir. Özel bankaların bankacılık sistemine girmesi ise 1950'li yıllardan itibaren sistemi daha dinamik bir yapıya kavuşturmuştur. 7129 sayılı yeni Bankalar Kanunu da dönemin ekonomik politikasına uygun olarak hazırlanmıştır. Türk ekonomisindeki gelişmeler karşısında 7129 sayılı Bankalar Kanununun yetersiz kalması sonucunda bankaların kuruluş yönetim ve çalışma koşulları, devir birleşme ve tasfiyeleri ile banka sisteminin koşulları 3182 sayılı Kanun ile yeniden düzenlenmiştir (Balak ve Seymen, 1996; 47). 3182 sayılı Bankalar Kanunu, bankaların yalnızca anonim şirket biçiminde kurulabileceğini ve ortak sayısının yüzden az olamayacağını belirtmiştir. Dünyadaki eğilime de paralel olarak Türkiye'de küçük bankalardan büyük bankalara doğru yöneliş sözkonusudur. Ancak yine de dünya ve özellikle AB uygulamaları ile karşılaştırıldığında banka ölçeklerinin Türkiye'de daha küçük olduğu görülmektedir.

1970'li yıllardan itibaren bankaların yönetiminin özel holdinglerin eline geçtiği görülmektedir. Günümüzde yaklaşık yirmiden fazla ticari bankanın belirli grup, kişi, holding yada öteki bankaların kontrolü altında bulunduğu bilinmektedir. Bu durum özellikle 7129 sayılı Bankalar Kanununun 38.maddesinden kaynaklanmıştır. Bu madde bankaların en az %25 sermayesine sahip buldukları iştiraklerine açtıkları kredi oranının üst sınırını kaldırmıştır. Öte yandan 25.04.1985 tarih ve 3182 sayılı Bankalar Kanunu ile holding bankacılığına sınırlama getirmek amacıyla düzenlemelere gidilmiştir. (Balak ve Seymen, 1996; 47).

Türkiye'de 1980'li yılların sonuna kadar varolan ticaret bankası - yatırım bankası ayrımının 1990'lı yıllardan itibaren değişikliğe uğrayarak genelde evrensel bankacılığa doğru yöneldiği görülmektedir. Evrensel bankacılık uygulaması bankacılıkta büyümenin kaçınılmaz bir sonucu olarak değerlendirilmektedir. Türkiye'de ticaret bankalarının sundukları hizmetler açısından evrensel bir yapılanmaya gittikleri görülmektedir. Öte yandan sunulan hizmet ve ürünlerin dünyadaki uygulamalarla karşılaştırıldığında henüz yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir.

Perakende ve toptancı bankacılık açısından Türk bankacılığını incelediğimizde, perakende bankacılığın 1980 öncesi dönemde yoğun şube ağına dayalı mevduat bankacılığı şeklinde uygulandığı görülmektedir. Negatif reel faiz düzeni nedeniyle tasarruf toplamada yetersiz kalan perakende bankacılık, 1980 sonrası dönemde pozitif reel faiz uygulamasıyla birlikte değişim geçirmiştir. Artan rekabetle birlikte perakendeci bankalar özellikle bilgisayar teknolojisi olmak üzere ATM, kredi kartları, satış noktası terminalleri gibi bireysel bankacılık hizmetlerinde önemli aşama kaydetmişlerdir.

Türkiye'de toptancı bankacılığın gelişimini ise; 1980 sonrası dönemde uygulanmaya başlanan liberal ekonomi politikaları çerçevesinde, serbest faiz uygulaması, ihracatın teşvik edilmesi, ithalata serbestlik getirilmesi, dalgalı kur sistemine geçiş, yabancı bankaların şube açmalarına izin verilmesi, bankalar arası para ve döviz piyasalarının kurulması ve bilgisayar teknolojisindeki gelişmelerin bankacılık sektöründe kullanılmaya başlanması gibi sebeplere bağlamak mümkündür. Büyük ölçüde dış ticaretin finansmanı, factoring, forfaiting, leasing, menkul kıymet ihracında aracılık ve kısa vadeli kredi işlemleri yapmakla birlikte şirketlerin ihtiyaçları ölçüsünde diğer toptancı bankacılık hizmetlerini de verebilecek esneklikte olan toptancı bankalar 1980'li yıllarda Türk bankacılık sektörünün toplam kar hacmi içindeki paylarını giderek arttırmışlardır.

Türk Bankacılık sektörün önemli bir yapısal özelliği de sektörde kamu müdahalesinin ağırlığıdır. Türk bankacılık sektörü yasal düzenlemeler açısından kamunun en çok ilgilendiği sektör olmasının yanısıra, kamunun en çok müdahale edebileceği olanağına sahip olduğu sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamu, bankacılık sektörü üzerinde, doğrudan bankaların kaynaklarını, aktiflerini, risklerini

ve faaliyetlerini düzenlemesi açısından veya dolaylı olarak, kamu bankaları aracılığıyla etkisini göstermektedir. Türkiye'de bankaların aktifleri, riskleri ve faaliyetleri ile ilgili düzenlemeler geniş ölçüde bankalar kanunu ile düzenlenmektedir. Ayrıca sektör içinde kamu bankalarının sayısının ve payının çok fazla olması kamu sektörünün yapısından kaynaklanan sorunların bankacılık sektörüne de yansımalarına sebep olmaktadır. (Balak ve Seymen, 1996; 45).

Türkiye'de bankacılık sektörü özellikle 1980 sonrası dönemde liberal ekonomi politikalarının benimsenmesinin de etkisiyle önemli bir değişim içine girmiştir.

### **3.1.1. Türk Bankacılık Sektörünün Gelişimi**

Türk bankacılık sistemi 1980 yılında Türkiye ekonomisinde uygulanmaya konulan reform politikaları sonrasında yeni bir döneme girmiş ve 1980-1990 yılları arasında çok önemli gelişmeler göstermiş, yanısıra sektördeki yenileşmenin ve hızlı büyümenin getirdiği bir çok sorun ile karşılaşmıştır.

Bankacılık sektörü 1980 sonrası dışa açık ekonomi politikaları içinde dış rekabet ile en çabuk ve en yoğun olarak karşılaşan sektör olmuştur. özellikle 1980'li yılların başından itibaren çok sayıda yabancı bankanın Türkiye'ye gelmesi ve bu bankaların, ağırlıklı dış ticaretin finansmanı faaliyetlerini göstermesi Türk bankalarını da bu konuda uzmanlaşmaya yöneltmiş ve Türk bankalarının uluslararası piyasadaki faaliyetleri artmıştır (Gürlesel, 1993; 87). Böylece bankacılık sektörü yurtiçinde yabancı bankaların rekabeti ile karşılaşmıştır.

Kamu bankalarının kuruluş amaçlarından biri olmamakla birlikte, diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de özel sektör tarafından kötü yönetilen bankaların yönetiminin 1990'lı yıllar sonrasında özellikle krizlere bağlı olarak bir kamu otoritesi olan TMSF tarafından devralınması yoluyla kamulaştırılması söz konusu olmuştur. 1997 yılından günümüze kadar toplam 20 banka TMSF'ye devredilmiştir. Bu bankalardan üçü 3182 sayılı Bankalar Kanunu'nun yürürlükte olduğu dönemde mali bünyelerinin ciddi bir şekilde zayıflamakta olduğunu tespit edilmesi nedeniyle madde 64 çerçevesinde TMSF bünyesine alınmıştır. Beş banka yaşanan krizlerle birlikte mali bünyelerinin tamamen bozulması, seyyaliyetlerini ve likiditelerini

kaybetmeleri nedeniyle 4389 sayılı Bankalar Kanunu'nun 14 üncü maddesinin 3. fıkrasına göre, oniki banka ise mali bünyelerinin bozulması ve banka kaynaklarının hakim ortakların lehine ve banka zararına sebep olacak şekilde kullanılması nedeniyle aynı Kanununun 14/3 ve 4. fıkralarına göre TMSF bünyesine alınmıştır (BDDK, Ekim 2003). Bu bankalar birleşme, satış ve tasfiye yollarıyla çözümlenmiştir. Aralık 2005 itibariyle, TMSF bünyesinde yalnızca bir banka (Bayındırbank) faaliyet göstermektedir. Özetle, kamu bankaları özel kesimin sermaye yetersizliği, piyasa mekanizmasındaki aksaklıkların giderilmesinin gerekliliği ve özel sektör tarafından iyi yönetilemeyen bankaların yönetiminin devralınması neticesinde ortaya çıkmışlardır. (Uçarkaya, 2006, 54)

Uluslararası mal, sermaye ve hizmet dolanımındaki serbestinin giderek artması ile birlikte, ulusal piyasalar giderek yabancı piyasalarla ilişkilerini arttırmış ve her alanda uluslararası anlaşma ve uluslararası faaliyetlerin hacmi genişlemiştir. Buna paralel olarak ulusal finansal piyasalar arasında da finansal kurumların yoğun işbirliği ve faaliyetleri sonucu bütünleşme artmaya başlamış, uluslararası serbest sermaye için alternatif piyasalar gelişmiştir.

İşte tüm bu gelişmeler çerçevesinde Türk Bankacılık Sektörü'nde yerel hizmetlerin ve faaliyetlerinin yanısıra, uluslararası gelişmeleri de yakından takip ederek, bu gelişmeleri bünyesine uygulamaya çalışmaktadır.

Türk Bankacılık Sektörü'nü incelediğimizde sektörde son yıllarda görülen önemli gelişmeler:

- Faizlerin serbest bırakılması
- Para ve Sermaye piyasalarının oluşturulması
- Yabancı paralı işlemlerin serbest bırakılması
- Otomasyon ve bilgisayarlaşma
- Sunulan hizmet ve ürünlerde çeşitlendirme ve yenilikçilik
- Uluslararası işlemlerin artırılması, uluslararası finansal piyasalar ile bütünleşme çabaları
- Bankalar tarafından yeni finansal kurumların kurulması
- Bankacılık sektöründe şeffaflık
- Hizmet içi eğitim ve uzmanlaşmaya önem verilmesi



şeklinde genel başlıkları altında toplanabilmektedir.

Türk bankacılık sektöründeki bu önemli gelişme ve yeniliklerin yanısıra, sektörde mali yapının güçlendirilmesi zorunluluğu, yüksek fon maliyeti, yüksek işletme giderleri, düşük personel verimliliği, tahsili gecikmiş alacaklar, yüksek iştirakler ve sabit kıymetlerin ağırlığı, otomasyon giderlerinin yüksekliği, kaliteli ve yaratıcı personel gereği, kullanılabilir fonlar üzerindeki yüksek kanuni karşılıklar, kamunun sektördeki yüksek payı ve yine kamunun banka aktiflerinin şekillendirilmesi üzerindeki müdahalesi gibi bir çok sorun ile karşı karşıya bulunmaktadır (Gürlelel, 1993; 88).

Tablo 13’de görüldüğü üzere, Türk bankacılık sisteminde toplam aktifler Eylül 2001 itibariyle bir önceki yılın aynı dönemine göre %77, 2000 yılı sonuna göre %63 artarak 169,796 trilyon TL’ye ulaşmıştır. Dolar bazında, toplam aktifler bir önceki yılın aynı dönemine göre %22 oranında, yıl sonuna göre % 28 oranında azalarak 111,8 milyar dolar olmuştur. Eylül 2000’de % 85 olan toplam aktiflerin milli gelire oranı Eylül 2001 itibariyle % 105 olarak gerçekleşmiştir.

Ticaret bankalar grubunda, kamusal sermayeli bankalar % 44, özel sermayeli bankalar %66, yabancı bankalar %93, kalkınma ve yatırım bankaları % 95 oranında büyümüştür.

**Tablo 13: Eylül 2001 İtibariyle Aktifler Açısından Türk Bankacılık Sistemi**

	Trilyon TL	Yıllık % değ.	Milyon Dolar	Yıllık % değ.	Aralık 2000 % değ.	
					TL	Dolar
<b>Ticaret bankaları</b>	161,579	76	106,395	-23	62	-28
<b>Kamu b.</b>	46,144	44	30,385	-37	29	-43
<b>Özel b.</b>	85,643	66	56,394	-27	73	-23
<b>Fondaki b.</b>	19,875	549	13,087	184	129	1
<b>Yabancı b.</b>	9,917	93	6,530	-15	76	-22
<b>Kal.ve yat. bankaları</b>	8,218	95	5,411	-14	77	-22
<b>TOPLAM</b>	169,796	77	111,806	-22	63	-28

(Kaynak: <http://www.tbb.org.tr/turkce/bulten/yillik/2000/rasyolar.xls>)

Tablo 14'ü incelediğimizde, bankacılık sektörü özkaynaklarının Eylül 2001 itibariyle (geçmiş yıl karları ve dönem karı hariç) cari fiyatlarla %178 oranında, dolar bazında ise %22 oranında arttığı görülmektedir. Toplam kar hariç özkaynakların toplam aktiflere oranı 3 puan artarak %8'e, toplam kar dahil özkaynakların toplam aktiflere oranı ise yine 2 puan artarak %9'a yükselmiştir. Özkaynaklardaki bu gelişmede ödenmiş sermaye ve rezervlerdeki büyüme etkili olmuştur. Ödenmiş sermaye 5,2 katrilyon TL'den 10,5 katrilyon TL'ye, rezervler ise 4,4 katrilyon TL'den 14,8 katrilyon TL'ye yükselmiştir. Rezervlerdeki büyüme Fona alınan bankaların sermayelerinin yeniden yapılandırılmalarından kaynaklanmıştır. Toplam kar dahil edildiğinde özkaynaklar 130 oranında artarak 15,6 katrilyon TL'ye ulaşmıştır. (<http://www.tbb.org.tr/turkce/bulten/yillik/2000/>, 10.03.2002).

**Tablo 14 : Eylül 2001 Türk Bankacılık Sektörü Özkaynakları**

	Trilyon TL	Milyon Dolar	Yüzde değişme		Yüzde Pay	
			TL	Dolar	Eylül 2000	2001
<b>Ticaret bankaları</b>	12,497	8,229	207	35	4.4	7.7
<b>Kamu b.</b>	3,941	2,595	293	73	3.1	8.5
<b>Özel b.</b>	7,441	4,900	11	-51	13.0	8.7
<b>Fondaki b.</b>	545	359	-113	-106	-132.9	2.7
<b>Yabancı b.</b>	570	376	36	-40	8.1	5.8
<b>Kal. ve yat. bankaları</b>	1,232	811	42	-38	20.6	15.0
<b>Sektör özkaynakları</b>	13,729	9,040	178	22	5.1	8.1

(Kaynak: <http://www.tbb.org.tr/turkce/bulten/yillik/2000/rasyolar.xls>)

### 3.2. AVRUPA BİRLİĞİ BANKACILIK SEKTÖRÜNÜN GENEL YAPISI

Avrupa Birliği'nin temelini atan Roma Antlaşması'nın 3. maddesinde yer alan hizmetlerin ve sermayenin serbest dolanımı ilkesi, büyük ölçüde mali piyasaları da içermektedir. Nitekim bankacılık faaliyetleri büyük ölçüde hizmet üretimini kapsamaktadır. Aynı zamanda kaynak toplayan ve dağıtan kuruluşlar olduğu için bankacılık sektörünün sermaye hareketlerindeki rolü tartışmasıdır.

Bunun ötesinde mali sektörün önemi yarattığı katma değerle de ortaya çıkmaktadır. Bugün mali sektörün ürettiği hizmetler, birliğin gayrisafi milli yurtiçi hasılasında % 7 oranında önemli sayılabilecek bir paya sahiptir. Dolayısıyla "Ekonomik

Tek Pazar"ın oluşması bir ölçüde mali piyasaların ve kurumların serbestleştirilmesi doğrultusunda atılan adımlar ile ilişkilidir (Gürlesel, 1993; 13).

Ekonomik ve Mali piyasalar içinde Bankacılık sektörünün önemi sadece istatistiksel verilerle ortaya konamaz. Katma değer ve ürün miktarı kavramları hizmet sektöründe, özellikle de mali aracı kuruluşlar açısından bir ölçüde geçersiz olmaktadır. Bilindiği gibi, bankacılık sektöründeki kuruluşların rolü, ekonomide kullanılabilir fonları sunanlardan kullanıcılara yönelmektir. Bu temel işlev etkin bir biçimde yerine getirilmediği takdirde, diğer iktisadi sektörlerdeki verimlilik de olumsuz yönde etkilenmektedir. Bankacılık hizmetlerindeki gelişmeleri de istatistiksel veri ve hesaplara dayanarak değerlendirmek mümkün değildir. Son yıllarda bu alandaki gelişmeler dikkate değer ölçüdedir.

“.....Avrupa Birliği'nde faaliyet gösteren bankalar (Avrupalı veya diğerleri) çok çeşitli finansal ürün ve hizmetleri sunarak, müşterilerinin ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanmış mali hizmetleri giderek artırmaktadırlar. Avrupa Birliği içinde son derece önemli bir konuma sahip bulunan mali sektör ve bankacılık sektörünün kendine has olan özellikleri bulunmaktadır. Ancak bugünkü yapı içinde topluluk üyesi ülkelerin bankacılık sektörlerinin özellikleri ülkeler düzeyinde önemli ölçüde farklılıklar göstermektedir. Bu nedenle Birlikteki bütünleşmede en uzun ve rekabet içinde geçecek yolun bankacılık sektöründe ve finansal merkezler arasında olacağı tahmin edilmektedir (Gürlesel, 1993; 13).....”

### **3.2.1. Bankacılıkta Avrupa Tek Pazarı**

Ekonomik ve mali entegrasyonu gerçekleştirerek büyük bir aşama kaydeden AB'nde bankacılık, kendi içerisinde büyük ölçüde sorunlarını çözümlemiş ve uyumlaşmış olmakla birlikte Topluluğun bu aşamaya geçmesi uzun bir süre gerektirmiştir. AB'nin mali açıdan bugünkü duruma gelmesinde uygulanan politikalar aşağıda belirtilmiştir. (Yetim ve Gülhan,2005, 18)

#### **3.2.1.1. Beyaz Kitap ve Tek Pazar Hedefi**

1984 yılında komisyon tarafından Beyaz Kitap çalışmaları başlatılmış, 1985 yılında Milan zirvesinde “İç Pazarın Tamamlanması” programı kabul edilmiştir.

Beyaz kitap, iç veya tek pazarı “fizik, teknik ve vergi engellerinin ortadan kalkmış olduğu; kişilerin, mal ve hizmetlerinin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlandığı alan” şeklinde tanımlamaktadır. (Yetim ve Gülhan,2005, 5). İç Pazar kavramının ortak pazardan çok ulusal bir pazar gibi düşünülmesi gerekmektedir.

### **3.2.1.2. Avrupa Tek Senedi ( Single European Act )**

1980’li yıllara gelindiğinde Avrupa’da tek pazar arayışlarının istenildiği gibi gitmediği ortaya çıkmaya başlamıştır. Üye devletlerin ulusal piyasalarının oldukça keskin çizgilerle birbirlerinden ayrılmış durumda olması, bu piyasalarda sunulan hizmetler ve bunların fiyatları arasında farklılıklar bulunması önemli birer engel olmuştur. Bu farklılıkların oluşmasında rol alan fiziki, teknik ve mali engeller, bir yandan ulusal pazarların maliyetleri arttırıcı bir şekilde bölünmesine yol açmış, öte yandan da bu bölünmeye koşut olarak iç bütünleşmenin tamamlanmasını önlemiştir. (Karluk, 1998, 24)

1 Temmuz 1987’de yürürlüğe giren Tek Senet, Beyaz Kitabın hedeflerine ve araçlarına hukuki temel sağlamış, bu çerçevede Roma Antlaşmasına değişiklikler getirmiştir. Birliğin çalışmalarını ekonomik sosyal ve bölgesel politikalardan, araştırma, ve geliştirmeye, çevre korumasına kadar genişletmiş karar alma sürecinde oybirliği yerine, mevcut çoğunluğu - vergi düzenlemeleri hariç - getirmiş olmasıdır. (Yetim ve Gülhan,2005, 6).

### **3.2.1.3. Avrupa Birliği Birinci ve İkinci Bankacılık Direktifleri İle Komisyon Yönergeleri**

“.....Avrupa Birliği ülkelerindeki kredi kurumlarının faaliyetlerinin ve denetimlerinin belirlenmiş ortak standartlar çerçevesinde yapılabilmesi amacıyla Avrupa Birliği Finansal Sistemi ile ilgili düzenlemeler “Bankacılık Direktifleri”nin oluşumunu sağlamıştır (Erdem, 1993; 59).....”

Bu amaçla hazırlanmış olan Birinci Direktif, kredi kurumlarının kuruluşlarına ve faaliyetlerini sürdürmelerine ilişkin kanun, tüzük ve idari; düzenlemelerden meydana gelmiş olup, kredi kurumlarının izin alma koşullarını uygunlaştırmak

amacındadır. Söz konusu direktif kredi kurumu, şube ve izin tanımlanmalarını içermektedir.

İkinci Direktif ise Avrupa Birliği Bankacılık Mevzuatının temel taşıdır. Bu direktifin önemli özellikleri “Tek Bankacılık Lisansı”, Karşılıklı Tanıma ilkesinin uygulamaya konması ve bankaların gözetim standartlarının belirlenmesidir.

Yine söz konusu direktif özellikle orijin ülke ve karşı ülke arasındaki çıkar uyumsuzluklarını giderme yönünde düzenlenmiştir. Yukarıda adı geçen “Beyaz Kitap” bu iki direktife işlerlik kazandırmıştır (Erdem, 1993; 59).

Avrupa Birliği’nde bankanın kurulması ve faaliyete geçebilmesi gibi konular hakkındaki izinler, bankaların merkezlerinin bulunduğu üye ülkeler tarafından ancak Avrupa Birliği kuralları çerçevesinde verilmektedir.

“Tek Avrupa Bankacılık Lisansı” alan bankalar faaliyetlerini sürdürmek istedikleri diğer ülkelerde ayrıca izin almaksızın devam ettirebilecektir.

Avrupa üye ülkelerde şube açmak için her ülkede ayrı kuruluş sermayesi koyma zorunluluğu da bu şekilde ortadan kalkmıştır.

Bankacılıkta uyumlaşmanın sağlanması bankaların denetimleri ve kontrolleri konularını da kapsamaktadır. Direktifte bankaların en az sermayelerinin 5 milyon EUR olması gerektiği öngörülmüştür.

Yine borç ödeme oranlarının %98 olması bir standart olarak getirilmiştir. Kredi kuruluşlarından mali güçlerini arttıracak bir yapıyı oluşturabilmeleri istenmektedir.

Ayrıca bankaların verecekleri krediler öz sermayeleri ile sınırlandırılmaktadır. Bankaların mali gücüne önem verilmektedir. Özsermaye yeterliliği, kârlılık ve likidite üzerinde durulan temel unsurlardır.

Aynı direktifte bankalarda payı büyük olan hissedarlara ilişkin esaslardan da bahsedilmektedir. Aynı zamanda büyük hisseye sahip ortaklar hakkında yetkili mercilere bilgi verilmesi zorunlu tutulmuştur.

Yine aynı şekilde bankaların kullandığı hesaplarda birlikteliğin sağlanması amacıyla yeni düzenlemelere değinilmiştir. Bankaların yıllık ve konsolide hesapları konulu direktifte Avrupa Birliği ülkelerindeki bankaların oluşturdukları bilanço ve gelir tablolarının, genel kabul görmüş muhasebe ilkeleri doğrultusunda standartlaştırılmasına çalışılmıştır.

### **3.2.2. Avrupa Birliği Bankacılık Modelleri**

Avrupa Birliği, bankacılık faaliyetlerine ilişkin Konsey Direktifi, bankaları, topladığı mevduatı borç veren veya yatırımlarda kullanan kuruluşlar olarak tanımlamakta ve "Kredi Kurumları" deyimini kullanmaktadır.

Avrupa'daki geleneksel bankacılık; Kıta Avrupası Bankacılığı olarak adlandırılan evrensel bankacılık ile İngiltere'nin ve İrlanda'nın sahip olduğu Anglo-Sakson bankacılık tiplerini içermektedir.

Avrupa Birliği bankalarının ortak özelliği, tasarrufların yatırımlara dönüşmesinde aracı rol oynamalarıdır. Ancak her kredi kuruluşunun faaliyet alanı birinden diğerine önemli ölçüde değişmektedir.

Kıta Avrupa'sı bankacılığının önemli özellikleri, bankaların kredi faaliyetleri ve klasik bankacılık hizmetlerinin yanısıra sermaye piyasası işlemlerini yapabilmeleri, sigorta acentalığı ve gayrimenkul hizmetleri gibi hizmetleri de verebilmeleridir. Ayrıca yoğun olarak sanayi ile sermaye işbirliği (iştirakler) içine girebilmektedirler. Kıta Avrupa'sı bankacılığında, ihtisas bankacılığının ağırlıklı olması ve bunların büyük bölümünün kamu tarafından kurulmuş olması nedeniyle kamu bankalarının bankacılık sektörü içinde payı bulunmaktadır.

Kıta Avrupa'sı bankacılığında bankacılık sektörleri genellikle iç piyasaya yönelik hizmet vermektedir. Ancak uluslararası bankacılık hizmetleri de son 10 yıl içinde önem kazanmaya başlamıştır.

“.....Anglo-Sakson bankacılık tipinin temsilcisi İngiltere'de ise bankacılık, uluslararası rekabete tam açık ve tamamen özel sektör bankacılığı olarak yapılmaktadır. Sermaye piyasası işlemleri ve sanayiye ortaklık (iştirakler) ticari bankalarca değil, bu bankaların sahip oldukları diğer yatırım bankalarınınca yapılmaktadır (Karabıyık, 1998; 49).....”

### **3.2.3. Avrupa Birliği Bankacılık Sektöründe Banka Grupları**

Avrupa Birliği'nde bankaları dört ana grupta sınıflandırmak mümkündür. Bu sınıflandırma yapılırken, sektördeki eğilimin, sunulan hizmetler arasındaki farkın giderek yok olması ve bankaların aralarındaki rekabetin daha da artması yönünde olduğu unutulmamalıdır.

#### **3.2.3.1. Ticari Bankalar**

Bu tür bankalar çoğu evrensel banka olmakla birlikte, faaliyet alanlarına göre alt gruplara ayrılmaktadır. Birlikte temsil edildikleri kuruluş European Banking Federation (Avrupa Bankacılık Federasyonu) olmaktadır. Ticari bankalar grubunda yer alan yatırım bankaları (merchant banks) geleneksel bankacılık faaliyetlerinden ziyade, sanayinin finansmanı, tahvil ve hisse senedi ticareti, portföy idaresi, tahvil ihracı ve şirket birleşmesi ile satın alınması konularında danışmanlık vermekte ihtisaslaşmışlardır.

#### **3.2.3.2. Tasarruf Bankaları veya Kuruluşları**

Asıl kaynaklarını özel tasarruflar oluşturur. Borç verme hizmetlerinde ticari bankalardan daha az faal olan bu kuruluşların uluslararası iş hacmi oldukça sınırlıdır. Ancak son yıllarda bu faaliyetleri giderek artmaktadır. Ticari bankalara oranla, daha yerel ve bölgesel özellikler taşırlar. Avrupa Birliği düzeyinde Savings Banks Group of the EC (Avrupa Birliği Tasarruf Bankaları Grubu)'de temsil edilmektedirler.

### **3.2.3.3. Kooperatif Bankaları**

Yardımlaşma, bu grup bankalarının en önemli özelliğidir. Kaynakları, örgütsel yapıları ve fon kullanımını açısından tasarruf bankalarına benzerler. Kırsal ve tarımsal bağları kuvvetli olup en önemli müşterileri orta ve küçük ölçekli şirketlerdir. Ancak çok büyük kooperatif bankalarına da rastlanmaktadır. Örneğin, Fransa'daki Credit Agricole, dünya'nın en büyük bankalarından bir tanesidir.

### **3.2.3.4. Mali İhtisas Kuruluşları**

İpotekli Kredi Kurumları İnşaat Finansman Şirketleri ve çeşitli uzmanlık alanlarında çalışan mali kurumlar bu grupta yer almaktadır. Birlikte temsil edildikleri kuruluşlar şunlardır.

- European Community Mortgage Federation (AT İpotekli Kredi Federasyonu)
- European Federation of Building Societies (Avrupa İnşaat Finansman Şirketleri Federasyonu)
- European Federation of Finance House Associations (Avrupa Finansman Birlikleri Federasyonu)

### **3.2.4. Avrupa Birliği Bankacılık Sektöründe Özel Sektör ve Kamu Sektörü Bankaları**

Avrupa Birliği bütününde, bankacılık sektöründe özel kesimin ağırlık kazandığı görülmektedir. Ancak kamu bankaları Fransa, İspanya, İtalya, Portekiz ve Yunanistan bankacılık sektörlerinde halen önemli paya sahip bulunmaktadır. Bu ülkelerde kamu bankalarının ağırlığa sahip olmasının en önemli nedeni çok sayıda ihtisas bankasının kamu tarafından kurulmuş olması ve bazı dönemlerde (Fransa, İspanya) yapılan devletleştirme girişimleridir.

Birlikte İngiltere'de özel sektörün payı hemen hemen sektörün tamamına yakinken Hollanda, Belçika, Lüksemburg gibi ülkelerde de özel sektörün payı çok yüksektir. Almanya ve Danimarka'da da kamunun sahip olduğu çok, sayıda ihtisas bankası bulunmaktadır.



Ancak günümüzde, Avrupa Birliği bankacılık sektöründe İki önemli gelişme görölmektedir:

1. Kamu bankalarının bankacılık sektörü içindeki paylarının azaltılması ve özelleştirme girişimleri Bu durum 1982 yılına kadar millileştirme uygulanan Fransa'da başlayarak, İspanya ve Portekiz'de özellikle dikkati çekmektedir. Özelleştirme kapsamına alınmayan,devlet bankalarının ise; uzun vadeli yatırım alanında finansman sağlayan Kurumlar olarak uzmanlaştıkları görölmektedir.

2. Kamunun bankacılık sektöründe payı azaltılırken sektörün liberalleştirilmesi ancak kamunun denetim ve kontrolünün artırılması hedeflenmektedir. Bankacılık faaliyetlerinin etkin bir şekilde değeri lenmesi hususu tüm üye ölkelerde kabul edilmiştir. Avrupa Birliği bu konuda ki esas amacı; mevduat sahiplerinin tasarruflarının ve yatırımcıların korunması ile bankacılık sisteminin bir bütün olarak kuvvetlenmesinin sağlanmasıdır.

### **3.3. BASEL ANLAŞMASI VE SERMAYE YETERLİLİĞİ**

“.....Sektördeki gelişmelere paralel olarak sermaye yeterliğinin artırılması yönünde yeni yaptırımlar oluşturulmaktadır. Uluslararası bankacılık uygulamasındaki gelişmelere eş zamanlı olarak Türk bankacılık sektöründe yer alan bankaların hukuki olarak sermaye yeterliliği rasyosu açısından Basel Anlaşması'nın öngördüğü tüm istemlere uyumu amacıyla 1989 yılında yayınlanan Hazine Tebliği'ne uymaya gayret sarfetmekte olmalarına rağmen bu yükümlölüklerin yerine getirilmesinde zorlanmakta oldukları görölmektedir. Hazine Müsteşarlığı'nın Kasım 1989'da yayınladığı Tebliğ uyarınca Basle Anlaşması ile öngörülen oranlar zaman içinde 1989'da % 5.5'den 1992 yıl sonuna kadar %8 oranının temin edilmesi sisteminin yerine getirilmesinde bankalar zorlanmaktadır (Altunbaş ve Sarısu, 1996; 24).....”

#### **3.3.1. Basel Kriterleri**

BIS (Bank for International Settlements) ölkelerin merkez bankalarının biraraya gelerek oluşturdukları uluslararası bir kuruluştur. Bankaların dünya çapında ortak standartlarda çalışmasını sağlamak üzere, 1974 yılında BIS bünyesinde “Basel Komitesi” oluşturulmuştur. (Basel Committee of Banking Supervision, 2004)

Basel Komite'nin 1988 tarihli ilk sermaye yeterliliği düzenlemesi banka sermayesinin toplam miktarı üzerine odaklanmış, dolayısıyla bankaların iflas riskini ve mevduat sahipleri için oluşabilecek maliyeti en aza indirmeyi amaçlayan, banka sermayelerinin, riskli aktiflere oranının yüzde 8'den az olamayacağını ifade eden sermaye yeterlilik rasyosu getirilmiştir. Uluslararası alanda faaliyet gösteren bankalar için uygun sermayenin belirlenmesine yönelik tek bir yöntem göstermekte olan 1988 düzenlemesinde 1996 yılında yapılan bir değişiklikle bankalara piyasa risklerini kendi yöntemleri ile ölçebilmeleri için kendi sistemlerini kullanabilmeleri imkanı getirilmiştir.

Ocak 2001 tarihli yeni taslak düzenlemede bankaların sağlıklı ve etkin olarak çalışması için kendi iç kontrol ve yönetim sistemleri ile denetim işlevi ve piyasa disiplini konularına yer verilmektedir. Bankaların asgari sermaye gereklerini hesaplamada dikkate alacakları kredi ve faaliyet risklerini ölçebilmeleri için basitten gelişmişe doğru bir dizi metodolojinin kullanılabilmesi öngörülmektedir. Bankalar denetim otoritesinin gözetiminde olmak üzere kendi risk profillerine ve faaliyet konularının karmaşıklığına göre uygun yaklaşımları tercih edebileceklerdir. Düzenleme güçlü ve doğru risk yönetimine sahip bankaların ödüllendirilmesi temeline dayanmaktadır. Dolayısıyla yeni düzenleme ile bankaların düzenleyici sermaye gereğini tutturmak için risklere karşı çok daha duyarlı olmalarını sağlayacak yaklaşımlar getirilmektedir.

### **3.3.1.1.Yeni Düzenlemenin Amaçları ve Temel Unsurları**

1988 tarihli düzenlemesindeki amaçlar korunmakla birlikte Basel Komite Ocak 2001 tarihli yeni sermaye düzenlemesinde yapılacak revizyonun aşağıdaki gözetim ve denetim hedeflerini karşılmasını sağlamaya kararlıdır: Buna göre yeni düzenleme;

- finansal sistemde güvenliği ve sağlamlığı teşvik etmeyi sürdürmeli ve böylece yeni sermaye çerçevesi sistemdeki sermayenin mevcut genel düzeyini en azından korumalıdır,
- rekabet eşitliğini artırmaya devam etmelidir,
- risklerin ele alınmasına yönelik daha kapsamlı bir yaklaşım oluşturmalıdır ve

- uluslararası faaliyet gösteren bankalar üzerinde yoğunlaşmalı, fakat temel ilkeler farklı karmaşıklık ve gelişmişlik düzeylerindeki bankalar için de geçerli olmalıdır.

Yeni düzenlemede temel olarak risk duyarlılığı daha fazla olan ve daha esnek bir yapının oluşturulması, sermaye gereği hesaplamasında risk duyarlılığının artırılması, düzenleyici yükümlülüklerde teşviklerin ve uyumluluğun artırılması amaçlanmıştır.

Bankalarda krize neden olan sermaye riski ve yönetimine ilişkin Basel II ilkelerinin 1 Ocak 2007'den itibaren uygulanmaya başlanması ile hem BDDK, hem de bankalar sermaye yeterliliğinin yanı sıra operasyonel risklerini de takip imkânı kazanacak. (Milliyet, 2005).

**Tablo 15 : Basel I ve Basel II Arasındaki Farklılıklar**

ESKİ DÜZENLEME	YENİ DÜZENLEME
Tek tip risk ölçümüne odaklıdır.	Bankaların dahili risk yönetim metodolojilerine, denetimlere ve piyasa disiplinine dayalı bir yapı getirmektedir.
Tüm kuruluşlar için tek tip model uygulanmaktadır.	Daha esnek bir uygulama sağlamaktadır (daha iyi risk yönetimi için sermaye teşvikleri uygulanabilmektedir).
Risk temeline dayalı sermaye gereği yapısı.	Riske daha fazla duyarlıdır.

(Kaynak : Uz, 2004)

Düzenlemenin üç temel ayağı bulunmaktadır.

1. Asgari sermaye gereği
2. Sermaye yeterliliğinin denetimi
3. Piyasa disiplini

Yeni düzenlemenin uygulama kapsamına baktığımızda, önemli bir özelliği bankaların birbirlerine iştirakleriyle oluşan "banka gruplarını" da ayrıca ele almasıdır. Başka bir deyişle, yeni öneri bir grubu oluşturan bankaları hem ayrı ayrı ve hem de grubun tümü olarak ele alınmasını ve sermaye gereklerinin buna göre tanımlanmasını gündeme getirmektedir.

Bankaların diğer mali alanlardaki ortaklıkları ile ticari şirketlerdeki ortaklıkları ise ayrıca gözönüne alınacaktır. Burada ilke, bu tür ortaklıklarla kurulan ilişkiler yoluyla bankaların yapay sermaye genişlemesine gitmelerini engellemektir.

Bu çerçeve içinde iki yol önerilmektedir: Bunlardan ilki banka gruplarını konsolide ederek ele almaktır. İkincisi ise, bir bankanın tüm bağlı kurumlarındaki (subsidiary) yatırımları ile önemli azınlık paylarının (stakes), defter değeriyle (book value) bankanın sermayesinden düşülerek ulaşılan *yalıtılmış* (stand-alone) bankayı esas almaktır. Bu yöntemlerden herhangi birisini seçmek için üç yıllık bir geçiş süreci önerilmektedir

### 3.3.1.2. Asgari Sermaye Gereği

Düzenlemenin birinci ayağında asgari sermaye gereği tanımlanmıştır. Yeni düzenlemede mevcut sermaye tanımı ve asgari sermaye yeterlilik oranının yüzde 8 olması koşulu aynı kalmamıştır. Ancak rasyonun paydasında önemli değişiklikler yapılmıştır. Kredi riski daha detaylı tanımlanmış, piyasa riskinde değişiklik olmamış ve ilk defa faaliyet riski ilave edilmiştir.

#### **SERMAYE YETERLİLİK RASYOSU :**

$$\frac{\text{Toplam Sermaye}}{\text{(Kredi + Piyasa + Faaliyet Riski)}} = \text{Banka Sermaye Katsayısı (en az \% 8)}$$

Yeni düzenlemede asgari sermaye oranının hesaplanmasına ilişkin bir dizi seçenek getirilmiştir:

### 3.3.1.2.1. Kredi Riski

Kredi riski için iki farklı yaklaşım önerilmektedir; standart yaklaşım ve dahili derecelendirmelere dayalı yaklaşımlar.

#### 3.3.1.2.1.1. Standart Yaklaşım

Standart yaklaşım; 1988 tarihli düzenlemedeki mevcut uygulama ile içerik olarak aynı ancak risk hassasiyeti daha yüksektir. Bireysel risk ağırlıkları halihazırda borçlunun dahil olduğu kategoriye (ülkeler, bankalar ya da kurumlar) dayanmakta iken, yeni düzenleme ile uluslararası bir derecelendirme kuruluşunun (daha katı) kriterlerine göre belirlenecektir.

**Tablo 16 : Basel II Standart Risk Ağırlıkları**

<b>STANDART RİSK AĞIRLIKLARI</b>	<b>ÜLKE</b>	<b>BANKALAR I</b>	<b>BANKALAR II</b>	<b>ŞİRKET</b>
<b>AAA'dan AA-'ye</b>	%0	%20	%20	%20
<b>A+'dan A-'ye</b>	%20	%50	%50 (Uzun vade) %20 (Kısa vade)	%50
<b>BBB+'dan BBB-'ye</b>	%50	%100	%50 (Uzun vade) %20 (Kısa vade)	<b>BB-'ye kadar</b> %100
<b>BB+'dan B-'ye</b>	%100	%100	%100 (Uzun vade) %50 (Kısa vade)	<b>BB-'nin altı için</b> %150
<b>B-'den aşağı</b>	%150	%150	%150	%150
<b>Derecelendirilmemiş</b>	%100	%100	%50 %20 (Kısa vade)	%100
<b>Gayrimenkul teminatlı krediler</b>	Konut ipoteği karşılığında verilen krediler %50, ticari gayrimenkul ipoteği karşılığında verilen krediler %100 risk ağırlığına tabi olacaktır.			

(Kaynak: Basel Committee of Banking Supervision, 2004)

(Kaynak : Grammenos, 2002; 750)

Standart yaklaşımda risk ağırlılıkları farklı kategorilere göre belirlenmiştir:

- 1) Ülkelerin risk ağırlılıkları (sovereign claims),
- 2) Bankaların risk ağırlılıkları için iki ayrı seçenek bulunmaktadır:
  - a. bir ülkedeki tüm bankalar ülke risk ağırlığından bir kategori daha aşağıda değerlendirilecektir. (Bankalar I)
  - b. risk ağırlılıkları bankanın derecelendirme kuruluşlarından aldığı derecelendirme notuna dayandırılır. (Bankalar II)
- 3) Şirket risk ağırlılıkları
- 4) Gayrimenkul teminatlı kredilerin risk ağırlılıkları

#### **3.3.1.2.1.2. Dahili Derecelendirmeye Dayalı Temel ya da İleri Yaklaşım:**

Dahili derecelendirmeye dayalı yaklaşımın kullanımı Komite'nin geliştirdiği standartlara dayalı olarak denetim otoritesinin iznine bağlı olacaktır. Bazı standartlara bağlı kalmak kaydı ile bankalara borçlunun kredibilitesini kendi dahili yöntemleriyle belirleme izni verilecektir. Bankanın her bir borçlu için yapacağı hesaplar, gelecekteki olası bir zarar tahmini cinsinden ifade edilecek, bu da asgari sermaye gereklerinin temelini oluşturacaktır.

Dahili derecelendirmeye dayalı temel yaklaşımda banka her bir borçlunun ödememe olasılığını tespit etmekte, denetim otoritesi ödememe durumunda maruz kalınacak risk ve doğacak zarar tahminlerine ilişkin veriyi sağlamaktadır. İleri yaklaşımda, gelişmiş bir sermaye tahsis yapısına sahip olan bankaya her iki veriyi de sağlama izni verilmektedir.

#### **3.3.1.2.2. Faaliyet Riski (Operasyonel Risk)**

1988 tarihli düzenlemede sermaye hesaplanmasında dikkate alınan tek risk kredi riski iken yeni düzenlemede faaliyet riskine de yer verilmiştir. Bilgisayar sistemlerinin çökmesi, dokümantasyon zayıflıkları gibi faaliyet risklerini de içine alan daha hassas bir risk ölçümü yapılabilmesi amaçlanmaktadır.

Faaliyet riskine ilişkin çalışmalar için üç farklı yaklaşım tanımlanmış durumdadır.

- 1) Temel Gösterge Yaklaşımında bankanın tüm faaliyeti için tek bir gösterge kullanılmaktadır.
- 2) Standartlaştırılmış Yaklaşım farklı iş kolları için farklı göstergeler tanımlamaktadır.
- 3) Dahili Ölçüm Yaklaşımı gereken sermayenin hesaplanmasında bankaların kendi zarar rakamlarının kullanılmasını esas almaktadır. (Mazıbaşı, 2005)

### **3.3.2. Uluslararası Risk Değerlendirme Kuruluşlarının Sahip Olması Gereken Kriterler:**

Yeni düzenlemeye göre bir uluslararası değerlendirme kuruluşunun değerlendirmelerinin esas alınabilmesi için aşağıdaki altı ölçütü sağlaması gerekmektedir:

- a) Tarafsızlık
- b) Bağımsızlık
- c) Saydamlık
- d) Kredibilite
- e) Uluslararası erişim
- f) Yeterli kaynağa sahip olmak

**Tablo 17 : Kredi Risk Yaklaşımının Sermaye Üzerindeki Etkileri**

KREDİ RİSKİ YAKLAŞIMININ ETKİLERİ	Standart Yaklaşım	DAHİLİ DERECELENDİRMEYE DAYALI	
		Temel Yaklaşım	İleri Yaklaşım
<b>1. Asgari sermaye yeterliliği</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- İyi derecelendirilmiş borçlar için yararlıdır.</li> <li>- Risk ağırlıklarının belirlenmesinde bağımsız kredi değerlendirme kuruluşları kullanılır.</li> <li>- Kredi riskini azaltmak için kullanılan tekniklerin sayısı artmıştır.</li> </ul>	Standart yaklaşımdaki kriterlere ilave olarak; <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kendi borç ödememe (default) olasılıklarının kullanılması,</li> <li>- 2004'e kadar iki yıllık veri seti oluşturulması,</li> <li>- İlave veri toplanması ve saklanması,</li> <li>-Menkul kıymetleştirme üzerinde ters yönlü etki yaratması,</li> <li>-Standart teminatlarda iskonto yapılması.</li> </ul>	<i>Önceki yaklaşımlardaki kriterlere ilave olarak;</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Banka verilerinin geniş kullanımı(zarar oranları, borç ödememe durumunda maruz kalınacak risk, teminat durumu vb.) vardır,</li> <li>-Gayrimenkul teminatların değişen niteliği dikkate alınmaktadır,</li> <li>-Muhtemel vade birleşmeleri,</li> <li>-Tahminler için "back test" yapılması,</li> <li>-Proje finansmanının yönetimi öngörülmektedir.</li> </ul>
<b>2. Sermaye yeterliliğinin denetimi</b>	-Mevcut uygulamada olduğu gibidir.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Denetim otoritesi ile nitel testlere ilişkin anlaşma sağlanacaktır.</li> <li>-Yönetim Kurulu ve üst yönetim derecelendirme işlevinden sorumludur.</li> </ul>	- Denetim otoritesi tüm zarar değişkenlerini inceler.
<b>3. Kamuoyuna bilgilendirme (Piyasa Disiplini)</b>	-Standart yaklaşımın kullanıldığına dair kamuoyu bilgilendirmesi yapılmalıdır.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Portföy yapısı ve borç ödememe olasılıkları kamuoyuna duyurulacaktır (3 yıllık veri)</li> <li>-Risk modellerinin ve tekniklerinin açıklanması gerekmektedir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Default durumundaki maruz kalınan risk tahminleri,</li> <li>-Default durumundaki zararlara ilişkin veriler,</li> <li>-Derecelendirmedeki değişikliklerin dağılımı,</li> <li>-Ekonomik sermaye verisi,</li> <li>-Kredi türevlerine karşılık risk transferi ve menkul kıymetleştirme.</li> </ul>
<b>SERMAYE ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ</b>	Pozitif (ancak faaliyet riskine bağlı sermaye ihtiyacı doğması bu etkiyi dengeleyecektir).	Basel Komite tüm bankacılık sistemi toplam sermayesinde yüzde 2-3'lük bir azalma beklemektedir.	Temel yaklaşımın altında yüzde 10'a kadar gerekçeli olarak değişebilir.

