

T. C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ
FAALİYETLERİ VE SORUMLULUĞU

DOKTORA TEZİ

İbrahim Serdar KOYUNCU

İSTANBUL, 2008

T. C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ
FAALİYETLERİ VE SORUMLULUĞU

DOKTORA TEZİ

İbrahim Serdar KOYUNCU

2502030066

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Emine YAZICIOĞLU

İSTANBUL, 2008

ÖZET

Gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacılarının tekne ve yük sigortalarıyla ilgili olarak, gemiler hakkında ihtiyaç duydukları bilgileri sağlamak amacıyla kurulmuştur. Ancak söz konusu kuruluşlar kısa bir süre içinde, bu amacın kapsamını aşacak şekilde denizcilik sektöründe etkili olmaya başlamıştır. Bu etkinin sağlanmasında, bağımsızlık, tarafsızlık ve uzmanlık özellikleri nedeniyle söz konusu kuruluşlara güvenilmesinin önemli katkısı bulunmaktadır. Ayrıca bayrak devletleri tarafından yürütülmesi gereken belgeleme faaliyetleri hususunda yetkilendirilmeleri ve bu faaliyetleriyle ilgili uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasında tecrübeleriyle sağladıkları katkı, gemi sınıflama kuruluşlarının denizcilik sektörü üzerindeki etkisini daha da arttırmıştır. Gemi sınıflama kuruluşları, gemilerle ilgili olarak sınıflama ve belgeleme faaliyetlerini icra eder. Sınıflama faaliyetleri, gemilerin fiziki durum ve güvenlik bakımından, bu kuruluşlar tarafından düzenlenen kural kitaplarına uygun olup olmadığının tespit edilmesi amacına yöneliktir. Belgeleme faaliyetleri ise, uluslararası sözleşmeler veya ulusal hukuk düzenlemeleri kapsamında yapılması gereken faaliyetleri kapsar. Tezimizin ilk iki bölümünde, bu faaliyetlerin kapsam ve özellikleri tespit edilmiştir. Üçüncü bölümde sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliği ve özellikleri incelenmiştir. Sonraki bölümlerde söz konusu faaliyetlerin icrası sırasında meydana gelen zararlardan dolayı, gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğu ve sözleşme dışı sorumluluğunun kapsam ve şartları belirlenmiştir.

ABSTRACT

Classification societies came into existence for the needs of marine insurers. But in a short time, they became more effective in maritime area according to their original purpose. Confidence provided by independence, impartiality and excellence character of classification societies has great contribution about that effect. This makes classification societies to play a vital role in the maritime industry, especially with an increasing number of responsibilities being delegated to them by flag states. Classification societies have two main functions that called to provide “classification services” and “statutory certification services”, in maritime area. Purpose of classification services is ascertaining, the physical and safety, conformity of ships to the rule book of classification society. Meanwhile statutory services are relating to conformity of ships to the international conventions and national law. The first and second chapters of thesis are concerned with scope and features of these services. Nature and character of classification agreement is analyzed in the third chapter. Last two chapters are related to scope and conditions of contractual liability and third part liability of classification societies.

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
İÇİNDEKİLER.....	iii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	x
GİRİŞ.....	1
I. KONUNUN ÖNEMİ.....	1
II. KONUNUN KAPSAMI VE SINIRLANMASI.....	7
III. TERMİNOLOJİ.....	10

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARI VE IACS

I. GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARI.....	15
A. Tarihi Gelişim.....	15
1. 18. Yüzyıl'da Gemi Sınıflama Kuruluşları.....	15
2. 19. Yüzyıl'da Gemi Sınıflama Kuruluşları.....	20
3. 20. Yüzyıl ve Sonrasında Gemi Sınıflama Kuruluşları.....	28
B. Türkiye'de Gemi Sınıflama Kuruluşları.....	33
1. Genel Olarak.....	33
2. Türk Loydu.....	34
C. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Tanımı ve Özellikleri.....	37
1. Tanım.....	37
2. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Özellikleri.....	39
a. Genel Olarak.....	39
b. Bağımsızlık.....	39
c. Tarafsızlık.....	42
d. Uzmanlık.....	44
D. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Hukuki Yapısı.....	46

E. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Denizcilik Sektöründeki	
Yeri ve Önemi.....	49
1. Genel Olarak.....	49
2. Donatanlar.....	50
3. Tersaneler.....	51
4. Gemi Kiracıları ve Taşıtanlar.....	52
5. Deniz Sigortacıları.....	53
6. Kredi Kuruluşları.....	56
II. IACS.....	57
A. Tarihi Gelişim.....	57
B. IACS'ın Hukuki Yapısı.....	59
C. IACS'ın Önemi.....	61
1. Deniz ve Gemi Güvenliği Yönünden.....	61
2. Gemi Sınıflama Kuruluşları Yönünden.....	64

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ FAALİYETLERİ

I. SINIFLAMA FAALİYETLERİ.....	69
A. Sınıflama Faaliyetlerinin Kapsamı.....	69
B. Denetleme.....	71
1. Geminin İnşası Sırasında Denetleme.....	72
2. Geminin İşletilmesi Sırasında Denetleme.....	74
a. Genel Olarak.....	74
b. Sınıfa Kabul / Sınıf Yenileme Sörveyi.....	77
c. Ara Sörvey.....	80
d. Yıllık Sörvey.....	81
C. Değerlendirme.....	82
D. Geminin Sınıfının Askıya Alınması/Sınıfından Çıkarılması.....	87
1. Genel Olarak.....	87

2. Geminin Sınıfının Askıya Alınmasını Gerektiren Sebepler.....	90
3. Geminin Sınıfından Çıkarılmasını Gerektiren Sebepler.....	94
II. BELGELEME FAALİYETLERİ.....	96
A. Belgeleme Faaliyetlerinin Kapsamı.....	96
B. Belgeleme Faaliyetleriyle İlgili Hukuki Düzenlemeler.....	105
1. Uluslararası Sözleşmeler.....	105
a. LOADLINE Sözleşmesi.....	106
b. TONNAGE Sözleşmesi.....	108
c. SOLAS Sözleşmesi.....	109
aa. Genel Olarak.....	109
bb. ISM Kodu.....	112
cc. ISPS Kodu.....	115
d. MARPOL Sözleşmesi.....	116
2. Ulusal Hukuk Düzenlemeleri.....	119
a. Genel Olarak.....	119
b. Türk Hukuku.....	119
C. Belgeleme Faaliyetlerinde Yetki Devri.....	121
1. Genel Olarak.....	121
2. Yetki Devri Usulü.....	123
3. Belgeleme Faaliyetlerinin Denetlenmesi.....	126
4. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Yükümlülükleri.....	127
5. Yetkilerin Kısıtlanması veya Askıya Alınması.....	128
6. Yetkilerin İptali.....	129
D. Belgeleme Faaliyetlerinin Hukuki Niteliği ve Özellikleri.....	130
III. GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ FAALİYETLERİNİN	
DENİZE ELVERİŞLİLİK KAVRAMIYLA İLİŞKİSİ.....	133

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SINIFLAMA SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK.....	138
II. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI.....	139
III. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	139
A. Genel Olarak.....	139
B. Hizmet Sözleşmesi.....	142
C. İstisna Sözleşmesi.....	144
D. Vekâlet Sözleşmesi.....	146
IV. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ.....	151
A. İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşme.....	151
B. Sürekli Edimli Sözleşme.....	152
V. SINIFLAMA SÖZLEŞMENİN KURULMASI, TARAFLARI VE ŞARTLARI	154
A. Sözleşmenin Kurulması.....	154
B. Sözleşmenin Tarafları.....	159
C. Sözleşmenin Şartları.....	160
VI. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	162
A. Genel Olarak.....	162
B. Gemi Sınıflama Kuruluşunun Yükümlülükleri.....	165
1. Sınıflama Faaliyetlerini İcra Etme Borcu.....	165
2. Özen Borcu.....	167
3. Sadakat Borcu.....	170
C. Donatanın Yükümlülükleri.....	171
1. Ücret Ödeme Borcu.....	171
2. Donatanın Görevleri.....	173
VII. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ.....	175

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ SÖZLEŞMEDEN
DOĞAN SORUMLULUĞU

I. SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUN KAPSAMI.....	178
II. SORUMLULUK SEBEPLERİ.....	180
A. Borcun Hiç veya Gereği Gibi İfa Edilmemesi.....	180
1. Borcun Hiç İfa Edilmemesi.....	180
2. Borcun Gereği Gibi İfa Edilmemesi.....	184
3. Borcun Hiç veya Gereği Gibi İfa Edilmemesinin	
Hukuki Sonuçları.....	186
a. Genel Olarak.....	186
b. Tazminat Davası.....	187
aa. Tazminat Davasının Şartları.....	187
aaa. Borca Aykırı Davranılması.....	187
bbb. Alacaklının Zarara Uğraması.....	188
ccc. Borca Aykırı Davranış ile Alacaklının Zarara Uğraması	
Arasında İlliyet Bağının Bulunması.....	189
ddd. Borca Aykırı Davranışın Kusurlu Olması.....	191
bb. Tazminatın Hesaplanması.....	193
B. Borcun İfasının Gecikmesi (Temerrüt).....	195
1. Genel Olarak.....	195
2. Temerrüdün Şartları.....	196
a. Borcun Muaccel Olması.....	196
b. Muaccel Borcun İfasının Mümkün Olması.....	197
c. Alacaklının İhtarı.....	199
3. Temerrüdün Sonuçları.....	200
C. Sözleşme Görüşmelerinde Kusurlu Davranılması	
(Culpa in Contrahendo)	206
D. Üçüncü Kişinin Zarara Uğraması.....	208
III. İFA YARDIMCILARININ FİİLİNDEN SORUMLULUK.....	209

A. İfa Yardımcısı Kavramı.....	209
B. Uygulanacak Hükümler.....	211
C. İfa Yardımcılarının Fiillerinden Sorumluluğun Şartları.....	212
1. BK m.100 Hükümüne Göre Sorumluluğun Şartları.....	212
a. Borcun İfasının İfa Yardımcısına Bırakılması.....	212
b. İfa Yardımcısı Kullanmanın Borca Aykırı Olmaması.....	212
c. İfa Yardımcısının Borçlunun Borcuna Aykırı Bir Davranışla Alacaklıya Zarar Vermesi.....	213
d. İfa Yardımcısının Fiilinin Borçluya Farazi Kusur Olarak Yüklenebilmesi.....	214
2. BK m.391 Hükümüne Göre Sorumluluğun Şartları.....	215
IV. SORUMLULUĞUN KAPSAMININ SÖZLEŞMEYLE BELİRLENMESİ.....	217
A. Genel Olarak.....	217
B. Sorumsuzluk Kayıtları.....	220
C. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Kayıtlar.....	224

BEŞİNCİ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞU

I. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞUN ÖNEMİ VE KAPSAMI.....	225
II. SORUMLULUK SEBEPLERİ.....	228
A. Kusura Dayanan Sorumluluğun Şartları.....	228
1. Hukuka Aykırı Fiil.....	228
2. Hukuka Aykırı Fiilden Zarar Doğması.....	234
3. Hukuka Aykırı Fiil ile Zarar Arasında İliyet Bağının Bulunması.....	237
4. Hukuka Aykırı Fiilin Kusurlu Olması.....	237
B. İstihdam Edenin Kusura Dayanmayan Sorumluluğunun Şartları.....	240
1. Genel Olarak.....	240

2. İstihdam İlişkisinin Bulunması.....	242
3. Zararın, İstihdam Edenin İşinin Görüldüğü Sırada Meydana Gelmesi.....	244
4. İstihdam Edenin Kurtuluş Kanıtı Getirememiş Olması.....	245
III. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞUN DÜZENLENMESİNE	
İLİŞKİN KAYITLAR.....	247
SONUÇ.....	253
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	262

KISALTMALAR DİZİNİ

ABS	:American Bureau of Shipping
All ER	:All England Law Reports
Art.	:Article
AÜHFD	:Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BGB	:Bürgerliches Gesetzbuch
BIMCO	:Baltic And International Maritime Council
BK	:Borçlar Kanunu
Bl.	:Bölüm
BV	:Bureau Veritas
C.	:Cilt
CCS	:China Classification Society
Ch.	:Chapter
Circ.	:Circular
cl.	:clause
ClassNK	:Nippon Kaiji Kyokai
CMI	:Comité Maritime International
CSR	:Common Structural Rules
Çev.	:çeviren
D.	:Daire
Deniz HD	:Deniz Hukuku Dergisi
DİK	:Deniz İş Kanunu
dn.	:dip notu
DNV	:Det Norske Veritas
E.	:Esas
EC	:European Community
Ed.	:Edited veya Editor

EMSA	:European Maritime Safety Agency
ESP	:Enhanced Survey Programme
f.	:fıkra
F. 2nd	:Federal Reporter, Second Series
F. 3rd	:Federal Reporter, Third Series
F. Supp.	:Federal Supplement
FAL	:Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
GL	:Germanischer Lloyd
GMO	:Gemi Mühendisleri Odası
HD	:Hukuk Dairesi
HL	:House of Lords
IACS	:International Association of Classification Societies
ICC01	:Institute Classification Clause 2001
ICC82	:Institute Cargo Clauses 1982
IHC02	:International Hull Clauses 2002
IJOSL	:International Journal of Shipping Law
ILO	:International Labour Organisation
IMCO	:Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	:International Maritime Organisation
ISM	:International Safety Management
ISO	:International Organization for Standardization
ISPS	:International Ship And Port Facilities
ITCH95	:Institute Time Clauses Hulls 1995
İBD	:İstanbul Barosu Dergisi
İşK	:İş Kanunu
İÜHFM	:İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
JBP	:Joint Bulk Carrier Project

JTP	:Joint Tanker Project
K.	:Karar
KR	:Korean Register of Shipping
Ks.	:Kısım
KÜHFD	:Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Lloyd's Rep.	:Lloyd's Law Reports
LMCLQ	:Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LOADLINE	:International Convention on Load Lines
LR	:Lloyd's Register of Shipping
m.	:madde
MARPOL	:International Convention for The Prevention of Pollution From Ships
MEPC	:Maritime Environment Protection Committee
MoU	:Memorandum of Understanding
MSC	:Maritime Safety Committee
N.	:Number
NTDLR	:Notre Dame Law Review
OECD	:Organisation for Economic Co-operation and Development
OJ	:Official Journal
p.	:page
PR	:Procedural Requirements
Pt.	:Part
QBD	:Queen's Bench Division
QMSR	:Quality Management System Requirements
QSCS	:Quality Management System Certification Scheme
Reg.	:Regulation
Res.	:Resolution

Rev.	:Revision
RG.	:Resmi Gazete
RINA	:Registro Italiano Navale
RS	:The Russian Maritime Register of Shipping
s.	:sayfa
S.	:Sayı
S.D.N.Y.	:United States District Court for the Southern District of New York
Sec.	:Section
SHD	:Sigorta Hukuku Dergisi
SOLAS	:International Convention For The Safety of Life at Sea
TKHK	:Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TL	:Türk Loydu
TMK	:Türk Medenî Kanunu
TOCA	:Transfer of Class Agreement
TONNAGE	:International Convention on Tonnage Measurement of Ships
TPGŞ	:Tekne Poliçesi Genel Şartları
TTK	:Türk Ticaret Kanunu
Tul.L.R	: Tulane Law Review
Tul.Mar.L.J	:Tulane Maritime Law Journal
ty	:tarih yok
UR	:Unified Requirements
U.S.F.Mar.L.J	:University of San Francisco Maritime Law Journal
UYAP	:Ulusal Yargı Ağı Projesi
v.	:versus
vd.	:ve devamı
Vol.	:Volume

Y.	:Yargıtay
YHGK.	:Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YKD	:Yargıtay Kararları Dergisi
yy	:yayın yeri yok

GİRİŞ

I. KONUNUN ÖNEMİ

Günümüz ticaret hayatında, serbest piyasa ekonomisinin gereği olarak, çok sayıda gerçek ve tüzel kişi aynı mal veya hizmeti üretmekte ve satmaktadır. Bu rekabetçi piyasada mal veya hizmetlerin istenilen vasıflara sahip olması, diğer bir ifadeyle belirli standartlara uygunluğu, kalitesi, bunları üreten veya satan kişilerin güvenilirliği, müşterilerin kararlarının oluşmasındaki en önemli etkenlerdendir. Bu hususların değerlendirilerek varlığının tespit edilmesi, kolaylık arz eden bir iş değildir. Özellikle ilk kez girişilecek ya da karmaşık, teknik veya mühendislik boyutları bulunan bir ticari ilişkinin söz konusu olması halinde, durum daha da zorlaşır. Mal ve hizmet sağlayıcılar, müşterilerini bu zorluktan kurtarmak ve müşterilerine güven vermek, dolayısıyla ticari ilişkinin kurulmasını kolaylaştırarak, bu konuda avantaj sağlamak amacıyla; mal ve hizmetlerinin özelliklerini ve belirli standartlara uygunluğunu, güvenilirlik ve kalitelerini belgeleme yoluna gitmektedir. Mal ve hizmet sağlayıcıların ticari amaçlardan hareketle kendi iradeleriyle aldıkları bu belgeler, müşterilere güven sağlamadaki etkileri nedeniyle, her türlü ticari ilişkide aranır hale gelmiştir. Dolayısıyla söz konusu belgeleri almak, mal ve hizmet sağlayıcılarının ticari faaliyetlerini sürdürebilmeleri için yarı zorunlu bir hal almıştır. Bazı sektörlerde ise, ticari amaçlardan bağımsız olarak, söz konusu belgelerin alınması zorunluluk arz eder. Özellikle sağlık ve gıda gibi, kamu sağlığını yakından ilgilendiren sektörlerde faaliyette bulunulabilmesi için; yapılacak faaliyetin belirli standartlara uygun olması ve bu durumun belgelendirilmesi, devlet tarafından, o sektörde çalışabilmenin ön koşulu olarak aranabilir. Söz konusu belgeler, konularında uzman ve bağımsız kuruluşlar tarafından, önceden belirlenmiş kural ve düzenlemelere uygun olarak yapılan inceleme, test ve kontroller sonucu düzenlenir. Bu belgeleri düzenleyen kuruluşların

konularındaki uzmanlıkları ve bağımsız çalışmalarının yanında, uyguladıkları yöntemlerin güvenilirliği ve faaliyetlerinde gösterdikleri titizlik, söz konusu kuruluşlar tarafından düzenlenen belgelere önem atfedilmesini ve güven duyulmasını sağlamaktadır. Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren, belirli standart ve kurallara uygun bir şekilde faaliyet gösterildiğini belgelemenin ticaret hayatının vazgeçilmez unsuru haline gelmesi, bu kuruluşların sosyal hayat ve hukuk alanındaki önemini de arttırmıştır.

Belirli standartların oluşturulması ve yapılan faaliyetlerin bunlara uygunluğunun belgelendirilmesi, diğer sektörlerde olduğu gibi, denizcilik sektöründe de önem taşıyan hususlardır. Denizcilik sektörünün bu ihtiyacını gemi sınıflama kuruluşları karşılamaktadır. On sekizinci yüzyılın ikinci yarısına kadar uzanan tarihçesi dikkate alındığında, gemi sınıflama kuruluşlarının diğer sektörlerde faaliyet gösteren ve yukarıda bahsi geçen kuruluşlara da öncülük etmiş olduğu tespitinde bulunmak yanlış olmayacaktır. Gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacılığı sektörünün, gemilerin fiziki durumları hakkında ihtiyaç duyduğu bilgileri sağlamak amacıyla kurulmuştur. Zaman içinde söz konusu kuruluşların faaliyet konuları artarak gelişmiştir. Yaşanan gelişmeler gemi sınıflama kuruluşlarını, günümüz deniz ve gemi güvenliği sisteminin en önemli unsuru haline getirmiştir¹. Bu nedenle söz konusu kuruluşların icra ettiği faaliyetler,

¹ John B. HUTCHISON, "Practical And Political Considerations", **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.27-35, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.27; Brian D. STARER, "US Perspective", **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.51-57, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.51; Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007). Deniz ve gemi güvenliği sisteminin unsurlarını; IMO konvansiyonları, ILO konvansiyonları, bayrak devleti denetimi, gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacılığı sektörü ve liman devleti denetimi şeklinde saymak mümkündür. Bakınız, Oya ÖZÇAYIR, **Port State Control**, London, 2001, s.93. Karşılaştırınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Bayrak devletlerinin ağırlıklı kısmının, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili uluslararası sözleşmeler ve iç hukuktaki düzenlemelerden kaynaklanan denetim yetkilerinin kendi adlarına kullanılması hususunda, gemi sınıflama kuruluşlarını yetkilendirdiği görülmektedir. Dolayısıyla IMO konvansiyonları ve ILO konvansiyonları çerçevesinde yapılacak denetimler ile bayrak devleti denetimi gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilmektedir. Deniz sigortacılığı sektörünün önemli bilgi kaynaklarından olduğu da dikkate alındığında, söz konusu kuruluşların deniz ve gemi güvenliği sisteminin en önemli

gemi inşa tekniklerinin geliştirilmesi, gemi ve seyir güvenliği ile gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin uluslararası standartların oluşturulması için yapılan çalışmalara önemli katkı sağlamaktadır². Bunun yanında gemilerin fiziki durumları ve güvenlik yönünden, kendilerinin hazırladığı kurallara, hazırlanmasında katkıda bulundukları deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili uluslararası standartlara veya bayrak devletlerinin bu hususa ilişkin iç hukuktaki emredici düzenlemelerine uygunluğunu denetleme ile kural, standart veya düzenlemelere uygunluğun tespit edilmesi halinde bu durumu belgeleme gibi geniş bir alanda faaliyet göstermektedir³. Diğer bir ifadeyle, deniz ve gemi güvenliğiyle doğrudan veya dolaylı bir

unsuru olduğu ortaya çıkmaktadır. Deniz ve gemi güvenliğini sağlamaya yönelik görevlerin ağırlıklı olarak gemi sınıflama kuruluşlarına yüklenmiş olması nedeniyle; bu kuruluşlar, “denizcilik sektörünün gayri resmi bekçileri” yakıştırmaları hak etmektedir. Machalle MILLER, “Liability Of Classification Societies From The Perspective Of United States Law”, **Tul.Mar.L.J.**, Vol. 22, s.75-115, 1997, s.75. Ayrıca bakınız, Class – Responsibility & Regulation, **IACS Briefing**, N.8, January 1999, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief8.pdf>, (08 Mart 2006); Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007). Karşılaştırınız, Robert D. SOMERVILLE, **Are We Too Reliant On Classification Societies?**, (Çevrimiçi), http://www.marinetalk.com/articles_HTML, (13 Haziran 2005).

² Anthony ANTAPASSIS, “Classification Societies’ Liability: A Comparison With Emphasis To Greek Law”, **Marine Insurance At The Turn Of The Millenium**, Ed. by Marc HUYBRECHTS, Vol.2, s.57-69, Antwerp: Intersentia, 2000, s.57; **Classification Societies – What They Do And Do Not Do**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/_pdf/class.pdf, (07 Ekim 2005). Gemi sınıflama kuruluşları uluslararası standartların oluşturulması çalışmalarında, bu konulardaki tecrübelerinden dolayı, danışman olarak yer almaktadır. Hans G. PAYER, “Insurer And Class And Marine Accidents”, **Current Marine Environmental Issues And The International Tribunal For The Law Of The Sea**, Ed. by Myron H. NORDQUIST and John Norton MOORE, s.291-299, The Hague, 2001, s.292. Nagendra SINGH / Raoul COLINVAUX, Shipowners, **British Shipping Laws**, Vol.13, Ed. by Bushby HEWSON (General Ed.), Raoul COLINVAUX and Kenneth C. McGUFFIE, London, 1967, s.164. Söz konusu danışmanlıklar, IACS vasıtasıyla yürütülür. IACS, IMO’da gözlemci - danışman sıfatıyla yer alan tek sivil toplum kuruluşudur. **About IMO**, (Çevrimiçi), <http://www.imo.org/About/mainframe.asp>, (24 Temmuz 2006); IACS And IMO The Essential Relationship, **IACS Briefing**, N.4, February 1997, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief4.pdf>, (08 Mart 2006).

³ Gemi sınıflama kuruluşlarının, müşterilerinin taleplerini karşılamak amacıyla faaliyet alanlarını genişletmeleri; asıl faaliyet konuları olan, gemileri sınıflama işinden uzaklaşmalarına sebep olduğu gerekçesiyle, eleştiri konusu yapılmaktadır. Bakınız, Philippe BOISSON, “The Liability Of Classification Societies In The Marine Industry Context”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.1-26, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.2. Faaliyet alanlarının genişlemesine rağmen, söz konusu kuruluşların, kuruluş amaçlarına uygun şekilde faaliyet gösterdikleri de savunulmaktadır. Bu konuda bakınız, Kemal KARHAN, “Klasifikasyon Cemiyetleri”, **Gemi Mecmuası**, S.7 (Yeni seri), s.1-2 ve 31, Şubat 1962, s.1.

şekilde ilgili her konu gemi sınıflama kuruluşlarının ilgi ve faaliyet alanına girer. Günümüzde sadece deniz sigortacılığı sektörü değil; kredi kuruluşları, donatanlar, tersaneler, gemi kiracıları ve taşıtanlar gibi doğrudan veya dolaylı bir şekilde deniz ticaretiyle ilgili faaliyette bulunan her şahıs, söz konusu kuruluşların faaliyetlerinden yararlanmaktadır. Ayrıca bayrak devletleri de, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili taraf oldukları uluslararası sözleşmeler veya iç hukuktaki emredici düzenlemelere gemilerin uygunluğunun denetlenmesi ve ilgili belgelerin düzenlenmesi hususunda yetkilendirmek suretiyle, bu kuruluşların faaliyetlerinden yararlanmaktadır⁴. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyet konularında olduğu gibi, ilişkide bulundukları şahıslar da çeşitlenerek artmıştır. Zaman içinde göstermiş oldukları gelişme, gemi sınıflama kuruluşlarını denizcilik sektörünün önemli unsurlarından biri konumuna getirmiştir. Günümüzde gemilerin işletilebilmesi, söz konusu kuruluşların yetkileri dâhilinde düzenledikleri belgelere sahip olunması şartına bağlı hale gelmiştir⁵. Dolayısıyla denizcilik sektörü için bu kuruluşların faaliyetleri, sektörün varlık sebebi olan gemilerin işletilmesi derecesinde önem arz eder.

⁴ Bayrak devletlerinin gemi sınıflama kuruluşlarını söz konusu denetimler için yetkilendirmelerinin sebebi, bu konularla ilgili uzmanlık ve tecrübelerinden yararlanmaktır. Yetkilendirme hususunda ekonomik sebeplerin de rolü bulunmaktadır. Zira bu konularda uzmanlık sahibi kişiler yüksek ücretler karşılığında çalışmaktadır. Dolayısıyla bu kişilerin istihdamının, devlete büyük bir ekonomik külfet getireceği açıktır. Eğitim, araştırma, geliştirme ve bilimsel gelişmeleri takip etmek için yapılması gereken masraflar dikkate alındığında, uzman kişilerin devlet tarafından yetiştirilmesi de ekonomik gözükmemektedir. Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.58; HUTCHISON, s.29 vd.; STARER, s.53 ve s.56.

⁵ Gemi sınıflama kuruluşları tarafından düzenlenmesi gereken ve gemide bulundurulması zorunlu olan belgelerin mevcut olmaması halinde, geminin bir limana giriş veya çıkış yapması mümkün değildir. Dolayısıyla böyle bir durumda, geminin işletilmesi fiilen imkânsız hale gelir. Bakınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007); ÖZÇAYIR, s.350 vd. Gemi sınıflama kuruluşlarının düzenledikleri belgelerin gemilerin işletilmesi üzerindeki ekonomik yönden diğer etkileri hakkında bakınız, Jürgen BASEDOW / Wolfgang WURMNEST, **Third-Party Liability Of Classification Societies: A Comparative Perspective**, Berlin, Heidelberg, 2005, s.7.

Bu gelişmelere paralel olarak artan iş yükü ve aralarındaki yoğun rekabet, gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerini gerçekleştirirken göstermeleri gereken özen hususunda bazı zaafıların ortaya çıkmasına sebep olmuştur⁶. Bu konuda kolay bayrak devletleri olarak adlandırılan devletlerin, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili uluslararası standart ve düzenlemelerin uygulanması için yetkilendirdikleri gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerini denetlemedeki yetersizliklerinin de etkisi bulunmaktadır. Bu zaafılar genellikle, doğrudan veya dolaylı bir şekilde ilişki içinde bulundukları şahısların zarara uğramasına sebebiyet vermektedir. Günümüzde bu kuruluşlar, gerek sözleşmeden doğan gerekse sözleşme dışı sorumluluklarıyla ilgili olarak, gittikçe artan sayıda davayla muhatap olmaktadır⁷. Söz konusu kuruluşların göstermeleri gereken özen hususundaki zaafıları, özellikle gemi kaynaklı büyük çaplı çevre felaketleri (*Erika*⁸ ve

⁶ Küçük çaplı (ulusal) gemi sınıflama kuruluşlarının ortaya çıkmasıyla, bu kuruluşlar arasında rekabet artmıştır. Peter F. CANE, “The Liability of Classification Societies”, **LMCLQ**, s.363-376, 1994, s.364; BOISSON, s.1; HUTCHISON, s.29; ANTAPASSIS, s.58. Yaşanan rekabetin hizmet kalitesini düşüreceği hususunda bakınız, Anders ULRIK, “The Underwriters’ Perspective”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.37-42, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.40; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); BASEDOW / WURMNEST, s.5; ANTAPASSIS, s.58; STARER, s.53 vd.; HUTCHISON, s.29 vd. Karşılaştırınız, Bernd KRÖGER, “Presentation On Behalf Of The German Shipowners’ Association And Of The Maritime Law Committee Of ICS”, **CMI Yearbook 1997 Annuaire**, s.185-189, Antwerp, 1998, s.185.

⁷ Frank L. WISWALL, “Classification Societies: Issues Considered by The Joint Working Group”, **IJOSL**, s.171-187, 1997, s.172; Howard M. McCORMACK, “Warranties And Disclaimers”, **Tul.L.R.**, Vol.62, s.549-585, 1988, s.563; Philippe BOISSON, “Classification Society Liability: Maritime Law Principles Must Be Requested?”, **CMI Yearbook 1994 Annuaire**, s.235-252, Antwerp, 1995, (Liability), s.235. Ancak, sebebiyet verdikleri zararlardan dolayı gemi sınıflama kuruluşlarının sorumlu tutulması hususunda, mahkemelerin çekingen davrandığı gözlemlenmektedir. Chris MOORE, “UK And Far East Perspective”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.43-49, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.45 vd.; BASEDOW / WURMNEST, s.3; BOISSON, s.25; Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007).

⁸ Doksanlı yılların başından itibaren, gemi kaynaklı çevre felaketlerinde artış olmuştur. Bu felaketlerin bazılarını takiben (*Aegean Sea*, *Braer*, *Sea Empress* olayları gibi) denizcilik sektörünü etkileyen tepkisel bazı girişim ve düzenlemelerde bulunulmuştur. Bu konuda bilgi için bakınız, Oya ÖZÇAYIR, “The Erika And Its Aftermath”, **International Maritime Law**, Vol.7, Issue7, s.230-240, 2000, (Çevrimiçi), http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/Oya_Ozcayir/The_Erika_And_Its_Aftermath.htm, (19 Haziran 2006). Ayrıca bakınız, Henrik RINGBOM, “The Erika Accident And Its Effects On EU Maritime Regulation”, **Current Marine Environmental Issues And The International Tribunal**

*Prestige*⁹ olayları gibi) nedeniyle meydana gelen zararlardan dolayı, denizcilik sektörü dışındaki kamuoyunun da dikkatini çekmektedir¹⁰. Bu nedenlerle gemi sınıflama kuruluşlarının, faaliyetlerini icra ederken uymaları gereken kurallar ile sebebiyet verdikleri zararlardan sorumluluğu ve sorumluluğun kapsamı denizcilik çevrelerinin gündemini yoğun bir şekilde meşgul etmektedir. IMO, CMI ve IACS gibi denizcilik kuruluşları ve Avrupa Birliği, bu konularla ilgili yoğun çalışmalar yapmaktadır.

Son dönemlerde, uluslararası alanda yürütülen çalışma ve yürürlüğe konulan düzenlemeler doğrultusunda, Türk hukukunda da gemi sınıflama

For The Law Of The Sea, Ed. by Myron H. NORDQUIST and John Norton MOORE, s.265-290, The Hague, 2001, s.265. Ancak söz konusu felaketlerden hiç biri denizcilik sektörünü, 12 Aralık 1999 tarihinde meydana gelen, *Erika* olayı derecesinde etkilememiştir. Avrupa Birliği ve denizcilik kuruluşları bu olaya büyük tepki göstererek, deniz ve gemi güvenliğini artırıcı çeşitli tedbirler almış ve çok sayıda hukuki düzenlemeyi de yürürlüğe koymuştur. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.250 vd.; Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007). Ayrıca bakınız, Joseph ANGELO, “Erika Aftermath: Developments At IMO On Double Hulls (A U.S. Perspective)”, **Current Marine Environmental Issues And The International Tribunal For The Law Of The Sea**, Ed. by Myron H. NORDQUIST and John Norton MOORE, s.309-317, The Hague, 2001, s.309 vd.; Gus BOURNEUF, **Enhanced Surveys Of Bulk Carriers**, (Çevrimiçi), <http://www.eagle.org/news/papers/Bourneufpaper.PDF>, (14 Eylül 2006); RINGBOM, s.268 vd. Söz konusu tedbir ve düzenlemeler denizcilik sektörünü bütünüyle etkilemiş ve felsefe değişikliği yaratmıştır. *Erika* olayı sonrası oluşturulan yeni düzenden; faaliyetleri sırasında göstermeleri gereken özen, uymaları gereken kurallar ve sorumlulukları hususunda yapılan düzenlemeler nedeniyle, en fazla gemi sınıflama kuruluşları etkilenmiştir.

⁹ 19 Kasım 2002 tarihinde meydana gelen ve büyük çaplı bir çevre felaketine neden olan *Prestige* olayı, *Erika* olayıyla birlikte denizcilik sektöründe başlayan değişim hareketlerini hızlandırmıştır. *Erika* olayının etkisiyle yapılan sıkı kontrollere rağmen meydana gelen *Prestige* olayı, deniz güvenliğiyle ilgili sorunların acil çözüm gerektirdiği sonucunu ortaya çıkarmıştır. Bu durum, *Erika* olayını takiben deniz ve gemi güvenliğini arttırmak amacıyla yapılan düzenlemelerin, öngörülenden daha erken tarihlerde yürürlüğe konulmasını gerektirmiştir. Ayrıca *Prestige* olayıyla birlikte deniz ve gemi güvenliğinin artırılmasına yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasıyla ilgili çalışmalar da hızlandırılmıştır. Bu düzenlemelerin amacı, gemi standartlarını yükseltmek ve uygulanan denetlemeleri sıkılaştırmaktır. Ayrıca bakınız, **The Prestige - IMO Statement**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2583, (19 Haziran 2006); Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007).

¹⁰ RINGBOM, s.266; PAYER, s.295; WISWALL, s.172; BASEDOW / WURMNEST, s.1; HUTCISON, s.27; MOORE, s.37; MILLER, s.76; KRÖGER, s.185; McCORMACK, s.563 vd.; ÖZÇAYIR, s.250.

kuruluşlarıyla ilgili bazı düzenlemeler yapılmıştır¹¹. Ancak söz konusu kuruluşların denizcilik sektöründeki önemli konumuna ve bu kuruluşlarla ilgili yapılan hukuki tartışma ve kapsamlı çalışmalara rağmen, Türk hukuk öğretisinde konuya gereken ilgiyi gösterilmemiştir. Dolayısıyla bu konuda yapılacak incelemenin Türk hukukuna önemli bir katkı sağlayacağı düşüncesinden hareketle çalışmamızın konusu belirlenmiştir.

II. KONUNUN KAPSAMI VE SINIRLANMASI

Çalışmamızın amacı, gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan ve sözleşme dışı sorumluluğunun şartlarını, sınır ve kapsamını tespit etmektir. Ancak konunun kavranmasında katkısı olacağı düşüncesiyle, söz konusu kuruluşların faaliyetleri de inceleme konusu yapılmıştır. Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyet alanları çok geniştir. Konuyu özünden ayrılmadan, makul bir çerçevede inceleyebilmek amacıyla, söz konusu kuruluşların faaliyetleri ve dolayısıyla sorumluluğu hususunda bazı sınırlamalar yapılmalıdır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili faaliyetleri ile bu çerçevede sözleşmeden doğan ve sözleşme dışı sorumluluklarının şartları, sınır ve kapsamı çalışmamızın konusunu oluşturmaktadır. Bu nedenle gemi kavramına girmeyen ve farklı sınıflama kurallarına tâbi olan; petrol platformu, yüzer vinç, yüzer dok ve yüzer havuz gibi yapılarla ilgili faaliyetleri konumuzun kapsamı dışında kalmaktadır. Bunun yanında, söz konusu kuruluşların denizcilik alanı dışındaki belgeleme faaliyetleri de incelenmemiştir. Ayrıca gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğu hususuyla dolaylı ilişkisinin bulunması nedeniyle, araştırma ve geliştirme faaliyetleri de ayrıntılı olarak inceleme konusu yapılmamıştır.

¹¹ Örneğin, Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik, (Yetkilendirme Yönetmeliği), (RG. 01.10.2003 tarih ve S.25246).

Deniz ticareti uygulamasında gemiler, çeşitli kuruluşlar tarafından değişik amaçlarla kamusal veya özel karakterli çeşitli sörveylere¹² tâbi tutulur¹³. Gemi sınıflama kuruluşları, gerek sınıflama faaliyetleri, gerekse bayrak devletleri tarafından yetkilendirildikleri uluslararası sözleşmeler veya iç hukukta yer alan emredici düzenlemelerin uygulanmasıyla ilgili belgeleme faaliyetleri sırasında, gemileri çeşitli sörveylere tâbi tutar. Söz konusu sörveylerin amacı deniz ve gemi güvenliğini sağlamaktır. Bunun yanında söz konusu kuruluşlar, iştiğal konusu gemilere ticari amaçlı sörvey yapmak olan gözetim kuruluş veya şirketleri gibi; donatanların, gemi kiracılarının, taşıtan ve diğer yükle ilgililerin veya sigortacıların talepleri doğrultusunda ticari sörvey de yapmaktadır. Ticari sörveylerin kapsamının amaca göre değişmesi, belirli bir sınıflamaya tâbi tutularak incelenmesini, gösterilmesi gereken özen ile sorumluluğun sınır ve kapsamının belirlenmesini zorlaştırmaktadır¹⁴. Dolayısıyla çalışmamızın kapsamının gereksiz şekilde genişlemesine sebep olacak söz konusu sörveyler inceleme konusu yapılmamıştır. Ancak inceleme konumuz dâhilindeki sörveylerle ilgili yaptığımız tespitler, bünyesine aykırı olmamak şartıyla, ticari amaçlı sörveyler hakkında da geçerlidir.

Bu sınırlamalar dikkate alınarak hazırlanan çalışmamızın giriş bölümünde, gemi sınıflama kuruluşlarının denizcilik sektöründeki yeri ve önemi genel olarak incelenmiştir. Ayrıca söz konusu kuruluşları ifade etmek amacıyla kullanılması gereken terim de tespit edilmiştir. Çalışmamızın

¹² Deniz ticareti uygulamasında sıkça kullanılan sörvey teriminin, kökü İngilizce “*survey*” fiilinden gelmekte ve sözlük karşılığı ise; bakmak, incelemek, denetlemek, kontrol etmek, değerlendirmek ve muayene etmektir. Sörvey işini yapan tecrübeli ve uzman şahıslara ise, uygulamada sörveyör denilmektedir. Çalışmamızda söz konusu iş için, uygulamada kullanılan sörvey teriminin yanında, sözlük karşılıkları da alternatif olarak kullanılmıştır.

¹³ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız, Brian J. BECK, “Liability Of Marine Surveyors For Loss Of Surveyed Vessels: When Someone Other Than The Captain Goes Down With The Ship”, *NTDLR*, Vol.64, s.246-270, yy, 1989, s.246 vd.

¹⁴ Bakınız, BECK, s.251 vd. Ayrıca bakınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).

konusunu oluşturan gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri ve sorumluluğu ise, girişi takip eden beş bölümde incelenmiştir. Birinci bölüm, gemi sınıflama kuruluşlarının tarihi gelişimi, tanımı, özellikleri, hukuki yapısı, denizcilik sektöründeki yeri ve öneminin yanında; IACS'ın tarihi gelişimi, hukuki yapısı, deniz ve gemi güvenliği ile gemi sınıflama kuruluşları yönünden arz ettiği önem konularını kapsamaktadır. İkinci bölümde söz konusu kuruluşların faaliyetleri, sırasıyla sınıflama faaliyetleri ve belgeleme faaliyetleri çerçevesinde incelenmiştir. Burada sınıflama faaliyetleri esas alınarak ayrıntılı şekilde inceleme konusu yapılmıştır. Belgeleme faaliyetleri ise, tekrardan kaçınmak amacıyla, sınıflama faaliyetlerine göre özellik arz eden hususlar dikkate alınarak incelenmiştir. Sınıflama faaliyetleri başlığı altında gemilerin denetlemeye tâbi tutulması ve değerlendirme aşamaları ile geminin sınıfının askıya alınması ve sınıfından çıkarılması yaptırımları konuları incelenmiştir. Belgeleme faaliyetleri başlığı ise, sınıflama faaliyetlerine göre özellik arz eden hususların yanında, bu faaliyetlerin dayanağı niteliğindeki uluslararası sözleşmeler ve ulusal hukuk düzenlemeleri ile söz konusu kuruluşların bayrak devleti tarafından yetkilendirilmesi konularını kapsamaktadır. Ayrıca bu bölümde, denize elverişlilik kavramının gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilen faaliyetlerle ilişkisi de inceleme konusu yapılmıştır. Üçüncü bölümde, bu kuruluşların taraf olduğu sözleşmeler, sınıflama sözleşmesi esas alınarak incelenmiştir. Bu kapsamda sözleşmenin hukuki niteliği, özellikleri, kurulması, tarafları ve şartları ile tarafların yükümlülükleri inceleme konusu yapılmıştır. Bunun yanında sınıflama sözleşmesinin sona ermesi hususuna da yer verilmiştir. Dördüncü bölüm, gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğuna ilişkindir. Bu bölümde, söz konusu kuruluşların sorumluluk halleri incelenmiştir. Ayrıca ifa yardımcılarının fiillerinden sorumluluk ile tarafların sözleşmeden doğan sorumluluğun kapsamını önceden belirlemeleri hususları da inceleme konusu yapılmıştır. Beşinci bölüm ise, gemi sınıflama kuruluşların sözleşme dışı sorumluluğuyla ilgili hususları kapsamaktadır. Bu kapsamda söz konusu kuruluşların kusura

dayanan ve dayanmayan sorumluluğu ile söz konusu sorumluluğun kapsamını düzenleyen kayıtlar incelenerek çalışmamız sonuçlandırılmıştır.

III. TERMINOLOJİ

Uluslararası hukuk alanında gemi sınıflama kuruluşlarını belirtmek için, İngilizce “*Classification Societies*” terimi kullanılmaktadır. Ancak her ülkenin iç hukukunda, kendi lisanlarına uygun olarak, bu terimden türetilmiş olan terimler kullanılmaktadır. Örneğin; Alman hukukunda “*Klassifikationsgesellschaften*” terimi, Fransız hukukunda ise “*Sociétés de Classification*” terimi kullanılmaktadır. Türk hukukunda ise, gerek düzenleyici hukuk kaynaklarında, gerekse öğretide bu hususta terim birliği bulunmamaktadır. Örneğin;

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun¹⁵ m.5 hükmü ve Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük¹⁶ m.9 hükmünde, *tasnif kurumları*, terimi kullanılmaktadır.

Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname¹⁷ m.4 hükmünde, *tasnif müessesesi*, terimi kullanılmıştır.

Gemi Koordinasyon Yönetmeliği (mülga)¹⁸ m.4/B(5) bendi hükmünde, *sınıflandırma müesseseleri* terimi kullanılırken, aynı maddenin C(4) bendi hükmünde ise, *klas müessesesi*, terimi kullanılmaktadır.

¹⁵ RG. 14.06.1946 tarih ve S.6333. Kanunun m.5 hükmü, 05.05.1981 tarihli ve 2459 sayılı kanunla, RG. 06.05.1981 tarih ve S.17334, değiştirilmiştir.

¹⁶ RG. 15.04.1948 tarih ve S.6884.

¹⁷ RG. 17.04.1957 tarih ve S.9588.

¹⁸ RG. 10.08.1970 tarih ve S.13575. Söz konusu yönetmelik, 28.08.2006 tarih ve S.2006/10933 yönetmelik gereğince yürürlükten kaldırılmıştır (RG. 05.10.2006 tarih ve S.26310).

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname¹⁹ m.8 hükmü, Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği²⁰ m.4 ve 20 hükümleri, Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği²¹ m.11 ve 20 hükümleri, Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik²² m.3 hükmü, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun 3/G Maddesi Uyarınca Yapacağı Mal ve Hizmet Alımlarında Uygulanacak Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik²³ m.38/a hükmü ile Gemi ve Su Araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım-Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik²⁴ m.4 ve 5 hükümlerinde ise, *klas kuruluşu*, teriminin kullanıldığı görülmektedir.

Terminoloji hususunda Tekne Poliçesi Genel Şartları (TPGŞ) da bir alternatif sunmaktadır. Genel şartların m.A.2 hükmünde, *sınıflama kurumları* ve *klas müesseseleri*, terimleri kullanılmıştır.

Öğretide ise; “*Classification Societies*” terimi karşılığı olarak birbirinden farklı çok sayıda terim kullanılmaktadır. Bu hususta kullanılan terimleri; *klasifikasyon cemiyetleri*²⁵, *tasnif müesseseleri*²⁶, *tasnif*

¹⁹ RG. 19.08.1993 tarih ve S.21673.

²⁰ RG. 23.06.2000 tarih ve S.24088.

²¹ RG. 26.03.2006 tarih ve S.26120.

²² RG. 24.09.2004 tarih ve S.25593.

²³ RG. 27.02.2004 tarih ve S.25386.

²⁴ RG. 08.07.2005 tarih ve S.25869.

²⁵ KARHAN, s.1 vd.

²⁶ Rayegân KENDER / Ergon ÇETİNGİL, **Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 8. bası, İstanbul, 2007, s.39; Turgut KALPSÜZ, **Deniz Ticareti Hukuku**, C.I, Ankara, 1971, s.153 ve 161.

*kurumları*²⁷, *tasnif şirketleri*²⁸, *gemi tasnif kurumları*²⁹, *gemi tasnif müesseseleri*³⁰, *sınıflandırma müesseseleri*³¹, *gemi sınıflandırma müesseseleri*³², *gemi sınıflandırma kurumları*³³, *klas kurumları*³⁴, *klas kuruluşları*³⁵ ve *sınıflama kuruluşları*³⁶ şeklinde saymak mümkündür. Diğer bir ifadeyle öğretilde, söz konusu İngilizce terimin karşılığı olabilecek bütün Türkçe alternatif terimler kullanılmıştır.

Mevzuat ve öğreti tarafından sunulan bu alternatifler arasında bir tercihte bulunmak zor görülmektedir. Faaliyetlerinin kapsamı dikkate alındığında, gerek İngilizce terimin gerekse karşılık olarak kullanılan Türkçe terimlerin, söz konusu kuruluşları tam olarak ifade etmediği sonucuna varılabilir. Çünkü günümüzde bu kuruluşların faaliyetlerinin ağırlığı; gemilerin inşa tarzı, teknik özellikleri vb. kriterlere göre kategorilere ayrılması suretiyle güvenilirliklerinin, kalitelerinin ve taşıdıkları ekonomik risklerin belirlenmesi ile bu durumun belgelendirilmesi (gemilerin

²⁷ Atilla AYBAY / Aydın AYBAY / Gündüz AYBAY / Rona AYBAY, **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998, s.593; Adil İZVEREN / Nisim FRANKO / Ahmet ÇALIK, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, 1994, s.49.

²⁸ M. Sami OKAY, **Deniz Ticareti Hukuku**, C.I, 3. baskı, İstanbul, 1970, s.114 vd.; KALPSÜZ, s.153.

²⁹ Tahir ÇAĞA / Rayegân KENDER, **Deniz Ticareti Hukuku – Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, Gözden geçirilmiş 14. bası, İstanbul, 2005, s.91; Bülent SÖZER, **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Ankara, 1975, s.77 vd.

³⁰ Tahir ÇAĞA / Rayegân KENDER, **Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmesi**, 7. baskı, İstanbul, 2004, (Cilt II), s.179; KALPSÜZ, s.155 ve 158.

³¹ KALPSÜZ, s.153 ve 158.

³² Mertol CAN, **Deniz Ticareti Hukuku**, C.I, 2. baskı, Ankara, 2003, s.89 vd.

³³ Fahiman TEKİL, **Deniz Hukuku**, 6. baskı, İstanbul, 2001, s.325.

³⁴ AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s.593.

³⁵ Emine YAZICIOĞLU, “Tekne Sigortası Sözleşmelerine Eklenen Sınıflama (Classification) Kızunun Türk Hukuku Bakımından Niteliği ve Geçerliliği”, Beşinci Yargıtay Kararları ve Sigorta Hukuku Sempozyumu (2001), **SHD**, S.1, s.36-41, 2003, (Sınıflama), s.37.

³⁶ Emine YAZICIOĞLU, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, 2003, s.247 vd.; YAZICIOĞLU, (Sınıflama), s.36 vd.

sınıflanması) şeklindeki asıl faaliyetlerinden, bayrak devletlerinin gemiler hakkındaki uluslararası sözleşmeler veya iç hukukta yer alan emredici düzenlemelerinin uygulanmasına yönelik faaliyetlere doğru kaymıştır. Bu nedenle söz konusu kuruluşları tanımlamak için, ağırlıklı faaliyetlerinin dikkate alınması suretiyle, yeni bir terimin türetilmesi gerektiği düşünülebilir³⁷. Ancak, “*Classification Societies*” teriminin çok uzun bir süreden beri kullanılıyor olması, söz konusu kuruluşların uluslararası hukuk alanında bu terimle tanınıyor olması ve gelişen faaliyet alanları karşısında türetilecek terimin de bir süre sonra yetersiz kalacağı endişesi nedeniyle, türetilecek terimin Türk hukukunda kullanılan çok sayıdaki terime bir tane daha eklemekten başka bir fonksiyonu olmayacaktır. Bu nedenle çalışmamızda yeni bir terim kullanılmayacaktır. Kullanacağımız terimin, “*Classification Societies*” teriminin Türkçe sözlük karşılığının yanında, söz konusu kuruluşların faaliyetlerini ifa tarzının da dikkate alınarak belirlenmesi halinde doğru ve isabetli olacağını düşünmekteyiz. “*Classification*” kelimesi kategorilere veya guruplara ayırmak suretiyle yerleştirmek veya düzenlemek, diğer bir ifadeyle tasnif etmek, sınıflandırmak veya sınıflamak, anlamına gelen “*Classify*” fiilinin isim halidir. Buna göre “*Classification*” kelimesinin Türkçe karşılığı tasnif, sınıflandırma veya sınıflama kelimeleridir. Arapça kökenli olması ve günümüz Türkçesinde pek kullanılmaması sebebiyle, çalışmamızda tasnif kelimesinin kullanılması tercih edilmemiştir. Sınıflandırma kelimesi ise, söz konusu kuruluşların faaliyetlerini başkalarına yaptırdıkları veya bu faaliyetlerde aracılık yaptıkları izlenimi uyandırmaktadır. Bu kuruluşlar

³⁷ Söz konusu kuruluşları tanımlamak için, “Belgeleme Kuruluşları” teriminin kullanılmasının daha uygun olacağı da savunulmaktadır. Nikos E. MIKELIS, “A Case For The Establishment Of An Industry Technical Committee To IACS”, **5th International Seminar Substandard Shipping – Solution Through Partnership Russian Maritime Register of Shipping**, 2-3 October 2002, St. Petersburg, (Çevrimiçi), <http://www.intertanko.com/pubupload/Mikelis%20pres%20St%20Petersburg.pdf>, (24 Temmuz 2006). Gemi sınıflama kuruluşları teriminin, söz konusu kuruluşların asıl (sınıflama) faaliyetleri dikkate alınarak belirlenen etimolojik kökeni ve günümüzdeki faaliyetlerinin bu terimle uyumsuzluğu hakkında bakınız, Philippe BOISSON, “Classification Societies And Safety At Sea Back To Prepare For The Future”, **Marine Policy**, Vol.18, N.5, s.363-377, 1994, s.377.

faaliyetlerini bizzat ifa etmektedir. Dolayısıyla anlam bozukluğuna sebep olabileceği düşüncesiyle, sınıflandırma kelimesinin de kullanılması tercih edilmemiştir. Bu nedenlerle çalışmamızda “*Classification*” kelimesine karşılık olarak sınıflama kelimesi kullanılacaktır. Söz konusu İngilizce terimin ikinci kelimesi olan “*Societies*”, “*Society*” kelimesinin çoğul halidir. “*Society*” kelimesinin Türkçe sözlük karşılığı, dernek, kulüp, şirket veya topluluktur. Günümüzde söz konusu kuruluşların; vakıf, şirket gibi hukuk düzeninin izin verdiği her türlü tüzel kişilik şeklinde örgütlenmeleri mümkündür³⁸. Bu nedenle “*Society*” kelimesinin Türkçe sözlük karşılıklarından birinin kullanılmasını doğru bulmamaktayız. Bunun yerine bütün tüzel kişi türlerini kapsayacak nötr bir kelime olan kuruluş kelimesinin kullanılması daha isabetli olacaktır. Dolayısıyla, “*Classification Societies*” teriminin karşılığı olarak sınıflama kuruluşları teriminin kullanılması gerekir. Ancak yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren, belirli standart ve kurallara uygun bir şekilde faaliyet gösterildiğini belgelemenin ticaret hayatının vazgeçilmez unsuru haline gelmesi, söz konusu kuruluşları, denizcilik dışındaki alanlarda da faaliyetlerde bulunma hususunda teşvik etmiştir. Bu kuruluşların denizcilik dışındaki faaliyetleri, çalışmamızın konu, kapsam ve amacı dışında kalmaktadır. Çalışmamızda bu ayırımı vurgulamak maksadıyla, “*Classification Societies*” teriminin karşılığı olarak, gemi sınıflama kuruluşları terimi kullanılmıştır.