(Kaynak : PriceWaterhouse&Coopers, FS Regulatory Alert, No:1.), (BDDK, 2002)



**Tablo 18 : Üç Farklı Uluslararası Derecelendirme Şirketi Tarafından Kullanılan Derecelendirme Ölçeklerinin Eşleştirilmesi**

Standard & Poor's	Moody's	Fitch IBCA
AAA	Aaa	AAA
AA+	Aa1	AA+
AA	Aa2	AA
AA-	Aa3	AA-
A+	A1	A+
A	A2	A
A-	A3	A-
BBB+	Baa1	BBB+
BBB	Baa2	BBB
BBB-	Baa3	BBB-
BB+	Ba1	BB+
BB	Ba2	BB
BB-	Ba3	BB-
B+	B1	B+
B	B2	B
B-	B3	B-
CCC+	Caa1	CCC+
CCC	Caa2	CCC
CCC-	Caa3	CCC-
CC	Ca	CC
C	C	C
D		D

(Kaynak : Yüksel, 2005; 41)

(Kaynak : Grammenos, 2002; 746)

### **3.3.3. Basel II'nin Türkiye İçin Önemi ve KOBİ'lere Etkileri**

#### **3.3.3.1. Basel II Türkiye İçin Önemi**

Basel Komitesi temel konu olarak bankalarda risk yönetimine odaklanmakta ve dolayısıyla da bankacılık sisteminde bilinçli bir risk yönetimi kültürü oluşturmaya çalışmaktadır. Risk yönetimi kültürü oluştuktan sonra, bankacılık sistemi çok daha verimli hale gelecek, piyasanın korunması yolunda daha doğru bir yapıya bürünecek, niteliksel ya da sayısal herhangi bir sorun ortaya çıktığında, bu sorun risk yönetimi tarafından hızlı bir şekilde teşhis edilebilecektir.

Basel II ile birlikte diğer firmalar gibi bankalar da sermaye durumlarını yeniden gözden geçirmek zorundadırlar. Eğer bankalar, Basel II önerisinde

açıklanan gelişmiş metodları, risklerinin ölçümünde kullanmıyorsa, bankaların sermaye ihtiyaçları katlanarak artacaktır.

Bunu da firmalara kullandırdıkları kredi maliyetlerine yansıtacaklardır. Türkiye ekonomisi ve benzeri ekonomiler için çok önemli bir konu öne çıkmaktadır; KOBİ'lere yaklaşım. Türkiye ekonomisinde KOBİ'lerin yeri ve önemi kayda değer bir oranda çok fazla olduğundan, bu kuruluşların Basel II'ye geçmeden önce bir takım hazırlıkları yerine getirmeleri gerekmektedir. Basel Mutabakatı'nın getirdiği düzenlemelerin 2006 yıl sonunda yürürlüğe girmesi planlandığından, bankalar ve KOBİ'ler değişim amacıyla yatırım yapmaya başlamak için mutabakatın tamamlanmasını beklemek yerine, proaktif davranarak nerede eksiklikleri bulunduğunu analiz etmeli ve kritik planlarını hazırlamalıdır. (Özer ve Taşkan, 2005)

Basel II ile birlikte bankaların kredi kullandırırken bu kredinin firmaya yansıtılacağı maliyeti hesaplamak için kullanacağı yöntemlerden biri olan Standart Yöntem altında, bankaların bir firmanın kredisi için ayrılması gereken sermayeyi tespit ederken firmayı "perakende" ya da "kurumsal" olarak sınıflaması gerekmektedir.

Bankalar kurumsal portföydeki firmalar için bağımsız uluslararası derecelendirme kuruluşları tarafından verilmiş notu ile belirlenen kredi değerliliğini kullanacaklardır. Perakende portföyde yer alan firmalar için ise herhangi bir dış derecelendirme notu söz konusu olmayıp, bu firmalara standart % 75 risk ağırlığı uygulayacaklardır.

Mevcut sistemde (Basel I), özel sektör firmalarına verilen krediler risk yapısına bakılmaksızın, teminat yapısı dikkate alınarak büyük oranda % 100 risk ağırlığına sahipken, Basel II'deki standart yöntem altında kurumsal portföydeki firmaların risk ağırlığı firmaların kredi notuna bağlanmıştır. (<http://www.bis.org/publ/bcbs107.htm>)

Mevcut uygulamadan farklı olarak, yeni öneri paketi (Basel II) bankaların sermaye yeterlilik oranını hesaplamak üzere kendi iç risk derecelendirme sistemlerini kullanabilecekleri içsel derecelendirme metodunu geliştirmiştir ve belirli bir geçiş aşamasından sonra bankalarca bu metodun uygulanmasını önermektedir.

İçsel Derecelendirme Yöntemini kullanacak bankalar kendi risk değerlendirmelerine göre varlıklarına risk ağırlığı saptayabilecekleri için sermaye karşılıkları optimum seviyede ayrılacaktır. Bu nedenle içsel derecelendirme yaklaşımında banka kendi içsel derecelendirme kriterlerine göre firmaları değerlendirdiği için sermaye yeterliliğinin hesaplanmasında riske karşı duyarlılık standart yaklaşıma göre daha yüksektir.

### **3.3.3.2 Basel II'nin KOBİ'lere Etkileri**

Türkiye ekonomisinde önemli yer tutan KOBİ'ler AB'ne girişle birlikte, uluslararası rekabete hazır olmak zorundadırlar. Küçüklüklerinin kendilerine sağladığı esneklik ve uyum kabiliyetini en iyi şekilde değerlendirerek rekabet avantajı sağlayabilen işletmeler varlıklarını geliştirerek sürdürebilecektir. Bunu sağlayamayan işletmeler ise gittikçe büyüyen sorunlarıyla uğraşmak zorunda kalacaklardır. (Yüksel, 2005, 7)

### **3.3.3.3. Ülkemizde Halen Geçerli Olan KOBİ Tanımlamaları**

Hazine Müsteşarlığı'nın tanımına göre; imalat sanayiinde faaliyette bulunan ve yasal defter kayıtlarında arsa ve bina hariç, makine ve teçhizat, tesis, taşıt araç ve gereçleri, demirbaşlar vb. toplamının net tutarı 400 milyar Türk Lirasını aşmayan;

- a) 1-9 işçi çalıştıran işletmeler çok küçük ölçekli,
- b) 10-49 işçi çalıştıran işletmeler küçük ölçekli,
- c) 50-250 işçi çalıştıran işletmeler orta ölçekli işletmelerdir.

En fazla 400.000 YTL tutarında sabit yatırım harcaması yapan işletmelerin tüm yatırımları KOBİ kapsamında değerlendirilir.

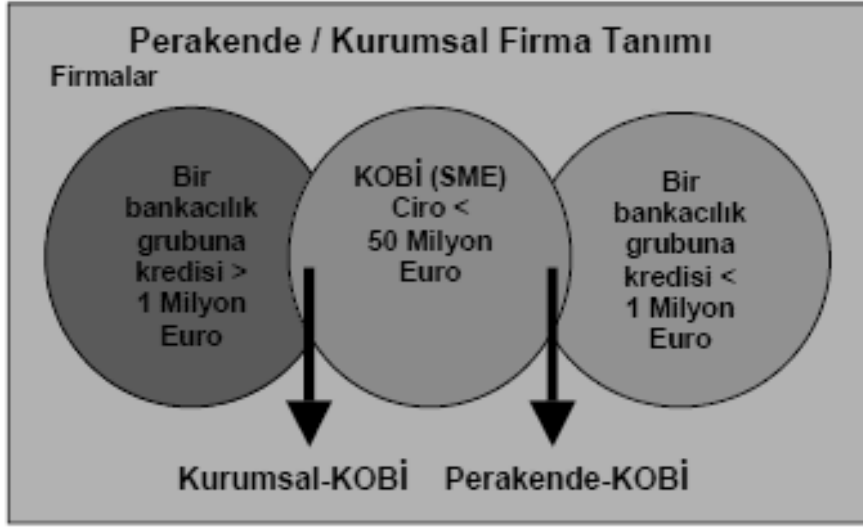
Dış Ticaret Müsteşarlığı tanımına göre KOBİ'ler; imalat sanayiinde faaliyet gösteren, 1-200 işçi çalıştıran, gerçek usulde defter tutan, arsa ve bina hariç sabit sermaye tutarı bilanço net değeri itibarıyla 2 milyon ABD doları karşılığı YTL'yi aşmayan işletmelerdir (OECD, 2002).

#### 3.3.3.4. Basel II Standartları'na Göre KOBİ Olma Şartları

Ülkemizde şimdiye kadar yapılan KOBİ tanımlarından farklı olarak, Basel II'de sermaye yeterliliğini belirlemek için kullanılan standart yöntemde SME (Small and Medium Sized Entities) sınıfının sınırları firmaların yıllık toplam satış cirolarına göre belirlenmeye başlanacaktır. SME(KOBİ); toplam cirosu 50 milyon Euro'yu geçmeyen firmalar olarak tanımlanmaktadır.

KOBİ tanımına bağlı olarak "perakende-kurumsal" ayrımı çok önem kazanmakta olup bir bankadaki toplam kredisi (Nakit + Gayrinakit) 1 Milyon Euro'nun altında kalan KOBİ'ler "perakende portföy" içinde tanımlanmakta, ilgili bankadaki kredi miktarı 1 milyon Euro'nun üstünde olan KOBİ'ler ise "kurumsal portföy" içinde tanımlanmaktadır. ( Basel Bankacılık Denetim Komitesi, 2004)

Birbirleriyle bağlı olduğu düşünülen küçük işletmeler veya şahıslar tek bir işletme olarak kabul edilir ve portföydeki bu tarz firmalara verilen nakit ve gayrinakdi kredi miktarının perakende kredi portföyünün % 0,2'sini geçmemesi şartı aranır. Yine, bir bankada "perakende" portföyü içinde (perakende- KOBİ olarak) değerlendirilen bir firma toplam kullandığı kredi tutarına bağlı olarak (1 milyon Euro) diğer bir bankada "kurumsal" portföyü içerisinde değerlendirilebilecektir. Yani, satışları 50 milyon Euro'dan düşük olan bir firma bir bankadan 1 milyon Euro'nun altında kredi kullanırsa "perakende" portföyü içinde değerlendirilecek (Perakende-KOBİ) ve o portföyün risk ağırlığına tabi olacakken, diğer bankadan 1 milyon Euro'nun üzerinde bir kredi alırsa o bankada "kurumsal" portföyünde değerlendirilecek (Kurumsal- KOBİ) ve o portföyün risk ağırlıklarına tabi olacaktır. Değerlendirmede kullanılacak risk ağırlıkları da bu iki bankanın sermaye yeterliliği için kullandığı yöntemlere göre farklılık arz edecektir.



(Kaynak : BDDK, 2002)

**Şekil 2 : Perakende ve Kurumsal Firma Sınıflandırması**

Mevcut durumda KOBİ olarak değerlendirilen bir firma bütün özellikleri günümüz tanımına uygun olsa bile, çalıştığı banka Basel II'deki standart yöntemi uyguluyorsa kredilerinin toplam 1 milyon Euro'yu geçmesi halinde kurumsal portföy içerisinde değerlendirilerek kendisine dış derecelendirme kuruluşları tarafından verilen rating'ler bankaca esas alınacak ve derecelendirme sistemi nedeni ile artan kredi maliyetlerine maruz kalabilecektir. Bu durum, özellikle yüksek tutarlı kredi kullanan firmaları etkileyebilecektir.

**Tablo 19 : Perakende ve Kurumsal Firma Sınıflandırması**

Kredi Tutarı (K)	Yıllık Satış Cirosu (C)	Sınıflandırma
K > 1.000.000.- EURO	C > 50.000.000.- EURO	Kurumsal
K > 1.000.000.- EURO	C < 50.000.000.- EURO	Kurumsal-(KOBİ)
K < 1.000.000.- EURO	C > 50.000.000.- EURO	Kurumsal
K < 1.000.000.- EURO	C < 50.000.000.- EURO	Perakende-(KOBİ)

(Kaynak : BDDK, 2002)

Bir başka bakış açısıyla bir firmanın kullandığı krediler nedeniyle bir bankada kurumsal, diğer bir bankada perakende portföyde değerlendirilmesi ve risk ağırlıklarının her iki bankada da farklı olması durumu standart yöntemde firmaların lehine bazı durumlar ortaya çıkarabilmektedir. (Beşinci, 2005, 5)

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN FİNANSMAN İHTİYACI VE SEKTÖRÜN FİNANSMANINDA KULLANILAN BANKA VE SENDİKASYON KREDİLERİ**

#### **4.1. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN FİNANSMAN İHTİYACI**

Dünyanın en masraflı sektörlerinden biri olan denizcilik sektörünün, Türkiye'nin yetersiz kaynakları nedeniyle karşılaştığı en büyük sıkıntıların başında finansman sorunu gelmektedir. Son on beş yıllık sürede denizcilik sektöründe iş hacminin büyüdüğü, yeni yatırım, donanım ve teknolojik gelişmeye yöneldiği izlenmektedir. Taşımacılık ve liman hizmetleri ekonomik olduğu kadar istihdam yönünden de büyük potansiyele sahiptir. Gemi inşa sanayii, deniz işletmeciliği, üretim, ulaşım fonksiyonları yönünden sermaye ve emek yoğun bir sektördür. Sektörün sermaye ihtiyacının hızla artmasının sebepleri;

1. Mevcut filonun aşırı yaşlı olması
2. Yeni inşaa ve tamirlerin yüksek maliyeti
3. Gemilerin kalitesine ve şirketlerin yönetimine daha fazla dikkat edilmesi
4. Liman Devleti Denetimlerinin sıkılaştırılması, ISM uygulamaları ve gereklerinin yerine getirilmesinde duyulan fon ihtiyaçları (Kişi, 2002)
5. Uzun vadede talep artışıyla ilgili olumlu beklentiler.

##### **4.1.1. Bankaların Sektöre Finansman Desteği**

Sektöre verilen kredilerin kaynağı, şirket ve şahıs tasarruflarından gelmektedir. Piyasalarda standartlaşmış yatırım paketlerinin alınıp satıldığı bir pazarlar sistemi gelişmiştir. Bunların temel özelliği, borç verenlerin nereye yatırım yaptıklarını bilmelerini sağlayan kredi değerlendirmesi sağlamasıdır. Piyasalarda dolaşan bu paraların en az % 75'i profesyonel fon yöneticileri tarafından kullanılmaktadır. Bu fonların bulunduğu havuz onlarca trilyon dolar değerinde olduğu halde kabul edilmiş kredibilite standartlarını karşılayamadıkları veya rekabet edebilir bir geri ödeme oranı sunamadıkları için, ufak bir kısmı denizcilik firmalarına açıktır (Brauner, 1994; 128).

“.....Dolayısıyla, denizcilik sektörüne açık temel fon kaynağı, finans kurumları aracılığıyla sağlanmaktadır. Dünyada en fazla 100 kadar, ticari banka denizcilik finansmanında uzmanlaşmaktadır. Bu bankalar tahminen 50 milyar dolar değerinde denizcilik portföyüne sahiptir. Bu rakamın üçte ikisi dökme yük gemiciliğine aittir. Bankaları etkileyen en önemli sorun kredi aşınmasıdır. Borç verenlerin risk karşısındaki tavırları, bankacılar arasında bir tedbir ve dikkatlilik havası yaratarak katılmıştır.

Banka kredileri çok borçlu işlem ve şirketlerden çekilerek,

- yerleşik müşterilerde,
- sağlam mali durumlu şirketlerde,
- garantili bir nakit akışı olan projelerde yoğunlaşacaktır.

Sermaye yeterliliği de bankaların aktif portföylerini daha etkin idare etmelerini gerektireceğinden, bu da sendikasyonlara sebep olacaktır. Günümüzde büyük sözleşmelerin çoğu klüp veya sendikasyon kontratlarıdır. Sendikasyon, daha dar kredilere ve daha sıkı fiyatlandırmaya yol açacaktır (Brauner, 1994; 128).....”

Sendikasyon, borç vermekten doğan riskin dağıtıldığı bir tekniktir. Bu nedenle tek bir bankanın kendi portföyüne rahatça alabileceği kadar küçük miktarda krediler için uygun değildir. Eğer borçlu, bankadan kredi limitini aşan miktarda kredi talebinde bulunuyorsa ve bankanın kaybetmek istemediği bir müşterisi ise, banka bu krediye katılmaları için başka kuruluşlar arar. Az sayıda banka bu krediyi sağlayabiliyorsa bu bir Kulüp Kredisi, çok sayıda bankanın katılımıyla kredi sağlanır ise Sendikasyon Kredisi olur.

Tek gemili şirket yapısının hakim olduğu denizcilik sektöründe, çok az birinci sınıf şirket kredisi vardır. Gemi finansmanı temelde denizciliğin riskini değerlendirme ve sigorta altına almakla ilgilidir. Navlun pazarının ana rolü; geminin aktif değeri ve gelirleri gibi iki temel aktif kaynağı kontrol altında tutmaktır.

#### **4.1.2. Finansman Sağlayan Bankanın Temel Güvenceleri**

Gemi finansmanında en büyük yetenek; işlerin ters gitmesi halinde borç vereni koruyacak, fakat borç alanın da kabul edebileceği kural ve şartların konulmasında

ortaya çıkar. Gemi finansmanında borç verenlerin kullanabilecekleri dört temel güvence kaynağı vardır. Bunlar; spot piyasa kazançları, aktif değer, zaman esasına göre kira (time charter) geliri ve şirketin bilançosudur ( Cheng, 1979; 97).

Finansman sağlayan bankanın temel güvenceleri aşağıda verilmiştir (Brauner, 1994; 131):

**Spot Piyasa Kazançları :** Bu güvence tipi, tekne tarafından kazanılan nakit akışıdır. Borçlu ödeme yapmazsa, borç veren finansman masraflarına karşı nakit akışına el koyar. Ancak, borçlunun ödeme gücüne girmesinin başlıca nedenlerinden biri nakit akışının finansman masraflarını karşılamaya yetmemesidir.

**Aktif Değer :** İkinci güvence kaynağı gemiye ipotek konulmasıdır. Borçlu ödeme yapmazsa, ipotekçi gemiyi haczeder ve yatırımını karşılamak üzere onu satar. İpotek destekli finansman 19. yüzyıldan beri geçerli olmuştur. Bankacılar için bu tehlikeli bir iştir, çünkü genellikle borçluların çöküşü mülk değerlerinin çöküşüyle rastlaşır. Barkerlerin razı oldukları avans, geminin yaş ve gemicilik konjonktüründeki duruma göre değişmektedir.

**Zaman Esasına Göre Kira Gelirleri :** Kredi kuruluşları tarafından sık kullanılan finansman araçlarında birisidir. Gelecekteki ödemeleri garantileyen bir zaman kiralaması olduğunda , güvence büyük ölçüde karşılanmış olur. Zaman Esasına Göre finansmanın çok avantajları olduğu gibi sorunları da vardır. Özellikle üç husus dikkat çeker. İlk olarak; bu husus kiralama imkanlarının bulunmasına bağlıdır ve bunlar zor bulunmaktadır. İkincisi; kira hükümleri, genellikle armatöre enflasyon nedeniyle azalan çok düşük kar marjları kalmaktadır, bu da kira gelirin en ihtiyaç duyulduğu anda devre dışı kalma riskini yaratır.

**Bilanço :** Dökme yük piyasasındaki bazı firmalar kendilerine daha geniş bir finansman kaynakları skalasına erişmelerine imkan veren bir anonim şirket yapısı geliştirmişlerdir. Buna alternatif olarak, armatör girişimcinin finans durumu ve ünü dikkate alınmalıdır. Bu firmaları incelerken temel sorun, onların ne oranda piyasanın değişkenliğine katlandıklarını belirlemektir.

Bunların sonucunda, gemi finansörlerinin denizcilik konjonktürüne bir göz atması kaçınılmaz olmuştur. Konjüktürün en önemli özelliği öngörülemezliğidir ki bu,



bankerlere, finanse ettikleri gemilerin değerleri ve gelecekteki kazançlarıyla ilgili çok az yol gösterir. Geçmişte hem bankalar hem de armatörler, kredilerini, ödenmiş sermaye ve dağıtılmayan karlar gibi gerçek güvenceler yerine, aktiflerin piyasa değerlerine bağlamayı tercih etmişlerdir..

1980'lerde yaşanan bazı olaylar kredi ödenmesinin ilk kaynağı olarak gemi üzerine konulmuş bir ipotekten oluşan bir güvence karşılığında güvenilemeyeceğini nakit akışının borç ödemelerinin tamamını karşılamaya yetmeyeceği ortaya çıkarmıştır.

**Tablo 20 : Denizcilik Kredilerinin Karar Sürecini Etkileyen Faktörlerin Sıralaması**

Sıra	Faktör	Ağırlık %
1	Borçlunun itibarı, dürüstlüğü,yönetim becerisi	17.25
2	Kredi itibarı	14.53
3	Teminat	7.02
4	Proje nakit akışı projeksiyonu	5.86
5	Projede borçlunun özkaynak payı	5.36
6	Sektör tecrübesi ve geçmişi	4.70
7	Borçlunun yatırım planları	4.35
8	*Projenin Tekne / Borç Oranı	3.86
9	Sektörün genel durumu	3.85
10	Finanse edilecek geminin durumu	3.79
11	Borçluya ait filonun Tekne / Borç Oranı	3.79
12	Borçlunun nakit kapasitesi	3.43
13	Denizcilik Endüstrisinin projeksiyonu	3.12
14	Geminin yaşı	2.96
15	Gemi kiralama şartları	2.37
16	Dünya ekonomisinin görünümü	2.32
17	Kiracıların itibarı	2.16
18	Maliyet kontrolü	2.06
19	Vadeli ödenmeyecek borçlar	1.65
20	Finansal tablolar	1.57
21	Şirketin ölçeği	1.54
22	Şirketin yapısı	1.25
23	Mühendislik (Nitelikli teknik ekip)	1.21
	Toplam	100.00

Kaynak : (Grammenos, 2002, 745),(Çalışmanın yazarı tarafından tercüme edilmiştir)

\* Tekne / Borç Oranı = Tekne Piyasa Değeri / Ödenmemiş Borçlar

Kreditörler bu oranın en az % 130 / 140 olmasını bekler. (Sloggett, 1998)

Gelirler borç taksitlerini ödemeye yetmediği zaman banka ipotekli geminin satılması yoluna gidilebilir. Gemi fiyatları büyük dalgalanma gösterir. Böyle bir durumla karşılaşıldığında, kredi verenler için geminin satışını kolaylaştıracak şekilde, iyi durumda olması çok önemlidir.

Gemi hem varlık hem de güvence olduğu için bankalar finansman öncesinde ve sözleşme boyunca geminin performansını araştırmalı ve takip etmelidirler. Herhangi bir kredinin çekilmesinden önceki şartlar geminin doğru şekilde sınıflandırılmış olmasını gerektirir. Kullanılmış gemiler genellikle bağımsız bir denetleme raporu gerektirirler.

Kredi süresi boyunca borçlunun yapması gerekenler;

- a) Geminin klasını yıllık olarak onaylanacak en yüksek kategoride tutmak.
- b) Gerekli tüm hükümet ve bayrak şartlarını yerine getirmek.
- c) Gemiye düzenli olarak gerekli periyodik bakıma sokup, tamirini ve iyi işler durumda olmasını sağlamak ve tüm bakım raporlarının kopyalarını ilgili bankaya iletmek.
- d) Liman Devleti Denetim rapor sonuçlarının bankaya bildirilmesi (Kişi, 2002)

Belirtilen bu şartlardan herhangi birinin eksik olması, armatörün gemiyi işletmeyi, sigortalamayı, bakım yapmayı ve ihmal etmesi kredi kontratında ihlal olarak değerlendirilir.

Bankalar gemi finansmanı teklif karşısında, öncelikle armatörün durumuna ve namına bakmaktadır. Bunun sebebi armatörlerin gemilerini güvenli ve etkin bir biçimde işletmesi ve şirketlerin mali yapılarının ortaya konmasıdır.

#### **4.1.3. Türkiye’de Banka Kredileri ve Denizcilik Sektörünün Finansmanı**

Gemi işletmelerinin dış finansman kaynaklarından biri uzun vadeli banka kredileridir. Ancak, Türkiye’de ekonominin genel durumunun iyi olmaması Türk bankalarının yeterli destek verememesi sonucunu doğurmaktadır. Bu nedenle de, Türkiye’de gemi işletmelerinin bankalardan yeni yatırımlar için kredi aldıkları pek söylenemez.

Her şeyden önce denizcilik sektörü bir bütün olarak çeşitli zorlukları olan, kendine has birtakım özellikleri olan bir sektördür. Bu sektör içinde yer alan gemi işletmeleri sermaye yoğun olup, ilk kuruluş yatırımları ve yenileme yatırımları mali açıdan önemli rakamlarla ifade edilmektedir. Bu nedenle, bankacılık sektörünün gemi işletmelerine finansman sağlaması, bankaların finansman kaynaklarının hacmine ve vadesine bağlıdır.

Böyle özellikli bir sektörde uzmanlaşmış bankalara ihtiyaç vardır. Pek çok ülkelerde, özellikle de denizcilikte önemli paya sahip ülkelerde, denizcilik alanında uzmanlaşmış denizcilik bankaları görülmektedir. Fakat Türkiye'de ise kurulu olan bir banka başka bir banka ile birleştirilerek faaliyetine son verilmiştir. Sektör tarafından bunun sıkıntısı belirgin bir şekilde hissedildiğinden sektöre ait bir ihtisas bankasının kurulması için talepler artarak devam etmektedir. Diğer yandan, sektöre devletin uyguladığı teşvikler, verdiği krediler ve gerekli finansman bankaların sağladığı krediler kadar önemlidir. Sadece bankaların sağladığı kredilere bakılacak olursa bunların çok yetersiz olduğu görülür.

Banka kredilerinin yetersizliğinin birtakım nedenleri vardır. Bunlar:

- Türkiye'deki yüksek enflasyon
- Yanlış kur politikası
- Dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizinin bankalar üzerinde yarattığı olumsuz etkilerdir.

Türk ekonomisinin genel yapısının bozuk olması Türkiye'de bankaların denizcilik sektöründe yetersiz kalmasına neden olmaktadır. Başka bir ifade ile yüksek enflasyon bankaların bu sektörde yetersiz kalmalarına yol açmaktadır. Çünkü, verilen kredilerin maliyetini yükseltmekte ve vadesini kısaltmaktadır.

Enflasyon, ülke parasının değer kaybetmesine neden olması sebebiyle, tüketimi artıran ve tasarrufu azaltan bir süreçtir. Özellikle enflasyonun yüksek olduğu dönemlerde ülke parasından yabancı ülke paralarına (özellikle dolara doğru) bir kaçış yaşanır. Bu kaçışın önlenmesi ve bankalarda paraların birikmesi için, hem kamu kesimini temsilen Hazine, hem de bankalar yüksek faiz veriler. Yüksek faiz uygulamaları bankaların finansman kaynaklarını pahalı hale getirir. Sonunda da

%100'lerin üstüne çıkan kredi faizleri ortaya çıkar. Bu faizlerle gemi işletmelerinin kredi alması mümkün olmamaktadır.

Enflasyonun gemi işletmeciliği üzerine bir başka olumsuz etkisi ise, ticari bankaların mevduatlarının (bankalar arası mevduat hariç) kanunen saptanan bir oranını zorunlu karşılık olarak ayırmak zorunda olmasıdır. Merkez Bankası, bankalara ayrılan bu karşılıklardan TL için, iç ve dış piyasalardaki faiz oranları dikkate alınarak hesaplanan oran üzerinden, faiz vermektedir. 07 Mart 2002 tarihinden itibaren yabancı para zorunlu karşılıklarda bu kapsama alınmıştır. Ayrıca zorunlu karşılık oranları TL yükümlülüklerde %6, yabancı para yükümlülüklerde %11 olmuştur (Hürriyet, 2002; 18). Bu yolla mali kurumların kaynak maliyetlerinin düşürülmesine katkıda bulunacaktır.

Zorunlu karşılık ayırma etkin para politikası araçlarından birisidir. Para arzını ayarlamak, kamu sektörüne fon sağlamak ve sektörel kredi dağılımını etkilemek için kullanılır. Zorunlu karşılık oranı artarsa, bankalar sağladıkları kredileri ve yatırımları geri çekerler. Zorunlu karşılık oranının düşmesi halinde ise, zorunlu karşılıkların bir kısmının kullanılabilir rezerve dönüşmesi banka kredilerini arttıracaktır.

Enflasyonun gemi işletmeleri için diğer bir olumsuz etkisi ise, gelecekteki riski ve belirsizliği daha da arttırmasıdır. Bu da tasarruf sahiplerinin en kısa vadeli araçlarla tasarruflarını değerlendirme isteklerine yol açmaktadır.

Enflasyonun kredi maliyetlerini yükseltmesi ve vadeleri düşürmesi gibi nedenlerin yanında yanlış uygulanan kur politikasında gemi işletmelerinin Türk bankalarından kredi almalarını engellemektedir. 1989'da uygulanan Türk lirasını aşırı değerli kılan yanlış kur politikası gemi işletmelerini ucuzlayan döviz cinsinden kredilere ve leasing işlemlere teşvik etmiştir. Ancak, daha sonra ortaya çıkan mali kriz bu işletmelere büyük darbe vurmuştur.

Yukarıda değinilen sebeblere ek olarak, bir de dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizi nedeniyle 1980'li yıllarda gemi işletmelerinin aldıkları kredileri ödemelerinde sıkıntı yaşaması, Türk bankalarının bu sektöre isteksiz olmalarına ve bu sektöre girmek istememelerine yol açmaktadır.

Gemi işletmeleri finansman gereksinmelerini yabancı ülkelerdeki bankalardan, özellikle denizcilik konusunda uzmanlaşmış yabancı bankalardan da sağlamaktadırlar. Türk gemi işletmeleri başarılı kredi kullanımları ile yurt dışından kredi bulabilen kuruluşlardır. Hatta Türkiye'nin kredibilite notunun düşük olduğu dönemlerde bile, Türk gemi işletmeleri kredi bulabilmişlerdir. Ancak Türk gemi işletmelerinin en önemli sıkıntısı bulunan bu kredilere hazine garantisinin verilmemesidir.

## **4.2. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN FİNANSMANINDA KULLANILAN KREDİLER**

Denizcilik sektörünün finansmanında kullanılan nakit ve ve gayri nakit krediler aşağıdaki Şekil 3'te sınıflandırılarak gösterilmiş ve daha sonraki alt bölümlerde de ayrıntıları verilmiştir.

### **4.2. Banka Kaynaklı Nakit Krediler**

#### **4.2.1. Döviz Kredileri**

Döviz kredileri, Türk Parasını Koruma Kanunu Hakkındaki 32 Sayılı Karar'la belirlenmiş, Türkiye'de veya yurt dışında yerleşik kişilere kullanılabilen kredilerdir. Bu krediler, firmalara TL veya yine aynı kararla belirlenmiş usuller çerçevesinde döviz ödeme yapılarak kullanılır.

Bankaların döviz kredisi kaynakları, uluslararası piyasalardan sağladıkları döviz kredileri ve nezdlerindeki döviz tevdiat hesaplarıdır. Bir bankanın müşterilerine kullandıracağı döviz kredisi toplam tutarı, kullandığı döviz kredileri ile döviz tevdiat hesaplarının karşılıklar düşüldükten sonra kalan kısmının toplamı kadar olabilir.

Bankalar Döviz Pozisyonlarından aşağıda belirtilen şekillerde döviz kredisi açabilirler (Resmi Gazete (İhracatı Teşvik Mevzuatı Uygulaması), 2000; 0769):

- İhracat, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Faaliyetlerin Finansmanı Amacıyla Kullanılan Döviz Kredileri
- Yatırım Teşvik Belgesi Kapsamında Kullanılan Döviz Kredileri
- Yurt Dışında İş Yapan Türkiye'de Yerleşik Türk Müttebbislerine Yurt Dışındaki İşleriyle İlgili Olarak Kullanılan Döviz Kredileri

- Uluslararası Yurtiçi ihalelerle İlgili İşleri veya Savunma Sanayi Müsteşarlığınca Onaylanan Savunma Sanayi Projelerini Üstlenen Türkiye'de Yerleşik Kişilere Açılacak Döviz Kredileri
- Yurt Dışında Yerleşik Kişilere Kullandırılan Döviz Kredileri
- Bankaların Birbirlerine Açacakları Krediler

#### **4.2.1.1. İhracat, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Faaliyetlerin Finansmanı Amacıyla Kullandırılan Döviz Kredileri**

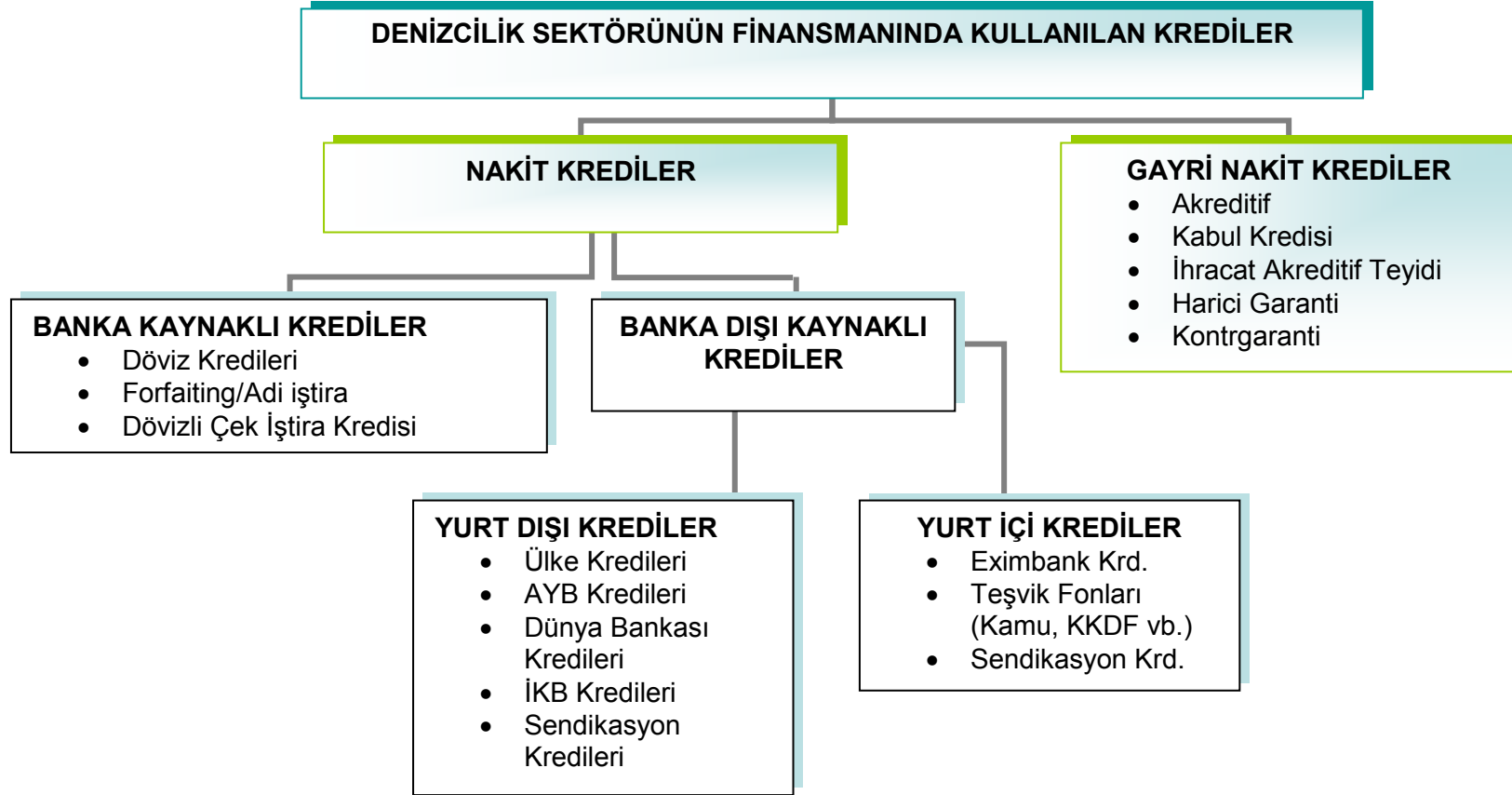
##### **4.2.1.1.1. Belgesiz Krediler**

İhracat başlığı altında, Türkiye'de yerleşik ihracatçı, ihracata yönelik mal üreten imalatçı ve imalatçı-ihracatçı firmalar döviz kredisi kullanabilirler. Döviz kredileri bu firmalara ihracata hazırlık aşamasında, finansman ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla kullanılır. İhracatçı, imalatçı-ihracatçı veya ihracata yönelik mal üreten imalatçı firmalar herhangi bir izne veya belgeye ihtiyaç duymadan döviz kredisi kullanabilir ve ihracatı teşvik tedbirlerinden yararlanabilirler.

İhracatın finansmanı amacıyla kullanılan bu kredilerin azami süresi 18 ay, (hazır gemi/yat hariç) gemi/yat inşa ve ihracının finansmanı amacıyla kullanılacaksa 24 aydır. Belgesiz kredileri gemi kumanyacıları ve akaryakıt tedarikçileri de kullanabilirler.

##### **4.2.1.1.2. Belgeli Krediler**

İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Faaliyetlerin finansmanı amacıyla talep edilen döviz kredilerinde firmanın, ihracat teşvik tedbirlerinden yararlanması için mutlak surette işlemin niteliğine göre Vergi Resim Harç İstisna Belgesi (VRHİB) veya Dahilde İşleme İzin Belgesi (DİİB) bulunması gerekir.



(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2002).)

**Şekil 3: Denizcilik Sektörünün Finansmanında Kullanılan Krediler**

İhracat Teşvik Mevzuatına göre, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı faaliyetler aşağıda belirtilmiştir (TCMB, 2000);

1. Yatırım programında yer alan ve Kamu yatırımlarından uluslararası ihaleye çıkarılanların ihalesini kazanan veya yabancı para ile finanse edilenlerin yapımını üstlenen firmaların,

1.1. Yerli firma olması halinde, uluslararası ihalelerde tamamı üzerinden, yabancı para ile finanse edilenlerde ise yabancı paraya isabet eden oranda yapılacak hizmet ve faaliyetler,

1.2. Yabancı firma olması halinde, yabancı firmanın bu işte kullanacağı mal veya malzemeyi üreten yerli imalatçı firmaların satış ve teslimleri,

1.3. Yerli ve yabancı firmaların ortaklığı şeklinde olması halinde, yerli firmaya kendi faaliyeti oranında, yabancı firmaya ise bir önceki madde çerçevesinde yerli imalatçı firmaların yapacakları satış ve teslimler,

2. Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında yer alan yatırım mallarını üreterek YTB sahibi yatırımcılara teslim eden imalatçıların satış ve teslimleri,

3. İmalatçıların, Dış Ticaret Müsteşarlığınca yayımlanan tebliğler eki yatırım malları listesinde alan malları üreterek yurt içindeki firmalara satış ve teslimleri,

4. Kazanılan navlun bedellerinin yurda getirilmesi kaydıyla, kara, deniz ve hava ulaştırma hizmet ve faaliyetleri ile kamu kurum ve kuruluşlarınca yaptırılan uluslararası ihaleye çıkarılan yurtiçi taşımaları yüklenen yerli firmaların bu faaliyetleri,

5. Uluslararası ihaleye çıkartılan kamu projeleri ile yurtdışı müteahhitlik, müşavirlik ve mühendislik hizmetleri gibi döviz kazandırıcı hizmet projeleri,

6. Bedelleri döviz olarak alınmak kaydıyla yurt dışında yerleşik firmalar adına garanti kapsamında gerçekleştirilen bakım onarım hizmetiyle, yabancı bandıralı



gemi, uçak veya tır bakım, onarım ve bunlara yapılan mal (yakıt ve madeni yağlar hariç) ve hizmet satışları.

Bu faaliyetlerle yurtiçinde işigal eden firmalar, DİİB ve VRHİB olmaksızın döviz kredisi kullanamazlar ve kullandıkları döviz kredilerinin vadesi belge süresini aşamaz.

Ancak, yurt dışında iş yapan Türk müteşebbisleri ile uluslararası ihaleleri ve savunma sanayi projelerini üstlenen firmalar, süre kısıtlaması olmaksızın döviz kredisi kullanabildikleri için, belge kapsamında kullandıkları kredilerin vadesi belge süresini aşabilir, aşan zaman diliminde yapılan işlemler istisnalardan yararlandırılmaz.

Dahilde işleme İzin Belgesi, gümrük muafiyetli ithalat ve/veya yurt içi alımlara imkan sağlayan Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca düzenlenen belgedir. Belge süresinin başlangıcı, Dahilde İşleme İzin Belgesinin tarihidir. Süre sonu ise, belge süresi bitiminin rastladığı ayın son günüdür.

Vergi Resim Harç İstisnası Belgesi, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetlerin vergi, resim ve harç istisnasından yararlandırılmasına imkan sağlayan, Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca düzenlenen belgedir. Belge süresinin başlangıcı, belgenin tarihidir. Süre sonu ise, belge süresi bitiminin rastladığı tarihtir (TCMB, 2000).

Uygun içerikte VRHİB veya DİİB ibraz edilmemesi halinde, müşteri döviz kredisi kullanma kriterlerine uygun da olsa, kredi istisnalardan yararlandırılmaz. Bu özellikleri nedeniyle bu tür döviz kredileri de Belgeli Krediler olarak adlandırılır.

#### **4.2.1.2. Yatırım Teşvik Belgesi Kapsamında Kullandırılan Döviz Kredileri**

Yatırımlarda Devlet Yardımları ile ilgili Karar ve Tebliğler çerçevesinde düzenlenmekte olan yatırım teşvik belgeleri kapsamında bankalarca yatırım teşvik belgesinde "yatırım finansmanı" başlığı altında "yabancı kaynaklar" bölümünde yer alan iç kredi, dış kredi ve döviz kredisinden herhangi birisi, ikisi veya hepsi birlikte,

yabancı kaynaklar tutarının aşılması kaydıyla bankalarca doğrudan kullanılabilir.

Teşvik belgesi kapsamındaki yatırımların finansmanında kullanılacak asgari özkaynak oranları;

Ro-ro taşımacılığı yatırımlarında % 20

Gemi ithali yatırımlarında % 10

Tersane, gemi inşa ve yat inşa yatırımları ile finansal kiralama şirketlerinin yapacakları kiralama yatırımlarında yabancı kaynak oranı % 100'e kadar çıkabilir.

Yatırım teşvik belgesi kapsamında kullanılacak kredilerin ortalama vadesinin (anapara ödemelerinin ödeme tarihlerine göre ağırlıklı ortalaması) bir yıldan uzun olması gerekir, bunun dışında vade sınırlaması yoktur, vadenin belge yürürlük süresi içinde kalması da şart değildir. YTB yürürlük süresi içinde YTB kapsamında kullanılmış bir kredinin, YTB'nin yürürlük süresi bittikten sonra, bu YTB kapsamında değerlendirilmek üzere temdit edilmesi de mümkündür.

#### **4.2.1.3. Yurtdışında İş Yapan Türkiye’de Yerleşik Türk Müteşebbislerine Yurt Dışındaki İşleriyle İlgili Olarak Kullanılan Döviz Kredileri**

Bankalarca alınmış izinler çerçevesinde dış sularda faaliyetleri bulunan Türkiye’de yerleşik denizcilik şirketlerine döviz kredisi kullanılabilir. Ancak bu şekilde kullanacak firmaların yurt dışı faaliyetlerini belgelerle göstermeleri gerekmektedir. Bu kredilerde vade sınırlaması olmayıp kredinin vadesinin yapılan işin süresi ile uyumlu olması yeterlidir.

Bu tür kredilerin teşvik tedbirlerinden yararlandırılabilmesi için VRHİB olması gerekir.

Bu krediyi kullanmak isteyen firmalar, teşvik belgesi ibraz etmeksizin döviz kredisi talep etmeleri bu faaliyetlerini Denizcilik Müsteşarlığı’ndan alınmış Denize Elverişlilik Belgesi ibrazı ile tevsik etmeleri kaydıyla istisnalardan yararlandırılmaksızın döviz kredisi kullanılabilir (TCMB, 2002; 21).

## **4.2.2. Forfaiting / Adi İştira / Dövizli Çek İştira Kredisi**

### **4.2.2.1. Forfaiting**

İhracatçıların vadeli satışlarından doğan alacakları temsil eden belgelerinin, ihracatçıya başvuru koşulu olmaksızın banka tarafından satın alınması işlemidir.

Forfaiting işleminden banka, malın sevkiyatından sonra ihracatçının, ithalatçıdan olan alacağını, vadeye kadar geçen süre boyunca uygulanacak sabit bir faiz oranı üzerinden iskonto yoluyla devralmakta ve bakiye ihracatçıya ödenmektedir (İGEME, 1997; 57).

Forfaiting işleminin gayrikabili rücu (geri dönülmeksizin) özelliği, mal bedelinin yurt dışındaki alıcı tarafından vade tarihinde ödenmemesi halinde, bankanın ihracatçıya başvuru imkanını ortadan kaldırmaktadır.

Bu sebeple bankalar;

- Kabul kredili ihracat

- Vadeli akreditif

- Bedeli garanti edilmiş mal mukabili ihracat alacaklarının forfaiting işlemlerini yapmaktadırlar.

### **4.2.2.2. Adi İştira**

Banka garantisini taşımayan veya bankanın garantisinin yeterli görülmediği bono, poliçe, vadeli akreditif ve garanti edilmiş mal mukabilinden doğan ihracat alacağının ihracatçının kredibilitésine istinaden iskonto edilmesi işlemidir. Banka ihracat bedelini vade sonunda muhatap olduğu kuruluştan tahsil edemediği taktide alacağını ihracatçıdan tahsil eder.

### **4.2.2.3. Dövizli Çek İştira Kredisi**

Ülkeye döviz girdisi sağlayan ihracatçı ve döviz kazandırıcı (navlun, turizm vb.) hizmetleri gerçekleştiren firmalar lehine, dövizli çeklerin iştira edilebilmelerini sağlayan kredidir. Dövizli çekin tahsilatı 21 gün içinde gerçekleştiği takdirde

bankalar faiz ve komisyon almaz. Tahsilatın 21 günü aşması halinde iştirah tarihi ile tahsil tarihi arasındaki günler için belirlenen oran üzerinden faiz tahsil eder.

Sözkonusu kredi tahsil süresinden de anlaşıldığı gibi firmaların kısa vadeli nakit ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla kullanılmaktadır.

### **4.3. Banka Kaynaklı Gayrinakit Krediler**

#### **4.3.1. Akreditifli Ödeme**

Uluslararası ticaret sözkonusu olduğunda tarafların farklı çıkarılara sahip olması, çeşitli anlaşmazlıkları da beraberinde getirmektedir. Tarafların bu sorunlarının önüne geçmek ve taleplerini karşılamak amacıyla, bankalar aracılığıyla uygulanan akreditif sistemi, bu soruna çözüm için en sık başvurulmuş yollardan birisidir.

Akreditifte bir bankanın, ithalatçı müşterisi tarafından önceden belirlenen belirli koşulların gerçekleştirilmesi halinde ihracatçıya karşı yerine getirmekle yükümlü olduğu şartlı bir ödeme taahhüdüdür. Akreditif işleminde ithalatçının bankası, ithalatçı ile ihracatçı arasında aracılık görevi üstlenerek, belirli koşulları yerine getirmesi şartıyla ihracatçıya ödemenin yapılacağına dair güvenceyi ithalatçı adına verir. Bu sistem, diğer ödeme şekillerine göre daha pahalı olduğu halde, mal bedelinin ödenmemesi riskini büyük ölçüde ortadan kaldırdığı için tercih edilen bir yöntemdir (<http://www.hsbc.com.tr/KurumsalBankacilik/DisTicaret/>, 01.03.2002).

Akreditifler denizcilik sektöründe, özellikle gemi inşasında kullanılan malzemeler, ekipman, yedek parça ithalleri gibi konularda sıklıkla kullanılmaktadır.

#### **4.3.1.1. Akreditifte Taraflar**

Bir akreditif ilişkisinde dört taraf bulunmaktadır :

**1) Amir-İthalatçı (The Applicant) :** Akreditif açtırmak üzere bankasına başvuran ithalatçı firma olup, akreditifi başlatan taraftır. Amir, akreditifin cinsi, şartları ve aranacak belgelerin ayrıntılarını bankasına bildirir ve böylece akreditifin içeriğini

belirler. Akreditife ilişkin tüm değişiklikler sadece akreditif amiri yani ithalatçı tarafından verilen talimatlar doğrultusunda yapılır.

**2) Amir Banka (The Issuing Bank) :** İthalatçının talimatı üzerine akreditifi açan bankadır.

Akreditifin içerdiği şartların yerine getirilmesi karşılığında, Lehdara (ihracatçıya) karşı ödeme taahhüdü altına giren bankadır.

**3) Muhabir Banka (Advising/Confirming Bank):** Akreditifi lehdarına ihbar/teyit eden ihracatçının bankasıdır. Ayrıca akreditif şartlarına uygun vesaikin ibrazında ihracatçıya mal bedelinin amir banka tarafından ödenmesini sağlayan bankadır.

**4) Lehdar – İhracatçı (The Beneficiary) :** Lehine akreditif açılan malın satıcısıdır. Akreditif şartlarına göre malı gönderen, buna ilişkin vesaiki de muhabir bankaya ibraz eden taraftır.

#### **4.3.1.2. Akreditif Çeşitleri**

##### **4.3.1.2.1. Kabili Rücu (Dönülebilir)(Revocable Letter of Credit) Akreditif**

Kabili rücu akreditif, lehdarın bilgisi ve tasdiki olmadan herhangi bir zamanda kısmen veya tamamen iptal edilebilir. Riskli olması nedeniyle ihracatçılar ve bankalar tarafından bu tip akreditifler kabul edilmemektedir

##### **4.3.1.2.2. Gayri Kabili Rücu (Dönülemez) (Irrevocable Letter of Credit) Akreditif**

Akreditifle belirlenen koşullara tamamen uyulmasını gerektirir. Tarafların (ithalatçı, ihracatçı ve bankalar) onayı olmadan belirlenen şartlar değiştirilemez, akreditif iptal edilemez ([http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif\\_sekilleri.htm](http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif_sekilleri.htm), 14.02.2002).

#### **4.3.1.2.3. Teyitli (Confirmed) Akreditif**

Teyitli akreditiflerde, muhabir banka akreditifi teyit ederek, ihrac bedelinin ödenmesini garanti eder. Böylece ihracatçı akreditifi açan amir bankanın ödeme taahhüdüne ek olarak muhabir bankanın da taahhütte bulunmasıyla ihracatını güvence altına almış olur. İhracatçılar akreditifi teyitli kullanmak istediklerinde muhabir bankaya işlemin süresine göre belirlenen bir oranda komisyon ödediklerinden bu yola genellikle, ithalatçı ülkenin ekonomik ve politik risklerinden çekindiklerinde başvururlar. ....”Akreditifi açan banka ihracatçı tarafından yeterince tanınmıyorsa, ihracatçı kendisini güven içinde hissetmek için çekeceği poliçenin ödeneceği konusunda kendi ülkesindeki bir bankadan teminat vermesini ister (İGEME, 1999; 13).....”

#### **4.3.1.2.4. Teyitsiz (Unconfirmed/Without) Akreditif**

Teyitsiz akreditifte muhabir bankanın herhangi bir ödeme taahhüdü yoktur. Bankanın görevi sadece akreditifi ihbar etmek, eğer akreditif kendisinde kullanılacak ise amir bankaya ihracatçının hazırlayacağı evrakları göndermek, ihracat bedeli geldiğinde firmaya bildirmektir.

#### **4.3.1.2.5. Rotatif (Revolving) Akreditif**

“...Malların belirli aralıklarla gönderildiği satış işlemlerinde, ödemelerin her parti için ayrı ayrı gerçekleşmesini sağlar. Böylece akreditif tutarının tamamı veya bir kısmı kullanıldıkça bir değişikliğe gerek olmadan aynı tutar için kendiliğinden yenilenir. Bu tip akreditifler genellikle sürekli ve yüksek tutarlı alımlar yapılması durumunda kullanılır (Balak, 1992; 33).....”

#### **4.3.1.2.6. Karşılıklı (Back to Back) Akreditif**

Reexport veya transit ticarete bir aracı vasıtasıyla yapılan satışlarda kullanılır (İGEME, 1999; 16). Aracı firma hem ithalatçı hem de ihracatçı durumundadır. Satış yapacağı ülkede lehine açılmış bulunan akreditifi teminat gösteren aracı firma, aynı zamanda kendisinin ithalat yapacağı firma lehine bir akreditif açabilir. Aracı firmanın bankası hem amir hem de lehdar banka olması

nedeniyle büyük sorumluluk üstlenmektedir. Bu nedenle komisyon fazla olmasına rağmen karşılıklı akreditif, riski yüksek olduğundan bankalar tarafından pek kullanılmamaktadır.

#### **4.3.1.2.7. Devredilebilir (Transferable) Akreditif**

Devredilebilir akreditif lehdarı tarafından ikinci bir lehdara devredilen akreditiftir. Bu tür akreditiflerin yalnızca bir defa devredilmesi mümkün olup, üçüncü bir lehdara devredilemez. Bu akreditif ilk lehdarın malları kendisinin sevketmemesi, haklarının tümünü ya da bir kısmını ikinci lehdara transfer durumunda kullanılır. Devredilen akreditifteki esas ve şartlar değişmemektedir. Ancak ihracatçının adı, adresi, akreditif miktarı birim, fiyatı, vadesi ve son tarihi değişebilir ([http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif\\_Turleri.htm](http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif_Turleri.htm), 14.02.2002).

#### **4.3.1.2.8. Garanti (Stand – by Credits) Akreditifleri**

Uzun vadeli satışlar söz konusu olduğunda kullanılan bir çeşit garanti mektuplarıdır. Amir banka ithalatçının ihracatçı ile yaptığı sözleşme şartlarını yerine getirmemesi halinde, akreditifte gösterilen meblağı ödemeyi taahhüt eder ([http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif\\_Turleri.htm](http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif_Turleri.htm), 14.02.2002)

#### **4.3.1.3. Akreditifin Ödeme Durumuna Göre Türleri**

##### **4.3.1.3.1. İbrazda Ödemeli Akreditif (Görüldüğünde) (At Sight L/C)**

Görüldüğünde ödemeli akreditiflerde ödeme, belgeler görüldüğünde, eğer aynı zamanda akreditif teyitli ise ödeme ihracatçının bankasına evrak verildiğinde, Teyitsiz ise ithalatçının bankası tarafından evrak görüldüğünde ödeme yapılır. Akreditif şartlarına uygun evrak Amir bankaya veya varsa Teyit bankasına veya herhangi bir görevli bir bankaya ibraz edilmelidir (Bağrıaçık ve Kantekin, 1995; 98).

##### **4.3.1.3.2. Vadeli Akreditif (Deferred Payment L/C)**

Tarafların aralarındaki anlaşmaya göre mal bedeli ödemesinin, belirli bir sürenin sonunda yapılmasıdır. Bu tarih akreditif açılışında belirtilmiş, belgeler

üzerinden tesbit edilebilecek ve gerektiğinde kanıtlanabilecek, yükleme tarihi, fatura tarihi, evrak ibraz tarihi, akreditif açılış tarihi gibi tarihler üzerinden belirlenebilir.

#### 4.3.2. Kabul Kredili Ödeme

Mal bedelinin, malın tesliminden sonraki tarihli bir poliçeye bağlanarak poliçe vadesinde, ihracatçıya ödenmesini garanti altına alan, bir ödeme şeklidir. Bu ödeme şeklinde ihracatçı vesaik ( ticari fatura ve yükleme belgesi mutlaka düzenlenir. Malın teslim şekline ve özelliklerine göre sigorta poliçesi, menşei şahadetnamesi, çeki listesi, dolaşım belgesi, gözetim raporu vb.) ile birlikte bir poliçe keşide eder. Bu poliçe varılan mutabakata göre ithalatçının bankasınca veya bu bankanın muhabir bankasınca veya sadece ithalatçı tarafından kabul edilebilir. İhracatçı tarafından düzenlenen poliçe (<http://www.mngbank.com.tr/y-akreditif08.html>, 10.02.2002);

- **Müşteri Kabullü ise** : Sadece poliçeyi kabul eden ithalatçı ödeme taahhüdü altına girer,
- **Banka Avallı İse** : Ödeme taahhüdü altında bulunan ithalatçının yanısıra, avalist banka da ödeme taahhüdü altındadır.

Kabul kredisinde poliçenin banka tarafından kabul edilmesi yani poliçeye banka tarafından aval verilmesi halinde ithalatçıya bankaca bir kredi açılmış olur. Zira, poliçenin vadesinde ithalatçının ödemeyi yapmaması durumunda aval veren banka mal bedelini ihracatçıya ödemek zorunda kalacaktır.

Kabul kredili işlemler denizcilik sektörü tarafından özellikle yüksek meblağlı mal alımlarında örneğin gemi, liman donanım,sistem, kreyn vb. gibi konularda uzun vadeli poliçelerin bankalar tarafından aval verilmesi suretiyle kullanılmaktadır.

##### 4.3.2.1. Kabul Kredileri Çeşitleri

###### 4.3.2.1.1. Kabul Kredili Akreditif (Acceptance Credit)

Kabul Kredili akreditif vadeli akreditife benzer bir ödeme şeklidir. Aralarındaki en önemli fark, kabul kredili akreditifte evrakın bir poliçe kabulü karşılığında ithalatçıya teslim edilmesidir.



Buna göre, ihracatçı gönderdiği mallara ait vesaike vadeli poliçesini iliştiirerek kabul edilmek üzere Bankasına ibraz eder. Akreditifi açan veya teyit eden banka, vesaike olarak inceler, akreditif koşullarına uygun bulunduğu takdirde, poliçeyi kabul eder veya aval verir (Bağrıaçık ve Kantekin, 1995; 98). İhracatçı bu poliçeyi vadesinde tahsil edebileceği gibi, vadesinden önce iskonto da ettirerek, mal bedelini tahsil etme olanağına kavuşur.

#### **4.3.2.1.2. Kabul Kredili Vesaike Mukabili ( Documents Against Acceptance )**

Sevk edilen mala ilişkin vesaike, alıcıya "Poliçe kabulü" karşılığında teslim edilmesinin öngörüldüğu bir ödeme şeklidir.

Vesaike Mukabili ödeme şeklinde, ihracatçı tahsile verdiği vesaike ileri tarihli bir poliçeyi de ekleyerek (örnek için bkz. Ek 4 ve Ek 5), bankasına "Vesaike Poliçe Kabulü Karşılığında" alıcıya teslim edilmesi veya ithalatçının bankasına vereceği " Vesaike Bono Düzenlenerek Teslim Edilmesi " talimatı ile işlemini kabul kredili ödeme şekline dönüştürmesi mümkündür.

Tahsil bankası; vesaike alıcıya poliçeyi kabul etmesi karşılığında teslim eder. Poliçenin sadece ithalatçı tarafından kabul edildiği işlemlerde vesaike ithalatçıya sadece ithalatçının kabulü ile teslim edildiğinden, ihracatçı poliçe vadesinde mal bedelinin ödenmemesi riskini de üstlenmektedir. Satıcı tarafından; alıcının kabulü ile yetinilmeyip, alıcının bankasının da avali istendiği takdirde; alıcının ithalatçının mevcut ve müsait kredisi olması halinde poliçeye aval verilebilir. Bu durumda poliçe ithalatçı tarafından ödenmediği takdirde avalist bankanın ödeme yükümlülüğu sözkonusu olmaktadır.

#### **4.3.2.1.3. Kabul Kredili Mal Mukabili ( Goods Against Acceptance )**

Mal mukabilinin bir poliçeye bağlandığı ödeme şeklidir. Banka tarafından poliçeye aval verilmesi halinde banka açısından taahhüt doğurur. Satıcının ithalatçıya açık kredi tanınması anlamına gelen mal mukabilinde, banka avallli poliçeleri piyasada kırdırıp finansman sağlamak amacıyla kullanılır.

#### **4.3.3. İhracat Akreditif Teyit Kredisi**

Akreditifi açan banka, açmış olduğu akreditifi teyit etmesi hususunda diğer bir bankaya talepte bulunur veya talimat verir ve bu banka da söz konusu talimata uyarak akreditifi teyit ederse akreditif şartlarına uygun vesaikin ibrazı karşılığında ihracatçıya karşı ödeme taahhüdü vermiş olur.

Teyitli akreditifte lehdar (ihracatçı), şartları yerine getirdiğinde ödemenin yapılması ile ilgili ikinci bir bankanın da garantisini elde etmiş olur. Dolayısıyla şartlara uygun vesaiki teyit bankasına ibraz ettiğinde parasını bu bankadan alabilecek, ödemeyi yapan teyit bankası da amir bankadan ödeme talebinde bulunacaktır.

Teyit bankasının başka bir ülkede ve genellikle de ihracatçının ülkesinde olması ihracatçı açısından ülke riskinin ortadan kalkması demektir. Çünkü teyitli akreditifte teyit bankası, amir bankanın ve o ülkenin riskini üstlenmiş olmaktadır.

Dolayısıyla teyit bankası amir banka lehine lehdara (ihracatçıya) karşı ödeme taahhüdü altına girmektedir. Böyle bir durumda teyit bankası amir banka adına gayri nakdi kredi tahsis etmek zorundadır.

#### **4.3.4. Harici Garantiler**

Harici garantiler, diğer bir deyişle döviz teminat mektupları, Türkiye'de yerleşik gerçek ve tüzel kişilerin, yurtdışındaki ihalelere katılabilme, katılıp kazandıkları ihalelere ait işleri yapabilme, ihracatı geliştirebilme, taşımayı, inşaatı vb. yapabilmelerini sağlayan yükledikleri işi yerine getirmediği takdirde belli tutarların tazmini söz konusu olan bağlayıcı belgelerdir.

Banka garantileri bir bankanın, herhangi bir kontratın yerine getirilmemesi halinde belirli bir paranın, üçüncü şahıslara ödeneceğini belirten gayri kabili rücu bir taahhüdüdür.

Garantör bankanın bir malın sağlanması veya bir hizmetin ifasında fiilen bir sorumluluğu yoktur. Yüklenici (lehdar) tarafından yerine getirilmeyen işlerle ilgili bir

tutarın belirli limitler içinde kalmak koşulu ile ödenmesinden sorumludur. Eğer yüklenici kontrat şartlarını yerine getirmez ise, işin yapılmasını isteyen (muhatap) garanti tutarının kendisine ödenmesi için müracaat etmeye hak kazanır.

Bir harici garanti işleminde genellikle 4 taraf mevcuttur:

**1- Muhatap** : İş yaptıracak olan, ihaleyi açan, avansı veren taraf, garantinin hükümlerinden yararlanacak taraf.

**2- Lehdar** : İş yapacak olan, müteahhit, yüklenici, ihaleye girecek olan avansı alacak olan taraf (borçlu)

**3- Garantör Banka (Harici Garanti Bankası)**: Harici Garantiyi düzenleyen, yani, lehdarın muhataba karşı taahhüt ettiği işi teminat altına alan, taahhüt yerine getirilmediği takdirde belli bir meblağı itiraz etmeden ilk talepte ödeyeceğini kabul eden, bunu yazılı olarak direkt, ya da muhabir banka aracılığıyla, muhabir bankanın sorumluluğu ilave edilerek ya da edilmeksizin lehdara ileten bankadır.

**4- Muhabir Banka (Muhatabın Bankası)**: Harici garantinin yurtdışındaki muhataba yine yurtdışındaki bankası aracılığıyla iletilmesinin istenmesi durumunda Garantör bankaca gönderilen garantiyi, garanti vererek ya da vermeksizin muhataba ileten bankadır.

#### **4.3.5. Kontrgaranti Şeklinde Verilen Harici Garantiler**

Kontrgaranti, muhatabın farklı bir ülkedeki bankanın garantisi ile yetinmeyip kendi ülkesindeki bankasının garantisini talep etmesi durumunda, lehdarın bankasının, kendi garantisini düzenlemesini teminen muhabir bankaya verdiği garantidir. Harici garantinin kontrgaranti şeklinde verilmesi halinde, amir banka, muhabir bankaya hitaben, koşulsuz ödeme taahhüdünde bulunur, muhabir banka bu garantiyi teminat olarak kabul ederek yurt dışındaki firmaya hitaben garanti düzenler.

Böylece muhatap, kendi ülkesindeki bankaya ilk başvurusunda garantiyi tazmin etme hakkı elde ederek, lehdarın ülke riskinden kurtulmuş olur.

#### 4.3.6. Yurt Dışındaki İhracat Kredisi Garanti Kuruluşlarının Garantisi Kapsamında Sağlanan Krediler

Yatırımcı firmaların, yurt dışından satın alacakları yatırım malları ile ilgili, ithalat yapılan ülkenin ihracat kredisi garanti kuruluşunun garantisi kapsamında ve Türkiye'deki bankaların garanti/aval vermek suretiyle aracılık ettikleri orta/uzun vadeli kredilerdir.

Söz konusu kuruluşların amacı kendi ülke menşeli malların ihracatını desteklemek olmakla birlikte, Türkiye'deki yatırımcılar böylece, uzun vadeli ve düşük maliyetli finansman kaynağı bulmaktadır. Bu tür kredileri sağlayan kuruluşların başlıcalarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

**Tablo 21 : Başlıca İhracat Kredisi Garanti (Sigorta) Kuruluşları**

ÜLKE	İHRACAT KREDİ KURUMU
AVUSTURALYA	Export Finance and Insurance Corporation (EFIC)
AVUSTURYA	Oesterreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft (OeKB)
BELÇİKA	Ducroire/Delcredere, Office National du Ducroire (OND)
KANADA	Export Development Canada (EDC)
ÇEK CUMHURİYETİ	Export Guarantee and Insurance Corporation (EGAP)
DANİMARKA	Eksport Kredit Fonden (EKF)
FİNLANDİYA	Finnvera plc (FINNVERA)
FRANSA	Compagnie Française d'Assurance pour le Commerce Extérieur (COFACE)
ALMANYA	Hermes Kreditversicherungs-Aktiengesellschaft (HERMES)
YUNANİSTAN	Export Credit Insurance Organisation(ECIO)
MACARİSTAN	Hungarian Export Credit Insurance Ltd. (MEHIB) Eximbank
İTALYA	Istituto per i Servizi Assicurativi del Credito all'Esportazione (SACE)
JAPONYA	Nippon Export and Investment Insurance (NEXI) Japan Bank for International Cooperation(JBIC)
GÜNEY KORE	Korea Export Insurance Corporation (KEIC) , Korea EXIM Bank
LÜKSEMBURG	Office du Ducroire (ODL)
MEKSİKA	Banco National de Comercio Exterior, SNC (Bancomext)
HOLLANDA	Nederlandsche Credietverzekering Maatschappij (NCM)
NORVEÇ	Garanti-Instituttet for Eksportkreditt (GIEK)
POLONYA	Export Credit Insurance Corporation (KUKE)
PORTEKİZ	Companhia de Seguro de Créditos, S.A. (COSEC)
İSPANYA	Compania Espanola de Seguros de Credito a la Exportacion, S.A. (CESCE)
İSVEÇ	Exportkreditnämnden (EKN)
İSVİÇRE	Geschäftsstelle für die Exportrisikogarantie (ERG)
TÜRKİYE	Export Credit Bank of Turkey (Türk Eximbank)
İNGİLTERE	Export Credits Guarantee Department (ECGD )
A.B.D.	Export-Import Bank of the United States (Eximbank)

(Kaynak : <http://www.garanti.com.tr/ticari/t-dis.html>)

(Kaynak : OECD, 2002)

Bu kredilerin limitleri genellikle işlem bazında belirlenmekte olup, kredilendirilen kısım ibrazda ödemeli (at sight) akreditif ve/veya harici garanti tahtında kullanılmaktadır.

Bu kredilerden en yaygın olarak kullanılan ve bilinen Hermes garantisi kapsamında Alman Bankalarından Commerzbank Bayerische Hypo-und Vereinsbank ve Baden Württembergische Bank tarafından sağlanan kredilerdir.

Bu ve diğer kredilerin işleyişi birbirleriyle hemen hemen aynı esaslara sahiptir. Kredinin işleyişi şu şekildedir:

- İhracatçı veya bankası Hermes'ten gerekli sigortayı temin eder.
- İhracatçı ve ithalatçı aralarında satış sözleşmesi imzalarlar.
- İthalatçının bankası satış kontratında belirtilen tutarın % 85'i oranında ithalatçıya Harici Garanti Kredisi tesis eder. Kredi koşullarına göre gerekli teminatları alır ve Genel Kredi Sözleşmesi imzalanır.

- İhracatçı krediyi kullanıracak bankaya yada ithalatçı bankasına krediyi kullanıracak banka ile anlaşma imzalanması için başvurur.

- İthalatçı, ithalatçının bankası ve ihracatçının bankası arasında anlaşma imzalanır.

- İthalatçı kontrat tutarının % 15'ini peşin öder.

- İhracatçının bankasına yönetim komisyonu ödenir.

- Hermes primi kontrat tutarına eklenerek kredilendirilmemiş ise Hermes primi ödenir.

Ayrıca,

- İthalatla ilgili ibrazda ödemeli akreditif açılır.

- Harici Garanti ihracatçının bankasına gönderilir.

- İhracatçı yüklemeyi yapar ve vesaiki bankasına ibraz ederek bedelini tahsil eder.

- Kredinin geri ödemesi imzalanan anlaşma şartlarına göre ithalatçı tarafından bankası aracılığıyla ihracatçının bankasına yapılır.

#### **4.4. Türk Eximbank Kaynaklı Krediler**

Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş. Türk Eximbank, 31 Mart 1987 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 3332 sayılı Kanun'un verdiği yetkiye istinaden 21

Ağustos 1987 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 87/11914 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuştur (<http://www.eximbank.gov.tr>, 08.02.2002).

Türk Eximbank'ın temel amacı; ihracatın geliştirilmesi, ihraç edilen mal ve hizmetlerin çeşitlendirilmesi, ihraç mallarına yeni pazarlar kazandırılması, ihracatçıların uluslararası ticarete paylarının artırılması ve girişimlerinde gerekli desteğin sağlanması, ihracatçılar ile yurt dışında faaliyet gösteren müteahhitler ve yatırımcılara uluslararası piyasalarda rekabet gücü ve güvence kazandırılması, yurt dışında yapılacak yatırımlar ile ihracat maksadına yönelik yatırım malları üretim ve satışının desteklenerek teşvik edilmesidir.

Türkiye'de ihracatın kurumsallaşmış tek asli teşvik unsuru olan Türk Eximbank, bu amaca yönelik olarak ihracatçıları, ihracata yönelik üretim yapan imalatçıları ve yurt dışında faaliyet gösteren müteahhit ve girişimcileri kısa, orta ve uzun vadeli nakdi ve gayrinakdi kredi, sigorta ve garanti programları ile desteklemektedir. Türk Eximbank'ın, gelişmiş birçok ülkenin resmi destekli ihracat kredi kuruluşlarından farklı olarak kredi, garanti ve sigorta işlemlerini aynı çatı altında toplamış olması, ihracatçı firmalara verilen hizmetlerde bir bütünlük oluşturulmasına imkan tanımaktadır.

#### **4.4.1. Özellikli Krediler**

##### **4.4.1.1. Özellikli İhracat Kredisi**

Özellikli İhracat Kredisi programı ile döviz kazandırıcı yurt dışı projelere ihracata hazırlık aşamasında orta vadeli finansman desteği sağlanarak imalatçı/ihracatçı firmaların uluslararası piyasalardaki rekabet güçlerinin artırılması ve yeni ürünlerle yeni pazarlara girilmesinin teşvik edilmesi amaçlanmaktadır.

Program kapsamında, Türkiye'de yerleşik ihracata yönelik mal üreten firmaların Türk Eximbank'ın mevcut kredi programları çerçevesinde kredilendirilemeyen ancak bankaca uygun bulunan projelerine orta vadeli finansman imkanı sağlanmaktadır.

Kredi; Türkiye’de yerleşik, gemi inşa alanında faaliyet gösteren firmalar ile yeni pazarlara yeni ürün ihracı gibi özellik arz eden ihracat projelerine destek sağlamak amacıyla, proje bazında belirlenen koşullarla kullanılmaktadır. Kredi vadesi ve faiz oranı proje bazında Türk Eximbank’ca belirlenir. Kredilendirme oranı proje bazında Türk Eximbank’ca belirlenir, ancak bu oran FOB ihracat taahhüdünün % 80’ini aşamaz. Krediye konu olan ve ihracı taahhüt edilen malın asgari % 50 yerli katkı oranını ihtiva etmesi gerekmektedir.

#### **4.4.1.2. Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı**

Gemi inşa ve ihraç edecek Türk firmalarının gemi inşa aşamasındaki finansman ihtiyaçlarının karşılanması, rekabet güçlerinin desteklenmesi, yurtdışındaki müşterileri ve kreditor kuruluşlar nezdindeki kredibilitelerinin artırılması hedeflenmektedir.

**Kredi:** Program kapsamında kullanılacak krediler ile alıcı firma ile imzalanmış belli bir kontrat kapsamında, gemi inşa/ihraç edecek Türk firmalarının gemi inşa aşamasındaki harcamaları proje bazında finanse edilir.

**Teminat Mektubu:** Program kapsamında düzenlenecek teminat mektupları ile geminin finansmanı amacıyla inşa süresince alıcı firma, alıcının bankası/finansma Kurum ta afından yapılacak avans niteliğindeki ödemeler ve bunlara ilişkin doğabilecek faizler, Proje konusu gemide kullanılacak makina ve ekipmanları vadeli ithalatı ile vadeli yurtiçi tedarik işlemlerine ilişkin ödeme yükümlülükleri,

Teminat mektubuna konu olan gemi projesi Türk Eximbank’ca uygun bulunan ve Türkiye’de yerleşik, gemi inşa ve/veya ihracında deneyim sahibi olan firmalar yararlanır. Kullanılacak kredinin ve/veya düzenlenecek teminat mektubunun tutarı ve vadesi alıcı ve satıcı firmalar arasında imzalanan sözleşme hükümleri dikkate alınarak proje bazında Türk Eximbank tarafından belirlenir. Ancak, kullanılacak kredinin/düzenlenecek teminat mektubunun tutarı gemi kontrat bedelinin azami %85’idir.

Kullanılacak kredinin/düzenlenecek teminat mektubunun vadesi; İhracat, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetlerde

Vergi, Resim ve Harç İstisnası Hakkındaki Karar ve bu karara ilişkin tebliğlerde yer alan hükümler dahilinde azami 24 ay'dır. İlgili mevzuat çerçevesindeki mücbir sebep halleri ayrıca değerlendirilir.

Proje konusu gemiye firma özkaynak katkısının sağlanmasını teminen, proje genelinde gemi kontrat bedelinin en az %15'ine tekabül edecek tutarda harcamanın firma özkaynaklarından yapılması ve proje konusu geminin yerli katkı oranı ya da katma değer oranının asgari %25 olması hususları aranacaktır. Türk Eximbank tarafından kabul edilen teminatlar;

- Süresiz veya proje süresi ile uyumlu kesin banka teminat mektubu ya da
- Devlet İç/Dış Borçlanma Senedi,
- Teminat mektubuna konu inşa edilen geminin, omurga tescilini takiben 1.derece ve 1.sıradan Türk Eximbank'a ipotek edilmesi.

İhracat taahhüdünün, krediye ve/veya teminat mektubuna konu olan gemi ihracı ile kapatılması zorunludur. İhracat taahhüdünün kredinin orijinal vadesi/ teminat mektubunun orijinal vadesi içerisinde gerçekleştirilmesi esastır. Fiili ihracat tarihi olarak; GB'nin arka yüzünde kayıtlı "malların yurtdışı edildiğine ilişkin tarih" veya A hanesinde kayıtlı tarihten hangisi firma lehine ise o tarih esas alınır. Gerçekleşmenin tesbitinde FOB ihracat değeri esas alınır.

İhracat taahhüdünün kısmen veya tamamen yerine getirilememesi halinde;

- Kredi faiz oranı, 2 katına yükseltilecek bulunan cezai faiz oranı üzerinden hesaplanacak faiz tutarı ile kredi kullanıcısı firmadan daha önce tahsil edilmiş bulunan faiz tutarı arasındaki fark tahsil edilir.
- Nakdi kredi faizi / tahsil edilen garanti komisyonları üzerinden hesaplanacak Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi, Gider Vergisi Kanunu'na göre Bankamızca ödenir ve aynen firmaya yansıtılır.
- Taahhüdün kısmen veya tamamen gerçekleştirilmemesinden dolayı, başlangıçta istisna edilmiş olan vergi, resim, harç ve damga vergisi ile ilgili yükümlülükler, muafiyetin kalktığı kendisine bildirilen ilgili vergi dairesince 6183 sayılı Kanuna göre tahsil edilir.



- Kaynak Kullanımını Destekleme Fonu'na ilişkin yükümlülükler için ilgili Karar, Tebliğ ve Genelge hükümleri uyarınca işlem yapılır.

[http://www.eximbank.gov.tr/html\\_files/MENU-2.htm](http://www.eximbank.gov.tr/html_files/MENU-2.htm)

#### **4.4.2. Döviz Kazandırıcı Hizmetler Kapsamında Kullanılan Krediler**

##### **4.4.2.1. Uluslararası Nakliyat Pazarlama Kredisi (Denizyolu)**

Kredinin amacı uluslararası denizyolu nakliyat firmalarının finansman ihtiyaçlarının karşılanarak rekabet güçlerinin artırılması ve bu yolla ülkenin döviz kaynaklarının zenginleştirilmesidir.

Navlun girişleri bazında geçmiş takvim yılı ihracat performansı 1.000.000.- ABD Doları üzerinde olan, Vergi Resim Harç İstisnası Belgesi bulunan, Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı ve Türkiye'de yerleşik uluslararası denizyolu nakliyat firmaları bu krediden faydalanabilir.

Kredi borçlusı firmaların vergi, resim ve harç istisnasından yararlanabilmeleri için T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından verilen VRHİB sahibi olmaları gerekmektedir. Firma limiti geçmiş takvim yılı bazında gerçekleştirilen navlun girdisinin % 10'u ile sınırlı olup, her halde kredi riski 500.000.- ABD Doları karşılığını aşamaz.

Başvuruda bulunan firmaların, bir önceki takvim yılı itibariyle, navlun bedellerine ilişkin faturaları bazında yurda en az 1.000.000.- ABD Doları ya da muadili döviz tutarında navlun girdisi sağladıklarını belgelemeleri gerekmektedir. Firma limitini aşmamak kaydıyla kredi süresi içinde gerçekleştirilecek navlun hizmetinin % 100'ü kredilendirilir.

Kredi TL ve döviz olarak kullanılacak olup, döviz kredisi başvuruları Amerikan Doları, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve EURO cinsinden yapılabilir. Kredi vadesi, Vergi Resim Harç İstisnası Belgesi süresi ile sınırlı kalmak kaydıyla azami 180 gündür. (Türk Eximbank, 2002)

### **4.4.3. Kısa Vadeli İhracat Kredileri**

#### **4.4.3.1. Performans Kredileri**

Dış Ticaret Şirketleri (DTSS-SDTŞ) statüsünde olmayan imalatçı-ihracatçı veya ihracata yönelik mal üreten imalatçı vasfını haiz firmaların finansman ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ile doğrudan kullanılan Performans Döviz Kredisi'nin Türk Lirası seçeneği olan bir programdır.

Firma limiti, Türk Lirası ve döviz kredilerinin toplamı olmak üzere azami 10.000.000,- ABD Doları olup, Türk Lirası limiti 1,5 trilyon TL ile sınırlıdır. Bu tutarlar, firma performansı ile bağlantılı ve nispi olarak Türk Eximbank tarafından belirlenecektir FOB ihracat taahhüdünün % 100'ü kredilendirilmektedir. Kredinin vadesi azami 180 gündür.

#### **4.4.3.2. Sevk Öncesi İhracat Kredileri**

Sevk Öncesi İhracat Kredileri, bütün sektörleri kapsayan ve ihracatçıların imalat aşamasından başlanarak desteklenmesi amacıyla kullanılan kısa vadeli kredilerdir. Söz konusu kredilerde, firma ve ihracat riski aracı banka tarafından üstlenilmektedir. Bu nedenle, kredinin geri ödenmesinde sorun yaşanmamaktadır. Bu sistemin en önemli fonksiyonu ise, çok sayıda firmaya yönelik kredi işleminin yürütülebilmesine imkan sağlamasıdır.

Krediyi Sektörel Dış Ticaret Şirketleri (SDTŞ), imalatçılar, imalatçı-ihracatçılar ve ihracatçı firmalar kullanabilir. Kredi, Türk menşeli malların serbest dövizle, kesin olarak ihracı taahhüdü karşılığında kullanılmak üzere aracı bankalara tahsis edilir.

Firma limiti Türk Lirası ve döviz kredilerinin toplamı olmak üzere azami 10,000,000.- ABD Doları olup, bu tutarlar, firma performansı ile bağlantılı ve nispi olarak Türk EXIMBANK tarafından belirlenir. Kredi tutarı, FOB ihracat taahhüdünün % 100'ünün TCMB Döviz Alış Kuru üzerinden hesaplanan TL karşılığıdır. Kredinin vadesi azami 180 gündür. (OECD, 2002)

#### 4.5. Dünya Bankası Kaynaklı İhracatı Geliştirme Kredisi

Türk Eximbank, ihracat sektöründe faaliyet gösteren imalatçı firmaların kısa/orta vadeli işletme sermayesi ve ihracat amaçlı yatırımlarını destekleyerek rekabet güçlerinin artırılması ve kalıcı ihracat artışının sağlanmasına katkıda bulunmak amacı ile Dünya Bankası ile 2 Ağustos 1999 tarihinde imzalanan Anlaşma kapsamında yaklaşık 250 milyon ABD Doları tutarında "İhracat Finansmanı Aracılık Kredisi" sağlamıştır.

Söz konusu tutarın, 100 milyon ABD Doları tutarındaki kısmı Anlaşma tarihinden itibaren, bakiye 150 milyon ABD Doları tutarındaki kısmı ise bankacılık sektöründe yeni düzenlemelerin Dünya Bankası'nca onaylanması sonucunda Şubat 2001 itibariyle kullanıma açılmıştır.

Kredi, Dünya Bankası tarafından belirlenen bankalar aracılığıyla kullanılmakta olup, aracı bankalara açılan kredinin vadesi 3 yıl ödemesiz dönem olmak üzere toplam 5 yıldır. 1999 yıl sonu itibari ile LIBOR+% 5 olarak belirlenen aracı bankalara uygulanan faiz oranı, 2000 yılı içerisinde LIBOR+% 1.5'e düşürülmüştür. Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizleri sonrasında; tahsis edilerek kullanımı tamamlanmış ve/veya devam etmekte olan krediler için söz konusu faiz oranı değiştirilmemekle birlikte, Nisan 2001 sonrasında açılan krediler için faiz oranı LIBOR+% 2.5'e yükseltilmiştir. 24/12/2001 tarihi itibariyle faiz oranı LIBOR+% 2 olarak yeniden belirlenmiştir.

Krediden yararlanabilecek bir firma için üst limit 10 milyon ABD Doları'dır. Firmalara uygulanacak faiz oranı ve vade bankalar tarafından serbestçe belirlenecektir. Kredi kullanıcısı firmanın ;

- Borç/Özkaynak Oranının azami 80/20 veya istisnai bazda Dünya Bankası'nın ön onayının alınması kaydıyla azami 85/15 ([http://www.eximbank.gov.tr/html\\_files/MENU-2.htm](http://www.eximbank.gov.tr/html_files/MENU-2.htm), 08.02.2002),  
Borç/Özkaynak Oranı = (A+B)/C  
A : Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar Toplamı  
B : Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar Toplamı  
C : Özkaynaklar

- Borç Servisi Karşılama Oranının 1.3/1 olması gerekmektedir ([http://www.eximbank.gov.tr/html\\_files/MENU-2.htm](http://www.eximbank.gov.tr/html_files/MENU-2.htm), 08.02.2002).

$$\text{Borç Servisi Karşılama Oranı} = (D+E+F)/(F+G)$$

D : Dönem Net Karı

E : Dönem Amortismanı

F : Dönem Finansman Giderleri Toplamı

G : Mali Borçlar Toplamı

Destekleme oranı, ithalatın ve fabrika çıkışlı yerel harcamaların % 100'ü, diğer yerel harcamaların % 85'idir. Desteklenecek ihracat ve yatırım projelerinin,

- Ülkemiz çevre mevzuatına uyumlu, Dünya Bankası çevre kurallarına paralel,
- Dünya Bankası satınalma/ihale usul ve esaslarına uyumlu olması şartı aranır ([http://www.eximbank.gov.tr/html\\_files/MENU-2.htm](http://www.eximbank.gov.tr/html_files/MENU-2.htm)).

#### **4.6. Avrupa Yatırım Bankası Kaynaklı Krediler**

“.....Sermaye piyasalarından sağlanan ödünç fonlarla Topluluğun ve Avrupa bütünleşmesinin dengeli gelişimini teşvik etmeye yönelik yatırımları kolaylaştırmak amacıyla 1958 yılında kurulan Avrupa Yatırım Bankası, Topluluk politikalarının desteklenmesine aktif biçimde katılır. Ayrıca, üçüncü ülkelerle (Afrika, Karayipler ve Pasifik ülkeleri, Akdeniz havzasındaki ülkeler ve Doğu ve Orta Avrupa ülkeleri) işbirliği politikalarına katkıda bulunur (Avrupa Komisyonu, 1995; 41).....”

AYB, bölgesel gelişmeyi öncelikli olarak destekleyen yatırımları finanse eder. Avrupa iletişim ağlarının güçlendirilmesine, çevrenin korunmasına ve sanayi hayat bağlamının ve rekabet gücünün korunmasına düzenli olarak katkıda bulunur.

AYB, sanayi rekabet gücünü artırmak ve Topluluk düzeyinde bütünleşmesini teşvik etmek amacıyla büyük ölçekli yatırımları münferit kredilerle, özellikle KOBİ'ler tarafından yapılan yatırımlar olmak üzere daha küçük ölçekli yatırımları ise global kredileriyle dolaylı biçimde finanse eder.

#### 4.6.1. Avrupa Yatırım Bankası'nın Global Kredileri

Global krediler, ulusal, bölgesel ve hatta yerel düzeyde faaliyet gösteren mali araçlar yoluyla sağlanır ve Banka'nın ekonomik, teknik ve mali ölçütlerine uygun olarak Banka'nın onayıyla kullanılır. Yerel gerçekliğe yakın olan bu desantralize yöntem, AYB'nin yönetim verimliliği nedeniyle münferit kredilerle finanse edemeyeceği ve esas olarak KOBİ'ler tarafından yapılan küçük ve orta ölçekli yatırımları desteklemesine olanak verir. AYB halen yüzü aşkın ortak, mali kurum ve ticari banka ile işbirliği yapmaktadır (Avrupa Komisyonu, 1995; 41).

Global kredilerin uygulama alanı, Topluluk politikalarının gereksinimlerinin gelişmesine ve çeşitlenmesine uyarlanmak amacıyla gittikçe genişletilmiştir. Genellikle Topluluğun çeşitli politika hedeflerine denk düşen bu krediler aşağıdaki konularla ilgilidir:

- KOBİ'lerin sanayi, hizmetler (özellikle turizm) ve tarım alanındaki yatırımları;
- Bölgesel gelişme, çevre koruması, enerji ve ulaştırma alanlarındaki Topluluk hedeflerine katkıda bulunan küçük ölçekli altyapılar.

#### 4.6.2. Avrupa Yatırım Bankası KOBİ Kredileri

".....Kredi yurdumuzdaki özel sektöre ait küçük ve orta ölçekli işletmelerin (KOBİ) imalat, tarıma dayalı sanayi, turizm sektörü ve kojenerasyon yatırımları ile ilgili harcamaların finansmanında kullanılmaktadır.

- En son bilançolarındaki net sabit kıymetleri 75 milyon Euro eşdeğerini aşmayan ve çalıştırdıkları personel sayısı 500 kişiden az olan firmalar, bu kredinin kullanımı açısından KOBİ olarak kabul edilmektedir.
- Krediden faydalanacak projelerin sabit yatırım tutarı en az 500.000 Euro ve en fazla 20.000.000 Euro olabilir.
- Bu fondan bir projeye tahsis edilecek kredi tutarı, toplam yatırım tutarının % 50'sini aşamaz.
- Yatırım kredilerinin vadesi, 2 yıla kadar ödemesiz dönem dahil 7 yıldır.
- Krediler Euro olarak tahsis edilmektedir. Kredinin faizi değişken olup, şu andaki verilere göre maliyeti % 7 civarındadır.
- Komisyon giderleri müşteriye aittir (<http://www.syb.com.tr>)......"

#### **4.6.3. Avrupa Yatırım Bankası Deprem Kredisi**

“.....AYB 1999 yılı depremlerinin sanayide yol açtığı hasarların giderilmesine yardım amacıyla Türkiye'ye 150 milyon euro tutarında kredi kullandırmayı planlamaktadır. Bu kredinin 75 milyon euro tutarındaki bölümünün sözleşmesi imzalanmıştır.

AYB deprem kredisi depremden fiziki hasar görmüş ve zarar gören tesisleri Kocaeli, Sakarya, Yalova, Bolu ve Düzce illerinde yer alan kuruluşlara kullanılacaktır. Depremden fiziki olarak zarar görmüş olmak ve zarar gören tesislerin yukarıda belirtilen illerde yer alması krediden yararlanmak için ön koşuldur. Depremden fiziki hasar görmemiş kuruluşların krediden yararlanmaları söz konusu değildir. Kredi ile depremden direkt zarar gören firmaların "yerine koyma" (replacement), "rehabilitasyon" ve "yeniden inşa" (reconstruction) yatırım harcamaları finanse edilecektir. Bu yatırımların modernizasyon veya tevsi unsuru içeren bölümleri de kredi kapsamına alınabilecektir.

Krediden bir firmaya tahsis edilebilecek azami tutar 5 milyon, asgari tutar ise 20 bin eurodur. Kredi ile firmaların gerçekleştirdikleri yatırım tutarının azami % 50'si finanse edilebilecektir. Kredinin vadesi 3 yıl anapara ödemesiz dönem dahil olmak üzere 7 yıldır. Kredinin para birimi eurodur. AYB kredisinin finansal kiralama şeklinde de kullanılması mümkündür (<http://www.tskb.com.tr>).....”