³⁸ Gemi sınıflama kuruluşları, genellikle özel hukuk tüzel kişisi niteliğindedir ve çoğunlukla limited şirket veya anonim şirket formunda örgütlenmektedir. ANTAPASSIS, s.57. Ayrıca bakınız, Cornelius BRANDI, “German Perspective: Responsibilities of Classification Societies”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.67-71, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.67; Turgut KALPSÜZ, Türk Loydu, **Gemi Mecmuası**, S.19 (Yeni seri), s.2-3 ve 8, Şubat 1965, (TL), s.3; KALPSÜZ, s.160; OKAY, s.115. Fakat iç hukuk sisteminin izin verdiği diğer tüzel kişilik formlarında da örgütlenmeleri mümkündür. Nitekim Türk gemi sınıflama kuruluşu olan Türk Loydu vakıf şeklinde örgütlenmiştir. Gemi sınıflama kuruluşlarının hizmetlerini etkili ve müşterilerinin (dolayısıyla gemilerin) ihtiyaç ve taleplerini karşılayacak bir şekilde ifa edebilmeleri için Dünya çapında örgütlenmiş olmaları gerekir. Bu gereklilik nedeniyle; IACS üyesi olan büyük gemi sınıflama kuruluşlarının çoğunluğu, merkez örgütün yanında, iş hacminin gereklerine göre, pek çok ülkede kurdukları temsilcilik veya şirketler vasıtasıyla hizmet vermektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARI VE IACS

I. GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARI

A. Tarihi Gelişim

1. 18. Yüzyıl'da Gemi Sınıflama Kuruluşları

İlk gemi sınıflama kuruluşları deniz sigortacıları tarafından kurulmuştur³⁹. Deniz sigortacılarının söz konusu kuruluşlarla olan ilgisinin temelinde sigortanın özellikleri bulunmaktadır. Sigorta konusu menfaatin ilgili olduğu malın özellikleri ve istatistiklere dayalı ihtimal hesaplamalarına göre rizikonun değerlendirilmesi sigortanın en önemli özelliğidir. Böylece sigortacının yükleneceği riziko ve sigorta ettirenin ödeyeceği prim miktarı doğru şekilde belirlenebilir. 17. yüzyılın sonlarına kadar, deniz sigortacılarının elinde, ihtimal hesaplamalarını doğru bir şekilde yapabilmelerini sağlayacak güvenilir bilgi kaynakları bulunmamaktaydı. Bu dönemde deniz sigortacıları, sigorta konusu gemiler veya gemiyle taşınacak sigorta konusu yükler hakkında riziko değerlendirmesi yapabilmeleri için gerekli olan; gemilerin yaşı, fiziki durumları, yolculuk performansları, değerleri ve geçirdikleri kazalar gibi bilgileri, kaptan veya diğer gemi adamlarından öğrenmekteydi. Limanlara yakın bar ve kahvehaneler, gemiler hakkında bilgi alışverişinin yapıldığı en önemli mekânlardı. Sigortacıların bu mekânlardan elde ettikleri, sınırlı ve riziko değerlendirmesinin doğru şekilde yapılabilmesi için yetersiz olan bilgiler, genellikle kulaktan dolma bilgiler

³⁹ Lars LINDFELT, "A Future For Classification Societies", **CMI Yearbook 1994 Annuaire**, s.253-255, Antwerp, 1995, s.253; BOISSON, (Safety), s.367; BASEDOW / WURMNEST, s.5; HUTCHISON, s.32; ÖZÇAYIR, s.348; **Classification Societies – What, Why and How?**,(Çevrimiçi),http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

olduğu için güvenilir de değildi⁴⁰. Söz konusu mekânlar arasında Edward Lloyd tarafından işletilen kahvehane çok popüler hale gelmiştir⁴¹. Bunun en önemli sebebi, Edward Lloyd'un deniz sigortacıları başta olmak üzere bütün denizcilik sektörünün bilgi ihtiyacını karşılamak amacıyla yaptığı girişimlerdir. Bu amaçla önceleri el yazısıyla, 1696 yılından itibaren ise haftada üç gün yayınlanan *Lloyd's News* adlı gazete vasıtasıyla, gemiler hakkında topladığı bilgileri liste halinde müşterilerine duyurmuştur. Yayınlanmaya başladıktan kısa bir süre sonra, Lordlar Kamarası hakkında yazdığı eleştiri içerikli makale nedeniyle, söz konusu gazete kapatılmıştır. Fakat Edward Lloyd, gemiler hakkında edindiği bilgileri liste halinde müşterilerine ulaştırmaya devam etmiştir. Bu listeler 1700 yılından itibaren, *Ships' Lists* (gemi listeleri) olarak anılmaya başlanmıştır. Edward Lloyd'un ölümünden sonra Lloyd ailesi, 1734 yılından itibaren *Lloyd's List* adında bir gazete yayınlamaya başlamıştır⁴². Yayınlarına günümüzde de devam eden bu gazetede, dönemin tarzına uygun olarak, gemiler hakkında toplanan bilgiler liste halinde okuyucuya sunulmuştur. Gemi sınıflama kuruluşlarının temelini söz konusu gemi listeleriyle atıldığı kabul edilmektedir⁴³.

Lloyd'un söz konusu dönem için yararlı kabul edilebilecek çalışmaları, bir süre sonra deniz sigortacıları tarafından yetersiz bulunmaya başlanmıştır. Bunun en önemli sebebi, gemi listelerinde sunulan bilgilerin gemi veya yük sahipleri tarafından kolaylıkla manipüle edilebilir nitelikte

⁴⁰ BOISSON, (Safety), s.364; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).

⁴¹ Edward Lloyd tarafından işletilen kahvehanenin ve temelini oluşturduğu Lloyd grubunun, deniz ticareti ve deniz sigortacılığı sektörünün gelişmesi ve modernleşmesinde önemli katkıları bulunmaktadır. Bu konuda bakınız, M. Oktay KARAARSLAN, "Deniz Sigortaları Tarihçesi İle İlgili Derleme", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, s.279-287, İstanbul, 2000, s.284 vd.; Nedret UTKAN, "Lloyd's Register of Shipping Hakkında", **Gemi Mecmuası**, S.21-22 (Eski seri), s.2-4, Mayıs 1958, s.2 vd.; KARHAN, s.2.

⁴² ÖZÇAYIR, s.348; KARAARSLAN, s.285.

⁴³ OKAY, s.116; UTKAN, s.3; KARHAN, s.2.

olmasından dolayı, sigorta dolandırıcılığının önlenmesi hususunda tatmin edici sonuçların elde edilememesidir⁴⁴. Söz konusu durum, sigortacıları, bilgi ihtiyaçlarını daha etkili ve güvenli şekilde karşılamalarını sağlayacak bir sistemin oluşturulması amacıyla harekete geçirmiştir. 1760 yılında Lloyd'un kahvehanesinin müdavimlerinden ve dönemin en önemli sigortacıları ile sigorta brokerlerinin oluşturduğu bir grup tarafından, sigortalanacak gemilerin özelliklerinin yanında riziko değerlendirmesi için gereken diğer bilgilerin de yer alacağı bir gemi sicilinin⁴⁵ yayınlanması amacıyla komite kurulmuştur. İlk gemi sınıflama kuruluşu olan Lloyd's Register of Shipping'in (LR) kuruluşu bu olaya dayandırılmaktadır⁴⁶. Komite, 1764 yılında ilk gemi sicilini yayınlamıştır⁴⁷. Bu sicilde, kaydedilen geminin adı, maliki, kaptanı, gemi adamı sayısı, tonajı, bağlama limanı, inşa yılı ve yeri gibi geminin veya yükün sigortalanması için gerekli temel bilgiler bulunmaktadır. Ayrıca gemiler, komitenin atadığı sörveyörler tarafından tekne ve donanım durumlarının incelenmesi sonucu yapılan değerlendirmeye göre, bir derecelendirmeye (*rating*) tâbi tutulmak suretiyle kayıt altına alınmıştır. Gemilerin derecelendirmeye tâbi tutulmuş olması, söz konusu sicili önceki gemi listelerinden ayıran önemli bir yeniliktir. Derecelendirme sisteminde, geminin teknesinin inşa kalitesi ve durumunu belirtmek amacıyla A, E, I, O veya U harfleri kullanılırken, geminin donanım durumu için ise G, M veya B harfleri kullanılmıştır. Buna göre en iyi

⁴⁴ Bu konuda bakınız, BOISSON, (Safety), s.364.

⁴⁵ Bir kişi veya mal hakkındaki bilgilerin kaydedildiği kütüğe sicil denir. Devletlerin kendi bayraklarını taşıyan gemileri, gemilerin özelliklerini ve gemilerle ilgili bazı hukuki ilişkileri tespit etmek amacıyla tuttuğu kütüğe gemi sicili denilmektedir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız, Gönen ERİŞ, **Açıklamalı ve İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu C.III (Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku)**, Ankara, 1990, s.132 vd.; ÇAĞA / KENDER, s.72 vd.; KENDER / ÇETİNGİL, s.46 vd.; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.34 vd. Gemi sınıflama kuruluşları da sınıflamaya tâbi tuttukları gemiler hakkındaki bilgileri bir kütüğe kaydederler. Bu kütüğe gemi sicili denilmektedir. Çalışmamızda gemi sicili terimi, resmi olmayan, bu kütükler için kullanılacaktır. Devletler tarafından tutulan gemi sicilleri için, resmi gemi sicili teriminin, kullanılması tercih edilmiştir.

⁴⁶ SINGH / COLINVAUX, s.165; BOISSON, (Safety), s.364; BASEDOW / WURMNEST, s.5 dn.20; ÖZÇAYIR, s.348.

⁴⁷ Bu gemi sicili hakkında bilgi için bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.165; BOISSON, (Safety), s.367; ÖZÇAYIR, s.348; UTKAN, s.3.

durumdaki gemilerin derecesi “AG” şeklinde ifade edilirken, en kötü durumdaki gemilerin derecesi ise “UB” şeklinde ifade edilmiştir. Sörveyörlerin sonraki incelemelerinde, gemilerin durumlarında iyi veya kötü yönde değişimlerin tespit edilmesi halinde, söz konusu derecelerin değiştirilmesi imkânı da bulunmaktaydı⁴⁸. Lloyd’s, 1768 yılından itibaren, gemi sicillerinin yayınlanmasına destek vermiştir. 1768 yılında yayınlanan ikinci sicilde, gemilerin geçirdiği tamiratlar da, derecelendirmede dikkate alınmıştır. Derecelendirme sistemi, teknenin inşa kalitesi ve durumu için a, b veya c harflerinin, donanım durumu için ise 1, 2, 3 veya 4 rakamlarının kullanılması suretiyle değiştirilmiştir. 1775 yılında yayınlanan üçüncü sicilde, derecelendirme sistemi tekrar değişikliğe uğramıştır. Geminin teknesinin inşa kalitesi ve durumu için A, B veya C harfleri, geminin donanım durumu için ise 1 veya 2 rakamları kullanılmıştır⁴⁹. Bu sicilde, değerlendirme sistemi de değiştirilmiştir. Önceki sicillerde, gemiyi inceleyen sörveyörler kendi değerlendirmelerine göre geminin derecesini belirlemekteydi. Gemilerin derecelendirmesi konusunda birliğin sağlanması ve olabilecek suiistimallerin önlenmesi amacıyla, gemilerin derecelerinin belirlenmesi yetkisi oluşturulan komiteye verilmiştir⁵⁰. Ayrıca derecelendirmede dikkate alınacak unsurlarda da değişiklik yapılmıştır. Gemilerin yaşı ve inşa yerleri, derecelendirmede dikkate alınacak en önemli unsurlar haline getirilmiştir. Thames veya Saint Lawrence bölgesinde inşa edilen gemiler 13 yaşına kadar, diğer bölgelerde inşa edilen gemiler ise 9 yaşına kadar, birinci sınıf gemi sayılırken; söz konusu sürelerin sonunda,

⁴⁸ BOISSON, (Safety), s.367.

⁴⁹ Günümüzde, LR’nin en iyi gemileri ifade etmek için kullandığı A1 sınıfının kaynağı, bu sicilde uygulanan derece sistemidir. BOISSON, (Safety), s.367; UTKAN, s.3; **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

⁵⁰ BOISSON, (Safety), s.367. Derecelerin, sörveyörlerin kişisel değerlendirmelerine göre tespit edilmeleri nedeniyle birliğin sağlanamadığı konusunda bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.165 vd.

mevcut tekne ve donanım durumları dikkate alınmadan, gemilerin bu niteliklerini kaybedecekleri kabul edilmiştir⁵¹.

İlk siciller, kısa zamanda, deniz sigortacıları için en yararlı bilgi kaynağı haline gelmiştir. Dolayısıyla bu siciller, söz konusu dönem şartlarında, abonelerine önemli ticari avantajlar sağlamıştır. Sağladıkları avantajı kaybetmek istemeyen aboneler, sicillerde yer alan bilgileri denizcilik sektörüyle paylaşmaktan kaçınmıştır. Gemi ve yük sigortalarının söz konusu sicillerde yer alan bilgiler dikkate alınarak yapılmaya başlanması nedeniyle, içeriğinden haberdar olmadıkları bu sicillerden dolayı donatanlar⁵² ve tersane sahiplerinin işleri etkilenmiştir. Bunun yanında üçüncü sicil getirilen değerlendirme sisteminde, bazı gemilerin birinci sınıf sayılma sürelerinin uzatılması gibi, adaletsiz durumlarla da karşılaşmıştır. Yaşanan olumsuzluklar nedeniyle, 1798 yılında, bazı donatan ve tersane sahipleri kendi gemi sicillerini oluşturma kararı almıştır. Bu sicil beklendiği nispette başarılı olmamasına rağmen, donatan ve tersane sahipleri lehine bazı sonuçların doğmasını sağlamıştır. Şöyle ki, iki sicil arasında yaşanan rekabetin dayanılmaz boyutlara ulaştığı 1834 yılında, taraflar Lloyd's

⁵¹ BOISSON, (Safety), s.368; SINGH / COLINVAUX, s.166; ÖZÇAYIR, s.348.

⁵² Türk hukukunda donatan; TTK m.946/f.1 hükmünde, gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibi, şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre donatan, hem sermaye sahibi hem de müteşebbistir. Dolayısıyla gemisini bizzat işletmeyen kimseler donatan sayılmamakta, gemi maliki sıfatını haiz olmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bakınız, ÇAĞA / KENDER, s.131 vd.; KENDER / ÇETİNGİL, s.73 vd.; TEKİL, s.145 vd.; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.97 vd.; ERİŞ, s.238 vd. Gemi sınıflama kuruluşlarıyla ilişkileri dikkate alındığında, gemi sahiplerini nitelendirmek için kullanılan donatan veya gemi maliki terimleri, anlam ve kapsam yönünden önemli farklılıklar arz etmemektedir. Bu nedenle çalışmamızda, gereksiz açıklamalar ve terim kargaşasından kaçınmak amacıyla, donatan terimi hukuki anlamının yanında gemi maliki terimi yerine de kullanılmıştır. Çalışmamızda donatan terimiyle, geminin sınıfının yenilenmesi ve muhafazası ile belgeleri yenileme borcu bulunan, gemi kiracısı gibi, kişiler de ifade edilmektedir. Tersane sahipleri de gemi sınıflama kuruluşlarıyla hukuki ilişkiye girmektedir. Açıkladığımız gerekçelerle çalışmamızda, donatan terimi tersane sahiplerini de kapsayacak şekilde kullanılmıştır. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşuyla hukuki ilişkiye giren şahıslar, sıfatlarına bakılmaksızın, donatan terimi kullanılarak ifade edilmiştir. Dolayısıyla çalışmamızda söz konusu ilişkinin tarafları, gemi sınıflama kuruluşları ile donatan şeklinde belirlenmiştir. Ancak donatan temel alınarak yaptığımız açıklamalarda, bu terim kapsamında değerlendirdiğimiz şahıslarla ilgili, özellik arz eden hususların söz konusu olması halinde, ayrıca gerekli açıklamalarda bulunulacaktır.

Register of British and Foreign Shipping adı altında birleşme kararı almıştır⁵³. Yeni sicil için oluşturulan komitede deniz sigortacılarının ağırlığı bulunmaktadır. Ancak donatanlar, tersane sahipleri ve tacirler de temsil edilme imkânı bulmuş; bunun yanında, Lloyd's başkanı da komitenin doğal üyesi kabul edilmiştir⁵⁴.

2. 19. Yüzyıl'da Gemi Sınıflama Kuruluşları

Uluslararası alanda faaliyet gösteren, büyük çaplı, güçlü ve etkili gemi sınıflama kuruluşlarının çoğunluğunun temeli 19. yüzyılda atılmıştır. Gemi sınıflama kuruluşlarının bu yüzyıl içinde yaşadığı gelişimin, deniz yoluyla yapılan ticaretin artması, gemi yapım tekniklerinin değişmesi ve karmaşıklığa başlamasıyla yakın ilgisi vardır. Ancak söz konusu gelişimdeki en önemli etkenlerin, deniz sigortacılarının gemiler hakkında doğru ve güvenilir bilgi ihtiyacı ve LR'nin faaliyetlerinin sektöre yaptığı olumlu katkıların olduğunu belirtmek gerekir. LR tarafından hazırlanan sicillerde gemilerin özellikleri, fiziki durumları ve ekonomik değerleri hususlarında sunulan bilgilerin, gemilerin ve bu gemilerle taşınacak yüklerin sigortalanmasında rizikonun doğru ve isabetli bir şekilde değerlendirilmesi yönünde büyük katkısı olmuştur. Söz konusu sicillerden edinilen bilgilerin katkısıyla yapılan değerlendirme sonucu, yüksek riziko taşıdığı tespit edilen gemiler için, deniz sigortacıları tarafından sigorta teminatı verilmemeye veya yüksek primler karşılığında verilmeye başlanmıştır. Dolayısıyla deniz sigortacılarının gerçekleşen rizikolar nedeniyle ödemek zorunda kaldıkları sigorta tazminatlarında azalmalar gözlenmiştir. LR'nin sektöre yaptığı bu önemli katkı, diğer denizci ülkelerde bulunan deniz sigortacıları tarafından da fark edilmiştir. Bunun üzerine bazı denizci ülkelerde, LR benzeri bir

⁵³ SINGH / COLINVAUX, s.166; ÖZÇAYIR, s.348.

⁵⁴ BOISSON, (Safety), s.365; KARHAN, s.2.

yapılanmayı gerçekleştirmek amacıyla, deniz sigortacıları tarafından girişimlerde bulunulmuştur.

Gemiler hakkında doğru ve güvenilir bilgi kaynaklarının bulunmaması; 19. yüzyılın başlarında, Kara Avrupasında faaliyet gösteren deniz sigortacılarının en önemli sorunu olmuştur. Bu sorun, Fransa başta olmak üzere denizci ülkelerde faaliyet gösteren çok sayıda sigortacının söz konusu dönemde büyük zararlara uğramasına, hatta iflâs etmelerine sebep olmuştur⁵⁵. Sorunun çözümü için, fiziki durumları kötü olan gemilerin tespit edilmesini sağlayacak, LR benzeri bir yapılanmaya ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu amaçla 1828 yılında Belçika'nın Antwerp şehrinde, iki sigortacı ve bir broker tarafından, Deniz Sigortaları İçin Haber Alma Bürosu (*Bureau de Renseignements Pour les Assurances Maritimes*) kurulmuştur. Büro ertesi yıl, Bureau Veritas (BV) adını almıştır. 1932 yılında ise, Fransız sigorta piyasasına daha yakın olmak amacıyla, Paris'e taşınmıştır. Fransa'da faaliyet göstermeye başladığı yıllarında yabancı kökenli olması sebebiyle iyi karşılanmayan BV, donatanlar ve tersane sahiplerinin yanı sıra, *Integritas Register* adlı gemi sicilini yayınlayan (bu sicilin yayınına 1846 yılında son verilmiştir) rakipleriyle mücadele etmek zorunda kalmıştır⁵⁶. BV, ilk gemi sicilini 1829 yılında, *Lloyd's Français* adı altında çıkarmıştır. Yayınlanan ilk sicillerinde, LR tarafından yayınlananlar gibi, gemiler belirli kriterlere göre derecelendirmeye tâbi tutulmuştur. Ancak, aynı dönemde LR'nin kullandığı derece sistemden farklı olarak, gemilerin yaşının yanında, sağlamlığı, tekne ve donanım durumları dikkate alınmış ve bu kriterlere göre tespit edilen derecenin geçerli olduğu deniz yolculukları da belirtilmiştir⁵⁷. Bu sicillerde,

⁵⁵ Özellikle 1821 yılının kış aylarında meydana gelen gemi kazalarının ağır sonuçları olmuş ve merkezi Fransa'da bulunan büyük sigorta şirketlerinin çoğu bu dönemde iflâs etmiştir. İngiliz *The Courier* gazetesine göre, bu gemi kazalarında 2.000 gemi batmış ve 20.000 insan hayatını kaybetmiştir. Bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), s.365; ÖZÇAYIR, s.348.

⁵⁶ BOISSON, (Safety), s.365; KALPSÜZ, s.154.

⁵⁷ BV'nin uyguladığı derece sistemi ve bu sistemin gelişimiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), s.368 vd.

gemilerin harf ve rakamlarla ifade edilen derecesi, sörveyörlerin yaptıkları incelemeler sonucunda, BV merkezine sundukları rapor doğrultusunda belirlenmiştir.

Gemi sınıflama kuruluşlarının olumlu katkısı, 19. yüzyılın ortalarından itibaren, deniz sigortacılığı sektörünün işleyiş tarzında bazı değişikliklerin yapılmasını da beraberinde getirmiştir. Artık, LR veya BV'nin faaliyette bulunmadıkları diğer denizci ülkelerin sigortacıları da, sigortalayacakları gemilerin bu kuruluşların yayınladıkları gemi sicilinde yer almasını aramaya başlamıştır. Bu durum LR ve BV'yi, söz konusu ülkelerde açtıkları temsilcilikler vasıtasıyla faaliyette bulunmaya yöneltmiştir. Fakat faaliyetlerin icra tarzı, bu ülke donatanları ile deniz sigortacılarını fazla memnun etmemiştir. Bunun sebebi, yabancı gemiler için, kendi ülke bayrağını taşıyan gemilere göre, daha düşük derecelerin takdiri ve yüksek hizmet bedellerinin talep edilmesidir⁵⁸.

Bu duruma karşı ilk tepki İtalya'dan gelmiş ve 1861 yılında Mütuel Deniz Sigorta Birliği (*Associazione della Mutual Assicurazione Marittima*) tarafından İtalyan Sicili (*Registro Italliano*) kurulmuştur. Sicilin amacı, derecelendirmenin daha adil yapılması ve hizmet bedellerinin düşürülmesinin yanında, deniz sigortacılarının gemilerle ilgili bilgi ihtiyaçlarını karşılamak ve İtalyan gemi filosunun geliştirilmesine katkıda bulunmaktır. İlk gemi sicili 1863 yılında yayınlanmıştır. İtalyan sicili, ekonomik ve politik sebeplerle çeşitli tarihlerde isim değiştirmek zorunda kalsa da, varlığını günümüze kadar sürdürmüş ve Registro Italiano Navale (RINA) adı altında uluslararası alanda faaliyet gösteren tanınmış bir gemi sınıflama kuruluşu haline gelmiştir⁵⁹.

⁵⁸ Ayrıca bakınız BOISSON, (Safety), s.366; ÖZÇAYIR, s.349; **Origins, History And Development Of RINA Group - Registro Italiano Navale**, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006).

⁵⁹ İtalyan sicili, 1910 yılında İtalyan Ulusal Sicili (*Registro Nazionale Italiano*), 1917 yılında İtalyan Denizcilik Sicili (*Registro Navale Italiano*), 1927 yılında İtalyan Denizcilik ve Havacılık Sicili (*Registro Italiano Navale ed Aeronautico* – RINEdA), 1938 yılında ise

Diğer denizci ülkelerin sigortacılarının tepkisi de gecikmemiştir. Norveç'te bir gemi sınıflama kuruluşu kurmak amacıyla, 1850 yılından itibaren, ülkenin önde gelen deniz sigortacıları tarafından çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bu girişimler sonucunda, 1864 yılında Det Norske Veritas (DNV) kurulmuştur⁶⁰. Alman deniz sigortacıları da, 1867 yılında Germanischer Lloyd (GL) adında bir gemi sınıflama kuruluşu kurmak suretiyle tepkilerini göstermiştir.

Avrupa'da yaşanan gelişmeler, Amerika Birleşik Devletleri'nde faaliyet gösteren deniz sigortacılarını da bir gemi sınıflama kuruluşu kurmak amacıyla harekete geçirmiştir. Bu amacı gerçekleştirmek için, dönemin önde gelen deniz sigortacılarının kaptan ve gemi adamlarının sınavlarını düzenlemek ve diplomalarını vermek amacıyla 1862 yılında kurdukları, Amerikan Gemi Kaptanları Birliği (*American Shipmasters' Association*) kullanılmıştır. Birlik kuruluşundan kısa bir süre sonra, gemilerin derecelendirilmesi ve sicile kaydedilmesini sağlayacak bir yapılanma için yeniden organize edilmiştir. 1869 yılında ilk gemi sicilini yayınlayan birlik, 1898 yılında American Bureau of Shipping (ABS) adını almıştır⁶¹.

19. yüzyılın ortalarından itibaren Japon denizciliği atılım yapmış ve özellikle gemi inşası alanında hızlı bir gelişim göstermiştir. Gemi inşa

İtalyan Denizcilik Sicili (*Registro Italiano Navale* - RINA) adını almıştır. RINA'nın tarihi gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **Origins, History And Development Of RINA Group - Registro Italiano Navale**, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006).

⁶⁰ DNV'nin kuruluş süreci hakkında bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), s.366; ÖZÇAYIR, s.349. DNV'nin faaliyetleri hakkında bilgi için bakınız, **DNV Annual Report 2004**, Oslo, 2005, s.7 vd.

⁶¹ ABS'nin kuruluş süreci, tarihi gelişimi ve yapısı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **American Bureau Of Shipping - One Hundredth Anniversary 1862-1962**, New York, 1962; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, Fifth Edition, New York, 2001. Ayrıca bakınız, Tahsin USER, "Gemilerin Klaslanması ve American Bureau Of Shipping", **Gemi Mecmuası**, S.8 (Yeni seri), s.7-9, Mayıs 1962, s.7 vd.; SINGH / COLINVAUX, s.174 vd.; BOISSON, (Safety), s.366; ÖZÇAYIR, s.349.

tekniklerini geliştirmek, bu alanda belirli bir düzen sağlamak ve deniz sigortacılarının doğru ve güvenilir bilgi ihtiyacını karşılamak amacıyla, 1899 yılında İmparatorluk Deniz Birliği (*Teikoku Kaiji Kyokai*) kurulmuştur. Birlik, 1901 yılından itibaren gemi kayıtları tutmaya başlamış ve 1924 yılında da ilk gemi sicilini yayınlamıştır. İkinci Dünya Savaşından sonra ülkede hâkim olan, Japon İmparatorluğunun izlerinden kurtulma eğiliminin etkisiyle, birliğin adı 1946 yılında Nippon Kaiji Kyokai (NKK veya ClassNK) olarak deęiřtirilmiřtir⁶².

19. yüzyıl, yeni gemi sınıflama kuruluşlarının kurulduğu ve oluşum aşamasındaki sektörün yapısının, çalışma düzeni ve şartlarının şekillenmeye başladığı bir dönem olmuştur. Bu şekillenmede özellikle donatanlar ve tersane sahiplerinin önemli etkileri olmuştur. Söz konusu etkileri şu şekilde saymak mümkündür.

İlk gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacıları tarafından, kendi ihtiyaçlarını karşılamak ve faaliyetlerini verimli şekilde yürütebilmek amacıyla kurulduğu için, bu yapılanmada denizcilik sektörünün diğer unsurlarının temsilcileri yer almamıştır. Gemi ve y k sigortalarının bu kuruluşların hazırladıkları gemi sicilleri dikkate alınarak yapılmaya başlanması nedeniyle, söz konusu kuruluşların faaliyetlerinden başta donatanlar ve tersane sahipleri olmak üzere bütün denizcilik sektörü etkilenmiştir. İlk gemi sicillerinde yer alan bilgilerin sektörle paylaşılmamasından dolayı bu kimselerin, faaliyetlerini etkileyen sebeplerden haberdar olması da söz konusu değildi. Bu kimseler, içinde yer almadıkları ve haberdar olmadıkları sebeplerle ticari faaliyetlerini etkileyen, söz konusu yapılanmanın adil olmadığını savunmaktaydı. Haklarının korunması için bu yapılanmada yer almaları gerektiğine inanan donatanlar ve

⁶² ClassNK'nin tarihi gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **History**, ( evrimi i), http://www.classnk.or.jp/hp/nk_e/About_NK/AboutNKhistory.htm, (06 Haziran 2006); **Historical Chronology Of The Society**, ( evrimi i), http://www.classnk.or.jp/hp/nk_e/About_NK/aboutnkhistorychrono.htm, (03 Temmuz 2006).

tersane sahipleri, bu yönde yaptıkları baskılar sonucunda, gemi sınıflama kuruluşlarının yönetim ve komitelerine girmeyi başarmıştır. Bu durum gemi sınıflama kuruluşlarının hem yapısını değiştirmiş, hem de faaliyetlerinde yeni bir dönemin başlamasına neden olmuştur. Artık söz konusu kuruluşların, faaliyetlerini ifa ederken, deniz sigortacılarının yanında donatanlar ve tersane sahiplerinin de menfaatlerini dikkate almaları gerekmektedir. Bu kimselerin gemilerle bağlantılı karşıt menfaatlerini⁶³ bağdaştırmak kolay olmamıştır⁶⁴.

Yüzyılın ortalarına kadar, gemi sınıflama kuruluşlarının basit bir çalışma sistemleri bulunmaktaydı. Bu kapsamda, deniz sigortacılarının talebi üzerine, gemilerin mevcut durumları sörveyörler vasıtasıyla incelenmekte ve inceleme sonucuna göre gemiler derecelendirmeye tâbi tutulmaktaydı. Geçerliliği inceleme tarihiyle sınırlı olan bu dereceler, gemi sicillerinde de yayınlanmaktaydı. Yayınlanan sicillerde kaydı bulunan gemilerin piyasada avantajlı konuma geldiğini gören donatanlar, bu avantajı en azından belirli bir süre için garanti altına alabilmek amacıyla, söz konusu kuruluşlara çalışma düzenlerini değiştirmeye yönelik baskı yapmaya başlamışlardır. Bu baskılar ekonomik şartların da etkisiyle sonuç vermiş ve yüzyılın ikinci yarısından itibaren gemi sınıflama kuruluşlarının çalışma düzenlerinde köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Günümüzde de uygulanan bu yeni çalışma düzenine göre gemiler, donatanın talebi üzerine, kural kitapları çerçevesinde kapsamlı bir incelemeye tâbi tutulacak, inceleme sonunda verilecek

⁶³ Rizikonun doğru olarak değerlendirilmesindeki etkisi nedeniyle, yapılacak deniz sigortasıyla ilgili geminin (eksiklikleri dâhil) mevcut durumunun tespit edilmesi, deniz sigortacılarının menfaatinedir. Buna karşılık donatanlar ve tersane sahiplerinin menfaatleri ise, düşük primle sigortalanma imkânı sağlayacağı için, geminin yüksek standartlara sahip olduğunun tespit edilmesini gerektirmektedir. Bu nedenle söz konusu taraflar arasında, karşıt menfaatler bulunmaktadır.

⁶⁴ Günümüzde gemi sınıflama kuruluşlarının, daha fazla sayıda menfaat grubunun (bayrak devleti, yük sahipleri, yolcular gibi) menfaatlerini gözetmek zorunluluğu bulunmaktadır. Söz konusu kuruluşlar tecrübeleri sayesinde bu işi başarılı bir şekilde yürütmektedir. HUTCHISON, s.28 ve 32; SINGH / COLINVAUX, s.168 vd. Ayrıca bakınız, Zeyyad PARLAR, Türk Loydu Genel Kurul Toplantısında Müteşebbis Daimî Komite Başkanı Yüksek Mühendis Zeyyad Parlar'ın Açılış Beyanatı, **Gemi Mecmuası**, S.8 (Yeni seri), s.5-6, Mayıs 1962, s.6; MOORE, s.44.

derecenin, geminin inşa tarzı ve kullanılan malzemelerin kalitesine göre belirlenecek süreler için geçerliliği bulunacak; verilen derece ile geçerlilik süresi hakkında bilgilerin yer aldığı bir belge düzenlenecek ve bu bilgiler ayrıca gemi sicilinde de yayınlanacaktı. Geminin, derecenin geçerlilik süresi boyunca, belirli zaman aralıklarıyla düzenli şekilde denetlemeye tâbi tutulması zorunluydu. Bu sistem, verilecek derecenin geçerlilik süresinin belirlenmesinde, kural kitaplarındaki şartlar, geminin genel durumu, inşa tarzı ve kullanılan malzemelerin dikkate alınması temeline dayanmaktadır. Bu nedenle, gemileri belirli kriterlere göre ayırma tâbi tutan yeni sistemin, derecelendirme sisteminden sınıflama sistemine geçişi ifade ettiği kabul edilmektedir⁶⁵. Yeni sistemle birlikte donatanlar, gemi sınıflama kuruluşlarının en önemli müşterileri haline gelmiştir.

Kural kitaplarını ön plana çıkaran yeni sistem, gemilerin bu kitaplarda yer alan kurallara göre inşa edilmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu durum tersane sahiplerinin, inşa ettikleri gemilerin söz konusu kurallara uygunluğunu ispatlayacak derecenin verilmesi yönünde taleplerde bulunmasına neden olmuştur. Bu taleplerin olumlu karşılanması sonucunda, tersane sahipleri de gemi sınıflama kuruluşlarının önemli müşterileri arasına girmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, gemi yapım tekniklerinde yaşanan hızlı değişim, gemi sınıflama kuruluşlarının tersane sahipleriyle olan ilişkisinin daha da yoğunlaşmasını sağlamıştır⁶⁶. Bu döneme kadar hâkimiyetlerini sürdüren ahşap tekneli gemilerin yerini önce demir tekneli

⁶⁵ Derecelendirme sisteminde, gemiyi inceleyen sörveyörlerin takdiri ön planda iken; yeni sistemde sörveyörler, kural kitaplarındaki şartlar çerçevesinde inceleme yapacak, verilecek derece ise söz konusu şartlar çerçevesinde gemi sınıflama kuruluşlarının merkez örgütü tarafından belirlenecekti. Derecelendirme sisteminden sınıflama sistemine geçiş ve sebepleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), s.369 vd. Ayrıca bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.163 vd.; ÖZÇAYIR, s.350; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005); Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).

⁶⁶ BOISSON, s.3. Ayrıca bakınız, USER, s.7; KALPSÜZ, s.158.

gemiler, kısa bir süre sonra da çelik tekneli gemiler almıştır⁶⁷. Gemi inşa tekniklerinde yaşanan bu hızlı değişim sürecinde yaşanan sorunların çözümü hususunda, gemi sınıflama kuruluşları ve tersane sahipleri birlikte çalışmalar yapmıştır⁶⁸.

Yapılan baskıların yanında, gemi sınıflama kuruluşlarının içinde bulunduğu ekonomik şartlar da müşteri portföyünün değiştirilmesinde etkili olmuştur. Söz konusu kuruluşların, deniz sigortacılarının gemi sicillerine abonelik için yaptıkları yıllık ödemelerden oluşan, sınırlı gelirleri bulunmaktaydı. Elde edilen gelirlerle ancak yapılan masraflar karşılanabiliyordu. Donatanlar ve tersane sahiplerinin müşterileri arasına girmesiyle, gemide yapılan inceleme ve muayenelere göre ücret talep edilmeye başlanmıştır⁶⁹. Gelirlerinde önemli ölçüde artış meydana gelmesini sağlayan bu durum, söz konusu kuruluşları ekonomik yönden çok rahatlatmıştır. Gelirlerinin artmasıyla birlikte gemi sınıflama kuruluşları, deniz ve gemi güvenliğini artırmaya yönelik araştırmalar yapmak ve faaliyetlerini uluslararası alana yaymak için gerekli finansal kaynağa kavuşmuştur⁷⁰. Dolayısıyla 19. yüzyılın ikinci yarısında yaşanan ekonomik değişimin bu kuruluşların gelişiminde önemli katkıları olmuştur. Ancak söz

⁶⁷ Bu hızlı değişim, gemi sınıflama kuruluşlarının yeni inşa tekniklerine uygun kural kitaplarını çok kısa aralıklarla yayınlamalarını gerektirmiştir. Gemi sınıflama kuruluşlarının ahşap, demir ve çelik gemilerle ilgili ilk kural kitaplarının yayın tarihleri için bakınız, BOISSON, (Safety), s.369 vd.; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, s.6 vd.; **Origins, History And Development Of RINA Group - Registro Italiano Navale**, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006).

⁶⁸ SINGH / COLINVAUX, s.167. Yaşanan değişim sürecinde gemi sınıflama kuruluşlarının çalıştırdığı sürveyörlerin niteliğinde de değişiklikler olmuştur. Artık kaptanların yerine gemi mühendis ve teknisyenleri sürveyör olarak çalıştırılmaya başlanmıştır. BOISSON, (Safety),s.370.

⁶⁹ SINGH / COLINVAUX, s.166; BOISSON, (Safety),s.369; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).

⁷⁰ BOISSON, (Safety),s.369; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).

konusu değişim, gemi sınıflama kuruluşlarıyla ilgili sorunların temelindeki sebep olarak görölmekte ve öğreti tarafından eleştirilmektedir⁷¹.

3. 20. Yüzyıl ve Sonrasında Gemi Sınıflama Kuruluşları

Gemi sınıflama kuruluşlarının sayısında, yirminci yüzyılın başlarından itibaren hızlı bir artış gözlemlenmiştir. Söz konusu kuruluşların sayısı; altmışlı yıllarda yirmi bir iken⁷², doksanlı yılların başlarında kırkı bulmuş⁷³, günümüzde ise bu sayı elliye geçmiştir^{74,75}. Yirminci yüzyılda kurulan gemi

⁷¹ IACS And IMO The Essential Relationship, **IACS Briefing**, N.4, February 1997, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief4.pdf>, (08 Mart 2006). Yapılan eleştirilerde, yaşanan değişimin deniz ve gemi güvenliğinin pazarlık konusu yapılmasına imkân sağladığı ve bu durumun gemi sınıflama kuruluşlarının güvenilirliğinin sorgulanmasına sebep olduğu savunulmaktadır. Eleştiriler için bakınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, ULRIK, s.40; STARER, s.53; RINGBOM, s.268 vd.; LINDFELT, s.253 vd.; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005). Gemi sınıflama kuruluşlarının bağımsız ve kâr etme amacı gütmedikleri gerekçelerini ileri sürerek, bu eleştirilere dolaylı bir şekilde karşı çıkanlar da bulunmaktadır. Bakınız, Christian BREITZKE, “German Perspective: In Defence Of Classification Societies”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.59-65, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993, s.60; BASEDOW / WURMNEST, s.6.

⁷² SINGH / COLINVAUX, s.163.

⁷³ BOISSON, s.1; Peter D. CLARK, “An American Admiralty Law Viewpoint On The Changing Role Of Classification Societies” **Sea Law**, Vol.1, (Çevrimiçi), <http://www.navlaw.com/articles/class.htm>, (08 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, CANE, s.364.

⁷⁴ Iain S. GOLDREIN, **Ship Sale And Purchase**, Second Edition, London, New York, Hamburg, 1993, s.231; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005); Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007); **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); Robert D. SOMERVILLE, **Are We Too Reliant On Classification Societies?**, (Çevrimiçi), http://www.marinetalk.com/articles_HTML, (13 Haziran 2005).

⁷⁵ Bunlardan bazılarını; American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Lloyd's Register of Shipping (LR), Registro Italiano Navale (RINA), Nippon Kaijii Kyokai (NKK), China Classification Society (CCS), Korean Register of Shipping (KR), Russian Maritime Register of Shipping

sınıflama kuruluşlarının çoğunluğunun ortak özelliği; yapılanmalarında uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarını model almaları⁷⁶, uluslararası denizcilik alanında saygınlık unsuru olarak görülmeleri nedeniyle devlet tarafından desteklenmeleri⁷⁷ ve ulusal gemi filosunun sınıflama ve belgeleme ihtiyacını karşılama amacı taşımalarıdır⁷⁸. Bu amaçla ülkemizde de, 1962 yılında, Türk Loydu (TL) adında bir gemi sınıflama kuruluşu kurulmuştur⁷⁹. Yirminci yüzyılda kurulan küçük çaplı ulusal gemi sınıflama kuruluşlarının uluslararası denizcilik sektörü üzerindeki etkileri çok sınırlıdır. Bunların arasından sadece 1913 yılında Rusya’da başlangıçta nehir gemilerini sınıflamak amacıyla kurulan The Russian Maritime Register of Shipping (RS), 1956 yılında Çin’de kurulan China Classification Society (CCS) ve 1960 yılında Güney Kore’de kurulan Korean Register of Shipping (KR), gemi sicillerine kayıtlı gemi tonajının

(RS), Indian Register of Shipping (IRS), Türk Loydu (TL), Hellenic Register of Shipping (HRS), Polski Rejester Statkow (PRS), Cyprus Bureau of Shipping (CBS), Croatian Register of Shipping (CRS), Inspection y Clasification Maritima (INKLAMAR), International Naval Surveys Bureau (INSB), R.J. Del Pan Marine Surveyors, Associated Consultants Bureau Ltd (ACB), Belize Maritime Bureau Ltd (BMB), China Corporation Register of Shipping (CR), Isthmus Bureau of Shipping (IBS), Maritime Technical System & Services (MTSS), Panama Bureau of Shipping (PBS), Panama Maritime Documentation Services (PMDS), Panama Shipping Registrar (PSR), RCB Sociedad Clasificadora (RCB), Registro Internacional Naval (RINAVE), Global Marine Bureau (GMB), Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), Registrul Naval Roman (RNR), International Register of Shipping (IRS), Bulgarian Register of Shipping (BRS), Shipping Register of Ukraine, Honduras Bureau of Shipping (HBS), Honduras Maritime Inspection (HMI), Honduras International of Naval Surveying & Inspection Bureau (HINSIB), Panama Maritime Surveys Bureau ve CONARINA şeklinde saymak mümkündür.

⁷⁶ SINGH / COLINVAUX, s.181.

⁷⁷ HUTCHISON, s.29 vd. Ayrıca bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.181. Devletler, ulusal gemi sınıflama kuruluşlarına çeşitli şekillerde destek sağlamaktadır. Söz konusu kuruluşlar tarafından sınıflamaya tâbi tutulmuş gemilere ekonomik avantajlar sağlanması sıklıkla başvurulmuş destek sağlama yoludur. Örneğin, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (RG. 21.12.1999 tarih ve S.23913) m.12/f.3 c bendinde yer alan düzenleme, bu amaca yöneliktir. Ayrıca bu konuda bakınız, KALPSÜZ, s.159; OKAY, s.115.

⁷⁸ Damien L. O’BRIEN, “The Potential Liability Of Classification Societies To Marine Insurers Under United States Law”, **U.S.F.Mar.L.J.**, s.403-420, San Francisco, Spring 1995, s.403 ; KALPSÜZ, s.154.

⁷⁹ Bakınız, KALPSÜZ, (TL), s.3.

artmasıyla birlikte uluslararası alanda etkili hale gelmiştir⁸⁰. Yukarıdaki bölümlerde bahsi geçen ilk gemi sınıflama kuruluşları tarafından kurulan ve üyelerinin gemi sicillerine kayıtlı gemi tonajının büyüklüğü nedeniyle, uluslararası denizcilik sektörü üzerinde önemli etkisi bulunan IACS'a üye olmaları, söz konusu gemi sınıflama kuruluşlarının etkilerini ve saygınlığını arttırmıştır.

Deniz ve gemi güvenliğinin önemi, 19. yüzyılın sonlarından itibaren anlaşılmaya başlanmıştır. Bu sebeple bazı denizci ülkelerde söz konusu hususlarla ilgili emredici düzenlemeler yürürlüğe konulmuştur⁸¹. Bu düzenlemeler, 20. yüzyılın başlarından itibaren uluslararası alanda da etkisini göstermiş; deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili hususlar, SOLAS 1914 ve 1929, LOADLINE 1930 gibi, uluslararası sözleşmelerle düzenlenmeye başlanmıştır. Söz konusu hususlarda güncelliğin sağlanması amacıyla yapılan yoğun çalışmalar nedeniyle, konuyla ilgili düzenlemeler günden güne artmaktadır. Deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili gelişmeler ile dönemin ve sektörün ihtiyaçlarına göre, yeni uluslararası sözleşmeler yürürlüğe konulmakta veya mevcut uluslararası sözleşmelerde çeşitli değişiklikler öngören düzenlemeler yapılmaktadır⁸². Bu uluslararası sözleşmelere taraf devletler, sözleşmede yer alan emredici düzenlemeleri uygulamakla yükümlüdür. Taraf devletlerin çoğunluğu, bu yükümlülüklerini yerine getirmek ve iç hukukta yer alan emredici düzenlemelerin uygulanmasını

⁸⁰ Bu kuruluşlar hakkında bilgi için bakınız; RS için, http://www.rs-head.spb.ru/en/about_en.htm; CCS için, http://www.ccs.org.cn/en/CCS_Brief/CCS_Brief1.htm; KR için, <http://www.krs.co.kr/eng/index.html>.

⁸¹ Örneğin İngiltere'de, gemilerin yükleme sınırlarının belirtilmesiyle ilgili bir düzenleme 1890 yılında yürürlüğe koyulmuştur. SINGH / COLINVAUX, s.181. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Safety), s.370.

⁸² Günümüzde deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili düzenlemelerin ağırlıklı kısmı IMO vasıtasıyla yapılmaktadır. Bu düzenlemelerin etkisi, gemi sınıflama kuruluşlarının yayınladıkları kural kitaplarında da görülmektedir. Nikos E. MIKELIS, "A Case For The Establishment Of An Industry Technical Committee To IACS", **5th International Seminar Substandard Shipping – Solution Through Partnership Russian Maritime Register of Shipping**, 2-3 October 2002, St. Petersburg, (Çevrimiçi), <http://www.intertanko.com/pubupload/Mikelis%20pres%20St%20Petersburg.pdf>, (24 Temmuz 2006) .

sağlamak amacıyla, gemi sınıflama kuruluşlarını yetkilendirmeyi tercih etmektedir⁸³, ⁸⁴. Bu nedenle söz konusu kuruluşlara, uluslararası sözleşmelerle düzenlenen deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili yaklaşık kırk konuda⁸⁵, gemileri bayrak devleti adına denetleme, inceleme, muayene etme ve ilgili belgeleri düzenleme yetkisi tanınmıştır. Belgeleme faaliyetleri sayesinde gemi sınıflama kuruluşlarının ekonomik durumları daha da güçlenmiştir⁸⁶. Ancak belgeleme faaliyetlerinin yarattığı yoğunluk faaliyetlerinin ağırlıklı kısmını bu alana kaydırmalarını gerektirmiştir.

Gemiler, dünyanın herhangi bir yerinde, gemi sınıflama kuruluşlarının sunduğu hizmetlere ihtiyaç duyabilir. Dolayısıyla bu kuruluşların

⁸³ **Classification Societies – What They Do And Do Not Do**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/_pdf/class.pdf, (07 Ekim 2005); **Class – Responsibility & Regulation**, **IACS Briefing**, N.8, January 1999, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief8.pdf>, (08 Mart 2006); PARLAR, s.6. Yıllar itibariyle değişmekle birlikte, IMO üyesi 100'den fazla devlet, uluslararası sözleşmeler veya iç hukukta yer alan emredici düzenlemelerin uygulanması, düzenlemelerle ilgili olarak gemilerde gerekli inceleme ve muayenelerin yapılması bunun sonucunda gerekli belgelerin düzenlenmesi hususunda, söz konusu kuruluşları yetkilendirdiği belirtilmektedir. **IACS And IMO The Essential Relationship**, **IACS Briefing**, N.4, February 1997, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief4.pdf>, (08 Mart 2006). Bazı güncel kaynaklarda ise, bu rakamın 120'den fazla olduğu belirtilmektedir. Bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, 2005, Pt.1, Ch. 1, Sec.1, A204. IMO'ya 166 devletin üye olduğu dikkate alınırsa, söz konusu rakamın yüksekliği daha iyi anlaşılmaktadır. IMO'ya üye devletler için bakınız, **About IMO**, (Çevrimiçi), <http://www.imo.org/About/mainframe.asp>, (24 Temmuz 2006). Devletlerin gemi sınıflama kuruluşlarını yetkilendirmeyi tercih etmesinde, söz konusu kuruluşların deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili konulardaki yetkinlik, tecrübe ve güvenilirliklerinden yararlanma amacının etkisi bulunmaktadır. Ayrıca bu kuruluşların yetkilendirilmesinin devletler için daha ekonomik olması da önemli bir etkidir.

⁸⁴ Deniz ve gemi güvenliği sisteminin en önemli iki unsuru olan, sınıflama ve bayrak devleti denetimiyle ilgili faaliyetlerin aynı kuruluşlar tarafından yürütülmesinin, oluşturulan güvenlik sisteminde bazı eksiklik, karışıklık ve zaaflara yol açacağı yönündeki eleştiriler için bakınız, RINGBOM, s.268 vd. Ayrıca bakınız, F. L. WISWALL, "Joint Working Group On A Study Of Issues Re Classification Societies – Report", **CMI Yearbook 1996 Annuaire**, s.328-342, Antwerp, 1997, (Report), s.328.

⁸⁵ Deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili olarak gemide bulundurulması zorunlu belgeler için bakınız, **IMO Revised List Of Certificates And Documents Required To Be Carried On Board Ships**, FAL.2/Circ.87 – MEPC/Circ.426 – MSC/Circ.1151 (17 December 2004); Türk Loydu – Gemilerde Yapılacak Liman Kontrolleri, İstanbul, 2003, s.3 vd.; ÖZÇAYIR, s.103 vd.

⁸⁶ Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, STARER, s.53 vd.

faaliyetlerini, gemilerin ihtiyaçlarını her an ve her yerde karşılayabilmek amacıyla, uluslararası alana yaymaları gerekir⁸⁷. Bu nedenle büyük çaplı gemi sınıflama kuruluşları, büyük gemi filosuna sahip ülkelerin hemen hemen hepsinde örgütlenmiştir. Söz konusu kuruluşlar, örgütlenmedikleri ülkelerde de müşterilerine hizmet sunabilmek amacıyla, aralarında iş birliği anlaşmaları yapmaktadır⁸⁸. Bu amaçla ulusal gemi sınıflama kuruluşlarıyla da anlaşma yaptıkları görülmektedir. Büyük çaplı gemi sınıflama kuruluşları, deniz ve gemi güvenliğini geliştirmek amacıyla, teknik alanda da iş birliğine gidebilmektedir⁸⁹. Ticari ve teknik alandaki bu iş birlikleri, sektörün gelişmesine olumlu katkı sağlamıştır. Söz konusu gemi sınıflama kuruluşlarının, 1968 yılında IACS'i kurması, bu katkıların en önemlisidir⁹⁰.

⁸⁷ HUTCHISON, s.30. Ayrıca bakınız, USER, s.7; KARHAN, s.31; BOISSON, (Safety), s.371; **EMSA Glossary**, (Çevrimiçi), <http://www.emsa.eu.int/end185d002.html>, (08 Haziran 2005); IACS And IMO The Essential Relationship, **IACS Briefing**, N.4, February 1997, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief4.pdf>, (08 Mart 2006).

⁸⁸ Gemi sınıflama kuruluşlarının yaptığı bazı iş birliği anlaşmaları hakkında bilgi için bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.175 vd.; **American Bureau Of Shipping - One Hundredth Anniversary 1862-1962**, s.10 vd.; **Origins, History And Development Of RINA Group - Registro Italiano Navale**, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006); **History**, (Çevrimiçi), http://www.classnk.or.jp/hp/nk_e/About_NK/AboutNKhistory.htm, (06 Haziran 2006).