#### **4.7 İslami Kalkınma Bankası (İKB) Kaynaklı Krediler**

##### **4.7.1. İslami Kalkınma Bankası İhracatın Finansmanı Fonu**

İslam Kalkınma Bankası (İKB) ile Türk Eximbank arasında 1988 yılında imzalanmış olan anlaşma uyarınca, İKB bünyesindeki finansman programlarından İhracatın Finansmanı Fonu'na (Export Financing Scheme – EFS) Türk Eximbank aracılık etmektedir. Söz konusu fon, alıcı kredisi niteliğinde olup, program kapsamında İslam Konferansı Teşkilatı üyesi ülkelerde (bkz. Ek 3) mukim ithalatçılara ve ayrıca yeni uygulamayla OECD üyesi ülkelerde (bkz. Ek 2) yerleşik ithalatçılara, Türkiye'den kredili olarak vadeli ithalat yapma imkanı tanınmaktadır.

#### 4.7.1.1. İKB Limit Kapsamındaki İşlemler

Türk Eximbank anılan program kapsamında yürütmekte olduğu aracılık faaliyetlerinin yanısıra, İKB'ndan temin etmiş olduğu 19,2 milyon İslam Dinarı (yaklaşık 24,4 milyon ABD Doları) tutarındaki limit çerçevesinde; ithalatçı riskini doğrudan üstlenmek suretiyle de İslam ülkesi ve OECD üyesi olmayan ülkelere yönelik ihracata da finansman desteği sağlamaktadır. Söz konusu program kapsamında, ithalatçı ülke riski Türk EXIMBANK tarafından üstlenilmekte olup, ihracat bedelinin ödenmesine ilişkin fon ihtiyacı İKB tarafından sağlanmaktadır.

İslam Konferansı Teşkilatı (İKT) üyesi ülkelerle OECD üyesi olmak kaydıyla İslam ülkesi olmayan ülkelerde mukim ithalatçılara Türkiye'den yapacakları ithalat işlemleri için orta vadeli finansman imkanı sağlayarak, ihracatın desteklenmesidir.

Yerli katkı (Türkiye katkısı) oranı malın FOB değerinin en az % 30'u olan ürünlerin İKT üyesi ülkelere ve/veya OECD üyesi ülkelere ihracatını gerçekleştiren ihracatçılar krediden yararlandırılır. İKT üyesi diğer bir ülkede üretilmiş girdiler de yerli katkı olarak kabul edilmektedir.

Dış alıcıya tanınan vade:

- Hammadde ve aramaları için 36 ay,
- Yatırım malları için 60 aydır. (Bu vade üretimi özellik arzeden mallar için 120 aya kadar uzayabilmektedir.)

İKB tarafından finanse edilen tutar;

- 3 milyon İslam Dinarı'na kadar olan işlemlerde ihracat tutarının % 100'ü
- 3 milyon İslam Dinarı'nı aşan işlemlerde ise azami % 80' idir ([http://www.eximbank.gov.tr/html\\_files/MENU-2.htm](http://www.eximbank.gov.tr/html_files/MENU-2.htm)).

#### 4.8. Kamu Kaynaklı Krediler

Gemi işletmelerinin diğer bir dış finansman kaynağı ise devletin sağladığı ucuz kredilerdir. Türkiye'de devletin sağladığı ucuz krediler aslında sanıldığı kadar Türk denizciliğine istenilen düzeyde destek verebilecek seviyeye ulaşmış krediler değildir. Bu krediler:

1. Maliye Bakanlığı kaynaklı GİSAT fonundan açılan krediler
2. Yatırımları ve Döviz Kazandırıcı Hizmetleri Teşvik fonundan açılan kredilerden oluşur.

##### 4.8.1. Merkez Bankası Reeskont Kredileri

Deniz kredilerinden olan gemi yapımı, onarımı, yenileme ve modernizasyonu, işletilmesi ile yurt dışından gemi satın alınması konuları teşvikler içinde yer aldığı için reeskont kredilerine tabi tutulurlardı.

Merkez Bankası bankaların bankası olma özelliğinden dolayı bankaların mevduatlarını kabul eder veya onlara ödünç para verebilir. Merkez Bankasının ödünç para vermesinde uyguladığı faize reeskont oranı denir. Merkez Bankası bu borcu Hazine bonosu, Hazine kefaletine haiz bono, Devlet tahvili, Menkul kıymetler borsasında kayıtlı tahvil, vb. kağıtlar karşılığı verir. Diğer bir deyişle bu olay adı geçen kağıdın reeskonta tabi tutulması olarak yorumlanabilir. Merkez Bankasının bu reeskont işlemiyle piyasa üzerinde üç yönlü etkinlik sağlayabilir. Bunlar:

- 1) Borç vermeyi kabul veya red edebilir. Böylece kredi tavanını belirler.
- 2) Krediler üzerine uygulanacak reeskont oranını belirler. (Tercihli sektörlerle ait, örneğin gemi işletmelerinin, karşılıklı olarak verilen menkul kıymetlere karşılık daha düşük bir reeskont oranı belirleyebilir).
- 3) Kabul edilebilir menkul kıymetleri belirleyebilir. Böylece bankaların sektörler arası kredi dağılımını etkileyebilir.

Gemi işletmeleri için gemi onarımı ve yenilenmesine ilişkin projelerde 2 yıl geri ödemesiz en çok 5 yıl, diğer projelerde ise 3 yıl geri ödemesiz 8 yıl vadeli olan bu reeskont kredileri gemi işletmelerinin net kârları ve amortismanları üzerinden



alınır. Aksi takdirde, teminat mektuplarının, maddi sabit değerlerin (arsa, bina, gemiler, vb.) teminat olarak gösterilmesi istenir. Merkez Bankasının uyguladığı reeskont haddi sabit yatırım tutarı üzerinden;

- Gemi inşaaası, onarım, yenilenmesi ve her türlü gemi yatırımları ile ithal edilen Ro/Ro gemiler için % 70,
- Yurt dışından özel maksatlı ve özel yapılı gemi ithali projeleri için % 60,
- Diğer projeler için en çok % 50'idi.

Merkez Bankası'nın bu fonu şu an işler halde değildir.

#### **4.8.2. Maliye Bakanlığı Kaynaklı GİSAT Fonu**

Deniz ticaretini geliştirmek için oluşturulan bu fon daha çok yurt içi gemi inşaaası, onarımı, tamamlanması, işletilmesi, tersane kurulması ve yurt dışından gemi satın alınması konularında kullanılan uzun vadeli bir kredi türüdür.

Ancak bu fona kaynak aktarılmadığı için işlerliğini yitirmiştir.

#### **4.8.3. Yatırımları Teşvik Fonu Kaynaklı Kredi**

##### **4.8.3.1. Yatırımları Teşvik Fonu'ndan Kredi Tahsisi**

Araştırma - geliştirme yatırımları, teknopark yatırımları, teknoparklarda yapılacak yatırımlar, çevre korumaya yönelik yatırımlar, Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu veya TÜBİTAK tarafından belirlenen öncelikli teknoloji alanındaki yatırımlar ile KOBİ yatırımlarına Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde Fon'dan kredi tahsisi yapılarak kullanılan, uzun vadeli yatırım kredileridir. Bu kredinin tersane (gemi inşa, onarım ve bakım tesisleri) yatırımlarında kullanılabilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı'ndan uygun görüş alınması gerekmektedir (Resmi Gazete (b), 2001; 24322).

Kredi gemi işletmeleri için yeni gemi yatırımlarında belirtilen sabit yatırım tutarının % 50'si şeklinde uygulanır. Bu fon kapsamında tahsis edilecek krediler, 3 yılı ödemesiz toplam 6 yıl vadeli, ödemesiz dönem sonundan başlamak üzere altışar aylık eşit taksitler halinde geri ödenir. Kullanılacak kredinin faiz oranı %15'dir. Yatırımları Teşvik Fonu Kaynaklı Kredi anonim şirket statüsündeki firmalar için

Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., diğer firmalar için ise Türkiye Halk Bankası A.O. , aracılığıyla kullanılmaktadır.

Teşvik Belgesi kapsamındaki yatırımların finansmanında uygulanabilecek asgari özkaynak oranları;

Normal yörelerde ve gelişmiş yörelerde yapılacak yatırımlarda	% 40
Kalkınmada öncelikli yörelerde yapılacak yatırımlarda	% 20
Ro-ro taşımacılığı yatırımlarında	% 20
Gemi ithali yatırımlarında	% 10

Teşvik belgesi kapsamında dış kredi, döviz kredisi veya Fon kaynaklı kredi dahil olmak üzere iç kredi ile birlikte dış kredi veya döviz kredisi kullanılması halinde,

Tersane, gemi inşa ve yat inşa yatırımları ile finansal kiralama şirketlerinin yapacakları kiralama yatırımlarında yabancı kaynak oranı % 100'e kadar çıkabilir (<http://www.hazine.gov.tr/mevzuat/tm100.htm>).

#### **4.8.3.2. Yatırımları Teşvik Fonu'nun Gelirleri**

- a) Kaynak Kullanımını Destekleme Fonu gelirlerinin tamamı,
- b) Tütün Fonu gelirlerinin %25'i,
- c) Gerektiğinde Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu ve diğer fonlardan yapılacak aktarmalar,
- d) Fon'dan tahsis edilen kredilerin anapara, taksit ve faiz geri ödemeleri,
- e) Yatırımlarda devlet yardımları ile ilgili mevzuata aykırı davranılması nedeniyle yatırımcılardan tahsil edilen tutarlar ve Fon kaynaklı kredinin öngörülen şekilde kullanılmaması sonucu geri alınan anapara ve cezai faizleri,
- f) Dahilde İşleme Rejimine aykırı davranılması sonucunda irat kaydedilen teminatlar,
- g) Yatırımlarda devlet yardımları ile ilgili mevzuat çerçevesinde ödenmesi gereken teminatlar ve dahilde işleme rejimine göre yapılan tahsilatlar,
- h) İthalat Rejimi Kararı çerçevesinde irat kaydedilen teminatların tamamı tarafından oluşturulmaktadır.

#### **4.9. SENDİKASYON KREDİLERİ**

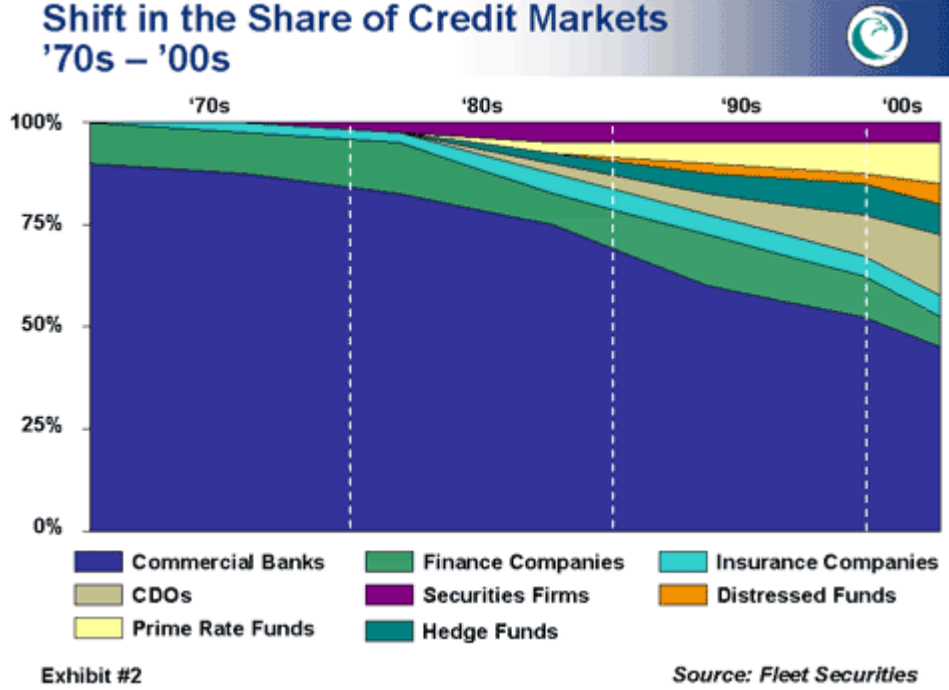
Bir grup finansal kuruluşun ortak şartlarla bir tek borçluya finansman sağlamasına sendikasyon adı verilmektedir. Sendikasyon kredileri geleneksel olarak bir referans ya da endeks faiz oranı üzerine konulan bir ek faiz (spread) ile fiyatlandırılırlar. Vade genellikle 1 yıl ve üzeri olup, en düşük meblağ 10 milyon Amerikan doları civarındadır (<http://www.ganz-recht.de/stlehre/Ausland/fin15.htm>, 06.03.2002).

##### **4.9.1. Sendikasyon Kredilerinin Gelişimi**

İlk konsorsiyum kredileri Orta Çağa kadar uzanırken, 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başlarında Londra'daki tacir bankalar (merchant bank) müşterilerine düzenledikleri büyük krediler için sendikasyon tekniğini kullanmışlardır. Modern sendikasyonun doğuşu, 2. Dünya Savaşı sonrası dönemde Amerika'daki tacir bankaların kurumsal müşterilerine karşı orta vadeli taahhütler altına girmesiyle başlar. Benzer şekilde Avrupa'daki sendikasyon kredileri piyasası da orta vadeli kredilerin finansman sorununu çözümlenerek gelişme göstermiştir. (Rhodes, 1996) 2. Dünya Savaşı sonrasında ABD'de sendikasyon teşvikindeki önemli etkenlerden biri de, vergilemede, şirketlerin sabit yatırımlara hızlandırılmış amortisman uygulamalarının kabulüdür. Böylece şirketler, ülkedeki yüksek büyüme oranlarına uyması amacıyla hazırlanmış olan sabit yatırım programlarına girişirler. Ancak, bu yatırımlar için gerekli orta ve uzun vadeli finansman gereksinimi, bir kredi verenin normalde sağlayabileceği tutarın üzerine çıkınca, bir kaç banka bu tutarı ortak bir kredi dokümantasyonu ve bir aracı kullanarak kendi aralarında bölüşürler.

Böyle bir bankacılık hizmetinin karşılığında ve krediye bir üst yönetimin sağlanması için kredite uygun bir kazanç getirmesi gerekir. Bu nedenle Avrupa'da, özellikle Londra'da Eurodolar mevduat piyasasının olağanüstü büyümesinin de etkisiyle sendikasyon hizmetine karşılık komisyon alınmaya başlanmıştır. Avrupa'da Euro piyasadaki birçok yenilik gibi uluslararası sendikasyon kredileri de, ilk önceleri kuruluşlardan ziyade güçlü kişilerin eliyle kuralsız ve deneysel bir ürün olarak başlar. Bankers Trust'ın 1968 yılında Avusturya için düzenlediği 100 milyon dolar tutarındaki kredi, Avrupa piyasasını gerçekten etkileyen ilk Euro kredidir. Bundan iki yıl sonra İtalya'dan I.M.I. (Istituto Mobiliare Italiano)'nin sağladığı beş yıl vadeli 200

milyon dolarlık kredi, hükümetlerin ve kamu bankalarının ödemeler dengesi finansmanı için ticari bankalardan fon sağlamasına örnek olma açısından ilk sendikasyon kredisidir. (McDonald, 1983)



(Kaynak : <http://www.bofabusinesscapital.com/resources/capeyes/a10-02-124.html>)

#### Şekil 4 : 1970 – 2000 Yılları Arası Sendikasyon Kredileri Piyasasının Gelişimi

Şekil 4 'te Sendikasyon Piyasasına yön veren fonların 1970 – 2000 arası gelişimi görülmektedir ;

*Commercial Banks*, Ticari Bankalar

*Finance Companies*, Finans Kuruluşları

*Insurance Companies*, Sigorta Şirketleri

*Distressed Funds*, Hacizli fonlar

*Securities Funds*, Menkul değerler fonu

*CDO's* (Collateral debt obligations) maddi teminat yükümlülükleriyle oluşan fonlar

*Hedge Funds*, ABD'de riskli girişimlere yatırım yapmak için oluşturulan fonlar

*Primerate Funds*, İngiliz ve ABD bankalarının itibarlı müşterilerine ait özel faizli hesapların oluşturduğu fonlardır.

## Total Loan Syndication Volume Q2-'01 to Q2-'02

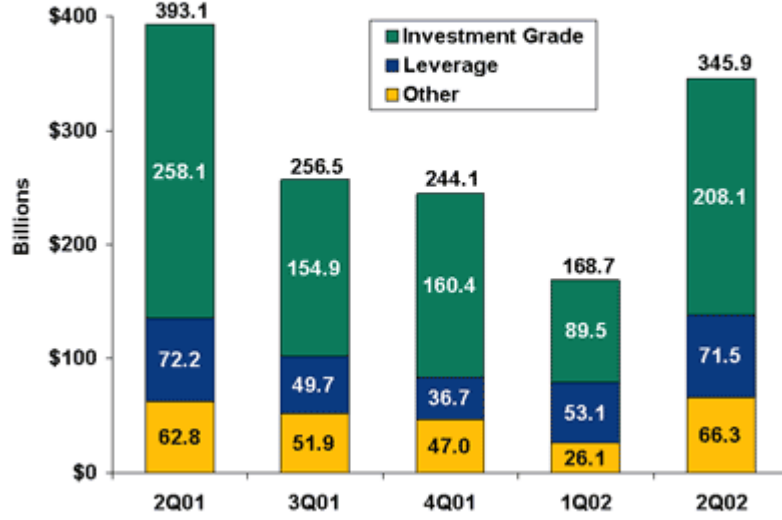


Exhibit #1

Source: Loan Pricing Corporation

(Kaynak : <http://www.bofabusinesscapital.com/resources/capeyes/a10-02-124.html>)

### Şekil 5 : 2001 – 2002 Yılları İlk Altı Aylık Sendikasyon Kredileri Hacmi

Sendikasyon kredileri 1980'li yıllara kadar çok popülerken, 1980'lerden sonra yerini varlığa dayalı menkul kıymet ihraç ürünlerine bırakmıştır. Ancak 90'lı yıllara gelindiğinde sendikasyon kredileri tekrar artan bir taleple karşılaşmıştır. Bu piyasayı tekrar canlandıranlar, geleneksel olarak bu kredilerin düzenleyicisi olan Amerikan, İsviçre ve Japon bankaları olmuştur. Bu bankalar kredinin faiz oranı yerine düzenleme komisyonu ve kredinin ikinci piyasada satışından kâr etmektedirler. 90'lı yıllarda sendikasyon kredileri arzı çok arttığından borçlular düşük maliyetlerde borçlanma olanağına kavuşmuşlardır. Bugün ise likiditede azalma ve fiyatlarda yükselme eğilimi görülmektedir. Bunda dünyada yaşanan mali sıkıntıların ve bankaların sermaye yeterliliğine daha dikkat eder duruma gelmelerinin etkisi vardır. İngiltere'deki bankacılar, sendikasyon kredilerinin LIBOR üzerinden en az 75 baz puan ile fonlandığında sermaye rasyolarının zedelenmediği görüşündedirler.

Kreditörlerin azalması ile birlikte sendikasyon düzenleyicilerinin payları artmıştır. Avrupa sendikasyon piyasasında ABD yatırım bankalarının daha aktif hale gelmesi de 90'lı yıllarda yaşanan bir gelişmedir. Kısacası günümüzde borçlu-kreditör ilişkisi tekrar gözden geçirilmekte, ikinci el piyasa aktivitesi önem kazanmakta ve sendikasyon kredileri daha geniş bir düzenleyici grup ve daha yüksek fiyatlama ile piyasaya çıkmaktadır.

#### **4.9.2. Sendikasyon Kredisinin Sağladığı Avantajlar**

Sendikasyon kredilerinin diğer ticari kredi çeşitlerine kıyasla sağladığı çeşitli avantajlar vardır. Borçlu açısından bakıldığında:

- 1) İlk avantaj kredinin miktarıdır. Borçlunun büyük miktarda krediye gereksinimi varsa, bunun hepsini tek bir bankadan sağlama olasılığı azdır.
- 2) Eğer gereksinim duyulan fon aynı amaç için kullanılacaksa, birden fazla kredi alıp bunları yönetmek borçlu için oldukça zor olacaktır. Bu nedenle borçlunun fon ihtiyacını tek bir kredide toplayabilmesi, yönetim kolaylığı sağlayacaktır.
- 3) Büyük miktardaki kredinin çok kısa bir sürede sağlanabilmesi borçlu için önemli bir avantajdır.
- 4) Borçlu için diğer bir avantaj ise, fonun belirli bir süre boyunca sağlanacağından emin olmasıdır. Borçlu, krediyi kullanarak gerçekleştirmeye başladığı faaliyetlerin yarım kalması tehlikesiyle karşı karşıya olmaz.
- 5) Sendikasyon yoluyla borçlu, kendisini tanımayan ve bu nedenle sendikasyon kredisindeki kadar düşük maliyete kredi vermeyecek bankalardan oluşan geniş bankalar topluluğuna ulaşır.
- 6) Borç verenlerin avantajlarını ise şöyle sıralayabiliriz:
- 7) Her banka, müşterisinin finansal olarak iyi durumda olmasına ve gelişmesine katkıda bulunmak ister. Çünkü müşteri kâr ettikçe bankayla daha çok çalışır. Böylece müşteri-banka ilişkileri güçlenir.
- 8) Banka, müşteri için sendikasyon kredisi düzenleyerek komisyon kazancı elde eder.
- 9) Banka, hem müşterisine krediyi sağlamış olur, hem de kredi riskini diğer kredi verenlerle paylaşır (Kalaycıoğlu, 1999; 26).

Özellikle belli başlı ticaret ve yatırım bankaları sendikasyon piyasasında aktif olarak çalışıp, kredileri bularak kaynak sağladıkları için ekstra ücret alırlar, çünkü sendikasyonlu kredi sağlamanın her zaman bir risk payı vardır. Örneğin; aracı banka kredinin tamamı için katılımcı bulamazsa, kredi sözleşmesine göre gerekli miktarı kendi kaynaklarından tamamlamakla yükümlüdür. Bu nedenle ve itibarlarını borçlu lehine kullandıkları için, sendikasyon düzenleyen bankalar yönetim (management), düzenleme (arrangement), taahhüt (underwriting) gibi adlar altında ayrıca komisyon ve ücret alırlar. Bu komisyonların bir kısmı, katılımcılara dağıtılmak için de kullanılır.

#### **4.9.3. Sendikasyon Kredisinin Temel Özellikleri**

Sendikasyon kredisi talebini etkileyen faktörleri ekonomik koşullar, borç finansmanı ihtiyacı, para talebi, döviz kuru dalgalanmaları ve farklı bir finansman çeşidinin tercihi olarak sayabiliriz. Öte yandan, sendikasyon kredilerinin arzı da bankaların durumu ve bunun borçlanma üzerindeki etkileri, kapitalizasyon oranları, bankaların belli başlı alıcılarla olan ilişkileri, risk faktörleri ve bankalararası rekabet koşullarına göre şekillenir. Bu faktörlerin birleşimi sonucunda sendikasyon anlaşmaları fiyatlandırılır, para kaynağı sağlanır ve borçlanma imkanları belirlenir. Sendikasyon kredilerinin temel özellikleri aşağıda sıralandığı gibidir:

**1- Kredinin Büyüklüğü:** Sendikasyon, borç vermekten doğan riskin dağıtıldığı bir tekniktir. Bu nedenle tek bir bankanın kendi portföyüne rahatça alabileceği kadar küçük miktarda krediler için uygun değildir. Eğer borçlu, bankadan kredi limitini aşan miktarda kredi talebinde bulunuyorsa ve bankanın kaybetmek istemediği bir müşterisi ise, banka bu krediye katılmaları için başka kuruluşlar arar. Az sayıda banka bu krediyi sağlayabiliyorsa bu bir Kulüp Kredisi olur. Çok sayıda bankanın katıldığı bir sendikasyon kredisinde ise katılımcı bankaların birbirinden farklı miktarlarla krediye katılması daha olasıdır ve katılım miktarlarının farkı, bankaların sendikasyondaki statülerinden anlaşılabilir. Örneğin: "lider banka", "yardımcı yönetici", "katılımcı" gibi isimler bu statüyü belirtir.

**2- Vade:** Sendikasyon kredileri genellikle orta ve uzun vadeli olurlar. Sendikasyon tekniğinin kısa vadeli krediler için uygulanmasındaki sınırlamanın

nedeni, sendikasyonun düzenlenmesinin zorluğu ve karmaşık bir süreç oluşudur. Kısa vadeli bir kredi için borçlu bu uğraşları karşılayacak maliyeti kabul etmeyebilir.

**3- Değişken Faiz:** Sendikasyon kredileri sabit faizden ziyade değişken faizle fiyatlandırılırlar. Bu fiyat, fonun kreditorlere maliyeti ve bunun üzerine ekleneni bir marjın toplamı olarak ifade edilir. En çok LIBOR gibi değişken faiz oranları kullanılır.

**4- Ortak Faiz Oranı:** Sendikasyon kredilerini birebir kredilerden ayıran özelliklerden biri, borçlunun kredi verenlere aynı faiz oranı üzerinden faiz ödemesidir. Ancak kredi birden fazla dilimden oluşuyorsa, her dilimin diğerinden farklı bir faiz oranı olabilir, ama yine de bir dilime katılmış bankalar aynı faiz oranına tabi olurlar.

**5- Sorumlulukların Ayrılığı:** Krediyeye katılan kreditorlerin her birinin sorumluluğu diğerinden ayrıdır, yani her bir kreditor kendi katılım payından sorumludur ve bir diğerinin taahhütünü yerine getirmek zorunda değildir.

**6- Dökümantasyon:** Ortak kredi dökümantasyonu, kreditorlerin borçluya verdikleri kredinin bütün hüküm ve koşullarını içermesi nedeniyle, sendikasyon kredilerinin temel özelliklerinden biridir.

**7- Açıklık:** Sendikasyon kredileri; hacimlerinin büyüklüğü, krediyeye katılan bankaların çokluğu ve dağılımı nedeniyle, borçlunun faaliyetlerini yürütmesini sağlayan fonun önemli bir kısmını oluşturur. Bunun sonucu olarak çoğu borçlu, kredinin piyasada bilinmesinden faydalanmak ister. Bir borçlu lehine özellikle iyi tanınan bankalardan oluşan bir konsorsiyum tarafından büyük miktarda bir sendikasyon kredisinin düzenlenmiş olması, o borçlunun itibarını artırır.

#### **4.9.4. Sendikasyon Kredisinde Taraflar ve Görevleri**

Diğer kredilerde olduğu gibi bir sendikasyon kredisinde de temel olarak borçlu ve kredi veren olarak iki taraf bulunur. Ancak, tek bir kredi veren yerine bu krediyeye sağlamak üzere bir araya gelmiş birden fazla kreditor vardır. Kreditorlerin bu grup içerisinde katılım paylarına göre değişik fonksiyonları olabilir. Sendikasyon



kredilerinde genellikle görülen roller şunlardır (<http://www.ganz-recht.de/stlehre/Ausland/finl5.htm>, 06.03.2002).

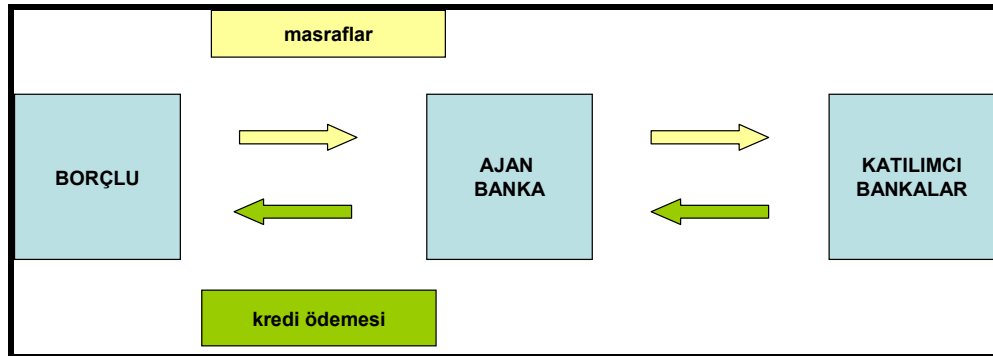
**Lider Yönetici / Düzenleyici :** Bunlar söz konusu kredi için sendikasyonu gerçekleştirmek üzere borçludan yetki alırlar. Borçlu hakkında bilgi kitapçığının hazırlanması, bankaların sendikasyona davet edilmesi, imza töreninin hazırlıkları, kredinin gerçekleştirildiğinin ilanı gibi görevlerin çoğunu yerine getirirler.

**Yükleniciler (Underwriters) :** Düzenleyici / önder bankanın içinde olduğu bir grup banka ve daha sonra diğer yöneticilere ve katılımcılara satmak üzere kredinin tamamını taahhüt ederler. Böylece ya az miktarda borç vermiş ya da hiç vermemiş olurlar.

**Yöneticiler:** En yüksek katılım miktarına sahiptirler. Bu kategoriye dahil olabilmek için bankaların sağlayacağı en alt katılım miktarı belirlenir.

**Yardımcı Yöneticiler:** Katılım miktarları yöneticilerinkinden daha azdır.

**Katılımcılar:** Krediyi underwrite eden bankalar, taahhütlerini bu gruptaki bankalara satarlar. Katılımcıların katılım payları oldukça düşüktür.

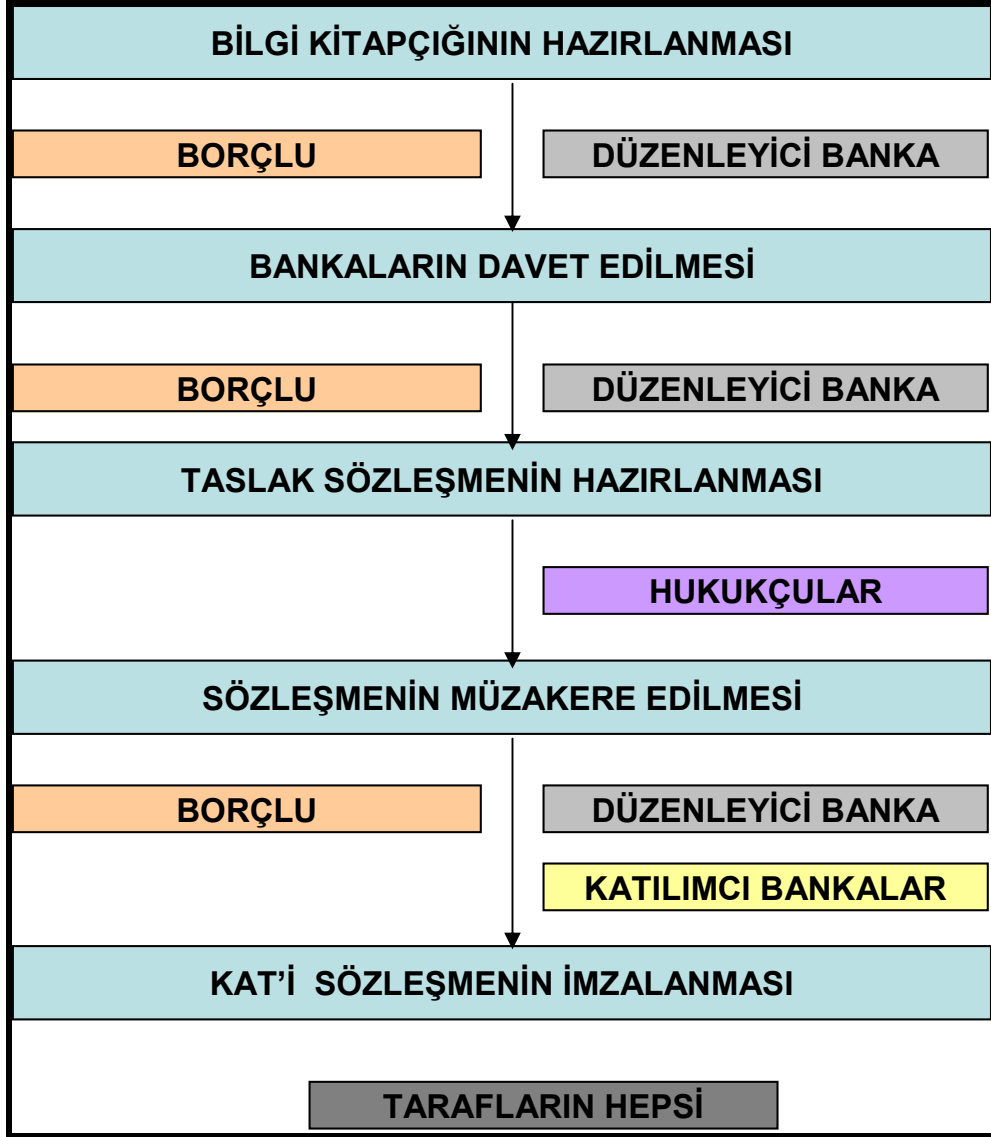


**Şekil 6 : Ajan Bankanın Rolü**

**Ajan Banka:** Genellikle önder banka bu görevi yerine getirir. Ajan bankanın görevi kredi anlaşması imzalandıktan sonra başlar. Ayrıca kredinin işleyişini kolaylaştırmak için kredinin türüne göre ihraç ve ödeme ajanı, akreditif bankası, garantör banka gibi taraflar da olabilir.

## **BİLGİ KİTAPÇIĞININ İÇERİĞİ ;**

- Gizlilik Anlaşması
- Bilgi Kitapçığının düzenlenmesi için Borçlunun gönderdiği yetki mektubu
- Davet Mektubu - Disclaimer
- Proje veya İşlem Bilgileri
  - 1) Borçlunun Tanımı
  - 2) İşlemin Tanımı, Kredinin Kullanım Alanı
  - 3) Sermaye Yapısı, Kaynakların Tanımı
  - 4) İşlemin Gerekçeleri
- Yatırımcı Açısından Önemli Konular
- Vade ve Şartlar
- Sektörel Bilgiler
  - 1) Özet
  - 2) Teknoloji
  - 3) Rekabet Faktörleri
  - 4) Sektör ile ilgili projeksiyonlar
- Tarihsel Performans
- Projeksiyonlar
- Ekler
  - 1) Geçmiş Finansal Tablolar
  - 2) Teknoloji ve Endüstri Raporları
  - 3) İş Planları
  - 4) Ekspertiz Değerleri



(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)

**Şekil 7 : Sendikasyon Süreci**

#### 4.9.5. Sendikasyon Kredisi Aşamaları

##### 1- Düzenleyici Grubun Kurulması:

Bu aşama esas olarak borçlu ile düzenleyiciler arasında gelişir.

**Tablo 22 : Sendikasyon Zaman Çizelgesi - Vekaletin Alınmasından Kredi Kullanılmasına Kadar Olan Süreç**

<b>Aşamalar/Hafta</b>	<b>1.Hafta</b>	<b>2.Hafta</b>	<b>3.Hafta</b>	<b>4.Hafta</b>	<b>5.Hafta</b>	<b>6.Hafta</b>	<b>7.Hafta</b>	<b>8.Hafta</b>
Vekaletin Alınması	X							
İlk taslak Sözleşmenin Hukuk Danışmanı ile Hazırlanması	XXXX							
Bilgi Kitapçığının Hazırlanması	XXXXX	XXXXXXXX						
Katılımcıların Belirlenmesi ve Davetiye Gönderilmesi	XX							
Taslak Sözleşmenin Gözden Geçirilmesi		XXX						
Hukuk Müşaviri Tarafından İkinci Taslak Sözleşme Hazırlanması		XXXX						
Davetiye ve Gizlilik Mektuplarının Bankalara Gönderilmesi		XX						
Bilgi Kitapçığı ve Kredi Sözleşmesinin Bankalara Gönderilmesi			XXXXX					
Bankaların Kredi Komitelerinden Onay Almalarının Beklenmesi			XXXXXXXX	XXXXXXXX	XXXXXXXX			
Taslak Sözleşmenin Borçlu Tarafından İncelenmesi			XXXXX					
Borçlunun Taslak Sözleşmeyi İmzalaması				XX	XXXX			
Bankaların Taslak Sözleşmeyi İncelemelerinin Beklenmesi						XXXXXXXX	XXXXX	
İmza Töreni İçin Mekanın Belirlenmesi				XXXXXX				
Kredi Sözleşmesi için Detayların Toplanması					XXX	XXXXXX		
Nihai Katılımcı Dağılımın Yapılması					XXXX			
İmza Törenin Organize Edilmesi						XXX	XXXXXXXX	
İmza / Kapanış								XX
Dosyanın Ajan Bankaya Devredilmesi								XX
Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesi için Şartların Karşlanması								XXXXXX
Kredinin Kullanımı								X

Kaynak : ( Fight, 2004 ), (Rhodes, 1993), (Çalışmanın yazarı)

**Borçlunun ihtiyaçlarını belirlemek:** Kredi aşamasındaki riskleri belirleyip önceden önlem alabilmek ve sendikasyonun sağlanabilmesi için katılımcılara gerekçeleri açık ve net bir şekilde anlatabilmek, ancak borçlunun ihtiyaçlarını belirlemek ile mümkündür. Borçlunun krediyi hangi amaçla kullanacağı (ihracat veya ithalat finansmanı, proje finansmanı vb.) belirlenmelidir. Ayrıca bu amaca uygun vade, geri ödeme sıklığı ve fiyatlama da bu süreçte tartışılmaktadır. (Fight, 2004)

**Kredi onayı almak:** Kredinin parametreleri belirlendikten sonra, aracı bankanın ve katılımcı bankaların kredi komitelerinden onay alınacaktır.

**Borçluya rekabetçi piyasa koşullarına uygun bir teklifte bulunmak:** Analistler kredinin risklerini ve ödeme koşullarını belirledikten ve kredi onayı alındıktan sonra, borçluya teklif götürülür. Bu aşamada iki önemli faktör gözönüne alınır; kredi koşulları ve fiyatlandırma koşulları.

**Sendikasyon listesinin hazırlanması:** Aracı banka ve borçlu, sendikasyona katılabilecek bankaların listesini hazırlayarak davet ederler. Bu aşamada, borçlunun bankalar hakkındaki görüş ve tercihleri de dikkate alınır.

## **2- Fiyatlandırma:**

Sendikasyon fiyatlandırmasında dikkate alınacak başlıca konular, piyasanın o andaki durumu, risk faktörü ve sendikasyonun miktarıdır. Bu aşamada dikkate alınacak faktörleri şöyle sıralayabiliriz ([http://www.mandtbank.com/commercial/loan\\_syndications.html](http://www.mandtbank.com/commercial/loan_syndications.html), 16.02.2002):

Bankanın alabileceği risk, bankanın diğer iş kolları ve firmalarla olan ilişkileri, sektörün ve borçlunun ekonomik ve finansal durumunun incelenmesi, piyasadaki mevcut anlaşma ve borçlanma fiyatlandırmalarının analizi. Tüm bu faktörlerin etki ve sonuçlarını değerlendirebilmek ve buna bağlı olarak bir fiyat sınırı belirlemek, piyasa deneyiminin yanısıra öngörü ve analiz yeteneği gerektirmektedir.

Fiyatlandırmanın temel unsurlarından olan faiz, değişken ve sabit olmak üzere iki gruba ayrılır. Çoğunlukla değişken faiz çeşidinin tercih edildiği fiyatlandırmanın başlıca unsurları şöyle özetlenebilir:

**Baz / Referans Faiz:** Başlıca finans merkezlerindeki borçlanma maliyetini ifade eder. Örnek verecek olursak; LIBOR Londra, FIBOR ise Frankfurt piyasasında kullanılan bankalar arası borçlanma oranıdır. Bu oranlar baz faizi oluşturur.

**Risk Primi (Spread):** Baz faizin üzerine eklenen, borçlu ve borçlunun ülkesinin risk durumunu yansıtan bir primdir. Örneğin: LIBOR oranı % 6 ise, risk primi AAA değerinde olan bir borçlu için % 0.4 (binde dört), A değerindeki bir borçlu için ise % 1 (yüzde bir) olabilir. Baz faiz ve risk priminden oluşan toplam faiz oranı, (birinci örnekte % 6.4, ikinci örnekte % 7) anapara üzerinden 3, 6, 12 ay gibi belli aralıklarla tahsil edilir. (Kalaycıoğlu, 1999).

**Yönetim Komisyonu:** Yönetim (management) ve aracılık/düzenleme (arrangement) gibi adlar altında bir defaya mahsus olmak üzere alınan yönetim komisyonu veya komisyonlarının miktarı, borçlu ve kreditorlerin piyasalardaki gücüne göre belirlenir. Lider bankalar bu komisyonu kendileri ve katılımcılar arasında, katılım payları oranına göre paylaşırlar.

**Ajan Komisyonu:** Ajan görevi yapan bankanın görevi dolayısıyla talep ettiği ajan komisyonu, genellikle katılan banka başına (\$ 500 / banka gibi), veya bir defaya mahsus olmak şartıyla (\$ 15,000 gibi) ve Sendikasyon kredisinin devam ettiği her yıl tekrarlanmak üzere alınır.

**Avukatlık Masrafları:** Sendikasyonların yapısının basit veya karmaşık oluşuna göre değişen avukatlık masrafları, \$ 15,000 ile \$ 100,000 (ya da daha fazla) arasında geniş bir yelpazede değişiklik gösterir. (Rhodes, 1996).

### **3- Teklifin Türü:**

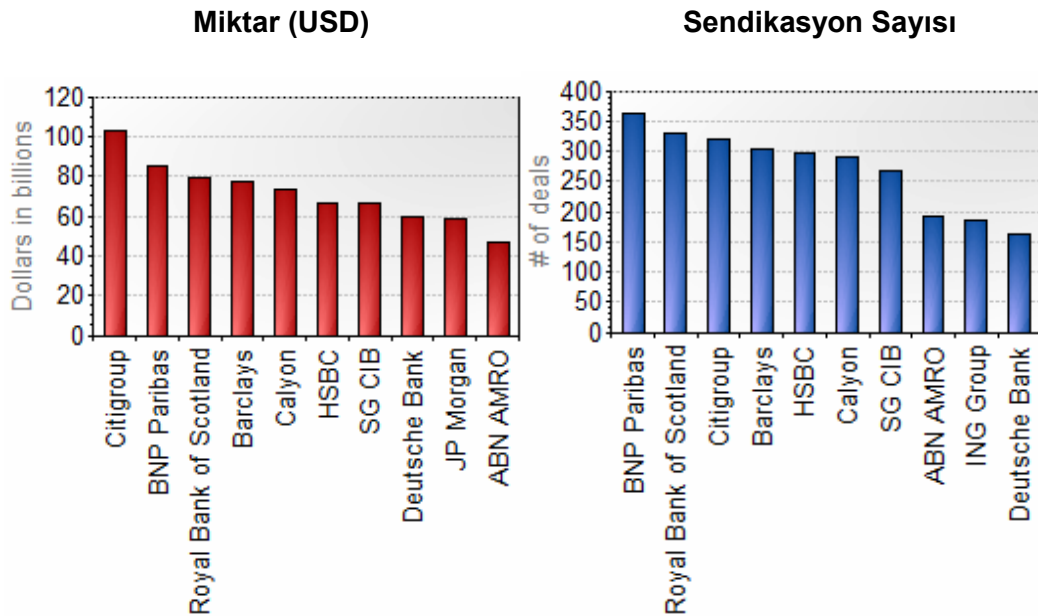
**Endikatif Teklif :** Bu tür teklif tam bir teklif sayılmaz. Çünkü teklifi gönderen bankayı, teklifteki hüküm ve koşulları aynen uygulayarak krediyi sağlama taahhüdü altına sokmaz. Fiyat, miktar, vade, geri ödeme, garantiler gibi hüküm ve koşullar genel olarak belirtilir.

**Best Effort Teklif :** Endikatif teklifin tam aksine bu teklif fonu, piyasadan belirli hüküm ve koşullarla sağlamak için yapılır. Burada, fonun belirtilmiş hüküm ve

koşullarla piyasadan sağlanabileceği kesin değildir. Teklifi yapan banka borçlu lehine krediyi sağlamak için piyasaya çıkacağını ve bu amaçla hazırlıklı olduğunu belirtir. Ama eğer piyasada yeterli katılım bulamazsa, teklifi veren banka krediyi garanti etmediğinden borçlu krediyi alamaz. Best offers teklifinin belirsizliğine rağmen bazı borçluların bunu tercih etmesinin en önemli nedeni maliyettir, çünkü tamamiyle taahhüt edilmiş kredilerde underwriting (yükleme) komisyonu alındığından borçlu için maliyet artar. Eğer borçlu pazarda tanınıyorsa ve kredibilitesi yüksekse, underwriting komisyonu ödemek yerine piyasanın krediye ilgi göstereceğini düşünerek fonun sağlanmama riskini üzerine almayı tercih eder.

**Tablo 23: 2005 Yılında Avrupa Sendikasyon Kredilerinde Liderlik Tablosu**

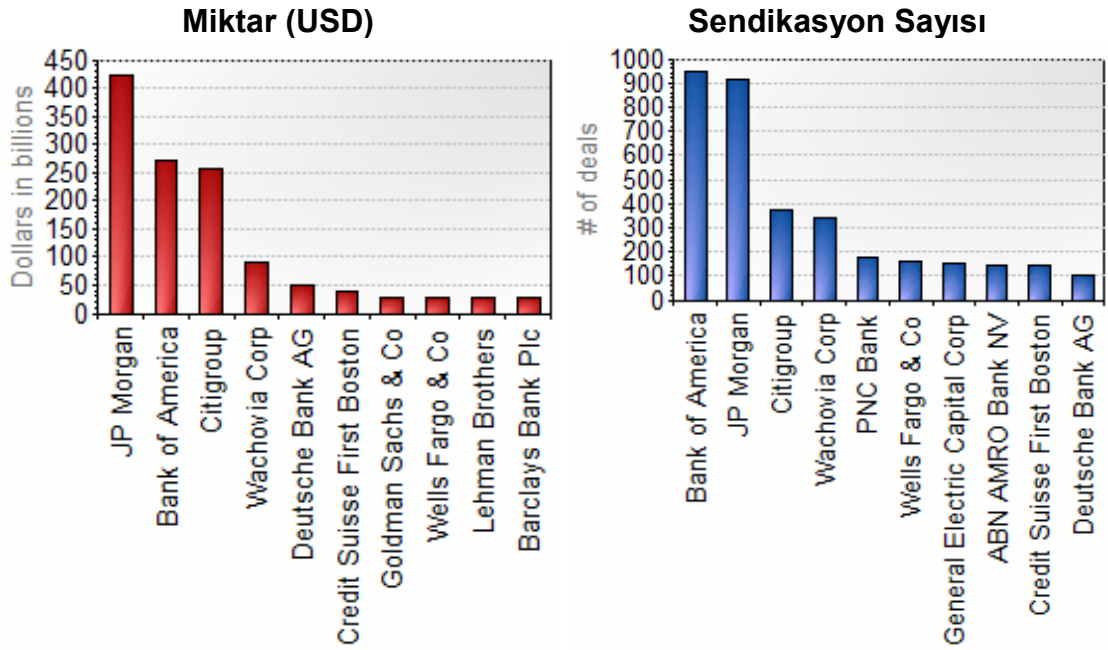
Sıra	Banka	Miktar (USD)	Sendikasyon Sayısı	Pazar Payı
1	Citigroup	102,394,926,203	319	8.08%
2	BNP Paribas	85,011,684,045	362	6.71%
3	Royal Bank of Scotland	79,024,201,188	329	6.23%
4	Barclays	77,020,387,250	303	6.08%
5	Calyon	72,966,166,064	289	5.76%
6	HSBC	66,572,133,289	298	5.25%
7	SG CIB	66,419,422,507	266	5.24%
8	Deutsche Bank	59,457,895,159	163	4.69%
9	J.P. Morgan	58,842,101,548	154	4.64%
10	ABN AMRO	46,753,534,623	192	3.69%



(Kaynak: Reuters Loan Pricing Corporation, 2006)

**Tablo 24: 2005 Yılında Dünya Sendikasyon Kredilerinde Liderlik Tablosu**

Sıra	Banka	Miktar (USD)	Sendikasyon Sayısı	Pazar Payı
1	Bank of America	272,915,148,945	948	20%
2	JP Morgan	420,814,461,091	912	19%
3	Citigroup	255,836,672,373	377	8%
4	Wachovia Corp	88,999,421,213	344	7%
5	PNC Bank	10,184,350,131	174	4%
6	Wells Fargo & Co	27,328,641,166	164	3%
7	General Electric Capital Corp	18,596,569,000	154	3%
8	ABN AMRO Bank NV	19,677,905,229	143	3%
9	Credit Suisse First Boston	39,284,309,730	141	3%
10	Deutsche Bank AG	50,349,621,115	102	2%
10	KeyBank	15,513,018,831	102	2%



(Kaynak: Reuters Loan Pricing Corporation, 2006)



**Yüklenim (Underwriting) Teklif :** Bu teklif, belirli miktarlardaki fonu, belirli hüküm ve koşullarla sağlamak için yapılır. Borçlu bu teklifi kabul ederse, banka fonu piyasadan bulamazsa bile borçluya sağlamak zorundadır.

**Kulüp Sözleşmesi :** Borçlu, çalışması olduğu bankalarla bağlantılarını kullanarak kredi organizasyonunu kendisi yapar. Bu durumda hem düzenleyici hem de ajan banka borçlu olduğundan, sendikasyonun bankalara sağladığı güç birliğinde olduğu gibi katılımcı bankaların da borçlu ile ilişkilerinin kuvvetli olması gerekir. Kulüp Sözleşmeleri genellikle denizcilik finansmanında 4 – 8 banka katılımıyla daha düşük tutarlı kredi taleplerinin karşılanmasında tercih edilir. (Grammenos, 2002)

#### **4- Teklif Verilmesi / Onayı:**

**Tanıtım dosyasını hazırlamak:** Bu aşamada yapılan bilgilendirme, aslında bir satış ve pazarlama yöntemidir. Bunun yanısıra, katılımcılar borçlu hakkındaki gerekli bilgileri kendi kaynakları aracılığıyla da bulabilirler.

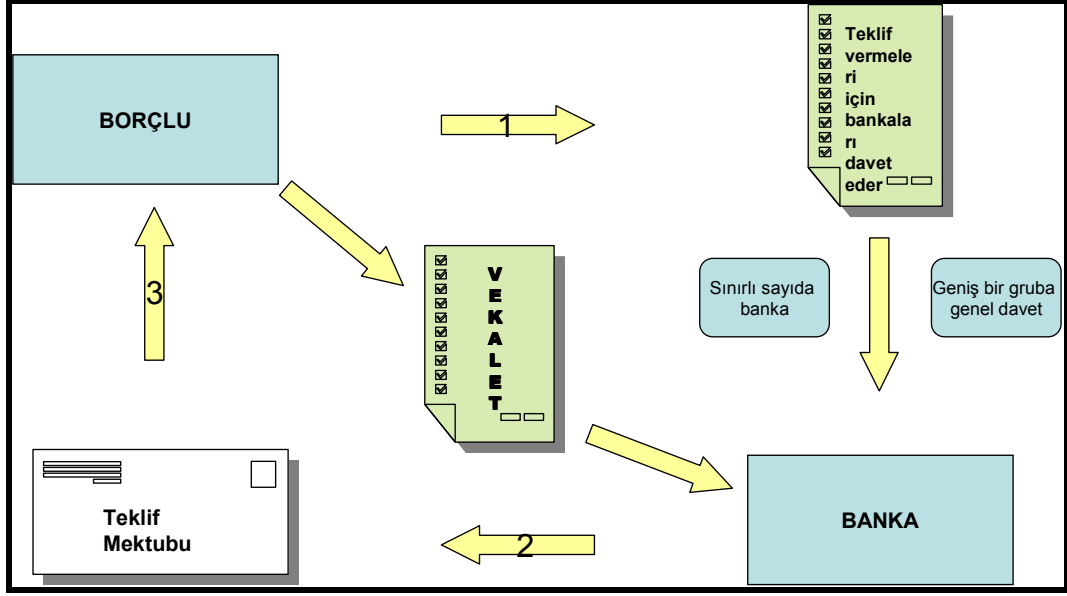
**Davet gönderimi :** Bu aşamada katılımcı bankaların listesi çıkarılır. Gerekli dökümantasyonlar sonuçlandırıldıktan ve taslaklar bankalara gönderildikten sonra, bankalar katılıma davet edilir. Bu aşamada iki durum sözkonusudur: istenen miktarın elde edilememesi ya da hedeflenen miktarın üzerine çıkılması.

**Bankalar ve borçlunun uzlaşması :** Katılımcı bankalar dökümantasyonu inceleyerek, çeşitli değişiklikler önerebilirler. Aracı banka, bu önerileri borçluya sunmak ve uzlaşmayı sağlamakla yükümlüdür.

**5- Sonuçların Alınması:** Tarafların tüm koşullar üzerinde anlaşması sonucunda, işlemlerin tamamlanması için imza ve tahsisatlar aşamasına geçilir.

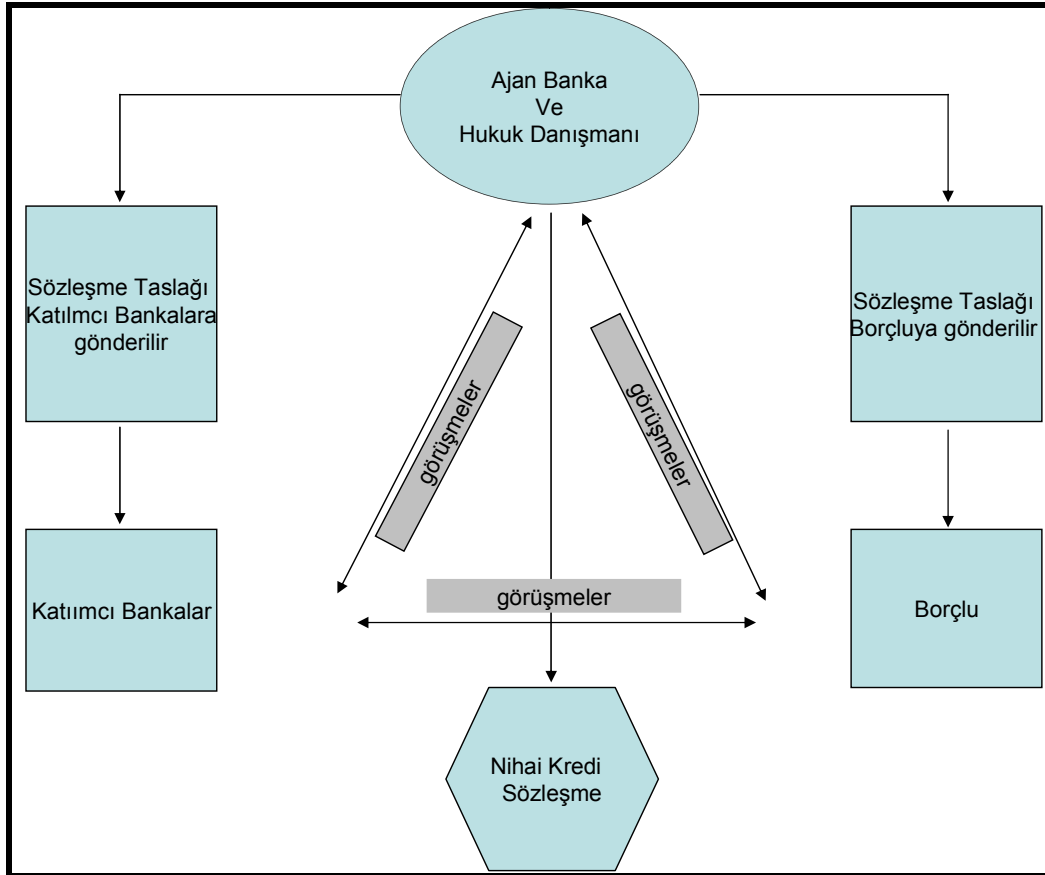
**İmza:** Genellikle bir formalite olmasına rağmen, katılımcı bankalardan birisi imzaya katılmadığı takdirde, o bankanın payı diğer katılımcılar arasında paylaşılır.

**Dosyanın aracı bankaya devredilmesi:** Sendikasyon sonuçlandıktan sonra sendikasyon süresince gerçekleşecek tüm işlemlerin takibi ve detaylarla ilgilenilmesi, aracı bankanın sorumluluğundadır.



(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)

**Şekil 8 : Vekalet Verilme Süreci**



(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)

**Şekil 9 : Kredi Sözleşmesinin Hazırlık Süreci**

#### 4.9.6. Belli Başlı Sendikasyon Piyasaları

“.....Sendikasyon kredileri bir ülke içinde yapılabileceği gibi, uluslararası alanda da yapılabilir. Mali alanda sınırların hemen hemen kalktığı günümüzde, sendikasyonlar daha çok uluslararası bir nitelik almıştır. Uluslararası sendikasyonlar New York, Londra gibi belli başlı sermaye piyasalarında yerleşik finansal kuruluşlarca düzenlenir. Sendikasyonlu krediler çoğunlukla Bull, Hanson, BSN gibi çokuluslu şirketlerin; Eurotunnel, Eurodisney benzeri proje finansörlerinin ve borç alan devletlerin yararına düzenlenir (Kalaycıoğlu, 1999; 29).....”

Tüm dünyadaki en büyük piyasa, büyük ve gelişmiş ekonomisiyle Amerika'dır. Amerika'nın bir avantajı da, doların uluslararası finans piyasalarında tercih edilen bir para birimi olmasıdır. Avrupa bazında en büyük ise, uluslararası etkilere en açık piyasa olan İngiltere'dir. Daha sonra İspanya, İtalya ve Fransa gelir. Bunun nedeni, Sendikasyon kredilerinin devlete ait firmalarla çalışabilmek için popüler bir seçenek olması ve saydığımız ülkelerde devlete ait firmaların, ekonominin önemli bir bölümünü oluşturmasıdır.

Sendikasyon kredisi sağlayan belli başlı bankalar arasında, Bank of America, JP Morgan, Citigroup, Wachovia Corp, General Electric Capital Corp., Credit Suisse First Boston, Deutsche Bank AG, KeyBank, BNP Paribas, Royal Bank of Scotland , Barclays, Calyon, HSBC, SG CIB, ABN AMRO sayabiliriz. ( Reuters Loan Pricing Corporation, 2006 ).

#### 4.9.7. MERT VAPUR A.Ş. :

##### Örnek Sendikasyon Planlaması ve Verim Hesaplaması

Türk deniz taşımacılığının köklü kuruluşlarından Mert Vapur A.Ş. firması, sahip olduğu tamamı Türk Gemi Siciline kayıtlı olan 22 adet gemisi ile ülkemizin deniz yolu taşımacılığında önemli bir yere sahiptir. Ülkemizde 2006 yılı Ocak ayında baş gösteren doğal gaz krizi sonrası şirket stratejik bir karar olarak LNG taşımacılığına yatırım yapma kararı almıştır. Doğal gaz, atmosferik basınçta yaklaşık olarak 125°C sıcaklığına kadar soğutulduğunda sıvı hale geçer ve sıvılaştırılmış doğal gaz (Liquified Natural Gas) olarak adlandırılır. ( Kaynak : <http://atlas.cc.itu.edu.tr/~pdgmb/documents/Ing.html> ).

Bu işlemler için özel olarak inşa edilen tankerler, eğitilen personel, ve yükleme ve boşaltma terminalleri ile bu taşıma şeklinin özellikli bir yeri vardır. Deniz yolu ile yapılan doğal gaz ticaretinde Cezayir, Trinidad Tobacco, Mısır, Katar, Nijerya, Endonezya, Malezya, Avusturalya önemli ihracat ülkeleri olmaları nedeniyle LNG tankerlerin daimi uğrak terminallerinin bulunduğu ülkelerdir. Petrolden sonra en geniş enerji kaynağı olan kömürün yerini düşük karbon oranı ile çevreye daha duyarlı bir yakıt olan doğal gaz almıştır. Dünya doğal gaz tüketiminin 2020 yılında iki kat artacağı tahmin edilmektedir. Dünya gaz rezervlerinin petrol ile eşit olmasına rağmen birçok ülke tarafından yapılan çalışmalar sonucu daha geniş rezervlere ulaşılmaktadır. ( Kaynak: <http://www.sspa.se/sh ipdesign/lng.html> )

Önümüzdeki yıllarda da doğal gaza olan talep artışındaki olumlu beklentiler şirketin bu alanda yatırım kararı almasını desteklemiştir. Bu konuda Norveçli danışman bir firmadan proje desteği alarak maliyeti daha hesaplı olan Moss Rosenberg tipi 3 adet LNG tanker projesinin Apore Shipyard Ltd., Singapur'da inşa maliyeti daha yüksek olmasına rağmen daha kısa sürede tamamlanacağı için bu yönde karar verilerek ön anlaşmalar yapıldı. Yatırımın toplam tutarı USD 140.000.000 olarak belirlendi. Mert Vapur A.Ş. yatırım tutarının % 28.57 kısmına denk gelen USD 40.000.000 tutarında öz kaynak koyarak kalan kısmın uluslararası finans kuruluşlarından sağlanacak kredi ile finanse edilmesini planlamaktadır. Bunun için daha önce kredi ilişkisi olduğu ve halen çalışmalarının devam ettiği Royal Bank of Scotland, BNP Paribas ve Key Bank NA 'ya teklif vermeleri için çağrıda bulunur.

Söz konusu bankalar (S&P) Standard & Poors derecelendirme kuruluşu tarafından BB+ notu verilen firma için, kredi komitesi onayının alınabilmesi için finansal tabloları ve sektör raporları ile birlikte kredi teklifinin hazırlanması gerekir. Tablo 20 'de sıralanan Denizcilik Kredilerinin Karar Sürecini Etkileyen Faktörler kredi komitelerinin karar aşamasında üzerinde hassasiyetle durduğu en önemli kalemlerdir.

Fiyatlandırmanın en önemli unsuru olan faiz, değişken ve sabit olmak üzere ikiye gruba ayrılır. Sabit faiz ile kullanılan kredide vadede ödenecek faiz oranı başlangıçta belirlenirken, değişken faizli kredide LIBOR gibi bankalar arası borçlanma maliyeti baz faizi oluşturur. Baz faizin üzerine ilave edilen spread (marj /

risk primi) borçlu ve ülkesinin risk durumunu yansıtan bir primdir. S&P'un BB+ kredi notu için uygulanan spread 80 bppa'dır.

S&P 364 gün borç faiz oranı	Baz Puan
AA/AA-	19.70
A+	21.90
A	24.60
A-	24.90
BBB+	35.65
BBB	42,00
BBB-	56,00
BB+	80,00
BB kaldıraçlı	85,00
BB kaldıraçsız	170,00
B	210,00

Mert Vapur A.Ş.'nin teklifini değerlendiren bankalar kredi komitelerinden aldıkları onayla sendikasyon yüklenimi için tekliflerini firmaya iletir.

Mert Vapur A.Ş., 3 banka tarafından yapılan tekliflerden ( bkz. Tablo 25 ) kendisine en uygun olarak gördüğü Key Bank'ın teklifini kabul eder ve ilgili bankaya sendikasyon bilgi kitapçığını hazırlaması için vekalet verir.

Key Bank USD 100.000.000 kredi sağlamayı taahhüt ettiği için tek yüklenici banka olarak aldığı yetki ile sendikasyon sürecini başlatır. Bankanın kredi komitesi dosyayı onaylamasına rağmen sendikasyon süreci sonucu nihai olarak USD 20.000.000 risk taşımayı hedeflediğinden Key Bank diğer bankaları da sendikasyona davet ederek USD 80.000.000 tutarındaki kredi taahhütünü kendisi için en karlı şekilde devretmeyi planlamaktadır

**Tablo 25 : Sendikasyonu Düzenlemek İçin Teklif Veren Bankaların Talepleri**

ROYAL BANK OF SCOTLAND TEKLİFİ	
Anlaşmanın Değişkenleri	MERT VAPUR A.S.
İşlem	3 adet LNG Tanker İnşası
Meblağ	USD 100 000 000
Spread (Marj) (senelik tahmini)	USD 800.000 (80 bppa)
Düzenleme Komisyonu	USD 200.000 flat (20 bppa)
Kullanım Komisyonu	Yok
Taahhüt Komisyonu	USD 100.000 (10 bppa)
Ajan Banka Komisyonu	USD 45.000 flat (1)
Avukat Masrafı (3)	USD 40.000 flat (2)
Vade	5 yıl
Anapara Geri Ödeme	Yılda 1 kez USD 20.000.000
Faiz Ödemeleri	Senede 4 kez, 3 aylık devrelerde
(1) Sendikasyonun 15 banka tarafından oluşturulduğu varsayılmaktadır.	
(2) Kredi Tutarına göre tahminen belirlenmiştir.	
(3) Sendikasyonun sonucuna göre netleşecektir.	

BNP PARIBAS TEKLİFİ	
Anlaşmanın Değişkenleri	MERT VAPUR A.S.
İşlem	3 adet LNG Tanker İnşası
Meblağ	USD 100 000 000
Spread (Marj) (senelik tahmini)	USD 800.000 (80 bppa)
Düzenleme Komisyonu	USD 500.000 flat (50 bppa)
Kullanım Komisyonu	USD 200.000
Taahhüt Komisyonu	USD 200.000
Ajan Banka Komisyonu	USD 36.000 flat (1)
Avukat Masrafı (3)	USD 35.000 flat (2)
Vade	7 yıl
Anapara Geri Ödeme	Vadede
Faiz Ödemeleri	Senede 4 kez, 3 aylık devrelerde
(1) Sendikasyonun 12 banka tarafından oluşturulduğu varsayılmaktadır.	
(2) Kredi Tutarına göre tahminen belirlenmiştir.	
(3) Sendikasyonun sonucuna göre netleşecektir.	

KEY BANK TEKLİFİ	
Anlaşmanın Değişkenleri	MERT VAPUR A.S.
İşlem	3 adet LNG Tanker İnşası
Meblağ	USD 100 000 000
Spread (Marj) (senelik tahmini)	USD 800.000 (80 bppa)
Düzenleme Komisyonu	USD 350.000 flat (35 bppa)
Kullanım Komisyonu	USD 100.000 (10 bppa)
Taahhüt Komisyonu	USD 150.000 (15 bppa)
Ajan Banka Komisyonu	USD 40.000 flat (1)
Avukat Masrafı (3)	USD 25.000 flat (2)
Vade	7 yıl
Anapara Geri Ödeme	Vadede
Faiz Ödemeleri	Senede 2 kez, 6 aylık devrelerde
(1) Sendikasyonun 7 banka tarafından oluşturulduğu varsayılmaktadır.	
(2) Kredi Tutarına göre tahminen belirlenmiştir.	
(3) Sendikasyonun sonucuna göre netleşecektir.	

Sendikasyona davet edilecek bankaları, yüklenici olarak kendisi belirleyen Key Bank, davet öncesi taahhüt edilecek tutar, önerilecek statü ve komisyonlar için piyasa koşullarını da değerlendirerek teklifini belirler. Tablo 26'da düzenleyici banka tarafından hazırlanan davet mektubunda, katılımcı bankaları bilgilendirmek için sendikasyon kademelerini gösteren bilgi notu yer almaktadır.

**Tablo 26 : Sendikasyon Sonucu Hedeflenen Tutarlar**

Statü	Sayı	Tutar	Yönetim Komisyonu	Nihai Tutar
<b>Yüklenici / Düzenleyici</b>	1	100.000.000	15,0 bp	20.000.000
<b>Yrd. Düzenleyici</b>	1	20.000.000	15,0 bp	20.000.000
<b>Yönetici</b>	2	15.000.000	12,5 bp	30.000.000
<b>Yrd. Yönetici</b>	3	10.000.000	10,0 bp	30.000.000
<b>Sonuç</b>				100.000.000

**Tablo 27 : Mert Vapur A.S. - Sendikasyon Defteri**

Mert Vapur A.S. - Sendikasyon Defteri

Tarih : 20.02.2006

<b>Banka</b>	<b>Şehir</b>	<b>Yetkili Kişi</b>	<b>Faks</b>	<b>Telefon</b>	<b>E-posta</b>	<b>Kabul tutarı USD MM</b>	<b>Bilgi Kitapçığı</b>	<b>Red Tarihi</b>	<b>Düşünceler</b>
ABN AMRO	Amsterdam	Gerald Verity				15	Evet		
ANZ Bank	Syndney	Roland Firmin					Evet		10/02- Daha fazla bilgi
Bank of America	New York	Walter Gold				15	Evet		
Bank of China	Pekin	Lee Tim Khan						07.Şub	Fiyat
Barclays Bank	Londra	Harry First				10	Evet		
BNP Paribas	Paris	Marie Brave						13.Şub	Vade uzun
Commerz Bank	Frankfurt	Sam Dithers				10	Evet		
CSFB Bank	Zürih	Anthony Strong					Evet		16/02 - USD 20MM yanıt verecek
Deutsche Bank	Frankfurt	Max Marvel				20	Evet		
Dresdner Bank	Frankfurt	Ingrid Stayer					Evet	07.Şub	Sektör
Fortis Bank	Paris	Hugh Roller					Evet	14.Şub	Vade ve fiyat
HSBC	Londra	Tom Hearty					Evet		13/02 USD 25MM arıyor
HVB Group	Frankfurt	Oliver Bergman					Evet		10/02 - Yanıt 01/03 sonrası
ING BANK	Amsterdam	Miranda Glass				10	Evet		
JP Morgan	New York	James Gordon						19.Şub	Vade çok uzun
Key Bank	New York	Joseph Plane				20			
Mizuho Bank	Tokyo	Tae Kim					Evet		10/02 - Olumlu olacak 12/03'de
RBS	Londra	Gerorge Sharp						15.Şub	Risk
Societe Generale	Paris	Nicole Lester					Evet		16/02 – USD 20MM değerlendirecek
UBS	Zürih	Phillip Toppe						10.Şub	Komisyon oranı düşük

(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)



**Tablo 28 : Mert Vapur A.S. - Sendikasyon Durum Raporu**

Mert Vapur A.S.

USD 100.000.000

Sendikasyon Durum Raporu : 2

Tarih : 20.02.2006

Davet edilen banka sayısı	20
Kabul eden banka sayısı	7
Reddeden banka sayısı	7
Yanıt beklenen banka sayısı	6

<i>Kabul Eden Bankalar</i>	<i>Meblağ (USD MM)</i>
Key Bank	20 MM
Deutsche Bank	20 MM
ABN AMRO	15 MM
Bank of America	15 MM
ING BANK	10 MM
Commerz Bank	10 MM
Barclays Bank	10 MM
Toplam	100 MM

<i>Yanıt Beklenen Bankalar</i>	<i>Düşünceler</i>
ANZ Bank	10/02 - Daha fazla bilgi
CSFB Bank	16/02 - USD 20MM yanıt verecek
HSBC	13/02 - USD 25MM arıyor
HVB Group	10/02 - Yanıt 01/03 sonrası
Mizuho Bank	10/02 - Olumlu olacak 12/03'de
Societe Generale	16/02 - USD 20MM değerlendirecek

<i>Reddeden Bankalar</i>	<i>Düşünceler</i>
Bank of China	07/02 - Fiyat
Dresdner Bank	07/02 - Sektör
UBS	10/02 - Komisyon oranı düşük
BNP Paribas	13/02 - Vade uzun
RBS	15/02 - 2006 Risk
Fortis Bank	14/02 - Vade ve fiyat
JP Morgan	19/02 - Vade çok uzun

(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)

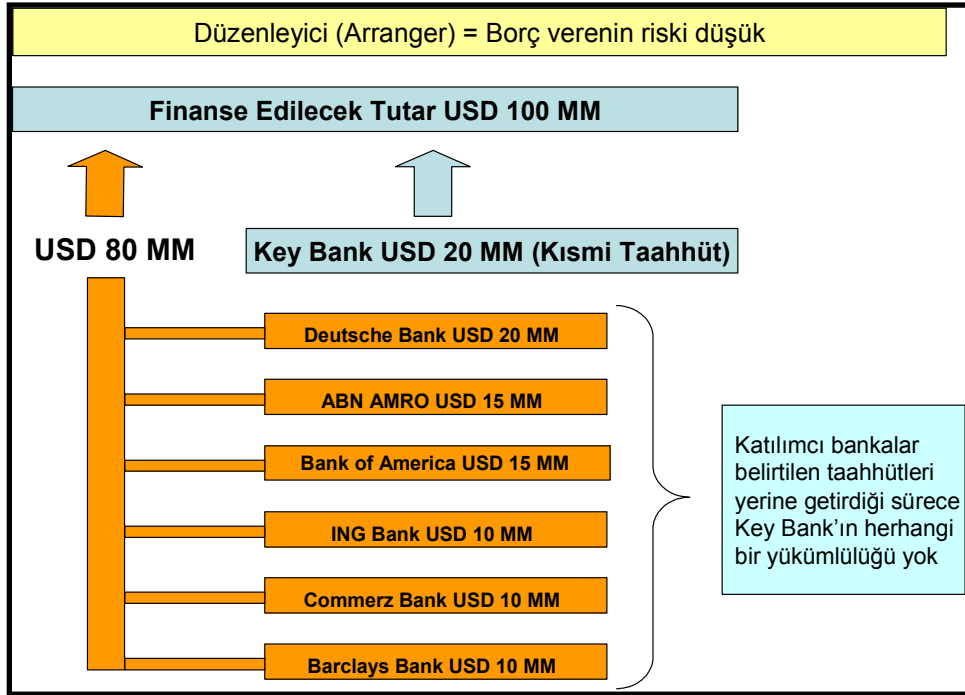
Sendikasyon sürecinin verimli yönetilmesi için sendikasyon defteri tutulması çok önemlidir. Bu defterde davet edilen bankalarla ilgili takibin yapılması için belirli bir düzende hazırlanan detaylı bilgilere yer verilir. Genellikle bu defterlerde bankaların ; adı, posta adresi, bağlantı kurulacak yetkili personel isimleri, telefon, faks, teleks numaraları, elektronik posta adresleri, bilgi kitapçığının gönderim tarihi, son iletişim tarihi, olumlu olumsuz yanıtlar, ve yorumlara yer verilir. Sendikasyon sürecinde Mert Vapur A.Ş. için tutulan defter kayıtlarından örnek bir sayfa Tablo 27’de görülmektedir.

Sendikasyon defteri tutan banka, çalışmalarından borçlu ve yüklenici bankaları (yüklenici banka aynı zamanda defter tutan banka da olabilir) piyasanın tepkisine göre günlük veya haftada bir, iki kez durum raporu düzenleyerek haberdar eder. Bu raporda davet edilen banka sayısı, olumlu ve olumsuz cevap veren, cevabı beklenen bankalar ve kısa yorumlar yer alır. Tablo 28 ‘de Key Bank tarafından hazırlanan Sendikasyon Durum Raporuna yer verilmiştir.

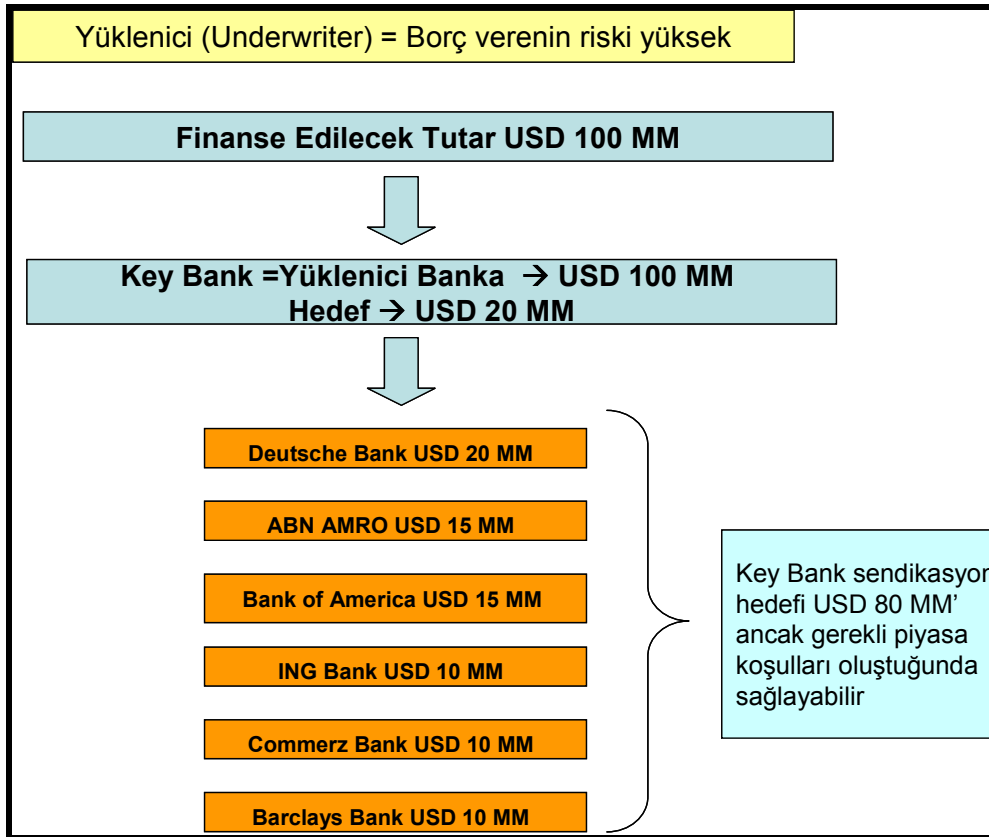
**Tablo 29 : Sendikasyon Sonucu Gerçekleşen Tutarlar**

	Sayı	Tutar	Katılımcı Bankalar	Nihai Tutar
<b>Yüklenici / Düzenleyici</b>	1	100.000.000	Key Bank	20.000.000
<b>Yrd. Düzenleyici</b>	1	20.000.000	Deutsche Bank	20.000.000
<b>Yönetici</b>	2	15.000.000	ABN AMRO Bank of America	30.000.000
<b>Yrd. Yönetici</b>	3	10.000.000	ING BANK Commerz Bank Barclays Bank	30.000.000
<b>Sonuç</b>				100.000.000

(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)



Şekil 10 : Düzenleyici Bankanın Kredi Tutarını Yüklenmediği Durum



(Kaynak: Çalışmanın yazarı tarafından oluşturulmuştur (2006).)

Şekil 11 : Düzenleyici Bankanın Kredi Tutarını Yüklendiği Durum

**Tablo 30 : Sendikasyon Getiri Hesaplaması**

Oyuncu sayısı	1	1	2	3
	Düzenleyici/Yüklenici	Yrd. Düzenleyici	Yönetici	Yrd. Yönetici
Yüklenilen Tutar	<b>100.000.000,00</b>			
Nihai Katılım Tutar	<b>20.000.000,00</b>	<b>20.000.000,00</b>	<b>15.000.000,00</b>	<b>10.000.000,00</b>
Vade (yıl)	7	7	7	7
Geri Ödeme	<b>Vade sonu</b>	Vade sonu	Vade sonu	Vade sonu
Spread (marj) devrede (bp)	<b>80,00</b>	80,00	80,00	80,00
Taahhüt Komisyonu (bp)	<b>15,00</b>	15,00	15,00	15,00
Kullanım Komisyonu (bp)	<b>10,00</b>	10,00	10,00	10,00
Düzenleme Komisyonu (bp)	<b>35,00</b>	35,00	35,00	35,00
Dağılımı:				
Düzenleyici Banka Kom.	<b>10,00</b>	100.000,00	0,00	0,00
Yüklenim Komisyonu	<b>10,00</b>	100.000,00	0,00	0,00
Katılım Komisyonu	<b>15,00</b>	30.000,00	<b>15,00</b>	<b>10,00</b>
Katılımcı Bazında Düzenleme Kom.		230.000,00	30.000,00	16.750,00
Kategori Bazında Düzenleme Kom.		230.000,00	30.000,00	33.500,00
Toplam Düzenleme Kom.		323.500,00		
Havuzda Kalan Kom		26.500,00		
Havuz Dağılımı-Yüklenilen Oran				
Yüklenici Banka	1	26.500,00		

**Tablo 31 : Yönetim Komisyonu Hesaplama**

<b>Düzenleyici Banka Yönetim Komisyonu</b>	
Düzenleyici Banka Kom.	100.000
Yüklenim Komisyonu	100.000
Katılım Komisyonu	30.000
Havuz Dağılımı	26.500
<b>Toplam Yönetim Komisyonu</b>	<b>256.500</b>

<b>Yrd Yönetici Banka Yönetim Komisyonu</b>	
Katılım Komisyonu	30.000
<b>Toplam Yönetim Komisyonu</b>	<b>30.000</b>

<b>Yönetici Yönetim Komisyonu</b>	
Katılım Komisyonu	16.750
<b>Toplam Yönetim Komisyonu</b>	<b>16.750</b>

<b>Yrd. Yönetici Yönetim Komisyonu</b>	
Katılım Komisyonu	10.000
<b>Toplam Yönetim Komisyonu</b>	<b>10.000</b>

Düzenleyici bankalar sendikasyon planlamasında daima en yüksek kazancı hedeflediklerinden bu sonucu sağlayacak farklı senaryolar çalışırlar. Teklifin piyasadan talep görmesi önerilen ücret ve komisyonlar ile de paralellik gösterdiğinden en uygun oranları belirlemek bankalar için hassas bir konudur. Örnek çalışmada Key Bank sendikasyonun tamamını yüklenerek daha fazla risk almasına rağmen daha yüksek komisyon talep ederek getirisini arttırmakta ve katılımcı bankalara sunduğu teklifle bunu en üst seviyede tutmaya çalışmaktadır. Tablo 30 ve 31 'de bankaların statülerine göre alacakları ücretler incelenmiştir.

**Tablo 32 : Taahhüt Komisyonu Hesaplaması**

<b>TAAHHÜT KOMİSYONU</b>	
<b>Tahsis Edilen Kredi: USD 100,000,000</b> <b>Taahhüt Komisyonu: % 0,15</b>	
Nisan 1	Sözleşme imza tarihi
Nisan 2	USD 100.000.000 kredi tahsis edildi Kom. % 01,5 USD 100.000.000 üzerinden
Nisan 15	Borçlu USD 25.000.000 kredi kullandı
Nisan 16	Kom. % 01,5 USD 75.000.000 üzerinden Faiz: LIBOR + 80bppa USD 25.000.000 üzerinden
Mayıs 15	Borçlu USD 35.000.000 kredi kullandı
Mayıs 16	Kom. % 01,5 USD 40.000.000 üzerinden Faiz: LIBOR + 80bppa USD 60.000.000 üzerinden
Haziran 15	Borçlu USD 40.000.000 kredi kullandı
Haziran 16	Borçlu tahsis edilen kredinin tamamını kullandığı için Taahhüt Kom. ödemeyecek. Faiz: LIBOR + 80bppa USD 100.000.000 üzerinden

Sendikasyon katılımcıları ve paylarının belirlenerek sözleşme koşulları ve dökümantasyon konusunda tarafların anlaşmaya varmasıyla yapılacak diğer bir organizasyon düzenlenen dökümanların tarafların tamamının katılımıyla imzalanmasıdır. İmza töreni sendikasyon geleneğinin önemli bir parçası olarak düzenleyici bankanın yoğun çalışmalarının sonucunun hatırlanacağı unutulmaz bir anı olması nedeniyle önemlidir. İmza töreninin yapılması zorunlu olmasa da bir gelenek haline gelmesi borçlu ve bankaların resmi ve gayri resmi yapılan her iki toplantılarda bir araya gelmesini sağlar. Sözleşmenin imzalanması törenin resmi kısmını oluştururken, bunu takip eden öğle veya akşam yemeği gayri resmi bölüm içindedir.

**Tablo 33: Mert Vapur A.Ş. Sendikasyon Kredisi İmza Töreni Programı**

Zaman	Olay
11:30	Variş, dinlenme
11:45	İmza
12:30	Kokteyl
13:00	Öğle Yemeği
14:30	Ayrılış

Tarih : 01.04.2006

Yer : Chester's Law Office, Londra

İmza töreni için katılımcıların en fazla iki kişi ile katılması beklenirken düzenleyici banka daha kalabalık bir ekiple katılabilir, hatta üst düzey yöneticilerinden birisini toplantıya başkanlık etmesi için davet edebilir.

Toplantı masası borçlu ve katılımcı bankaların ülkelerinin minyatür bayrakları ve borçlunun renklerini taşıyan çiçeklerle süslenir. Masada oturma planı da katılımcıların statülerine göre belirlenir. Ev sahibi düzenleyici banka yetkilisi kısa bir açılış konuşması ile katılımcıları selamladıktan sonra hukuk danışmanı imzalanacak sözleşme ile ilgili açıklama yaparak evrakların eksiksiz imzalanmasını sağlar. İmza sonrası Düzenleyici Banka ve Borçlu ayrı ayrı birbirlerini kutlayan kısa konuşmalar yapar. Borçlu taraf için katılımcı bankalara günün anısı olarak küçük hediyeler sunmak adet haline gelmiştir. Aynı şekilde düzenleyici bankanın da Borçluya hediye vermesi ile toplantının resmi kısmı tamamlanır.

İmza töreni sonrası Bankalar ve Borçlu başarılı bir sendikasyonu kendilerine kamuoyu yaratmak için basında reklam yoluyla duyurur. Şekil 12 ve 13 örnek basın duyurularına yer verilmiştir.

**Şekil 12: Sendikasyon Kredisi Düzenleyicisinin Basına Verdiği İlan**



**MERT VAPUR A.S.**

**USD 100.000.000**  
**3 adet LNG Tanker İnşaatı**

**Sendikasyon Kredisi**

*Düzenleyici ve Yüklenici Banka*  
Fleet Bank N.A.

*Yardımcı Düzenleyici Banka*  
Deutsche Bank AG

*Yönetici Bankalar*  
ABN AMRO Bank N.V. Bank of America N.A.

*Yardımcı Yönetici Bankalar*  
Barclays Bank PLC  
Commerz Bank AG ING BANK N.V.

*Ajan Banka*  
Deutsche Bank AG

April 2006



## Şekil 13: Sendikasyon Kredisi Kullanan Mert Vapur A.Ş.'nin Basın Bülteni

Basın Bülteni

### MERT VAPUR'A USD 100.000.000 SENDİKASYON KREDİSİ

İZMİR, 3 Nisan 2006 - Mert Vapur A.Ş. 'den bugün basına yapılan açıklamada uluslararası 8 banka ile Londra'da USD 100.000.000 tutarında 3 adet LNG tanker inşası için sendikasyon kredisi imzalandığı belirtildi. Key Bank NA'nın yüklenici ve düzenleyici olduğu sözleşmede Deutsche Bank AG'de yardımcı düzenleyici ve ajan banka olarak yer aldı.

LNG Tanker inşasında dünyanın önde gelen tersanelerinden Apore Shipyard Ltd., Singapur tarafından inşasına 15 Nisan 'da başlanacak Moss Rosenberg tipi LNG tankerin ilki 2006 Aralık ayı, diğer ikisinin 2007 yılı Haziran ayına kadar teslim edilmeleri planlanmaktadır.

Projenin gerçekleşmesi ile Türk deniz ticaret filosuna ilk kez LNG gemiler de katılmış olacak. Ülkemizin özellikle kış aylarında artan doğal gaz talebinin karşılanmasında çok büyük katkıları olacak gemilerle ülkemiz ekonomisine senelik USD 25.000.000 döviz girdisi hedeflenmektedir.

Türkiye deniz taşımacılığının köklü kuruluşlarından Mert Vapur A.Ş. 1932 yılında Mert ailesi tarafından kuruldu. Kuruluşundan bugüne kadar daima sektörün öncü isimleri arasında yer almayı başardı. Mert şirketler grubu altındaki 19 şirket 1990 yılında Mert Holding çatısı altında toplandı. Mert Holding, tamamı Türk bayraklı 22 adet değişik tipteki gemisi ile 830.000 DWT 'luk ticaret filosuna sahiptir.

LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz): Doğal gaz atmosferik basınçta yaklaşık olarak 125°C sıcaklığına kadar soğutulduğunda sıvı hale geçer ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) olarak adlandırılır. Bir birim hacim LNG buharlaştırıldığında yaklaşık olarak 600 birim hacim doğal gaz elde edilir.

Daha detaylı bilgi için web sayfası [www.mertvapur.com.tr](http://www.mertvapur.com.tr)

#### Kredi Sözleşmesinin Detayları

Borçlu	MERT VAPUR A.S.
İşlem	3 adet LNG Tanker İnşası
Meblağ	USD 100 000 000
Vade	7 yıl (1 Nisan 2013)
Spread (Marj)	80 bppa (%0,8 pa)
Düzenleme Kom.	35 bppa (%0,35 pa)
Düzenleyici Bankalar	KeyBank NA Deutsche Bank AG
Diğer Katılımcı Bankalar	Yönetici Bankalar: ABN AMRO NV, Bank of America Yardımcı Yönetici Bankalar: ING BANK NV, Commerz Bank AG, Barclays Bank PLC

#### İnşa edilecek Moss Rosenberg tipi LNG tankerlerin özellikleri ;

Uzunluk	184m
Genişlik	24.5m
Derinlik	15.2m
Deadweight	22.800 ton
Kapasite	35.000.000 m3
Sürat	17.5 deniz mili



## SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye, batılı ülkeler arasındaki yerini alma kararını AB'ne girme yolundaki çalışmalarıyla kesinleştirmiş ve bu amaçla AB ülkeleriyle gümrük birliğine götüren bir anlaşma imzalamıştır. Türk denizciliği son 10 yılda taşıma filosu ve gemi inşa sanayinin gelişmesi dışında sektöre dönük hizmet veren kuruluşlarda oluşturulan hizmet çeşitlendirilmesi ve kalitesinin olumlu sonuçlarını almıştır. Özellikle 2000 - 2001 yıllarında dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizi ile birlikte ülkemiz ekonomisinin de derin bir krizle sarsılması bu olumlu tablonun gelişmesine mani olmuştur. Buna rağmen sektörün dış bankalardan mevcut filonun oluşturulabilmesi için kullanmış olduğu kredi faizi ve anapara taksitleri geri ödemelerinde herhangi bir sorun olmadığından, Türk denizcilik sektörünün dış finansman pazarında halen kredibilitesi yüksektir.

Navlun krizi nedeniyle kredi ve anapara geri ödemeleri, ancak Türk bankalarından sağlanan işletme kredileriyle sürdürülebilmektedir. Dünyada yaşanan bu krizlere en son Türkiye'de yaşanan ekonomik krizde eklenince iç kredi bulabilmek imkanı ortadan kalkmış, hem de pahalı ve kısa vadeli olan bu kredilerin oluşturdukları yüksek finansman yükü, işletmeleri elindeki gemileri elden çıkarma noktasına getirmiştir. Bu geçiş döneminde, Türk bankalarının işletme kredilerinin ve faizlerinin, devlet fonları ile daha ucuz maliyetli hale getirilmesi ve kredi vadelerinin uzun süreye yayılmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Deniz Ticaret Filomuzun geliştirilerek güçlendirilmesi ve gemi inşa ve yat inşa sanayine yeni sipariş olanakları yaratılması için sektörün yaratacağı kaynakların da katkısıyla, bütçede mevcut olan GİSAT Fonu'nun güçlendirilmesi veya yeni oluşacak bir "Denizcilik Fonu" kurulmasının çok önemli katkısı olacaktır. Ülkemizdeki aksine, batı bankacılığında kredi değerliliğinin belirlenmesi daha ziyade proje bazında ve geleceğe dönük olarak yapılmaktadır. Sektördeki potansiyele ve kredi müşterisinin projesinin orta ve uzun vadede geri ödemeyi sağlayabilip, sağlayamayacağına bakılmaktadır. Bilgisayar ortamında geliştirilen bilanço analizi erken uyarı sistemiyle sektörlerin gidişi sağlıklı biçimde izlenmekte ve firmaların-durumu kendi sektörlerinin ortalamasına göre belirlenmektedir.