⁸⁹ Söz konusu gemi sınıflama kuruluşlarının teknik alanda işbirliği yapmalarına, genellikle IACS öncülük etmektedir. Ancak bu kuruluşların, IACS'den bağımsız olarak işbirliğine gittikleri de görülmektedir. Örneğin tanker inşasında geliştirilen yeni tekniklerin uygulanmasını sağlamak ve güvenlik seviyelerini arttırmak için, yeni kuralların hazırlanması amacıyla ABS, DNV ve LR ortak çalışma başlatmıştır. Bu çalışmaya, daha sonra IACS'da destek vermiş ve diğer üyelerini de, kuru yük gemileriyle ilgili olarak benzer bir çalışmayı yürütmeleri için görevlendirmiştir. JTP ve JBP çalışma gruplarının dört yıllık çalışmaları sonucu oluşturulan kuralları; IACS, Common Structural Rules (CSR) adı altında, 1 Nisan 2006 tarihinden itibaren yürürlüğe koymuştur. Yapılan çalışmalar ve yaşanan süreçle ilgili bilgi için bakınız, **IACS Common Structural Rules - At A Glance**, (Çevrimiçi), http://www.eagle.org/news/pubs/pdfs/CSR_final_010506.pdf, (17 Temmuz 2006); **DNV Annual Report 2004**, s.16.

⁹⁰ Güvenilirliklerinin sorgulanmaya başlanması nedeniyle, söz konusu gemi sınıflama kuruluşlarının 1980'li yılların sonundan itibaren yaşadığı sıkıntıların aşılmasında, IACS'in yaptığı çalışmaların önemli katkısı bulunmaktadır. Bu konuda bakınız, **Report On The Removal Of Insurance From Substandard Shipping**, OECD Maritime Transport Committee, June 2004, (OECD), s.36 vd.; PAYER, s.s.293; LINDFELT, s.253 vd. Ayrıca bakınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Robert D. SOMERVILLE, **Are We Too Reliant On Classification Societies?**, (Çevrimiçi), http://www.marinetalk.com/articles_HTML, (13 Haziran 2005).

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, belirli standart ve kurallara uygun faaliyet gösterildiğinin belgelendirilmesi, ticaret hayatının vazgeçilmez unsuru haline gelmiştir. Bu potansiyeli değerlendiren gemi sınıflama kuruluşları, denizcilik dışındaki alanlarda da belgeleme faaliyetlerinde bulunmaya başlamıştır⁹¹. Yeni faaliyet alanlarının ortaya çıkması söz konusu kuruluşların yeniden yapılanmasını gerektirmiştir. Bu amaçla bazı gemi sınıflama kuruluşları mevcut iç yapılanmalarında (kara, hava, deniz ve belgeleme bölümlerine ayrılma gibi) değişikliğe giderken; diğerleri ise, unvanlarında kendi isimlerini kullandıkları, yeni şirketler kurmayı tercih etmiştir.

B. Türkiye’de Gemi Sınıflama Kuruluşları

1. Genel Olarak

Türkiye’de gemi sınıflama kuruluşları, gemi tonajının artmaya başladığı, 1940’lı yılların başından itibaren faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu dönemde sözleşmeli sörveyörler vasıtasıyla faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarının asıl amacı, sınıflamaya tâbi tuttukları yabancı bayraklı gemilerin Türkiye’deki ihtiyaçlarını karşılamaktır. Denizcilik sektörünün gelişimine paralel olarak, daimi örgütlenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu amaçla söz konusu kuruluşlar, 1950’li yılların başından itibaren, Türkiye’de örgütlenmeye başlamıştır⁹². Bu dönemdeki Türk gemi filosunun ağırlıklı kısmını, boyu 30 metrenin altında olan küçük gemiler oluşturmaktaydı. Türkiye’de örgütlenen gemi sınıflama kuruluşları, zahmetli

⁹¹ Bu konuda bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.179 vd.; PARLAR, s.6; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, s.56 vd.; **Origins, History And Development Of RINA Group - Registro Italiano Navale**, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006).

⁹² Bakınız, USER, s.8.

ve masraflı olduğu gerekçesiyle, bu küçük tonajlı gemileri sınıflama hususunda isteksiz davranmıştır⁹³. Bu nedenle mevcut gemi filosunun asıl ihtiyaç duyduğu alanda boşluk bulunmaktaydı. Söz konusu boşluğun doldurulması amacıyla yapılan çalışmalar sonucunda, ulusal gemi sınıflama kuruluşumuz olan Türk Loydu, 1962 yılında kurulmuştur. TL'nin kurulması uluslararası gemi sınıflama kuruluşlarının Türk denizcilik sektörüne olan ilgisini azaltmamıştır. Aksine, Türkiye'de faaliyet gösteren uluslararası gemi sınıflama kuruluşlarının sayısı zaman içinde artmıştır. Günümüzde sayıları yediye bulan bu kuruluşlar, Türkiye'de kurdukları şirketler vasıtasıyla faaliyetlerini yürütmektedir⁹⁴.

2. Türk Loydu

Türkiye'de faaliyet gösteren ilk gemi sınıflama kuruluşlarının küçük gemileri sınıflamada isteksiz davranması nedeniyle oluşan boşluk, Gemi Mühendisleri Odası⁹⁵ (GMO) tarafından yürütülen çalışmalarla doldurulmaya çalışılmıştır. Bu amaçla GMO, boyu 30 metreden küçük ahşap ve çelik gemiler için inşa kuralları hazırlamış ve yayınlamıştır. GMO, yaptığı başarılı çalışmaların da etkisiyle, büyük gemileri sınıflama dâhil denizcilik sektörünün ihtiyaçlarını tamamen karşılamaya imkân verecek bir yapılanmayı oluşturma arayışı içine girmiştir⁹⁶. Bu amaçla Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği ile koordineli çalışılarak, söz konusu

⁹³ KALPSÜZ, s.154 vd.; KALPSÜZ, (TL), s.3. Ayrıca bakınız, **Türk Loydu Tesisi Hakkında Bilgiler**, yy, ty, s.11 vd.

⁹⁴ IACS üyesi gemi sınıflama kuruluşlarından; LR, BV, ABS, DNV, RINA, GL ve ClassNK kurdukları şirketler vasıtasıyla faaliyette bulunurken, RS bir Rus sörveyör tarafından temsil edilmekte, CCS ve KR'nin ise Türkiye'de temsilciliği bulunmamaktadır. Söz konusu şirketler İstanbul merkezlidir. Ancak deniz ticaretinin yoğun olduğu İzmir, Mersin gibi yerlerde şube veya temsilcilikleri de bulunmaktadır. Ayrıca bakınız, Yetkilendirme Yönetmeliği m.21.

⁹⁵ GMO, 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu m.13 hükmüne istinaden 11 Aralık 1954 tarihinde kurulmuştur.

⁹⁶ TL'nin kurulmasına etki eden sebepler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **Türk Loydu Tesisi Hakkında Bilgiler**, s.12 vd.; KALPSÜZ, 154 vd.; PARLAR, s.6.

yapılanmanın hukuki temelini oluşturan tüzük ve iç hizmet yönetmeliği taslakları hazırlanmıştır⁹⁷. Hazırlıkların tamamlanmasından sonra, GMO genel kurulu, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği yönetim kurulunun da olumlu görüşünü alarak, tüzüğünün m.6/f.(e) hükmünde yer alan “...*klas müessesesi kurmak...*” yetkisini kullanma kararı almıştır⁹⁸. 27–28 Şubat 1962 tarihlerinde, ilgili kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla toplanan ilk genel kurulda, hazırlanan taslaklar kabul edilmiş ve Türk Loydu kurulmuştur. TL, 1966 yılına kadar, GMO’ya bağlı olarak faaliyet göstermiştir⁹⁹. Gelirlerinin muhafazası ve amaçlarının gerçekleştirilmesine tahsis edilebilmesi ile faaliyetlerinde tarafsızlık ve bağımsızlığın sağlanabilmesi amaçlarıyla, 18 Temmuz 1966 tarihinde vakıf haline getirilmiştir^{100, 101}. Günümüzde TL’nin ticari faaliyetleri, vakfa bağlı Türk Loydu İktisadi İşletmesi tarafından yürütülmektedir.

TL’nin ilk işi, GMO tarafından yayınlanan, boyu 30 metreden küçük ahşap ve çelik gemiler için inşa kurallarını güncelleyerek yayınlamak olmuştur¹⁰². Büyük tonajlı gemilerin sınıflanmasında ise, uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarıyla iş birliğine gidilmiştir. Bu nedenle kuruluşunun ilk yıllarında LR’nin kural kitabı uygulanmıştır¹⁰³. 1972

⁹⁷ Bakınız, **Genel**, (Çevrimiçi), <http://www.turkloydu.org/TR/TL/default.asp>, (05 Haziran 2007).

⁹⁸ Bakınız, PARLAR, s.6.

⁹⁹ TL’nin, faaliyetlerinde GMO’ya olan bağlılığı, vakfın kurulmasıyla sona ermiştir. Ancak vakfın genel kurul ve yönetim kurulunda en fazla temsilciye sahip kuruluş olması nedeniyle, GMO’nun vakıf üzerinde etkisi devam etmektedir. İlgili kuruluşların vakfın genel kurul ve yönetim kurulunda temsil nispetleri için bakınız, **Türk Loydu Tesisi**, yy, ty, s.6 vd.; **Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi**, İstanbul, 2000, s.6 vd. Ayrıca bakınız, KALPSÜZ, (TL), s.8.

¹⁰⁰ KALPSÜZ, s.155.

¹⁰¹ Türk Loydu Vakfının kuruluş aşamaları ve ilk vakıf senedi için bakınız, **Türk Loydu Tesisi**, s.1 vd. Vakıf senedinde, ihtiyaçlar doğrultusunda, bazı değişiklikler de yapılmıştır. Vakıf senedinde yapılan son değişiklikler için bakınız, **Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi**, s.1 vd.

¹⁰² Bakınız, KALPSÜZ, (TL), s.8; SINGH / COLINVAUX, s.184.

¹⁰³ **Türk Loydu Tesisi Hakkında Bilgiler**, s.1.

yılında, kural kitabının uygulanması hususunda DNV ile sözleşme yapılmasına kadar, bu kurallar uygulanmaya devam edilmiştir. DNV ile yapılan sözleşmenin ticari boyutu da bulunmaktaydı. Buna göre, DNV'nin Türkiye'deki işlerinde TL'nin sörveyörleri kullanılacak; TL'nin yurtdışındaki işlerinde ise, DNV'nin sörveyörleri kullanılacaktır. Diğer gemi sınıflama kuruluşlarıyla da, ticari alanda iş birliğine yönelik benzer sözleşmeler yapılmıştır. Bu tür sözleşmelerin TL'nin gelişmesi ve tecrübe kazanmasında önemli katkısı olmuştur.

Uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarıyla rekabet etmek yerine iş birliği yapmayı tercih etmesi ve kuruluşunun ilk yıllarından itibaren sigortacılık, denizcilik ve sanayi sektörlerinin destek vermesi¹⁰⁴, TL'nin kısa bir süre içinde gelişmesini sağlamıştır. Buna paralel olarak TL'nin iş hacminde de artış olmuştur. Türkiye ve bazı yabancı devletlerin gemileri bayrak devleti adına denetleme, inceleme, muayene etme ve ilgili belgeleri düzenlenme yetkisi tanınması da iş hacminin artışında önemli katkı sağlamıştır¹⁰⁵. Ayrıca denizcilik sektörü dışındaki alanlarda belgeleme faaliyetlerinde bulunulmasının da bu husustaki katkısı önemlidir¹⁰⁶. Faaliyetlerinin çeşitlenmesi TL'nin buna uygun şekilde yeniden yapılanmasını gerektirmiştir. Bu amaçla deniz endüstrisi, kara endüstrisi ve belgeleme bölümleri ihdas edilmiştir. Ayrıca plan kontrol ve araştırma bölümü ihdas edilmiştir¹⁰⁷. TL'nin kendi kural kitaplarını hazırlayacak

¹⁰⁴ Bu destekler hakkında bilgi için bakınız, **Türk Loydu Tesisi Hakkında Bilgiler**, s.14 vd.; KALPSÜZ, (TL), s.8.

¹⁰⁵ 2007 yılı itibarıyla, TL'ye bayrak devleti adına faaliyette bulunma yetkisi tanıyan, yedi ülke bulunmaktadır. Bu ülkeler; Türkiye, KKTC, Slovakya, Lübnan, Suriye, Gürcistan ve Libya'dır. **Genel**, (Çevrimiçi), <http://www.turkloydu.org/TR/TL/default.asp>, (05 Haziran 2007). Ayrıca bakınız, **Türk Loydu Çalışma Raporu 2005**, yy, ty, s.11 .

¹⁰⁶ TL'nin ticari faaliyetleri hakkında bilgi için bakınız, **Türk Loydu Çalışma Raporu 2005**, s.6 vd.; **Genel**, (Çevrimiçi), <http://www.turkloydu.org/TR/TL/default.asp>, (05 Haziran 2007).

¹⁰⁷ TL'nin bünyesinde yer alan bölümlerin faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **Türk Loydu Çalışma Raporu 2005**, s.10 vd.

yetkinliğe erişmesinde, bu bölümün yaptığı çalışmalar önemli katkı sağlamıştır.

C. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Tanımı ve Özellikleri

1. Tanım

Düzenleyici hukuk kaynakları ve öğretide, gemi sınıflama kuruluşlarının tanımı üzerinde fazla durulmamıştır. Düzenleyici hukuk kaynaklarındaki tanımların düzenlemenin amacına göre yapılması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşları genellikle eksik veya dolaylı bir şekilde tanımlanmaktadır¹⁰⁸. Öğretide yapılan sınırlı sayıdaki tanımlar ise, aşağıdaki gibidir:

“Gemi sınıflama kuruluşları, gemi ve kıyı ötesi yapılar gibi, deniz yapılarının tasarlanması, inşası ve incelenmesiyle ilgili teknik standartları geliştiren ve uygulayan kuruluşlardır”¹⁰⁹.

“Gemi sınıflama kuruluşları, gemileri denize elverişlilik ile genel veya ayrıntılı durumları yönünden denetleyen, inceleyen ve bu hususları rapor eden kuruluşlardır”¹¹⁰.

¹⁰⁸ Bakınız, Yetkilendirme Yönetmeliği m.4. Ayrıca bakınız, Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on Common Rules And Standarts For Ship Inspection And Survey Organizations And For The Relevant Activities of Maritime Administrations (OJ L 319, 12/12/1994, p. 20-27) Art.2.

¹⁰⁹ **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Ayrıca bakınız, **Classification Societies – What They Do And Do Not Do**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/_pdf/class.pdf, (07 Ekim 2005).

¹¹⁰ William TETLEY, **Glossary Of Maritime Law**, (Çevrimiçi), <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime>, (21 Temmuz 2006).

“Gemilerin inşa aşaması ve sonrasında, tekne ve makinelerinin denetimini yapma, bu konularda tavsiyede bulunma ve gemilerin işletilme tarzına uygun denize elverişlilik belgelerinin düzenlenmesi işini üstlenen kuruluşlara, gemi sınıflama kuruluşları denir”¹¹¹.

“Gemilerin kalitesi ve güvenilirliği hususunda standartlar belirleyen ve gemilerin kendi kural ve düzenlemelerine, ulusal hukuk ve uluslararası sözleşmelere uygunluğunu tespit etmek için inceleme faaliyetinde bulunan kuruluşlara, gemi sınıflama kuruluşları denir”¹¹².

Gemi sınıflama kuruluşlarının tanımının doğru şekilde yapılabilmesi için, bu kuruluşların faaliyetlerinin de tanımda yer alması gerekir. Bu nedenle yukarıda verilen tanımların tamamı, gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri eksik ifade edildiği için, yeterli değildir. Kanaatimizce, tek başlarına doğru sayılamayacak bu tanımlardan yararlanılarak uygun ve yeterli bir tanım yapılabilir. Buna göre, gemi sınıflama kuruluşlarının tanımının: “Gemi ve diğer deniz yapılarının tasarlanması, inşa aşaması ve sonrasında tekne, makine ve donanım güvenliği için uyulması gerekli teknik kuralların belirlenmesi; söz konusu yapıların, bu kurallar ile devlet tarafından tanınan yetki çerçevesinde uluslararası sözleşmeler ve iç hukuktaki emredici düzenlemelere uygunluğunu inceleme, denetleme ve belgeleme faaliyetlerinde bulunan kuruluşlar” şeklinde yapılması mümkündür.

¹¹¹ Eric SULLIVAN, The Marine Encyclopedia Dictionary, 78(1980), naklen, O'BRIEN, s.403.

¹¹² Peter D. CLARK, “An American Admiralty Law Viewpoint On The Changing Role Of Classification Societies” **Sea Law**, Vol.1, (Çevrimiçi), <http://www.navlaw.com/articles/class.htm>, (08 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007); Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

2. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Özellikleri

a. Genel Olarak

Gemi sınıflama kuruluşlarının sahip olduğu özellikler öğretide çeşitli şekillerde ifade edilmektedir. Bunların bazılarını; bağımsızlık, tarafsızlık, uzmanlık, özerklik, dürüstlük, güvenilirlik, doğruluk, teknik yeterlilik ve kâr amacı gütmeme şeklinde saymak mümkündür. Faaliyetleri ve bunları icra tarzları ile temsil ettikleri değerler ve yapıları dikkate alındığında, söz konusu kuruluşların bu özellikleri taşıdığı görülür. Bunlar arasında “bağımsızlık, tarafsızlık ve uzmanlık” gemi sınıflama kuruluşlarının belirgin özelliklerini oluşturur. Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşları kendilerini tanıtırken söz konusu özelliklerini sıklıkla vurgulamaktadır. Bu özelliklerin öğretide sayılan diğer özellikleri kapsadığı ya da doğrudan veya dolaylı bir şekilde ilgisi bulunduğu görülür. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşların özelliklerinin; bağımsızlık, tarafsızlık ve uzmanlık özellikleri çerçevesinde incelenmesi amaca uygun olacaktır.

b. Bağımsızlık

Gemi sınıflama kuruluşlarının gerek sınıflama, gerekse belgelemeyle ilgili faaliyetleri deniz ve gemi güvenliğini yakından ilgilendirir. Dolayısıyla söz konusu kuruluşların faaliyetlerinde kamu yararı bulunur. Ayrıca deniz ticaretiyle ilgili faaliyette bulunan her şahıs, bu kuruluşların faaliyetlerinden doğrudan veya dolaylı bir şekilde yararlanır. Bu şahısların gemilerin üzerindeki karşıt menfaatlerin bağdaştırılması; ancak, gemilerin kural kitaplarına veya emredici hukuk düzenlemelerine uygun bir şekilde incelenmesi ve denetlenmesiyle mümkün olur. Bu durum söz konusu kuruluşların, devlet dâhil, gemi üzerinde menfaat sahibi hiçbir şahsa bağımlı olmamasını gerektirir. Aksi halde gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinden beklenen kamu veya özel yararın gerçekleştirilmesinin

mümkün olamayacağı gibi, böyle bir ihtimalde söz konusu kuruluşların faaliyetlerini yürütmede zorlanacağı da açıktır¹¹³.

Gemi sınıflama kuruluşlarının bağımsızlığı, ekonomik ve idari yönden bağımsız olmalarını gerektirir.

Gemi sınıflama kuruluşlarının genellikle özel hukuk tüzel kişisi niteliğinde olmaları ve güçlü ekonomik yapıları¹¹⁴, devlet gibi üçüncü şahısların ekonomik müdahalede bulunma olanağını ortadan kaldırmaktadır. Bu durum söz konusu kuruluşların ekonomik yönden bağımsızlığını sağlamaktadır.

İdari yönden bağımsızlık, gemi sınıflama kuruluşlarının yönetim ve diğer faaliyetlerine üçüncü şahıslar tarafından müdahalede bulunulmamasını ifade eder. Söz konusu kuruluşların faaliyete geçtiği ilk dönemlerden

¹¹³ Bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.169. Gemi sınıflama kuruluşlarının belirli bir otoriteye bağlı olmaması ve bağımsızlığının sınırlandırılmamasının, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında bazı zaafıların ortaya çıkmasına sebep olduğu hususunda bakınız, Aleka MANDARAKA-SHEPPARD, **Modern Admiralty Law (with Risk Management Aspects)**, London, Sydney, 2002, s.289.

¹¹⁴ Deniz ticaretinin gelişmesiyle birlikte, söz konusu kuruluşların faaliyet gelirleri artmış dolayısıyla ekonomik yapıları da güçlenmiştir. Öğretide bu kuruluşların özellikleri arasında kâr amacı gütmeme de sayılmaktadır. Bakınız, Colleen E. FEEHAN, “Liability Of Classification Societies From The British Perspective: The Nicholas H”, **Tul.Mar.L.J.**, Vol.22, s.163-190, 1997, s.163; PARLAR, s.6; Peter D. CLARK, “Ship Gear Maker’s Protection Covers Classification Societies”, **Sea Law**, Vol.I, (Çevrimiçi), http://www.navlaw.com/articles/v1/90_11_23.htm, (13 Haziran 2005); Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.6; William TETLEY, **Glossary Of Maritime Law**, (Çevrimiçi), http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime/#letter_c, (21 Temmuz 2006). Ancak bu özelliklerine rağmen, yüksek gelirlerinin olması söz konusu özelliğin doğruluğu hususunda tereddüt yaratmaktadır. STARER, s.53. Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinde kamu yararı bulunması nedeniyle, bazı ülkelerde kâr amacı gütmeyen kuruluş (veya kamu yararına çalışan kuruluş – *non profit organization*) statüsü verilmek suretiyle, bazı mali avantajlardan yararlanması sağlanmıştır. Bu durum, söz konusu kuruluşların ekonomik yapılarının güçlenmesini sağlamıştır. Ancak söz konusu özelliklerine rağmen ekonomik menfaatlerini gözetmekten de geri kalmamışlardır. Bu kuruluşların ekonomik menfaatlerini ön plana çıkarmalarının deniz ve gemi güvenliği sistemini zaafa uğratacağı belirtilmektedir. Hannu HONKA, “The Classification System And Its Problems With Special Reference To The Liability Of Classification Societies”, **Tul.Mar.L.J.**, Vol.19, s.1-36, 1994, s.6; RINGBOM, s.268 vd.; ULRİK, s.40.

itibaren, sınıflamayla ilgili kural kitaplarını dışarıdan müdahale olmadan kendileri hazırlamaktadır¹¹⁵. Bu kuruluşların genellikle özel hukuk tüzel kişisi niteliğinde olmasından dolayı iç yönetimle ilgili düzenlemelerde de tam bağımsızlıkları bulunmaktadır. Ayrıca bayrak devletleri tarafından belgeleme faaliyetlerinde yetkilendirildikleri için yarı resmi kuruluş olarak nitelendirilmelerine rağmen¹¹⁶, devletlerin bu kuruluşlara müdahalesi de söz konusu değildir¹¹⁷. Yapılacak müdahalenin gemi sınıflama kuruluşlarının güvenilirliklerinin sorgulanmasına sebep olacağı, deniz ve gemi güvenliğini zaafa uğratacağı ve dolayısıyla söz konusu kuruluşların faaliyetlerinden beklenen yararın gerçekleşmesini engelleyeceği endişesiyle devletlerin aksi yönde davranması da beklenemez. Yönetim ve faaliyetlerini düzenlemede, devlet dâhil, üçüncü kişilerin müdahalesinin söz konusu olmaması, bu kuruluşların idari yönden bağımsız olduklarını gösterir. Gemi sınıflama kuruluşlarının idari yönden bağımsızlığının sağlanmasında çalışanlarının bağımsızlığı da önem arz eder. IACS, üye kuruluşların uymak zorunda olduğu Kalite Yönetim Sistemi Şartları (*Quality Management System Requirements – QMSR*) vasıtasıyla, çalışanların bağımsızlığını sağlama amacına yönelik bazı düzenlemeleri yürürlüğe koymuştur¹¹⁸. Örneğin; gemi sınıflama kuruluşları, çalışmalarının sonuçlarını ve kararlarını

¹¹⁵ Bakınız, BOISSON, s.1; ÖZÇAYIR, s.353. Ayrıca bakınız, WISWALL, (Report), s.328; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005); **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.1, B101. IMO’nun yaptığı düzenlemelerin kural kitaplarını dolaylı bir şekilde etkilediği hususunda bakınız, Nikos E. MIKELIS, “A Case For The Establishment Of An Industry Technical Committee To IACS”, **5th International Seminar Substandard Shipping – Solution Through Partnership Russian Maritime Register of Shipping**, 2-3 October 2002, St. Petersburg, (Çevrimiçi), <http://www.intertanko.com/pubupload/Mikelis%20pres%20St%20Petersburg.pdf>, (24 Temmuz 2006).

¹¹⁶ Bakınız, OKAY, s.115; KALPSÜZ, s.160; KALPSÜZ, (TL), s.8; KENDER / ÇETİNGİL, s.39; ANTAPASSIS, s.69.

¹¹⁷ Karşılaştırınız, SINGH / COLINVAUX, s.164.

¹¹⁸ Bu amaca yönelik düzenlemeler gemi sınıflama kuruluşlarının kural kitaplarında da yer almaktadır. Bakınız, **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, 2005, Pt.1, Ch. 1, Sec.8, 804; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, 2004, Ch.2, 2.3.

etkileyebilecek ticari, ekonomik veya benzeri baskılardan çalışanlarının etkilenmemesini sağlamakla yükümlüdür (QMSR Sec.4.3.2.a). Ayrıca, ekonomik ve ticari alanda doğrudan çalışanları ilgilendiren bazı düzenlemeler de yapılarak, kararlarının ve dolayısıyla bağımsızlıklarının etkilenmemesi sağlanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla çalışanların, faaliyetlerinde bağımsızlıklarını etkileyebilecek işler yapmaları (QMSR Sec.4.3.3.c) veya faaliyetleri karşılığı mükâfat almaları (QMSR Sec.4.3.2.c) yasaklanmıştır.

c. Tarafsızlık

Gemi sınıflama kuruluşlarının tarafsızlığı, faaliyetlerinin kendileri ve müşterileri dâhil, gemi üzerinde menfaati bulunan hiçbir kimsenin menfaatini gözetmeden bilim ve tekniğin gereklerine uygun olarak yürütülmesini ifade eder. Tarafsızlık özelliğinin söz konusu kuruluşların kuruluş ve gelişiminde önemli rolü bulunmaktadır. İlk gemi sınıflama kuruluşlarının kurulma amacı, deniz sigortacılarının gemiler hakkında güvenilir bilgi ihtiyacını karşılamaktır. Bu dönemde, konularında uzman ve tarafsız üçüncü kişiler tarafından sağlanan bilgilerin güvenilir bilgi olarak nitelendirilmesi sebebiyle, söz konusu kuruluşların faaliyetlerini tarafsızlık esasına göre yürütmeleri gerekmiştir. Bu özellikleri, gemi sınıflama kuruluşlarının itibarının artmasına, faaliyetlerine güvenilmesine ve düzenledikleri belgelere önem atfedilmesine neden olmuş¹¹⁹; dolayısıyla gelişimlerinde önemli katkı sağlamıştır. Bu nedenle tarafsızlık özelliğinin gemi sınıflama kuruluşları için hayati önemi vardır. Tarafsızlıklarından şüphe duyulması halinde ise, büyük sıkıntılar yaşamaları kaçınılmazdır. Nitekim 1980’li yılların sonlarından 1990’lı yılların ortasına kadar, tarafsızlıklarından şüphe duyulması nedeniyle, güvenilirlikleri sorgulanarak eleştiri konusu yapılmış, bu dönemde

¹¹⁹ Dolayısıyla söz konusu kuruluşlar hakkında sıkça kullanılan dürüstlük ve güvenilirlik özelliklerinin dayanağı tarafsızlık özelliğidir.

söz konusu kuruluşların itibar kaybettiği ve büyük sıkıntı yaşadığı gözlemlenmiştir¹²⁰. Tarafsızlığın gemi sınıflama kuruluşları için büyük önem arz etmesi, IACS ve söz konusu kuruluşları, yönetim ve faaliyetlerin icrası konularında tarafsızlığı temin etmeye yönelik çeşitli tedbir ve düzenlemeleri yürürlüğe koyma hususunda yönlendirmiştir.

Gemi sınıflama kuruluşlarının yönetim bakımından tarafsız olmasının önemi faaliyete geçtikleri ilk dönemlerden itibaren fark edilmiştir. Bu nedenle söz konusu kuruluşların bazı menfaat gruplarının etkisi altına girmesini önlemek ve dolayısıyla tarafsızlığını korumak amacıyla, zaman içinde, denizcililik sektörüyle ilgili bütün alt sektörlerin temsil edilmesine imkân verecek bir yapılanmaya gidilmiştir¹²¹. Böylece oluşturulan kontrol ve denge (*checks and balances*) sistemi, bu kuruluşların yönetiminin tarafsızlığını sağlamada önemli rol oynamaktadır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının tarafsızlığına en fazla faaliyetlerinin icrası sırasında ihtiyaç duyulur. Faaliyetlerinin icrasında tarafsızlıklarını kaybetmelerinin sonuçları çok ağır olabilir. Böyle bir durumun, ilgili kişileri büyük zararlara uğratma ihtimalinin yanında çevre felaketlerine de yol açabileceği düşünüldüğünde, tarafsızlığın kamusal menfaatlerle de ilgisinin bulunduğu anlaşılır. Bu nedenle söz konusu kuruluşlar ve çalışanlarının, faaliyetlerini icra ederken tarafsızlıklarının etkilenmesini önleme amacıyla yönelik bazı düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre gemi sınıflama kuruluşlarının, faaliyetlerini müşterileri arasında ayırım yapmadan ve tarafsız bir şekilde yürütmesi zorunludur (QMSR Sec.4.3.3.d). Söz konusu kuruluşların gemi tasarımı, inşası, tamiri, bakımı, kiralanması, işletilmesi ve

¹²⁰ Bakınız, OECD, s.36; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005); Robert D. SOMERVILLE, **Are We Too Reliant On Classification Societies?**, (Çevrimiçi), http://www.marinetalk.com/articles_HTML, (13 Haziran 2005).

¹²¹ Örneğin TL'nin genel kurul ve yönetim kurulunda bu tarz bir yapılanma mevcuttur. Bakınız, **Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi**, s.6 vd. Ayrıca bakınız, HUTCHISON, s.32; PARLAR, s.6.

sigortalanması gibi konularda ticari menfaatleri bulunamaz¹²². Ayrıca bu kuruluşlar ve çalışanlarının, yaptıkları faaliyetlerle ilgili gemi parçalarını tasarlama, üretme, satma ile dağıtım, tamir ve bakımını yapmaları da yasaklanmıştır (QMSR Sec.4.3.3.b ve c).

d. Uzmanlık

Gemilerin yapısı, yapım tekniklerinin gelişimine paralel olarak, gittikçe karmaşıklaşmıştır. Bu karmaşık yapının güvenlik yönünden incelenmesi ve denetimi gemiler hakkında özel teknik uzmanlık gerektirir¹²³. Gemi yapım tekniklerinde yaşanan gelişmelerin her aşamasında yer almaları nedeniyle edindikleri tecrübe ve bilgi birikimi gemi sınıflama kuruluşlarına bu konularda uzmanlık sağlamıştır. Uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarının her birinin gemilere uyguladığı sürveylerin yıllık ortalaması on binlerle ifade edilmektedir. Başka hiçbir kurum, kuruluş veya organizasyon, gemilerle bu derecede yakın temas halinde değildir. Dolayısıyla söz konusu kuruluşların deniz ve gemi güvenliği ilgili konularında en üst düzeyde uzmanlık sahibi olduğu kabul edilmektedir¹²⁴. Deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasında, IACS vasıtasıyla gemi sınıflama kuruluşlarına danışılması ve uluslararası sözleşmeler ile bu konularda yapılan ulusal düzenlemelerin uygulanmasında bayrak devletleri tarafından yetkilendirilmeleri de, bu hususu doğrular niteliktedir.

¹²² **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **Classification Societies – What They Do And Do Not Do**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/_pdf/class.pdf, (07 Ekim 2005).

¹²³ SINGH / COLINVAUX, s.169. Gemilerin yapısının gittikçe karmaşıklaşmasının yanında, teknik bilgiler ihtiva eden, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelerdeki artış, bu konulardaki uzman ihtiyacını arttırmaktadır. Ayrıca bakınız, STARER, s.55.

¹²⁴ Bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.6; PAYER, s.294; MILLER, s.79.

Gemi sınıflama kuruluşlarının gerek ticari, gerekse araştırma ve geliştirmeye ilgili faaliyetlerinin teknik uzmanlık gerektirmesi nedeniyle, çalışanlarının da buna uygun vasıfları haiz olması şarttır. Bu nedenle konularında uzmanlık sahibi teknik elemanlar söz konusu kuruluş çalışanlarının ağırlıklı kısmını oluşturur¹²⁵.

Gemi sınıflama kuruluşlarının gemiler hakkında verdikleri kararlar, sörveyörler vasıtasıyla yapılan denetim ve inceleme sonuçlarına dayandırılır¹²⁶. Bu nedenle gemilerin sörveye tâbi tutulması, hem sınıflama, hem de belgeleme faaliyetlerinin temelini oluşturur. Gemi sörveyinin teknik bir iş olması ve söz konusu kuruluşların ticari faaliyetleri için arz ettiği önem nedeniyle, bu işi yapan sörveyörlerin gemi inşası ve yapısı hakkında uzmanlık derecesinde teknik ve mühendislik bilgisine sahip olmaları gerekir. Dolayısıyla faaliyete geçtikleri ilk dönemlerde, bu konularda bilgi sahibi kaptanlar sörveyör olarak kullanılırken; gemi yapım tekniklerinin gelişmesiyle birlikte, gemi mühendis ve teknisyenleri kullanılmaya başlanmıştır¹²⁷.

Gemi sınıflama kuruluşları, deniz ve gemi güvenliğini arttırmak amacıyla, araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunma görevini üstlenmiştir¹²⁸. Yapılan sörveylerden elde edilen bilgiler, çok sayıda teknik

¹²⁵ Bakınız, HUTCHISON, s.30; BREITZKE, s.61; **DNV Annual Report 2004**, s.3.

¹²⁶ Bu husus, IACS Code of Ethics 1998 (Rev. 11. 2006) Art. 2.4 hükmünde de açıkça belirtilmiştir. Buna göre gemi sınıflama kuruluşlarının, sörvey veya gerekli incelemeler yapmadan, herhangi bir belge düzenlemesi söz konusu değildir.

¹²⁷ BOISSON, (Safety), s.370. Ayrıca bakınız, SINGH / COLINVAUX, s.169; MILLER, s.77 vd.

¹²⁸ MILLER, s.78; HUTCHISON, s.29. Gemi sınıflama kuruluşlarının bir birleriyle rekabetinde, sundukları teknik hizmetler temel alınmalıdır (IACS Code of Ethics 1998 (Rev. 11. 2006) Art. 3.1). Ayrıca bakınız, IACS And IMO The Essential Relationship, **IACS Briefing**, N.4, February 1997, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief4.pdf>, (08 Mart 2006). Dolayısıyla söz konusu görevi üstlenmelerinde; bu hususlarla ilgilenen başka kurum, kuruluş veya organizasyonun (IMO hariç) bulunmaması gibi, tarihsel ve güncel sebeplerin yanında ticari gereklilik de bulunmaktadır. Araştırma ve geliştirmenin arz ettiği önem nedeniyle, söz konusu kuruluşlar gelirlerinin büyük kısmını

elemanın çalıştığı araştırma ve geliştirme faaliyetleri için kurulan, merkezi ve bölgesel (veya ulusal) teknik komitelerin¹²⁹ çalışmalarında değerlendirilir¹³⁰. Deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili güncel sorunlara bulunan çözümler, kural kitaplarına yansıtılır¹³¹. Dolayısıyla bu kuruluşlar söz konusu hususlarda en güncel bilgilere sahiptir. Gemi sınıflama kuruluşlarının güncel bilgilerle donanmış olması uzmanlıklarını daha da pekiştirmektedir.

D. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Hukuki Yapısı

Gemi sınıflama kuruluşlarının yapısı, hukuki açıdan özgünlük arz etmez. Söz konusu kuruluşlar, kuruldukları ülkenin hukuk sisteminin izin verdiği tüzel kişilik formlarından birine uygun şekilde örgütlenmektedir. Faaliyetlerini de, bu tüzel kişilik formunun gerektirdiği zorunlu ve ihtiyari organlar vasıtasıyla yürütürler. Merkez örgütlerinin yanında, özellikle uluslararası alanda faaliyet gösteren IACS üyesi gemi sınıflama kuruluşlarının çoğunluğu, müşterilerinin ihtiyaç ve taleplerini daha etkili bir şekilde karşılayabilmek amacıyla, iş hacminin gerektirdiği pek çok ülkede şirket veya temsilcilik kurmaktadır. Bu şirket ve temsilcilikler de, kuruldukları ülkenin hukuk sistemine uygun şekilde örgütlenerek faaliyet

bu faaliyetlere ayırmaktadır. Bakınız, BREITZKE, s.60 vd.; PARLAR, s.6; **Lloyd's Register Of Shipping Annual Report For The Year 1961**, London, 1961, s.11.

¹²⁹ Bakınız, **Lloyd's Register Of Shipping Annual Report For The Year 1961**, s.81 vd.; **DNV Annual Report 2004**, s.46 vd.; **American Bureau Of Shipping - One Hundredth Anniversary 1862-1962**, s.49; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, s.45.

¹³⁰ SINGH / COLINVAUX, s.169; MILLER, s.78. Ayrıca bakınız, HUTCHISON, s.31; BASEDOW / WURMNEST, s.6.

¹³¹ Deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili çalışma ve düzenlemelerde IMO'nun önemli etkisi bulunmaktadır. Ancak bunların yürürlüğe girmesi uzun sürmektedir. Dolayısıyla IMO'nun yaptığı düzenlemeler, gemi sınıflama kuruluşlarının kural kitaplarında yer alan düzenlemeler kadar güncel olamamaktadır. Bu konuda ayrıca bakınız, HUTCHISON, s.31; Nikos E. MIKELIS, "A Case For The Establishment Of An Industry Technical Committee To IACS", **5th International Seminar Substandard Shipping – Solution Through Partnership Russian Maritime Register of Shipping**, 2-3 October 2002, St. Petersburg, (Çevrimiçi), <http://www.intertanko.com/pubupload/Mikelis%20pres%20St%20Petersburg.pdf>, (24 Temmuz 2006).

gösterirler. Gemi sınıflama kuruluşları genellikle, genel kurul, yönetim kurulu ve çeşitli ihtisas komitelerinden oluşan bir yapılanmaya sahiptir. İş bölümü esasına göre oluşturulan bu ihtisas komitelerinden, teknik komite ve sınıflama komitesi önem arz etmektedir.

Genel kurul (*council, general council, general commite*), gemi sınıflama kuruluşlarının üst karar organıdır. Yönetim ve denetim kurullarını seçme ve azletme yetkileri vardır. Kural olarak, yönetim kurulunun yetkilerini aşan önemli temel meselelerde karar verme yetkisini haizdir. Genel kurul, denizcililik sektörüyle ilgili alt sektörlerin temsilcilerinden oluşur¹³². Yılda bir kez toplanması nedeniyle, genel kurul devamlı çalışan bir organ değildir. Ancak acil konularda olağanüstü toplantı yapma yetkisi de bulunmaktadır.

Yönetim kurulu (*board of directors, board of managers, commite of managers*), gemi sınıflama kuruluşlarının olağan işleri görme ve temsil yetkisini haiz icra organıdır. İhtisas komitelerini seçme ve bunları denetleme yetkisini haizdir. Yönetim kurulunda da denizcililik sektörüyle ilgili alt sektörlerin temsilcileri bulunur¹³³. Yönetim kurulunun görev süresi iki veya üç yıldır¹³⁴. Üyelerin tekrar seçilmeleri mümkündür.

¹³² Bakınız, KALPSÜZ, s.156; PARLAR, s.6; **Lloyd's Register Of Shipping Annual Report For The Year 1961**, s.81; **DNV Annual Report 2004**, s.46; **American Bureau Of Shipping - One Hunderedth Anniversary 1862-1962**, s.25; **Türk Loydu Tesisi**, s.6; **Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi**, 6 vd.

¹³³ Bakınız, HUTCHISON, s.32; ULRIK, s.40; **Lloyd's Register Of Shipping Annual Report For The Year 1961**, s.81 vd.; **DNV Annual Report 2004**, s.46; **Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi**, 10.

¹³⁴ Yönetim kurullarının görev süresi konusunda genel kural bulunmamaktadır. Bu nedenle söz konusu süre hususunda farklı uygulamalar olabilmektedir. Örneğin; TL'de yönetim kurulunun görev süresi iki yıl, ABS'de ise üç yıldır. Bakınız, **Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi**, 10; **American Bureau Of Shipping - One Hunderedth Anniversary 1862-1962**, s.25. ABS yönetim kurulunun 1/3 oranında üyesi, her yıl dönüşümlü olarak değiştirilmektedir.

Teknik komite (*technical commite*), gemi sınıflama kuruluşlarının bünyesinde çalışan en faal komitedir. Komite, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili araştırma ve geliştirme faaliyetlerini yürütür¹³⁵. Yapılan sörveylerden elde edilen bilgiler bu çalışmalarda önemli yarar sağlamaktadır. Ayrıca ihtiyaca göre kurulan bölgesel (veya ulusal) teknik komitelerin de yararlı çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmaların kural kitaplarının şekillenmesinde önemli katkısı vardır¹³⁶. Dolayısıyla teknik komitenin çalışmaları, söz konusu kuruluşların ticari faaliyetleri için büyük önem arz eder. Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşlarının gelirlerinin büyük bir kısmı teknik komitenin yaptığı çalışmalara tahsis edilir¹³⁷.

Sınıflama komitesi (*classification commite*), sörvey raporları ve gemiyle ilgili diğer bilgileri dikkate almak suretiyle, gemilerin sınıfa kabul edilmesi, sınıfının yenilenmesi, sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması hakkında karar verme yetkisini haizdir¹³⁸. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşlarının ticari faaliyetlerinde önemli rolü vardır. Bu nedenle söz konusu komitede, denizcilik sektörüyle ilgili alt sektörlerin temsilcileri de yer alır.

¹³⁵ Komite; gemi mühendisleri, makine mühendisleri, çelik üreticileri, makine üreticileri gibi denizcilik sektörüyle yakından ilgili çok sayıda teknik elemanlardan oluşmaktadır. MILLER, s.78. Ayrıca bakınız, **American Bureau Of Shipping - One Hunderedth Anniversary 1862-1962**, s.48.

¹³⁶ MILLER, s.78; HUTCHISON, s.31; SINGH / COLINVAUX, s.169. Ayrıca bakınız, **American Bureau Of Shipping - One Hunderedth Anniversary 1862-1962**, s.49; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, s.148.

¹³⁷ Bakınız, BREITZKE, s.60 vd.; PARLAR, s.6; **Lloyd's Register Of Shipping Annual Report For The Year 1961**, s.11.

¹³⁸ Sınıflama komitesi hakkında bilgi için bakınız, HUTCHISON, s.32; **American Bureau Of Shipping - One Hunderedth Anniversary 1862-1962**, s.26.

E. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Denizcilik Sektöründeki Yeri ve Önemi

1. Genel Olarak

Gemi sınıflama kuruluşlarının sınıflama ve belgelemeyle ilgili faaliyetlerinden, denizcilik sektörü ve ilgili diğer sektörler doğrudan veya dolaylı bir şekilde yararlanır. Örneğin, geminin inşası, satılması, kiralınması, sigortalanması veya gemi karşılık gösterilerek alınacak kredilerde, bu faaliyetler gereği yapılan inceleme ve denetlemeler sonucu düzenlenen belgelere, geminin fiziki durumu ve güvenliğiyle ilgili bilgiler içermeleri nedeniyle, büyük önem verilmekte ve dikkate alınmaktadır. Uygulamada bu duruma uygun olarak gemi sınıflama kuruluşlarının amacı, denizcilik ve ilgili sektörlerde gemiyle ilgili özel hukuk ilişkilerinin kurulması ve yürütülmesinde katkı sağlama şeklinde algılanmaktadır. Son zamanlarda kamusal boyutu bulunan faaliyetlerin bu kuruluşların faaliyetlerinin ağırlıklı kısmını oluşturmalarına, bazı dönemlerde ise güvenilirliklerinin sorgulanması ve eleştiri konusu yapılmasına rağmen, söz konusu kuruluşların faaliyetleri denizcilik ve ilgili diğer sektör üyelerinin gemiyle ilgili hukuki ilişkilerinin şekillenmesinde önemini korumaktadır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının denizcilik sektöründeki yeri ve öneminin, bu sektör ve ilgili diğer sektör üyelerinin söz konusu kuruluşlarla ilişkilerinin incelenmesi suretiyle belirlenmesinin isabetli olacağını düşünmekteyiz. Gemi sınıflama kuruluşlarının, çeşitli alanlarda faaliyet gösteren çok sayıda gerçek ve tüzel kişiyle hukuki ilişkisi vardır. Bu kişilerle olan hukuki ilişkilerin tamamının incelenmesi çalışmamızın kapsam ve amacı dışında kalmaktadır. Dolayısıyla bunlar arasında önem arz eden bazı hukuki ilişkiler incelenmiştir. Gemi sınıflama kuruluşlarının belgeleme faaliyetleri kapsamında bayrak devletleriyle olan ilişkileri ise, sonraki konularda etraflı

bir şekilde inceleneceği için, tekrardan kaçınmak amacıyla bu başlık altında incelenmemiştir¹³⁹.

2. Donatanlar

Gemilerin işletilebilmesi için, uluslararası sözleşmeler ve ulusal düzenlemelerde belirtilen belgelerin gemide bulunması gerekir. Aksi halde geminin limanlara giriş ve çıkış yapması, dolayısıyla geminin fiilen işletilmesi mümkün değildir. Bu zorunlu belgelerin yanında, kredi bulmasını kolaylaştırma veya gemisini daha iyi şartlarla sigortalatabilme gibi, donatana ticari avantajlar sağlayan sınıflama belgesinin de alınması gereklidir¹⁴⁰. Belgelerin temin edilmesi donatanların görevidir. Dolayısıyla donatanlar, gemi sınıflama kuruluşlarıyla en fazla hukuki ilişkiye giren ve faaliyetlerinden doğrudan etkilenen şahıslardır. Ancak söz konusu kuruluşlarla donatanların bu derecede yoğun ilişki içinde bulunması, yukarıda da belirtildiği gibi, eleştiri konusu yapılmaktadır¹⁴¹.

Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri, gemi işletmenin yanında, donatanların diğer ticari faaliyetlerinde de etkilidir. Örneğin, sipariş üzerine gemi inşasında, inşaat sırasında yapının denetimini üstlenecek gemi sınıflama kuruluşu donatan tarafından tayin edilir¹⁴². Ayrıca gemi satım

¹³⁹ Bakınız, İkinci bölüm, II.

¹⁴⁰ Sınıflama belgesi gemide bulunması zorunlu belgelerden değildir. Ancak, geminin verimli şekilde işletilebilmesi, bu belgenin sağladığı ticari avantajlardan yararlanılmasıyla mümkün olmaktadır. Bundan dolayı söz konusu belgenin alınması donatanlar açısından önem arz etmektedir. Ayrıca bakınız, GOLREIN, s.232; ÖZÇAYIR, s.350; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

¹⁴¹ Bakınız, Birinci bölüm, I. A. 2.

¹⁴² Tersaneler, gemi inşa planlarının tekrardan onaylanması ve değişik kural kitaplarının uygulanması gibi, zaman kaybına neden olabilecek hususlardan kaçınmak amacıyla; donatanları, devamlı çalıştıkları gemi sınıflama kuruluşlarına yönlendirmektedir. Aksi

sözleşmelerinde, geminin söz konusu kuruluşların kurallarına uygun vasıfları haiz olması ve bu hususun belgelenmesi önem arz eder. Gemi satışıyla ilgili tip sözleşmelere göre, bu hususları teyit etmek amacıyla, gemilerin satıştan önce sörveye tâbi tutulması gereklidir^{143, 144}. Bunun yanında gemi kiralama ile bazı zaman ve yolculuk charteri sözleşmelerinde de geminin sözleşme süresinde sınıfını muhafaza etmesine ilişkin şartlar bulunmaktadır¹⁴⁵.

3. Tersaneler

Gemiler, sipariş üzerine inşalarda donatanın tayin ettiği, satım amacıyla inşalarda ise tersanenin belirlediği gemi sınıflama kuruluşunun kural kitabına uygun olarak inşa edilir. Tersane ile gemi sınıflama kuruluşu arasında gemi inşası sırasında yapılması gereken işlem ve denetlemeler hususunda bir sözleşme akdedilir¹⁴⁶. Sözleşme gereği gemi inşaatı bu kuruluş tarafından belirli zaman aralıklarıyla denetlenir¹⁴⁷. Yapılan denetlemelerin amacı geminin kural kitabına uygun olarak inşa edilmesini sağlamaktır. Bu denetlemeler, gemi inşa planlarının söz konusu kuruluş tarafından

halde tersaneler, sözleşme yapmaktan kaçınabilmektedir. Dolayısıyla donatanların söz konusu kuruluşları seçme konusunda tamamen serbest olduklarını söylemek mümkün değildir. Bu konuda bakınız, Simon CURTIS, **The Law Of Shipbuilding Contracts**, London, New York, Hamburg, 1991, s.20 vd.

¹⁴³ Ayrıntılı bilgi için bakınız, BIMCO SALEFORM 1993, Norwegian Saleform 1993 ve Nipponsale 1993. Ayrıca bakınız, MANDARAKA-SHEPPARD, s.480 vd.; GOLDREIN, s.47 vd.

¹⁴⁴ Gemi sınıflama kuruluşlarına karşı üçüncü kişiler tarafından açılan davaların ağırlıklı kısmını, geminin yeni donatanının söz konusu kuruluşların bu faaliyeti nedeniyle uğradığı zararlar oluşturmaktadır. BASEDOW / WURMNEST, s.59.

¹⁴⁵ Bu konuda bakınız, BIMCO Standard Bareboat Charter (BARECON 2001), BIMCO Standard General Time Charter (GENTIME), New York Produce Exchange Time Charter (NYPE 93). Bu şartı ihtiva eden yolculuk charterleri için bakınız, M. Fehmi ÜLGNER, **Çarter Sözleşmeleri I**, İstanbul, 2000, s.179, dn.39.

¹⁴⁶ Gemi inşasıyla ilgili tip sözleşmelere (The AWES form, The SAJ form) göre; tersanenin, gemi sınıflama kuruluşuyla sözleşme yapma ve ilgili bütün masrafları karşılama borcu bulunmaktadır.

¹⁴⁷ MILLER, s.79 vd.; CURTIS, s.20.

onaylanmasından geminin teslim edilmesine kadar devam eder. Denetlemelerde kurallara aykırılıklar tespit edilirse bunların düzeltilmesi yönünde tersane uyarılır. Gerekli düzeltmelerin yapılmaması halinde gemi hakkında sınıflama belgesi düzenlenmez. Söz konusu aykırılıkların gemide bulunması zorunlu belgeler kapsamında olması halinde ise, ilgili belgeler düzenlenmez. Dolayısıyla bu kuruluşların, geminin amaçlanan ticari kullanım tarzını karşılayacak şekilde, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili emredici düzenlemelere uygun olarak inşa edilmesini sağlama fonksiyonu da vardır¹⁴⁸. Bu fonksiyonları nedeniyle tersaneler, gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinden doğrudan etkilenir. Görüldüğü üzere gemi inşası sırasında bu kuruluşlar ile tersaneler arasında yoğun bir ilişki söz konusudur. Gemi yapım tekniklerinin geliştirilmesinde beraber çalışmaları bu ilişkiyi daha da yoğunlaştırmıştır.

4. Gemi Kiracıları ve Taşıtanlar

Kiralanan veya yük taşımaya tahsis edilen geminin, sözleşmenin amacını gerçekleştirmeyle uygun vasıfları haiz olması, gemi kiracıları ve taşıtanlar için büyük önem arz eder. Aksi halde bu kimselerin öngörülemez büyük masraf ve zararlara maruz kalması kaçınılmazdır. Geminin söz konusu vasıfları haiz, denize ve yola elverişli durumda bulunduğu ispatı amacıyla, gemi sınıflama kuruluşlarının hazırladığı sınıflama belgelerine uygulamada sıklıkla başvurulmaktadır¹⁴⁹. Dolayısıyla gemi kiracıları ve taşıtanlar, kira ve charter sözleşmelerinin kurulmasında kolaylaştırıcı rolü bulunan bu belgeler nedeniyle, söz konusu kuruluşların faaliyetlerinden dolayı bir şekilde etkilenir. Kural olarak dolaylı bir ilişkileri bulunmasına rağmen, kiracının geminin sınıfını yenileme ve muhafaza ile belgeleri

¹⁴⁸ Bakınız, MILLER, s.80; CURTIS, s.21.

¹⁴⁹ Bakınız, İkinci bölüm, III. Ayrıca bakınız, MILLER, s.85 vd.; BASEDOW / WURMNEST, s.67; GOLDREIN, s.232; HONKA, s.3; KALPSÜZ, s.153.

yenileme borcunda olduğu gibi, bazı hallerde doğrudan ilişki kurmaları da mümkündür¹⁵⁰.

Güvenilirliklerinin eleştiri konusu yapıldığı dönemlerde, gemi sınıflama kuruluşları tarafından hazırlanan belgeler, söz konusu sözleşmelerde daha az dikkate alınmaya başlanmıştır. Bu nedenle uluslararası petrol ve kimya şirketleri gibi büyük kiracı ve taşıtanlar, gemilerin denetiminde kendi sürveyörlerini kullanmaya başlamıştır. Yapılan denetimlerde, geçerli bir sınıflama belgesine sahip olmalarına rağmen kurallara aykırılık ve eksiklik tespit edilen gemi sayısının çokluğu, bu uygulamanın haklılığını ortaya koymaktadır¹⁵¹. Başlangıçta bağımsız olarak yapılan bu denetimler, denetimlerde tekdüzelik, zaman ve masraflarda da tasarrufun sağlanması amacıyla, günümüzde daha sistemli bir şekilde yapılmaktadır¹⁵².

5. Deniz Sigortacıları

Sigorta konusu gemi veya yük hakkında yapılacak riziko değerlendirmesinde, ilgili geminin fiziki durumu, özellikleri ve değeri önem taşır. Bu hususlarda bilgi sağlaması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri tekne, yük ve kulüp sigortacılarını yakından ilgilendirir. Zira

¹⁵⁰ Bakınız, BIMCO Standard Bareboat Charter (BARECON 2001). Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.7.

¹⁵¹ Bakınız, BOISSON, (Safety), 373 vd.; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, ULRIK, s.41; MILLER, s.80; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

¹⁵² Bu amaçla OCIMF (*Oil Companies International Maritime Forum*) tarafından, standart kontrol listesi yayınlanmış ve şirketlerin yaptığı kontrollerden elde edilen bilgilerin merkezileştirilmesi amacıyla SIRE (*Ship Inspection Report Exchange*) adı altında bir veri bankası oluşturulmuştur. Benzer bir yapılmaya kimya şirketleri de gitmiştir. Bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), s.374.

gemi sınıflama kuruluşları, gemiler hakkında güvenilir bilgi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, deniz sigortacıları tarafından kurulmuştur. 19. yüzyılın ortalarına kadar, gemi sınıflama kuruluşlarıyla doğrudan ilişki kuran deniz sigortacıları, donatan ve tersane sahiplerinin devreye girdiği bu dönemden itibaren dolaylı ilişki kurmaya başlamıştır¹⁵³. Buna rağmen gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacıları açısından önemini korumaktadır. Sigorta sözleşmelerinin kuruluşu ve devamında söz konusu kuruluşlar tarafından düzenlenen belgelere bazı hukuki sonuçların bağlanmış olması, bu hususu teyit etmektedir. Örneğin, tekne sigortalarında, sözleşmenin kuruluşu ve devamı sırasında geminin sigortacı tarafından onaylanmış bir gemi sınıflama kuruluşu tarafından sınıflanmış olması ve sınıfını muhafaza etmesi gerekir (IHC02 cl.13.1.1-3 ve ITCH95 cl.4.1)^{154, 155}. Aynı gereklilik, bayrak devletlerinin yetkilendirmesiyle genellikle bu kuruluşlar tarafından ISM Kodu çerçevesinde düzenlenen¹⁵⁶, uygunluk belgesi (*Document of Compliance*) ve güvenli yönetim belgesi (*Safety Management Certificate*) için de mevcuttur (IHC02 cl.13.1.4-5). Söz konusu hükümlere aykırılık halinde, aykırılık tarihinden itibaren, sigortacının sözleşmeden doğan

¹⁵³ Gemi sınıflama kuruluşlarının tarihi gelişimi için bakınız, Birinci bölüm, I. A.

¹⁵⁴ TPGŞ m.A.2 hükmüne göre ise, gemi sınıflama kuruluşunun sigortacı tarafından onaylanmış olması gerekmemektedir. Zorunlu belgelerden olmaması nedeniyle, geminin sınıflama belgesinin bulunmaması mümkündür. Söz konusu maddede bu ihtimal de dikkate alınmıştır. Buna göre; sınıflama belgesine sahip olmayan gemilerin sigortalanabilmesi için, yürürlükteki mevzuata göre inşa edilmiş olmaları zorunludur. TPGŞ ile buna eklenen özel şart niteliğindeki IHC02 ve ITCH95 yer alan hükümler arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bu durumda hangi hükümlerin uygulanması gerektiği hususunda bakınız, YAZICIOĞLU, s.48 vd.; YAZICIOĞLU, (Sınıflama), s.36.

¹⁵⁵ Söz konusu kloz, sigorta ettirenin sözleşme öncesi bildirim görevi ile rizikoyu değiştirmeme ve ağırlaştırmama göreviyle ilgilidir. Karşılaştırınız, YAZICIOĞLU, (Sınıflama), s.38. Yargıtay kararlarında klozun uygulaması hakkında bakınız; sözleşme öncesi bildirim görevi için, Y. 11.HD 24.02.2005 tarih ve 2004/14016E., 2005/1648K., İBD, C.80, S.3, Mayıs-Haziran 2006, s.1366 vd.; rizikoyu değiştirmeme ve ağırlaştırmama görevi için, Y. 11.HD 24.10.2000 tarih ve 2000/5709E., 2000/8164K. (yayınlanmamış). Rizikoyu değiştirmeme ve ağırlaştırmama göreviyle ilgili karar hakkında değerlendirme için bakınız, YAZICIOĞLU, (Sınıflama), s.36 vd.

¹⁵⁶ Bakınız, M. Deniz GÜNER, “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkiler”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, s.235-251, İstanbul, 2000, s.246; Özlem GÜRSES, **Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri**, İstanbul, 2005, s.23. Ayrıca bakınız, AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s.968.

sorumluluğu sona erer¹⁵⁷. Yük sigortalarında genellikle kullanılan enstitü yük klozlarında (*Institute Cargo Clauses*) ise, geminin sınıfıyla ilgili bir düzenleme yoktur. Ancak bu husus, söz konusu klozlara eklenmek suretiyle kullanılan enstitü sınıflama klozuyla (*Institute Classification Clause*) düzenlenmiştir¹⁵⁸. Buna göre yükün taşınacağı geminin, IACS üyesi bir gemi sınıflama kuruluşu tarafından sınıflanmış olması gerekir (ICC01 cl.1)¹⁵⁹. Geminin söz konusu şartı karşılamaması halinde, bu durum derhal sigortacıya bildirilmelidir. Sigortacının himaye sağlama borcu, bildirim yükümlülüğüne uyulmasına bağlıdır (ICC01 cl.5). Geminin sınıfı kulüp sigortalarında da önem arz eder. Zira sözleşmenin kuruluşu ve devamı sırasında, geminin bir gemi sınıflama kuruluşu tarafından sınıflanmış olması ve sınıfını muhafaza etmesi gereklidir¹⁶⁰. Bu şartın ihlâli halinde, kulüp sigorta teminatı sona erer¹⁶¹.

Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinin deniz sigortacılığı açısından büyük önem arz etmesi nedeniyle, bu kuruluşların güvenilirliğinin sorgulanması, deniz sigortacılarını bu konuda gerekli tedbirleri almaya

¹⁵⁷ Ayrıntılı bilgi için bakınız, YAZICIOĞLU, s.247 vd. Ayrıca bakınız, Christof F. LÜDDEKE, **Marine Claims a Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims**, London, New York, Hong Kong, 1996, s.22; Rayegân KENDER, “Deniz Sigortalarında Geminin Elverişsiz Olarak Yola Çıkarılması Hakkındaki İstisna”, **KÜHFD**, Yıl 2 (1998–1999), S.2, s.197-207, 2000, s.202 vd.; BASEDOW / WURMNEST, s.7; ULRİK, s.41.

¹⁵⁸ Bakınız, O'BRIEN, s.404; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). Karşılaştırınız, MILLER, s.84 vd.

¹⁵⁹ Klotun ikinci bölümünde, iç taşımalarda, geminin ulusal gemi sınıflama kuruluşu tarafından sınıflanmış olması yeterli görülmektedir.

¹⁶⁰ Bakınız, Didem ALGANTÜRK, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, İstanbul, 2002, s.91 ve 104; O'BRIEN, s.404; MILLER, s.84; LÜDDEKE, s.23. Sınıflama belgesinin alınabileceği gemi sınıflama kuruluşları, kulüplerin kural kitaplarında değişik şekillerde belirlenmektedir. Bazı kulüpler söz konusu kuruluşun yöneticiler tarafından onaylanmış olması (örneğin North of England P&I Association with Newcastle P&I Association, P&I Rules 1999/2000, Rule 29), diğerleri ise IACS'a üye olması (örneğin British Marine Mutual P&I Insurance Association, P&I Rules 1999, Rule17) şartını aramaktadır.

¹⁶¹ ALGANTÜRK, s.155. Ayrıca bakınız, MILLER, s.84; LÜDDEKE, s.24; North of England P&I Association with Newcastle P&I Association, P&I Rules 1999/2000, Rule 38.

yönlendirmiştir. İngiliz tekne sigortacıları, on yaşından büyük gemileri sigortalamadan önce, kendi sürveyörleri tarafından özel sürveye tâbi tutmaya başlamıştır. Bu durum gemi sınıflama kuruluşları ve donatanlar tarafından yoğun bir şekilde eleştirilmiştir. Ancak elde edilen kötü sonuçlar bu çözümün haklılığını göstermiştir¹⁶². Kulüp sigortacılarının yaptığı sürveyelerde de benzer sonuçlara ulaşılmıştır.

6. Kredi Kuruluşları

Ekonomik değerinin yüksekliği nedeniyle, geminin inşası ve satın alınmasında önemli miktarda sermayeye ihtiyaç vardır. Ayrıca geminin işletme masrafları da çok yüksektir. Bu durum donatanın büyük sermaye sahibi olmasını gerektirir. Ancak bu sermayenin sağlanması kolay değildir. Dolayısıyla donatanların kredi ihtiyacı yüksektir. Söz konusu kredi ihtiyacı genellikle, bankalar başta olmak üzere kredi kuruluşları tarafından karşılanır. Alınan kredilerin en önemli teminatı ise, gemi ipoteğidir¹⁶³. Dolayısıyla ipoteğe konu olan geminin fiziki durumu, özellikleri ve değeri, kredi kuruluşları için büyük önem arz eder. Kredinin miktarı ve şartlarının belirlenmesinde de dikkate alınan bu hususların ispatında, genellikle geminin sınıflama belgesine başvurulur. Bu nedenle kredi kuruluşları ile faaliyetlerinden etkilendikleri gemi sınıflama kuruluşları arasında dolaylı bir ilişki bulunur.

¹⁶² Ayrıntılı bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), 372 vd.; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). Ayrıca bakınız, ULRIK, s.41; WISWALL, s.173; OECD, s.28 vd.; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

¹⁶³ Ayrıntılı bilgi için bakınız, ÇAĞA / KENDER, s.111 vd.; KENDER / ÇETİNGİL, s.58 vd.; TEKİL, s.120 vd.; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.72 vd.; ERİŞ, s.196 vd.

Gemi sınıflama kuruluşlarının güvenilirlik hususunda yaşadığı sorunlar kredi kuruluşlarını da etkilemiştir. Bu sorun kredi kuruluşlarını, söz konusu kuruluşlarla dolaylı ilişkisi bulunan diğer sektör üyelerin yaptığı gibi, ipoteğe konu olan gemilerin özel sörveye tâbi tutulması hususunda yönlendirmiştir¹⁶⁴. Ancak gemilerin güvenliğiyle ilgili bilgilerin sektörler arasında paylaşımını sağlamak amacıyla merkezi veri tabanı oluşturulması yönünde bankaların başlattığı girişimler, gemi sınıflama kuruluşları ve donatanların yoğun eleştiri ve muhalefetleri nedeniyle hayata geçirilememiştir¹⁶⁵.

II. IACS

A. Tarihi Gelişim

IACS (Uluslararası Gemi Sınıflama Kuruluşları Birliği – *International Association of Classification Societies*), uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşları tarafından, deniz ve gemi güvenliği standartlarının geliştirilmesi ile bu konuda ilgili denizcilik örgüt ve sektörleriyle iletişimin güçlendirilmesi amacıyla kurulmuş bir meslek birliğidir¹⁶⁶. Birlik olarak örgütlenmesini 1968 yılında tamamlamasına rağmen, IACS'ın temelleri 1930 tarihli LOADLINE sözleşmesinin 9. maddesine dayandırılmaktadır¹⁶⁷. Söz konusu maddede, sözleşmede yer alan

¹⁶⁴ Bakınız, BOISSON, (Safety), 374.

¹⁶⁵ Ayrıntılı bilgi için bakınız, BOISSON, (Safety), 374 vd. Ayrıca bakınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

¹⁶⁶ Bakınız, IACS Charter (As amended and agreed by the Council January 2005) Art.1.

¹⁶⁷ Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006); **Classification**

standartların uygulanmasında azami birliğin sağlanabilmesi için, bayrak devletleri tarafından yetkilendirilen gemi sınıflama kuruluşlarının belirli zamanlarda müzakerelerde bulunmaları tavsiye edilmiştir. Bu amaçla 3 Mayıs 1939 tarihinde, RINA'nın ev sahipliği yaptığı bir konferans düzenlenmiştir¹⁶⁸. Söz konusu kuruluşlar arasında işbirliğinin arttırılması ve bu amaçla daha fazla konferansın düzenlenmesi yönünde karar alınmasına rağmen, sonraki konferans ancak 1955 yılında düzenlenebilmiştir. İkinci konferansla birlikte, teknik standartlarda birliğin sağlanması amacıyla, çalışma grupları oluşturulmaya başlanmıştır¹⁶⁹. Oluşturulan çalışma grupları sayesinde gemi sınıflama kuruluşlarının güçlenen ilişkileri, 11 Eylül 1968 tarihinde IACS'ın kurulmasını sağlamıştır. 1969 yılında birliğe, IMO tarafından gözlemci – danışman statüsü verilmiştir¹⁷⁰. Bu dönemde taşımacılığın konteyner veya büyük tonajlı gemilerle yapılmaya başlanması gibi, denizcilik sektöründe yaşanan değişimden kaynaklanan sorunların çözümündeki katkısı, kuruluş amacına uygun olarak denizcilikle ilgili diğer örgüt, kurum, kuruluş ve sektörlerle sağladığı yakın ve etkili irtibat, IACS'a kısa sürede saygınlık kazandırmıştır¹⁷¹. Dolayısıyla birliğe üyelik, gemi sınıflama kuruluşları için etki ve itibarlarını arttırıcı unsur haline gelmiştir. Bu nedenle ABS, BV, DNV, GL, LR, ClassNK ve RINA tarafından kurulan birliğe üyelik için, başka gemi sınıflama kuruluşları da girişimlerde

Societies – What, Why and How?, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); ÖZÇAYIR, s.351.

¹⁶⁸ Bakınız, **Origins, History And Development Of RINA Group - Registro Italiano Navale**, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006).

¹⁶⁹ Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006); ÖZÇAYIR, s.351.

¹⁷⁰ IMO'nun danışmanlık statüsü verdiği, sivil toplum kuruluşu altmış üçü bulmuştur. Bakınız, **About IMO**, (Çevrimiçi), <http://www.imo.org/About/mainframe.asp>, (24 Temmuz 2006). Bunlar arasında sadece IACS, gözlemci-danışman statüsüne sahip olması nedeniyle, IMO'nun toplantılarına katılabilmekte ve uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasında önemli katkı sağlamaktadır. Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.57; PAYER, s.292; SINGH / COLINVAUX, s.164; **Classification Societies – What They Do And Do Not Do**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/_pdf/class.pdf, (07 Ekim 2005).

¹⁷¹ Bakınız, Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006).

bulunmuştur. RS'nin 1969 yılında, CCS ve KR'nin ise 1988 yılındaki katılımıyla birliğin üye sayısı onu bulmuştur¹⁷². Söz konusu katılımlarla IACS'ın denizcilik sektörü üzerindeki etkisi daha da artmıştır. Dünya ticari gemi tonajının %90'ından ve sayı itibariyle %50'sinden fazlasının üyelerine kayıtlı olması¹⁷³ nedeniyle IACS, deniz ve gemi güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulan sistemin önemli unsurlarındandır. Söz konusu durum ve 1980'li yılların sonlarından itibaren gemi sınıflama kuruluşlarına yönelik eleştirilerdeki artış, birliğin denizcilik sektörüyle daha etkili iletişim kurmasını gerektirmiştir. Bu nedenle 1992 yılında Londra'da Daimi Sekreterlik kurulmuştur¹⁷⁴.

B. IACS'ın Hukuki Yapısı

Üye gemi sınıflama kuruluşlarının birer temsilcisinin yer aldığı konsey, IACS'ın yönetim organıdır¹⁷⁵. Konsey yılda en az bir defa toplantı yapar. Konsey üyelerinin en az 1/3'ünün talebi üzerine olağan üstü toplantı yapılabilir. Aksi kararlaştırılmadıkça, toplantılar en az altı hafta öncesinden üyelere duyurulur. Söz konusu toplantılarda üyelerin bir oy kullanma hakkı vardır. Üyelerin 2/3 çoğunluğuyla toplanılır. Kararlar kural olarak üye tam

¹⁷² Indian Register of Shipping (IRS), Polski Rejester Statkow (PRS) ve Croatian Register of Shipping (CRS), IACS'a yardımcı üyelik statüsüyle üye olmuştur. Ancak günümüzde sadece IRS'nin yardımcı üyeliği devam etmektedir. IACS, 30 Haziran 2000 tarihinden itibaren, söz konusu statüde üye kabulünü durdurmuştur (IACS Charter Art.6.4.2). IACS'a üyelik için gerekli şartlar hakkında bilgi için bakınız, IACS Charter Art.6.4.

¹⁷³ RINGBOM, s.269; CANE, s.364; ÖZÇAYIR, s.352; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005); Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007).

¹⁷⁴ Bakınız, Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006); Ayrıca bakınız, BOISSON, (Safety), s.375. Sekreterlik faaliyetleri, Daimi Sekreterliğin kurulmasına kadar, konsey başkanının bağlı olduğu gemi sınıflama kuruluşları tarafından yürütülmüştür. **EMSA Glossary**, (Çevrimiçi), <http://www.emsa.eu.int/end185d002.html>, (08 Haziran 2005).

¹⁷⁵ IACS konseyi hakkında bilgi için bakınız, IACS Charter Art.7 vd.

sayısının 2/3'ünün oyuyla alınır. Ancak birlik tüzüğünün değiştirilmesi için üyelerin 3/4'ünün oyu gereklidir. Konseyin; birliğe üye kabulü, üyeliklerin askıya alınması veya sona erdirilmesi ile başkan, daimi sekreter ve IMO daimi temsilcisini seçme yetkileri vardır. Konsey, başkanını üyeleri arasından rotasyon usulüne göre seçer. Bir yıllık süre için seçilen başkanın, birliği yönetme, temsil etme ve konsey toplantılarında başkanlık yapma görevleri bulunmaktadır. Konsey toplantılarında başkanın oy kullanma hakkı yoktur. Ancak kendi gemi sınıflama kuruluşunun oy kullanmasını sağlamak amacıyla bir temsilci seçebilir. Başkan, birliğin olağan işlerinin idaresini daimi sekreterliğin yardımıyla yürütür. Konsey üyelerinin masraflarını temsilcisi oldukları gemi sınıflama kuruluşları karşılar. Birliğin diğer masrafları ise üyeler arasında paylaştırılır.

Birliğin olağan işlerinin idaresinde, daimi sekreterliğin yanında, başkana bağlı kalite sekreterliği ve komitesi, genel politika grubu ile çalışma grupları da görev alır. Birliğin idaresi ve ilişkilerinde takip edilecek yöntemler genel politika grubu tarafından belirlenir. Bu grubun başkanlığını, konsey başkanlığını yürüten gemi sınıflama kuruluşunun temsilcisi yapar¹⁷⁶. Teknik konularla ilgili çalışmalar ise, sayıları yirmi üçü bulan çalışma grupları vasıtasıyla yürütülür¹⁷⁷.

¹⁷⁶ **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

¹⁷⁷ Bakınız, ÖZÇAYIR, s.351; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

C. IACS'ın Önemi

1. Deniz ve Gemi Güvenliği Yönünden

Uluslararası sözleşmeler ve gemi sınıflama kuruluşlarının kural kitaplarında yer alan düzenlemeler ile bunların uygulanması amacıyla icra edilen belgeleme ve sınıflama faaliyetleri, deniz ve gemi güvenliği sisteminin önemli unsurlarındandır. IACS'ın, söz konusu düzenlemelerin hazırlanması ve bunların uygulanmasında birliğin sağlaması yönündeki faaliyetleri oldukça etkilidir. Diğer bir ifadeyle IACS, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında önemli görevler üstlenmiştir.

Deniz ve gemi güvenliğini sağlamaya yönelik düzenlemelerin hazırlanması ve uygulanmasıyla ilgili faaliyetlerin ağırlıklı kısmı, yirminci yüzyılın ikinci yarısına kadar, gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilmiştir¹⁷⁸. Söz konusu faaliyetlerin kamu düzenini ilgilendiren uluslararası boyutunun bulunması nedeniyle, devletler bu alana ilgisiz kalmamıştır. Bu amaçla Birleşmiş Milletler öncülüğünde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulmuştur¹⁷⁹. Deniz ve gemi güvenliğinin uluslararası sözleşmeler vasıtasıyla sağlanmasına yönelik eğilim, gemi sınıflama kuruluşlarının bu

¹⁷⁸ Bakınız, Nikos E. MIKELIS, "A Case For The Establishment Of An Industry Technical Committee To IACS", **5th International Seminar Substandard Shipping – Solution Through Partnership Russian Maritime Register of Shipping**, 2-3 October 2002, St. Petersburg, (Çevrimiçi), <http://www.intertanko.com/pubupload/Mikelis%20pres%20St%20Petersburg.pdf>, (24 Temmuz 2006).

¹⁷⁹ 1948 yılında Birleşmiş Milletler tarafından Cenevre'de düzenlenen konferansta, Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü'nün (IMCO) kurulmasına ilişkin antlaşma yapılmıştır. Söz konusu antlaşma 17 Mart 1958 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Örgüt, 1982 yılında isim değişikliğine gitmiş ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) adını almıştır. Çalışmalarını bu isim altında devam ettiren örgütün merkezi, Londra'da bulunmaktadır. Örgütün tarihi gelişimi, yapısı ve faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Ahmet ÇALIK, **Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku**, İzmir, 2002, s.79 vd.; Sedef YAVUZ, **Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi İle İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler**, Ankara, 2003, (Liman Devleti), s.5 vd.; ÖZÇAYIR, s.35 vd.; SINGH / COLINVAUX, s.154 vd.; TEKİL, s.61 vd.; **About IMO**, (Çevrimiçi), <http://www.imo.org/About/mainframe.asp>, (24 Temmuz 2006); Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

alandaki faaliyetlerinde IMO'nun çalışmalarını dikkate alma zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir¹⁸⁰. IMO tarafından yürütülen çalışmalar ve hazırlanan sözleşmelere, söz konusu kuruluşlar da yaptıkları çalışma ve tecrübeleriyle katkı sağlamaktadır. Ancak bu katkılar, IMO'nun gözlemci-danışman statüsü tanıdığı IACS vasıtasıyla, dolaylı bir şekilde yapılır.

Deniz ve gemi güvenliğini geliştirmeye yönelik uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasındaki katkılarının yanında, bu düzenlemelerin uygulanmasında da IACS önemli rol üstlenmiştir. Söz konusu düzenlemelerin üyeleri tarafından doğru ve tekdüze bir şekilde uygulanabilmesi için, bu düzenlemelerdeki boşluklar ve açık olmayan ifadeler ile bayrak devletlerinin takdirine bırakılan hususlar, IACS tarafından yorumlanır. Bu yorumlar, birlik tarafından, Birleştirilmiş Yorumlar (*Unified Interpretations*) adı altında yayınlanır. Yorumların amacı, ilgili oldukları konularda yeni düzenleme getirmek değil, uluslararası sözleşmelerin uygulanmasında birliğin sağlanabilmesi için gerekli açıklamaların yapılmasıdır. Ayrıca Birleştirilmiş Yorumlar, açıkladıkları hususlarda bayrak devletlerinin yapmış olduğu yorum ve düzenlemelerin bertaraf edilmesini de amaçlamamaktadır¹⁸¹. Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanabilmesi için, gemiye veya bayrak devletine göre değişiklik göstermeyen ve esnek olmayan uygulamaların yapılması gereklidir¹⁸². Söz konusu uygulamaların genellikle IACS üyesi gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilmesi nedeniyle, birleştirilmiş yorumlar bu hususta büyük önem arz eder.

¹⁸⁰ Bakınız, GOLDREIN, s.234 dn.20. IMO'nun yaptığı çalışmaların yürürlüğe girebilmesi için gereken sürenin uzunluğu, karşılık olarak gemi sınıflama kuruluşlarının ihtiyaçlara göre yapılması gerekli değişiklikleri kural kitaplarına kısa sürede yansıtabilme kabiliyetleri, ayrıca IMO'nun yaptığı çalışmaların uygulanması konusunda devletlerin çoğunun bu kuruluşları yetkilendirmeyi tercih etmesi nedeniyle, söz konusu kuruluşların bu alandaki faaliyetleri önemini korumaktadır.

¹⁸¹ Birleştirilmiş Yorumlar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Ayrıca bakınız, <http://www.iacs.org.uk/interpretations/main.htm>.

¹⁸² Bakınız, ÖZÇAYIR, s.353; HUTCHISON, s.30; BOISSON, (Safety), s.373.

Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında, gemi sınıflama kuruluşlarının belgeleme faaliyetleri kadar, sınıflamayla ilgili faaliyetleri de önemlidir. Dolayısıyla IACS'ın amaçları arasında sınıflama faaliyetleriyle ilgili teknik ve uygulamaya ilişkin standartların geliştirilmesi ve bu konularda birliğin sağlanması da bulunmaktadır¹⁸³. Bu amaçla IACS, Birleştirilmiş Şartlar (*Unified Requirements*) ve Usul Şartları (*Procedural Requirements*) adı altında düzenlemeler yapar. Bu şartların hazırlanmasında gemi sınıflama kuruluşlarının uygulamaları ve birlik bünyesinde oluşturulan çeşitli çalışma grupları vasıtasıyla yürütülen çalışmalardan yararlanır. Birleştirilmiş Şartlar sınıflama faaliyetleriyle ilgili teknik standartlara ilişkindir¹⁸⁴. Birleştirilmiş Şartların IACS konseyi tarafından onaylanmasından itibaren bir yıllık süre içinde, birliğe üye gemi sınıflama kuruluşlarının kural kitaplarında gerekli değişiklikleri yaparak, bu şartları uygulamaya koyması gerekir. Birleştirilmiş Şartların düzenlediği alanda faaliyette bulunmayan gemi sınıflama kuruluşlarının bu yönde düzenleme yapmalarına gerekli değildir. Birleştirilmiş Şartlar gemi sınıflama kuruluşlarının uymak zorunda olduğu asgari kuralları belirler. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşlarının, Birleştirilmiş Şartlarıyla düzenlenen konularda daha sıkı kurallar belirlemesi mümkündür. Usul Şartları ise, sınıflama faaliyetleriyle ilgili uygulama standartlarını belirlemeye yöneliktir. Bunun haricinde Usul Şartları, Birleştirilmiş Şartlarla aynı özellikleri haizdir¹⁸⁵.

¹⁸³ Bakınız, OECD, s.36; Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005). Söz konusu kuruluşlar gemileri, kendi kural kitaplarında yer alan düzenlemeler çerçevesinde sörveye tâbi tutmaktadır. Gemi sınıflama kuruluşları kural kitaplarını, yaptıkları araştırma ve geliştirme faaliyetleri doğrultusunda, bağımsız bir şekilde hazırlamaktadır. Bu nedenle kural kitapları arasında bazı farklılıklar olabilmektedir. IACS'ın yaptığı çalışmalar bu farklılıkların en aza indirilmesinde etkili olmaktadır. Ayrıca bakınız, MANDARAKA-SHEPPARD, s.513.

¹⁸⁴ IACS tarafından yayınlanan Birleştirilmiş Şartların sayısı iki yüzü geçmiştir. Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006); ÖZÇAYIR, s.351.

¹⁸⁵ Birleştirilmiş Şartlar ve Usul Şartları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Ayrıca bakınız, Birleştirilmiş Şartlar için,

2. Gemi Sınıflama Kuruluşları Yönünden

Gemi sınıflama kuruluşları bağımsızlık, tarafsızlık ve uzmanlık ile bunlarla bağlantılı olarak dürüstlük ve güvenilirlik özellikleri vasıtasıyla denizcilik sektöründe itibar kazanmıştır. Bu kuruluşların belgeleme ve sınıflama faaliyetlerinde standartların yükseltilmesi ve birliğin sağlanması amacıyla IACS tarafından yürütülen etkili ve ciddi çalışmalar ile bu konularda yapılan düzenlemelere üyelerinin uyma zorunluluğu, sektörün disiplin altına alınması ve gelişmesinde önemli katkı sağlamıştır¹⁸⁶. Bu durum birlik üyesi gemi sınıflama kuruluşların güvenilirliğini ve dolayısıyla itibarını arttırmıştır.

IACS, gemi sınıflama kuruluşlarına en önemli katkısı, 1980'li yılların sonlarından 1990'lı yılların ortasına kadarki dönemde, söz konusu kuruluşların güvenilirliklerinin sorgulanması ve bu hususta yöneltilen eleştiriler nedeniyle, sektörün yaşadığı krizin atlatılması yönünde yaptığı çalışmalarla sağlamıştır¹⁸⁷. Küçük çaplı gemi sınıflama kuruluşlarının müşteri çekebilmek için belgeleme ve sınıflama hususlarında belirlenen standartları düşürerek uygulaması, buna paralel olarak gemilerde mevcut önemli eksikliklerin göz ardı edilmesi, kolay bayrak devletlerinin denetim konusundaki zaafları nedeniyle bu durumun önlenememesi ve donatanların gemilerini söz konusu kuruluşların sicillerine kaydetmeyi tercih etmeye

<http://www.iacs.org.uk/ureqs/main.htm>; Usul Şartları için, <http://www.iacs.org.uk/preqs/main.htm>.

¹⁸⁶ Küçük çaplı gemi sınıflama kuruluşları genellikle birlik üyesi kuruluşların faaliyetlerini takip etmekte ve örnek almaktadır. Bu sebeple IACS tarafından yürütülen çalışmalar ve yapılan düzenlemelerden küçük çaplı gemi sınıflama kuruluşları da dolaylı bir şekilde etkilenmektedir. Diğer bir ifadeyle IACS'ın faaliyetlerinin bütün gemi sınıflama sektörünü etkilediği tespitinde bulunmak mümkündür.

¹⁸⁷ Bakınız, PAYER, s.s.293; LINDFELT, s.253 vd.; OECD, s.36 vd. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Safety), s.373; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Robert D. SOMERVILLE, **Are We Too Reliant On Classification Societies?**, (Çevrimiçi), http://www.marinetalk.com/articles_HTML, (13 Haziran 2005).

başlaması, uluslararası alanda faaliyet gösteren IACS üyesi kuruluşların müşteri kaybetmemek için yeni piyasa şartlarına uygun davranmasını gerektirmiştir¹⁸⁸. Standartların düşürülmesi nedeniyle gemi kazalarında meydana gelen artış, gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinden yararlananların büyük zararlara uğramasına sebep olmuştur. Sonuç olarak bu kuruluşlara güven azalmış, ağır eleştiriler yöneltilmiş ve bazı sektörlerde gemilerin kendi sörveyörleri vasıtasıyla denetime tâbi tutulması söz konusu olmuştur¹⁸⁹. Bu nedenlerden dolayı, sektörün yaşadığı önemli krizin atlatılması amacıyla, IACS tarafından standartların yükseltilmesi ve gemi sınıflama kuruluşlarına güvenin sağlanması yönünde yapılan çalışma ve düzenlemeler vasıtasıyla çeşitli tedbirler alınmıştır¹⁹⁰.

IACS'ın uygulamaya koyduğu tedbirleri şu şekilde özetlemek mümkündür. Birlik üyesi gemi sınıflama kuruluşlarının ekonomik yönden rekabetinin sınırlandırılması ve faaliyetlerinde standartların yükseltilmesi amacıyla, 1990 yılında Meslek Kuralları (*Code of Ethics*) yayınlanmıştır. Bu kurallar, söz konusu kuruluşların belgeleme ve sınıflama faaliyetleri sırasında uymak zorunda oldukları çalışma şartlarını düzenler. Üyenin kurallara aykırı davrandığının tespiti halinde, konseyin 3/4 oranındaki çoğunluk kararıyla, üyeliği askıya alınabilir veya sona erdirilebilir (IACS Charter Art.6.4). 1991 yılında başlatılan Kalite Yönetim Sistemi Belgeleme Programı (*Quality Management System Certification Scheme – QSCS*),

¹⁸⁸ Bakınız, ANTAPASSIS, s.58; PAYER, s.293 vd.; BOISSON, s.1; ULRIK, s.40; STARER, s.53 vd.; MANDARAKA-SHEPPARD, s.289; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Wayne K. TALLEY, **Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), <http://www.oduport.org/REGULATORYISSUES.htm>, (13 Haziran 2005).

¹⁸⁹ Ayrıca bakınız, Birinci bölüm, I.E.

¹⁹⁰ Bu dönemde IACS'ın yanında CMI, IMO, OECD gibi uluslararası kuruluşlar ve Avrupa Birliği de, sektörün yaşadığı krizin atlatılması, gemi sınıflama kuruluşlarına güvenin tekrar tesis edilmesi ile deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların bir kısmı ise, gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğunun kapsam ve şartlarının belirlenmesine yöneliktir. Bilgi için bakınız, KRÖGER, s.185 vd.; RINGBOM, s.268 vd.; ÖZÇAYIR, s.371 vd.; OECD, s.9 vd.

belgeleme ve sınıflama faaliyetlerinde standartların yükseltilmesi ve birliğin sağlanmasına yönelik diğer bir tedbirdir¹⁹¹. QSCS, IACS Kalite Sekreteri başkanlığında Kalite Komitesi tarafından yürütülmektedir¹⁹². Programın temelini QMSR çerçevesinde belirlenen şartlar oluşturur. QMSR, birlik ve ISO'nun işbirliğiyle ISO9001 Kalite Yönetim Sistemi temel alınarak geliştirilmiştir. Şartlar oluşturulurken gemi sınıflama kuruluşlarının özellikleri de dikkate alınmış ve bu amaçla ISO9001 şartlarında gerekli değişiklikler yapılmıştır. QMSR hükümlerine uygun olarak faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarına IACS Kalite Yönetim Sistemi Uygunluk Belgesi (*IACS Quality System Certificate of Conformity*) verilir. IACS üyesi kuruluşların söz konusu belgeyi alma ve QSCS'e uyma zorunluluğu bulunmaktadır. Aksi durumda, konseyin 3/4 oranındaki çoğunluk kararıyla, üyelikleri askıya alınabilir veya sona erdirilebilir (IACS Charter Art.6.4).

Bunların yanında, gemi sınıflama kuruluşlarının rekabet ve ekonomik şartlar gerektirdiği için, standartlara uygun olmayan gemiler hakkında belge düzenlemelerini önlemek amacıyla yönelik tedbirler de alınmıştır. Kural olarak gemi sınıflama kuruluşlarının, kurallarına uygun olmayan, uygunluğun sağlanması amacıyla yapılan tavsiye ve uyarılara uymayan veya standartları karşılamayan gemiler hakkında belge düzenlememesi ve sınıfından çıkarması gerekir. Bu durum donatanları, düşük standartlı gemilerini sınıfa kabul edecek ve gerekli belgeleri düzenleyecek uygun gemi

¹⁹¹ Bakınız, WISWALL, (Report), s.229; ÖZÇAYIR, s.352; HUTCHISON, s.30 vd.; MOORE, s.43 vd.; HONKA, s.7; Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006); Class – Responsibility & Regulation, **IACS Briefing**, N.8, January 1999, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief8.pdf>, (08 Mart 2006).

¹⁹² Üyelerin QSCS'e uygunluğu komite tarafından atanan denetçiler vasıtasıyla denetlenmektedir. Ayrıca bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, 2006, Pt.1, Ch. 1, Sec.6; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, 2006, Pt.A, Ch. 1, Sec.1, 3.2.1; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.1, A301; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.15, 1501; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.5, 5.1.

sınıflama kuruluşu bulmaya sevk etmektedir¹⁹³. Bu gemiler, rekabet ve ekonomik şartlar gerektirdiği için, başka gemi sınıflama kuruluşları tarafından genellikle sınıfa kabul edilmekte ve gerekli belgeler düzenlenmektedir. Deniz ve gemi güvenliğinin pazarlık konusu yapılmasına sebep olan, dolayısıyla tehlikeli sonuçlar doğurabilecek bu durumun önlenmesi amacıyla, 1995 yılında IACS tarafından Sınıf Değiştirme Sözleşmesi (*Transfer of Class Agreement - TOCA*) yürürlüğe konulmuştur¹⁹⁴. Buna göre geminin sınıfının IACS üyesi gemi sınıflama kuruluşları arasında değiştirmesi halinde, sınıflama faaliyetlerine yeni kuruluş tarafından kaldığı yerden devam edilir. Böylece sınıflama faaliyetlerinde tekdüzelik ve süreklilik sağlanarak, düşük standartlı gemilerin sınıf değiştirmesi kontrol altına alınmaya çalışılmaktadır. Gemi sınıflama kuruluşunun değiştirilebilmesi için, önceki kuruluşun tavsiye ve uyarılarının yerine getirildiğinin yeni kuruluş tarafından tespit edilmiş olması, yaşlı olması halinde geminin yeni kuruluş tarafından geniş kapsamlı denetlemeye tâbi tutulması ve önceki kuruluşun gemi hakkında tuttuğu kayıtların yeni kuruluşa teslim edilmesi gerekir. Gemilerin sınıf değiştirmesi, IACS tarafından sıkı bir şekilde izlenmekte ve QSCS kapsamında değerlendirilmektedir. TOCA'nın düşük standartlı gemilerin sınıf değiştirme yoluyla işletilmesi imkânını azalttığı öngörülmektedir¹⁹⁵. Ayrıca IACS 1993 yılında, yaşlı

¹⁹³ Gemi sınıflama kuruluşunun değiştirilmesine etken olan sebeplerden dolayı, geminin bayrağının da değiştirildiği görülmektedir. Kolay bayrak devletlerine kaydedilen bu gemilerin, deniz ve gemi güvenliği için arz ettiği tehlikenin azaltılması amacıyla, IACS tarafından, bayrağa kabul sırasında yapılan sörveylerde uygulanacak usul hakkında, bir Usul Şartı yayınlanmıştır. Bakınız, IACS PR No.28 Procedure for Change of Flag (April 2005).

¹⁹⁴ Bakınız, Masataka HIDAHA, **The Legacy Of The "Erika"- A Vision For Maritime Safety**, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/iumi.htm>, (13 Haziran 2005); **Transfer of Class**, (Çevrimiçi), http://www.lr.org/market_sector/marine/transfer.htm, (13 Haziran 2005); STARER, s.53 vd.; PAYER, s.294; MANDARAKA-SHEPPARD, s.289; ÖZÇAYIR, s.376 vd.; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); Gus BOURNEUF, **Enhanced Surveys Of Bulk Carriers**, (Çevrimiçi), <http://www.eagle.org/news/papers/Bourneufpaper.PDF>, (14 Eylül 2006).

¹⁹⁵ Bakınız, Masataka HIDAHA, **The Legacy Of The "Erika"- A Vision For Maritime Safety**, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/iumi.htm>, (13 Haziran 2005). Karşılaştırınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification**

gemilere yönelik Geliştirilmiş Sörvey Programını (*Enhanced Survey Programme* – ESP) uygulamaya koymuştur¹⁹⁶. ESP, on beş yaşından büyük gemilerin daha sık ve sıkı şartlarla sörveye tâbi tutulmasını öngörmektedir. Böylece yaşlı gemilerin standartlarının düşmesinin önüne geçilmekte, dolayısıyla kaza riskleri azaltılmaktadır¹⁹⁷. Standartların yükseltilmesine yönelik bu tedbirler, IACS üyeleriyle diğer küçük çaplı gemi sınıflama kuruluşları arasında güvenilirlik ve hizmet kalitesi yönünden önemli farklılıklar yaratmaktadır¹⁹⁸.

Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). IMO da, TOCA sistemini, deniz ve gemi güvenliği için yararlı bulmaktadır. Bu nedenle, bayrak devleti adına faaliyette bulunan gemi sınıflama kuruluşları arasında yapılacak sınıf değişikliklerinin takip edilebilmesini sağlamaya yönelik bir sistemin oluşturulmasını, üyelerine tavsiye etmektedir. Söz konusu tavsiyeye ilişkin talimatta, TOCA sistemi esas alınmaktadır. Bakınız, **SURVEY AND CERTIFICATION-RELATED MATTERS, Guidelines for Administrations to ensure the adequacy of transfer of class-related matters between recognized organizations (ROs)**, MSC-MEPC.5/Circ.2, (26 September 2005).

¹⁹⁶ Program, gemi kazalarında doksanlı yılların başlarında görülen artışın önlenmesi amacıyla, IMO ile bağlantılı bir şekilde başlatılmıştır. ESP hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Gus BOURNEUF, **Enhanced Surveys Of Bulk Carriers**, (Çevrimiçi), <http://www.eagle.org/news/papers/Bourneufpaper.PDF>, (14 Eylül 2006). Ayrıca bakınız, ÖZÇAYIR, s.352; Masataka HIDAKA, **The Legacy Of The "Erika"- A Vision For Maritime Safety**, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/iumi.htm>, (13 Haziran 2005).

¹⁹⁷ Yaşlı gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla uygulamaya konulan söz konusu programın, IMO'nun 1997 yılında düzenlediği konferansta kabul edilen protokolle, SOLAS sözleşmesine eklenen Chapter XII hükümlerine göre, yeni inşa edilen veya işletilmekte olan genç dökme yük (*bulk carrier*) gemilerine de uygulanması gerekmektedir. Gus BOURNEUF, **Enhanced Surveys Of Bulk Carriers**, (Çevrimiçi), <http://www.eagle.org/news/papers/Bourneufpaper.PDF>, (14 Eylül 2006).

¹⁹⁸ LINDFELT, s.254. Ayrıca bakınız, OECD, s.37.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ FAALİYETLERİ

I. SINIFLAMA FAALİYETLERİ

A. Sınıflama Faaliyetlerinin Kapsamı

Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanması amacıyla oluşturulan sistemde, gemi sınıflama kuruluşları önemli görevler üstlenmiştir. Bu kapsamda söz konusu kuruluşlar tarafından özel hukuk ilişkisi temelinde yürütülen sınıflama faaliyetleri, üstlendikleri görevlerin önemli kısmını oluşturur. Sınıflama faaliyetleriyle ilgili aşamaların olumlu şekilde sonuçlanması halinde sınıflama belgesi (*Classification Certificate veya Certificate of Class*) düzenlenir. Söz konusu belge, özel hukuka ilişkin olduğu için, gemide bulunması zorunlu belgelerden sayılmamaktadır. Sınıflama belgesi, donatanlara ticari ve hukuki avantajlar sağlamakta ve deniz ticaretiyle ilgili hukuki ilişkilerin kurulmasını kolaylaştırmaktadır. Diğer bir ifadeyle denizcilik uygulamasında söz konusu belgeye büyük önem atfedilmektedir¹⁹⁹. Bu nedenle, geminin verimli şekilde işletilebilmesi için, sınıflama belgesinin alınmasında fiili zorunluluk bulunmaktadır. Söz konusu belgenin alınmasında hukuki zorunluluk bulunmaması ve sınıflama faaliyetlerinde kılavuz olarak kullanılan kural kitaplarının güvenlikle ilgili bütün hususları kapsamamasından dolayı yetersiz kalması, deniz ve gemi güvenliği hususunda zaafaların ortaya çıkmasına sebep olabilmektedir. Deniz ve gemi güvenliğini sağlamanın kamusal boyutu da vardır. Dolayısıyla bu alanda ortaya çıkabilecek zaafaların neden olabileceği tehlikeli sonuçların önlenmesinde devletlerin de sorumluluğu söz konusudur. Bu nedenle ulusal ve uluslararası alanda çok sayıda emredici düzenleme yapılmıştır. Yapılan

¹⁹⁹ Sınıflama belgesinin önem arz ettiği hukuki ilişkiler için bakınız, Birinci bölüm, I. E.

düzenlemelerde, icra edilmesi gereken faaliyetler hususunda, gemi sınıflama kuruluşlarının yetkilendirilebileceği öngörülmüştür. Bu durum, deniz ve gemi güvenliği sisteminde, söz konusu kuruluşların belgelemeyle ilgili faaliyetlerinin ağırlık kazanarak ön plana çıkmasına neden olmuştur. Ancak ikinci planda kalmasına rağmen, sınıflama faaliyetleri deniz ve gemi güvenliği sistemindeki önemli yerini korumaya devam etmektedir.

Sınıflama faaliyetleri; gemi sınıflama kuruluşlarının, gemilerin tekne, makine, genel donanım ve fiziki durumlarıyla ilgili diğer hususların, hazırladıkları kural kitaplarında belirlenen asgari standart ve şartlara uygunluğunun denetlenmesi ile bunlara uygunluğun tespit edilmesi halinde sınıflama belgesi düzenlenmesi, aksi durumda ise geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması sonucuna yönelik değerlendirmenin yapılmasıyla ilgili faaliyetlerini kapsar. Diğer bir ifadeyle sınıflama faaliyetleri, kural kitaplarının hazırlanması, gemilerin denetlenmesi ve denetlemelerden elde edilen bilgiler çerçevesinde gemilerin sınıfı hakkında değerlendirme yapılması aşamalarından oluşur²⁰⁰. Denetleme ve değerlendirme, hukuki yönden önem arz eden aşamalardır. Bu aşamalar için kılavuz niteliğindeki kural kitaplarının hazırlanması ve geliştirilmesiyle ilgili çalışmalar ise, ağırlıklı olarak teknik konularla ilgilidir. Söz konusu çalışmalara birinci bölümde incelenen konularda yeterli ölçüde değinilmiştir. Bunun yanında teknik konular çalışmamızın kapsamı dışında kalmaktadır. Dolayısıyla sınıflama faaliyetleri başlığı altında, hukuki yönden önem arz eden, denetleme ve değerlendirme aşamaları incelenmiştir. Ayrıca sınıflama faaliyetlerinin düzenli şekilde yürütülmesi ile bu faaliyetlerden doğan borç ve mükellefiyetlerin ifasının sağlanması amacıyla uygulanan yaptırımlar,

²⁰⁰ Bakınız, **RINA Rules For The Classification Of Ships**, 2006, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.3.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.3.1; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.1, B100. Ayrıca bakınız, McCORMACK, s.562; BOISSON, (Liability), s.237; *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanischer Lloyds*, U.S. Court of Appeals (5th Circuit 1981), 634 F. 2nd 874.

diğer bir ifadeyle geminin sınıfının askıya alınması ve sınıfından çıkarılması da söz konusu başlık altında incelenmiştir.

B. Denetleme

Gemiler, sınıflama faaliyetleri çerçevesinde, inşa aşamasından başlamak üzere işletildikleri süre boyunca gemi sınıflama kuruluşları tarafından denetlemeye tâbi tutulur. Söz konusu kuruluşların bünyesinde istihdam edilen (*exclusive*) veya örgütlenmedikleri yerlerde sözleşmeli (*non-exclusive*) çalışan sörveyörler tarafından yapılan denetlemelerle, gemilerin inşası ve işletilmesi sırasında, kural kitaplarında yer alan düzenlemelere uygunluklarının tespit edilmesi amaçlanır. Bu kapsamda gemiler, elle, gözle veya teçhizat yardımıyla muayene ve kontrol edilir veya çeşitli testlere tâbi tutulur.

İnşa aşamasındaki gemiler, inşa planlarının onaylanmasından itibaren denetlemeye tâbi tutulur. Mevcut gemiler ise, program dışı denetlemeler haricinde, belirli zaman aralıklarıyla denetlenir. Bu denetlemelerin uygulanma şekli ve kapsamı, geminin kullanım tarzı, yapısı, büyüklüğü, yaşı ve denetlemenin amacına göre değişir. Denetleme programı, beş yıllık zaman dilimi esas alınarak düzenlenmiştir. Buna göre yapılan denetlemeler, uygulamada, “sınıfa kabul sörveyi” veya “sınıf yenileme sörveyi” (*admission survey, special survey, class renewal survey*), “ara sörvey” (*intermediate survey*), “yıllık sörvey” (*annual survey*) olarak adlandırılmaktadır. Geminin inşa aşamasında ve söz konusu sörveyler kapsamında, kural kitaplarında ayrıntılı şekilde düzenlenen, çok sayıda denetlemenin yapılması gerekir. Geminin teknik özelliklerini ilgilendiren bu denetlemelerin tamamının belirtilmesi ile uygulanma şekil ve kapsamının incelenmesi, çalışmamızın amacı ve konusu dışında kalmaktadır. Bu nedenle çalışmamızda, söz konusu denetlemelere genel olarak değinmekle yetinilmiştir.

1. Geminin İnşası Sırasında Denetleme

Gemilerin inşası, genellikle inşada kuralları uygulanan gemi sınıflama kuruluşlarının denetimi altında gerçekleştirilir. Gemilerin söz konusu kuruluşların denetimi haricinde inşa edilmesi istisnaî durum arz eder. Böyle bir durumda, gemi sınıfa kabul edilirken, inşa aşamasında yapılması gereken denetlemeleri de kapsayacak şekilde sınıfa kabul denetimi uygulanır. Geminin sipariş üzerine veya satım amacıyla inşa edilmesinin bu hususta etkisi yoktur.

Gemi inşaatı ve güvenliği için temel nitelikteki bazı hususların kural kitaplarına uygunluğu, inşaata başlanmadan önce, gemi sınıflama kuruluşu tarafından inceleme ve kontrollere tâbi tutularak onaylanmalıdır. Diğer bir ifadeyle onay safhası, geminin inşasına başlamanın ön şartıdır. Söz konusu safhanın ağırlıklı kısmını yapılan inceleme ve kontroller oluşturur. Dolayısıyla onay safhası denetleme aşaması çerçevesinde değerlendirilmelidir. Bu safha kapsamında öncelikle; geminin tekne, makine ve elektrik donanım planları, ayrıca ilgili teknik ve mühendislik hesaplamalar ayrıntılı bir şekilde incelenir²⁰¹. Kural kitaplarına ve geminin amaçlanan ticari kullanımına uygunluğu tespit edilen plan ve hesaplamalar onaylanır. Aykırılıkların söz konusu olması halinde ise, onaydan önce, gemi sınıflama kuruluşunun uyarı ve talepleri doğrultusunda gerekli düzeltmeler yapılmalıdır²⁰². Geminin inşasına başlanmadan önce, plan ve hesaplamaların yanında, inşaatta kullanılacak donanım ve malzemelerin de onaylanması gerekir. Bu çerçevede geminin inşasında kullanılacak ana ve yardımcı sevk

²⁰¹ Geminin inşasına başlanmadan önce, gemi sınıflama kuruluşuna üç nüsha halinde sunulması gereken plan, belge ve hesaplamalar için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, 2005, C.A, Ks.1, Bl.1, G; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, 2006, Pt.B, Ch.2, 2.1.2; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.7. Ayrıca bakınız, **GL Rules For Classification And Construction**, 2006, Pt.0, Sec.2, D.1 ve E.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 3.2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 3.2.

²⁰² Plan ve hesaplamaların onay süreci hakkında bilgi için bakınız, MILLER, s.79 vd.; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, s.145 vd. Ayrıca bakınız, KALPSÜZ, s.157.

makineleri, kazanlar, jeneratörler, çelik ve kaynak malzemelerinin kural kitaplarına uygunluğu, söz konusu kuruluşlar tarafından inceleme ve testlere tâbi tutularak onaylanır²⁰³.

Gerekli onayların alınmasından sonra, geminin omurgasının konulmasından teslim edilmesine kadar, gemi inşaatı sörveyörler tarafından denetlemelere tâbi tutulur. Söz konusu denetlemeler, geminin, amaçlanan kullanım tarzına, gemi sınıflama kuruluşunun kural kitaplarına ve onaylanan gemi planlarına uygun bir şekilde inşa edilmesini sağlamak amacıyla yapılır. Bu kapsamda, geminin inşası sırasında uygulanan işçilik kontrol edilir ve yerleştirilen donanım ile birleştirilen malzemeler de çeşitli testlere tâbi tutulur²⁰⁴. İnşaatın tamamlanmasından sonra ise, sörveyörler tarafından geminin yapı, donanım ve sistemlerine bütün olarak, performans ve dayanıklılık testleri uygulanır. Bu amaçla gemiyle deneme seferlerine de çıkılır.