Yabancı bankalar sektördeki navlun krizini Türk bankaları gibi spontane ve

çok kısa vadeli değerlendirmemekte, soruna daha uzun vadeli bakmaktadırlar. Yabancı finans çevreleri dünya navlun krizini, özellikle son yıllarda Uzakdoğu'da, Kore ve Japonya gibi ülkelerde, sektöre gereğinden fazla yatırım yapılarak, dünya filo arzının, dünya taşıma talebinin üzerinde bir gelişme göstermesinden kaynaklanmasına bağlamaktadırlar.

Türk bankacılığının en önemli sorununu oluşturan sermaye yapılarının güçlendirilmesi gereği, uluslararası piyasalarda rekabet edebilme açısından son derece önemlidir. Bu amaçla, bankalar tarafından mali yapıların güçlülüğünde temel unsur olan sermayenin artırılması ve son düzenlemeler doğrultusunda getirilen sermaye yeterliliği esaslarının yerine getirilmesi gerekmektedir. Türk bankaları, yetersiz sermaye yapılarıyla Avrupa'da rekabet etmelerinin güç olması nedeniyle son dönemde dünyadaki pek çok uygulamada olduğu gibi yabancı ortaklıklar veya hisse devirleri yoluyla piyasada daha etkin bir rol oynamaya çalışmaktadır. Bankacılık sektörünün günümüzde yaşadığı zorluklar, büyük bir ölçüde Türkiye'nin içinde bulunduğu makro ekonomik sorunlardan kaynaklanmaktadır. Bu sorunların çözülmesiyle birlikte, alınacak yasal ve rekabete yönelik önlemler AB bankacılığına uyumu gerçekleştirerek Türk bankacılığının dinamik bir yapı kazanmasını sağlayacaktır.

Bankacılık kesimi bir yandan kendi gelişimini tamamlarken diğer yandan sanayi kesiminin kaynak sorununa çözüm yolları aramalı ve böylece ekonomik gelişmeye katkı sağlamalıdır. Bu amaçla orta ve uzun vadeli, yatırım amaçlı ve uygun koşullu Türk Lirası kredi imkanları yaratılmalıdır. Deniz Ticaret Odası verilerine göre, 2005 yılında dünya deniz ticaret hacmi 1994'e göre %40 oranında büyümüştür. Böylece yıllık %3 büyüme oranıyla 5,5 Milyar tonluk bir rakama ulaşılmıştır. Bu durumda dünya deniz ticaret filosu kapasitesinin yıllık taşıma talebindeki artışı karşılayamayacağı görüşü ağır basmaktadır. Ancak, yeni gemilerde daha büyük ve daha süratli olma trendi hızlanırsa, adet olarak beklenen artış tahminlerin gerisinde kalabilecektir. Yani, önümüzdeki 1-2 yıl için yük miktarındaki artış oranına paralel bir TEU kapasite büyümesi olmayabilecektir. Dolayısıyla dünya ticaret hacmi ve dünya deniz taşımacılığında genel bir büyüme beklenmekte ise de, deniz ticaretinin her alanında aynı hızda gelişme olmayabilecektir. Ancak temelde farklılıklar olmakla birlikte dünya deniz taşımacılığının devamlı büyüme göstereceği bir gerçektir.

Diğer taraftan teknik ve organizasyondaki gelişmelere bağlı olarak dünya deniz ticaret filosunun yıllık taşıma kapasitesi daha da yükselecektir. Özellikle düzenli hat seferlerindeki gemiler ortalama olarak daha hızlı hale gelmektedirler. Bu görüşlere dayanan yabancı bankaların Denizcilik Sektörüne bakış açılarında iyimserlik ağır basmaktadır. Türk denizcilik sektörü coğrafi konumu ve komşuları ile ilişkileri açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Buna rağmen Türk denizcilik firmalarının LIBOR'un üzerinde ek faizle kredi kullanabilmeleri daha ziyade ülke riski kavramına bağlı bir husustur. Ayrıca denizcilik sektörü kredileri fizibilite etüdünden, akreditiflere, garantilere ve gemi ipoteğine kadar belirli özellikler taşımaktadır. Yabancı bankalar bu konuda uzmanlaştıkları için konuya daha güvenle yaklaşmakta ve gemi ipoteğini tercihi bir ipotek şekli olarak kabul etmektedirler.

Türk bankacılık sisteminde yabancı bankaların Denizcilik Sektörüne bakış açısına yaklaştırılarak aynı doğrultuya getirilebilmesi için sıkı bir çalışma içinde olunması gerekmektedir. Tüm dünya pazarlarına dönük döviz getirici sektörlerden olan ve ihracat Teşvik Tebliği'nde de "İhracat Sayılan Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetler" arasında sayılan deniz taşımacılığının finansman açısından desteklenmesinin önemi bilinmektedir. Gemi sahiplerinin ülkeye kazandırdığı dövizler de dikkate alınarak, denizcilik sektörü için çok önemli olan gemi işletmeciliğinin de ihracatçılara benzer konumda değerlendirilmesi işletme kredisi sağlanması hususunda Türk Eximbank desteğini arttırarak devam ettirmelidir. Devam eden gemi, yat inşa ve diğer denizcilik yatırımlarından kaynaklanan teşvik alacaklarının bir an önce ödenmesi, ödenmeme nedeniyle durdurulmuş olan gemi yatırımlarının devamını mümkün kılacaktır. Bu, özellikle istihdam yönünden çok önemlidir. Zira devam ettirilebilen her gemi inşa yatırımı büyük ölçüde ve doğrudan istihdam sağlamaktadır. Diğer taraftan, gemi yatırımlarının tamamlanmasında gecikilen her gün, o günün karşılığı kadar döviz kaybı demektir. Bunun önlenmesi, teşvik alacaklarının zamanında ödenmesinin sağlanmasıyla mümkün olacaktır.

Uluslararası kuruluşların deniz taşımalarında yük rezervasyonlarının yapılmasına karşı çıkmalarına rağmen, ekonomisi güçlü devletler veya kredi veren kuruluşlar; Türk müteşebbisleriyle veya KİT kuruluşlarıyla yaptıkları ticarî alışverişlerde, taşımaların kendi gemileriyle yapılmasını açık veya dolaylı olarak şart koşmaktadırlar.

Büyüme aşamasında olan deniz ticaret filomuzun yurt dışından aldığı kredileri taahhüt ettiği süre içinde ödeyerek gemilerimizin gerçek milli servet haline gelişine kadar, direkt veya dolaylı yoldan yük temini şekliyle desteklenmesi sektör için büyük önem taşımaktadır. Bilhassa ithal yükler ve dünyada söz sahibi olduğumuz ihraç yüklerimiz ile yurt dışında yaptığımız yatırımların veya verdiğimiz kredilerin karşılığında ortaya çıkan taşımalar ve Milli Savunma Bakanlığı taşımalarının Türk gemileriyle yapılması bir devlet politikası haline getirilebilir.

152 sayılı karar ve bunu destekleyen 29.12.1997 tarih ve 1997/75 sayılı Başbakanlık Genelgesi bu amaçla çıkarılmıştır. Konu 03.04.1998 tarihinde alınan 98/T-17 No.lu Yüksek Planlama Kurulu Kararında da vurgulanmıştır. Ancak, Türk denizciliğinin, ihracatın, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşımacılığın ve gemi inşa sanayinin geliştirilmesi ve kamu kuruluşlarına ait ithal mallarının öncelikle Türk bayraklı gemilerle taşınmasını sağlamak maksadıyla alınan bu kararlara kamu kurumlarınca tam uyulmamaktadır. Bunun neticesinde yükler yabancı bayraklı gemilere kaymakta ve Deniz Ticaret Odası'nın hesaplamalarına göre her yıl 2,5 Milyar USD'nin üzerinde navlun dış ülke ekonomilerine yönelmektedir. Ayrıca tankerle yapılan ithalat taşımalarımızın ancak %33'ü Türk Bayraklı gemilerle yapılabilmektedir. Bu bakımdan tanker taşımacılığımızın teşvikine de ayrı bir önem verilmesi gerekmektedir.

Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarındaki payının artırılması için uygulanan Uzakyol Navlun Priminin 1995 yılında kaldırılmasının da etkisiyle yükler yabancı bayraklı gemilere geçmeye başlamış, Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarımızdaki payı %50'lerden %23'lere gerilemiştir. Bu bakımdan bütün dünya devletlerinin açık veya kapalı yollarla kendi deniz ticaret filolarını destekledikleri gerçeğini görerek uzak yol navlun primleri tekrar gündeme getirilmelidir. Diğer önemli bir nokta ise, özel sektör taşımalarında da ihracatın CIF, ithalatın FOB teslim şekline göre yapılması için hem İhracatçı Birlikleri hem de firmalar bazında gerekli girişimlerin yapılarak, Türk yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasını teşvik edici uygulamaların getirilmesidir. Ayrıca ihracat yükü taşıyan gemilerin dönüşlerinde kapasite boşluğu doğmasının önlenmesi bakımından, kamu kurum ve kuruluşlarının ithalat yüklerinin taşınmasının 3.4.1998 tarih ve 98/T-17 sayılı YPK Kararı gereği Türk Bayraklı gemilere yönlendirilmesi sağlanmalıdır.

Türk Denizcilik sektörüne finansman sağlayacak, uzun vadeli kredi verebilecek, bu kredileri gemi inşaatına yöneltebilecek, dolayısıyla yeni gemi yapılmasını destekleyerek, filomuzun gençleştirilmesine katkıda bulunabilecek bir bankaya sektörde büyük ihtiyaç duyulmaktadır. Norveç, İngiltere ve Almanya'daki gemi ipotek bankaları niteliğinde bir ihtisas bankası yurtdışı, finansman piyasalarından uygun şartlarla kredi temininde kolaylıklar sağlayacak, oluşturacağı fonlarla kendisi de kredi .kullandıracak, sektörün özellikleri nedeniyle büyük tutarlar gerektiren sendikasyon kredilerini yönlendirmesi mümkün olacaktır. Ayrıca sektörün uluslararası işlemlerinde uzmanlaşacak böyle bir banka; muhabir ilişkileri ile dış ticaret işlemleri, döviz transferi ve teminat mektubu düzenlenmesi gibi alanlarda rasyonel bir çalışma ortamı yaratacaktır. Ayrıca, proje ipoteği ve proje güvenilirliğini esas alan risk sigortasının ülkemizde de uygulanmasının sağlanması, özellikle tersanelerimizin ve armatörlerimizin yurtdışından temin ettikleri finansmanların kullanılabilirliğini arttıracaktır.

Genel olarak yıllık karar ve tebliğler ile uygulamaya konulan teşviklerin düzenli ve sürekli olmayışı, yatırımcıların bu alanla ilgili yatırım kararı vermelerini olumsuz etkilemektedir. Özellikle denizcilik sektörüyle ilgili teşvik politikaları belirlenirken Denizcilik Müsteşarlığı ile Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü arasında eşgüdümün sağlanması, hatta bu konuda Genel Müdürlüğün belirleyici bir rol üstlenmesi gerekmektedir. Teşvik edilen sektörlerde uygulanmakta olan Yatırımlarda; Devlet Yardımları ve Yatırımları Teşvik Fonu Esasları Hakkında Kararın Uygulanmasına ilişkin tebliğlerin sık sık değişmesi, ulusal ve uluslararası gemi inşa piyasalarında, tersanecilerimizin sipariş alma aşamasında teklif bedeli belirlemelerinde çok büyük sıkıntılar yaratmaktadır.

Bütün kurumlarca mutabık kalınan ihracata dönük üretim yapan sektörlerin desteklenmesi hususundaki uygulamanın devam etmesi gerekli görülmektedir. Fakat uygulama aşamasında her kurumun faaliyet alanı içerisinde gereken sorumluluğu alması ve yatırımları takip etmesi büyük önem arz etmektedir. 01.08.1998 tarihinden sonra yeni vergi yasası uygulamalarından kaynaklanan nedenle teşvik kararnamelerinde bir değişiklik yapılmaksızın teşviklerin kaldırılması dışında AB üyeliği adaylığımız gerekçesi ile de mevcut açık teşviklerin tamamen kaldırılması gemi inşa sanayi ni güç durumda bırakmıştır. Tersanelerimizin rakipleriyle rekabeti için Avrupa Birliği ülkelerinin uyguladıkları nakdi ve aynı

yardımların ülkemiz koşulları göz önünde bulundurularak, gemi inşa ve yat inşa ile gemi yan sanayimizin desteklenmesi gereklidir. Aksi halde Uzak Doğu ülkelerinin tersaneleri ile de rekabet etme şansımız ortadan kalkmıştır. Dünya pazarlarında rekabet edebilecek seviyede alt yapısını kurmuş ve organizasyonunu tesis etmiş olan ancak denizcilik sektöründen başka alanlarda faaliyet gösteren yatırımcıların ve sanayicilerin, gemi inşaatı ve gemi işletmeciliği faaliyetlerine katılmaları teşvik edilmeli ve böylece büyük sermaye bu alana çekilmeli, onunla ilgili engeller yasal düzenlemeler ile ortadan kaldırılmalıdır.

Teşvik belgeli gemi ve yat inşaatıyla onarımının KDV'den muaf tutulacağı yasa gereği gemi ve yat inşa ettiren yatırımcılara KDV tahakkuk ettirilmemektedir. Bu üretimi yapan tersaneler ise tüm giderleri için KDV ödemektedirler. Bu sebeple sektörün KDV yükü altında kalmaması için tersanelerde enerji, su, hizmet ve malzeme alımları için KDV muafiyetinin uygulanmasına imkan verecek yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Kredi işlemlerinde yer alan harç muafiyeti için "orta ve uzun vadeli kredilerde kullanılabilir" ibaresi uygulamadaki tüm kredilerin kısa vadeli olması nedeniyle muafiyet kapsamına girmesine engel olmaktadır. Gemi inşasında kullanılan büyük miktardaki kredilerin muafiyet kapsamına alınması için düzenleme yapılması gerekmektedir.

Gemi inşa ve yan sanayinin gelişmesi ve kapasitenin tam olarak kullanılabilmesi için 8-10 yıl gibi uzun vadeli ve düşük faizli kredilerin sektöre tahsis edilmesi gerekmektedir. Tabiki bu fonun sağlanması sadece devletten beklenemez. Yerli ve yabancı özel bankaların da sektöre bakış açılarının değişmesi gerekmektedir. Eximbank limitlerini artırmak sureti ile yabancı bayraklı ihraç edilecek gemilerin yapımını özendirilmeli ve gemi inşaatı için özel bir fonun oluşturulmasının teminini sağlamalıdır. Tersanelerin ve yan sanayicilerin hazine arazilerinin kullanımı olan üst hak ipoteğinin kolayca bankalara ipotek edilmelerinin sağlanması ile bazı kredilerin çözümüne imkan sağlayacak düzenlemenin yapılması ve önceden Denizcilik Bankası örneğinde olduğu gibi sektör bankası hüviyetli ve kaynak gücü kuvvetli gemi yapım - onarım ve yan sanayi ile denizcilik sektörüne hizmet verecek bir ihtisas bankası oluşturulmalıdır. Gemi inşa sanayi için oldukça önem taşıyan orta ve uzun vadeli tersane kurma -geliştirme kredileri ile işletme



kredilerine kaynak temin edilerek, sektörün gereksinimlerine cevap verebilecek yapı ve olanaklar sağlanmalıdır.

Gemi inşa sanayi tüm birimleriyle ve yan sanayisi ile birlikte finans sorunlarını aşması gerekmektedir. Böylece kapasite kullanımını tam olarak gerçekleştirecek, ayrıca istihdam yaratacak ve ülke ekonomisine katkı sağlayacak ve tersaneler daha da gelişecek, dünya ile rekabet edebilir duruma gelebilecektir. Türk Eximbank tarafından; borçlanma imkanları ve kredi maliyetleri üzerinde görülen olumlu etkileri dikkate alınarak, ihracata yönelik gemi inşa projelerine önümüzdeki dönemde nakdi kredi faaliyetleri ile de finansman desteği sağlanması planlanmaktadır. Halen devam etmekte olan teminat mektubu uygulamalarının yanısıra, aşamalı olarak ve proje bazında verilmesi öngörülen nakdi kredilerle birlikte sektöre sağlanan desteğin artarak devam etmesi hedeflenmektedir. Yaşlı ve verimliliğini yitirmiş gemilerin hurdaya çıkarılması ve yerlerine yeni gemilerin inşa edilmesini sağlamak üzere, devlet desteği programları uygulanmalıdır.

Tersanelerimizde; gerek tersane, gerek müteşebbis, gerek yabancı armatörlere ihraç edilmek üzere olarak inşa edilen gemilere verilen Yan Sanayi ürünlerinin ihracat kredilerinde taahhüt kapatmaya sayılmamasından meydana gelen taahhüt açığı. Yan Sanayi ürünlerinin hammaddelerini K.D.V.'li alan ve ürettikleri ürünün satışını teşvikli olarak ihracata yönelik inşa edilen gemilere K.D.V.'siz yapan bu Yan Sanayi kuruluşlarının satışlarının ihracat kredilerinde taahhüt kapatmaya sayılması gerekmektedir. Kamu ve özel sektör tersanelerinin çözüm bekleyen problemleri öncelikle, finansman, üretim verimi, kalite teminatı ve istihdam konularındadır. Teşvik programlarının, gemi inşa sanayinin uluslararası piyasada rekabet edebilme şansı kazanabilecek şekilde, uluslararası denizcilik endüstrisindeki gelişmeleri dikkate alarak uygulamaya konulacak denizcilik politikaları içerisinde düşünülmesi gerekmektedir. Özellikle çok yakın bir gelecekte yürürlüğe girecek OECD Gemi İnşa Anlaşmasına taraf oluncaya kadar geçen süre içinde teşvik, sübvansiyon ve benzeri devlet desteklerinin bir an önce etkili bir şekilde uygulamaya konularak sektörün rekabete hazır bir duruma getirilmesi zorunlu görülmektedir.

Devlet sübvansiyonlarının ve teşviklerinin uygulanmasında göz ardı edilmeyecek bir husus da; tersanelerimizin uluslararası piyasada rekabet gücü

kazanması için desteklenmesidir. Yeni gemi inşaatı talebinin büyük potansiyelinden pay alabilmek bakımından, dünya gemi inşa talebinin gelişmiş ülkelere göre işçilik maliyetlerinin daha ucuz bulunduğu ülkelere yöneldiği gerçeği de dikkate alınmalıdır.

Türkiye'nin büyüyen dış ticaret hacmi dikkate alınarak, gelecek yıllarda kısa, orta ve uzun vadeli projeksiyonlar yapılmalı ve ihtiyaç duyulacak gemi tonajı ve tipleri belirlenmeli ve bu gemilerin inşası için, planlı gemi inşa programı oluşturularak, uluslararası rekabet ortamı içerisinde yerli tersanelerin de bu program çevresinde gerçekleştirilecek gemi inşasına katılmaları sağlanarak uygulanmalıdır. Bu programlar kapsamında gemi inşa ettirecek müteşebbislere sağlanacak olan teşvik imkanlarının, rekabet ortamını tehlikeye düşürmeyecek şekilde ve dünyada diğer ülkeler tarafından uygulanan teşvik programları takip edilmek suretiyle yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Tersanelerin modernizasyonu, gemi inşa siparişlerinin artırılması ve gemi yapım sürelerinin kısaltılması yönlerinden oldukça önem taşıyan finansman temini, sektörün karşı karşıya bulunduğu ciddi sorunlardan birini teşkil etmektedir. Halen ülkemizde ihtisas yatırım bankacılığının gelişmemiş olması nedeni ile var olan bankacılık sisteminde gemi inşa sanayinin ihtiyaç duyduğu yüksek hacimli uzun vadeli ve düşük faizli özel kredi verilememektedir. Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulan GİSAT Fonunda işler hale getirilmesinin kaynak arayışında içerisinde olan sektör için çok büyük önemi vardır.

Son yıllarda gemi ihraç projeleri için Eximbank tarafından 1-2 yıl vadeli, libor seviyede faizle imalatçı ve ihracatçı kredileri sağlanmaktadır. Yabancı gemi onarımında gerekli olan kısa vadeli finansman için de Eximbank'ın uygun koşullarla bir çalışma yapması gerekmektedir. Tersanelerin rekabet gücünün arttırılmasını temin etmek amacıyla, daha büyük inşa kapasiteli tersaneler kurulmasını sağlamak bakımından, bir program kapsamında, özellikle birbirine yakın ve komşu olan tersanelerin birleşmesi ve bir araya gelerek konsorsiyumlar meydana getirmesi teşvik kapsamına alınarak, bu tersanelerin uluslararası pazarlara açılmaları sağlanmalıdır. İnşa halindeki gemilerin sicile kaydının yapılarak bankalarca istenen ipotek için kullanılabilmesinin sağlanması teminat konusunda sektöre bir rahatlama getirebilecektir.

Gemi inşasında kullanılan işletme kredilerine uygulanan vergi resim harçların istisna edilmesi, fiyat rekabetine katkı sağlayabilecektir. Yukarıda değinilen sorunlara çözüm getirmek üzere tersane ve gemi inşa yatırımlarına yönelik finansman organizasyonu için gerek görülen esasların denizcilik politikaları kapsamında belirlenmesine önemle ihtiyaç duyulmaktadır. Emek-yoğun niteliğine ek olarak yan sanayide de istihdam sağlama özelliği nedeniyle; gemi yapım sanayii, nüfusu genç ve istihdam sorunları büyük olan Türkiye açısından ayrı bir öneme sahiptir. Kıyı illerimizde mevcut toplu taşımada, deniz ulaşımının özel olarak desteklenmesi durumunda gemi inşa ve bakım-onarım taleplerinin artmasına, dolayısıyla tersaneciliğimiz için mevcut iç dinamiklerden daha fazla yararlanma imkanı sağlanmış olacaktır.

İhraç ve ithal yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasını sağlamak amacıyla; armatörlerin, Botaş, Erdemir, İsdemir, TMO ve Türk Silahlı Kuvvetleri gibi her yıl milyonlarca ton yükünün taşınması gereken kuruluşlar ile uzun vadeli kontratlar yapılması halinde, bu anlaşmalar neticesinde kolaylaşarak temin edilecek kredilerle yeni inşa ve ikinci el gemi alımlarına gidilmesi Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesine katkıda bulunacaktır.

Gemi işletmeleri sermaye yoğun olup, ilk kuruluş yatırımları ve yenileme yatırımları mali açıdan önemli rakamlarla ifade edilmektedir. Bu nedenle, bankacılık sektörünün gemi işletmelerine finansman sağlaması, bankaların finansman kaynaklarının hacmine ve vadesine bağlıdır. Bankaların kredi verirken dikkat ettiği ana kriterler projenin kalitesi, yönetimin kalitesi, mali ve etik kriterler açısından yeterliliği, inşaatın uyandırdığı güven, kullanılan kredinin tamamen geri dönüp dönemeyeceği, teminatlar, proje nakit akışı, borçlunun öz kaynak payıdır. Türkiye’de denizcilik sektörüne açılan krediler temelde iki farklı grupta değerlendirilmektedir. Tersanelere açılan Gemi İnşaa Kredileri ve denizcilik sektörüne gemi alımı için açılan Yatırım Kredileri’dir. Gemi inşa kredileri belli bir kontrata dayalı olmaları, proje bazında kullanılmaları ve projenin her aşamasının kolaylıkla izlenebilmeleri gibi nedenlerden dolayı daha fazla tercih edilmektedir. Bu kredilerde vade; geminin inşa tarihinden başlayarak teslimi ile sınırlı olup, bu sürede maksimum 18 ila 24 ay arasında değişmektedir. Kredi riski, geminin tesliminde alıcının yaptığı ödemelerle kapatıldığından bankaların kaynak yapıları ile de daha uyumludur.

Yatırım Kredileri ise geminin ekspertiz değerine ve tipine göre vade ve koşulları değişir. Bu krediler ikinci el gemi alımı için kullanılabilir gibi geminin inşa dönemini de içerecek şekilde de kullanılabilir. Pre+Post Finansman şeklinde kullanıldıklarında, finanse edilen geminin navlun gelirleri oluşmaya başlayana kadar, anapara ödemesiz dönem uygulaması söz konusu olur. Post finansman kredileri, Pre finansman kredilerine göre çok daha uzun bir vadeyi gerektirir. Bir geminin kendini amorti etme süresi; navlunlarla çok yakından ilgili olup, bu süre 10 yıla kadar çıkabilmekte hatta sektörün darboğaza girdiği dönemlerde daha da uzayabilmektedir. Teminat açısından bakıldığında ise, gemi fiyatları dünya ticaret hacmindeki değişimler, uluslararası düzenlemeler, navlunlar, demir çelik endüstrisindeki gelişmeler gibi bir çok değişkene bağlı olarak çok büyük dalgalanmalar gösterebilmektedir. Bu da, teminat değerinin muhafazasını zorlaştırmakta ve özel bir ekspertizi gerektirmektedir. Bunların yanı sıra açılan kredilerin vadesinin uzunluğu belirsizlikleri artırmakta, kredi riskinin izlenmesini ve kontrolünü zorlaştırmaktadır. Bütün bu nedenlerden dolayı, Türk Bankaları daha çok gemi inşa kredileri konusunda sektöre destek verirken uzun vadede finansman ve uzmanlık gerektiren yatırım kredileri için uluslararası denizcilik ihtisas bankalarının desteği alınmıştır.

Türk bankalarının topladıkları mevduatın ortalama vadesi 90 gün gibi çok kısa bir süre ile sınırlıdır. Bu kısıtlama 10 yıl gibi uzun bir vadeye çıkan yatırım kredilerinin Türk bankaları tarafından verilmesini zorlaştıran en büyük engeldir. Bu nedenle, yatırım kredilerinde Türk bankalarının uluslararası bankalar karşısında fonlama açısından rekabet şansı oldukça zayıftır. Kaynak yapısındaki avantajlarının yanı sıra yabancı bankalar çok eski tarihlerden beri Gemi Finansmanı bölümlerini kurmuş ve oturmuşlardır. Bu konudaki bilgi ve deneyimleri Türk bankalarının önündedir. Bununla birlikte, Türk bankalarında yabancı sermayeli ortaklıkların çoğalması ile birlikte bu dezavantajların zaman içerisinde ortadan kalkması ve özellikle de uzun vadeli post-finansman kredilerini yavaş yavaş sektörde görülmeye başlanacaktır.

Bankaların dünya çapında ortak standartlarda çalışmasını sağlamak üzere oluşturulan Basel Komitesi'nin uygulamaya koyduğu sermaye yeterliliği kriterleri bankaların aktif portföylerini daha etkin idare etmelerini gerektireceğinden, bu da sendikasyonlara sebep olacaktır. Sendikasyon kredileri uzun vadeli yüksek tutarda

finansman gereksinimi olan sektörde, tek bir bankanın kendi portföyüne alamayacağı krediler için, orta ve uzun vadede değişken ve ortak faiz oranı sunması nedeniyle avantajlı hale gelmektedir. Örnek çalışmada da görüldüğü gibi borçlu, çok yüksek tutardaki krediyi kısa sürede, yatırım planını kesintiye uğratmayacak, katılımcı tüm bankalar tarafından imzalanan tek bir kredi sözleşmesi ile sağlanmaktadır. Ortak sözleşme olması nedeniyle borçlu için yönetim kolaylığı dışında bu kadar yüksek tutarlı kredinin kendisine sağlanması kamuoyunda olumlu puan almasını ve itibarının artmasını sağlayacaktır.

## KAYNAKLAR

- Active Finans. (2001). *Active Bankacılık ve Finans Makaleleri-V*. Alkım Ltd.Şti.: İstanbul
- Akdoğan, Refik Kaptan. (1988). *Deniz Ticareti*. Zihni Eğitim Yayını No:5, İstanbul
- Altunbaş, Yener, & Sarısu, Ayhan. (1996). *Avrupa Birliği Sürecinde Türk ve Avrupa Bankacılık Sistemlerinin Karşılaştırılması*. Türkiye Bankalar Birliği, Yayın No:200, İstanbul
- Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği. *Avrupa Birliği Ortak Ticaret Politikası*. Bilgi Notu No:14, Info/1.7.98, Ankara
- Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği. *Avrupa Yatırım Bankası*. Bilgi Notu No:11, Info/1.7.98, Ankara
- Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği. (1995). *KOBİ'lere ve Zanaat Sektörüne Yönelik Faaliyetler*. Tisamat Matbaası: Ankara,
- Bağrıaçık, Atila. & Kantekin, Seyfettin. (1995). *Dış Ticarete Uygulamalı Akreditif İşlemleri*. Bilim Teknik Yayınevi: İstanbul
- Balak, Deniz, & Seymen, Dilek. (1996). *Avrupa Birliğine Uyum Sürecinde Gümrük Birliği'nin Türk Bankacılık Sistemi Üzerindeki Muhtemel Etkileri*. Türkiye Bankalar Birliği, Yayın No:201, İstanbul
- Balak, Deniz. (1992). *Uluslararası Bankacılıkta Ödeme Şekilleri Türk Bankacılık Sektörü İçin Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir
- Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu. (2006). *Bankacılık Sektörü Basel II Gelişme Raporu*, İstanbul
- Barla, Mahmut Celal, & Sağ, Osman Kamil, & Roe, Michael, & Gray, Richard. (2001). *Developments in Maritime Transport and Logistics in Turkey*. Ashgate Publishing Ltd., İngiltere
- Basel Bankacılık Denetim Komitesi. (2004). *Sermaye Ölçümü Sermaye Standartlarının Uluslararası Düzeyde Birbiriyle Uyumlaştırılması*. Bank of International Settlement, Basel
- Basel Committee of Banking Supervision. (2004). *International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards*. Bank of International Settlement, Basel

- Beşinci, Murat. (2005). *Basel Sermaye Yeterliliği ve Türk Bankacılık Sektörünün Basel II'ye Uyum Süreci*. Active Finans Sayı: Kasım-Aralık 2005, Alkım Ltd.Şti., İstanbul
- Beşinci, Murat. (2005). *Basel Kriterleri, Basel II'nin Finans ve Bankacılık Sektörüne Etkileri ve Türk Bankacılık Sektörünün Basel II'ye Uyum Süreci*. *Active Bankacılık ve Finans Makaleleri*, Alkım Ltd.Şti., İstanbul
- BIMCO (Baltic and International Maritime Council) Review (2003). Book Production Consultants Plc., İngiltere
- Box, Bill. (2001). *Banking On Opportunity*. *Seatrade Review*, June, The Seatrade Organization Ltd., Colchester
- Branch, Alan E. (1998). *Maritime Economics Management and Marketing*. Stanley Thornes (Publishers) Ltd., 3. Baskı, İngiltere
- Brauner, Alan. (1994). Gemiciliğin Finansmanı ve Bankerlerin Gemi Kalitesine İlişkin İstekleri. *International Conference on Maritime Safety 1993*, Chamber of Shipping Publication: İstanbul
- Bredimas Savopoulou, A. & Tzoannos, J. (1990). *The Common Shipping Policy of the EC*. Elsevier Science Publishing, Hollanda
- Cerit, Güldem A., & Çakı, Sertaç. (1996). *Financial Prospects For The Turkish Shipbuilding Industry*, Dokuz Eylül Üniversitesi School of Maritime Business and Management, İzmir
- Chamber of Shipping. (2000). *Turkish Shipping Sector Report 1999*. Yayın No:56, İstanbul
- Chamber of Shipping. (2001). *Turkish Shipping Sector Report 2000*. Yayın No:60, İstanbul
- Chlomoudis, Constantinos I. & Pallis, Athanasinos A. (2002). *European Union Port Policy The Movement Towards a Long-Term Strategy*. Ellinika Grammata S.A., Yunanistan
- Cheng C.Philip Ph.D. (1983). *Financial Management in the Shipping Industry*. Cornell Maritime Press, Inc., A.B.D.
- Conville, James Mc. (1999). *Economics of Maritime Transport – Theory and Practice*. London Witherby & Co. Ltd., 1. Baskı, İngiltere
- Çakı, Sertaç. (1996). *Gemi Yatırım Projeleri ve Gemi İşletmeciliğinin Finansmanı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir

- Deniz Ticaret Odası. (1990). *Ulusal Deniz Ticareti'mizin Sektörel Bir Değerlendirilmesi*. II.Ulusal Denizcilik Kongresi. Yayın No:21, Genişletilmiş 3. Baskı, İstanbul
- Deniz Ticaret Odası. (1994). *Deniz Sektörü Raporu 1993*. Yayın No:36, İstanbul,
- Deniz Ticaret Odası. (2001) (a). *2000 Sektör Raporu*. Yayın No:59, İmak Ofset: İstanbul
- Deniz Ticaret Odası. (2001) (b). *Deniz Ticareti Dergisi*. Kasım Sayısı, Mart Matbaası: İstanbul
- Deniz Ticaret Odası. (2001) (c). *Türkiye'de Denizcilik Sektörünün Yeri, Önemi, Sorunları, Çözüm Önerileri ve Sektörün Kaynak Sağlama Potansiyeli*. İstanbul
- Deniz Ticaret Odası. (2005). *2004 Sektör Raporu*. Yayın No:66, Kansu Matbaa, İstanbul
- Devlet Planlama Teşkilatı. (1996). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)*. T.C. Resmi Gazete, 25 Temmuz 1995, Ankara
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2001) (a). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)*. T.C. Resmi Gazete, 25 Temmuz 2001, Ankara
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2001) (b). *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu: Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001–2005)*, Ankara
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2006) (a). *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)*. T.C. Resmi Gazete, 01 Temmuz 2006, Ankara
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2006) (b). *Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu : Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)*, Ankara
- Ege, Aylin Dr. (1998). *Ekonomik Yönden Bölgeselleşme: Avrupa Birliği (AB), NAFTA, APEC. İKV, Sayı:140, İstanbul*
- Erbil, Bahattin. (1998). *Tek Para ve Ekonomik Parasal Birliğin Son Aşamasına Geçişin Muhtemel Etkileri. İKV, Sayı:140, İstanbul,*
- Erdem, Mehmet Şükrü (1993). *Avrupa İç Pazarı ve Türk Bankacılık Sektörü. Türkiye Bankalar Birliği, Yayın No:174, Ankara*
- European Investment Bank. (1997). *1996 Annual Report*
- European Investment Bank. (1997). *European Investment Bank Financing In Turkey*. Lüksemburg



- Fight, Andrew. (2004). *Syndicated Lending*. Elsevier Butterworth – Heinemann Finance Publications, Oxford
- Glass, David. (2001). Waiting Game. *Seatrade*. November – December, The Seatrade Organization Ltd., Colchester
- Goldrein, Iain, & Bassindale, John, & Turner, Paul. (1993). *Ship Sale and Purchase*. LLP Lloyd's of London Press Ltd, 2. Baskı, İngiltere
- Grammenos, Costas Th. (2002). *The Handbook of Maritime Economics and Business*. LLP Lloyd's of London Press Ltd., İngiltere
- Guerin, Charles A. (2002). Construction Loan Syndication And Participation Issues, American Bar Association, Section of Real Property, Probate and Trust Law, 13th Annual Spring CLE and Council Meeting, California, A.B.D.
- Gündoğdu, Ramazan. (1997). Bankalarımız ve Ulusal Sektör Denizcilik, *Deniz Ticareti Dergisi*, Haziran, Başkent Ofset: İstanbul.
- Gürlesel, Can Fuat. (1993). *Avrupa İç Pazarı 1992 ve Türk Bankacılık Sistemi Sorunlar. ve Çözüm Önerileri*. Türkiye Bankalar Birliği, Yayın No:176, Ankara
- Hanscom, Jim. (2001). Bargain Basement. *Seatrade*, November – December, The Seatrade Organization Ltd., Colchester
- Hürriyet Ekonomi Yazarları. (2002). Bankalara Merkez Öpücüğü. *Hürriyet Gazetesi*, 30 Mart 2002
- İGEME. (1997). *İhracata Yönelik Finansman Araçları Türkiye'de Mevcut Uygulamalar*. 2.Baskı
- İGEME. (1999). *Uluslararası Bir Ödeme ve Garanti Aracı: Akreditif*. 6. Baskı
- İktisadi Kalkınma Vakfı. *Avrupa Birliği ve Türkiye Kavramlar Sözlüğü*. İKV:57 Doğan Ofset:İstanbul
- Kalaycıoğlu, Öktem. (1999). Sendikasyon Kredileri. *Active Bankacılık ve Finans Makaleleri – V*, Alkım Ltd.Şti., İstanbul
- Karabıyık, Yrd. Doç.Dr. Lale Erdem. (1998). Avrupa Birliği İle Entegrasyonda Türk Bankacılık Sektörünün Uyumu. *Uzman Gözüyle Bankacılık*, Sayı 20
- Karluk, Rıdvan. (1998). *AB ve Türkiye*. Beta Yayınları. İstanbul
- Kişi, Hakkı. (2002). *Yayınlanmamış Seminer Notları*. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

- Lian, Koh Keng, Kee, Ho Peng, Cheong, Choong Thung, & Ong Boo King. (1989). *Current Developments in International Banking and Corporate Financial Operations*. Singapore Conferences on International Business Law, Faculty of Law, National University of Singapore
- Lyons, Claire. (1999). Money Still There For Good Deals. *Seatrade Review*, February, The Seatrade Organization Ltd., Colchester
- Lyons, Mick, Middleton, Ian, & Thomas, Stephen. (2001). Seatrade's 16 Banker's Survey. *Seatrade Review*, The Seatrade Organization Ltd., Colchester
- McDonald, Robert P. (1982). *International Syndicated Loans*. Euromoney Publications Ltd. London
- Milliyet Ekonomi. (2005). *BDDK, Bankalara Stres Testi Yapacak*. 31 Mayıs 2005
- Minyat, Mustafa. (1997). Avrupa Gümrük Birliği ve Bankacılık Sektörü. *Dünya Gazetesi*, 13 Ağustos
- Murphy Jr., Paul R., & Wood, Donald F. (2004). *Contemporary Logistics*. Pearson Education Inc., 8. Baskı, A.B.D.
- OECD. (2003). *Officially-Supported Export Credits And Small Exporters*. Paris.
- Özer, Yüksel, Taşkan, Ebru Seçil. (2005). *Basel II Kriterleri ve Kobilerin Kredi Taleplerinin Değerlendirilmesine Etkileri*. EBSO Finans ve Bankacılık Alt Komisyonu, İzmir
- Packard, William V. (1988). *Sale & Purchase*. Fairplay Publications Ltd., Tramp Ship Series, 2. Baskı, İngiltere
- Paine, Frank. (1990). *The Financing of Ship Acquisitions*. Fairplay Publications Ltd., 2. Baskı, İngiltere
- Panayides, Photis M. (2001). *Professional Ship Management Marketing and Strategy*. Ashgate Publishing Ltd, 1. Baskı, İngiltere
- Peerless, Colin. (1991). *Ship Management*. P.M.S. Ltd., 1. Baskı, İngiltere.
- Power & İGEME. (Aralık 1998). *İhracatta Devlet Yardımları ve Finansman Araçları*.
- Resmi Gazete. (1995). *Bankaların Kuruluş ve Faaliyete Geçme Esaslarına İlişkin Yönetmelik*. Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı: 21.06.1995 / 22320, Ankara

- Resmi Gazete. (a) (1999). *Bankalar Kanunu*. Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı: 23.06.1999 / 23734, Ankara
- Resmi Gazete. (b) (1999). *Türk Uluslararası Gemi Sicili*. Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı: : 21.12.1999 / 23913, Ankara
- Resmi Gazete. (a) (2001). *Yatırımlarda Devlet Yardımları ve Yatırımları Teşvik Fonu Hakkında Karar*. Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı: 18.01.2001 / 24291, Ankara
- Resmi Gazete. (b) (2001). *Yatırımlarda Devlet Yardımları ve Yatırımları Teşvik Fonu Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ*. Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı: 18.02.2001 / 24322, Ankara
- Rhodes, Tony. (1996). *Syndicated Lending Practice and Documentation*. Euromoney Publications Ltd, 2. Baskı, Londra
- San, Taner. (1997). *Sendikasyon Kredileri*. TBB Eğitim ve Tanıtım Grubu Seminer Notları, İstanbul
- Sarısu, Ayhan. (1997). Türk Bankacılık Sisteminin Genel Yapısı, Temel Özellikleri ve Kamu Bankalarının Bölünerek Özelleştirilmesi. *T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, Araştırma ve İnceleme Dizisi*, Sayı:7, Ankara
- Seatrade Finance Authors. (2000). Sound Investments. *Seatrade Review*, September, The Seatrade Organization Ltd., Colchester
- Slater, Paul. (1990). Financing Shipping In The 1990's. *Lloyd's Nautical Year Book*
- Sloggett, J.E.. *Shipping Finance – Financing Ships and Mobile Offshore Installations*. Fairplay Publications Ltd., 2. Baskı, İngiltere
- Stopford, Martin. *Maritime Economics*. Routledge Ltd., İngiltere
- Stokes, Peter. (1990). Ship Finance. *Lloyd's Nautical Year Book*
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. (2000). *2. Ulusal Denizcilik Şurası Gemi İnşaatı ve Tersanecilik Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler, Değerlendirmeler*. İstanbul
- TCMB. (2000). *İhracatı Teşvik Mevzuatı*. Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Kambiyo Mevzuatı Müdürlüğü, Ankara
- TCMB. (2002). *Sermaye Hareketleri Genelgesi*. Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Kambiyo Mevzuatı Müdürlüğü, Ankara
- Turagay, Tuna R.. (1998). Avrupa Ekonomik ve Parasal Birliği ve Euro. *Finansal Forum Gazetesi*, 15 Temmuz

- Türk Eximbank. (2002). *Uluslararası Nakliyat Pazarlama Kredisi (Deniz Yolu) Uygulama Esasları*. Ankara
- Türkiye Bankalar Birliği. (Eylül 1996). *Bankacılar Dergisi*. Sayı 18, Arya Reklamcılık, İstanbul
- Türkiye Bankalar Birliği. (Eylül 1998). *Bankacılar Dergisi*. Sayı 26, Arya Reklamcılık, İstanbul
- Türkiye Bankalar Birliği. (Haziran 1999). *Bankacılar Dergisi*. Sayı 29, Arya Reklamcılık, İstanbul
- Türkiye Bankalar Birliği. (Mart 1997). *Bankacılar Dergisi*. Sayı 20, Arya , Reklamcılık, İstanbul
- Türkiye Bankalar Birliği. (Mart 1998). *Bankacılar Dergisi*. Sayı 24, Arya Reklamcılık, İstanbul
- Türkiye Bankalar Birliği (2002). *Basel Komite Yeni Sermaye Yeterliliği Düzenlemesi*, İstanbul
- Uçarkaya, Sinem. (2006). *Kamu Bankalarının Bankacılık Sistemindeki Rolü*. Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi. TCMB Bankacılık ve Finanslar Kuruluşlar Genel Müdürlüğü, Ankara
- Uz, Reha. (2004). *Risk Yönetimi Ve Basel II.'nin KOBİ'lere Etkileri*. Türkiye Bankalar Birliği Basel II Yönlendirme Komitesi Alt Çalışma Grubu, İstanbul
- Yavuz, Sedef. (2003). *Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi İle İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler*. DPT İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi, Ankara
- Yetim, Sedat, & Gülhan, Ozan. (2005) *Avrupa Birliği Tam Üyelik Sürecinde Türk Bankacılık Sektörü -2-*. Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu, Araştırma Dairesi Çalışma Raporları 2005/7, Ankara
- Yüksel, Ayhan (2005). *Basel II'nin KOBİ Kredilerine Muhtemel Etkileri*. BDDK Araştırma Raporu 4, İstanbul

## İNTERNET KAYNAKLARI

- [http://www.abanet.org/rppt/meetings\\_cle/2002/2002spring/RealProperty/Thursday/IntercreditorAgreements/Guerin.pdf](http://www.abanet.org/rppt/meetings_cle/2002/2002spring/RealProperty/Thursday/IntercreditorAgreements/Guerin.pdf), Erişim: 25.06.2006
- [http://www.abn-amro.co.kr/terms\\_and\\_condition.htm](http://www.abn-amro.co.kr/terms_and_condition.htm), Erişim: 14.02.2002
- <http://www.activefinans.com/activeline/sayi12/basel.html>, Erişim: 30.01.2002
- <http://www.akbank.com.tr>, Erişim:16.02.2002
- [http://www.alomaliye.com/basel\\_ii\\_kobi.htm](http://www.alomaliye.com/basel_ii_kobi.htm), Erişim: 02.06.2006
- <http://www.amsouth.com/business/syndications.asp>, Erişim: 14.02.2002
- <http://atlas.cc.itu.edu.tr/~pdgmb/documents/Ing.html>, Erişim : 14.07.2006
- [http://www.balticexchange.com/media/pdf/cbs\\_maritime\\_services\\_2005.pdf](http://www.balticexchange.com/media/pdf/cbs_maritime_services_2005.pdf), Erişim: 02.06.2006
- <http://www.bankone.com/commercial/capital/services/syndications/originatio n/>, Erişim: 14.02.2002
- [http://www.bddk.org.tr/turkce/mevzuat/bankalarkanunu/y4389\\_BANKALAR\\_KANUNU.doc](http://www.bddk.org.tr/turkce/mevzuat/bankalarkanunu/y4389_BANKALAR_KANUNU.doc), Erişim: 26.05.2006
- <http://www.bipc.com/practice/syndfinance.html>, Erişim: 18.03.2002
- <http://www.bis.org/publ/bcbsca.htm>, Erişim: 06.05.2006
- <http://www.bofabusinesscapital.com/resources/capeyes/a10-02-124.html>, Erişim: 02.06.2006
- <http://www.british-shipping.org/publications/index.htm>, Erişim: 01.06.2006
- <http://www.calyon.com/financing/loan-syndication-/global-loan-syndication>, Erişim: 11.06.2006
- [http://www.chamber-of-shipping.org.tr/AB\\_LINK.htm](http://www.chamber-of-shipping.org.tr/AB_LINK.htm) , Erişim: 30.01.2002
- <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/SEKTOR%20ANALIZ.doc>, Erişim:30.01.2002
- [http://www.denizbank.com.tr/TR/Bankacilik/Ticari\\_Bankacilik/denizcilik.htm](http://www.denizbank.com.tr/TR/Bankacilik/Ticari_Bankacilik/denizcilik.htm), Erişim 16.07.2006
- <http://www.denizcilik.gov.tr>, Erişim: 16.03.2002
- <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=habgst&id=4010&links=12>, Erişim: 20.06.2006
- [http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/faaliyetraporu\\_2005.pdf](http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/faaliyetraporu_2005.pdf), Erişim: 05.06.2006
- <http://www.dkb.co.jp>, Erişim: 14.02.2002