²⁰³ Gemilerin inşasında, genellikle belirli üreticiler tarafından üretilen donanım ve malzemeler kullanılır. Bu nedenle söz konusu donanım ve malzemeler, genellikle gemi sınıflama kuruluşları tarafından önceden onaylanmış bulunmaktadır. Dolayısıyla önceden onaylanmamış donanım ve malzemelerin test ve onaya tâbi tutulması söz konusu olmaktadır. Bunların test ve onayının geminin inşası sırasında yapılmak üzere ertelenmesi de mümkündür.

²⁰⁴ Bakınız, MILLER, s.80; BOISSON, s.4; **American Bureau Of Shipping - 1862-2000**, s.146; **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.2, D; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.2, 2.1.4; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, D.3; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 2.1.2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 2.1.2. Geminin inşası sırasında yapılması gereken denetlemeler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, IACS UR No.Z23 Hull Survey for New Construction (July 2006).

2. Geminin İşletilmesi Sırasında Denetleme

a. Genel Olarak

Gemiler işletildikleri sırada, olağan yıpranmanın yanında, deniz tehlikeleri ve kazalara da maruz kalır. Bu durumdan gemilerin performans ve güvenlikleri etkilenir. Söz konusu hususlar geminin sınıfıyla doğrudan ilgilidir. Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşları, sicile kaydettikleri gemilerin durumunu, kullanım amaçları ve kural kitaplarına uygunluk yönünden, belirli bir program çerçevesinde denetler. Geminin sınıfının muhafazası veya yenilenmesi yapılan denetlemelerin sonucuna bağlıdır. Zamanı önceden belirlenmiş olan bu denetlemeler, söz konusu kuruluşlar tarafından, re'sen icra edilmez. Denetlemelerin icrası için donatanın talebi gerekir²⁰⁵. Dolayısıyla denetleme zamanının takibi ve buna uygun gerekli tedbirlerin alınması da donatanın sorumluluğundadır. Söz konusu denetlemelerin yapılması, geminin sınıfının muhafazası ve yenilenmesinin ön şartıdır²⁰⁶. Dolayısıyla bu husus, yapılan denetlemelerde elde edilen sonuçlar derecesinde, geminin sınıfı üzerinde etkilidir.

Gemi, çok sayıda parçanın birleştirilmesi sonucu meydana gelen karmaşık bir yapıdır. Gemi sınıflama kuruluşlarının söz konusu yapıda yer

²⁰⁵ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, A.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2, 3; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.1, 1.4; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, A.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.4.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.4.1; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.3, A100; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.6; **LR Form for Request for Marine Services**, 2004, Art.19-20.

²⁰⁶ **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.2, B.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2, 1; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.1, 1.1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, B.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 1.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 1.1; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, B200; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.21.

alan parçaların tamamını denetleme imkânı yoktur. Bunun başta gelen nedeni, önemli gelir kayıplarına sebep olacağı dolayısıyla geminin işletme masraflarını arttıracığı gerekçesiyle, denetlemelerin kısa sürede tamamlanması gerekliliğidir²⁰⁷. Bu nedenle söz konusu kuruluşlar, tekne, kazan, makine, elektrik gibi önemli donanım ve sistemleri denetleyerek geminin sınıfı kapsamında değerlendirir. Denetlenmeleri söz konusu olmadığı için, bu donanım ve sistemlerle ilgili olmayan kısım, parça, donanım ve sistemler geminin sınıfına dâhil sayılmaz²⁰⁸. Ancak donatanın talebi üzerine bu kısım, parça, donanım ve sistemler de sınıf kapsamına alınabilir ve sınıflama belgesinde bu husus ek sınıf işaretiyle (*additional class notation*) belirtilir²⁰⁹.

Geminin gerek ana gerekse ek sınıfı kapsamındaki denetlemeler, gemi sınıflama kuruluşunun atadığı sürveyörler tarafından, gemiyle fiili temasta bulunmak suretiyle icra edilir. Böylece geminin sınıfıyla ilgili durumu hakkında doğrudan bilgi edinilir. Ancak geminin sac kalınlık ölçümü, ambar kapaklarının sızdırmazlık testi ve su altında kalan kısımlarının kontrolü gibi

²⁰⁷ Gemi sınıflama kuruluşlarının ekonomik gereklilik nedeniyle gemilerle kısa süreli temasının deniz ve gemi güvenliğini olumsuz yönde etkilediği, gemileri sıkı bir şekilde kontrol etme imkânlarının bulunması nedeniyle donatanlara bu konuda önemli görevler düştüğü ve söz konusu kuruluşlarla sıkı temas halinde olmaları durumunda sınıflama faaliyetlerinin amacına uygun bir şekilde yürütülebileceği savunulmaktadır. ULRIK, s.38; PAYER, s.296; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

²⁰⁸ Bakınız, BREITZKE, s.60; **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Türk hukukunda da bu hususla dolaylı olarak ilgili düzenleme bulunmaktadır. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun m.5 hükmüne göre; ulusal veya uluslararası tanınmış gemi sınıflama kuruluşları tarafından verilmiş sınıflama belgesini haiz gemilere, belgede yazılı süre ve görev için ayrıca denetleme yapılmadan denize elverişlilik belgesi verilir. Söz konusu kuruluşların geminin sınıfı ve dolayısıyla denetleme dışında bıraktıkları kısımlar ise idare tarafından denetlenir.

²⁰⁹ Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, A.2.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.2, 6; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.2, 6.

özel teknik bilgi, donanım ve malzeme gerektiren test ve kontroller, bu hususlarda uzmanlık sahibi servis sağlayıcı kuruluşlar (*service provider/supplier*) tarafından icra edilir²¹⁰. Bu test ve kontrollerden elde edilen bilgiler ilgili oldukları denetlemelerin sonuçları üzerinde doğrudan etkilidir. Donatan tarafından yaptırılması gereken söz konusu test ve kontroller, denetleme için atanan sürveyörlerin gözetiminde icra edilir²¹¹.

Belirttiğimiz üzere, geminin sınıfının muhafazası ve yenilenmesi, belirli zaman aralıklarıyla yapılması gereken programlı denetlemelerin sonucuna bağlıdır. Bunun yanında geminin hasara uğraması, tamir veya tadil edilmesi gibi, geminin sınıfını etkileyebilecek hallerde, ilgili denetlemelerin de yaptırılması gerekir. Uygulamada bu denetlemeler, “hasar sürveyi” (*damage survey*), “onarım sürveyi” (*repair survey*) ve “tadilat sürveyi” (*conversion survey, alteration survey*) olarak adlandırılmaktadır²¹². Söz konusu program dışı denetlemelerin amacı, onarım ve tadilatların kural kitaplarına uygun olarak yapılmasını sağlamak ve geminin sınıfını muhafaza etmesi için gerekli şartları taşıyıp taşımadığını tespit etmektir. Program dışı denetlemelerin icrasında, ilgili oldukları halin özellikleri dikkate alınır. Dolayısıyla yapılacak denetlemenin uygulanma şekli ve kapsamı, her olayda

²¹⁰ Servis sağlayıcı kuruluşların uzmanlık ve yeterlilikleri gemi sınıflama kuruluşları tarafından tespit edilerek, onaylanır. Bunun sonucunda servis sağlayıcı kuruluşa uzmanlık konusuyla ilgili belge verilir. Belgeleme usulü hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, IACS UR No.Z17 Procedural Requirements For Service Suppliers (as revised February 2004).

²¹¹ Özel teknik bilgi gerektiren söz konusu test ve kontrollerin, onaylanmış servis sağlayıcı kuruluşlara yaptırılması zorunluluğu ile bu kuruluşların onaylanmasındaki etkilerinin yanında, yapılan test ve kontrollerin sınıflama faaliyetleriyle doğrudan ilgisi bulunmasına rağmen; gemi sınıflama kuruluşları, donatan ile servis sağlayıcı kuruluş arasındaki hukuki ilişkiye yabancıdır. Diğer bir ifadeyle söz konusu test ve kontroller donatanın nam ve hesabına icra edilmektedir. **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.5.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.5.1; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.3, A400. Ayrıca bakınız, IACS UR No.Z17 Procedural Requirements For Service Suppliers (as revised February 2004).

²¹² Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, B.2; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.1, 1.1.3; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch. 1, Sec.3, B300-B600; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, C.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 6; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 6.

farklılık gösterir²¹³. Karakteristik özelliklerinin bulunmaması sebebiyle, söz konusu denetlemelerin şekil ve kapsamı, kural kitaplarında da düzenlenmemiştir. Aynı sebeple, çalışmamızda program dışı denetlemelere yer verilmeyerek, sınıfa kabul / sınıf yenileme sörveyi, ara sörvey ve yıllık sörvey şeklinde adlandırılan programlı denetlemeler inceleme konusu yapılmıştır.

b. Sınıfa Kabul / Sınıf Yenileme Sörveyi

Gemi sınıflama kuruluşları sicillerine kaydolacak gemileri, sınıfa kabul sörveyi olarak adlandırılan, geniş kapsamlı bir denetlemeye tâbi tutar. Söz konusu denetleme, geminin sicile kayıtlı olduğu süre boyunca, beş yıllık zaman aralıklarıyla tekrarlanır²¹⁴. Sicile kayıttan sonra yapılan bu denetlemelere ise, sınıf yenileme sörveyi denilmektedir. Sınıfa kabul sörveyinin, icra edildiği zaman kesiti ile geminin tekne, makine ve elektrik donanım planları, teknik ve mühendislik hesaplamaların incelenmesinin gerekmesi haricinde, sınıf yenileme sörveyinden farkı yoktur. Dolayısıyla sınıf yenileme sörveyinin uygulanması ve kapsamı hakkında verdiğimiz bilgiler, kural olarak, sınıfa kabul sörveyi için de geçerlidir.

²¹³ BASEDOW / WURMNEST, s.10.

²¹⁴ Sınıfa kabul ve sınıf yenileme sörveylerinin geçerlilik süresi, önceleri dört yılla sınırlandırılmıştır. Bakınız, Erol TURAN, “Klas Sörveyleri ve Planlanması”, **Türk Loydu Vakfı Seri Konferanslar IV**, 1989-1990, s.146-157, İstanbul, 1990, s.148; PARLAR, s.6; OKAY, s.114; KALPSÜZ, s.158. Teknoloji ve gemi yapım teknikleri alanında yaşanan gelişmeler, eskiye oranla daha sağlam, dayanıklı ve güvenli gemilerin inşa edilmesini sağlamıştır. Gemilere sıklıkla sörvey uygulanması ihtiyacını azaltan bu durum, söz konusu sürenin beş yıla çıkarılmasının en önemli sebebidir. Ancak gemi sınıflama kuruluşlarının, geminin özellikleri ve kullanım tarzını dikkate alarak bu süreyi değiştirme imkânları bulunmaktadır. Düşük standartlı gemiler için bu süre kısaltılabilmektedir. Bakınız, **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.2, 2.1.3. Deniz tehlikelerine maruz kalmadıkları için, söz konusu süre iç su gemileri hakkında daha uzun belirlenebilmektedir. Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.2, Sec.3, 5.

Sınıf yenileme sörveyinin iki amacı vardır. Bunların birincisi, geminin denetlemeye tâbi kısım, parça, donanım ve sistemlerinin ayrıntılı ve kapsamlı şekilde denetlenerek, kural kitaplarında yer alan asgari standart ve şartlara uygun olup olmadığının belirlenmesidir. İkincisi ise, geminin söz konusu durumunu, özelliklerine uygun şekilde işletilmesi, bakım ve diğer programlı denetlemelerin düzenli yapılması şartıyla, sörveyin beş yıllık geçerlilik süresi boyunca da koruyup koruyamayacağını tespit etmektir. Gemilere uygulanan en geniş kapsamlı denetleme olması sebebiyle, sınıf yenileme sörveyinin icra süresi, geminin kullanım tarzı, yapısı, donanımı, yaşı, büyüklüğü ile geçirdiği kaza ve onarımlara göre, bir haftadan birkaç aya kadar sürebilir. Deniz ticareti için uzun sayılabilecek bu sürede, geminin işletilememesi nedeniyle meydana gelebilecek kazanç kayıplarını en aza indirmek amacıyla, sınıf yenileme sörveyinin gemi için uygun olan zamanlarda yapılacak kısmî denetlemelerle icra edilmesi de mümkündür. Dördüncü yıllık sörveyden sonra başlayan söz konusu denetlemelerin, önceki sınıf yenileme sörveyinin geçerlilik süresinin sona erdiği beşinci yılın bitimine kadar tamamlanması gerekir. Aynı gereklilik, geçerlilik süresinin sonunda toplu şekilde yapılan denetlemeler için de söz konusudur. Ancak istisnai durumlarda, gemi sınıflama kuruluşunun kararına göre, önceki sınıf yenileme sörveyinin geçerlilik süresi üç aya kadar uzatılabilir²¹⁵. Zaman ve kazanç kayıplarını en aza indirmek amacıyla geliştirilen diğer bir denetleme türü ise, “devamlı sınıf yenileme sörveyi” (*continuous class renewal survey*) olarak adlandırılmaktadır²¹⁶. Sınıf yenileme sörveyinden farklı şekilde icra edilmesi nedeniyle, devamlı sınıf yenileme sörveyinin uygulanması

²¹⁵ Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, B.1.3.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.2, Sec.1, 5.5; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, B.1.3.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 4.1.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 4.1.1.

²¹⁶ Devamlı sınıf yenileme sörveyi hakkında bilgi için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, B.1.3.6; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.2, Sec.1, 7; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, B.1.3.6; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 4.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 4.3.

hususunda donatan ile gemi sınıflama kuruluşunun ayrıca anlaşmış olmaları gerekir. Devamlı sınıf yenileme sürveyinde, sınıf yenileme sürveyi kapsamında yapılması gereken denetlemeler²¹⁷, belirlenen program çerçevesinde, her yıl 1/5 oranında icra edilir. Söz konusu kapsamda yapılan denetlemelerde sadece denetlemenin icra edildiği yılın programında belirlenen gemi kısım, parça, donanım ve sistemleri denetlenir. Bunların dışında kalanlar ise programda belirlenen yıllarda denetlemeye tâbi tutulur²¹⁸. Diğer bir ifadeyle yapılması gereken denetlemeler toplu olarak yapılmamakta, beş yıllık zaman dilimine yayılmaktadır. Toplu olarak yapılmamakla birlikte, devamlı sınıf yenileme sürveyinde de geminin denetlemeye tâbi kısım, parça, donanım ve sistemleri beş yıllık zaman aralıklarıyla kapsamlı bir şekilde denetlenir. Böylece sınıf yenileme sürveyinin amacı sonuç itibarıyla gerçekleştirilmiş olur.

Sınıf yenileme sürveyi icra edilirken gemi kuru havuz veya kızakta bulunmalıdır. Geminin tekne ve makinelerine, ara ve yıllık sürveyler kapsamında yapılanlarla birlikte, çeşitli muayene, kontrol ve testler uygulanır²¹⁹. Bu kapsamda geminin teknesindeki önemli paslanma, kırılma, yapısal bozulma ve hasarları tespit amacıyla, ambar kapak ve ağızları ile dip

²¹⁷ Devamlı sınıf yenileme sürveyi, önceleri gemi makinelerine uygulanmak üzere düzenlenmiştir. Bakınız, GOLDREIN, s.233; TURAN, s.154. Günümüzde ise, sınıf yenileme sürveyi kapsamında yapılması gereken denetlemelerin tamamı için uygulanma imkânı vardır. Ancak tarafların, sadece makine veya tekneye uygulanması yönünde anlaşmaları da mümkündür.

²¹⁸ Ayrıntılı ve kapsamlı bir şekilde icra edilmesine rağmen, geminin büyük kısmı bu denetlemelerin kapsamı dışında kalır. Deniz ve gemi güvenliğini tehlikeye düşürmemek amacıyla, ara ve yıllık sürveylerin de uygulanması gerekir. Nitekim kural kitaplarının devamlı sınıf yenileme sürveyini düzenleyen bölümlerinde, diğer programlı sürveylerin de icra edileceği açıkça düzenlenmiştir. Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.3, B.1.3.6.5; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.2, Sec.1, 7; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, B.1.3.6.5; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 4.3.9; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 4.3.10.

²¹⁹ Ayrıntılı bilgi için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.3, C.1.3; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.3, Sec.2, 5 ve Pt.7, Ch.6, Sec.2, 3; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.5; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, C.1.3; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.3, Sec.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.3, Sec.3.

ve borda sacları kontrol edilir. Saclardaki incelmenin belirlenmesi amacıyla kalınlık ölçümü yapılır. Ambar kapakları, bölme perdeleri ile yağ, yakıt, sintine ve su tankları iç taraflarından muayene edilerek, sızdırmazlık testlerine tâbi tutulur. Buhar ve sıvı aktarma borularına basınç testleri uygulanır. Ayrıca omurga, makine dairesi ve ambarların yapısal durumu, dümen tertibatının işleyişi ve su geçirmez kapılar ile çapa ve zincirlerinin dayanıklılığı da kontrol edilerek, gerektiğinde testlere tâbi tutulur. Geminin, elektrik sistemi dâhil, makine donanımı da muayene edilmektedir. Bu kapsamda ana ve yardımcı sevk makineleri, sevk türbinleri, jeneratörler, pompalar, kompresörler, pervaneler, şaft, silindir ve pistonların işlerliği, gücü ve performansı test edilir. Buhar kazanlarına dış ve iç muayenenin yanında basınç testi yapılır. Ayrıca yangın söndürme ve alarm sistemi de kontrol ve test edilir. Geminin yaşlanmasına paralel olarak, sınıf yenileme sörveyi kapsamında icra edilen denetlemelerin kapsam ve uygulanma tarzının değiştirilmesi veya bazı eklemelerin yapılması da mümkündür.

c. Ara Sörvey

Geminin sınıfını muhafazası, sınıfa kabul veya sınıf yenileme sörveyinin geçerlilik süresi boyunca, kural kitaplarında yer alan şartlara uygun durumda bulunması şartına bağlıdır. Bu durumu teyit etmek amacıyla, söz konusu beş yıllık geçerlilik süresinin ortasında uygulanan denetlemelere “ara sörvey” denilmektedir. Ara sörvey, kural olarak ikinci ve üçüncü yıllık sörveylerin arasındaki dönemde yapılır. Ancak zaman ve kazanç kayıplarının önlenmesi amacıyla, söz konusu yıllık sörveylerle birlikte icra edilmesi de mümkündür²²⁰. Bu durumda ara sörvey, üçüncü sınıflama yılının başlangıcından önceki üç ay ile bitiminden sonraki üç ay arasındaki, on sekiz

²²⁰ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, B.1.2; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.2, Sec.1, 3; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, B.1.2; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.1, 1.1.3.

aylık dönemde yapılabilir. Ara sörvey kapsamında, yıllık sörveylerde yapılması gereken denetlemeler de icra edilir. Bu nedenle ara sörveyin, genişletilmiş yıllık sörvey olarak adlandırılması da mümkündür.

Ara sörveyde, yıllık sörvey kapsamında yapılanların yanında, geminin tekne ve makinelerine bazı muayene, kontrol ve testler uygulanır²²¹. Bu kapsamda, geminin yaşına göre, deniz suyu balast tanklarının tamamı veya seçilmiş bazıları muayene edilir, gerektiğinde kalınlık ölçümü ve basınç testi yapılır. Geminin yaşı, kullanım tarzı ve taşınan yükün cinsine göre, ambarların tamamı veya seçilmiş bazılarının yapısal durumu kontrol edilir. Teknede yer alan bağlantı ve onarım kaynaklarına çatlaklık testi uygulanır. Geminin makine donanımı ve elektrik sisteminin işlerliği kontrol edilir. Gemi sınıflama kuruluşu, geminin güvenliği hususunda şüphelerin bulunması halinde veya geçirdiği kaza ve onarımları dikkate alarak, ara sörveyin daha kapsamlı ve ayrıntılı şekilde yapılmasına karar verebilir.

d. Yıllık Sörvey

Sınıfını muhafaza edebilmesi için, gemiye kural kitaplarında yer alan şartlara uygun durumda bulunduğunu teyit etmek amacıyla, her sınıflama yılının sonunda uygulanan denetlemelere “yıllık sörvey” denilmektedir. Sınıfa kabul veya sınıf yenileme sörveyinin icra edildiği tarihten itibaren, her sınıflama yılının sonunda icra edilmesi gerekir. Söz konusu sörveylerin geçerlilik süresi içinde, dört adet yıllık sörvey yapılır. Beşinci yılın sonunda ise, yapılması gereken denetlemelerin sınıf yenileme sörveyi kapsamında icra edilmesi nedeniyle, ayrıca yıllık sörvey yapılmasına gerek yoktur. Yıllık sörvey, sınıflama yılının bitmesinden önceki üç ay ile sonraki üç ay

²²¹ Ayrıntılı bilgi için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.3, C.1.2; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.3, Sec.2, 3; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.4; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, C.1.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.3, Sec.2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.3, Sec.2.

arasındaki, altı aylık dönemde yapılmalıdır²²². Yıllık sörvey kapsamındaki denetlemelerde geminin tekne ve makineleri, kural olarak elle veya gözle kontrol edilmekte, sörveyörler tarafından gerekli görülmedikçe zaman alıcı testlerin yapılması söz konusu olmamaktadır. Bu nedenle yıllık sörveyler, genellikle bir günde tamamlanabilmektedir.

Yıllık sörvey kapsamında, geminin tekne ve makinelerinin genel durumu kontrol edilir²²³. Teknenin ana yapısal unsurları, ambarlar, tanklar, makine ve kazan dairesi muayene edilir. Ambar kapakları, bölme perde kapıları ve teknenin dışı açılan kapaklarının kapatma düzeneklerinin işlerliği kontrol edilir. Dümen tertibatı ve demirleme donanımında, görülebilir hasar ve işlerlik kontrolü yapılır. Buhar kazanları, buhar ve sıvı borularının dıştan muayenesi yapılır. Gemi içi haberleşme sistemi kontrol edilir. Yangın söndürme ve alarm sistemi muayene edilir. Gemi sınıflama kuruluşu, geminin güvenliği hususunda şüphelerin bulunması halinde veya geçirilen kaza ve onarımları dikkate alarak, yıllık sörveyin daha kapsamlı ve ayrıntılı şekilde yapılmasına karar verebilir.

C. Değerlendirme

Yapılan denetlemeler sonucunda gemi hakkında elde edilen bilgiler iki aşamalı değerlendirmeye tâbi tutulur. Birinci aşamada, söz konusu bilgiler

²²² Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, B.1.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.2, Sec.1, 1; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.1, 1.1.3; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, B.1.1.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 5.2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 5.2.

²²³ Ayrıntılı bilgi için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, C.1.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.7, Ch.3, Sec.2, 1 ve Pt.7, Ch.6, Sec.2, 1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, C.1.1; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.3; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.3, Sec.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.3, Sec.1.

değerlendirilerek, geminin sınıfı kapsamında teknik ve fiziki durumunun kural kitaplarında yer alan asgari standart ve şartlara uygun olup olmadığı tespit edilir. İkinci aşamada ise, bu tespit esas alınarak yapılan değerlendirme sonucuna göre, geminin sınıfı hakkında karar verilir. Söz konusu değerlendirmeler, gemi sınıflama kuruluşunun iç işleyişi kapsamında, birbirini takip eder şekilde, sınıflama komitesi tarafından yapılmakta ve hukuk düzenine karar olarak yansımaktadır. Değerlendirmelerin aynı organ tarafından yapılması ve sonuçların ise bir safhada karar şeklinde ortaya çıkması, bu aşamaların birbirinden kesin çizgilerle ayrılmasını güçleştirmektedir. Bu nedenle uygulamada söz konusu aşamalar, bir bütünün parçaları olarak kabul edilmektedir. Buna uygun olarak çalışmamızda da, iç içe geçerek birbirini tamamlayan söz konusu aşamalar, bu niteliklerine uygun şekilde birlikte incelenmiştir.

Değerlendirme aşamasının en önemli bilgi kaynağı sürvey raporudur. Denetlemelerin tamamlanmasından sonra, sürveyörler tarafından, geminin ana ve ek sınıfı kapsamındaki durumu hakkında düzenlenen söz konusu raporda, gemide tespit edilen eksiklik ve hasarlar ile yapılan kontrol, muayene ve testlerin sonuçlarının yanında sürveyörlerin tavsiye, görüş ve değerlendirmeleri de yer alır. Geminin teknik ve fiziki durumuyla ilgili son bilgileri içermesi nedeniyle, geminin sınıfı hakkında verilecek kararlarda sürvey raporu esas alınır. Bu nedenle düzenlenen sürvey raporu, söz konusu kararlarda kullanılmak üzere, gemi sınıflama kuruluşunun merkezine gönderilir. Sürvey raporunun bir sureti de, gemide bulundurulmak üzere donatana verilir. Donatanın sürvey raporuna karşı itiraz etme hakkı vardır. İtiraz halinde, gemi sınıflama kuruluşunun atayacağı başka sürveyörler tarafından, itiraz konusu denetlemeler tekrarlanır²²⁴. Söz konusu denetlemelerin masrafları, itirazın haklılığı halinde gemi sınıflama kuruluşu, aksi halde ise donatan tarafından karşılanır. Sürvey raporunda donatanın

²²⁴ Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.10, 3; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, D100; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.11.

itirazını gerektirecek hususların bulunmaması, diğer bir ifadeyle denetlemelerin olumlu şekilde sonuçlanması halinde ise, gemi sınıflama kuruluşunun merkezinden de onay alınarak, sörveyörler tarafından “geçici sınıflama belgesi” (*interim/temporary/provisional classification certificate*) düzenlenebilir²²⁵. Bu durumda gemi, sicile de geçici olarak kaydedilir. Sınıflama belgesiyle tanınan hak ve yetkileri sağlayan söz konusu belge, sınıflama belgesinin düzenlenmesinin yanında, geminin sınıfa kabul edilmemesi veya sınıfının yenilenmemesi yönünde verilen kararlar geçersiz hale gelir. Geçici sınıflama belgesinin düzenlenmesiyle ilgili bu istisnai durum haricinde geminin sınıfıyla ilgili kararlar, bu hususta yetkili organ niteliğindeki sınıflama komitesi tarafından sörvey raporu ve gemi hakkındaki diğer bilgilerin değerlendirilmesi suretiyle verilir.

Yapılan değerlendirmelerde sörvey raporu esas alınmakla birlikte, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanması amacıyla, sınıflama komitesine geniş takdir yetkisi tanınmıştır. Diğer bir ifadeyle sınıflama komitesi, değerlendirmelerini sadece sörvey raporuyla bağlı olarak yapmamakta, gemi hakkındaki diğer bilgi kaynaklarına da başvurabilmektedir. Bu kapsamda, bayrak ve liman devleti kontrolleri çerçevesinde gemi hakkında düzenlenen raporlar ile önceki sörvey raporları da dikkate alınabilir. Sınıflama komitesi yaptığı değerlendirmede, geminin sınıfını muhafazası için ön şart olması nedeniyle, öncelikle sörveyin zamanında icra edilip edilmediğini tespit eder. Daha sonra geminin teknik ve fiziki durumunun, kabul edileceği veya sahip olduğu sınıfla ilgili asgari standart ve şartları karşılayıp karşılamadığı hususu değerlendirilir. Bu değerlendirmede geminin tekne, makine ve donanım durumunun yanında, tespit edilen eksiklik ve hasarları da dikkate alınır.

²²⁵ Bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.8; **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, A1300; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 3.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 3.1; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.5, 502.

Ayrıca geminin yapısı, teknik özellikleri, yaşı, büyüklüğü, kullanım tarzı, geçirdiği kaza ve onarımlar da göz önünde bulundurulur.

Karar aşamasında yapılan değerlendirmede, sınıflama komitesine geniş takdir yetkisi tanınmakla birlikte, genellikle sömve raporunun yukarıda belirtilen şekilde yapılan değerlendirme sonuçları ve karara konu olan sömve raporunun türü dikkate alınır²²⁶. Sınıflama komitesinin geminin sınıfı hakkında vereceğı karar, söz konusu değerlendirmenin olumlu veya olumsuz şekilde sonuçlanmış olmasına göre değışir. Sınıfa kabul veya sınıf yenileme sömve raporu hakkında yapılan değerlendirmelerin olumlu sonuçlanması, diğere bir ifadeyle geminin kural kitaplarında yer alan asgari standart ve şartları karşıladığının tespit edilmesi halinde, geminin sınıfa kabulü veya sınıfının yenilenmesi yönünde karar verilir. Bunun üzerine, geminin söz konusu kararla belirlenen ana ve ek sınıfının yer aldığı bir sınıflama belgesi düzenlenir. Geminin ana ve ek sınıfını belirtmek amacıyla çeşitli harf, rakam ve sembol grupları kullanılmaktadır. Bu harf, rakam ve sembollerle geminin, inşaat denetiminin sınıflama belgesini düzenleyen gemi sınıflama kuruluşu tarafından yapılp yapılmadığı, tipi, kullanım tarzı, yapısı, işletilme bölgesi, tekne, makine ve donanım durumu ifade edilmektedir²²⁷. Ayrıca belgenin geçerlilik süresi, geminin teknik özellikleri ve kimliğine ilişkin bazı bilgiler

²²⁶ Bu kapsamda, sınıflama komitesine tanınan geniş takdir yetkisiyle de bağlantılı olarak, donatanın sınıflama faaliyetleriyle ilişkili olan önceki tutum ve davranışları da dikkate alınabilir. Örneğın, sınıfa kabul veya sınıf yenileme sömveyi kapsamındaki denetlemeler ve yapılan değerlendirmeler sonucunda, geminin kural kitaplarında yer alan asgari standart ve şartları karşıladığının tespit edilmesine rağmen; donatanın, sınıflama sözleşmesinden doğan (ücretin ödenmemesi, geminin tamirlerin zamanında yapılmaması, geminin geçirdiğı kaza ve tamirlerin bildirilmemesi gibi) yükümlölüklerine aykırı önceki davranışları nedeniyle, geminin sınıfa kabul edilmemesi veya sınıfının yenilenmemesi söz konusu olabilir. Ayrıca bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, A1700.

²²⁷ Gemi sınıflama kuruluşlarının her birinin kullandığı harf, rakam ve sembol sistemleri, bunların ifade ettiğı hususlar ile kapsam ve şartları birbirinden farklıdır. Kural kitaplarında ayrıntılı olarak düzenlenen bu hususlar hakkında bilgi için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klsalama Kuralları**, Bl.2, C; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.3; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, 1.2; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, C; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.2; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.2, B; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.2.

ile programlı denetlemelerin tarihleri de sınıflama belgesinde yer alır. Hakkında sınıflama belgesi düzenlenen gemiler, aynı zamanda gemi siciline de kaydedilir. Gemi sicili, gemi sınıflama kuruluşu tarafından tutulan, sınıfa kabul edilen gemilerle ilgili bilgilerin kaydedildiği bir kütüktür. Söz konusu sicilde geminin sınıfı ve bu kapsamdaki (sınıfının askıya alınması, sınıfından çıkarılması gibi) durumu ile teknik özellikleri hakkında ayrıntılı bilgiler yer alır. Gemi sicilinde yer alan bilgiler sürekli güncellenerek düzenli aralıklarla yayınlanır²²⁸. Ayrıca bu bilgiler, güncellemelerin daha sık şekilde yapılmasına imkân vermesi nedeniyle internet vasıtasıyla da yayınlanır. Buna karşılık, sınıfa kabul sörvey raporu hakkında yapılan değerlendirmelerin olumsuz sonuçlanması halinde, gemi sınıfa kabul edilmez. Ancak, gemide kural kitabına aykırı olduğu tespit edilen hususların düzeltilmesi ve eksikliklerin tamamlanmasından sonra, tekrar başvuru imkânı vardır. Sınıf yenileme sörvey raporunun söz konusu olması halinde ise, iki ihtimal bulunmaktadır. Sınıflama belgesinin geçerlilik süresinin henüz dolmamış olması ihtimalinde; donatana, gemide tespit edilen aykırılık ve eksiklikler ile bunların giderilmesi için tanınan sürenin belirtildiği, uygulamada “tavsiye” (*recommendation*) olarak adlandırılan bildirimde bulunulması yönünde karar verilir²²⁹. Tavsiyede belirtilen aykırılık ve eksikliklerin bildirilen sürede

²²⁸ Gemi sicili hakkında bilgi için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, A, 4; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, 3.7; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, A.4; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.5; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.5; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, A1600.

²²⁹ Gemi sınıflama kuruluşları, yapılan denetlemelerde gemide tespit edilen eksiklik ve kural kitaplarına aykırılıkları donatana bildirmekle yükümlüdür. Bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanischer Lloyds*, U.S. Court of Appeals (5th Circuit 1981), 634 F. 2nd 874. Tespit edilen eksiklik ve aykırılıkların önemine göre, yapılan bildirimin niteliği değişmektedir. Geminin sınıfını etkileyecek derecede önemli eksiklik ve aykırılıkların söz konusu olması halinde yapılan bildirim, tavsiye veya “sınıf durumu” (*condition of class*) denilmektedir. Bildirimde eksiklik ve aykırılıkların giderilmesi için gereken süre de belirtilir. Bu süreye uyulmaması durumunda geminin sınıfı askıya alınmaktadır. Tavsiye bildirimi, sınıflama komitesinin yanında, denetlemeler sırasında sörveyörler tarafından da yapılabilir. Tespit edilen eksiklik ve aykırılıkların geminin sınıfını etkileyecek derecede önemli olmaması durumunda ise, “ihbar” (*memoranda*) olarak adlandırılan bildirim yapılır. Gemi sınıflama kuruluşunun duyurulmasında yarar gördüğü diğer hususlar da ihbar yoluyla bildirilmektedir. İhbarda belirtilen hususların yerine getirilmemesi halinde; tavsiyenin aksine, herhangi bir yaptırım öngörülmemekte ve bu hususlara uyulup uyulmadığının

giderilmemesi durumunda, geminin sınıfı askıya alınır. Söz konusu ihtimalde, sınıfın muhafazasına engel olacak derecede önemli aykırılık ve eksiklikler tespit edilmişse, tavsiye bildirimi yapılmakla birlikte, geminin sınıfının askıya alınması yönünde karar verilir. Bu husus, sınıflama belgesinin geçerlilik süresinin dolmuş olması ihtimalinde de geçerlidir. Ara veya yıllık sörvey raporuyla ilgili değerlendirmelerin olumlu sonuçlanması, diğer bir ifadeyle geminin sahip olduğu sınıfın asgari standart ve şartlarını taşımaya devam ettiği tespitinin yapılması halinde ise, geminin sınıfının muhafazası yönünde karar verilir. Aksi durumda donatana, gemide tespit edilen aykırılık ve eksikliklerle ilgili tavsiye bildiriminde bulunulur. Bunların belirtilen sürede giderilmemesi durumunda geminin sınıfı askıya alınır. Ancak, sınıfın muhafazasına engel olacak derecede önemli aykırılık ve eksiklikler tespit edilmişse, tavsiye bildirimi yapılmakla birlikte, geminin sınıfının askıya alınması yönünde karar verilir. Geminin sınıfının muhafazası, askıya alınması, tavsiye bildiriminin yapılması kararlarına ilişkin bilgiler, gemi siciline kaydedilmekte ve yayınlanmaktadır.

D. Geminin Sınıfının Askıya Alınması/Sınıfından Çıkarılması

1. Genel Olarak

Sınıflama belgesinin geçici bir süre için yürürlükten kaldırılması veya iptali, sınıflama faaliyetlerinin düzenli yürütülmesi ile bu faaliyetlerden doğan borç ve mükellefiyetlerin ifasını sağlamak amacıyla uygulanan yaptırımlardır. Yaptırımları uygulama hakkı sınıflama sözleşmesiyle tanınmıştır. Sınıflama belgesinin geçici bir süre için yürürlükten kaldırılması, “geminin sınıfının askıya alınması” (*suspension of class*); iptali

tespiti için, sörveyörler tarafından denetleme yapılması da söz konusu değildir. Bakınız, GOLDREIN, s.48; LÜDDEKE, s.23; **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 2.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 2.1.

ise “geminin sınıfından çıkarılması” (*withdrawal/cancellation of class*) terimleriyle ifade edilmektedir²³⁰. Geminin sınıfından çıkarılması ve sınıfının askıya alınması amaca uygun ve etkili, dolayısıyla işlevsel yaptırımlardır. Bu amaç ve etkinin sağlanmasında, deniz ticaretinde sınıflama belgesine atfedilen önemin büyük katkısı vardır. Sınıflama belgesinin deniz ticaretiyle ilgili hukuki ilişkiler üzerindeki etkisi ve bu ilişkilerde söz konusu belgenin geçici olarak yürürlükten kalkması veya iptaline bağlanan hukuki sonuçlar²³¹, öngörülen yaptırımları daha etkili, işlevsel ve önemli kılmaktadır. Diğer bir ifadeyle söz konusu yaptırımların etkisi ve işlevselliğinin, bunlara bağlanan dolaylı sonuçlarla yakından ilgisi vardır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının, yukarıda belirttiğimiz amaçlarını gerçekleştirmek için uygun buldukları hususları, geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması sebebi olarak tayin etmeleri mümkündür. Söz konusu tayin serbestisine rağmen, uygulamada genellikle sınırlı sayıdaki belirli hususlar tekdüze bir şekilde sebep olarak belirlenmektedir²³². IACS tarafından da tespit edilen ve gemi sınıflama

²³⁰ Söz konusu yaptırımlar, geminin ana sınıfının yanında, ek sınıfı için de uygulanabilir. Buna göre geminin ana sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması, ek sınıfını da aynı şekilde etkiler. Ancak geminin ek sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması, ana sınıfı üzerinde etkili değildir. Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, B.2; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2, 5; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, C103; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3, 1.4; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3, 1.4; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, B.2.2. Bu yaptırımların, donatanın yaptırım uygulanan gemisi haricindeki gemilerinin sınıfı üzerinde, kural olarak etkisi bulunmamaktadır. Ayrıca bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, C104.

²³¹ Deniz sigortalarında sigorta himayesinin sona ermesi, gemi karşılık gösterilerek alınan kredilerde ise alacağın muaccel olması, dolayısıyla gemi ipoteğinin paraya çevrilmesine sebep olması, geminin sınıfından çıkarılması veya sınıfının askıya alınmasına bağlanan hukuki sonuçlara örnek olarak gösterilebilir. Bakınız, **GOLDREIN**, s.234.

²³² Kural kitaplarında, söz konusu hususların yanında, sınıflama faaliyetlerinin temel esaslarına veya sınıfın muhafazasına ilişkin şartlara aykırı davranılması şeklinde ifade edilen, geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılmasına ilişkin genel sebeplere de yer verilebilmektedir. Bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, C101. Ayrıca bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2, 1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3, 1.2.4; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3, 1.2.7.

kuruluşlarının uzun yıllara dayanan tecrübeleriyle belirlenen, sınıflama faaliyetleriyle ilgili sorunlu hususları kapsayan bu sebeplerin ifade edilme tarzı ve bunlara bağlanan yaptırımların uygulanabilmesi için gereken şartlar bakımından kural kitapları arasında farklılıklar söz konusu olabilmektedir.

Kural kitaplarında, geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması yaptırımlarının uygulanabilmesi için, iki şart öngörülmektedir. Bunların birincisi, söz konusu yaptırımların uygulanmasını gerektiren sebeplerden birinin gerçekleşmiş olmasıdır. Sebebin gerçekleşmesinde kusurun bulunması veya bir zararın meydana gelmiş olmasının önemi yoktur. İkincisi ise, uyulması gereken usulle ilgilidir. Yaptırımların, sınıflama komitesinin kararı gerekmeksizin sebebin gerçekleşmesiyle birlikte kendiliğinden yahut sınıflama komitesinin gerçekleşen sebep hakkında vereceği karar üzerine derhal veya karardan belirli bir süre sonra yürürlüğe gireceği usule ilişkin şart olarak belirlenebilir²³³. Usul şartları, hakkında açıklama yapılmasını gerektirmeyecek açıklıktadır. Dolayısıyla çalışmamızda, geminin sınıfının askıya alınması ve sınıfından çıkarılması sebepleri hakkında açıklama yapılmakla yetinilmiştir²³⁴.

²³³ Usule ilişkin şartın sınıflama komitesinin vereceği karara bağlı olması halinde, sebebin meydana gelmesinden yaptırımın yürürlüğe girmesine kadar geçecek sürede de, geminin sınıfını muhafaza etmeyeceği kabul edilmektedir. **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Geminin sınıfını muhafaza etmemesi, uygulanan yaptırımların esasını oluşturmaktadır. Bunun usul şartlarının yerine getirilmesine gerek duyulmadan uygulanması ise, sınıflama komitesinin vereceği kararla bağlantılı usul şartlarının önemini azaltmaktadır.

²³⁴ Sebeplerle ilgili yaptığımız ayırimda, sektördeki genel uygulama ve IACS tarafından yapılan ayırım esas alınmıştır. Ancak uygulanacak yaptırımın belirlenmesinde, gemi sınıflama kuruluşunun tercih ve önceliklerinin de etkisi bulunmaktadır. Dolayısıyla belirli bir sebep hakkında uygulanacak yaptırım hususunda, söz konusu kuruluşlar arasında farklı uygulamalara rastlanabilir. Diğer bir ifadeyle uygulamada, yaptığımız ayırıma aykırı uygulamalar da söz konusu olabilir.

2. Geminin Sınıfının Askıya Alınmasını Gerektiren Sebepler²³⁵

a. *Geminin, tâbi olduğu sınıfın kurallarına uygun olarak kullanılmaması*²³⁶: Geminin, sınıflama belgesinde belirtilen tipi, yapısı, kullanım tarzı ve işletilme bölgesine ilişkin olarak kural kitaplarında yer alan düzenlemelere uygun olmayan şekilde kullanılması ifade edilmektedir. Başka bir anlatımla, kuru yük gemisinin konteyner gemisi olarak işletilmesi, kıyı seferine tahsis edilen geminin okyanus seferine gönderilmesi gibi, geminin sahip olduğu standartlara aykırı şekilde kullanılması söz konusudur. Sınıfın askıya alınmasında, geminin bir defaya mahsus olarak tâbi olduğu sınıfın kurallarına aykırı kullanılması yeterlidir. Söz konusu yaptırım, aykırılığın devam ettiği süre boyunca uygulanır. Yaptırımın sona erdirilmesi, geminin gerekli denetlemelerden geçmesi şartına da bağlanabilir.

b. *Geminin, yükleme çizgisini (fribord) aşacak şekilde yüklenerek yola çıkarılması*: Yükleme çizgisi, geminin güvenli şekilde yolculuk yapabileceği azami yükleme sınırını belirler. Geminin bu çizgiyi aşacak şekilde yüklenmesi deniz ve gemi güvenliği için büyük tehlikeler yaratabilir. Dolayısıyla söz konusu sınıfın askıya alınması sebebinin amacı, bu tehlike ihtimalinin önlenmesi ve geminin sahip olduğu standartlara uygun şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Geminin bir defaya mahsus yükleme çizgisini aşacak şekilde yüklenerek yola çıkarılması yaptırımın uygulanması için

²³⁵ Geminin sınıfının askıya alınması sebepleri hakkında bilgi için bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, C; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.9; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.15-22. Söz konusu sebepler, genellikle sınıflama sözleşmesiyle donatana yüklenen görevlerin kapsamına girmektedir. Görev konusunda bilgi için bakınız, Üçüncü bölüm, VI.

²³⁶ Kural kitaplarında bu sebep ifade edilirken, geminin işletilmemesi (*not operated*) terimi kullanılmaktadır. İşletilme teriminin sözlük anlamıyla, uzun veya kısa, süreklilik arz eden bir durum ifade edilmektedir. Ancak söz konusu sebebin uygulanma şartı ve sınıfın askıya alınması yaptırımının uygulanacağı süre dikkate alınırsa, süreklilik unsuru aranmamaktadır. Bu nedenle geminin işletilmemesi yerine, geminin kullanılmaması terimi tercih edilmiştir.

yeterlidir. Geminin yükleme çizgisinin standartlara aykırı şekilde, özellikle olması gerekenden daha yukarıda, belirlenmesi de söz konusu sebep kapsamında değerlendirilir. Ancak bu durumda, geminin yola çıkarılmış olması gerekli değildir. Geminin sınıfının askıya alınması yaptırımı, söz konusu aykırılıkların devam ettiği süre boyunca uygulanır. Yaptırımın sona erdirilmesi, geminin gerekli denetlemelerden geçmesi şartına da bağlanabilir.

c. Geminin sınıfını etkileyecek nitelikteki bozukluk veya hasarların tespitinden sonra, donatanın denetleme yapılması için gemi sınıflama kuruluşuna bildirimde bulunmaması: Gemi sınıflama kuruluşlarının gemiyle temas imkânları kural olarak programlı denetlemelerle sınırlıdır. Dolayısıyla söz konusu kuruluşlar açısından, denetlemeler arasında kalan sürede gemide meydana gelen bozukluk ve hasarların tespit edilmesi çok zordur. Bozukluk ve hasarların tespitinde, geminin teknik yönetimine sahip olması nedeniyle, donatanın daha etkili bir konumu bulunmaktadır. Bu nedenle de donatana, denetlemeler arasında kalan sürede gemide meydana gelen bozukluk ve hasarları tespit ederek, gemi sınıflama kuruluşuna bildirme görevi yüklenmiştir. Bildirim üzerine, gerekli denetlemeler icra edilerek, geminin sınıfını muhafaza edip etmediği ve yapılması gerekli onarımlar hususunda karar verilir. Donatanın söz konusu yükümlülüğüne aykırı davranışının, ayrıca sınıfın askıya alınması sebebi olarak tayin edilmesindeki amaç, bu görevi daha etkili kılmak ve geminin denetlemeler arasındaki sürede de kural kitaplarında yer alan şartlara uygun durumda bulunması için gerekli tedbirlerin en hızlı şekilde alınmasını sağlamaktır.

Bu sebep çerçevesinde sınıfın askıya alınabilmesi için, bozukluk veya hasarların geminin sınıfına etki edecek nitelikte ve bu kapsamında değerlendirilen kısım, parça, donanım ve sistemlere ilişkin olması şarttır. Ayrıca donatanın bozukluk ve hasarlardan haberdar olması da gerekir. Donatanın haberdar olmadığını ileri sürmesine engel olacağı için, bayrak veya liman devleti kontrolleri gibi, resmi nitelikteki denetlemelerde tespit edilen bozukluk ve eksiklikler bu konuda önem taşır. Gerekli denetlemeler

icra edilip, tespit edilen bozukluk ve hasarlar giderildikten sonra, söz konusu yaptırım sona erdirilir.

d. Geminin sınıfını etkileyebilecek onarım veya tadilatların, gemi sınıflama kuruluşunun gözetimi altında yapılmaması: Sınıflama belgesine sahip gemide onarım veya tadilat yapılması gerekebilir. Onarım veya tadilatların geminin sınıfını etkileyebilecek nitelikte olması halinde; donatana, bunları gemi sınıflama kuruluşunun gözetimi altında yaptırma görevi yüklenmiştir. Yükümlülüğün amacı, ihtiyaç duyulan onarım ve tadilatların kural kitaplarına uygun olarak icra edilmesini sağlamaktır. Bu kapsamda onarım ve tadilat planlarının da onay için söz konusu kuruluşa sunulması gerekir. Söz konusu görevin daha etkili kılınması için, donatanın buna aykırı davranışı, aynı zamanda geminin sınıfının askıya alınması sebebi olarak belirlenmiştir.

Sınıfın askıya alınmasında, yapılacak onarım veya tadilatların geminin sınıfına etki edecek nitelikte ve bu kapsamında değerlendirilen kısım, parça, donanım ve sistemlere ilişkin olması gerekir. Geminin sınıfının değiştirilmesi sonucunu doğuracak nitelikteki tadilatlar da evleviyetle bu kapsamda değerlendirilmelidir. Gerekli denetlemeler icra edilip, yapılan onarım veya tadilatların kural kitaplarına uygunluğunun tespit edilmesi üzerine, söz konusu yaptırım sona erdirilir.

e. Programlı denetlemelerin süresinde yaptırılmaması: Geminin, haiz olduğu sınıflama belgesinin geçerlilik süresi boyunca, tâbi olduğu sınıfın asgari standart ve şartlarına uygun vasıfları taşımaya devam etmesi gerekir. Bunun teyit edilmesi amacıyla, gemiye belirli zaman aralıklarında ve değişik kapsamlarda denetlemeler uygulanır. Sınıfa kabul/sınıf yenileme sürveyi, devamlı sınıf yenileme sürveyi, ara sürvey ve yıllık sürvey şeklinde adlandırılan bu programlı denetlemelerin zamanında yaptırılması geminin sınıfının muhafazası ve yenilenmesinin ön şartıdır. Bu amaçla donatana, söz konusu denetlemeleri programa uygun olarak süresinde yaptırma görevi

yüklenmiştir. Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri ile deniz ve gemi güvenliği için büyük önem arz eden programlı denetlemelerin düzenli şekilde yaptırılmasını sağlamak ve söz konusu görevi daha etkili kılabilmek için, donatanın bu görevine aykırı davranışı aynı zamanda geminin sınıfının askıya alınması sebebi olarak belirlenmiştir.

Sınıfın askıya alınmasında, geminin mevcut teknik ve fiziki durumunun önemi yoktur. Programlı denetlemelerin belirlenen azami sürelerde icrasının tamamlanmamış olması, söz konusu yaptırımın uygulanması için yeterlidir. Sürenin bitiminde ilgili denetlemenin icrasına devam ediliyor olması istisnai durum arz eder. Bu halde geminin sınıfı askıya alınmaz. Geminin sınıfının askıya alınması yaptırımı, süresinde yaptırılmayan denetlemenin tamamlanması üzerine sona erdirilir. Ancak mevcut denetleme programında aksaklık ve karışıklığa sebebiyet vermemek amacıyla, söz konusu gecikmeli denetlemenin programa göre yaptırılması gereken tarihte icra edildiği kabul edilir.

f. Tavsiyede (veya sınıf durumunda) belirtilen eksiklik ve aykırılıkların bildirilen sürede giderilmemesi: Yapılan denetlemelerde geminin sınıfını etkileyecek derecede önemli eksiklik ve aykırılıkların tespit edilmesi halinde, donatana tavsiye olarak adlandırılan bildirimde bulunulur. Ayrıca bildirimde, eksiklik ve aykırılıkların giderilmesi için gereken süre de belirtilir. Geminin tâbi olduğu sınıfın asgari standart ve şartlarına uygun vasıfları muhafaza etmesini sağlamak amacıyla donatana, tespit edilen eksiklik ve aykırılıkları bildirilen sürede giderme görevi yüklenmiştir. Donatanın söz konusu görevine aykırı davranışının geminin sınıfının askıya alınması yaptırımına tâbi tutulmasının sebebi, bu amacı gerçekleştirmeye yardımcı olmaktır.

Tavsiyede belirtilen eksiklik ve aykırılıkların bildirilen sürede giderilmemiş olması geminin sınıfının askıya alınması için yeterlidir²³⁷. Söz konusu yaptırımın sona erdirilmesi için, eksiklik ve aykırılıkların giderilmesi ve yapılacak denetlemeyle bu durumun teyit edilmesi gerekir.

Geminin sınıfının askıya alınması halinde, geminin siciline bu yönde kayıt düşülerek, yayınlanır ve internet vasıtasıyla da duyurulur. Bunun yanında, donatan ve bayrak devletinin ilgili kurumlarına, geminin sınıfının askıya alındığı yönünde yazılı bildirimde bulunulur. Donatana yapılan bildirimde, geminin sınıfının askıya alınmasını gerektiren sebeplerin giderilmesi gereken süre de bildirilir. Bildirilen sürede söz konusu sebeplerin yukarıda ilgili yerlerde belirtilen şekilde giderilmesi halinde askıya alma yaptırımını sona erdirilir ve mevcut sınıflama belgesi kullanılmaya devam edilir. Aksi durumda ise, gemi sınıfından çıkarılır.

3. Geminin Sınıfından Çıkarılmasını Gerektiren Sebepler²³⁸

a. Geminin sınıfından çıkarılmasının donatan tarafından talep edilmesi: Donatanın geminin sınıfından çıkarılmasını talep etmesi, gemi sınıflama kuruluşunun değiştirilmesi veya gemi mülkiyetinin kaybedilmesi²³⁹

²³⁷ Gemide, sınıfının muhafazasına engel olacak derecede ağır eksiklik ve aykırılıkların tespit edilmesi halinde ise, tavsiye bildiriminde bulunulmakla birlikte, aykırılık ve eksikliklerin belirli bir sürede giderilmesi beklenmeden geminin sınıfı askıya alınmaktadır. **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3, 1.2.4; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3, 1.2.7.

²³⁸ Geminin sınıfından çıkarılması sebepleri hakkında bilgi için bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.3; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, C; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.9; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.15-22.

²³⁹ Malikin değişmesi durumunda, gemi sınıflama kuruluşunun bu hususta bilgilendirilmiş ve yeni malikin sınıflama sözleşmesi imzalamış olması şartıyla, gemi sınıfını muhafaza

gibi, çeşitli sebeplere dayanabilir. Ancak donatanın talebinde sebep belirtmesi geminin sınıfından çıkarılması için zorunlu değildir. Bu talep, sınıflama sözleşmesinin amacını ortadan kaldırdığı için, aynı zamanda sözleşmenin sona erdirilmesi yönünde zımnî irade açıklamasıdır.

*b. Ücretin ödenmemesi*²⁴⁰: Donatan, sınıflama faaliyetleri kapsamında yapılan hizmetlerin karşılığında ücret ödemekle yükümlüdür²⁴¹. Bu hizmetlerle bağlantılı yapılan, yolculuk masrafları gibi, ek masraflar ücret kapsamına girmez. Ücret ödeme borcu, donatanın asli edimidir. Dolayısıyla alacaklı gemi sınıflama kuruluşu, söz konusu edimin ifasını talep ve dava etme hakkına sahiptir. Bu hakların yanında, ücretin ödenmemesinin geminin sınıfından çıkarılması sebebi olarak belirlenmesi, borcun daha etkili ve hızlı şekilde ifasını sağlama amacına yöneliktir.

c. Geminin sınıfının askıya alınmasının üzerinden belirli bir sürenin geçmiş olması: Sınıfının askıya alınmasını gerektiren sebeplerin giderilerek, geminin, tâbi olduğu sınıfın kural ve standartlarına uygunluğunun sağlanması için, donatana belirli bir süre tanınır. Geminin sınıfı askıya alınırken donatana bildirilen bu süre, genellikle altı ay olarak belirlenir. Geminin ağır hasara uğramış olması gibi, belirlenen sürenin sonunu beklemenin gereksiz olduğu hallerde ise, sürenin bitiminden önce gemi sınıfından çıkarılabilir. Buna karşılık, sınıfın askıya alınmasını gerektiren sebeplerin giderilmesine

edebilmektedir. Bakınız, **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 7; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.2, 7. Ayrıca bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, B700.

²⁴⁰ Ücretin ödenmemesi, ağırlıklı olarak, geminin sınıfından çıkarılması sebebi olarak belirlenir. Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.1, D; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, C300; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.9, 901. Bu hususta, geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması yaptırımlardan birinin uygulanması yönünde, gemi sınıflama kuruluşuna takdir yetkisi de tanınabilir. Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.2, 1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, F; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.23.

²⁴¹ Ücret ödeme borcu hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Üçüncü bölüm, VI.C.1.

yönelik çalışmaların devam ediyor olması halinde, söz konusu sürenin uzatılması da mümkündür.

*d. Geminin hükmî tam zıyaa uğraması, kaybolması (gaip sayılması), hurdaya çıkarılması veya donatanın geminin tahsis gayesini değiştirmesi*²⁴²: Söz konusu geminin sınıfından çıkarılması sebeplerinin gerçekleşmesi halinde, sınıflama sözleşmesinin konusu ortadan kalkar. Bu durum sözleşmenin sona ermesini gerektirir. Dolayısıyla söz konusu hususların sınıftan çıkarılma sebebi olarak belirlenmesi hukuki açıdan önemli değildir.

Geminin sınıfından çıkarılması halinde, geminin sicildeki kaydı silinir. Kaydın silindiği yayınlanır ve internet vasıtasıyla da duyurulur. Bunun yanında donatan ve bayrak devletinin ilgili kurumlarına kaydın silindiği bildirimi yazılı şekilde yapılır. Sınıfından çıkarılan geminin tekrar sınıfa alınması mümkündür. Bunun için donatanın gemi sınıflama kuruluşuna yeniden başvuruda bulunması ve geminin de sınıfa kabul denetiminden geçmiş olması gerekir. Bu durumda gemi hakkında yeni sınıflama belgesi düzenlenir.

II. BELGELEME FAALİYETLERİ

A. Belgeleme Faaliyetlerinin Kapsamı

Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasının, deniz çevresinin korunması ve kirliliğin önlenmesi hususlarıyla birlikte, deniz kamu düzeninin korunmasıyla ilgisi bulunmaktadır. 19. yüzyılın sonlarından itibaren bayrak devletlerinin iç hukuk düzenlerinde, denizciliğin uluslararası boyutunun bulunması ve bu hususlarda birliğin sağlanmasına ihtiyaç

²⁴² Geminin gerçek tam zıyaa uğraması, evleviyetle bu sebep kapsamında değerlendirilmelidir. Geminin tam zıyaa uğraması halleri ve kaybolmasına ilişkin bilgi için bakınız, YAZICIOĞLU, s.166 vd.

duyulması nedeniyle, 20. yüzyılın başlarından itibaren de yürürlüğe konulan sözleşmelerle uluslararası alanda, deniz kamu düzeninin korunması amacına yönelik çok sayıda emredici düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemelerde, gemilerin veya denizcilik işletmelerinin uymaları gereken kural, şart ve asgari standartlar belirlenmiştir. Söz konusu düzenlemelere uygunluğun denetlenmesi ve uygunluk halinde ilgili belgelerin düzenlenmesi hususlarında bayrak devletleri yetkilidir^{243, 244}. Bırak devletleri bu

²⁴³ Bırak devletleri için bu faaliyetlerde bulunma, taraf oldukları uluslararası sözleşmeleri uygulama ve deniz kamu düzenini koruma yükümlölükleri nedeniyle, aynı zamanda görev niteliğı de taşımaktadır. Bırak devletlerinin uluslararası sözleşmeleri uygulama görevi hakkında bakınız, SOLAS, Art.1; MARPOL, Art.1; LOADLINE, Art.1; TONNAGE, Art.1. Deniz kamu düzenini koruma görevi hakkında bakınız, Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükümünde Kararname m.2. Ayrıca bakınız, 1982 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m.94.

²⁴⁴ Bırak devletlerinin söz konusu kapsamda yaptıkları faaliyetlerine, bırak devleti denetimi (*flag state control*) denilmektedir. 1970'li yılların sonlarında, deniz ve gemi güvenliğı sisteminin önemli ve etkili unsuru olan bırak devleti denetiminin, kolay bırak devletlerinin emredici uluslararası düzenlemeleri uygulama ve gemileri denetleme hususundaki zaafıları, bazı bırak devletlerinin tonaj ve dolayısıyla gelirlerini kaybetmekten çekindikleri için düşük standartları gemilerin işletilmesine izin vermeleri gibi, sebeplerle yetersiz kaldığı anlaşılmıştır. Söz konusu dönemde büyük çaplı çevre felaketlerine sebebiyet veren deniz kazalarının (özellikle *Amoco Cadiz* olayı) meydana gelmesinin de etkisiyle, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında liman devleti denetiminin de (*port state control*) etkili şekilde kullanılması yönünde eğilim ortaya çıkmıştır. Liman devleti denetimi, bu dönemin ihtiyaçları nedeniyle ortaya çıkan hukuki bir olgu değildir. Zira limanlarına uğrayan gemileri denetleme yetkisi, devletlerin egemenlik yetkisi kapsamındadır. Bunun yanında deniz ve gemi güvenliğine ilişkin uluslararası sözleşmelerde de, liman devletlerine gemileri denetleme yetkisi tanınmıştır. Bakınız, SOLAS, Ch.I, Reg.19; MARPOL, Art.5; LOADLINE, Art.21; TONNAGE, Art.12; ISPS Code (SOLAS Ch.XI-2), Annex Pt.B, Reg.1.14. Diğer bir ifadeyle liman devleti denetiminin, söz konusu dönem ve öncesinde de hukuki temelleri bulunmaktadır. Dolayısıyla bu dönem, sadece liman devletlerinin düşüncelerini, o zamana kadar pek kullanmadıkları denetleme yetkilerini kullanma yönünde, değiştirmeleri nedeniyle önem taşır.

Liman devleti denetimi kapsamındaki yetkilerin kullanılabilmesi için gerekli idari yapılanmayı sağlama ve gerekli personeli yetiştirerek istihdam etmenin getireceğı ekonomik külfetin azaltılması, liman devleti denetiminin sıkı şekilde yapıldığı limanlardan kaçışı önleme, düşük standartlı gemilerle mücadelenin geniş çevreye yayılarak daha etkili kılınması amaçlarıyla, bırak devletleri arasında bölgesel işbirliğine gidilmesi yolu tercih edilmiştir. Bu konuda ilk olarak 1978 yılında, 147 nolu ILO Sözleşmesi kapsamında yapılacak çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin denetlemeler başta olmak üzere, bazı uluslararası sözleşmeler kapsamında gemilerde yapılacak denetlemelerde işbirliğini sağlamak amacıyla, sekiz Avrupa devletinin denizcilik idaresi tarafından Hague Memorandumu imzalanmıştır. Bakınız, ÖZÇAYIR, s.115; GÜRSES, s.37. Ayrıca bakınız, Necmettin AKTEN / Aydoğan ÖZMAN, **Liman Devletleri Tarafından Gemilerin Kontrolü Sözleşmesi (Paris Memorandumu)**, İstanbul, ty, s.7 vd. Bu sırada meydana gelen *Amoco Cadiz* olayının da etkisiyle, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında daha kapsamlı işbirliğine gidilmesi gerekliliğı ortaya çıkmıştır. Bu amaçla, hazırlanmasında

IMO'nun önemli katkılarının bulunduğu, Liman Devleti Kontrolü Hakkında Paris Memorandumu (Paris MoU) 1982 yılında on dört Avrupa ülkesinin denizcilik idaresi tarafından imzalanarak yürürlüğe konmuştur. Uluslararası sözleşme yerine, taraf devletlerin denizcilik idarelerinin imzaladığı, memorandum (mutabakat zaptı) yolunun tercih edilmesindeki amaç; deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili hususlarda güncelliği hızla sağlamak, gerekli değişiklikleri zamanında kolay bir şekilde yapmak ve politik etkileri engellemektir. ÖZÇAYIR, s.116. Paris MoU, etkisini kısa sürede göstermiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir. Bunun üzerine 1991 yılında IMO tarafından, Gemiler ve Boşaltmanın Kontrolünde Bölgesel İşbirliği (IMO Res. A.682(17) - *Regional Co-operation in the Control of Ships and Discharges*) yapılmasına yönelik bir karar alınmıştır. Kararı takip eden dönemde, Dünyanın önemli deniz ticareti alanlarının yaklaşık tamamında, Paris MoU'nun örnek alındığı bölgesel işbirliklerine gidilmiştir. Bu işbirlikleri; Latin Amerika bölgesinde Acuerdo de Vina del Mar (1992), Asya Pasifik bölgesinde Tokyo MoU (1993), Karayip bölgesinde Caribbean MoU (1996), Akdeniz bölgesinde Mediterranean MoU (1997), Hint Okyanusu bölgesinde Indian Ocean MoU (1998), Batı ve Orta Afrika bölgesinde Abuja MoU (1999), Karadeniz bölgesinde Black Sea MoU (2000) ve Arap Körfezi bölgesinde Riyadh MoU (2004) olarak adlandırılmaktadır. Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında önemli katkısı bulunan bu dokuz MoU'ya, yaklaşık 130 devlet taraftır. MoU'lara, taraf olmadan, işbirlikçi veya gözlemci statüsüyle de katılmak mümkündür. Bazı devletler (Türkiye, Kanada, Rusya gibi) ise, birden fazla MoU'ya taraftır. Buna karşılık bazı devletler ise, liman devleti denetimlerini herhangi bir MoU'ya taraf olmadan yürütmeyi tercih etmektedir. Örneğin, limanlarına çok sayıda yabancı bayraklı geminin uğramasına rağmen Amerika Birleşik Devletleri, liman devleti denetimlerini hiçbir MoU'ya taraf olmadan sahil güvenlik (U.S.C.G) ekipleri vasıtasıyla yürütmektedir. Bu denetlemelerde, MoU'larda uygulanan farklı yöntemler kullanılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.277 vd.; YAVUZ, (Liman Devleti), s.43 vd.; Ayrıca bakınız, John HARE, **Port State Control: Strong Medicine To Cure A Sick Industry**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/psc2.htm>, (08 Haziran 2005); Port State Control, **IACS Briefing**, N.2, July 1996, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief2.pdf>, (08 Mart 2006).

MoU çerçevesinde yapılacak denetlemelerin kapsamı, deniz ve gemi güvenliğine ilişkin emredici uluslararası sözleşmelere atıf yapılarak belirlenir. Dolayısıyla MoU'lar, liman devleti denetiminin kapsamını genişletmemekte veya söz konusu sözleşmelere uygunluk şartlarını ağırlaştırmamaktadır. MoU'ların amacı da, yabancı bayraklı gemilere uygulanacak standartları yükseltmek değil, denetlemelerin düzenli ve sıkı şekilde yapılmasını sağlamaktır. Diğer bir ifadeyle MoU'lar, uluslararası sözleşmelerle tanınan, fakat liman devletlerinin kullanmadığı, denetlemeye ilişkin yetkilerin etkili şekilde kullanılmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu amacın gerçekleştirilmesi için taraf devletler, limanlarına uğrayan belirli orandaki (MoU'da belirtilen hedef orana göre %15-25 arasında değişmektedir) yabancı bayraklı gemiyi liman devleti denetimine tâbi tutmayı taahhüt eder. Söz konusu denetlemeler, gemide bulunması zorunlu belgelerin geçerliliğinin ve geminin mevcut durumunun bu belgelere uygunluğunun kontrol edilmesi suretiyle icra edilmektedir. Tatmin edici sonuçlara ulaşılmaması halinde daha ayrıntılı denetleme yapılabilir. Bu kapsamda liman devletinin gemiyi alıkoyma hakkı da bulunmaktadır. Liman devleti denetiminin kapsamı ve işleyişi ile MoU'lar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.115 vd. Ayrıca bakınız, John HARE, **Port State Control: Strong Medicine To Cure A Sick Industry**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/psc2.htm>, (08 Haziran 2005); ÇALIK, s.148; GÜRSES, s.36 vd.; AKTEN / ÖZMAN, s.8 vd.; YAVUZ, (Liman Devleti), s.23 vd.; **Türk Loydu – Gemilerde Yapılacak Liman Kontrolleri**, s.II vd.

MoU'ların öncülüğünde liman devleti denetiminde sağlanan gelişmeler, ulusal ve uluslararası alanda hukuki düzenlemelerin yapılmasıyla pekiştirilmiştir. Örneğin, IMO 1995 yılında liman devleti denetiminde uygulanacak usul (IMO Res. A.787(19) - *Procedures for Port State Control*) hakkında karar almıştır. Bu karar, 1999 yılında alınan kararla (IMO

yetkilerini kamu kurum veya kuruluşları vasıtasıyla kullanabilir²⁴⁵. Ancak uygulamada bayrak devletleri, deniz kamu düzeninin korunması amacına yönelik, dolayısıyla idarenin kolluk faaliyeti kapsamında değerlendirilmesi gereken bu yetkilerini bizzat kullanmak yerine, özel hukuk kişilerini bu hususta yetkilendirmek suretiyle kullanmayı tercih etmektedir. Söz konusu yetkiler, idarenin kolluk faaliyetine ilişkin olmaları nedeniyle, kural olarak devredilebilir nitelikte değildir. Ancak ilgili düzenlemelerde bu yetkilerin, bayrak devleti adına kullanılmak üzere, özel hukuk kişilerine devrine izin verilmektedir^{246, 247}. Yetkilerin devrinde deniz ve gemi güvenliği hususundaki

Res. A.882(21)) tadil edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.100 vd. Avrupa Birliği de, liman devleti denetiminde uygulanacak usul hakkında yönerge düzenlemiştir. Council Directive 95/21/EC of 19 June 1995 on Port State Control (OJ L 157, 07/07/1995, p. 1-19). Ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.209 vd. Ülkemizde, liman devleti denetiminde uygulanacak usul, bu yönerge paralelinde düzenlenmiştir. Bakınız, Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği m.3.

Liman devleti denetiminde, yetki devrinin söz konusu olmaması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşları etkili bir rol üstlenmemiştir. Ancak yapılan denetlemelerde, sınıflama belgeleri ve bayrak devleti adına düzenledikleri zorunlu belgeler ile bunların kapsamındaki hususlar denetleme konusu yapılmaktadır. Dolayısıyla liman devleti denetiminin söz konusu kuruluşların faaliyetleriyle yakından ilgisi bulunmaktadır. Bu nedenle, düzenledikleri belgelerle ilgili denetlemelerin olumsuz sonuçlanması halinde bayrak devletinin yanında, gemi sınıflama kuruluşlarına da bilgi verilmektedir. Bunun yanında IACS da liman devleti denetimini desteklemekte ve MoU'larla işbirliği yapmaktadır. Ayrıca bakınız, Port State Control, **IACS Briefing**, N.2, July 1996, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief2.pdf>, (08 Mart 2006).

²⁴⁵ Türk hukukunda, bayrak devleti denetimlerinin kamu kurum veya kuruluşları tarafından icrası halinde uygulanacak usul "Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik" hükümleriyle düzenlenmiştir (RG. 10.11.2006 tarih ve S. 26342).

²⁴⁶ Denetleme yapma ve ilgili belgeleri düzenleme yetkilerinin devri hakkında bakınız, SOLAS, Ch.I, Reg.6 ve Reg.12; MARPOL, Annex I, Ch.I, Reg.4 ve Reg.5 ile Annex II, Reg.10 ve Reg.11; LOADLINE, Art.13 ve Art.16; TONNAGE, Art.6 ve Art.7. Ayrıca bakınız, ISM Code (SOLAS Ch.IX), Reg.13; ISPS Code (SOLAS Ch.XI-2), Annex Pt.A, Reg.19; 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun m.5; Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük m.9; Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik m.59; Yetkilendirme Yönetmeliği m.8.

²⁴⁷ Ayrıca, deniz ve gemi güvenliğine ilişkin uluslararası sözleşmelerde, sözleşmeye taraf devletlere, bayrağını taşıyan bir gemiyi sözleşme kapsamında denetleme ve ilgili zorunlu belgeleri düzenleme hususunda, taraf olan diğer bir devleti yetkilendirme imkânı da tanınmıştır. Sözleşmeye taraf olmayan bayrak devletleri ise bu imkândan faydalanamazlar. Bu kapsamda her gemi için ayrı bir yetkilendirmenin yapılması gereklidir. Söz konusu usule göre düzenlenen belgelerde, bayrak devletinin talebi üzerine düzenlendiğine dair açıklama yer alır. Bu usule uygun olarak düzenlenen belgeler bayrak devleti tarafından düzenlenmiş sayılır. Bakınız, SOLAS, Ch.I, Reg.13; MARPOL, Annex I, Ch.I, Reg.6 ve Annex II, Reg.11; LOADLINE, Art.17; TONNAGE, Art.8. Ayrıca bakınız, ISM Code (SOLAS Ch.IX), Reg.13 ve Reg.14; ISPS Code (SOLAS Ch.XI-2), Annex Pt.A, Reg.19.

tecrübe ve uzmanlıklarının yanında güvenilirlikleri nedeniyle, genellikle gemi sınıflama kuruluşları tercih edilmektedir^{248, 249}.

Belgeleme faaliyetleri kavramı; gemi sınıflama kuruluşlarının, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik kamusal niteliği de bulunan faaliyetlerini ifade etmektedir. Belgeleme faaliyetleri, gemilerin uluslararası sözleşmeler veya iç hukukta yer alan emredici düzenlemelere uygunluğunun denetlenmesi ve bu düzenlemelere uygunluk halinde ilgili zorunlu belgelerin (*Statutory Certificates*) düzenlenmesine ilişkin faaliyetleri kapsar. Bayrak devleti adına icra edilen söz konusu faaliyetlerin, idarenin kolluk faaliyetlerine ilişkin olması nedeniyle, kamusal niteliği de bulunmaktadır. Gemi sınıflama kuruluşlarının belgeleme faaliyetinde bulunma yetkisi, adına faaliyet icra edecekleri bayrak devletiyle yaptıkları, yetki devri sözleşmesiyle tanınır²⁵⁰. Dolayısıyla söz konusu kuruluşlar, belgeleme faaliyetlerini icra ederken, tanınmış kuruluşlar (*recognised organisations*) terimiyle ifade edilmektedir²⁵¹. Ancak çalışmamızdaki terim birliğini

Yetkilendirilmiş devletler bu yetkilerini, genellikle gemi sınıflama kuruluşlarına devretmektedir.

²⁴⁸ Yukarıda da belirtildiği gibi, gemi sınıflama kuruluşlarının yetkilendirilmesi hususunda ekonomik sebeplerin de rolü bulunmaktadır. Bu sebepleri, deniz ve gemi güvenliği konularında uzman kişilerin yüksek ücretler karşılığı çalışması ve yetiştirilmeleri için yapılması gereken masrafların yüksekliği nedeniyle, bu kişilerin istihdamının bayrak devletlerine büyük ekonomik külfet getirmesi, gemilerin ihtiyaçlarını dünyanın her yerinde karşılayabilmek amacıyla, uluslararası alanda oluşturulması gereken yapılanmanın önemli yatırımlar gerektirmesi şeklinde saymak mümkündür.

²⁴⁹ Yetkilendirme Yönetmeliği hükümlerine göre, “yetkilendirilmiş kuruluşların”, gemi sınıflama kuruluşu niteliğinde olması şartı zımnen aranmaktadır (m.4 ve m.23).

²⁵⁰ Bayrak devleti adına belgeleme faaliyeti yapılacak her husus için ayrı yetki devri sözleşmesi yapılmaktadır. Dolayısıyla yetki devri sözleşmesi yapılmış gemi sınıflama kuruluşu ancak yetkilendirildiği hususlar kapsamında bayrak devleti adına belgeleme faaliyetlerinde bulunabilmektedir. Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, A.4.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, A.4.1.. Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, II. C. 2.

²⁵¹ Bakınız, SOLAS, Ch.I, Reg.6; MARPOL, Annex I, Ch.I , Reg.4; LOADLINE, Art.13; TONNAGE, Art.6. Ayrıca bakınız, ISM Code (SOLAS Ch.IX), Reg.13; 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun m.5. ISPS Code (SOLAS Ch.XI-2) hükümlerinde ise, düzenlemenin amaç ve konusuna uygun olarak, yetki devrinin söz

korumak amacıyla, uluslararası terminolojiden ayrılarak, tanınmış kuruluşlar terimi yerine gemi sınıflama kuruluşları terimi kullanılmıştır.

Ulusal veya uluslararası emredici düzenlemelerin uygulanmasına yönelik olması nedeniyle kamusal boyutunun bulunmasına rağmen belgeleme faaliyetleri, gemi sınıflama kuruluşları ile donatan arasında akdedilen özel hukuka ilişkin sözleşme temelinde yürütülür. Diğer bir ifadeyle belgeleme faaliyetleri de sınıflama faaliyetleri gibi, özel hukuk temelinde yürütülmekte, ancak kapsamı deniz kamu düzeninin sağlanmasına ilişkin hukuki düzenlemelerle belirlenmektedir²⁵². Belgeleme faaliyetleri, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili yaklaşık kırk konuyu kapsamaktadır. Bunlarla ilgili denetlemelerin farklı zamanlarda yapılmasının önemli zaman ve gelir kayıplarına neden olacağı açıktır. Dolayısıyla uygulamada, söz konusu faaliyetlerin birlikte icra edilmesi haklı olarak tercih edilmektedir. Bu nedenle donatan ve gemi sınıflama kuruluşu arasında akdedilen sözleşmeler, belgeleme faaliyetlerinin toplu şekilde icra edilmesini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir²⁵³. Söz konusu gerekçelerin yanında, belgeleme faaliyetlerinin kapsamıyla birçok hususta paralellik göstermesi nedeniyle, sınıflama faaliyetlerinin de aynı zamanda icrası kural olarak tercih edilmektedir²⁵⁴.

konusu olabileceği kuruluşlar, tanınmış güvenlik kuruluşu (*recognised security organisations*) şeklinde ifade edilmektedir. Yetkilendirme Yönetmeliği'nde ise yetki devrinin yapıldığı kuruluşlar, yetkilendirilmiş kuruluş terimiyle ifade edilmektedir.

²⁵² Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, II. D.

²⁵³ IMO, bayrak devletleri ve gemi sınıflama kuruluşlarının çoğunluğunun uzun süreden beri uyguladığı bu yöntemin belirli bir sistem dâhilinde işlemlerini sağlamak, kapsamı ve uygulanma şartlarını belirlemek amacıyla, bazı düzenlemelerde bulunmuştur. 1988 yılında düzenlenen konferansta, SOLAS, LOADLINE ve MARPOL sözleşmelerine ilişkin kabul edilen değişiklik protokollerinde, söz konusu sözleşmeler kapsamında yürütülen belgeleme faaliyetlerinin uyumlu şekilde icrasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca 1999 yılında, bu protokollere taraf olmayan devletlerin de, söz konusu düzenlemeleri uygulamasını sağlamak amacıyla, IMO tarafından bir karar (IMO Res. A.883(21) - *Global and Uniform Implementation of the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)*) alınmıştır. HSSC kararı, 2000 yılının başlarında yürürlüğe girmiştir. HSSC'nin tarihi gelişimi ve kapsamı hakkında bilgi için bakınız, **Harmonized System of Ship Survey and Certification Enters into Force**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=559&topic_id=68, (20 Haziran 2007).

²⁵⁴ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.3, A.4.1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, A.4.1. Geminin zorunlu belgelere sahip

Belgeleme faaliyetlerine ilişkin sözleşmelerde, sınıflama sözleşmesi hükümlerine genellikle atıf yapılmaktadır²⁵⁵. Dolayısıyla konu ve kapsam bakımından farklılıklar bulunmasına rağmen, belgeleme ve sınıflama faaliyetleri benzer şekilde icra edilir. Bu nedenle her iki tür faaliyetin aynı sözleşme kapsamında birlikte icra edilmesi mümkündür. Sınıflama faaliyetlerinin icrası yukarıda ayrıntılı biçimde incelenmiştir²⁵⁶. Dolayısıyla bu başlık altında, tekrardan kaçınmak amacıyla, belgeleme faaliyetlerinin özellikleri ve icrasına kısaca değinilmekle yetinilmiştir.

Belgeleme faaliyetleri de denetleme ve değerlendirme aşamalarından oluşur. Söz konusu aşamaların amacı, geminin teknik ve fiziki durumunun ulusal ve uluslararası emredici düzenlemelerde yer alan asgari standart ve şartlara uygun olup olmadığını tespit etmektir. Bu aşamaların olumlu şekilde sonuçlanması halinde ilgili zorunlu belge düzenlenir. Belgeleme faaliyetlerinin bir kısmı geminin inşa planlarının onaylanmasından itibaren, diğerleri ise işletilmeye başlanmasıyla birlikte uygulanır. Belgeleme faaliyetleri kapsamda icra edilen denetleme faaliyetleri gemi sınıflama kuruluşlarının bünyesinde istihdam edilen sörveyörler tarafından yürütülür²⁵⁷. Ancak özel teknik bilgi, donanım ve malzeme gerektiren test ve kontroller, bu hususlarda uzmanlık sahibi servis sağlayıcı kuruluşlar

olması sınıfın muhafazası şartlarındandır. Dolayısıyla sınıflama ve belgeleme faaliyetlerinin birlikte yürütülmesi, bu hususun takibini kolaylaştırmakta ve avantaj sağlamaktadır. Gemi sınıflama kuruluşları da genellikle, kendi sınıflama belgesine sahip olmayan gemiler hakkında belgeleme faaliyeti icra etmemektedir. Bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, B103; **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

²⁵⁵ Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşları, bayrak devleti adına yaptıkları faaliyetlerde de kendi sözleşme şartlarını uygulamaktadır. Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klamlama Kuralları**, B1.3, A.4.3; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.5, 5; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.3, A.4.3.

²⁵⁶ Bakınız, İkinci bölüm, I.

²⁵⁷ Denetleme faaliyetlerinde diğer gemi sınıflama kuruluşlarının istihdam ettiği sörveyörlerin kullanılması da mümkündür. Bakınız, Yetkilendirme Yönetmeliği-EK (İdare Tarafından İdare Adına Sörvey Yapma ve Sertifika Düzenleme Yetkisi Verilecek Kuruluşlar İçin Asgari Kriterler) m.2.1.b.

tarafından icra edilebilir²⁵⁸. Belgeleme faaliyetlerine ilişkin denetlemeler, program dışı denetlemeler haricinde, ilgili emredici düzenlemelerde belirtilen zaman aralıklarıyla yapılır. Buna göre yapılan denetlemeler genellikle, “başlangıç sürveyi” veya “yenileme sürveyi” (*initial survey*, *renewal survey*), zorunlu belgenin geçerliliğinin bir yıldan uzun süreli olması halinde, bu sürenin ortasında uygulanmak üzere “ara sürvey” (*intermediate survey*) ve “yıllık sürvey” (*annual survey*) şeklinde ifade edilmektedir²⁵⁹. Zamanı önceden belirlenmiş olan bu denetlemelerin icrası donatanın talebine bağlıdır. Diğer bir ifadeyle emredici şekilde düzenlenmesine rağmen, söz konusu denetlemeler re’sen icra edilmez. Yapılan denetlemenin uygulanma şekli ve kapsamı ilgili emredici düzenlemede belirlenmekle birlikte, geminin kullanım tarzı, yapısı, büyüklüğü, yaşı ve denetlemenin amacına göre değişiklik gösterebilir. Söz konusu denetlemelerin tamamlanmasından sonra, sürveyörler tarafından, geminin ilgili emredici düzenleme kapsamındaki durumu, gemide tespit edilen eksiklik ve hasarlar ile yapılan kontrol, muayene ve testlerin sonuçlarının yanında sürveyörlerin tavsiye, görüş ve değerlendirmelerinin de bulunduğu sürvey raporu düzenlenir. Zorunlu belgenin verilmesi veya geçerliliğinin onaylanmasına ilişkin kararda bu raporun önemli etkisi vardır. Sürvey raporu esas alınarak yapılan değerlendirmede, geminin emredici düzenlemede belirlenen asgari standart ve şartlara uygunluğunun tespit edilmesi halinde, ilgili zorunlu belgenin

²⁵⁸ Servis sağlayıcı kuruluşların uzmanlık ve yeterliliklerinin tespiti ve onaylanmasında bayrak devletleri yetkilidir. Ayrıca gemi sınıflama kuruluşlarına da bu konuda yetki verilebilir. Servis sağlayıcı kuruluşa konuyla ilgili uzmanlık belgesi verilir. Belgeleme faaliyetleri kapsamında, servis sağlayıcı kuruluşlar hakkında bilgi için bakınız, IACS UR No.Z17 Procedural Requirements For Service Suppliers (as revised February 2004). Servis sağlayıcı kuruluşlarının yaptığı test, kontrol ve denetlemeler, sınıflama faaliyetlerinde olduğu gibi, donatan adına icra edilir. Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, I. B. 2. a.

²⁵⁹ Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Gemi sınıflama kuruluşları tarafından düzenlenen zorunlu belgelerin geçerliliği, geminin ilgili emredici düzenlemede yer alan şartlara uygun durumda bulunduğunu teyit etme amacına yönelik, ara ve yıllık sürveylerin uygulanması şartına bağlıdır. Ancak bazı emredici düzenlemelerde, ara veya yıllık sürvey terimlerinin yerine “periyodik sürvey” (*periodical survey*) terimi de kullanılabilir.

düzenlenmesi veya geçerliliğinin onaylanması yönünde karar verilir²⁶⁰. Zorunlu belgeler, ilgili emredici düzenlemelerde belirlenen şekil, içerik ve metne uygun şekilde düzenlenir. Ayrıca bu belgelerde, adına belge düzenlenen bayrak devleti ile düzenleyen gemi sınıflama kuruluşunun da belirtilmesi gerekir. Değerlendirmenin olumsuz şekilde sonuçlanması halinde ise, donatanın başvurusunun reddi veya mevcut zorunlu belgenin iptali söz konusu olur²⁶¹.

Belgeleme faaliyetlerinin kapsamının belirlenmesinde, yukarıda yaptığımız açıklamaların yanında, söz konusu faaliyetlerin dayanağı niteliğindeki uluslararası sözleşmeler ve ulusal hukuk düzenlemeleri ile gemi sınıflama kuruluşlarına bayrak devleti adına faaliyette bulunma yetkisi tanınmasına ilişkin usulün incelenmesinin de önemli katkısı olacaktır. Ancak söz konusu hususlar kısmen belgeleme faaliyetlerinin kapsamıyla ilgilidir. Dolayısıyla bu hususların, konu bütünlüğünün bozulmaması amacıyla, ayrı başlıklar altında bağımsız olarak incelenmesi uygun olacaktır. Bu nedenle takip eden başlıklarda önce, belgeleme faaliyetleriyle ilgili uluslararası alanda ve Türk hukukunda yapılan bazı önemli hukuki düzenlemeler; sonraki başlıkta ise, gemi sınıflama kuruluşlarının yetkilendirilmesi incelenmiştir.

²⁶⁰ Denetlemelerin olumlu şekilde sonuçlanması halinde, gemi sınıflama kuruluşunun merkezinden de onay alınarak, sörveyörler tarafından geçici zorunlu belge (*interim certificate*) düzenlenebilir. Asıl belgenin düzenlenmesi, geçici belgeyi geçersiz kılar. Yapılan denetlemelerde, deniz ve gemi güvenliğini tehlikeye atmayacak nitelikte bazı önemsiz eksiklik veya aykırılıkların tespit edilmesi halinde, kısa dönemli zorunlu belge (*short term certificate*) düzenlenebilir. Söz konusu eksikliklerin belgenin geçerlilik süresinde giderilmesi gerekir. Aksi durumda ilgili zorunlu belge iptal edilir. Gemi sınıflama kuruluşlarına, asıl zorunlu belgelerin yanında, söz konusu belgeleri de düzenleyebilme yetkisinin tanınması, gemilerin zaman kaybetmeden işletilmesi imkânını sağlamaktadır. Ayrıca bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

²⁶¹ Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005). Başvurunun reddi ve zorunlu belgenin iptali, idari işlem niteliğindedir. Dolayısıyla bu işlemlere karşı idari yargıda iptal davası açmak mümkündür. Bakınız, İkinci bölüm, II. D.

B. Belgeleme Faaliyetleriyle İlgili Hukuki Düzenlemeler

1. Uluslararası Sözleşmeler

Deniz ticareti hukuku alanında, devletlerin farklı uygulamalarının önlenmesi, dolayısıyla birliğin sağlanması amacıyla, uluslararası sözleşme yapılarak hukukun birleştirilmesi usulüne sıklıkla başvurulmaktadır²⁶². Hukukun birleştirilmesi usulü, deniz ve gemi güvenliğini sağlama hususunda da tercih edilmektedir. Bu konulara ilişkin olarak, IMO'nun öncülüğünde, çok sayıda uluslararası sözleşme yapılmıştır. Söz konusu uluslararası düzenlemelerde, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili gelişmelere paralel olarak, güncelliğin sağlanmasına yönelik eklemeler ve değişiklikler de sıklıkla yapılmaktadır²⁶³. Çalışmamızın kapsamı ve amacı bu düzenlemelerin tamamının inceleme konusu yapılmasına elverişli değildir. Bu nedenle çalışmamızda, sırasıyla LOADLINE, TONNAGE, SOLAS ve MARPOL sözleşmeleri çerçevesinde inceleme yapılmıştır. Gemi sınıflama kuruluşlarının, bayrak devleti adına belgeleme faaliyetinde bulunma hususunda yoğun şekilde yetkilendirildikleri söz konusu sözleşmeler, geniş kapsamlı ve ağırlıklı olarak teknik konularla ilgilidir. Teknik konuların çalışmamızın kapsamı dışında kalması nedeniyle, inceleme konusu yapılan

²⁶² Deniz ticareti hukukunun uluslararası niteliği ve birleştirilmesi hakkında bakınız, ÇAĞA / KENDER, s.8 ve 16 vd.; KENDER / ÇETİNGİL, s.4 vd.; TEKİL, s.7 vd. ve s.58 vd.; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.5; CAN, s.4 vd.

²⁶³ Uluslararası sözleşmelerde değişiklik yapılabilmesi için taraf devletlerin onayı gerekir. Söz konusu usulde değişikliklerin yürürlüğe girmesi genellikle uzun zaman alır. Bu durum uluslararası sözleşmelerde, teknik gelişmelerin paralelinde, güncelliğin sağlanmasını engellemektedir. Bunun aşılması amacıyla, IMO öncülüğünde hazırlanan sözleşmelerin çoğunda, teknik hususlarda yapılacak değişikliklerin hızlı şekilde yürürlüğe girmesini sağlayacak “zımnî onay” (*tacit acceptance*) usulü uygulanır. Zımnî onay usulünde, teknik hususlara ilişkin yapılacak değişikliğin kabul edilmesinden sonra, belirlenen süre içinde (kural olarak iki yıl) sözleşmeye taraf devletlerin 1/3'ünün veya dünya ticari gemi tonajının yarısından az olmayan kısmını elinde bulunduran taraf devletlerin itiraz etmemesi halinde, bu değişiklikler taraf devletlerin tamamı için yürürlüğe girer. Teknik hususlar haricindeki değişikliklerde ise, klasik onay usulü uygulanır. Ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.48 vd.; **Conventions**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=148, (22 Haziran 2007); William TETLEY, **Glossary Of Maritime Law**, (Çevrimiçi), <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime>, (21 Temmuz 2006).

sözleşmeler, çalışmamızın konusuyla ilgili olduğu nispette genel hatlarıyla incelenmiştir.

a. LOADLINE Sözleşmesi

Gemilerin aşırı yüklü şekilde yola çıkarılmasının deniz ve gemi güvenliği için tehlikeli sonuçlar doğurması muhtemeldir. Dolayısıyla geminin güvenli şekilde yolculuk yapabileceği azami yükleme sınırının belirlenmesi bu hususta önem arz eder. 1930 yılında kabul edilen LOADLINE sözleşmesi, yükleme sınırının belirlenmesiyle ilgili ilk uluslararası sözleşmedir²⁶⁴. Sözleşmenin amacı, uluslararası sefer yapan gemilerde aşırı yükleme nedeniyle, geminin dengesinin bozulmasının ve teknede meydana gelebilecek aşırı gerilimin sebep olabileceği tehlikeli sonuçların önlenmesidir. Bu amaçla geminin güverte çizgisinden hesaplanan aşlamayacak su hattı (yükleme çizgisi, fribord veya *freeboard*), diğer bir ifadeyle geminin güvenli şekilde en fazla batabileceği su seviyesi (su çekimi, draft veya *draught*) belirlenerek tekneye işaretlenir. Böylece geminin güvenli şekilde yolculuk yapabileceği azami yükleme sınırı belirlenir. Takip eden yıllarda gemi yapım tekniklerinde yaşanan gelişmeler, söz konusu sözleşmenin yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Bu nedenle IMO'nun (söz konusu tarihte IMCO) öncülüğünde yeni bir LOADLINE sözleşmesi hazırlanmış ve 1966 yılında düzenlenen uluslararası konferansta kabul edilmiştir²⁶⁵. 1968 yılında yürürlüğe giren söz konusu sözleşme, bazı

²⁶⁴ LOADLINE sözleşmelerinin tarihi gelişimi ve kapsamı hakkında genel bilgi için bakınız, **Historical Background Leading to the Adoption of the Load Lines Convention**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=1034 (22 Haziran 2007); ÖZÇAYIR, s.98; ÇALIK, s.91; YAVUZ, (Liman Devleti), s.16 vd.

²⁶⁵ Türkiye LOADLINE sözleşmesine (Yükleme Sınırları Hakkında Uluslararası Sözleşme - *International Convention on Load Lines, 1966*), 18.05.1968 tarih ve S.6/10027 Bakanlar Kurulu Kararıyla katılmıştır (RG. 28.06.1968 tarih ve S.12936). Sözleşmede; 1971, 1975, 1979 ve 1983 yıllarında bazı değişiklik yapılmış, fakat gereken oranda kabul beyanında bulunulmaması nedeniyle, söz konusu değişiklikler yürürlüğe girmemiştir. 1988 yılında düzenlenen konferansta kabul edilen protokolle sözleşmede bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu protokolle, HSSC sistemi ve teknik değişikliklerde zımnî onay usulünün uygulanması da kabul edilmiştir. Ayrıca bakınız, **International Convention on Load Lines 1966**,

istisnalar haricinde, taraf devletlerin resmi gemi siciline kayıtlı uluslararası sefer yapan gemilere uygulanır (Art.4 ve Art.5). Bu sözleşmede de, öncekinde olduğu gibi, yükleme çizgisinin hesaplanması ve tayin edilmesine ilişkin kurallar yer almaktadır. Ancak hesaplama formülleri ve dikkate alınacak kriterlerde değişiklikler yapılmıştır. Sözleşmede, yükleme çizgisinin altında kalan gemi teknesinin su geçirmezliğini sağlamaya yönelik, ilave düzenlemelere de yer verilmiştir (Annex I).

Yükleme çizgisi, geminin işletilmeye başlanmasından önce, başlangıç sörveyi kapsamında denetlemeye tâbi tutulmak suretiyle belirlenir. Bu kapsamdaki denetlemeler, beş yıldan uzun olmamak üzere, bayrak devletinin belirlediği sürelerde tekrar edilir (Art.14/1 a ve b). Söz konusu yenileme sörveylerinin yanında, geminin durumunun teyit edilmesi amacıyla yönelik yıllık sörveyler de icra edilir. Bu denetlemelerde, belirlenen yükleme çizgisine etki eden değişikliklerin tespit edilmesi amaçlanmaktadır (Art.14/1 c ve Art.15). Yükleme çizgisi belirlenirken, geminin LOADLINE sözleşmesi çerçevesinde tayin edilen tipi ve uzunluğu dikkate alınır²⁶⁶ (Annex I, Ch.III). Geminin işletileceği bölge ve mevsime göre farklılık gösteren, birden fazla yükleme çizgisinin belirlenmesi mümkündür. Bu durumda geminin, işletileceği bölge ve mevsim için belirlenen yükleme çizgisine uygun şekilde yüklenmesi gerekir (Art.11 ve Art.12).

Sözleşmede yer alan hesaplama tekniği ve formüllerine, icra edilen denetleme sonuçlarının uygulanması suretiyle belirlenen yükleme çizgileri ve güverte çizgisi, geminin bordalarına işaret edilir. Ayrıca bu hususları belgeleme amacıyla Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi (*International Load*

(Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=254, (22 Haziran 2007). Türkiye, söz konusu protokole henüz katılmamıştır.

²⁶⁶ Bayrak devletlerinin, iç hukukta, sözleşme hükümlerini ağırlaştırma imkânı vardır. Bu nedenle bayrak devletlerine, aşılamayacak su hattını, sözleşme hükümlerine göre belirlenmesi gerekenden, daha büyük şekilde belirleyebilme yetkisi tanınmıştır. Diğer bir ifadeyle bayrak devletleri, yükleme çizgisini, olması gerekenden daha aşağıda belirleyebilmektedir (Art.3).

Line Certificate) düzenlenir²⁶⁷. Düzenlenen belge, beş yıldan uzun olmamak üzere, bayrak devletinin belirlediği süre için geçerlidir (Art.14/1). Gemide yükleme çizgisinin aşağıya indirilmesini gerektirecek maddi değişikliklerin yapılması, yıllık sürveylerin yapılmaması gibi, deniz ve gemi güvenliği için tehlike arz eden durumların bulunması halinde söz konusu belge iptal edilir (Art.19/3). Geminin milliyetinin değiştirilmesi halinde de aynı yaptırım uygulanır (Art.19/5).

b. TONNAGE Sözleşmesi

Gemi tonajı, özel hukuk bakımından, taşınabilecek yük ve yolcu kapasitesinin tespiti ile beher tonaj birimi başına belirlenmesi halinde donatanın sorumluluğunun tayini hususlarında önem arz etmektedir. Kamu hukuku bakımından ise, alınacak vergi, resim, harç ve ücretlerin belirlenmesinde önemi bulunmaktadır²⁶⁸. Dolayısıyla gemilerin tonajının belirlenmesinin, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında doğrudan etkisi yoktur. Ancak geminin tâbi olacağı deniz ve gemi güvenliğine ilişkin uluslararası sözleşme ve iç hukuk kurallarının tayininde, özellikle gemide bulunması gereken donanım ve gemi adamlarının belirlenmesinde, geminin büyüklüğü diğer bir ifadeyle tonajı dikkate alınır²⁶⁹. Bu nedenle gemilerin

²⁶⁷ Sözleşme kapsamına giren gemilerin uluslararası sefere çıkabilmesi için, söz konusu belgenin alınmış olması gerekir (Art.3). Ancak istisna arz eden bazı durumların mevcudiyeti halinde, sözleşme kapsamına girmesine rağmen, geminin sözleşme hükümlerinden muaf tutulması söz konusu olabilir (Art.6). Bu gemiler için, Uluslararası Yükleme Sınırı Muafiyet Belgesi (*International Load Line Exemption Certificate*) düzenlenir (Art.16/2 ve Art.3).

²⁶⁸ Gemi tonajının özel hukuk ve kamu hukuku bakımından önemi hususunda bakınız, ÇAĞA / KENDER, s.58; KENDER / ÇETİNGİL, s.38 vd; OKAY, s.112; KALPSÜZ, s.170; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.48; **International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=259&doc_id=685, (22 Haziran 2007).

²⁶⁹ ÇAĞA / KENDER, s.58; KENDER / ÇETİNGİL, s.39; KALPSÜZ, s.170; ÖZÇAYIR, s.99 vd.; YAVUZ, (Liman Devleti), s.19; **International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=259&doc_id=685, (22 Haziran 2007).

tonajının belirlenmesi deniz ve gemi güvenliğine dolaylı katkı sağlar. Geminin tonajının ölçümü hususunda bayrak devletlerinin uyguladığı farklı sistem ve hesaplama tekniklerinin birleştirilmesi amacıyla, 1969 yılında IMO'nun (söz konusu tarihte IMCO) öncülüğünde TONNAGE sözleşmesi hazırlanmış ve düzenlenen uluslararası konferansta kabul edilmiştir²⁷⁰. Sözleşme, 1982 yılında yürürlüğe girebilmiştir. Sözleşme, bazı istisnalar dışında, taraf devletlerin resmi gemi siciline kayıtlı uluslararası sefer yapan gemilere uygulanır (Art.3 ve Art.4).

Hacimsel kapasiteyi ifade eden geminin gros ve net tonajı, sözleşmede yer alan hesaplama tekniği ve formüllerine yapılan denetleme sonuçlarının uygulanması suretiyle belirlenir (Annex I). Bu hususları belgeleme amacıyla Uluslararası Tonaj Belgesi (*International Tonnage Certificate*) düzenlenir (Art.7). Sözleşmede, belge için geçerlilik süresi tayin edilmemiştir. Ancak gemide gros veya net tonajın artmasını gerektirecek nitelikte tadilat yapılması yahut geminin milliyetinin değiştirilmesi hallerinde söz konusu belge iptal edilir (Art.10).

c. SOLAS Sözleşmesi

aa. Genel Olarak

Geminin yapısı, inşa tarzı, tekne, makine ve donanım durumu ile işletilmesine ilişkin hususlar deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında büyük önem taşır. Söz konusu hususlar, deniz ve gemi güvenliğine ilişkin en

²⁷⁰ Türkiye TONNAGE sözleşmesini (Gemilerin Tonaj Ölçümü Hakkında Uluslararası Sözleşme - *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*), 21.09.1978 tarih ve 2169 sayılı kanun (RG. 29.09.1978 tarih ve S.16419) ve ayrıca 28.05.1979 tarih ve S.7/17652 Bakanlar Kurulu Kararıyla (RG. 15.12.1979) onaylamıştır.

önemli anlaşma olarak tanımlanan, SOLAS sözleşmesiyle düzenlenmiştir²⁷¹. İlk SOLAS sözleşmesi, 1912 yılında meydana gelen *Titanic* felaketine tepki olarak, 1914 yılında kabul edilmiştir. Bunu 1929, 1948 ve 1960 yıllarında kabul edilen SOLAS sözleşmeleri takip etmiştir. Söz konusu sözleşmenin sıklıkla yenilenmesinin nedeni yaşanan teknik gelişmelere uyum sağlamaktır. 1974 yılında düzenlenen uluslararası konferansta, IMO (söz konusu tarihte IMCO) tarafından hazırlanan, yeni bir SOLAS sözleşmesi kabul edilmiştir²⁷². Sözleşme, 1980 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşmede, teknik konularda güncelliğin sağlanması amacıyla, yapılacak değişikliklerin kısa sürede yürürlüğe girmesine imkân veren zımnî onay usulü kabul edilmiştir (Art.VIII). Bu usulle, çeşitli tarihlerde, teknik konulara ilişkin çok sayıda değişiklik yapılmıştır. Bunun yanında, 1978, 1988 ve 1997 yıllarında düzenlenen konferanslarda kabul edilen protokollerle de, zımnî onay usulünün dışında kalan, esasa ilişkin konularda değişiklikler yapılmıştır²⁷³.

SOLAS sözleşmesi, ana metin ve teknik konulara ilişkin ekten oluşmaktadır. Sözleşmenin ilk halinde, söz konusu ekin sekiz bölümü vardır. Daha sonra yapılan eklemelerle bölüm sayısı on ikiye çıkarılmıştır. Birinci bölümde sözleşmenin kapsamı ve uygulanmasına ilişkin genel hükümler bulunur. Diğer bölümlerde ise, gemi inşaatı ve donanımı ile geminin işletilmesinde uyulması gereken asgari şartlara ilişkin düzenlemeler yer alır²⁷⁴. SOLAS sözleşmesi, bazı istisnalar dışında, uluslararası sefer yapan

²⁷¹ **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, (22 Haziran 2007); ÇALIK, s.89.

²⁷² Türkiye SOLAS sözleşmesini (Denizde Can Güvenliği Hakkında Uluslararası Sözleşme - *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*), 06.03.1980 tarih ve S.8/522 Bakanlar Kurulu Kararıyla (RG. 25.05.1980 tarih ve S.16998) onaylamıştır. 1978 ve 1988 yılında düzenlenen konferanslarda, sözleşmede değişiklik yapılmasına yönelik protokoller kabul edilmiştir. Türkiye, söz konusu protokollere henüz katılmamıştır.

²⁷³ SOLAS sözleşmesinde, teknik ve esasa ilişkin yapılan değişiklikler hakkında bilgi için bakınız, **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, (22 Haziran 2007)

²⁷⁴ SOLAS sözleşmesinin ekinde yer alan bölümlerin kapsamı hakkında bakınız, **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974**, (Çevrimiçi),

gemilere uygulanır (Ch.I, Reg.1, Reg.3 ve Reg.4). Ayrıca her bölümün uygulama kapsamına giren gemiler ilgili bölümde gösterilmiştir (Ch.I, Reg.1 b).

SOLAS sözleşmesi, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili çok sayıda düzenlemeyi içerir. Gemiler, söz konusu düzenlemelerde yer alan asgari şartları taşıyıp taşımadığının tespit edilmesi amacıyla, çeşitli denetlemelere tâbi tutulur. Bu kapsamda gemilere, işletilmeye başlamadan önce başlangıç sürveyi, geminin durumunun teyit edilmesi amacıyla da yıllık sürvey ve yenileme sürveyleri uygulanır (Ch.I, Reg.7-Reg.10). Yapılan sürveylerin olumlu sonuçlanması halinde denetlemenin ilişkin olduğu hususla ilgili belge düzenlenir²⁷⁵ (Ch.I, Reg.12). SOLAS sözleşmesinin düzenlediği konuların çeşitliliğine paralel olarak, söz konusu sözleşme kapsamında çok sayıda zorunlu belge düzenlenmektedir. Bunların bazılarını; Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi (*Passenger Ship Safety Certificate*), Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*), Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*), Yük Gemisi Telsiz Telgraf Emniyet Belgesi (*Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate*), Yük Gemisi Telsiz Telefon Emniyet Belgesi (*Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate*) şeklinde saymak mümkündür. Söz konusu belgelerin, Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi haricinde, beş yıllık geçerlilik süresi bulunmaktadır²⁷⁶. Gemide belgelerin düzenlenme şartlarına aykırı

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, (22 Haziran 2007). Ayrıca bakınız, ÇALIK, s.89 vd.

²⁷⁵ Sözleşme kapsamına giren bir geminin, istisna arz eden bazı durumların mevcudiyeti halinde, sözleşme hükümlerinden muaf tutulması söz konusu olabilir (Ch.I, Reg.4). Bu gemiler için, kapsam dışında bırakılan husus hakkında, muafiyet belgesi düzenlenir (Ch.I, Reg.12).

²⁷⁶ Sözleşmenin ilk halinde, söz konusu belgelerin her biri, farklı uzunluklarda geçerlilik süresine sahip olacak şekilde düzenlenmiştir. 1988 yılında düzenlenen konferansta, SOLAS sözleşmesinin HSSC kapsamına alınmasına karar verilmiştir. Böylece SOLAS sözleşmesi kapsamında düzenlenen belgelerin tamamına, Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi haricinde, beş yıllık geçerlilik süresi tanınmıştır. Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi'ne tanınan bir yıllık geçerlilik süresi muhafaza edilmiştir. HSSC, SOLAS sözleşmesi kapsamında düzenlenen belgeleri, hem kendi aralarında hem de LOADLINE ve MARPOL kapsamında düzenlenen belgelerle geçerlilik süresi bakımından uyumlu hale getirmiştir.

değişikliklerin yapılması, yıllık sürveylerin yapılmaması gibi, deniz ve gemi güvenliği için tehlike arz eden durumların bulunması veya geminin milliyetinin değiştirilmesi hallerinde, ilgili belgeler iptal edilir.