- <http://www.dnb.com>, Erişim: 14.02.2002
- <http://ekutup.dpt.gov.tr/gemiinsa/oik600.pdf>, Erişim: 30.01.2002
- <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik595.pdf>, Erişim: 30.01.2002
- [http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/car/html/car8\\_article2.pdf](http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/car/html/car8_article2.pdf), Erişim: 25.06.2006
- <http://www.dvbbank.com/en/Content/downloads/Shipping2005.pdf>, Erişim: 08.07.2006
- <http://www.dvbgroup.com>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.ebso.org.tr/tr/enformasyon/duyuru/BASEL%20II-Izmir%2029.09.2005.ppt>, Erişim: 25.06.2006
- <http://www.ebrd.com/projects/psd/psd1999/6296.htm>, Erişim: 15.06.2006
- <http://www.eib.org>, Erişim: 15.02.2002
- <http://www.emgmkts.com/kazkommerts/kazkommerts.htm>, Erişim: 30.01.2002
- <http://www.europa.eu.int>, Erişim: 10.02.2002
- [http://europa.eu.int/comm/competition/state\\_aid/legislation/97c205\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/legislation/97c205_en.html), Erişim: 10.02.2002
- <http://www.eximbank.gov.tr>, Erişim: 08.02.2002
- [http://www.fitchratings.com/corporate/sectors/gen\\_rpt.cfm?sector\\_flag=1&marketsector=5&body\\_content=research](http://www.fitchratings.com/corporate/sectors/gen_rpt.cfm?sector_flag=1&marketsector=5&body_content=research), Erişim: 05.06.2006
- <http://www.fortisbank.com>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.ganz-recht.de/stlehre/Ausland/finl5.htm>, Erişim: 06.06.2006
- <http://www.garanti.com.tr/ticari/t-dis.html>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.hamburglb.de>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.hazine.gov.tr/mevzuat/tm100.htm>, Erişim: 16.02.2002
- [http://www.hazine.gov.tr/mevzuat/yatirim\\_tesvik.htm](http://www.hazine.gov.tr/mevzuat/yatirim_tesvik.htm), Erişim: 16.02.2002
- <http://www.hermes-kredit.com/indexeng.html>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.hsbc.com.tr/KurumsalBankacilik/DisTicaret/>, Erişim: 01.03.2002
- <http://us.hsbc.com/business/treasury/syndicated.asp>, Erişim: 14.02.2002
- [http://www.hsh-nordbank.com/home/kunden/schiffahrt/objekte/index\\_en.jsp?subId=.283.508.914](http://www.hsh-nordbank.com/home/kunden/schiffahrt/objekte/index_en.jsp?subId=.283.508.914), Erişim: 15.06.2006
- <http://www.ifc.org>, Erişim: 02.02.2002
- <http://www.ifc.org/ar2001/downloads/participants.pdf>, Erişim: 02.02.2002

- [http://ifcln001.worldbank.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/SearchView?SearchView&Query=\(FIELD%20Country%20=%20"Turkey"\)%20AND%20\(\(NOT%20FIELD%20HideFromWeb%20=%20True\)\)%20AND%20FIELD%20ProjMajorSector%20="Transportation%20And%20Warehousing"&SearchOrder=4&SearchMax=200](http://ifcln001.worldbank.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/SearchView?SearchView&Query=(FIELD%20Country%20=%20), Erişim: 30.04.2006
- <http://www.igeme.org.tr>, Erişim: 30.02.2002
- <http://www.imo.org>, Erişim: 02.04.2006
- <http://www.ingbarings.com>, Erişim: 15.02.2002
- <http://www.insurancebrokers.hsbc.co.uk>, Erişim: 15.02.2002
- [http://www.isl.org/products\\_services/publications/pdf/COMM\\_8-9-2005-short.pdf](http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_8-9-2005-short.pdf), Erişim: 02.06.2006
- <http://www.ismcode.net/content.html>, Erişim: 03.02.2002
- <http://www.kfw.de>, Erişim: 15.02.2002
- <http://kgf.com.tr/>, Erişim: 05.06.2006
- <http://www.kocbank.com.tr>, Erişim: 15.02.2002
- <http://www.lbkiel.com>, Erişim: 07.07.2006
- <http://www.lloydsniu.com/lmiu/companies/index.htm>, Erişim: 07.06.2006
- [http://www.loanpricing.com/analytics/league\\_table\\_us.htm](http://www.loanpricing.com/analytics/league_table_us.htm), Erişim: 08.07.2006
- [http://www.mandtbank.com/commercial/loan\\_syndications.html](http://www.mandtbank.com/commercial/loan_syndications.html), Erişim: 16.02.2002
- [http://www.mandtbank.com/corporate/loan\\_syndication.cfmi](http://www.mandtbank.com/corporate/loan_syndication.cfmi) Erişim: 02.07.2006
- <http://www.maritimeindustries.org/members/view.jsp?id=126>, Erişim: 01.06.2006
- <http://www.maritimeindustries.org/news/files/SMIANNUALREPORTFOR2005-62.pdf>, Erişim: 01.06.2006
- <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1107.html>, Erişim: 03.04.2006
- <http://www.mngbank.com.tr/y-akreditif08.html>, Erişim: 10.02.2002
- [http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif\\_sekilleri.htm](http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif_sekilleri.htm), Erişim: 14.02.2002
- [http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif\\_Turleri.htm](http://www.nakliyerehberi.net/Akreditif_Turleri.htm), Erişim: 14.02.2002
- <http://www.nbg.gr>, Erişim: 15.02.2002
- <http://www.oecd.org/dataoecd/21/57/33958234.pdf>, Erişim: 02.06.2006

- <http://www.parismou.org/upload/anrep/Paris%20MOU%20JV%202004-LR.pdf>, Erişim: 07.06.2006
- <http://www.people.hbs.edu/besty/projfinportal/>, Erişim: 25.06.2006
- [http://www.pncbank.com/corporate\\_banking/capital\\_markets/loan\\_syndications/0,3810,764,00.html](http://www.pncbank.com/corporate_banking/capital_markets/loan_syndications/0,3810,764,00.html), Erişim: 07.02.2002
- <http://www.royalbankscot.com>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.schiffsbank.com>, Erişim: 14.02.2002
- [http://www.smbc.co.jp/global/asia/syndication\\_loan/transactions.html](http://www.smbc.co.jp/global/asia/syndication_loan/transactions.html), Erişim: 07.06.2006
- [http://soefart.inforce.dk/sw465\\_fr\\_content.asp?storeid=8110](http://soefart.inforce.dk/sw465_fr_content.asp?storeid=8110), Erişim: 14.02.2002
- <http://www.sspa.se/shipdesign/lng.html>, Erişim : 14.07.2006
- <http://www.swedbank.com>, Erişim: 14.02.2002
- <http://www.tbb.org.tr>, Erişim: 26.01.2002
- <http://www.tbb.org.tr/turkce/bulten/yillik/2000/rasyolar.xls>, Erişim: 10.03.2002
- <http://www.tcmb.gov.tr>, Erişim: 10.02.2002
- [http://www.teb.com.tr/ticaribankacilik3\\_main.html](http://www.teb.com.tr/ticaribankacilik3_main.html), Erişim: 16.02.2002
- <http://www.tkb.com.tr>, Erişim: 16.02.2002
- <http://www.tobb.org.tr>, Erişim: 10.02.2002
- <http://www.turkloydu.org/frhakki.htm>, Erişim: 27.02.2002
- <http://www.turkship.net/info/bilgi.asp?do=nshow&id=72>, Erişim: 04.03.2002
- <http://www.turmob.org.tr/yayinlar/sirkuler/s29s3.html>, Erişim: 15.02.2002
- <http://ubak.gov.tr/sura/deniz/tasimacilik.doc>, Erişim: 04.02.2002
- [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf), Erişim: 08.07.2006
- [http://www.usbank.com/commercial\\_business/products\\_and\\_services/equipment/syndications\\_ps.html](http://www.usbank.com/commercial_business/products_and_services/equipment/syndications_ps.html), Erişim: 07.02.2002
- <http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/annualReport05.pdf>, Erişim: 05.06.2006
- <http://www.vakıfbank.com.tr>, Erişim: 16.02.2002
- <http://lnweb18.worldbank.org/eca/eca.nsf/CountryOffice/Turkey/1DB59A1E4C3DC95485256965005B6842?OpenDocument>, Erişim: 07.02.2002
- <http://www.ykb.com.tr>, Erişim: 16.02.2006



# EKLER

## EK 1

### TL'YE GÖRE KONVERTİBL DÖVİZLERİ GÖSTERİR LİSTE

<u>DÖVİZ CİNSİ</u>	<u>DÖVİZ KODU</u>
ABD DOLARI	USD
AVUSTURALYA DOLARI	AUD
DANİMARKA KRONU	DKK
EURO	EUR
İNGİLİZ STERLİNİ	GBP
İSVEÇ KRONU	SEK
İSVİÇRE FRANGI	CHF
JAPON YENİ	JPY
KANADA DOLARI	CAD
KUVEYT DİNARI	KWD
NORVEÇ KRONU	NOK
SUUDİ ARABİSTAN RİYALİ	SAR

## EK 2

### OECD ÜLKELERİNİ GÖSTERİR LİSTE

ABD	İTALYA
ALMANYA	İZLANDA
AVUSTURALYA	JAPONYA
AVUSTURYA	KANADA
BELÇİKA	KORE
ÇEK CUMHURİYETİ	LÜKSEMBURG
DANİMARKA	MACARİSTAN
FİNLANDİYA	MEKSİKA
FRANSA	NORVEÇ
HOLLANDA	POLONYA
İNGİLTERE	PORTEKİZ
İRLANDA	TÜRKİYE
İSPANYA	YENİ ZELLANDA
İSVEÇ	YUNANİSTAN
İSVİÇRE	

### EK 3

#### İSLAM KONFERANSI TEŞKİLATI ÜYESİ ÜLKELER

1. AFGANİSTAN
2. ARNAVUTLUK
3. AZERBAYCAN
4. BAHREYN DEVLETİ
5. BANGLADEŞ
6. BENİN HALK CUMHURİYETİ
7. BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ
8. BRUNEİ SULTANLIĞI
9. BURKİNA FASO
10. CEZAYİR
11. CİBUTİ
12. COTE D'IVOİRE CUMHURİYETİ
13. ÇAD CUMHURİYETİ
14. ENDONEZYA
15. FAS KRALLIĞI
16. FİLİSTİN DEVLETİ
17. GABON
18. GAMBİYA
19. GİNE
20. GİNE BİSSAU
21. GUYANA
22. IRAK
23. İRAN
24. KAMERUN
25. KATAR
26. KAZAKİSTAN
27. KIRGIZİSTAN
28. KOMOR ADALARI
29. KUVEYT
30. LİBYA
31. LÜBNAN
32. MALDİVLER
33. MALEZYA
34. MALİ
35. MISIR
36. MORİTANYA
37. MOZAMBİK
38. NİJER
39. NİJERYA
40. OMAN SULTANLIĞI
41. ÖZBEKİSTAN
42. PAKİSTAN
43. SENEGAL
44. SİERRA LEONE
45. SOMALİ
46. SUDAN
47. SURİNAM
48. SURİYE
49. SUUDİ ARABİSTAN
50. TACİKİSTAN
51. TOGO CUMHURİYETİ
52. TUNUS
53. TÜRKİYE
54. TÜRKMENİSTAN
55. UGANDA
56. ÜRDÜN
57. YEMEN

EK 4

**BONO (PROMISSORY NOTE) ÖRNEĞİ**  
(Not : Parantez içindeki Türkçe ifadeler açıklama içindir.)

**PROMISSORY NOTE**

**AMOUNT :** (Tutar-Rakamla)

**SERIAL NO.** (Seri No) :

**PLACE AND DATE OF ISSUE :**

(Düzenleme Yeri ve Tarihi)

**I**  
**ON** -----(Vade)----, ----- **PROMISE TO PAY FOR THIS PROMISSORY NOTE**  
**WE**

**TO** -----(Satıcı / Alacaklı) ----- **OR ORDER THE SUM OF**

**ONLY**----- (Tutar –Yazıyla-Kelime aralarında boşluk bırakılmadan yazılacaktır.)-----  
**AND 00/00 ...//-.**

(Keşideci, Alıcı /Borçlu Firma,  
Açık Ticaret Unvanı  
Adresi, Yetkili imzalar)

K A Ş E

**(AVAL VERİLECEK BONO İÇİN :)**

**FOR AVAL FOR THE DRAWEE, EFFECTIVE**

(Aval veren banka yetkili imzaları, kaşe)

**PLACE OF PAYMENT :**

(Poliçenin tahsile gönderileceği alıcının bankasının açık ticaret ünvanı,  
açık adresi, hesap no., varsa özel kod -code-sort no-gibi ayrıntılar)

EK 5

**POLİÇE (BILL OF EXCHANGE) ÖRNEĞİ**  
(Not : Parantez içindeki Türkçe ifadeler açıklama içindir.)

**BILL OF EXCHANGE**

**AMOUNT :** (Tutar-Rakamla) **SERIAL NO. (Seri No) :**  
**PLACE AND DATE OF ISSUE :**  
(Düzenleme Yeri ve Tarihi)

**PAY AGAINST THIS BILL OF EXCHANGE ON** -----(Vade)---- **TO** ---(Satıcı Firma-  
Açık Ticaret Unvanı-Adresi) **OR ORDER THE SUM OF ONLY**----- (Tutar -Yazıyla-  
Kelime aralarında boşluk bırakılmadan yazılacaktır.)----- **AND 00/00 ...//-----**  
**- VALUE RECEIVED**

**DRAWN UNDER OUR INVOICE NO. --(Fatura No.)--DATED --(Fatura Tarihi).**

**TO :** (Alıcı Firma, Açık Ticaret Unvanı  
Adresi Yetkili İmza

(Satıcı firma Kaşe  
Yetkili İmzalar)

K A Ş E  
Tarih  
**ACCEPTED**

(Alıcı firma tarafından "Accepted" şerhi mutlaka düşülmelidir.)

**(AVAL VERİLEN POLİÇE İÇİN :)**

FOR AVAL FOR THE DRAWEE, EFFECTIVE  
(Aval veren banka yetkili imzaları, kaşe)

**PLACE OF PAYMENT :**

(Poliçenin tahsile gönderileceği alıcının bankasının açık ticaret ünvanı,  
açık adresi, hesap no., varsa özel kod-code,sort no. gibi ayrıntılar)

## EK 6

### IMPORTANT NOTICE

The information in this Information Memorandum has been provided by [MERT VAPUR A.S.] ("the Company"). The Company has authorised [KEY BANK N.A.] (the "Arrangers") to arrange the credit facility described in this Information Memorandum (the "Credit Facility"). The Company has approved this Information Memorandum and has authorised the Arrangers and [DEUTSCHE BANK AG] (the "Agent") to distribute it on its behalf to potential participants in the Credit Facility.

All projections and forecasts in this Information Memorandum are illustrative exercises using assumptions described in it. The Company considers the assumptions to be reasonable but the actual out-turn may be materially affected by changes in economic and other circumstances which cannot be foreseen. The reliance that the recipient of this Information Memorandum places upon the projections and forecasts is a matter for its own commercial judgment. No representation or warranty is made that any projection, forecast, assumption or estimate contained in this Information Memorandum will be achieved.

In this Information Memorandum certain of the Finance Documents and other agreements are referred to and described in summary form. The references and summaries do not purport to be complete descriptions of the full agreements. These summaries are selective, are intended only to assist in a reading of the documents and should not be relied on as a basis for contracting. Interested parties are expected to review independently all such documents.

Neither the Arrangers nor the Agent have independently verified the contents of this Information Memorandum. No representation, warranty or undertaking (express or implied) is made, and no responsibility is accepted, by the Arrangers or the Agent as to the adequacy, accuracy, completeness or reasonableness of this Information Memorandum or any further information, notice or other document at any time supplied in connection with the Credit Facility.

The sole purpose of this Information Memorandum is to provide background information to assist the recipient in obtaining a general understanding of the business of the Company and its outlook. It is not intended to provide the basis of any credit or any other evaluation and is not to be considered as a recommendation by the Arrangers, the Agent or any other person that any recipient of this Information Memorandum participate in the Credit Facility. Each recipient of this Information Memorandum contemplating participating in the Credit Facility must make (and will be deemed to have made) its own independent investigation and appraisal of the operations, financial condition, prospects, creditworthiness, status and affairs of the Company or anyone else.

The delivery of this Information Memorandum at any time does not imply that the information in it is correct as of any time after the date set out on the cover page hereof, or that there has been no change in the operations, financial condition, prospects, creditworthiness, status or affairs of the Company or anyone else since that date.

Except as specifically provided in the Finance Documents, the Arrangers and the Agent do not undertake to assess or keep under review the operations, financial condition, prospects, creditworthiness, status or affairs of the Company or any other person now or at any time during the life of the Credit Facility or to provide any recipient or participant in the Credit Facility with any information relating to the Company or otherwise.

The distribution or possession of this Information Memorandum in or from certain jurisdictions may be restricted by law. Persons into whose possession this Information Memorandum comes are required by the Company, the Agent and the Arrangers to inform themselves about and to observe any such restrictions. None of the Company, the Agent nor the Arrangers accept any liability to any person in relation to the distribution or possession of this Information Memorandum in or from any jurisdiction.

No information, representation or warranty may be given or made on behalf of the Company without their consent. This Information Memorandum may not be reproduced, in whole or in part, by any recipient, or sent by it to anyone else or used for any other purpose without the consent of the Company, the Agent and the Arrangers. Should any recipient of this Information Memorandum decide not to participate in the Credit Facility, the recipient must return this Information Memorandum and all reproductions whether in whole or in part to the Arrangers or the Agent promptly.

### **CONFIDENTIALITY**

This Information Memorandum and its contents are confidential and are made available strictly on the basis of a confidentiality undertaking which has already been given by the recipient. Accordingly, this Information Memorandum and its contents, or any information which is made available in connection with any further enquiries, must be held in complete confidence. In addition, the recipient shall be deemed to have undertaken not to approach any officer or employee of the Company or any of its subsidiaries or holding companies without the consent of the Company and the Arrangers. This Information Memorandum must be treated in the strictest confidence and not disclosed to anyone else except as permitted by the Company, the Agent and the Arrangers.



## KREDİ SÖZLEŞMESİ

Örnek Kredi Sözleşmesi Kapak Sayfası

Örnek Kredi Sözleşmesi İçeriği

1. Açıklama
2. Kredi Tesisi
3. Amaç
4. Bankaların Sorumluluğu
5. Ön Şartlar
6. Tesis Edilen kredinin uygunluğu
7. Faiz ve Faiz Ödeme Dönemleri
8. Anapara Geri Ödeme
9. İptal ve Erken Ödeme
10. Vergiler
11. Vekil
12. İlave masraflar
13. Kanunsuzluk
14. Temsilciler
15. Sözleşme
16. Temerrüt hali
17. Temerrüt faizi ve tazminat
18. Ödeme
19. Mahsup
20. Ödemelerin pay edilmesi
21. Masraflar
22. Maliyet ve Masraflar
23. Ajan, Yöneticiler ve Bankalar
24. Sözleşmenin Faydaları
25. Borçlunun Devir ve Temliği
26. Bankaların Devir ve Temliği
27. Bilgilerin ifşası
28. Borcun İspatı ve Hesaplanması
29. Kanuni haklar ve feragat
30. Kısmi hükümsüzlük
31. İhbar
32. Karşılık
33. Hukuk
34. Yargı yetkisi

Birinci Liste : Hazır Taahhütler

İkinci Liste : Ön Şart için gerekli evraklar

Üçüncü Liste : Kredi Kullanım Talimatı

Dördüncü Liste : Borçlunun Hukuk Danışmanının Görüşleri

Beşinci Liste : Bankanın Hukuk Danışmanının Görüşleri

Altıncı Liste : Avukatların ajan banka ve diğer bankalara görüş bildirmesi

## **LOAN AGREEMENT**

Sample Loan Agreement Cover Page

Contents of Sample Loan Agreement

1. Interpretation
2. Facility
3. Purpose
4. Nature of Bank's Obligation
5. Conditions Precedent
6. Availability of the Facility
7. Interest and Interest Periods
8. Repayment
9. Cancellation and Prepayment
10. Taxes
11. Substitute Basis
12. Increased Costs
13. Illegality
14. Representations
15. Covenants
16. Event of Default
17. Default Interest and Indemnity
18. Payment
19. Set-off
20. Redistribution of payments
21. Fees
22. Cost and expenses
23. The Agent, The Manager and the Banks
24. Benefit of Agreement
25. Assignments and Transfers by the Borrowers
26. Assignments and Transfers by the Banks
27. Disclosure of Information
28. Calculation and Evidence of Debt
29. Remedies and Waivers
30. Partial invalidity
31. Notices
32. Counterparts
33. Law
34. Jurisdiction

The First Schedule : Available Commitments

The Second Schedule : Condition precedent documents

The Third Schedule : Notice of Drawdown

The Fourth Schedule : Opinion of the Borrower's Local counsel

The Fifth Schedule : Opinion of the Banks' Local counsel

The Sixth Schedule : Opinion of the Solicitors to the Agent and the Banks

**USD 100,000,000**

**SYNDICATED LOAN**

between

**MERT VAPUR A.S.**

as Borrower

**ASMERT ULUSLAR ARASI NAKLIYAT A.S.**

the Guarantor

**KEY BANK N.A.**

the Manager

**DEUTSCHE BANK AG**

the Agent

and

**OTHERS**

**CHESTER'S LAW OFFICE**

London

**Clause 1 (Sample Loan Agreement) (ÖRNEK KREDİ SÖZLEŞMESİ)**

---

THIS AGREEMENT is made the **first** day of **April** 200[6]

BETWEEN:

- (1) **MERT VAPUR A.S.** ("the Borrower");
- (2) **ASMERT ULUSLAR ARASI NAKLIYAT A.S.** ("the Guarantor");
- (3) **KEY BANK N.A.** ("the Manager");
- (4) **DEUTSCHE BANK AG** ("the Agent");
- (4) The financial institutions whose names are set out in the First Schedule ("the Banks").

IT IS HEREBY AGREED as follows:-

1.

## INTERPRETATION

-

### (A)

In this Agreement and the Schedules unless the context otherwise requires:

**"Advance"** means the principal amount of an advance (as from time to time reduced by repayment) made or to be made by the Banks under this Agreement;

**"Business Day"** means a day on which banks and foreign exchange markets are open for business in London for the transaction of business of the nature required by this Agreement and also, in relation to a day on which a payment is to be made under this Agreement, in the place where that payment is to be made;

**"Commitment"** means, subject as provided in this Agreement, in relation to a Bank at any time, the amount set opposite its name in the First Schedule;

**"Default"** means any Event of Default or any event which with the giving of notice or lapse of time or the satisfaction of any other condition (or any combination thereof) would constitute an Event of Default;

**"Drawdown Period"** means the period from the date of this Agreement and ending on the date falling 18 months after the date of this Agreement or the period ending on such earlier date (if any) (i) on which the aggregate amount of all the Advances is equal to the total of the Commitments of all the Banks or (ii) on which the Commitments of all the Banks are reduced to zero in accordance with this Agreement;

**"Event of Default"** means any of those events set out in Clause 16;

**"External Indebtedness"** means any Indebtedness which is:

(a) denominated, payable or optionally payable otherwise than in the currency of the Republic; or

(b) payable to a person incorporated, domiciled, resident or with its head office or principal place of business outside the Republic;

**"Facility"** means the aggregate amount for the time being of the Commitments;

**"Indebtedness"** means all obligations of any person from time to time (present or future, actual or contingent, as principal or surety or otherwise) for the payment or repayment of money;

**"Information Memorandum"** means the document concerning the Borrower which, at its request and on its behalf, was prepared in relation to this transaction and distributed by Banks A and B to selected banks during [01 APRIL 2006];

**"Interest Payment Date"** means the last day of each Interest Period;

**"Interest Period"** has the meaning ascribed to it by Clause 7;

**"Lending Office"** means in relation to any Bank the office identified with its signature below or such other office as it may from time to time select:

**"LIBOR"** means in relation to a particular period the arithmetic mean (rounded upwards, if not already such a multiple to the nearest whole multiple of one-sixteenth of one per cent (1/16%)) of the rates (as notified to the Agent) quoted by the Reference Banks as the rate determined by each Reference Bank to be that at which deposits in Dollars and in an amount comparable with the amount in relation to which LIBOR is to be determined and for a period equal to the relevant period were being offered by prime banks to such Reference Banks in the London Interbank Market at or about 11.00 a.m. on the second Banking Day before the first day of such period;

**"Loan"** means the aggregate principal amount for the time being outstanding under this Agreement;

**"Margin"** means [\_\_\_\_\_] ([\_\_\_\_\_] %);

**"Majority Banks"** means:

(a) before any Advances have been made under this Agreement, the Banks whose Commitments amount in aggregate to more than fifty per cent (50%) of the Facility; and

(b) thereafter, the Banks to whom in aggregate more than fifty per cent (50%) of the Loan is (or, immediately before its repayment, was then) owed;

**"Notice of Drawdown"** means a notice substantially in the form set out in the Third Schedule;

**"Reference Banks"** means the principal London offices of [\_\_\_\_\_] , [\_\_\_\_\_] and [\_\_\_\_\_] or such other bank or banks as may from time to time be agreed between the Borrower and the Majority Banks;

**"Repayment Date"** means each of the days which are \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, and months after the date hereof;

**"Republic"** means the Republic of [\_\_\_\_\_] ;

**"Transferee"** means a bank or other financial institution to which a Bank transfers all or part of its rights and obligations under this Agreement in accordance with Clause 26.

**(B)**

Any reference in this Agreement to:

an **"agency"** of a state includes any agency, authority, central bank, department, government, legislature, minister, ministry, official or public or statutory person (whether autonomous or not) of, or of the government of, that state;

the **"Agent"** or any "Bank" shall, where relevant, be deemed to include, as appropriate, their respective successors, Transferees and assigns in accordance with their respective interests;

a **"Clause"** is, subject to any contrary indication, a reference to a clause of this Agreement;

an **"encumbrance"** is a reference to a mortgage, charge, pledge, lien or other encumbrance securing any obligation of any person or any other type of preferential arrangement (including, without limitation, title transfer and retention arrangements) having a similar effect;

a **"month"** is a reference to a period starting on one day in a calendar month and ending on the numerically corresponding day in the next calendar month save that, where any such period would otherwise end on a day which is not a Business Day, it shall end on the next Business Day, unless that day falls in the calendar month succeeding that in which it would

otherwise have ended, in which case it shall end on the preceding Business Day Provided that, if a period starts on the last Business Day in a calendar month or if there is no numerically corresponding day in the month in which that period ends, that period shall end on the last Business Day in that later month (and references to "months" shall be construed accordingly);

a **"person"** is a reference to any natural person, firm, partnership, company, corporation, association, organisation, trust, government, state or agency of a state (in each case whether or not having separate legal personality) or two or more of the foregoing;

a **"Schedule"** is, subject to any contrary indication,

a reference to a schedule to this Agreement;

**"tax"** shall be construed so as to include all present and future taxes, levies, assessment, imposts, deductions, compulsory loans and withholdings duties and other charges whatsoever, together with any interest thereon, additions to tax and penalties and fines with respect thereto and any payments made on or in respect thereof;

**"tax on overall net income"** is a reference to tax (other than tax deducted or withheld from any payment) imposed on that person by the jurisdiction in which the principal office (or, in the case of a Bank, a Lending Office of that Bank, or both) is situated on (i) the net income, gains or profits of that person worldwide or (ii) such of its net income, gains or profits which arise in, or relate to, that jurisdiction; and

**(C)**

"\$" and "dollars" denote lawful currency of the United States of America.

**(D)**

Save where the contrary is indicated, any reference in this Agreement to:

(a) a document (including, without limitation, this Agreement) is a reference to that document as originally implemented or executed, or as modified, amended, varied, supplemented or novated from time to time;

(b) statutory provisions shall (where the context so admits and unless otherwise expressly provided) be construed as references to those provisions as respectively amended, consolidated, extended or re-enacted from time to time (whether before or after the date of this Agreement), and to any orders, regulations, instruments or other subordinate legislation made under the relevant statute; and

(c) a time of day is a reference to London time.

**(E)**

Headings are for ease of reference only and shall be ignored in construing this Agreement.

## 2. THE FACILITY

The Banks grant to the Borrower, subject to the terms and conditions of this Agreement, a loan facility in an aggregate amount of \$ 100,000,000.

## 3. PURPOSE

3.1 The Borrower shall apply all amounts raised by it under this Agreement in or towards **[satisfaction of such purpose]**.

3.2 The Borrower agrees that it will use the Facility strictly in accordance with this Clause and that it will not use the whole or any part of the Facility in contravention of any applicable law.

3.3 Without prejudice to the obligations of the Borrower under Clauses 3.1 and 3.2, neither the Agent nor any of the Managers nor any of the Banks shall be under any obligation to concern themselves with the application of amounts raised by the Borrower under this Agreement.

## 4. NATURE OF BANK'S OBLIGATIONS

4.1 The obligations of each Bank under this Agreement are several.

4.2 The failure of any Bank to carry out its obligations under this Agreement shall not relieve the Borrower of any of its obligations under this Agreement, nor shall any Bank be responsible for the obligations of any other Bank under this Agreement.

## 5. CONDITIONS PRECEDENT

5.1 The Borrower may not, save as the Banks may otherwise agree, deliver any Notice of Drawdown under this Agreement unless the Agent has confirmed to the Borrower that it has received all of the documents listed in the Second Schedule and that each is, in form and substance, satisfactory to the Agent.

5.2 The Agent may, with the consent of the Majority Banks, waive any of the requirements of Clause 5.1 and the making of any Advance under this Agreement following any such waiver shall not constitute a waiver of the obligations of the Borrower set out in that Clause in relation to any subsequent Advance.

## 6. AVAILABILITY OF THE FACILITY

6.1 Except as otherwise provided in this Agreement, the Banks will make an Advance to the Borrower on its request if:

(a) not more than ten nor less than five Business Days before the proposed date for the making of that Advance, the Agent has received from the Borrower a duly signed Notice of Drawdown therefor. Such Notice of Drawdown shall be irrevocable and its receipt by the Agent shall oblige the Borrower to borrow the amount requested in that notice, in accordance with that notice and upon and subject to the terms and conditions contained in this Agreement;

(b) the proposed date for the making of that Advance is a Business Day which falls within the Drawdown Period;

(c) the proposed date for the making of that Advance is not less than five Business Days



after the date upon which the previous Advance (if any) was made under this Agreement;

(d) the proposed amount of that Advance is an amount or integral multiple of \$[5,000,000];

(e) no Default has occurred or would result from the making of such an Advance, and the representations set out in Clause 14 are true on the proposed date for the making of that Advance, or each of the Banks agrees (notwithstanding any matter referred to in this paragraph (e)) to participate in the making of that Advance.

6.2 Each Bank will participate in each Advance made pursuant to this Clause in the proportion which its Commitment bears to the Facility immediately before the making of that Advance.

6.3 If a Bank's Commitment is reduced in accordance with the terms of this Agreement after the Agent has received the Notice of Drawdown for an Advance, then the actual amount of that Advance shall be reduced accordingly.

## **7. INTEREST AND INTEREST PERIODS**

7.1 The Borrower shall pay interest on each Advance or, as the case may be, the Loan in respect of each Interest Period relating thereto on each Interest Payment Date at the rate per annum determined by the Agent to be the aggregate of the Margin and LIBOR.

7.2 The Borrower may by notice received by the Agent not later than 10 a.m. on the fifth Banking Day before the beginning of each Interest Period specify whether such Interest Period shall have a duration of 3 or 6 months.

7.3 Every Interest Period shall be of the duration specified by the Borrower pursuant to Clause 7.2 but so that:

a) the initial Interest Period in respect of each Advance will commence on the date on which such Advance is made and each subsequent Interest Period in respect of the Loan will commence forthwith on the expiry of the previous Interest Period;

b) the initial Interest Period in respect of each Advance after the first Advance shall end on the same day as the then current Interest Period for the Loan;

c) an Interest Period shall end on each Repayment Date; and

d) if the Borrower fails to specify the duration of an Interest Period in accordance with the provisions of this Clause such Interest Period shall have a duration of 3 months or such other period as shall comply with this Clause.

## **8. REPAYMENT**

The Borrower shall repay the Loan by 10 instalments on the Repayment Dates. Subject to the provisions of this Agreement the amount of each such instalment shall be \$ 5,000,000. If the Commitments are not drawn in full the amount of each repayment instalment shall be reduced proportionately.

**9. CANCELLATION AND PREPAYMENT**

9.1 On the Borrower giving not less than thirty days' prior notice to the Agent, the Borrower may cancel the whole of the Facility or any part of it which is \$[20,000,000] or an integral multiple of \$[5,000,000] Any such cancellation shall reduce the Commitments of the Banks rateably.

9.2 On the Borrower giving not less than thirty days' prior notice to the Agent, the Borrower may repay the whole of any Advance or any part of it which is \$[20,000,000] or an integral multiple of \$[5,000,000]) upon the payment of a premium of [ 20 ]% of the principal amount being repaid and upon the payment of all accrued interest thereon. The Borrower may only make such repayment on the last day of any Interest Period relating to that Advance. Any repayment so made shall satisfy pro tanto the Borrower's obligations under Clause 8 in inverse chronological order.

9.3 Any notice of cancellation or prepayment given by the Borrower pursuant to Clause 9.1 or 9.2 shall be irrevocable, shall specify the date upon which that cancellation or prepayment is to be made and the amount of that cancellation or prepayment and, in the case of a notice of prepayment, shall oblige the Borrower to make that prepayment on that date.

9.4 The Borrower may not repay all or any part of the Loan except at the times and in the manner expressly provided for by this Agreement. The Borrower may not reborrow any amount prepaid or repaid.

**10. TAXES**

The Borrower shall make each payment due to be made by it to any person under this Agreement free and clear of, and without deduction or set off whatsoever, including, without limitation, for or on account of tax, unless the Borrower is required by law to make such a payment subject to the deduction or withholding of tax. If the Borrower is required so to deduct or withhold any tax or amounts in respect of tax, or make any other deductions from any amount to be paid by the Borrower to any person under this Agreement, the Borrower shall pay such additional amounts as may be necessary to ensure that, after the making of such deduction or withholding, such person receives and retains (free from any liability in respect of any such deduction or withholding other than in respect of tax on its own overall net income) a net sum equal to the sum which it would have so received and so retained had no such deduction or withholding been made.

**11. SUBSTITUTE BASIS**

11.1 If the Agent, after consultation with the Banks to the extent practicable determines at any time that (i) it will not be possible to determine LIBOR for the following Interest Period or (ii) LIBOR for that Interest Period will not adequately reflect the cost to the Majority Banks of funding the Loan for that Interest Period in the London Interbank Market, the Agent shall forthwith give notice of its determination to the Borrower and the Banks, whereupon the Banks shall cease to be under any further obligation to make Advances to the Borrower.

11.2 If the notice of the kind referred to in clause 11.1 is given after the disbursement of the Loan, the Borrower and the Agent (for and on behalf of the Banks) shall enter into negotiations in good faith with a view to establishing a satisfactory alternative basis for computing interest on the Loan for the Interest Period to which the notice relates. If the Agent (after consultation with the banks to the extent practicable) and the Borrower agree in writing upon such alternative basis on or before the last day of the 30 day period beginning on the date that notice is given to the Borrower, the Agent shall forthwith give

notice of that agreement to the Banks. If the Majority Banks approve the alternative basis on or before the fifth day after that notice is given to the Banks, interest shall accrue on the Loan during that Interest Period in accordance with that alternative basis.

11.3 If the Agent and the Borrower fail to agree on such an alternative basis during the 30 day period specified in clause 11.2 or if the Majority Banks fail to approve that alternative basis on or before the day specified therein, the Agent shall forthwith give notice of the failing to the Borrower and the Banks. As soon as practicable after receipt of that notice, each Bank shall give notice to the Borrower of the rate of interest which that Bank determines is equal to the sum of the Margin and the effective cost (expressed as an annual rate) to that Bank of funding the Bank's participation in the Loan for that Interest Period, and that interest shall accrue on that Bank's participation in the Loan during that Interest Period at the rate set forth in that in notice.

11.4 The Borrower shall notify each Bank through the Agent within fifteen days of the receipt of the notice referred to in clause 11.3 from such Bank whether or not it wishes to prepay the participation of such Bank in the Loan. If the Borrower gives any such notice that it wishes to prepay then the Borrower shall prepay within five Business days thereof the participation of such Bank in the Loan together with Interest accrued thereon which shall be at the rate specified in the relevant notice of the alternative basis. On the giving of such notice of prepayment, the Commitment of such Bank shall be cancelled.

## **12. INCREASED COSTS**

12.1 If, by reason of the introduction of, or any change in, any law or in its interpretation or administration, or compliance with any request from or requirement of any central bank or other fiscal, monetary or other authority, whether or not having the force of law, or any combination of the foregoing;

(a) a Bank incurs a cost including the cost of complying with any reserve, capital adequacy, special deposit, liquidity, cash or other requirement) as a result of its having entered into and/or performing its obligations under this Agreement and/or assuming or maintaining its Commitment under this Agreement and/or having outstanding to it one or more Advances under this Agreement;

(b) a Bank is unable to obtain the rate of return on its overall capital which it would have been able to obtain but for its having entered into, performing its obligations, assuming or maintaining a commitment under this Agreement, or any combination of the foregoing;

(c) there is any increase in the cost to a Bank of funding or maintaining all or any of the advances comprised in a class of advances formed by or including the Advances made or to be made by it under this Agreement; or

(d) a Bank becomes liable to make any payment on account of tax or otherwise (not being a tax on overall net income) (i) on, or calculated by reference to, the amount of the Advances made or to be made by it under this Agreement or (ii) by reference to any sum received or receivable by it under this Agreement, or (iii) both,

then the Borrower shall, from time to time on demand of the Agent, promptly pay to the Agent for the account of that Bank amounts equal to, as the case may be, (1) such cost, (2) such reduction in such rate of return (or such proportion of such reduction as is, in the opinion of that Bank, attributable to its obligations under this Agreement), (3) such increased cost (or such proportion of such increased cost as is, in the opinion of that Bank, attributable to its funding or maintaining Advances under this Agreement) or (4) such liability.

12.2 A Bank intending to make a claim pursuant to Clause 12.1 shall notify the Agent of the event by reason of which it is entitled to do so, whereupon the Agent shall notify the Borrower thereof.

### 13. **ILLEGALITY**

If, at any time, it is unlawful in any jurisdiction for a Bank to make, fund or allow to remain outstanding all or any of the Advances made or to be made by it under this Agreement, then:

(a) that Bank shall, promptly after becoming aware of the same, deliver to the Borrower through the Agent a certificate to that effect; and

(b) that Bank shall not thereafter be obliged to make advances under this Agreement and the amount of its shall be immediately reduced to zero; and

(c) if the Agent on behalf of that Bank so requires, the Borrower shall on such date as the Agent shall have specified repay that Bank's share of any outstanding Advances, together with accrued interest on that share of those Advance and all other amounts owing to that Bank under this Agreement.

### 14. **REPRESENTATIONS AND WARRANTIES**

14.1 The Borrower represents that:

(a) **Status**

It is a corporation duly organised and validly existing and in good standing under the law of the Republic with its own independent legal personality;

(b) **Powers**

It has power to enter into this Agreement, to exercise its rights and perform its obligations under this Agreement, and all action required to authorise its execution of this Agreement and its performance of its obligations under this Agreement has been duly taken;

(c) **No deduction**

Under the laws of the Republic in force at the date hereof, it will not be required to make any deduction or withholding from any payment it may make under this Agreement;

(d) **Pari passu ranking**

Under the laws of the Republic in force at the date hereof, the claims of the Agent, the Managers and the Banks against it under this Agreement will be payable out of the public revenues and other assets of the Borrower and rank, and will at all times rank, at least pari passu with the claims of all its other unsecured creditors except for those whose claims are preferred solely by any bankruptcy, insolvency or other similar laws of general application;

(e) **No immunity**

In any proceedings taken in the Republic in relation to this Agreement, it will not be entitled to claim for itself or any of its assets immunity from suit, execution, attachment or other legal process and the waiver contained in this Agreement by it of any such right of immunity is irrevocably binding on it;

(f) **Private and commercial acts**

It is subject to civil and commercial law with respect to its obligations under this Agreement and the execution, delivery and performance of this Agreement by the Borrower constitute private and commercial acts done and performed for private and commercial purposes rather than governmental or public acts;

(g) **Choice of law recognised**

In any proceedings taken in the Republic in relation to this Agreement, the choice of

English law as the law applicable to this Agreement and any judgment obtained in England or New York will be recognised and enforced;

**(h) Authorisations**

All acts, conditions, authorisations and other things required or desirable in order (i) to enable it lawfully to enter into, exercise its rights under and perform and comply with the obligations expressed to be assumed by it in this Agreement, (ii) to ensure that the obligations expressed to be assumed by it in this Agreement are legal, valid and binding and (iii) to make this Agreement admissible in evidence in the Republic have been done, fulfilled, performed, obtained or effected (as appropriate) and are in full force and effect;

**(i) No filing**

Under the laws of the Republic in force at the date hereof, it is not necessary that this Agreement be filed, recorded or enrolled with any court or other authority in the Republic or that any stamp, registration or similar tax be paid on or in relation to this Agreement;

**(j) Legal validity**

The obligations expressed to be assumed by it in this Agreement are legal and valid obligations binding on it in accordance with the terms of this Agreement;

**(k) International Monetary Fund**

The Republic is a member in good standing of the International Monetary Fund and the International Bank for Reconstruction and Development and no limitation or restriction has been imposed on its use of the resources of any of such institutions for failure to fulfill its obligations as a member of any of such institutions;

**(l) No default**

No Default is has occurred or is outstanding or would result from the making of any Advance, nor is any other event outstanding which constitutes (or with the giving of notice, lapse of time, determination of materiality or the fulfilment of any other applicable condition or any combination of the foregoing, might constitute) a default under any document relating to External Indebtedness which is binding on the Borrower, to an extent or in a manner which might have a material adverse effect on the operations of the Borrower, or on the ability of the Borrower to perform its obligations under this Agreement;

**(m) Litigation**

No action, arbitration or administrative proceeding of or before any court, tribunal or agency is current, pending or threatened against the Borrower which might, if adversely determined (i) have a material adverse effect on its operations or the ability of the Borrower to perform its obligations under this Agreement or (ii) restrain the Borrower from entering into, exercising any of its rights under, or performing, enforcing or complying with any of its obligations under this Agreement;

**(n) Information Memorandum**

The information contained in the Information Memorandum is true, complete and accurate in all material respects and it is not aware of any material facts or circumstances that have not been disclosed to the Agent, the Managers and the Banks and which might, if disclosed, adversely affect the decision of a person considering whether or not to provide finance to the Borrower;

**(o) No undisclosed encumbrance**

No encumbrance exists over all or any of its present or future revenues or assets;

**(p) Accounts**

Its latest accounts containing its audited financial statements ("Accounts") (which Accounts were prepared in accordance with generally accepted accounting principles adopted in the Republic and consistently applied from one year to another) fairly represent its financial position at the date of such Accounts and the results of its operations for the year to which such Accounts relate and no significant liabilities (contingent or otherwise) existed at the

date of such Accounts which were not fully disclosed or reserved against in such Accounts; there has been no change in its financial condition from that set forth in the latest Accounts delivered by the Borrower to the Agent hereunder which might reasonably be expected to affect its ability to perform its obligations hereunder.

14.2 The representations set forth in this Clause are given and made on and as of the date of this Agreement, shall survive the execution of this Agreement and the making of each Advance and shall be deemed to be given, made and repeated by the Borrower on and as of each date on which an Advance is made under this Agreement and on each Interest Payment Date by reference to the facts and circumstances existing at that time.

## **15. COVENANTS**

15.1 The covenants in this Clause remain in force from the date of this Agreement for so long as any amount is or may be outstanding under this Agreement.

15.2 The Borrower shall:

### **(a) Authorisations**

obtain, maintain in full force and effect and comply with the terms of all authorisations, approvals, licences, exemptions, notarisations and consents required in or by the laws and regulations of the Republic to enable it lawfully to enter into and perform its obligations under this Agreement or to ensure the legality, validity, enforceability or admissibility in evidence of this Agreement in the Republic;

### **(b) Accounts**

send to the Agent in such number of copies as the Agent may request for distribution to the Banks:

(i) within 180 days after the end of every financial year, its balance sheet and profit and loss account for that year, prepared in accordance with generally accepted accounting principles adopted in the Republic and complying with the auditors' report relating thereto;

(ii) within 30 days after each annual report becomes available in the English language, copies thereof;

### **(c) Other Financial Information**

forthwith upon receiving a request to that effect, provide the Agent with such information relevant to this Agreement or relating to the Borrower or the financial condition of the Borrower as the Agent may from time to time reasonably require, which the Agent may disclose to the Banks, and will further provide such financial information regarding the economy of the Republic as any Bank through the Agent may from time to time reasonably request

### **(d) Defaults**

promptly inform the Agent of the occurrence of any event which, with the giving of notice, lapse of time, determination of materiality or the fulfillment of any other applicable condition or any combination of the foregoing would constitute a Default and, upon receipt of a written request to that effect from the Agent, confirm to the Agent that, save as previously notified to the Agent or as notified in that confirmation, no such event has occurred; and

### **(e) Pari passu ranking**

ensure that at all times the claims of the Banks against the Borrower under this Agreement will at all times rank at least pari passu with all the present and future claims of all its other unsecured creditors except those whose claims are mandatorily preferred by any bankruptcy, insolvency or other similar laws of general application.