SOLAS sözleşmesinin ekinde, bölüm IX'da düzenlenen ISM Kodu (Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu - *International Safety Management Code*, 1993) ile bölüm XI-2'de düzenlenen ISPS Kodu (Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu - *International Ship and Port Facility Security Code*, 2002), getirdikleri yeniliklerin deniz ve gemi güvenliği ile gemi işletmeciliğinin üzerindeki etkileri nedeniyle, son dönemde yoğun şekilde inceleme ve tartışma konusu yapılan iki önemli düzenlemedir. Söz konusu düzenlemeler, deniz ticareti alanında arz ettikleri önem ve inceleme konumuzla doğrudan ilgileri nedeniyle, aşağıda ayrı başlık altında genel hatlarıyla incelenmiştir.

bb. ISM Kodu

Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında insan faktörünün önemli etkisi bulunmaktadır. Yapılan istatistik çalışmalarında, deniz kazalarının ağırlıklı kısmının, insan hatası nedeniyle yönetim kusurundan kaynaklandığı tespit edilmiştir²⁷⁷. 1980'li yılların sonlarında meydana gelen ve büyük zararların doğmasına sebebiyet veren deniz kazalarındaki yönetim kusurunun etkisi, bu tespiti doğrular niteliktedir²⁷⁸. Söz konusu dönemde meydana gelen

²⁷⁷ Bakınız, **Safety Management**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=182, (25 Haziran 2007); Charles DOUGLAS, **The Port State Control of Human Error: A Feasibility Study**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/dougtext.htm>, (08 Haziran 2005); Esra KIRIMLI, "ISM Kuralları", **Deniz HD**, Yıl:3, S.3-4, s.81-126, İstanbul, 1998, s.81 vd.; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005); OECD, s.22; GÜRSER, s.6; GÜNER, s.236; ÇALIK, s.115.

²⁷⁸ 1987 yılında meydana gelen ve 193 kişinin ölümüne neden olan *Herald of Free Enterprise* olayı ile 1989 yılında meydana gelen ve 40.000 ton petrolün denize

kazalara tepki olarak, 1989 yılında IMO tarafından, gemilerde güvenli yönetim sisteminin uygulanmasına yönelik karar alınmıştır²⁷⁹. Karara uymanın ihtiyarılığı nedeniyle, bazı olumlu sonuçların alınmasına rağmen, beklenen etki sağlanamamıştır. Bunun üzerine, 1993 yılında IMO tarafından düzenlenen toplantıda, ISM Kodu kabul edilmiştir. Bu toplantıda ayrıca, ISM Kodu'nun daha etkili kılınması amacıyla, SOLAS sözleşmesine eklenmesi yönünde karar alınmıştır. 1994 yılında SOLAS sözleşmesinin ekine bölüm IX olarak eklenen ISM Kodu, gemi tip ve özelliklerine göre farklı yürürlük tarihleri belirlenmekle birlikte, esas itibarıyla 1998 yılında yürürlüğe girmiştir²⁸⁰.

ISM Kodu'nun amacı, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında yeni teknik düzenlemeler getirmek değil, mevcut düzenlemelerin etkili şekilde uygulanmasını sağlamaktır. Diğer bir ifadeyle söz konusu düzenleme, denizcilik işletmeleri ve gemilerin güvenli şekilde yönetilmesiyle ilgilidir²⁸¹. Bu amaçla, denizcilik işletmeleri ve gemilerde uygulanmak üzere, güvenli yönetim sisteminin oluşturulması öngörülmüştür. ISM Kodu, oluşturulacak sistemde bulunması gereken asgari standartları ana hatlarıyla düzenlemekte, diğer ayrıntılar ise, bu çerçevede doğrultusunda, denizcilik işletmeleri

dökülmesinden dolayı geniş çaplı çevre kirliliğine neden olan *Exxon Valdez* olayında önemli yönetim kusurları tespit edilmiştir.

²⁷⁹ Bu dönemde meydana gelen kazalarda, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik düzenlemelerin yeterli olduğu, sorunun asıl kaynağının bunların uygulanmasına ilişkin olduğu tespit edilmiştir. Charles DOUGLAS, **The Port State Control of Human Error: A Feasibility Study**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/dougtext.htm>, (08 Haziran 2005); **Safety Management**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=182, (25 Haziran 2007); GÜRSES, s.14.

²⁸⁰ ISM Kodu yürürlüğe girdikten sonra, denizcilik sektörünün yanında ilgili diğer sektörlerde de buna uygun düzenlemeler yapılmıştır. Örneğin, tekne ve kulüp sigorta poliçelerinde ISM klotu yer almaya başlamıştır. Bu klotlarda, ISM çerçevesinde düzenlenmesi gereken belgelerin bulunmaması halinde sigorta himayesinin sona ereceği öngörülmektedir. Bakınız, YAZICIOĞLU, s.251; ÖZÇAYIR, s.327 vd. Ayrıca bakınız, ÇALIK, s.114; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s.969.

²⁸¹ Bakınız, ÖZÇAYIR, s.324; GÜRSES, s.13 vd.; GÜNER, s.238; KIRIMLI, s.83.

tarafından özelliklerine ve ihtiyaçlarına uygun şekilde belirlenebilmektedir²⁸² (Reg.1.4- Reg.11).

ISM Kodu bütün gemilere uygulanmak üzere düzenlenmiştir²⁸³ (Reg.1.3). ISM Kodu kapsamında iki hususta belgeleme faaliyeti icra edilmektedir. Bunların ilki, denizcilik işletmesinin, ISM Kodu'na uygun şekilde yönetilip yönetilmediğinin tespiti ve bu durumun belgelenmesi amacına yöneliktir. Bu kapsamda yapılan denetlemelerin olumlu şekilde sonuçlanması halinde, denizcilik işletmesi hakkında Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance*) düzenlenir²⁸⁴. Gemide bir örneğinin bulunması zorunlu olan söz konusu belgenin, işletilen gemi tiplerinin her biri için, ayrı şekilde düzenlenmiş olması gerekir (Reg.13.3 ve Reg.13.6). Düzenlenen belge, beş yıldan uzun olmamak şartıyla, bayrak devletinin belirlediği süre için geçerlidir (Reg.13.2). Belgenin geçerliliği, denizcilik işletmesinin durumunu teyit etme amacına yönelik, yıllık sürveylerin yaptırılması şartına bağlıdır (Reg.13.4). Belgeleme faaliyetlerinin ikincisi ise, gemilerin ISM Kodu ve güvenli yönetim sistemine uygun şekilde yönetilip yönetilmediğinin tespiti ve bu durumun belgelenmesiyle ilgilidir. Yapılan denetlemelerin olumlu şekilde sonuçlanması halinde, her bir gemi hakkında ayrı Güvenli Yönetim Belgesi (*Safety Management Certificate*) düzenlenir²⁸⁵. Geminin durumunun teyit edilmesine yönelik ara sürveyin yaptırılması şartıyla, belgenin geçerlilik süresi beş yıldır (Reg.13.8). Ancak bayrak devleti tarafından belgenin geçerlilik süresinin kısaltılması mümkündür (Reg.13.7).

²⁸² Bakınız, ÖZÇAYIR, s.324; ÇALIK, s.116; KIRIMLI, s.83; Charles DOUGLAS, **The Port State Control of Human Error: A Feasibility Study**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/dougtext.htm>, (08 Haziran 2005).

²⁸³ Yapılan düzenlemeler dikkate alındığında, ISM Kodu'nun kapsamına, ticari şekilde işletilen gemiler ve bunları işleten denizcilik işletmeleri girmektedir. Ayrıca bakınız, ÖZÇAYIR, s.323. Dolayısıyla kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri söz konusu düzenleme kapsamına girmemektedir.

²⁸⁴ Uygunluk Belgesi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.326; GÜRSES, s.17 vd.; GÜNER, s.243 vd.; KIRIMLI, s.86 vd.

²⁸⁵ Güvenli Yönetim Belgesi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, ÖZÇAYIR, s.326 vd.; GÜRSES, s.19 vd.; GÜNER, s.244 vd.; KIRIMLI, s.90 vd.

Ara veya yıllık sörveylerin yaptırılmaması ya da ISM Kodu'nun amaçlarıyla bağdaşmayan önemli aykırılıkların mevcudiyeti hallerinde, söz konusu belgeler iptal edilir (Reg.13.5 ve Reg.13.9). Ayrıca Uygunluk Belgesinin iptal edilmesi durumunda, Güvenli Yönetim Belgeleri de doğrudan iptal edilir (Reg.13.5.1).

cc. ISPS Kodu

Günümüzde terör eylemleri, yer, zaman ve icra ediliş tarzı bakımından sınır tanımamaktadır. Dolayısıyla gemilerin de terör eylemlerine konu olması ihtimal dışı değildir. 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen terör eylemleri bu düşünciyi daha da pekiştirmiştir. Gemide veya gemi vasıtasıyla yapılacak terör eylemlerinin engellenmesi ile bu konuda gemi ve liman tesislerinde alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla, 2002 yılında IMO tarafından uluslararası konferans düzenlenmiştir. Bu konferansta kabul edilen, gemi ve liman tesislerinde güvenlik tedbirlerinin arttırılmasına yönelik ISPS Kodu, ana metin ile uygulama ve teknik konulara ilişkin ekten oluşur. 2004 yılında yürürlüğe giren ISPS Kodu, daha etkili şekilde uygulanabilmesi amacıyla, SOLAS sözleşmesine ek yapılmıştır²⁸⁶.

ISPS Kodu'nun amacı, gemi ve liman tesislerine yönelik güvenlik tehditlerini tespit etmek ve değerlendirmek, bu hususta gerekli asgari tedbirleri almaktır. Alınması gereken güvenlik tedbirlerinde işbirliği ve bütünlüğün sağlanması amacıyla, gemi ve liman tesislerinin yanında,

²⁸⁶ ISPS Kodunun kabul edilmesini gerektiren sebepler ve tarihi gelişimi hakkında bilgi için bakınız, **IMO Adopts Comprehensive Maritime Security Measures**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689, (25 Haziran 2007); Sezer ILGIN, “Denizde Emniyet İle İlgili Uluslararası Diplomatik Konferans, Sonuçları ve “ISPS” Kodu”, **Deniz HD**, Yıl:6-7, S.1-4, s.27-59, İstanbul, 2004, s.27 vd. ile s.37 vd.; Okay KILIÇ, “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Tüzüğü”, **Deniz Hukuku Sempozyumu, Bildiri Metinleri, Tamamlayıcı Bilgiler, Soru ve Cevaplar**, 21-22 Haziran 2004, s.4-33 – 4-48, Ankara, 2004, s.4-33.

denizcilik işletmeleri ve devletlere de bazı görevler yüklenmiştir²⁸⁷ (Reg.3-Reg.13). ISPS Kodu, bazı istisnalar dışında, uluslararası sefer yapan gemiler, bunların yönetimini üstlenen denizcilik işletmeleri ve söz konusu gemilere hizmet veren liman tesislerine uygulanır (Reg.2).

ISPS Kodu kapsamında iki hususta belgeleme faaliyeti icra edilir. Bunların ilki, gemi ve liman tesislerinin her biri için yapılan güvenlik değerlendirmesi ve Kodun teknik hususlarla ilgili bölümleri de dikkate alınarak, özelliklerine uygun şekilde hazırlanan güvenlik planlarının onaylanmasıdır (Annex Reg.9 ve Reg.16). Onaylanan güvenlik planlarının gemide bulundurulması zorunludur (Annex Reg.9.1). Belgeleme faaliyetlerinin ikincisi ise, gemilerin güvenlik planları ve ISPS Koduna uygun olup olmadığının tespiti ve bu durumun belgelenmesine yöneliktir. Başlangıç sörveyi veya yenileme sörveyi kapsamında yapılan denetlemelerin olumlu sonuçlanması halinde, Uluslararası Gemi Güvenlik Belgesi (*International Ship Security Certificate*) düzenlenir. Düzenlenen belgenin geçerlilik süresi, beş yıldan uzun olmamak şartıyla, bayrak devleti tarafından belirlenir (Reg.19.3). Ara sörveyin yaptırılması belgenin geçerlilik şartıdır (Reg.19.1.1.3). Gerekli sörveylerin yaptırılmaması, geminin bayrağı veya işleteninin değişmesi hallerinde belge iptal edilir (Reg.19.3.8).

d. MARPOL Sözleşmesi

Günümüzde denizler yoğun şekilde kirlenmeye maruz kalmaktadır. İşletildikleri sırada veya deniz kazaları nedeniyle gemiler tarafından yaratılan kirlilik, bu durumun başlıca sebeplerindendir. 1950’li yıllardan itibaren uluslararası alanda, denizlerin gemi kaynaklı kirlenmesinin

²⁸⁷ Bu görevler hakkında bilgi için bakınız, **IMO Adopts Comprehensive Maritime Security Measures**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689, (25 Haziran 2007); ILGIN, s.46 vd.; KILIÇ, s.4-36 vd.

önlenmesi amacına yönelik bazı düzenlemeler yapılmıştır²⁸⁸. Bu düzenlemeler, genel olarak petrol kirliliğinin önlenmesine yöneliktir. Ancak 1967 yılında meydana gelen *Torrey Canyon* olayının yarattığı çevre felaketi, yapılan düzenlemelerin yetersiz kaldığını göstermiştir. Bu olaydan sonra, IMO tarafından deniz kirliliği hakkında yoğun çalışmalar başlatılmıştır. Yapılan çalışmaların sonucunda, 1973 yılında IMO (söz konusu tarihte IMCO) tarafından düzenlenen uluslararası konferansta, MARPOL sözleşmesi kabul edilmiştir. 1978 yılında sözleşmede bazı değişiklikler yapılmış ve 1983 yılında yürürlüğe girmiştir²⁸⁹. Sözleşmede, teknik konularda güncelliğin sağlanması amacıyla, zımnî onay usulü kabul edilmiştir (Art.16). Bu usulle, çeşitli tarihlerde, teknik konulara ilişkin çok sayıda değişiklik yapılmıştır²⁹⁰.

MARPOL sözleşmesinde, önceki düzenlemelerden farklı olarak, petrolün yanında gemi kaynaklı diğer kirlilik sebepleri de dikkate alınmıştır. Farklı özelliklerinin bulunması nedeniyle söz konusu kirlilik sebepleri, sözleşmenin eklerinde ayrı başlıklar altında düzenlenmiştir. Söz konusu eklerde, petrol kirliliğinin, zehirli sıvı maddelerden doğan kirliliğin, ambalajlı zararlı maddelerden doğan kirliliğin, gemilerden atılan pis sulardan doğan kirliliğin ve gemi çöplerinden doğan kirliliğin önlenmesiyle ilgili düzenlemeler yer almaktadır²⁹¹. Ayrıca, 1997 yılında yeni bir ekle, gemi

²⁸⁸ Bakınız, **International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto (MARPOL 73/78)**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258, (25 Haziran 2007); ÇALIK, s.97.

²⁸⁹ Türkiye MARPOL sözleşmesinin (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme - *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973*), I, II ve V numaralı ekleri ile 1984, 1985 ve 1987 yıllarında yapılan değişiklikleri, 30.05.1990 tarih ve S.90/442 Bakanlar Kurulu Kararıyla (RG. 24.06.1990 tarih ve S.20558) onaylamıştır.

²⁹⁰ MARPOL sözleşmesinde, teknik konulara ilişkin yapılan değişiklikler hakkında bilgi için bakınız, **International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto (MARPOL 73/78)**, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258, (25 Haziran 2007).

²⁹¹ MARPOL sözleşmesinin ekleri hakkında bilgi için bakınız, **International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978**

kaynaklı hava kirliliğinin önlenmesi konusunda da düzenleme yapılmıştır. Söz konusu düzenlemelerin uygulama kapsamına giren gemiler ilgili eklerde belirtilmiştir (Annex I, Reg.2 ve Annex II, Reg.2). Bunların uygulama kapsamına giren gemiler, ilgili ekte düzenlenen asgari şartları taşıyıp taşımadığının tespit edilmesi amacıyla çeşitli denetlemelere tâbi tutulur. Bu kapsamda gemilere, işletilmeye başlamadan önce başlangıç sürveyi; geminin durumunun teyit edilmesi amacıyla, ara veya yıllık sürvey ile yenileme sürveyleri uygulanır (Annex I, Reg.4 ve Annex II, Reg.10). İcra edilen sürveylerin olumlu sonuçlanması halinde, denetlemenin ilgili olduğu hususa ilişkin belge düzenlenir. Bu belgelerin bazılarını; Uluslararası Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi (*International Oil Pollution Prevention Certificate*), Zehirli Sıvı Maddelerin Dökme Halde Taşınması için Uluslararası Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi (*International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*), Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi (*International Sewage Pollution Prevention Certificate*) şeklinde saymak mümkündür. Söz konusu belgelerin geçerlilik süresi, beş yıldan uzun olmamak şartıyla, bayrak devleti tarafından belirlenir (Annex I, Reg.8.1 ve Annex II, Reg.12.1). Ara ve yıllık sürveylerin yaptırılması belgelerin geçerlilik şartıdır (Annex I, Reg.8.2 ve Annex II, Reg.12.2). Gemide belgelerin düzenlenme şartlarına aykırı değişikliklerin yapılması, ara veya yıllık sürveylerin yapılmaması gibi, deniz ve gemi güvenliği için tehlike arz eden durumların bulunması veya geminin milliyetinin değiştirilmesi hallerinde ilgili belgeler iptal edilir (Annex I, Reg.8.2-3 ve Annex II, Reg.12.2-3).

Relating Thereto (MARPOL 73/78), (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258, (25 Haziran 2007); ÇALIK, s.99 vd.

2. Ulusal Hukuk Düzenlemeleri

a. Genel Olarak

Geniş katılımın sağlanması nedeniyle, deniz ve gemi güvenliği hususunda uluslararası sözleşmelerin ağırlıklı yeri bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle söz konusu hususta uluslararası alanda büyük ölçüde birlik sağlanmıştır. Ancak bayrak devletleri, özellik ve ihtiyaçlarına uygun ulusal düzenlemeleri yürürlüğe koyma yoluna da gidebilmektedir. Söz konusu düzenlemeler, kural olarak, düzenlemeyi yapan devletin bayrağını taşıyan gemilere uygulanır. Ancak bu düzenlemelerin kapsamına düzenlemeyi yapan devletin karasularından geçen veya limanlarına uğrayan gemiler de girebilir. Dolayısıyla iç hukuka ilişkin düzenlemelerin bazıları uluslararası alanda da etkilidir. Özellikle, gemilerin bazı önemli suyollarından geçişi hakkında yapılan düzenlemeler bu niteliktedir²⁹². Ulusal düzenlemeler çerçevesindeki belgeleme faaliyetleri de genellikle söz konusu devletlerin yetkilendirdiği gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilir.

b. Türk Hukuku

Türk hukukunda deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına ilişkin mevzuat, 1946 yılında yürürlüğe giren 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, bu kanuna dayanılarak çıkarılan tüzük ve yönetmelikler ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından, kuruluş ve görevleri

²⁹² Süveyş Kanalı Özel Tonaj Belgesi (*Suez Canal Special Tonnage Certificate*) Süveyş Kanalı'na ilişkin düzenlemeler; Panama Kanalı Tonaj Belgesi (*Panama Canal Tonnage Certificate*) ve Panama Kanalı Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance: Panama Canal*), Panama Kanalı'na ilişkin düzenlemeler; Süveyş Kanalı Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance: Suez Canal*), Mısır hukukunun; Kiel Kanalı Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance: Kiel Canal*), Alman hukukunun; St. Lawrence Nehri Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance: St. Lawrence River*), Kanada hukukunun ilgili düzenlemeleri dikkate alınmak suretiyle yapılan denetlemeler sonucunda düzenlenmektedir. Bu belgeleri haiz olmayan gemilerin söz konusu suyollarından geçişine izin verilmemektedir.

hakkında kanun hükmünde kararnamenin tanıdığı yetkiye dayanılarak çıkarılan yönetmeliklerden oluşmaktadır²⁹³.

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine göre, ticaret gemilerinin, tahsis edildikleri işler ve yapacakları yolculuklar dikkate alınarak; tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ile diğer donanımı yılda asgari bir defa denetlemeye tâbi tutulur. Bu denetlemenin olumlu sonuçlanması halinde, gemi hakkında denize elverişlilik belgesi düzenlenir (m.3 ve m.4). Bu kapsamda gemilerin uyması gereken asgari şart ve standartlar ile yapılması gereken denetlemelerin kapsamı ve icra ediliş tarzı, Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük hükümlerinde gösterilmiştir²⁹⁴. Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına ilişkin diğer hususlar da, söz konusu kanuna dayanılarak çıkarılan, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük²⁹⁵, Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü²⁹⁶, Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü²⁹⁷ ve 150 Gros Tonilatodan Küçük Yolcu veya Yük Taşıyan Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları veya

²⁹³ Bu düzenlemelerin kapsamına giren hususlar, Türkiye'nin taraf olduğu, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına ilişkin uluslararası sözleşmelerde de düzenlenmiştir. Söz konusu uluslararası sözleşmeler, kural olarak, uluslararası sefer yapan ve belirli büyüklükteki gemileri kapsamaktadır. Ayrıca bakınız, YAVUZ, (Liman Devleti), s.20 vd. Türkiye devleti taraf olduğu bu sözleşmeleri uygulamakla yükümlüdür. Dolayısıyla, Türk bayrağı taşıyan bütün gemilere uygulanma amacına yönelik iç hukuk düzenlemelerinin; genellikle, uluslararası sözleşmelerin kapsamı dışında kalan, küçük tonajlı veya kabotaj seferine tahsis edilmiş ticaret gemileriyle sınırlı uygulama alanı bulunur.

²⁹⁴ Söz konusu denetlemelerin kapsamı, sınıflama faaliyetlerinin kapsamında icra edilen denetlemelere benzemekte, ayrıca uluslararası alanda kullanılan sınıflama kurallarına da atıf yapılmaktadır (Tüzük m.1, m.11 ve m.21). Bu nedenle milli ve milletlerarası tanınmış sınıflama kuruluşlarından alınmış ve hükmü olan sınıflama belgesini haiz gemilere, belgede yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilir (m.5 ve Tüzük m.9). Diğer bir ifadeyle bayrak devletinin belgeleme faaliyeti kapsamına giren bu hususta, gemi sınıflama kuruluşlarının sınıflama faaliyetleri de esas alınabilmektedir. Bu kuruluşların denetleme dışında bıraktığı gemi kısımları ise, söz konusu kanun ve tüzük hükümlerine göre denetlenir (m.5 ve Tüzük m.9). Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, III.

²⁹⁵ RG. 08.10.1952 tarih ve S.8227.

²⁹⁶ RG. 8.4.1966 tarih ve S.12269.

²⁹⁷ RG. 16.7.1966 tarih ve S.12350.

Yük Hadleri Hakkında Yönetmelik²⁹⁸ hükümleriyle düzenlenmiştir. Son dönemde Denizcilik Müsteşarlığı da, deniz ve gemi güvenliğine ilişkin gelişme ve ihtiyaçlara uygun düzenlemeleri yürürlüğe koymaktadır. Bu amaçla Gemi Teçhizatı Yönetmeliği²⁹⁹, Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik³⁰⁰ ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği³⁰¹ yürürlüğe konulmuştur. Deniz ve gemi güvenliğine ilişkin düzenlemelerde, yürütülecek belgeme faaliyetlerinin icra edilme tarzı ve bu konuda yetkili kamu kurum, kuruluş ve kurulları belirtilmektedir. Bu hususlar, 2006 yılında yürürlüğe giren, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik hükümleriyle yeniden düzenlenmiştir. Kamu kurum veya kuruluşları tarafından, uluslararası sözleşmeler ve ulusal hukuk düzenlemeleri çerçevesinde icra edilecek belgeleme faaliyetlerini düzenleyen söz konusu yönetmelikte³⁰², bu faaliyetlerin icrasında tanınmış (yetkilendirilmiş) kuruluşların da yetkili kılınabileceği belirtilmiştir (m.59).

C. Belgeleme Faaliyetlerinde Yetki Devri

1. Genel Olarak

Bayrak devletleri, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik, dolayısıyla deniz kamu düzenini korumayı amaçlayan uluslararası sözleşme ve iç hukuk düzenlemeleri kapsamındaki belgeleme faaliyetlerinin icrasına ilişkin yetkilerini tecrübe, uzmanlık ve güvenilirlikleri nedeniyle, genellikle

²⁹⁸ RG. 03.05.1967 tarih ve S.12568.

²⁹⁹ RG. 23.10.2005 tarih ve S. 25975.

³⁰⁰ RG. 23.06.2006 tarih ve S. 26207.

³⁰¹ RG. 20.03.2007 tarih ve S.26468.

³⁰² Türk limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemilere uygulanacak liman devleti denetimi ilgili düzenlemeler çerçevesinde yürütülür. Bunun yanında, söz konusu yönetmelik hükümleri de tamamlayıcı olarak uygulanır (m.50).

gemi sınıflama kuruluşlarına yetki tanımak suretiyle kullanır. Bu amaçla bayrak devletleri, belgeleme faaliyetinde bulunacak gemi sınıflama kuruluşlarıyla yetki devri sözleşmesi yapar. Yetki devri sözleşmesi yapılacak gemi sınıflama kuruluşlarının tayini ve söz konusu sözleşmenin şartları, kapsamı, tarafların hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi hususlarında bayrak devletleri geniş bir takdir yetkisine sahiptir. Bu durum belgeleme faaliyetlerinin icrasında bayrak devletleri arasında farklı uygulamalara, dolayısıyla deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasında bazı zaafılara neden olmuştur. Söz konusu olumsuz durumların önlenmesi amacıyla, yetki devri sözleşmelerinde birliğin sağlanması ve gemi sınıflama kuruluşlarının standartlarının yükseltilmesine yönelik, dolayısıyla bayrak devletlerinin takdir yetkisinin sınırlandırılmasına ilişkin ilk çalışmalar Avrupa Birliği bünyesinde yapılmıştır³⁰³. Söz konusu çalışmaların sonucunda, 1994 yılında, “Gemi Denetimi ve Denetleme Kuruluşları ile Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri Hakkında Genel Kurallar ve Standartlar” başlıklı yönerge çıkarılmıştır³⁰⁴. Yönergede, Avrupa Birliği’ne üye devletlerin yetki devri sözleşmesi yaparken ve sonrasında uyması gereken kurallar ile yetki devri yapılacak gemi sınıflama kuruluşlarının sahip olması gereken asgari standartlar tespit edilmiştir. Bu konularla ilgili olarak, IMO’nun aldığı bazı kararlar da bulunmaktadır³⁰⁵. IMO’nun aldığı kararlar, söz konusu yönergede

³⁰³ Avrupa Birliği’nin, bu dönemde üye devletlerin kıyılarında meydana gelen ve büyük zararların doğmasına sebebiyet veren, düşük standartlı gemilerin neden olduğu deniz kazalarının etkisiyle başlattığı, deniz ve gemi güvenliği standartlarının yükseltilmesine yönelik çalışmalar halen devam etmektedir. Bakınız, ÖZÇAYIR, s.210 vd. Ayrıca bakınız, Oya ÖZÇAYIR, “The Erika And Its Aftermath”, (Çevrimiçi), http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/Oya_Ozcayir/The_Erika_And_Its_Aftermath.htm, (19 Haziran 2006). Gemi sınıflama kuruluşlarının yetkilendirilmesiyle ilgili çalışmalar, deniz ve gemi güvenliği standartlarının yükseltilmesine yönelik çalışmaların kapsamında yapılmıştır.

³⁰⁴ Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on Common Rules And Standarts For Ship Inspection And Survey Organizations And For The Relevant Activities of Maritime Administrations (OJ L 319, 12/12/1994, p. 20-27).

³⁰⁵ IMO’nun 1993 yılında aldığı, İdare Adına Faaliyette Bulunan Kuruluşların Yetkilendirilmesi Hakkında Kılavuz (IMO Res. A.739 (18) - *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*) başlıklı karar, yetki devri sözleşmesinin yapılmasında uyulması gereken şartlara ilişkindir. 1995 yılında alınan, İdare Adına Faaliyette Bulunan Tanınmış Kuruluşların Denetleme ve Belgeleme Faaliyetlerinin Özellikleri (IMO Res. A.789 (19) - *Specifications on the Survey and Certification Functions of Recognized Organizations Acting on Behalf of the*

yapılan değişikliklerde de dikkate alınmıştır³⁰⁶. IMO’nun aldığı kararlar ve Avrupa Birliği’nin yaptığı düzenlemelerin, belgeleme faaliyetlerinin ulusal ve uluslararası alanda tekdüze şekilde uygulanmasında önemli katkısı olmuştur.

Türk hukukunda, belgeleme faaliyetlerinde bulunan kuruluşlar, IMO kararları ve Avrupa Birliği düzenlemeleri paralelinde hazırlanan ve 2003 yılında yürürlüğe giren, “Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik” (Yetkilendirme Yönetmeliği) hükümlerine göre yetkilendirilmektedir. Çalışmamızda, gemi sınıflama kuruluşlarının belgeleme faaliyetlerinin icrası hususunda yetkilendirilmesi konusu, Yetkilendirme Yönetmeliği’nin hükümleri dikkate alınmak suretiyle incelenmiş³⁰⁷ ve gerekli yerlerde IMO kararları ve Avrupa Birliği düzenlemelerine de değinilmiştir.

2. Yetki Devri Usulü

Türkiye Cumhuriyeti devleti adına belgeleme faaliyetleri icra edecek gemi sınıflama kuruluşlarının bu konuda yetkilendirilmiş olması gereklidir. Söz konusu yetki, gemi sınıflama kuruluşları ile idare arasında, Yetkilendirme Yönetmeliği çerçevesinde yapılan yetki devri sözleşmesiyle

Administration) başlıklı kararda ise, gemi sınıflama kuruluşlarının sahip olması gereken asgari standartlar düzenlenmiştir.

³⁰⁶ Söz konusu yönergede yapılan değişiklikler hakkında bakınız, Commission Directive 97/58/EC, OJ L 274, 7/10/1997, p.8; Directive 2001/105/EC, OJ L 19, 22/01/2002, p.9-16. Ayrıca bakınız, ÖZÇAYIR, s.371 vd.

³⁰⁷ Yetkilendirme Yönetmeliği’nde belgeleme faaliyetinde bulunan kuruluşlar, “yetkilendirilmiş kuruluş” terimiyle ifade edilmektedir. Ancak çalışmamızda, terim birliğinin sağlanması amacıyla, “yetkilendirilmiş kuruluş” yerine gemi sınıflama kuruluşları terimi kullanılmıştır.

sağlanır³⁰⁸. Denizcilik Müsteşarlığı, yetki devri sözleşmesiyle ilgili yapılacak işlemlerde idarenin yetkili organıdır.

Yetki devri sözleşmesi yapmak üzere idareye başvuracak kuruluşların, Türkiye’de daimi temsilciliklerinin bulunması (m.21), yönetmelik ekinde³⁰⁹ belirtilen asgari şartları haiz olması ve taleplerine bunları ispatlayacak belgeleri eklemeleri gerekir (m.5). Başvuruda bulunacak kuruluşların; gemilerin inşa ve yapılarının değerlendirilmesinde tecrübe sahibi olması, 100 grostonun üzerinde, okyanusa çıkmaya elverişli en az bin adet geminin sınıfında bulunması ve bunların toplamının en az 5.000.000 groston olması, bünyesinde en az yüz sörveyör istihdam etmesi³¹⁰, yayınlanmış kural kitabının bulunması, her yıl basılı şekilde yayınlanan veya internet ortamında sürekli güncellenerek yayınlanan gemi sicilinin bulunması, bağımsız olması ve IMO’nun ilgili kararlarına belirtilen şartlara uygun şekilde çalışması gerekir (Ek m.1). Ayrıca yapılanma ve yönetim sistemine ilişkin şartlar da karşılanmalıdır (Ek m.2). Gerekli görülmesi halinde, idare ek bilgi ve belge talep edebilir (m.6/1). Başvuruda bulunan kuruluşların bu şartları haiz olup olmadığı, Yetkilendirme Yönetmeliği m.7 hükmüne göre oluşturulan değerlendirme komisyonu tarafından incelenir (m.6/2). Yapılan değerlendirmelerin olumlu sonuçlanması halinde, gemi sınıflama kuruluşu ile

³⁰⁸ Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG. 03.01.2004 tarih ve S.25335) m.3 hükmüyle, Yetkilendirme Yönetmeliğine eklenen geçici madde hükmü, bu konuya istisna getirmiştir. Buna göre; Yetkilendirme Yönetmeliğinin yürürlüğe girdiği tarihte faaliyette bulunan gemi sınıflama kuruluşlarıyla 31.12.2003 tarihine kadar geçerli olarak yapılmış önceki yetki devri sözleşmeleri, geçerlik süresine bakılmaksızın, yönetmelik hükümlerine göre yetki devri sözleşmesi yapıldığı kadar geçerli sayılır.

³⁰⁹ Yetkilendirme Yönetmeliğinin Eki, İdare Tarafından İdare Adına Sörvey Yapma ve Sertifika Düzenleme Yetkisi Verilecek Kuruluşlar İçin Asgari Kriterler başlığını taşımaktadır. Söz konusu Ek’in hazırlanmasında, Avrupa Birliği’nin ilgili yönergesinin eki dikkate alınmıştır.

³¹⁰ Yetkilendirme Yönetmeliği – Ek m.1 hükmünde; “*exclusive surveyor*” terimi karşılığında, Avrupa Birliği’nin ilgili yönergesinden yapılan hatalı çeviri nedeniyle, seçkin sörveyör terimi kullanılmıştır. Ancak uluslararası alanda “*exclusive surveyor*” terimi, gemi sınıflama kuruluşlarının bünyesinde istihdam edilen sörveyörleri ifade etmek amacıyla kullanılan teknik bir terimdir. Bu nedenle, söz konusu madde hükmünde kullanılan seçkin kelimesi gereksizdir.

Denizcilik Müsteşarlığı arasında yetki devri sözleşmesi (protokolü) imzalanır³¹¹ (m.8/1). İdare yetki devri sözleşmesi yaptığı kuruluşları, sözleşmenin kapsadığı hususlarla birlikte, IMO ve gerekli görülmesi halinde diğer ülkeler ile uluslararası ve bölgesel kuruluşlara bildirir (m.14/1).

Gemi sınıflama kuruluşları, yetki devri sözleşmesinde belirlenen kapsam ve süreyle sınırlı olarak idare adına belgeleme faaliyetinde bulunabilir. Söz konusu kapsam ve sürenin belirlenmesinde idareye sınırlı takdir yetkisi tanınmıştır. Buna göre gemi sınıflama kuruluşlarına, sınırlı veya sınırsız süre için tam, kısmi veya limitli yetkilerle, idare adına belgeleme faaliyetinde bulunma yetkisi tanınabilir (m.8/1). Toplamı 5.000.000 grostondan az olmamak üzere, 100 grostonun üzerinde, okyanusa çıkmaya elverişli en az bin adet gemiyi sınıfında bulundurma ve bünyesinde en az yüz sürveyör istihdam etme şartı haricinde, Yetkilendirme Yönetmeliği ekinde ve IMO'nun A.847(20) numaralı kararında belirtilen şartları karşılayan kuruluşlara sınırlı süreli yetki tanınabilir. Süre üç yılla sınırlıdır. Sürenin, iki defayı aşmamak üzere, üçer yıllık dönemler için uzatılması da mümkündür (m.6/4). Yetkilendirme Yönetmeliği ekinde yer alan şartların tamamının karşılanması halinde, söz konusu kuruluşlara sınırsız süreli yetki tanınır. Yapılan yetkilendirmelerin kapsamı ise, üç şekilde belirlenebilmektedir. Tam yetkili gemi sınıflama kuruluşları, belgeleme faaliyetleri çerçevesinde, plan kontrolü ve denetleme yapılması ile geçici ve/veya asıl belgelerin düzenlenmesi ve iptali hususlarında yetkilidir. Kısmi yetki, plan kontrolü ve denetlemelerin yapılması ile muhtemel geçici belgelerin düzenlenmesini kapsar. Diğer bir ifadeyle kısmi yetki, kural olarak idare adına denetleme yapılmasına ilişkindir. Limitli yetki ise, Yetkilendirme Yönetmeliğinde yeterli ölçüde tanımlanmamıştır. Ancak, tam veya kısmi yetki kapsamına girmeyen özel kategorilere ilişkin olduğu

³¹¹ 2007 yılı itibariyle, Yetkilendirme Yönetmeliği kapsamında; idare ile TL, ABS, DNV, LR, BV, GL, ClassNK ve RINA arasında yetki devri sözleşmesi imzalanmıştır. Söz konusu yönetmelik kapsamında RS ve KR ile de yetki devri sözleşmesi yapılmıştır. Ancak bu kuruluşlara tanınan yetkiler, bir süre sonra idare tarafından iptal edilmiştir.

belirtilmiştir (m.4). Kapsamı bu şekilde belirlenen yetkilendirmenin ilişkin olduğu uluslararası sözleşmeler ve ulusal hukuk düzenlemeleri de yetki devri sözleşmesinde belirtilir.

3. Belgeleme Faaliyetlerinin Denetlenmesi

İdare adına belgeleme faaliyetinde bulunma yetkisi tanınan gemi sınıflama kuruluşları, bu kapsamdaki faaliyetlerini, ilgili emredici düzenlemelerde belirtilen şartlara uygun şekilde yürütmeli ve yetkilendirme aşamasındaki durumlarını muhafaza etmelidir. Bu hususların kontrol edilmesi amacıyla iki tür denetleme öngörülmüştür. Söz konusu kuruluşların kayıtlarının dikkate alındığı denetleme, yılda en az bir defa olmak üzere, idare veya idare tarafından belirlenecek bağımsız bir denetim kuruluşu tarafından icra edilir (m.27/1). Bu denetlemelerde, gemi sınıflama kuruluşunun, yönetmelik ekinde belirtilen şartlara uygunluğu, deniz ve gemi güvenliği ile kirliliğin önlenmesine ilişkin belgeleme faaliyetlerinin kayıtları, kaza ve liman devleti kontrolüne ilişkin kayıtları incelenir (m.27/2). Diğer denetleme ise, gemi sınıflama kuruluşu tarafından kayıt altına alınmış Türk bayraklı gemilerin, her yıl en az %10 oranındaki kısmının idare tarafından seçilerek ayrıntılı şekilde denetlemeye tâbi tutulması suretiyle icra edilir (m.27/3).

Yapılan denetlemelerde eksiklik veya aykırılıklar tespit edilmişse, bunların giderilmesi için gemi sınıflama kuruluşuna yazılı uyarıda bulunularak, bir aylık süre verilir. Sürenin sonunda yapılacak denetlemede eksiklik veya aykırılıkların giderilmediğinin tespiti halinde, idarenin bu kuruluşun yetkilerini kısıtlama veya üç aylık süre için askıya alma hakkı bulunmaktadır. Kısıtlama veya askıya alma sebeplerinin ortadan kalkması durumunda, söz konusu işlemler iptal edilir (m.28/1 ve 2).

4. Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Yükümlölükleri

Gemi sınıflama kuruluşları, kayıt altına alacakları gemiler hakkında belgeleme faaliyetine başlamadan önce veya başladıktan sonra en kısa zamanda, yapılmış ve yapılacak sörveyler ile gemiyle ilgili bilgileri idareye bildirirler. Bu bilgilerin kaydının idarenin belirleyeceği şekilde tutulması zorunludur. Söz konusu bilgiler, idarenin ve liman devleti denetimi yapan yabancı devlet idaresinin incelemelerine açık tutulur (m.9). Gemi sınıflama kuruluşları, kayıt altına aldıkları Türk bayraklı gemilerle ilgili bilgileri, kayıttan çıkmış veya çıkarılmış gemiler dâhil bu hususlara ilişkin değişiklikleri, üç aylık dönemlerle idareye bildirmekle yükümlüdür (m.11).

Gemilerin kayıtlı oldukları gemi sınıflama kuruluşunu değiştirmeleri halinde, önceki ve sonraki kuruluşların idareye derhal bilgi vermesi gerekir. Önceki gemi sınıflama kuruluşu, gemi hakkındaki ve belgeleme faaliyetleriyle ilgili bilgileri, idareye ve sonraki kuruluşa üç iş günü içinde bildirmelidir. Sonraki gemi sınıflama kuruluşu, bu bilgilerden anlaşılan eksiklik ve aykırılıklar giderilmeden, gemi hakkında belge düzenleyemez. Bunun yanında belgesi iptal edilmiş gemi hakkında idarenin onayı olmadan belgeleme faaliyeti icra edilemez (m.10).

İdare, gemi sınıflama kuruluşunun kayıtlarında bulunan Türk bayraklı gemilere program dışı denetleme uygulanmasını talep edebilir. Bu konuda gemilerin yaşı ve tipi dikkate alınarak öncelikli gemi listesi belirlenir. Kayıtlı toplam gemi sayısının en az %10'luk kısmının bu şekilde denetlenmesi talebinde bulunulabilir. Bunun yanında idare, belirli bir geminin denetlemeye tâbi tutulmasını her zaman isteyebilir (m.15).

Gemi sınıflama kuruluşları, tutulma (seferden men) söz konusu olsun veya olmasın, kayıtları altındaki Türk bayraklı gemilere uygulanan liman devleti denetimi sonucu tespit edilen, eksiklik ve aykırılıklar ile bunlara ilişkin yapılan işlemler hususunda idareye bilgi verir. Eksiklik ve

aykırılıkların giderilmesi için, yabancı devlet idaresiyle de işbirliği yapılmalıdır (m.16).

Gemi sınıflama kuruluşları, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanması, teknik bilgilerin geliştirilmesi, standartların yükseltilmesi, diğer gemi sınıflama kuruluşlarıyla işbirliğinin sağlanması gibi konularda yapılan çalışmalara katılmak, bunun yanında sektördeki yeni uygulamalar hakkında seminer ve konferanslar düzenlemek zorundadır (m.13, m.17 ve m.18).

Söz konusu yükümlülöklere aykırı davranılması durumunda, bunlarla ilgili gerekli tedbirlerin alınması için, gemi sınıflama kuruluşuna yazılı uyarıda bulunularak, bir aylık süre verilir. Sürenin sonunda yapılacak denetlemede, gerekli tedbirlerin alınmadığının tespiti halinde; idarenin, bu kuruluşun yetkilerini kısıtlama veya üç aylık süre için askıya alma hakkı bulunmaktadır. Kısıtlama veya askıya alma sebeplerinin ortadan kalkması durumunda, söz konusu işlemler iptal edilir (m.28/1 ve 2).

5. Yetkilerin Kısıtlanması veya Askıya Alınması

Gemi sınıflama kuruluşunun, Yetkilendirme Yönetmeliğı ve yetki devri sözleşmesi kapsamında belirtilen yükümlölöklere aykırı davranması, yapılan denetlemelerde tutulması gereken kayıtlarda eksiklik ve aykırılıkların tespit edilmesi, kaza ve liman devleti denetimlerine ilişkin kayıtlara göre performansının düştüğünün anlaşılması veya yetki devri sözleşmesinin yapılması için gerekli şartları taşımaya devam etmediğinin belirlenmesi hallerinde; söz konusu kuruluşa, idare tarafından yazılı uyarıda bulunularak, bir aylık süre içinde bu hususları düzeltmesi istenir (m.28/1). Sürenin sonunda yapılacak denetlemede uyarılmayı gerektiren sebeplerin düzeltilmediğı tespit edilirse, bu kuruluşun yetkileri idare tarafından kısıtlanabilir veya üç aylık süre için askıya alınabilir (m.28/2). İdare,

yetkilerini kısıtladığı veya askıya aldığı gemi sınıflama kuruluşlarını gecikmeksizin bütün ilgili kurum ve kuruluşlara bildirir (m.28/4).

Gemi sınıflama kuruluşu, yetkilerinin askıya alındığı sürede, Yetkilendirme Yönetmeliği kapsamında belgeleme faaliyetinde bulunamaz. Dolayısıyla bu sürede, gemilerde denetleme yapılması, belge düzenlenmesi veya yenilenmesi söz konusu olmaz. Ancak mevcut belgeler geçerliliklerini korumaya devam eder (m.28/3). Yetkilendirme Yönetmeliğinde, gemi sınıflama kuruluşunun yetkilerinin kısıtlanması halinde uygulanacak yaptırımın süresi, kapsamı ve uygulanma tarzı düzenlenmemiştir. Dolayısıyla bu konularda idarenin geniş takdir yetkisi bulunmaktadır.

Gemi sınıflama kuruluşunun yetkilerinin kısıtlandığı veya askıya alındığı sürede, talep üzerine icra edilecek denetlemede, söz konusu yaptırımların uygulanmasını gerektiren sebeplerin düzeltildiğinin tespit edilmesi durumunda ise, kısıtlama veya askıya almaya ilişkin işlem idare tarafından iptal edilir (m.28/2).

6. Yetkilerin İptali

Gemi sınıflama kuruluşunun yetkilerinin kısıtlanması veya askıya alınmasına ilişkin sürenin sonunda yapılan denetlemede, bu yaptırımların uygulanmasını gerektiren sebeplerin düzeltilmediğinin tespit edilmesi veya söz konusu yaptırımların iki sene içerisinde iki defadan fazla uygulanması hallerinde, idare bu kuruluşun tüm yetkilerini iptal eder. Belirtilen hallerde, idarenin takdir yetkisi bulunmadığı için, derhal iptal yoluna gidilmelidir. Yetki iptaline ilişkin diğer halde ise, idareye geniş takdir yetkisi tanınmıştır. Buna göre idare, bir yıl önceden yazılı olarak bildirmek şartıyla, sebep göstermeden gemi sınıflama kuruluşlarının yetkilerini iptal edebilir.

Gemi sınıflama kuruluşunun yetkilerinin iptali halinde mevcut belgeler, takip eden ilk programlı denetleme tarihine kadar, geçerliliklerini korumaya devam eder.

D. Belgeleme Faaliyetlerinin Hukuki Niteliği ve Özellikleri

Belgeleme faaliyetleri, gemi sınıflama kuruluşlarının deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik uluslararası sözleşmeler ve iç hukukun emredici düzenlemeleri kapsamında, yetki tanıyan bayrak devleti adına icra ettikleri, gemilerin denetlenmesi ve ilgili zorunlu belgelerin düzenlenmesine ilişkin faaliyetlerdir. Söz konusu faaliyetlerin amacı deniz kamu düzenini korumaktır. Kamu düzeninin her alanda korunması idarenin kolluk faaliyetleri kapsamında değerlendirilir. Kolluk faaliyetlerinin yürütülmesi ise idarenin görevidir. Dolayısıyla belgeleme faaliyetlerin icrasında bayrak devletleri yetkili ve aynı zamanda görevlidir. Söz konusu faaliyetlerin özel hukuk kişisi olan gemi sınıflama kuruluşları vasıtasıyla yürütülmesinin bu husus üzerinde etkisi bulunmamaktadır. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilen belgeleme faaliyetleri de idarenin kolluk faaliyetleri kapsamında değerlendirilmelidir. Söz konusu faaliyetlerin hukuki dayanağı niteliğindeki emredici düzenlemelerde de bu husus zımnen teyit edilmiştir³¹².

Belgeleme faaliyetlerinin icra edilebilmesi için, yukarıda yaptığımız tanımdan da anlaşıldığı gibi, gemi sınıflama kuruluşunun iki farklı sözleşme yapması gereklidir. Bunların ilki, bayrak devletinin yetkili idari organıyla

³¹² Bu düzenlemelere göre bayrak devletleri, belgeleme faaliyetlerinin ilgili düzenlemelere uygun şekilde icra edildiğini garanti etmekte ve sonuçlarından sorumlu tutulmaktadır. Bu durum belgeleme faaliyetlerinin gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilmesi halinde de geçerlidir. Bakınız, SOLAS, Ch.I, Reg.6 ve Reg.12; MARPOL, Annex I, Ch.I, Reg.4 ve Reg.5 ile Annex II, Reg.10 ve Reg.11; LOADLINE, Art.13 ve Art.16; TONNAGE, Art.6 ve Art.7; ISPS Code (SOLAS Ch.XI-2), Annex Pt.A, Reg.19. Ayrıca bakınız, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, m.9 ve m.19.

yapılan, yetki devri sözleşmesidir³¹³. Bayrak devleti adına belgeleme faaliyeti icra edebilme yetkisi söz konusu sözleşmeyle tanınır. Yetki devri sözleşmesi, bir tarafının idare olması nedeniyle, idari sözleşme niteliğindedir³¹⁴. İdare ile gemi sınıflama kuruluşunun, Yetkilendirme Yönetmeliği çerçevesinde, karşılıklı sözleşme yapması nedeniyle; idarenin belirli bir konuda yetki tanınması amacına yönelik tek taraflı işlemlerinden olan, ruhsatname verilmesi söz konusu değildir. İdari sözleşmelerin konusu, kural olarak kamu hizmetine ilişkindir. Ancak son dönemlerde idare, kural olarak devredilebilir nitelikte olmamasına rağmen, kolluk faaliyetlerinin devri veya yürütülmesi hususlarında da, özel hukuk kişileriyle idari sözleşme yapma yoluna gidebilmektedir³¹⁵. Yetki devri sözleşmesi, aralarında paralellikler bulunmasına rağmen, konusunun kamu hizmetinin kurulması veya işletilmesine ilişkin olmaması nedeniyle imtiyaz sözleşmesi niteliğinde değildir³¹⁶. Bu sözleşmenin konusu, diğer klasik idari sözleşme türlerinin

³¹³ Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, II. C.

³¹⁴ Sözleşmenin bir tarafının idare olması, idari sözleşmelerin nitelendirilmesi için yeterli bir kriter değildir. İdarenin özel hukuk hükümleri çerçevesinde sözleşme yapması da mümkündür. Dolayısıyla idarenin yaptığı bir sözleşmenin, idari sözleşme şeklinde vasıflandırılmasında, başka kriterlerin de dikkate alınması gerekmektedir. İdari sözleşmeler; sözleşmenin bir tarafının idare olması, kamu yararının bulunması, kamu hizmetine ilişkin olması, idarenin kamu gücüne dayanan yetkilerini kullanabilmesi ve sözleşmeye idare hukuku kurallarının uygulanması kriterleri dikkate alınmak suretiyle vasıflandırılmaktadır. Yetki devri sözleşmelerinde, idarenin, gemi sınıflama kuruluşlarının belgeleme faaliyetlerinin icrasına yönelik yetkilerini askıya alması, kısıtlaması veya iptal etmesi mümkündür. Bu durum idarenin kamu gücüne dayanan yetkileri haiz olduğunu ve sözleşmeye idare hukuku kurallarının uygulandığını göstermektedir. İdari sözleşmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Şeref GÖZÜBÜYÜK / Turgut TAN, **İdare Hukuku Genel Esaslar**, C.1, Ankara, 2001, s.453 vd.; İsmet GİRİTLİ / Pertev BİLGİN / Tayfun AKGÜNER, **İdare Hukuku Dersleri**, İstanbul, 2006, s.473 vd.; İl Han ÖZAY, **Günışığında Yönetim**, İstanbul, 1994, s.475 vd.; Yıldızhan YAYLA, **İdare Hukuku I**, İstanbul, 1990, s.126 vd.

³¹⁵ Bakınız, GÖZÜBÜYÜK / TAN, s.608 vd. Yetkilendirme Yönetmeliğinin yanında, Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik (RG. 23.09.2004 tarih ve S.25592) bu konuda örnek teşkil eder. Söz konusu yönetmelik hükümlerinde de, kolluk faaliyetlerinin devri ve yürütülmesi hususunda, özel hukuk kişileriyle yapılacak sözleşmelere ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

³¹⁶ Söz konusu sözleşmeler arasındaki en önemli farklılık; yetki devri sözleşmesinin kolluk faaliyetlerine ilişkin olması, buna karşılık imtiyaz sözleşmelerinin kamu hizmetlerini kapsamamasıdır. İmtiyaz sözleşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, GÖZÜBÜYÜK / TAN, s.573 vd.; GİRİTLİ / BİLGİN / AKGÜNER, s.448 vd.; ÖZAY, s.266 vd.; YAYLA, s.129 vd.

(müşterek emanet, iltizam usulü gibi) kapsamına da girmemektedir. Bu nedenle kendine özgü özellikleri bulunan (*sui generis*) idari sözleşme olarak nitelendirilmelidir. Ancak yetki devri sözleşmesi, imtiyaz sözleşmelerine paralel özellikler arz etmektedir³¹⁷. Bu nedenle imtiyaz sözleşmelerine uygulanan idare hukuku esasları, bünyesine aykırı olmamak şartıyla, bu sözleşmelere de uygulanabilir.

Belgeleme faaliyetlerinin icra edilebilmesi için gerekli diğer sözleşme ise, gemi sınıflama kuruluşu ile donatan arasında yapılan belgeleme sözleşmesidir. Söz konusu sözleşme, esas itibarıyla bir özel hukuk ilişkisini düzenlemektedir. Bu nedenle sözleşmenin kurulması, yorumlanması, ifası ve sona ermesi, kural olarak, özel hukuk hükümlerine tâbidir. Ancak belgeleme faaliyetlerinin bayrak devleti adına icra edilmesi nedeniyle sözleşmenin konusu, idari bir faaliyetin görülmesine ilişkindir. Diğer bir ifadeyle, belgeleme faaliyetlerinin icrasında gemi sınıflama kuruluşları, idari ajan³¹⁸ sıfatıyla, idari faaliyette bulunmaktadır³¹⁹. Özellikle zorunlu belgelerin düzenlenmesi, geçerliliğinin uzatılması, yenilenmesi ve iptali hallerinde

³¹⁷ Söz konusu paralellik nedeniyle, Danıştay'ın yukarıda belirtilen yönetmelik (dn.315) kapsamında yapılan ihale hakkında bildirdiği görüşte, imtiyaz sözleşmesine ilişkin esaslar dikkate alınmıştır. Ancak Danıştay'ın söz konusu faaliyeti kamu hizmeti olarak nitelendirmesi, kanaatimizce isabetli olmamıştır. Bakınız, Danıştay 1.D. 18.05.2005 tarih ve 2005/307E., 2005/668K., **UYAP Mevzuat Programı**, (Çevrimiçi), (12.07.2007).