### **(f) Purpose**

ensure that the Loan is used for the purpose set out in Clause 2;

15.3 The Borrower shall not:

**(a) No encumbrance**

create, or permit to subsist, any encumbrance over all or any of its present or future revenues or assets, other than an encumbrance which has been disclosed in writing to the Agent and the Banks before the execution of this Agreement, and which secures only indebtedness outstanding at the date of this Agreement;

**(b) Restrictions on lending**

make any loans, grant any credit (save in the ordinary course of business), or give any guarantee or indemnity to, or for the benefit of, any person, or otherwise voluntarily assume any liability, whether actual or contingent, in respect of any obligation of any other person;

**(c) Disposals**

sell, lease, transfer or otherwise dispose of, by one or more transactions or series of transactions (whether related or not), the whole or any part (the book value of which is [fifty] per cent [50] or more of the book value of the whole) of its revenues or its assets.

**16. EVENTS OF DEFAULT**

16.1 Each of the following events is an Event of Default:

**(a) Non-payment**

The Borrower does not pay in full any sum due from it under this Agreement at the place, the time, in the currency and in the manner specified in this Agreement;

**(b) Misrepresentation**

Any representation, warranty or statement made by the Borrower in this Agreement or in any notice or other document, certificate or statement delivered by it pursuant to this Agreement or in connection with this Agreement is or proves to have been incorrect or misleading when made or deemed to be repeated;

**(c) Breach of obligations**

The Borrower does not duly perform or comply with any of the obligations expressed to be assumed by it in Clause 15;

**(d) Cross-default**

any indebtedness of the Borrower is not paid when due, any indebtedness of the Borrower is declared to be or otherwise becomes due and payable before its specified maturity, or any creditor or creditors of the Borrower become entitled to declare any indebtedness of the Borrower due and payable before its specified maturity;

**(e) Insolvency**

the Borrower is, or for the purpose of any law is deemed to be, unable to pay its debts as they fall due, admits inability to pay its debts as they fall due, commences negotiations with any one or more of its creditors with a view to the general readjustment or rescheduling of its indebtedness, or makes a general assignment for the benefit of, or a composition with, its creditors;

**(f) Insolvency proceedings**

the Borrower takes any corporate action or other steps are taken or legal proceedings are started for its winding-up, dissolution or re-organisation or for the appointment of a receiver, administrator, administrative receiver, trustee or similar officer of it or of any or all of its revenues and assets;

**(g) Change of activity**

the Borrower ceases to carry on the operations it carries on at the date hereof or enters into any unrelated operations;

**(h) Repudiation**

the Borrower repudiates this Agreement or does or causes to be done any act or thing evidencing an intention to repudiate this Agreement;

**(i) Validity of agreement**

at any time any act, condition or thing required to be done, fulfilled or performed in order (i) to enable the Borrower lawfully to enter into, exercise its rights under and perform the obligations expressed to be assumed by it in this Agreement, (ii) to ensure that the obligations expressed to be assumed by the Borrower in this Agreement are legal, valid and binding or (iii) to make this Agreement admissible in evidence in the Republic is not done, fulfilled or performed;

**(j) Unlawfulness**

at any time it is or becomes unlawful for the Borrower to perform or comply with any or all of under this Agreement or any of the obligations of the Borrower under this Agreement are not legal, valid and binding;

**(k) Expropriation and Disposals**

all or a substantial part of the Borrower's assets shall be expropriated by any governmental or other authority or the Borrower shall transfer or dispose of all or a substantial part of its assets;

**(l) Moratorium**

a general moratorium is declared of the payment of any External Indebtedness for borrowed money of the Borrower or the Republic or the Borrower or the Republic is unable to pay such External Indebtedness as it falls due or commences proceedings with a view to the general adjustment of its indebtedness;

**(m) IMF**

the Republic ceases to be a member in good standing of the International Monetary Fund or ceases to be fully eligible to utilise the resources of the International Monetary Fund;

**(n) Material adverse change**

any circumstances arise which give reasonable grounds in the opinion of the Majority Banks for belief that the Borrower may not (or may be unable to) perform, or comply with, its obligations under this Agreement.

16.2 On and at any time after the occurrence of an Event of Default the Agent in its sole discretion may, (and, if so instructed by the Majority Banks, shall) by written notice to the Borrower:

(a) either (i) declare the Advances to be immediately due and payable, together with all accrued interest thereon and any other sums then owed by the Borrower under this Agreement and, upon that declaration, such sums shall become immediately due and payable without demand or notice of any kind, all of which are hereby expressly waived by the Borrower, or (ii) declare the Advances to be due and payable on demand of the Agent; and/or

(b) declare that any undrawn portion of the Facility is cancelled, whereupon the same shall be cancelled with immediate effect and the Commitment of each Bank shall be reduced to zero with immediate effect.



## 17. DEFAULT INTEREST AND INDEMNITY

17.1 If any sum due and payable by the Borrower under this Agreement is not paid on the due date therefor in accordance with the provisions of this Agreement, or if any sum due and payable by the Borrower under any judgment of any court in connection with this Agreement is not paid on the date of that judgment, (the balance thereof for the time being unpaid being referred to in this Clause as an "unpaid sum"), the period beginning on that due date or, as the case may be, the date of that judgment, and ending on the date upon which the obligation of the Borrower to pay that sum is discharged, shall be divided into successive periods, each of which (other than the first) shall start on the last day of the preceding such period. The Agent shall select the duration of each such period.

17.2 Each unpaid sum shall, during each such period relating thereto as is mentioned in Clause 17.1, bear interest at the rate per annum which is the sum from time to time of one per cent 1%, the Margin at that time and LIBOR Provided that:

(a) if, for any such period, none of the Reference Banks was offered deposits in the currency in which that unpaid sum is denominated for the required period, the rate of interest applicable to that unpaid sum shall be determined by reference to the cost to each of the Reference Banks of obtaining such deposits from such sources as it may reasonably select; and

(b) if that unpaid sum is all or part of an Advance which became due and payable on a day other than the last day of an Interest Period relating thereto, the first such period applicable thereto shall be of a duration equal to the unexpired portion of that Interest Period and the rate of interest applicable thereto during that period shall be that which exceeds by one per cent 1% the rate which would have been applicable to it had it not so fallen due.

17.3 Any interest which has accrued under Clause 17.2 in respect of an unpaid sum shall be due and payable (and shall be paid by the Borrower) at the end of the period by reference to which it is calculated, or on such other dates as the Agent may specify by written notice to the Borrower.

17.4 If any Bank, or the Agent on its behalf, receives or recovers all or any part of that Bank's share of an Advance otherwise than on the last day of an Interest Period relating to that Advance, the Borrower shall pay to the Agent on demand, for account of that Bank, an amount equal to the amount (if any) by which (i) the additional interest which would have been payable on the amount so received or recovered had it been received or recovered on the last day of that Interest Period exceeds (ii) the amount of interest which in the opinion of the Agent would have been payable by the Agent on the last day of that Interest Period in respect of a deposit in the currency of the amount so received or recovered equal to the amount so received or recovered placed with it by a prime bank in London for a period starting on the third Business Day following the date of that receipt or recovery and ending on the last day of that Interest Period.

17.5 The Borrower undertakes to indemnify:

(a) each of the Agent, the Managers and the Banks against any loss or expense, including legal fees, which any of them may sustain or incur as a consequence of any default by the Borrower in the performance of any of the obligations expressed to be assumed by it in this Agreement;

(b) the Agent against any loss it may suffer as a result of its entering into, or performing, any foreign exchange contract for the purposes of this Agreement; and

(c) each Bank against any loss it may suffer as a result of its funding an Advance requested by the Borrower under this Agreement, but not made by reason of the operation of any one or more of the provisions of this Agreement.

17.6 Any unpaid sum shall (for the purposes of this Clause and Clause 12) be treated as an Advance and accordingly in this Clause and Clause 12 the term "Advance" includes any unpaid sum and the term "Interest Period" in relation to any unpaid sums includes each such period relating thereto as is mentioned in Clause 17.1.

## 18. PAYMENTS

18.1 On each date on which this Agreement requires an amount to be paid by the Borrower or any Bank, the Borrower or, as the case may be, that Bank shall make the same available to the Agent:

(a) by payment in dollars and in same day funds (or in such other funds as may for the time being be customary in New York City for the settlement in New York City of international banking transactions in dollars) to the Agent's account number [2263859] with [Deutsche Bank N.A.], New York, N.Y. [ ], U.S.A. (or such other account as the Agent may have specified for this purpose)

18.2 Except as otherwise provided in this Agreement, each payment received by the Agent for the account of another person pursuant to Clause 18.1 shall be made available by the Agent to such other person for value the same day by transfer to such account of such person with such bank in the principal financial centre of the country of the currency of that payment as that person shall have previously notified to the Agent.

18.3 Where a sum is to be paid under this Agreement to the Agent for account of another person, the Agent shall not be obliged to make the same available to that other person, or to enter into or perform any exchange contract in connection with that sum, until it has been able to establish to its satisfaction that it has actually received that sum, but if it does so and it proves to be the case that it had not actually received the sum it paid out, then the person to whom that sum was so made available shall, on request, refund the same to the Agent, together with an amount sufficient to reimburse the Agent for any amount it may have been required to pay out by way of interest on moneys borrowed to fund the sum in question during the period beginning on the due date for payment thereof and ending on the date on which it receives the same.

## 19. SET-OFF

The Borrower authorises each Bank to set off any matured obligation owed by the Borrower under this Agreement (to the extent beneficially owned by the Borrower) in satisfaction of any obligation (whether or not matured) owed by the Borrower under this Agreement, regardless of the place of payment or currency of either obligation. If the obligations are in different currencies, the Borrower authorises the Bank concerned to convert either obligation at a market rate of exchange in its usual course of business for the purpose of the set-off. If either obligation is unliquidated or unascertained, that Bank may set off an amount estimated by it in good faith to be the amount of that obligation. No Bank shall be obliged to exercise any right given to it by this Clause.

## 20. REDISTRIBUTION OF PAYMENTS

If, at any time, the proportion which any Bank (a "Recovering Bank") has received or recovered (whether by payment, the exercise of a right of set-off or combination of accounts or otherwise) in respect of its portion of any payment (a "relevant payment") to be made under this Agreement by the Borrower for account of that Recovering Bank and one or more other Banks is greater (the amount of that excess being called in this Clause an "excess amount") than the proportion thereof received or recovered by the Bank or Banks receiving or recovering the smallest proportion thereof, then:

(a) that Recovering Bank shall pay to the Agent an amount equal to that excess amount;

(b) there shall thereupon fall due from the Borrower to the Recovering Bank an amount equal to the amount paid out by that Recovering Bank pursuant to Clause 20 (a) and the amount so due shall be treated as if it were an unpaid part of that Recovering Bank's portion of that relevant payment; and

(c) the Agent shall treat the amount received by it from that Recovering Bank pursuant to Clause 20 (a) as if that amount had been received by it from the Borrower in respect of that relevant payment and shall pay the same to the persons entitled thereto (including that Recovering Bank) pro rata to their respective entitlements thereto.

## **21. FEES**

21.1 The Borrower shall pay to the Agent for account of the Banks a commitment commission on the amount of the Facility from day to day during the period beginning on the date hereof and ending on the last day of the Drawdown Period. That commitment commission shall be calculated at the rate of [ ] per cent [ %] per annum and shall be payable in arrears on the last day of each successive period of three months which ends during that period and on the last day of the Drawdown Period.

21.2 The Borrower shall pay to the Agent for the account of the Managers the fees specified in a letter dated the same day as this Agreement from the Agent to the Borrower at the times, and in the amounts, specified in that letter.

21.3 The Borrower shall pay to the Agent for its own account the agency fees specified in a letter dated the same day as this Agreement from the Agent to the Borrower at the times, and in the amounts, specified in that letter.

## **22. COSTS AND EXPENSES**

22.1 The Borrower shall, from time to time on demand of the Agent, forthwith reimburse the Agent the amount of all costs and expenses (including legal fees) incurred by it in connection with the negotiation, preparation and execution of this Agreement and the completion of the transactions contemplated by this Agreement.

22.2 The Borrower shall, from time to time on demand of the Agent, forthwith reimburse the Agent, the Managers and the Banks for all costs and expenses (including legal fees) incurred in or in connection with the preservation and/or enforcement of any of the rights of the Agent, the Managers and the Banks under this Agreement.

22.3 The Borrower shall pay forthwith all stamp, registration and other taxes to which this Agreement, or any judgment given in connection with this Agreement is or at any time may be subject and shall, from time to time on demand of the Agent, forthwith indemnify the Agent, the Managers and the Banks against any liabilities, costs, claims and expenses resulting from any failure to pay or any delay in paying any such tax.

22.4 If the Borrower fails to perform any of its obligations under this Clause, each Bank shall, in the proportion borne by its share of the Loan (or, if no Advances have been made, its Commitment) to the amount of the Loan or, if no Advances have been made, the Facility) for the time being (or, if the Loan has been repaid in full, immediately before the final repayment thereof), indemnify the Agent and the Managers against any loss incurred by any of them as a result of that failure and the Borrower shall forthwith reimburse each Bank for any payment made by it pursuant to this Clause.

## **23. THE AGENT, THE MANAGERS AND THE BANKS**

23.1 Each Manager and each Bank (other than the Agent) hereby irrevocably appoints the Agent to act as its agent under, and in connection with, this Agreement and irrevocably

authorises the Agent to exercise such rights, powers and discretions as are specifically delegated to the Agent by the terms of this Agreement, together with all such rights, powers and discretions as are reasonably incidental thereto. The Agent has only those duties which are expressly specified in this Agreement and those duties are solely of a mechanical and administrative nature. The Borrower shall, unless it is aware or should be aware of any irregularity, be entitled to assume that the Agent represents the Banks or the Instructing Group, as the case may be, and that all the necessary permission and consents have been obtained.

23.2 The relationship between the Agent and the Managers and the Banks is that of agent and principal only. Nothing in this Agreement constitutes the Agent as trustee or fiduciary for any other party or any other person and the Agent need not hold in trust any moneys paid to the Agent nor shall it be liable to account for interest on those moneys.

23.3 The Agent may:

23.3.1 assume that:

- (a) any representation made by the Borrower in connection with this Agreement is true;
- (b) no Event of Default has occurred; and
- (c) the Borrower is not in breach of or default under its obligations under this Agreement unless it has actual knowledge or actual notice to the contrary;

23.3.2 assume that the Lending Office of each Bank is that identified with its signature below until it has received from that Bank a notice designating some other office of that Bank to replace its Lending Office, and act upon any such notice until the same is superseded by a further such notice;

23.3.3 engage and pay for the advice or services of any lawyers, accountants or other experts whose advice or services may to it seem necessary, expedient or desirable, and rely upon any advice so obtained;

23.3.4 rely, as to any matters of fact which might reasonably be expected to be within the knowledge of the Borrower upon a certificate signed by, or on behalf of, the Borrower;

23.3.5 rely upon any communication or document believed by it to be genuine;

23.3.6 refrain from exercising any right, power or discretion vested in it as agent under this Agreement, unless and until instructed by the Majority Banks as to whether or not that right, power or discretion is to be exercised and, if it is to be exercised, as to the manner in which it should be exercised; and

23.3.7 refrain from acting in accordance with any instructions of the Majority Banks to begin any legal action or proceeding arising out of, or in connection with, this Agreement until it has received such security as it may require (whether by way of payment in advance or otherwise) for all costs, claims, expenses (including legal fees) and liabilities which it will or may expend or incur in complying with such instructions.

23.4 The Agent shall:

23.4.1 promptly inform each Bank of the contents of any notice or document received by it from the Borrower under this Agreement;

23.4.2 promptly notify each Bank of the occurrence of any Event of Default or any default by the Borrower in the due performance of, or compliance with, its obligations under this Agreement of which the Agent has actual knowledge or actual notice;

23.4.3 except where otherwise provided in this Agreement, act as agent under this

Agreement in accordance with any instructions given to it by the Majority Banks, which instructions shall be binding on all of the Managers and the Banks; and

23.4.4 if so instructed by the Majority Banks, refrain from exercising any right, power or discretion vested in it as agent under this Agreement.

The Agent will be fully protected as against the Managers and the Banks if it acts in accordance with the instructions of the Majority Banks in connection with the exercise of any right power or discretion or any matter not expressly provided for in this Agreement. Any such instructions given by the Majority Banks will be binding on all the Managers and the Banks. In the absence of such instructions, the Agent may act as it considers to be in the best interests of all the Banks.

23.5 Notwithstanding anything to the contrary expressed or implied in this Agreement, neither the Agent nor any of the Managers shall:

23.5.1 be bound to enquire as to:

(a) whether or not any representation made by the Borrower in connection with this Agreement is true;

(b) the occurrence or otherwise of any event which is or may become an Event of Default;

(c) the performance by the Borrower of its obligations under this Agreement; or

(d) any breach of or default by the Borrower of or under its obligations under this Agreement;

23.5.2 be bound to account to any Bank for any sum or the profit element of any sum received by it for its own account;

23.5.3 be bound to do anything which might, in its opinion, constitute a breach of any law or regulation or be otherwise actionable at the suit of any person, and the Agent may do anything which, in its opinion, is necessary or desirable to comply with any law or regulation of any jurisdiction; or

23.5.4 be bound to disclose to any other person any information relating to the Borrower if that disclosure would or might in its opinion constitute a breach of any law or regulation or any duty or secrecy or confidentiality or be otherwise actionable at the suit of any person; or 23.5.5 be under any obligations other than those for which express provision is made in this Agreement.

23.6 Without limiting the liability of the Borrower under this Agreement, each Bank shall, from time to time on demand by the Agent, forthwith indemnify the Agent, in the proportion its share of the Loan (or, if no Advances have been made, its Commitment) bears to the amount of the Loan (or, if no Advances have been made, the Facility) at the time of that demand (or, if the Loan has then been repaid in full, immediately before the final repayment of the Loan) against any and all costs, claims, expenses (including legal fees) and liabilities which the Agent may incur, otherwise than by reason of its own gross negligence or wilful misconduct, in acting in its capacity as agent under this Agreement.

23.7 Neither the Agent or the Managers nor any of them accepts any responsibility for the accuracy or completeness of the Information Memorandum or any other information supplied by the Borrower in connection with this Agreement or for the legality, validity, effectiveness, adequacy, or enforceability of this Agreement. Neither the Agent, the Managers nor any of them shall be under any liability as a result of taking, or omitting to take, any action in relation to this Agreement, save in the case of gross negligence or wilful misconduct.

23.8 Each of the Banks agrees that it will not assert or seek to assert against any director, officer or employee of the Agent or any Manager any claim it might have against any of them in relation to this Agreement.

23.9 The Agent and each of the Managers may accept deposits from, lend money to and generally engage in any kind of banking or other business with the Borrower.

23.10 Notwithstanding its irrevocable appointment, the Agent may resign its appointment under this Agreement at any time, without assigning any reason for such resignation, by giving not less than thirty days' prior written notice to that effect to each of the other parties to this Agreement, provided that no such resignation shall be effective until a successor for the Agent is appointed in accordance with the succeeding provisions of this Clause.

23.11 If the Agent gives notice of its resignation pursuant to this Clause, then any reputable and experienced bank or other financial institution may be appointed as a successor to the Agent by the Majority Banks during the period of that notice but, if no such successor is so appointed, the Agent may appoint such a successor itself.

23.12 If a successor to the Agent is appointed under this Clause, then (i) the retiring Agent shall be discharged from any further obligation under this Agreement but shall remain entitled to the benefit of the provisions of this Clause and (ii) its successor and each of the other parties to this Agreement shall have the same rights and obligations amongst themselves as they would have had if that successor had been a party to this Agreement.

23.13 Without affecting the responsibility of the Borrower for information supplied by or on its behalf in connection with this Agreement, each Bank confirms that it has itself been, and will continue to be, solely responsible for making its own independent appraisal of and investigations into the financial condition, creditworthiness, condition, affairs, status and nature of the Borrower and, accordingly, each Bank warrants to the Agent and the Managers that it has not relied and will not hereafter rely on the Agent and the Managers or any of them:

23.13.1 to check or enquire on its behalf into the adequacy, accuracy or completeness of any information provided by the Borrower in connection with this Agreement or the transactions contemplated by this Agreement (whether or not that information has been or is hereafter circulated to that Bank by the Agent and the Managers or any of them); or

23.13.2 to assess or keep under review on its behalf the financial condition, creditworthiness, condition, affairs status or nature of the Borrower.

## **24. BENEFIT OF AGREEMENT**

This Agreement shall be binding upon and enure to the benefit of each party to this Agreement and its successors and assigns.

## **25. ASSIGNMENTS AND TRANSFERS BY THE BORROWER**

The Borrower shall not be entitled to assign or transfer all or any of its rights, benefits and obligations under this Agreement.

## **26. ASSIGNMENTS AND TRANSFERS BY BANKS**

Any Bank may at any time assign or otherwise transfer all or any of its rights and benefits and obligations under this Agreement Provided that (save in the case of an assignment of rights and benefits to any subsidiary or holding company, or to any subsidiary of any holding company, of that Bank) no such assignment or transfer may be made without the prior written consent of the Borrower, such consent not to be unreasonably withheld.

**27. DISCLOSURE OF INFORMATION**

Any Bank may disclose to any actual or potential assignee or Transferee or to any person who may otherwise enter into contractual relations with that Bank in relation to this Agreement such information about the Borrower as that Bank considers appropriate.

**28. CALCULATIONS AND EVIDENCE OF DEBT**

28.1 Interest and commitment commission accrue from day to day and are calculated on the basis of a year of 360 days and the actual number of days elapsed.

28.2 If on any occasion a Reference Bank or Bank fails to supply the Agent with a quotation required of it under this Agreement, the rate for which that quotation was required shall be determined from those quotations which are supplied to the Agent.

28.3 Each Bank shall maintain in accordance with its usual practice accounts evidencing the amounts from time to time lent by and owing to it under this Agreement.

28.4 The Agent shall maintain on its books a control account or accounts in which shall be recorded (i) the amount of any Advance made or arising under this Agreement and each Bank's share therein, (ii) the amount of all principal, interest and other sums due or to become due from the Borrower to any of the Banks under this Agreement and each Bank's share therein and (iii) the amount of any sum received or recovered by the Agent under this Agreement and each Bank's share therein.

28.6 In any legal action or proceeding arising out of, or in connection with this Agreement, the entries made in the accounts maintained pursuant to this Clause are prima facie evidence of the matters to which they relate.

28.7 A certificate of a Bank as to (a) the amount by which a sum payable to it under this Agreement is to be increased under Clause 10 or (b) the amount for the time being required to indemnify it against any such cost or liability as is mentioned in Clause 12 shall, in the absence of manifest error, be conclusive for the purposes of this Agreement and prima facie evidence in any legal action or proceeding arising out of or in connection with this Agreement.

**29. REMEDIES AND WAIVERS**

No failure to exercise, and no delay in exercising, on the part of the Agent, the Managers and the Banks or any of them any right or remedy under this Agreement shall operate as a waiver thereof, nor shall any single or partial exercise of any right or remedy prevent any further or other exercise thereof or the exercise of any other right or remedy. The rights and remedies provided by this Agreement are cumulative and not exclusive of any rights or remedies provided by law.

**30. PARTIAL INVALIDITY**

If at any time any provision hereof is or becomes illegal, invalid or unenforceable in any respect under the law of any jurisdiction, that shall not affect:

(a) the validity or enforceability in that jurisdiction of any other provision of this Agreement; or

(b) the validity or enforceability in other jurisdictions of that or any other provision of this

Agreement.

**31. NOTICES**

31.1 All notices or other communications under or in connection with this Agreement shall be made in writing, by telex, letter or facsimile. Any such notice shall (unless that other person has by fifteen days' written notice to the Agent specified another address) be made or delivered to that other person at the address identified with its signature below and shall be deemed to have been made or delivered:

(a) if by telex, when despatched, but only if, at the time of transmission, the correct answerback appears at the start and at the end of the sender's copy of the notice; and

(c) if by facsimile, when received, provided the hard copy is received promptly thereafter;

(c) if by letter, when left at that address or (as the case may be) ten days after being deposited in the post postage prepaid in an envelope addressed to it at that address.

31.2 All notices or other communications under or in connection with this Agreement shall be in the English language or accompanied by a translation thereof into English certified (by an officer of the person making or delivering the same) as being a true and accurate translation thereof. The Borrower shall, unless it is aware or should be aware of any irregularity, be entitled to assume that the Agent represents the Banks or the Majority Banks, as the case may be, and that all the necessary permissions and consents have been obtained.

**32. COUNTERPARTS**

This Agreement may be executed in any number of counterparts and this has the same effect as if the signatures on the counterparts were on a single copy of this Agreement.

**33. LAW**

This Agreement shall governed by and construed in accordance with English law.

**34. JURISDICTION**

34.1 Each of the parties to this Agreement irrevocably agrees for the benefit of each of the Agent, the Managers and the Banks that the courts of England shall have jurisdiction to hear and determine any suit, action or proceeding, and to settle any disputes, which may arise out of or in connection with this Agreement and, for such purposes, irrevocably submits to the jurisdiction of such courts.

34.2 The Borrower irrevocably agrees that the courts of the State of New York and the courts of the United States of America in New York shall have jurisdiction to hear and determine any suit, action or proceeding, and to settle any disputes, which may arise out of or in connection with this Agreement and, for such purposes, irrevocably submits to the jurisdiction of such courts.

34.3 The Borrower irrevocably waives any objection which it might now or hereafter have to the courts referred to in Clauses 34.1 and 34.2 being nominated as the forum to hear and determine any suit, action or proceeding, and to settle any disputes, which may arise out of or in connection with this Agreement and agrees not to claim that any such court is not a



convenient or appropriate forum.

34.4 The Borrower agrees that the process by which any suit, action or proceeding is begun may be served on it by being delivered (i) in connection with any suit, action or proceeding in England, to [ ] at [ ], London, England or other its principal place of business for the time being and (ii) in connection with any suit, action or proceeding in New York, to [ ] at [ ], New York, N.Y., U.S.A. or other its principal place of business in New York for the time being.

34.5 The submission to the jurisdiction of the courts referred to in Clauses 34.1 and 34.2 shall not (and shall not be construed so as to) limit the right of the Agent, the Managers and the Banks or any of them to take proceedings against the Borrower in any other court of competent jurisdiction nor shall the taking of proceedings in any one or more jurisdictions preclude the taking of proceedings in any other jurisdiction, whether concurrently or not.

34.6 The Borrower hereby consents generally in respect of any legal action or proceeding arising out of or in connection with this Agreement to the giving of any relief or the issue of any process in connection with that action or proceeding including, without limitation, the making, enforcement or execution against any property whatsoever (irrespective of its use or intended use) of any order or judgment which may be made or given in that action or proceeding.

34.7 To the extent that the Borrower may in any jurisdiction claim for itself or its assets immunity from suit, execution, attachment (whether in aid of execution, before judgment or otherwise) or other legal process and to the extent that in any such jurisdiction there may be attributed to itself or its assets such immunity (whether or not claimed), the Borrower hereby irrevocably agrees not to claim and hereby irrevocably waives such immunity to the full extent permitted by the laws of that jurisdiction and, in particular, to the intent that in any proceedings taken in New York the foregoing waiver of immunity shall have effect under and be construed in accordance with the United States Foreign Sovereign Immunities Act of 1976.

**THE FIRST SCHEDULE**  
**(Sample Loan Agreement)**

<b>The Banks</b>	<b>The Available Commitments</b>
Key Bank N.A.	USD 20.000.000
Deutsche Bank AG	USD 20.000.000
ABN AMRO N.V.	USD 15.000.000
Bank of America N.A.	USD 15.000.000
ING BANK N.V.	USD 10.000.000
Commerz Bank AG	USD 10.000.000
Barclays Bank PLC	USD 10.000.000
	<b>USD 100,000,000</b>

**THE SECOND SCHEDULE**  
**(Sample Loan Agreement)**

**Condition Precedent Documents**

1. A copy, certified a true copy by a duly authorised officer of the Borrower, of the Charter and By-laws of the Borrower.
2. A copy, certified a true copy by a duly authorised officer of the Borrower, of a Board Resolution of the Borrower approving the execution, delivery and performance of this Agreement and the terms and conditions hereof and authorising a named person or persons to sign this Agreement and any documents to be delivered by the Borrower pursuant to this Agreement.
3. A certificate of a duly authorised officer of the Borrower setting out the names and signatures of the persons authorised to sign, on behalf of the Borrower, this Agreement and any documents to be delivered by the Borrower pursuant to this Agreement.
4. A copy, certified a true copy by or on behalf of the Borrower, of each such law, decree, consent, licence, approval, registration or declaration as is, in the opinion of local counsel to the Banks, necessary to render this Agreement legal, valid, binding and enforceable, to make this Agreement admissible in evidence in the Republic and to enable the Borrower to perform its obligations under this Agreement.
5. An opinion of the Borrower's local Counsel in substantially the form set out in the Fourth Schedule.
6. An opinion of the Banks' local Counsel in substantially the form set out in the Fifth Schedule.
7. An opinion of [ **CHESTER'S LAW OFFICE** ], solicitors to the Agent and the Banks.
8. Evidence that [ **CHESTER'S LAW OFFICE** ], act as the agent of the Borrower for the service of process in England and that [ **BALTON LAW** ] has agreed to act as the agent of the Borrower for the service of process in New York.

**THE THIRD SCHEDULE**  
**(Sample Loan Agreement)**

**Notice of Drawdown**

From: Borrower **MERT VAPUR A.S.**  
To: Agent **DEUTSCHE BANK AG**

Dear Sirs,

1. We refer to the agreement (the "Loan Agreement") dated [**April 1**], 200[**6**] and made between [**MERT VAPUR A.S.**] as borrower, [**KEY BANK N.A.**] as managers, [**DEUTSCHE BANK AG**] as agent and the financial institutions named therein as lenders. Terms defined in the Loan Agreement shall have the same meaning in this notice.
2. We hereby give you notice that, pursuant to the Loan Agreement and on [date of proposed Advance], we wish to borrow an Advance of [**USD 25,000,000**] United States Dollars upon the terms and subject to the conditions contained therein.
3. We confirm that, at the date hereof, the representations set out in Clause 14 of the Loan Agreement are true and no Default has occurred.

Yours faithfully

for and on behalf of  
[BORROWER]

**MERT VAPUR A.S.**

**THE FOURTH SCHEDULE**  
**(Sample Loan Agreement)**

**Opinion of the Borrower's Local Counsel**

To: Agent **DEUTSCHE BANK AG**

Dear Sirs,

**U.S.\$100,000,000 Loan**

1. I refer to the agreement (the "Agreement") dated [**April 1, 2006**] and made between **MERT VAPUR A.S.** (the "Borrower") (1), the banks and financial institutions listed in Schedule 1 to the Agreement (the "Banks") (2) and yourselves (the "Agent") (3) relating to the Loan described above. Expressions defined in the Agreement have the same meanings where used in this opinion.

2. I have examined originals or copies certified to my satisfaction of the following documents;

(i) the Agreement;

(ii) the relevant approvals referred to in paragraphs 2 and 4 of Schedule 2 to the Agreement;

(iii) [any other consents, authorisations, etc.].

3. I have made such other enquiries and examined such other documents as I have considered appropriate for the purpose of giving the opinion set out below.

4. For the purposes of this opinion, I have assumed:

(a) that the Agreement has been duly authorised, executed and delivered by each of the parties thereto other than the Borrower; and

(b) the genuineness of all signatures on all documents and the completeness, and the conformity to original documents, of all copies submitted to me.

5. I am of the following opinion:

(a) The Borrower has power to execute, deliver and perform its obligations under the Agreement and to borrow the Commitments; all necessary action has been taken to authorise the same and no limitation on the powers of the Borrower to borrow will be exceeded as a result of borrowings under the Agreement. The Agreement, as executed and delivered, constitutes valid and legally binding obligations of the Borrower enforceable in accordance with its terms;

(b) the execution and delivery of, the performance of its obligations under and compliance with the provisions of, the Agreement by the Borrower will not (i) contravene any existing applicable law, statute, rule or regulation or any judgment, decree or permit to which the Borrower is subject, (ii) conflict with, or result in any breach of any of the terms of, or constitute a default under, any treaty, agreement or other instrument to which the Borrower is a party or is subject or by which it or any of its property is bound or (iii) result in the creation or imposition of or oblige the Borrower to create any encumbrance on any of the undertakings, assets, rights or revenues of the Borrower;

(c) no litigation, arbitration or administrative proceeding is taking place, pending or, to my knowledge after due enquiry, threatened against the Borrower which might adversely affect the ability of the Borrower to perform its obligations under the Agreement;

(d) the Borrower is not (nor would with the giving of notice or lapse of time or the satisfaction of any other condition or any combination thereof be) in breach of or in default under any agreement relating to Indebtedness to which it is a party or by which it may be bound and no Default has occurred and is continuing;

(e) every consent, authorisation, licence or approval of, or registration with or declaration to, governmental or public bodies or authorities or courts required by the Borrower to authorise, or required by the Borrower in connection with, the execution, delivery, validity, enforceability or admissibility in evidence of the Agreement or the performance by the Borrower of its obligations under the Agreement including, without limitation, the borrowings by the Borrower under the Agreement and all payments by the Borrower in accordance with the provisions of the Agreement has been obtained or made and is in full force and effect and there has been no default in the observance of the conditions or restrictions (if any) imposed in, or in connection with, any of the same;

(f) it is not necessary to ensure the legality, validity, enforceability or admissibility in evidence of the Agreement that it or any other instrument be notarised, filed, recorded, registered or enrolled in any court, public office or elsewhere in the Republic or that any stamp, registration or similar tax or charge be paid in the Republic on or in relation to the Agreement. The Agreement is in proper form for its enforcement in the courts of the Republic;

(g) the obligations of the Borrower under the Agreement are direct, general and unconditional obligations of the Borrower and rank at least *pari passu* with all other present and future unsecured and unsubordinated Indebtedness of the Borrower;

(h) no Taxes of the Republic are imposed by withholding or otherwise on any payment to be made by the Borrower under the Agreement or are imposed on or by virtue of the execution or delivery of the Agreement or any document or instrument to be executed or delivered under the Agreement;

(i) the choice of English law to govern the Agreement is a valid choice of law and English law will accordingly be applied by the courts in the Republic if the Agreement or any claim thereunder comes under their jurisdiction upon proof of the relevant provisions of English law. The submission by the Borrower to the non-exclusive jurisdiction of the English courts and the State courts of, and the Federal courts in, the State of New York and the irrevocable appointment by the Borrower of agents in England and New York to accept service of process in respect of the jurisdiction of such courts are valid and binding upon the Borrower;

(j) (i) the Borrower is subject to civil and commercial law with respect to its obligations under the Agreement;

(ii) borrowings by the Borrower under the Agreement and the execution and delivery of and the performance of its obligations under the Agreement by the Borrower constitute private and commercial acts; and

(iii) neither the Borrower nor any of its assets is entitled to immunity from any legal action or proceeding (which shall include, without limitation, suit, attachment prior to judgment, execution or other enforcement);

(k) the courts of the Republic will award a judgment in relation to the Agreement expressed in terms of Dollars in respect of any amount due and owing to the Banks, the Agent or any of them under the Agreement and/or will recognise as a valid judgment and enforce any final, conclusive and enforceable judgment obtained by the Agent or the Banks against the Borrower in an English or a New York court [provided that ];

(l) the Borrower is a member in good standing of the International Monetary Fund and the International Bank for Reconstruction and Development and no limitation or restriction has

been imposed on its use of the resources of any of such institutions for failure to fulfil its obligations as a member of any of such institutions;

(m) neither the Agent nor any of the Banks is or will be deemed to be resident, domiciled, carrying on business or subject to Taxation in the Republic by reason only of the negotiation, preparation, execution, performance, enforcement of, and/or receipt of any payment due from the Borrower under, the Agreement; and

(n) it is not necessary under the laws of the Republic (i) in order to enable the Agent or any of the Banks to enforce their rights under the Agreement or (ii) by reason of the execution, delivery and performance of the Agreement by the Agent or any of the Banks that the Agent or any of the Banks should be licensed, qualified or otherwise entitled to carry on business in the Republic.

6. This opinion is limited to matters of law of the Republic. I express no opinion with respect to the law of any other jurisdiction.

7. This opinion is addressed to you as Agent for the Banks and may be relied on by the Banks as if addressed to each Bank individually.

Yours faithfully

**THE FIFTH SCHEDULE**  
**(Sample Loan Agreement)**

**Opinion of the Banks' local Counsel**

To: Agent **DEUTSCHE BANK AG**

Dear Sirs,

**U.S.\$100,000,000 Loan**

1. I refer to the agreement (the "Agreement") dated [**April 1, 2006**] and made between **MERT VAPUR A.S.** (the "Borrower") (1), the banks and financial institutions listed in Schedule 1 to the Agreement (the "Banks") (2) and yourselves (the "Agent") (3) relating to the Loan described above. Expressions defined in the Agreement have the same meanings where used in this opinion.

2. I have examined originals or copies certified to my satisfaction of the following documents;

(i) the Agreement;

(ii) the relevant approvals referred to in paragraphs 2 and 4 of Schedule 2 to the Agreement;

(iii) [any other consents, authorisations, etc.].

3. I have made such other enquiries and examined such other documents as I have considered appropriate for the purpose of giving the opinion set out below.

4. For the purposes of this opinion, I have assumed:

(a) that the Agreement has been duly authorised, executed and delivered by each of the parties thereto other than the Borrower; and

(b) the genuineness of all signatures on all documents and the completeness, and the conformity to original documents, of all copies submitted to me.

5. I am of the following opinion:

(a) The Borrower has power to execute, deliver and perform its obligations under the Agreement and to borrow the Commitments; all necessary action has been taken to authorise the same and no limitation on the powers of the Borrower to borrow will be exceeded as a result of borrowings under the Agreement. The Agreement, as executed and delivered, constitutes valid and legally binding obligations of the Borrower enforceable in accordance with its terms;

(b) the execution and delivery of, the performance of its obligations under and compliance with the provisions of, the Agreement by the Borrower will not (i) contravene any existing applicable law, statute, rule or regulation or any judgment, decree or permit to which the Borrower is subject, (ii) conflict with, or result in any breach of any of the terms of, or constitute a default under, any treaty, agreement or other instrument to which the Borrower is a party or is subject or by which it or any of its property is bound or (iii) result in the creation or imposition of or oblige the Borrower to create any encumbrance on any of the undertakings, assets, rights or revenues of the Borrower;

(c) the Borrower is not (nor would with the giving of notice or lapse of time or the satisfaction of any other condition or any combination thereof be) in breach of or in default under any agreement relating to Indebtedness to which it is a party or by which it may be bound and no Default has occurred and is continuing;



(d) every consent, authorisation, licence or approval of, or registration with or declaration to, governmental or public bodies or authorities or courts required by the Borrower to authorise, or required by the Borrower in connection with, the execution, delivery, validity, enforceability or admissibility in evidence of the Agreement or the performance by the Borrower of its obligations under the Agreement including, without limitation, the borrowings by the Borrower under the Agreement and all payments by the Borrower in accordance with the provisions of the Agreement has been obtained or made and is in full force and effect and there has been no default in the observance of the conditions or restrictions (if any) imposed in, or in connection with, any of the same;

(e) it is not necessary to ensure the legality, validity, enforceability or admissibility in evidence of the Agreement that it or any other instrument be notarised, filed, recorded, registered or enrolled in any court, public office or elsewhere in the Republic or that any stamp, registration or similar tax or charge be paid in the Republic on or in relation to the Agreement. The Agreement is in proper form for its enforcement in the courts of the Republic;

(f) the obligations of the Borrower under the Agreement are direct, general and unconditional obligations of the Borrower and rank at least *pari passu* with all other present and future unsecured and unsubordinated Indebtedness of the Borrower;

(g) no Taxes of the Republic are imposed by withholding or otherwise on any payment to be made by the Borrower under the Agreement or are imposed on or by virtue of the execution or delivery of the Agreement or any document or instrument to be executed or delivered under the Agreement;

(h) the choice of English law to govern the Agreement is a valid choice of law and English law will accordingly be applied by the courts in the Republic if the Agreement or any claim thereunder comes under their jurisdiction upon proof of the relevant provisions of English law. The submission by the Borrower to the non-exclusive jurisdiction of the English courts and the State courts of, and the Federal courts in, the State of New York and the irrevocable appointment by the Borrower of agents in England and New York to accept service of process in respect of the jurisdiction of such courts are valid and binding upon the Borrower;

(i) (i) the Borrower is subject to civil and commercial law with respect to its obligations under the Agreement;

(ii) borrowings by the Borrower under the Agreement and the execution and delivery of and the performance of its obligations under the Agreement by the Borrower constitute private and commercial acts; and

(iii) neither the Borrower nor any of its assets is entitled to immunity from any legal action or proceeding (which shall include, without limitation, suit, attachment prior to judgment, execution or other enforcement);

(j) the courts of the Republic will award a judgment in relation to the Agreement expressed in terms of Dollars in respect of any amount due and owing to the Banks, the Agent or any of them under the Agreement and/or will recognise as a valid judgment and enforce any final, conclusive and enforceable judgment obtained by the Agent or the Banks against the Borrower in an English or a New York court [provided that ];

(k) the Borrower is a member in good standing of the International Monetary Fund and the International Bank for Reconstruction and Development and no limitation or restriction has been imposed on its use of the resources of any of such institutions for failure to fulfil its obligations as a member of any of such institutions;

(l) neither the Agent nor any of the Banks is or will be deemed to be resident, domiciled, carrying on business or subject to Taxation in the Republic by reason only of the negotiation,

preparation, execution, performance, enforcement of, and/or receipt of any payment due from the Borrower under, the Agreement; and

(m) it is not necessary under the laws of the Republic (i) in order to enable the Agent or any of the Banks to enforce their rights under the Agreement or (ii) by reason of the execution, delivery and performance of the Agreement by the Agent or any of the Banks that the Agent or any of the Banks should be licensed, qualified or otherwise entitled to carry on business in the Republic.

6. This opinion is limited to matters of law of the Republic. I express no opinion with respect to the law of any other jurisdiction.

7. This opinion is addressed to you as Agent for the Banks and may be relied on by the Banks as if addressed to each Bank individually.

**THE SIXTH SCHEDULE**  
**(Sample Loan Agreement)**

**OPINION OF THE SOLICITORS TO THE AGENT AND THE BANKS**

To: **DEUTSCHE BANK AG** [The Agent] for itself and as Agent for the Banks (as defined in the Agreement referred to below).

Dated [\_\_\_\_\_]

Dear Sirs,

1. This opinion as to English law is addressed to (the "Agent") in connection with the loan agreement (the "Agreement") dated and made between the [**MERT VAPUR A.S.**] ("the Borrower"), certain banks named therein and the Agent under which the Banks (as defined therein) have agreed to make available to the Borrower a loan facility on and subject to the terms and conditions therein contained.

2. Terms and expressions defined in the Agreement above the same meanings when used in this opinion.

3. We have acted as English legal advisers on behalf of the Agent in connection with the Agreement.

4. For the purposes of this opinion, we have examined an execution copy of the Agreement.

5. We have not made any investigation of the laws of any jurisdiction outside England.

6. We have assumed:

(A) the capacity, power and authority of each of the parties to the Agreement;

(B) the due execution and delivery of the Agreement by each of the parties thereto; and

(C) that no law of any jurisdiction outside England would render such execution or delivery illegal or ineffective and that, in so far as any obligation under the Agreement falls to be performed in, or is otherwise subject to, any jurisdiction other than England, its performance will not be illegal or ineffective by virtue of the law of that jurisdiction.

7. Based on and subject to the foregoing, and subject to the reservations mentioned below and to any matters not disclosed to us, we are of the opinion that the Agreement creates valid and binding obligations of the Borrower under English law.

8. Our reservations are as follows:

(A) We express no opinion on any law other than English law

(B) We express no opinion as to whether the equitable remedies of specific performance or injunctive relief would be available in respect of any obligation of the Borrower. In so far as any obligation under the Agreement is to be performed in any jurisdiction other than England, an English court may have to regard to the law of that jurisdiction in relation to the manner of performance and the steps to be taken in the event of non-performance or defective performance.

(C) We express no opinion as to the validity or the binding effect of the obligations of the Borrower as set out in Clause 17 of the Agreement which provides for the payment by the Borrower of interest on overdue amounts. An English court would not give effect to such a

provision if it could be established that the amount expressed as being payable was such that the provision was in the nature of a penalty (that is to say a requirement for a stipulated sum to be paid irrespective of, or necessarily greater than, the loss likely to be sustained).

(D) Certain property in the United Kingdom of the Borrower may be immune from attachment, execution or other proceeding by virtue of diplomatic or consular privilege.

(E) There could be circumstances in which an English court would not treat as conclusive those certificates and determinations which the Agreement states are to be so treated.

9. This opinion is addressed to for its own benefit and as agent for and on behalf of the Banks in connection with the Agreement. It may not be relied upon by any person other than the Banks or used for any other purpose and, without our prior written consent, neither its contents nor its existence may be disclosed to any other person.

Yours faithfully,

**CHESTER'S LAW OFFICE**