³¹⁸ İdari ajan terimi; idare adına, kamusal yetkileri kullanmak suretiyle, faaliyette bulunan kişileri ifade etmek amacıyla kullanılmaktadır. Söz konusu terim, memurlar ve kamu görevlilerinin yanında, idarenin tanıdığı yetkiye dayanarak faaliyette bulunan kişileri de kapsamaktadır. Bakınız, GİRİTLİ / BİLGİN / AKGÜNER, s.457; YAYLA, s.143. İdarenin tanıdığı yetki çerçevesinde faaliyette bulunmaları nedeniyle, belgeleme faaliyetinde bulunan gemi sınıflama kuruluşları da bu terimin kapsamına girmektedir.

³¹⁹ İdari faaliyet niteliğinde olması nedeniyle, belgeleme faaliyetlerinin icrasından doğan zararlardan idarenin sorumluluğu bulunmaktadır. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Liability), s.247. Bu husus Yetkilendirme Yönetmeliği m.22 hükmünde de belirtilmiştir. Söz konusu hükümde, idarenin gemi sınıflama kuruluşlarına rücu etme şartları düzenlenmekte, dolayısıyla idarenin sorumluluğu kabul edilmektedir. Ayrıca bakınız, Avrupa Birliği'nin ilgili yönergesi Art.6. Bazı kolay bayrak devletleri ise, adına belgeleme faaliyetinde bulunan gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluktan muafiyeti hususunda yasal düzenleme yapmaktadır. Sorumluluktan muafiyete ilişkin düzenlemeler hakkında yapılan eleştiriler için bakınız, HONKA, s.18 vd. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Liability), s.249 vd.; ÖZÇAYIR, s.365; *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077.

kamusal yetkiler kullanılmaktadır. Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşlarının söz konusu faaliyetlerinin her biri idari işlem niteliğindedir³²⁰. Dolayısıyla deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik kamu hukukuna özgü bu işlemler, idare hukuku esaslarına tâbi olmalıdır. Belgeleme sözleşmesi, özel hukuk ve kamu hukukuna ilişkin özellikleri haizdir. Bu nedenle söz konusu sözleşme de, kendine özgü özellikleri bulunan (*sui generis*) sözleşme olarak nitelendirilmelidir.

III. GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ FAALİYETLERİNİN DENİZE ELVERİŞLİLİK KAVRAMIYLA İLİŞKİSİ

Denize elverişlilik, geminin yapacağı yolculukta karşılaşacağı deniz tehlikelerine dayanmasına ilişkin, dolayısıyla geminin güvenliğiyle ilgili bir kavramdır. Gemiyle bağlantılı konusu bulunan sözleşmelerde, kural olarak, geminin denize elverişliliğine ilişkin düzenlemeler yer alır³²¹. Zira söz konusu sözleşmelerde geminin güvenliği, tarafların menfaatleriyle yakından ilgilidir. Bu nedenle denize elverişlilik, deniz ticareti ve bağlantılı diğer sektörler için önem arz eden bir kavramdır. Geminin denize elverişliliğinin

³²⁰ Gemi sınıflama kuruluşları, söz konusu idari işlemlerle, donatan veya gemiyi belirli bir hukuki statüye sokmakta veya bu statüden çıkarmakta yahut hukuki statüde kalmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla bu işlemler, koşul işlem niteliğini haizdir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız, GÖZÜBÜYÜK / TAN, s.362; GİRİTLİ / BİLGİN / AKGÜNER, s.462; ÖZAY, s.388 vd.; YAYLA, s.120 vd. Gemi sınıflama kuruluşlarının yaptığı söz konusu idari işlemlerden dolayı, idari yargıda, Denizcilik Müsteşarlığı (tüzel kişiliği ve dolayısıyla dava yetkisinin bulunmaması nedeniyle müsteşarlığın bağlı olduğu Ulaştırma Bakanlığı) aleyhine işlemin iptali davası veya bu işlemler nedeniyle uğranılan zararlarla ilgili olarak tam yargı davası açılması da mümkündür. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Liability), s.247 vd.

³²¹ Gemi kirası sözleşmeleri (BARECON 2001 cl.3), zaman charteri sözleşmeleri (NYPE 93 cl.2), yolculuk charteri sözleşmeleri (GENCON 94 cl.2, ASBATANKVOY cl.1, GASVOY cl.1, FERTIVOY 88 cl.1, OREVOY cl.1), tekne sigortası sözleşmeleri (ITCH95 cl.4, IHC02 cl.13), yük sigortası sözleşmeleri (ICC82 cl.5) ve kulüp sigortası sözleşmeleri (North of England P&I Association with Newcastle P&I Association, P&I Rules 1999/2000, Rule 29, British Marine Mutual P&I Insurance Association, P&I Rules 1999, Rule17); doğrudan veya dolaylı olarak, geminin denize elverişliliği hususuna ilişkin düzenlemeler ihtiva etmektedir.

ispatı hususunda, genellikle gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri sonucu düzenlediği belgelere başvurulur³²². Söz konusu kuruluşlara karşı açılan tazminat davalarında, yapılan faaliyetlerin geminin denize elverişliliğini sağlama amacına yönelik olup olmadığı da tartışma konusu yapılmaktadır³²³. Bu nedenlerle gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri ile denize elverişlilik kavramının ilişkisini incelemek, çalışmamızın amaç ve kapsamı bakımından faydalı olacaktır.

Uluslararası alanda denize elverişlilik (*seaworthiness*) kavramı, Türk hukukunda TTK m.817 ve m.1019 hükümleriyle düzenlenen geminin denize, yola ve yüke elverişliliği kavramlarıyla ifade edilen hususları da kapsayacak şekilde geniş anlamda kullanılmaktadır³²⁴. Buna göre denize elverişlilik

³²² Bakınız, MILLER, s.85 vd.; BASEDOW / WURMNEST, s.67; GOLDREIN, s.232; HONKA, s.3; KALPSÜZ, s.153. Ayrıca bakınız, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun m.5.

³²³ BOISSON, s.9 vd.; BOISSON, (Liability), s.240; MILLER, s.88 vd.; O'BRIEN, s.415; HONKA, s.21. Ayrıca bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Steamship Mutual Underwriting Association Limited v. Bureau Veritas*, 380 F. Supp. 482 (E.D.La. 1973); *Continental Insurance Co. v. Daewoo Shipbuilding and American Bureau of Shipping*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988); *Marc Rich & Co. A.G. and Others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd., Bethmarine Co. Ltd. and Nippon Kaiji Kyokai* [1995]3 All ER 307 (HL); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077. Bu davalarda mahkemeler, denize elverişliliği sağlama borcunun sınıflama sözleşmesiyle gemi sınıflama kuruluşlarına nakledilmiş sayılmayacağı yönünde görüş bildirmiştir. Söz konusu görüş, tarafların bu yönde iradelerinin bulunmaması ve söz konusu borcun devredilebilir nitelikte (*absolute and non-delegable duty*) olmaması gerekçelerine dayandırılmıştır. Ayrıca bakınız, MANDARAKA-SHEPPARD, s.513 vd.; BOISSON, s.11 vd.; HONKA, s.19 vd.; MILLER, s.89 vd.; McCORMACK, s.562; BASEDOW / WURMNEST, s.28 vd.; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). Karşılaştırınız, BECK, s.248 vd.

³²⁴ TEKİL, s.277; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s.630 dn.14. Karşılaştırınız, ÜLGENER, s.90 dn.17. Türk hukukunda da denize, yola ve yüke elverişliliği kavramlarının farklı kapsamlarda düzenlenmesinin pratik önemi yoktur. TTK'da söz konusu kavramlara, genellikle benzer hukuki sonuçlar bağlanmıştır. Dolayısıyla bunların tamamını karşılamak üzere, uluslararası alanda kullanıldığı anlamda denize elverişlilik kavramının kullanılmasında sakınca bulunmamaktadır. Ancak ilgili olduğu hukuki ilişkinin özellikleri bu kavramın içeriğinin belirlenmesinde dikkate alınmalıdır. Ayrıca öğretilde bazı yazarlar denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarını karşılamak üzere sefere elverişlilik kavramını da kullanmaktadır. Bakınız, KENDER / ÇETİNGİL, s.136 vd.; SÖZER, s.4; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.237.

kavramını, geminin yapacağı yolculuğu yüküyle birlikte selametle tamamlaması ve bu esnada karşılaşılabilecek olağan deniz tehlikelerine dayanabilmesi için gerekli vasıfları haiz olması durumu şeklinde tanımlamak mümkündür³²⁵. Denize elverişlilik kavramının kapsamı, geminin yapacağı yolculuğa göre belirlenir³²⁶. Gemi ve yükün yolculuğu selametle tamamlayabilmesi için alınması gereken bütün tedbirler bu kapsamda değerlendirilir. Dolayısıyla denize elverişlilik, yapılacak yolculuk bakımından sübjektif; bu kapsamda alınması gereken tedbirler bakımından ise, objektif bir kavramdır.

Geminin denize elverişlilik durumunun ispatında, genellikle, gemi sınıflama kuruluşlarının düzenlediği belgelere (özellikle sınıflama belgesine) başvurulmaktadır^{327, 328}. Söz konusu belgeler geminin tekne, kazan, makine ve genel donanım güvenliğiyle ilgilidir. Buna karşılık, geminin teknik durumuna ilişkin bu hususların yanında, denize elverişlilik kavramının,

³²⁵ Bakınız, William TETLEY, **Marine Cargo Claims**, Montreal, 1988, s.370; John F. WILSON, **Carriage of Goods by Sea**, London, Hong Kong, Washington, 1998, s.9, SÖZER, s.3; William TETLEY, **Glossary Of Maritime Law**, (Çevrimiçi), <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime>, (21 Temmuz 2006).

³²⁶ Bakınız, ÇAĞA / KENDER, (Cilt II), s.19; KENDER / ÇETİNGİL, s.111; TEKİL, s.275; SÖZER, s.28; CAN, s.30; ERİŞ, s.379.

³²⁷ Geminin denize elverişliliğini sağlamakla yükümlü kişi, ilgili hukuki ilişkinin konu ve kapsamına göre belirlenir. Bu hususta; gemi maliki, donatan, taşıyan, sigorta ettiren veya sigortalı sıfatını haiz kişilerin yükümlülüğü söz konusu olabilir. Uyuşmazlık halinde geminin denize elverişliliğini ispat yükü bu kişilere düşer.

³²⁸ Belgeleme ve sınıflama faaliyetlerinin, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanmasına yönelik, ortak amacı bulunmaktadır. Ancak belgeleme faaliyetlerinde, geminin güvenliği, ilgili düzenlemenin kapsamıyla sınırlı şekilde ele alınır. Dolayısıyla zorunlu belgeler, gemiyle ilgili belirli hususlara ilişkindir. Diğer bir ifadeyle geminin denize elverişliliğinin ispatı için, birden fazla zorunlu belgenin bir araya getirilmesi gereklidir. Sınıflama faaliyetlerinde ise, gemi güvenliği bütün olarak dikkate alınmakta ve bu konuda bir belge düzenlenmektedir. Bu nedenle, denize elverişliliğin ispatında, genellikle sınıflama belgesi kullanılır. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun m.5 hükmü de bu tespiti doğrular niteliktedir. Söz konusu hükme göre; milli ve milletlerarası tanınmış sınıflama kuruluşlarından alınmış ve hükmü olan sınıflama belgesini haiz gemilere, belgede yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilir.

geminin işletilme tarzı³²⁹, yardımcı donanımı, yakıtı, kumanya durumu, yükün istifi, çalıştırılan gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği gibi başka unsurları da bulunur³³⁰. Söz konusu unsurların önemli kısmı bu belgelerin kapsamına girmez. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşlarının düzenlediği belgelerin kapsamı, denize elverişlilik kavramının unsurlarını kısmen karşılayabilmektedir. Kural kitaplarında, gemi kısım, parça, donanım ve sistemlerinin bazılarının kapsam dışında bırakılması³³¹, bu kısmi karşılama durumunu daha da sınırlı hale getirir. Ayrıca söz konusu belgelerin belirli geçerlilik süresinin bulunmasına rağmen, bu belgelerde geminin düzenleme tarihindeki durumu dikkate alınır³³². Belge düzenlendikten sonra geminin deniz tehlikeleri ve kazalara maruz kalması ihtimali vardır. Bu durum, geminin, belgenin düzenlenmesini gerektiren şartları ve vasıfları kaybetmesine neden olabilir. Dolayısıyla belgelerin, geminin mevcut durumunu yansıtmaması muhtemeldir³³³. Bu nedenlerle gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinin denize elverişliliği sağlamaya yönelik olmadığı,

³²⁹ ISM Kodunun yürürlüğe girmesi, geminin yönetimi ve işletilme tarzının da denize elverişlilik kavramının unsurları kapsamında değerlendirilmesini sağlamıştır. Bakınız, GÜRSES, s.65 vd.

³³⁰ Denize elverişlilik kavramının unsurları hakkında bakınız, TETLEY, s.380 vd.; WILSON, s.11; LÜDDEKE, s.84 vd.; SÖZER, s.35 vd. Ayrıca bakınız, ÇAĞA / KENDER, (Cilt II), s.18.

³³¹ Bakınız, İkinci bölüm, I. B. 2. a. Ayrıca bakınız, ÇAĞA / KENDER, (Cilt II), s.180 dn.31.

³³² Sınıflama belgesinde, geminin denetlemeye tâbi tutulduğu tarihteki durumunun belirtildiği hususunda bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, E.2.5; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, 7; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.3.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.3.2; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, E.2.5.

³³³ Gemi sınıflama kuruluşlarının, gemiyle programlı denetlemeler kapsamında, sınırlı temas imkânının bulunması nedeniyle, sınıflama belgesinin geminin gerçek durumunu yansıtmaması ihtimali vardır. Donatanın, gemiyi tâbi olduğu sınıfın kurallarına uygun şekilde işletme ve geminin uğradığı kazaları bildirme gibi görevleri, bu durumu önleme amacına yöneliktir. Sınıflama belgesinin geçerliliği de, bu yükümlülüklerin yerine getirilmesine bağlıdır. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.85; MANDARAKA-SHEPPARD, s.514; **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005); **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, E.2.5; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.3.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 3.3.2; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, E.2.5.

dolayısıyla gemi hakkında düzenlenen belgelerin, denize elverişliliğın ispatında sınırlı etkisinin bulunduğu kabul edilmelidir. Nitekim söz konusu belgeler, denize elverişliliğın ispatında, fiili karine olarak değerlendirilmektedir³³⁴. Bu karine, belgenin kapsamına giren hususlarda, geminin ilgili güvenlik standartlarına uygunluğuna ilişkindir. Ancak karinenin aksinin, her türlü delille ispat edilmesi mümkündür.

³³⁴ ÇAĞA / KENDER, (Cilt II), s.180; OKAY, s.115; TEKİL, s.100; KALPSÜZ, s.161; SÖZER, s.78; CAN, s.90. Ayrıca bakınız, AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s.592 vd.; ERİŞ, s.379; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.174; YHGK. 26.05.1965 tarih ve 1965/787E., 1965/225K., ERİŞ, s.98.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SINIFLAMA SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK

Gemi sınıflama kuruluşlarının geniş bir faaliyet alanı bulunmaktadır. Dolayısıyla bu kuruluşlar, konu ve kapsam yönünden birbirinden farklı çok sayıda sözleşme ilişkisine taraf olmaktadır. Çalışmamızın amaç ve kapsamı, gemi sınıflama kuruluşlarının taraf olduğu sözleşmelerin tamamının incelenmesi için uygun değildir. Ancak bu sözleşmelerde, sözleşme konusunun arz ettiği özellikler haricinde, genellikle sınıflama sözleşmesi esas alınmaktadır. Bu durum, söz konusu kuruluşların faaliyetlerinin ağırlıklı kısmını oluşturan, belgeleme faaliyetleri hakkında da geçerlidir. Yukarıda da belirtildiği üzere, belgeleme sözleşmelerinde, genellikle sınıflama sözleşmesi hükümlerine atıf yapılmaktadır. Ayrıca uygulamada, sınıflama sözleşmesine ilişkin hükümlerin esas alındığı bir sözleşmeyle, hem sınıflama hem de belgeleme faaliyetlerinin icra edildiği de görülmektedir. Bu durum, gemi sınıflama kuruluşlarının icra ettiği faaliyetlerin hukuki dayanağı niteliğindeki sözleşmelerin ve bu sözleşmelerden doğan sorumluluğun, sınıflama sözleşmesi esas alınarak incelenmesini gerektirir. Sınıflama sözleşmesine ilişkin açıklama ve değerlendirmeler, kural olarak gemi sınıflama kuruluşlarının yaptığı diğer sözleşmeler hakkında da geçerlidir. Ancak yaptığımız incelemede sınıflama sözleşmesi esas alınmakla birlikte, gerekli yerlerde belgeleme sözleşmesinin arz ettiği özelliklere de değinilmiştir.

II. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI

Sınıflama sözleşmesine ilişkin tanımın, tarafların asli borçları ile sözleşmenin temel özelliklerini kapsaması gerekir. Bu sözleşmede gemi sınıflama kuruluşunun asli borcu, sınıflama faaliyetlerini icra etmektir³³⁵; karşılık olarak ücret ödenmesi ise, donatanın asli borcunu oluşturur^{336, 337}. Buna göre sınıflama sözleşmesi, “taraflardan birinin (gemi sınıflama kuruluşunun) sınıflama faaliyetlerini icra etmeyi, diğer tarafın da (donatan) bunun karşılığında ücret ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşme” olarak tanımlanabilir. Söz konusu tanım, sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliğinin yanında, bir ölçüde özelliklerini de kapsamaktadır³³⁸.

III. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

A. Genel Olarak

Sınıflama sözleşmesiyle gemi sınıflama kuruluşları, donatana karşı, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunu yüklenmektedir. Dolayısıyla bu kuruluşlar, kapsamı sözleşmeyle belirlenen bir işi görmeyi taahhüt etmektedir. Sözleşmeyi karakterize eden edim de gemi sınıflama kuruluşunun

³³⁵ Bakınız, Albrecht DROBNIG, *Tätigkeit und Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland am Beispiel des Germanischen Lloyd*, Hamburg, 1995, s.104; BOISSON, s.4 vd.

³³⁶ Bakınız, ANTAPASSIS, s.61.

³³⁷ Çalışmamızda kullanılan donatan teriminin kapsamı hakkında bilgi için bakınız, Birinci bölüm, I.A.1, dn.52

³³⁸ Sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında bakınız, Üçüncü bölüm, III. Sınıflama sözleşmesinin özellikleri hakkında bakınız, Üçüncü bölüm, IV.

edimidir. Buna göre sınıflama sözleşmesi, esas itibariyle bir iş görme sözleşmesidir³³⁹.

İngiliz hukukunda, sınıflama sözleşmesi hakkında hukuki düzenleme bulunmamakla birlikte, mahkeme içtihatlarında, sınıflama sözleşmesinin iş görme sözleşmesi niteliğine değinilmektedir³⁴⁰. Bu durum Amerikan hukuku için de geçerlidir³⁴¹. Söz konusu içtihatlarda, icra edilen faaliyetlerin bir hizmetin (*service*) görülmesine ilişkin olduğu hususuna değinilmekte; bunun yanında, iş görme sözleşmelerinin temel edimi niteliğindeki özen borcuna (*care and due diligence*) da vurgu yapılmaktadır.

Kara Avrupası hukuk sistemlerinde de, sınıflama sözleşmesinin iş görme sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. Ancak iş görme sözleşmesinin türü hususunda farklı görüşler ileri sürülmektedir. Alman hukukunda, sınıflama sözleşmesinin istisna veya iş görme sözleşmesi (*Geschäftsbesorgungsvertrag*)³⁴² niteliğinde olduğu yönünde görüşler

³³⁹ Ayrıca bakınız, Cevdet YAVUZ, **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 7. baskı (baskıyı hazırlayanlar: Cevdet YAVUZ, Burak ÖZEN, Faruk ACAR), İstanbul, 2007, s.435; M. Kemal OĞUZMAN / M. Turgut ÖZ, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. bası, İstanbul, 2005, s.43; Selahattin Sulhi TEKİNAY / Sermet AKMAN / Haluk BURCUOĞLU / Atilla ALTOP, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. baskı, İstanbul, 1993, s.57 vd.; Mustafa Alper GÜMÜŞ, **Türk-İsviçre Borçlar Hukukunda Vekilin Özen Borcu**, İstanbul, 2001, s.13 vd.

³⁴⁰ Bakınız, *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping*, [1990]1 Lloyd's Rep. 547 (QBD); *Marc Rich & Co. A.G. and Others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd., Bethmarine Co. Ltd. and Nippon Kaiji Kyokai* [1995]3 All ER 307 (HL). Ayrıca bakınız, **LR Form for Request for Marine Services**, Art.1.

³⁴¹ Bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Continental Insurance Co. v. Daewoo Shipbuilding and American Bureau of Shipping*, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077. Ayrıca bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.9-14.

³⁴² Türk hukukunda iş görme sözleşmesi kavramı; hizmet sözleşmesi, istisna sözleşmesi, vekâlet sözleşmesi gibi, iş görme taahhüdünü havi sözleşmelerin tamamını kapsayan üst kavram niteliğindedir. Alman hukukunda ise, iş görme sözleşmesi kavramı BGB §675 hükmüyle düzenlenen, bağımsız bir sözleşme türünü ifade etmektedir. Dolayısıyla Türk ve Alman hukuk sistemlerinde, iş görme sözleşmesi kavramı kapsam yönünden farklılık arz etmektedir.

bulunmaktadır³⁴³. Yunan hukukunda, sözleşmenin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilmektedir³⁴⁴. Fransız hukukunda ise, sözleşmenin hizmet veya vekâlet sözleşmesi niteliği taşıdığı savunulmaktadır³⁴⁵. Türk hukukunda da, bu konuda görüş birliği sağlanmamıştır. Bir görüşe göre, sınıflama sözleşmesi istisna sözleşmesi niteliğindedir³⁴⁶. Diğer görüş ise, yapılan sözleşmenin hükümleri dikkate alınarak tarafların edimlerinin tespit edilmesi ve buna göre sözleşmenin hizmet, istisna veya vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu sonucuna varılması gerektiğini savunmaktadır³⁴⁷. İş görme sözleşmeleri esas itibarıyla birbirlerine benzer özellikleri haizdir. Sözleşmenin niteliğinin tarafların edimlerinin kapsamına göre değişmesi iş görme sözleşmelerinin özelliği gereğidir³⁴⁸. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesinin niteliği de, tarafların üstlendikleri edimlerin kapsamına göre değişebilir. Ancak söz konusu sözleşmelerin kural olarak gemi sınıflama kuruluşlarının hazırladığı genel şartlara uygun olarak kurulması, kararlaştırılan özel şartların ise genellikle sözleşmenin hukuki niteliğini belirleyen edimlere ilişkin olmaması³⁴⁹ nedeniyle, uygulamada bu durumla nadiren karşılaşılacağı da belirtilmelidir. Dolayısıyla bu sözleşmelerin temel özellikleri dikkate alınarak, hukuki niteliğinin belirlenmesi mümkündür. İstisna arz eden durumlar ise yapılan bu tespit çerçevesinde değerlendirilmelidir. Çalışmamızda sırasıyla hizmet, istisna ve vekâlet sözleşmelerinin genel özellikleri dikkate alınarak, sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliği tespit edilecektir.

³⁴³ Bakınız, DROBNIG, s.104 vd.; BASEDOW / WURMNEST, s.46; BREITZKE, s.61; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, G.1.

³⁴⁴ ANTAPASSIS, s.61 vd.

³⁴⁵ BOISSON, s.5; KALPSÜZ, s.161. Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.60; BOISSON, (Liability), s.237.

³⁴⁶ KENDER / ÇETİNGİL, s.39; OKAY, s.117.

³⁴⁷ KALPSÜZ, s.162; CAN, s.90.

³⁴⁸ Bakınız, YAVUZ, s.435; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.57 vd.

³⁴⁹ Sınıflama sözleşmelerinde kararlaştırılan özel şartlar genellikle, sözleşme konusu geminin özellikleri, icra edilecek faaliyetin türü, sözleşmenin ifa yeri veya ücrete ilişkindir.

B. Hizmet Sözleşmesi

Türk hukukunda hizmet (iş) sözleşmesi, İş Kanunu ve Deniz İş Kanunu gibi konuyla ilgili özel kanunların yanında, Borçlar Kanununun genel hükümleriyle de düzenlenmiştir. Özel kanunlar, kapsamlarına giren hizmet sözleşmelerine uygulanır. Bunların dışında kalan sözleşmeler ise, Borçlar Kanunu hükümlerine tâbidir. Hizmet sözleşmesini düzenleyen özel kanunlar, Borçlar Kanununun hizmet sözleşmesine ilişkin hükümlerinin uygulama alanını önemli ölçüde sınırlandırmaktadır. Diğer bir ifadeyle Borçlar Kanununda yer alan hükümler, ancak özel kanunların kapsamı dışındaki hizmet sözleşmeleri hakkında uygulanır.

İş Kanunu ve Deniz İş Kanununda işçinin gerçek kişi olması gerektiği açıkça hüküm altına alınmıştır (İş K m.2, DİK m.1)³⁵⁰. Gemi sınıflama kuruluşlarının tüzel kişi olması, sınıflama sözleşmesinin, İş Kanunu ve Deniz İş Kanunu kapsamında bir hizmet sözleşmesi olarak nitelendirilmesi imkânını ortadan kaldırmaktadır. Borçlar Kanununda ise, işçinin gerçek kişi niteliğinde olması gerektiği hususunda bir düzenleme yoktur. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliğinin hizmet sözleşmesi yönünden değerlendirilmesinde, sadece Borçlar Kanunu hükümleri dikkate alınabilir.

Hizmet sözleşmesi, BK m.313-354 hükümleriyle düzenlenmiştir. Bu hükümlere göre işçi, ücret karşılığında belirli veya belirsiz süre için, işverenin emir ve talimatlarına uygun olarak hizmet görmeyi taahhüt eder (BK m.313). Hizmet sözleşmesinde işçinin, hizmetini belirli veya belirsiz süre için işverenin emrine hazır şekilde bulundurması yeterlidir. Dolayısıyla

³⁵⁰ İşK m.2 hükmüne göre, sadece gerçek kişiler işçi sayılır. Bu husus DİK m.1 hükmünde de belirtilmiştir. Nitekim DİK m.1 hükmünde, Deniz İş Kanunu'nun kural olarak, belirli tonajdaki gemilerde çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri arasındaki hizmet sözleşmelerine uygulanacağı düzenlenmiştir. İcra ettikleri faaliyetlerin niteliği gereği, gemi adamlarının gerçek kişi olması zorunludur (DİK m.2). DİK'nun kapsam ve uygulama alanı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, İbrahim Serdar KOYUNCU, "Deniz İş Kanununa Göre Hizmet Sözleşmesini Sona Erdiren Haller", **Deniz HD**, Yıl:8, S.1-4, s.75-97, İstanbul, 2005, s.75 vd.

fiilen bir işin yapılması gerekli değildir (BK m.325). Bunun yanında işçinin, belirli bir sonucun meydana getirilmesine ilişkin borcu da bulunmamaktadır³⁵¹. Dolayısıyla işçinin karşı edimi niteliğindeki ücret alacağı, hizmetini işverenin emrine hazır bulundurmasının karşılığıdır. İşçinin, işverenin emir ve talimatlarına uygun olarak, hizmet etme taahhüdünde bulunması, hizmet sözleşmesinin karakteristik özelliğidir. Bu nedenle işçi ile işveren arasında sıkı bir bağımlılık ilişkisi vardır³⁵².

Hizmet sözleşmesinin konusu, amacı ve özellikleri dikkate alındığında, sözleşmenin işçi olarak nitelendirilen tarafı gerçek kişi olmalıdır. Diğer bir ifadeyle bu husus, bir sözleşmenin hizmet sözleşmesi olarak nitelendirilmesinin ön şartıdır. Bu nedenle işçinin gerçek kişi olması şartı, bu konuda açık bir hüküm bulunmamasına rağmen, Borçlar Kanununun kapsamına giren hizmet sözleşmeleri için de aranmalıdır. Buna göre gemi sınıflama kuruluşları, tüzel kişi olmaları nedeniyle, işçi sayılamaz. Ayrıca sınıflama sözleşmesinde, hizmet sözleşmesinin karakteristik özelliği niteliğindeki sıkı bağımlılık ilişkisi de bulunmamaktadır. Zira bağımsızlık ve tarafsızlık, gemi sınıflama kuruluşlarının temel özelliklerindendir³⁵³. Söz konusu kuruluşların icra ettikleri faaliyetlere güven duyulmasında, tecrübe ve uzmanlıklarının yanında bu özelliklerinin de önemli katkısı vardır. Bu özelliklerin aynı zamanda ticari değer taşıması nedeniyle, IACS ve gemi sınıflama kuruluşları tarafından, bağımsızlık ve tarafsızlığın korunmasına yönelik çeşitli tedbirler de alınmıştır. Dolayısıyla uygulamada bu kuruluşlar, faaliyetlerini donatanın emir ve talimatlarına bağlı olarak icra etmez. Ayrıca geminin sınıfıyla ilgili durumunun değerlendirilmesi hususunda söz konusu kuruluşlara tanınan geniş takdir yetkisi ve faaliyetlerin icra tarzının önceden

³⁵¹ Herman BECKER, **İsviçre Borçlar Kanunu Şerhi - İkinci Bölüm - Çeşitli Sözleşme İlişkileri**, çev. Suat DURA, Ankara, 1993, s.403; Aydın ZEVKLİLER / Ayşe HAVUTÇU, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 9. baskı, Ankara, 2007, s.292; YAVUZ, s.438.

³⁵² YAVUZ, s.438; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.293 vd. Ayrıca bakınız, BECKER, s.404.

³⁵³ Ayrıca bakınız, Birinci bölüm, I. C.

kural kitapları vasıtasıyla belirlenmiş olması da bağımlılık ilişkisinin bulunmadığını göstermektedir³⁵⁴.

Gemi sınıflama kuruluşlarının işçi sayılamaması ve sözleşmede bağımlılık ilişkisinin bulunmaması nedeniyle sınıflama sözleşmesi, Borçlar Kanunu kapsamında da hizmet sözleşmesi olarak nitelendirilemez. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesini, hizmet sözleşmesi olarak nitelendiren görüşler isabetli değildir³⁵⁵.

C. İstisna Sözleşmesi

İstisna (eser) sözleşmesi, BK m.355-371 hükümleriyle düzenlenmiştir. İstisna sözleşmesinde müteahhit, ücret karşılığında bir şey imal etmeyi taahhüt eder (BK m.355). Dolayısıyla iş görme sözleşmesi niteliğinde olmasına rağmen, sözleşmenin vasıflandırılmasında, ortaya çıkan ve objektif olarak gözlemlenmesi mümkün sonuç, iş görme unsurundan daha önemlidir³⁵⁶. Söz konusu sonucun maddi varlığının bulunması şart değildir. Diğer bir ifadeyle istisna sözleşmesinin konusunun, maddi olmayan (fikri) sonucun sağlanmasına yönelik olması mümkündür³⁵⁷. Ancak maddi olmayan sonucun, bir çalışma sonucu olarak taahhüt edilebilmeye elverişli olması, ayrıca (kâğıt, bilgisayar kaydı gibi) maddi bir formda, devamlılık taşıyan ve objektif olarak tespit edilmesini sağlayacak şekilde ortaya çıkması da

³⁵⁴ Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, I.

³⁵⁵ Karşılaştırınız, KALPSÜZ, s.162; CAN, s.90.

³⁵⁶ Haluk TANDOĞAN, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C.II, 3. bası, Ankara, 1987, s.1; Mustafa Reşit KARAHASAN, **Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C.2, İstanbul, 2002, s.61; YAVUZ, s.491; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.304. Karşılaştırınız, BECKER, s.588.

³⁵⁷ BECKER, s.589; TANDOĞAN, s.20 vd.; YAVUZ, s.493; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.305; KARAHASAN, s.62. Ayrıca bakınız, Y. 1.HD 23.02.1981 tarih ve 1981/385E., 1981/2177K., KARAHASAN, s.62 dn.5.

şarttır³⁵⁸. Bu şartlara uygunluk arz etmeyen taahhütleri içeren maddi olmayan sonucun sağlanmasına yönelik sözleşmelere ise, vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulanmalıdır³⁵⁹.

Sınıflama sözleşmesinde gemi sınıflama kuruluşları, sözleşme konusu geminin kural kitaplarında belirtilen asgari standart ve şartlara uygun olup olmadığını denetlemeyi; standart ve şartlara uygunluk halinde, gemiyi sınıflayarak buna ilişkin sınıflama belgesini düzenlemeyi taahhüt etmektedir. Aksi durumda ise bu belgenin düzenlenmesi söz konusu olmamaktadır. Gemi sınıflama kuruluşunun taahhüdü, bütünlük arz etmekle birlikte, denetleme ve değerlendirme olmak üzere birbirleriyle bağlantılı iki aşamayı içerir³⁶⁰. Denetleme faaliyetleriyle, maddi varlığı bulunan bir sonuç ortaya çıkmaz. Ancak denetleme faaliyetleri çerçevesinde yapılan çalışmaların sonucu taahhüt edilebilir niteliktedir. Ayrıca bu sonuç, gemi ve yapılan çalışmalar hakkında düzenlenen sörvey raporuyla, objektif olarak tespiti mümkün şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle söz konusu taahhüdün denetlemeye ilişkin kısmının, maddi olmayan sonuca yönelik istisna sözleşmesi şeklinde nitelendirilmesi mümkündür. Ancak denetlemenin yapılması sınıflama sözleşmesiyle amaçlanan sonuç değildir³⁶¹. Denetleme faaliyetleri, sözleşmeyle amaçlanan sonucun gerçekleştirilmesine ilişkin hazırlık niteliğindedir. Sözleşmeyle amaçlanan sonuç ise, geminin sınıflanması ve buna ilişkin sınıflama belgesinin düzenlenmesidir. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesinin istisna sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için, yapılan

³⁵⁸ Maddi olmayan sonucun istisna sözleşmesinin konusu olarak değerlendirilebilmesine ilişkin şartlar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.21 vd.; YAVUZ, s.494 vd.; KARAHASAN, s.62.

³⁵⁹ TANDOĞAN, s.19 vd.; YAVUZ, s.494. Vekalet sözleşmesinin konusu belirli sonucun gerçekleştirilmesine yönelik olabilir. Hizmet sözleşmesinde ise, belirli sonucun gerçekleştirilmesi taahhüt edilmemektedir. Dolayısıyla istisna sözleşmesi sayılabilmesi için gerekli şartları taşımayan, maddi olmayan sonuca yönelik taahhütleri havi bu sözleşmelere, vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması daha isabetli olacaktır. Karşılaştırınız, KARAHASAN, s.62.

³⁶⁰ Bakınız, İkinci bölüm, I.B ve C.

³⁶¹ Bakınız, H. WELSCH, “Zur Haftung von Klassifikationsgesellschaften”, **TranspR**, 1991, s.230-233, s.231. Ayrıca bakınız, DROBNIG, s.104.

taahhüdün bu hususa ilişkin olması gerekir. Sınıflama belgesinin düzenlenmesi denetleme hakkında yapılan değerlendirmenin olumlu sonuçlanmasına bağlıdır. Diğer bir ifadeyle yapılan işin sonucuna yönelik olması nedeniyle değerlendirme aşamasının, sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliğinin istisna sözleşmesi yönünden değerlendirilmesi hususunda belirleyici rolü bulunmaktadır. Değerlendirme aşamasının olumlu veya olumsuz şekilde sonuçlanmasına göre gemi hakkında sınıflama belgesi düzenlenmekte veya düzenlenmemektedir. Değerlendirme aşamasında birden fazla sonucun meydana gelme ihtimalinin bulunması, sınıflama sözleşmesiyle amaçlanan sonucun taahhüt edilebilir nitelikte olmadığını gösterir. Dolayısıyla bağımsız şekilde değerlendirildiğinde, denetleme faaliyetlerinde istisna sözleşmesi niteliği bulunmasına rağmen; sınıflama sözleşmesinin bütün olarak dikkate alınması halinde aynı sonuç geçerli değildir. Bu nedenle sınıflama sözleşmesini istisna sözleşmesi olarak nitelendiren görüşler isabetli değildir.

D. Vekâlet Sözleşmesi

BK m.386-398 hükümlerinde düzenlenen vekâlet sözleşmesinde vekil, müvekkilin menfaatine ve iradesine uygun sonuca yönelik bir işin görülmesini taahhüt eder³⁶². Taahhüdün konusunun hukuki işlemler, hukuki işlem benzeri fiiller veya maddi fiillere ilişkin olması mümkündür³⁶³. Vekil taahhüdünü müvekkilden bağımsız olarak yerine getirir. Bu bağımsızlık özel uzmanlık gerektiren işlerde daha belirgindir³⁶⁴. Bunun yanında, vekâlet sözleşmesinde işin görülmesi, zaman kaydına da bağlı değildir. Dolayısıyla iş görme sözleşmeleri arasında, iş görme taahhüdünde bulunan şahsa en geniş

³⁶² Bakınız, TANDOĞAN, s.356; YAVUZ, s.608; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.335 vd.; GÜMÜŞ, s.11 vd.; KARAHASAN, s.965; BECKER, s.683.

³⁶³ TANDOĞAN, s.356 vd.; YAVUZ, s.609 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.335; GÜMÜŞ, s.29 vd.; KARAHASAN, s.966; BECKER, s.685.

³⁶⁴ TANDOĞAN, s.375; YAVUZ, s.619; GÜMÜŞ, s.31; KARAHASAN, s.980.

özgürlüğün tanındığı sözleşme türüdür. Vekilin bağımsızlığı, vekâlet sözleşmesini hizmet sözleşmesinden ayıran en önemli özellik niteliğindedir³⁶⁵. Ayrıca vekil, taahhülle amaçlanan sonucun elde edilmemesi rizikosunu da taşımamaktadır³⁶⁶. Diğer bir ifadeyle vekilin borcu, amaçlanan sonucun gerçekleştirilmesi değil, buna yönelik fiillerin icra edilmesidir. Vekilin borcunun bu şekilde belirlenmesi vekâlet sözleşmesini istisna sözleşmesinden ayıran en önemli özelliktir³⁶⁷. Diğer iş görme sözleşmelerinin aksine ücret, vekâlet sözleşmesinin zorunlu unsurlarından değildir³⁶⁸. Dolayısıyla vekâlet sözleşmesi, tek tarafa borç yükleyen, tam iki tarafa borç yükleyen (karşılıklı ya da *sinallagmatik*) veya eksik iki tarafa borç yükleyen sözleşme niteliğinde düzenlenebilir³⁶⁹. Kanunda düzenlenmemiş iş görme sözleşmelerine vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması, söz konusu sözleşmenin diğer bir özelliğidir (BK m.386/2). Bu nedenle vekâlet sözleşmesinin genel iş görme sözleşmesi olarak nitelendirilmesi mümkündür.

Donatanın sınıflama sözleşmesiyle amaçladığı sonuç, sözleşme konusu geminin sınıflanması ve buna ilişkin sınıflama belgesinin düzenlenmesidir. Böylece donatan, gemisinin sınıflanmış olmasının sağladığı ticari ve hukuki avantajlardan yararlanarak, gemisini verimli şekilde işletebilme imkânını elde eder. Gemi sınıflama kuruluşlarının icra ettiği sınıflama faaliyetlerinde,

³⁶⁵ Vekâlet sözleşmesi ile hizmet sözleşmesi arasındaki farklar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.375 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.339 vd. Ayrıca bakınız, BECKER, s.687.

³⁶⁶ TANDOĞAN, s.364; YAVUZ, s.615 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.336; KARAHASAN, s.967.

³⁶⁷ Vekâlet sözleşmesi ile istisna sözleşmesi arasındaki farklar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.377 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.340; BECKER, s.687.

³⁶⁸ Vekâlet sözleşmesinde ücret unsuru hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.364 vd.; YAVUZ, s.617 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.336; GÜMÜŞ, s.38 vd.; KARAHASAN, s.968 vd.; BECKER, s.688 vd.

³⁶⁹ YAVUZ, s.620 vd.. Söz konusu kavramlar hakkında bilgi için bakınız, Andreas von TUHR, **Borçlar Hukuku C.1-2**, Çev. Cevat EDEGE, Ankara, 1983, s.139 vd.; Fikret EREN, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 8. bası, İstanbul, 2003, s.193 vd.; Mustafa Reşit KARAHASAN, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.1, İstanbul, 2003, (Cilt 1), s.104 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.41 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.53 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.30.

donatanın söz konusu iradesine uygun sonucu sağlama amacı bulunmaktadır. Sınıflama belgesinin sağladığı avantajlar, bu faaliyetlerin icrasında donatanın menfaati bulunduğunu göstermektedir. Ayrıca sınıflama faaliyetlerinde, deniz ve gemi güvenliğini sağlama amacı da bulunmaktadır. Deniz ve gemi güvenliğinin sağlanması donatanın sorumluluğundadır. Söz konusu faaliyetlerin icrasıyla donatanın bu sorumluluğunun gereği yerine getirilmekte, dolayısıyla donatanın hesabına ve menfaatine iş görülmektedir. Ayrıca gemi sınıflama kuruluşları faaliyetlerini, kural kitaplarına uygun olarak, bağımsız şekilde icra eder. Faaliyetlerin özel uzmanlık gerektirmesi ve donatanların bu husustaki sınırlı bilgisi nedeniyle, emir ve talimat verilmesi suretiyle, gemi sınıflama kuruluşlarının bağımsızlığının etkilenmesi de söz konusu değildir. Bunun yanında sınıflama faaliyetlerinin icrası zaman kaydına da bağlanmaz³⁷⁰. Diğer bir ifadeyle söz konusu faaliyetlerin icrası için kullanılacak zaman önceden belirlenmez. Geminin yapısı, büyüklüğü, yaşı ve kullanım tarzı ile yapılacak faaliyetin amaç ve kapsamının gerektirdiği ölçüde zaman kullanılır. Sınıflama faaliyetlerinin olumlu şekilde sonuçlanması halinde, geminin sınıflanması ve sınıflama belgesinin düzenlenmesi söz konusu olmaktadır. Aksi durumda ise bu belge düzenlenmemekte, sadece geminin sınıfa alınması veya sınıfını muhafazası için giderilmesi gereken aykırılık ve eksiklikler hakkında tavsiye verilmektedir. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşları, belirli bir sonucun gerçekleştirilmesi yönünde taahhütte bulunmamakta³⁷¹, dolayısıyla amaçlanan sonucun elde edilmemesi rizikosunu da taşımamaktadır³⁷². Açıklanan bu özellikler, sınıflama sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi

³⁷⁰ Bakınız, ANTAPASSIS, s.61.

³⁷¹ Uygulamada, gemi sınıflama kuruluşunun taahhüdünün, geminin sınıfına uygun hale getirilmesi veya geminin denize elverişliliğinin sağlanması gibi, belirli sonuca yönelik olduğu yönünde hatalı şekilde yorumlanması söz konusu olmaktadır. Uyuşmazlıkların ağırlıklı kısmı bu hatalı yorumlar nedeniyle çıkmaktadır. Bakınız, BOISSON, s.5.

³⁷² Bakınız, ANTAPASSIS, s.61; Üçüncü bölüm, III.C. Ayrıca bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.1, C; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.2, 2.1.5.

niteliğinde olduğunu göstermektedir³⁷³. Gemi sınıflama kuruluşunun gördüğü iş karşılığında ücret talep etme hakkının bulunması nedeniyle sınıflama sözleşmesi, iki tarafa borç yükleyen vekâlet sözleşmesi niteliğindedir.

Sınıflama sözleşmesinin konusu hukuki işlemler değil, maddi fiillerdir. Öğretide, maddi fiillere ilişkin vekâlet sözleşmeleri hususunda denetleme, bilgi verme ve danışmanlık sözleşmeleri örnek olarak gösterilmektedir³⁷⁴. Sınıflama sözleşmesi, denetleme ve gemide bulunan eksiklikler hakkında tavsiye verilmesi nedeniyle, danışmanlık sözleşmesi niteliğindedir. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu öğretide de zımnen kabul edilmektedir. Yargıtay'ın bu hususta verdiği bir kararda ise, söz konusu sözleşmenin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu açıkça kabul edilmiştir³⁷⁵. Kara Avrupası hukukunda da, yukarıda belirtildiği gibi bu husus tartışmalı olmakla birlikte, baskın görüş, sınıflama sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu yönündedir³⁷⁶.

³⁷³ Sınıflama sözleşmesi, yukarıda da incelediğimiz gibi, kanunda düzenlenen diğer iş görme sözleşmelerinin özelliklerini taşımamaktadır. Bu tür sözleşmelere vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulanır (BK m.386/2). Dolayısıyla sınıflama sözleşmesi vekâlet sözleşmesinin özellik ve unsurlarına sahip olmasaydı bile, genel iş görme sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlere tâbi olacaktı. Diğer bir ifadeyle vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümler, her halükarda sınıflama sözleşmesi hakkında uygulama alanı bulmaktadır.

³⁷⁴ TANDOĞAN, s.359 vd.; YAVUZ, s.609 vd. Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.61 vd.; DROBNIG, s.104 vd.; WELSCH, s.231.

³⁷⁵ Bakınız, Y. 15.HD 09.03.1978 tarih ve E.1977/2113, K.1978/463 (yayınlanmamış).

³⁷⁶ Alman hukukunda vekâlet sözleşmesi, Roma hukukunun etkisiyle, ivazsız (ücretsiz) sözleşme niteliğindedir (BGB §662). Dolayısıyla Alman hukukunda sınıflama sözleşmesi, vekâlet sözleşmesi niteliğinde görülmemektedir. Ayrıca bakınız, DROBNIG, s.104; WELSCH, s.231; BASEDOW / WURMNEST, s.46; BREITZKE, s.61; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, G.1. Alman hukukunda, uzmanlık gerektiren serbest meslek faaliyetleri, hizmet ve istisna sözleşmelerinin kapsamına sokulmaktadır. Bakınız, TANDOĞAN, s.365; YAVUZ, s.617. Sınıflama faaliyetleri de bu niteliktedir. Dolayısıyla söz konusu hukuk sisteminde, sınıflama sözleşmesinin hizmet veya istisna sözleşmesi niteliğinde kabul edilmesi mümkündür. Bunun yanında iş görme sözleşmesi (Geschäftsbesorgungsvertrag) niteliğinde görülmesi ihtimali de bulunmaktadır (BGB §675). Ayrıca bakınız, DROBNIG, s.104 vd. Kanundaki yeri ve düzenleniş tarzı dikkate alındığında iş görme sözleşmesinin esas itibarıyla, diğer Kıta Avrupası hukuk sistemlerinde kabul edilen, ücretli vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla Alman hukukunda da sınıflama sözleşmesinin, vekâlet sözleşmesi niteliği taşıdığı görülmektedir. Ancak sözleşmenin bu niteliği iş görme sözleşmesi kapsamında zımnen kabul edilmektedir.

Vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle sınıflama sözleşmesi, Borçlar Kanununun vekâlete ilişkin hükümlerine tâbidir. Ancak sınıflama sözleşmesinin özel şartları ve kural kitaplarında yer alan genel şartlar öncelikle uygulanmalıdır. Diğer bir ifadeyle vekâlet sözleşmesine ilişkin genel hükümlere sözleşmede boşluk bulunması halinde başvurulmalıdır.

Kanunda düzenlenmemiş olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesi şeklen isimsiz sözleşme niteliğindedir. Unsurları kısmen veya tamamen herhangi bir kanun hükmüyle düzenlenmemiş veya kanunun başka sözleşme türleri için öngördüğü unsurların kanunun öngörmediği tarzda bir araya getirmek suretiyle kurulmuş sözleşmeler, isimsiz sözleşme olarak adlandırılmaktadır. Ancak sınıflama sözleşmesinin, vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, unsurlarının kanunda düzenlenmiş olduğu kabul edilmelidir. Ayrıca diğer iş görme sözleşmeleri yönünden değerlendirilmesiyle ilgili yaptığımız incelemeden de anlaşılacağı üzere, sınıflama sözleşmesinin kanunun başka sözleşme türleri için öngördüğü unsurları taşımadığı görülmektedir. Bunun yanında sınıflama sözleşmesi, öğretinin isimsiz sözleşme türleri için öngördüğü özellik ve şartları da taşımamaktadır³⁷⁷. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesi, şeklen isimsiz sözleşme niteliğinde olmakla birlikte, teknik anlamda isimsiz sözleşme değildir.

³⁷⁷ İsimli sözleşmeler; karma, birleşik ve kendine özgü yapısı bulunan sözleşmeler şeklinde sınıflandırılmaktadır. Kanunun çeşitli sözleşme türleri için öngördüğü unsurların, kanunda öngörülmejen tarzda bir araya getirilmesi suretiyle oluşturulan sözleşmelere, karma sözleşmeler denilmektedir. Bu sözleşmelerde bir araya getirilen sözleşmeler bağımsızlıklarını korumamakta ve bunlara özgü kuralların uygulanması söz konusu olmamaktadır. Hukuki nitelik ve vasıfları itibariyle birbirinden farklı sözleşmelerin, tarafların iradesiyle bir araya getirilerek oluşturulan sözleşmeler, birleşik sözleşme olarak adlandırılmaktadır. Söz konusu sözleşmelerde ise, birleştirilen sözleşmeler bağımsızlıklarını korumakta ve her birine kendine özgü kurallar uygulanmaktadır. Unsurları itibariyle kanunda düzenlenmiş sözleşmelerin özelliklerini taşımayan sözleşmelere, kendine özgü yapısı bulunan sözleşmeler denilmektedir. Bu sözleşmelerin yorumu ve boşlukların tamamlanması; iyi niyet kuralları, işlerde yaygın teamüller, mahkeme içtihatları ve benzer sözleşme hükümleri dikkate alınmak suretiyle yapılmaktadır. İsimli sözleşmelerin tanımı, türleri ve özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, YAVUZ, s.19 vd.; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.36 vd. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.43 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.56; EREN, s.192 vd.

IV. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ

A. İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşme

Tarafların asli borçları arasında karşılıklı değişim ilişkisinin bulunduğu sözleşmeler, iki tarafa borç yükleyen (karşılıklı veya *sinallagmatik*) sözleşme olarak nitelendirilmektedir³⁷⁸. Bu sözleşmelerde tarafların her biri diğer tarafın edimini elde etmek amacıyla borç altına girer. Diğer bir ifadeyle, edimler arasında bağımlılık ve karşılıklılık ilişkisi mevcuttur. Gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama faaliyetlerini icra etmesi, bunun karşılığında donatanın ücret ödemesi, sınıflama sözleşmesinde tarafların asli borçlarını oluşturur. Söz konusu borçlar arasında karşılıklı değişim ilişkisi bulunduğundan sınıflama sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen sözleşme niteliğindedir.

İki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde tarafların borçlarını ifa sırası önem arz eder. Sözleşme, kanun hükmü, işin mahiyeti veya teamül taraflardan birinin borcunu önce ifa etmesini gerekli kılmıyorsa, tarafların borçlarını aynı anda ifa etmeleri gerekir. Dolayısıyla kural olarak, bir taraf kendi borcunu ifa etmeden veya ifasını teklif etmeden karşı tarafın borcunu ifa etmesini talep edemez. Aksi durumda karşı taraf, BK m.81 hükmüyle düzenlenen ödemezlik def'ine dayanarak, borcunu ifa etmekten kaçınma imkânına sahiptir³⁷⁹. Tarafların edimlerinin karşılıklı olması nedeniyle, iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde tarafların borçlarını ifa kabiliyeti önem arz eder. Bu nedenle BK m.82 hükmünde, borçlunun aciz haline düşmesi durumunda, alacaklıya kendi borcunu ifadan kaçınma yetkisi tanınmıştır.

³⁷⁸ von TUHR, s.140; OĞUZMAN / ÖZ, s.264; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.53; EREN, s.194; KARAHASAN, s.50.

³⁷⁹ Ödemezlik def'i ve uygulanma şartları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Mustafa Reşit KARAHASAN, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.2, İstanbul, 2003, (Cilt 2), s.773 vd. von TUHR, s.522 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.268 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.827 vd.; EREN, s.945 vd.

Ayrıca borçlu tanınan sürede yeterli teminat göstermezse, alacaklıya sözleşmeden dönme hakkı da tanınmıştır³⁸⁰. İki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde, borçlu temerrüdünün söz konusu olması halinde, temerrüdün genel sonuçlarının yanında, alacaklıya başka hukuki imkânlar da tanınmıştır³⁸¹. Buna göre alacaklının, ifa ve gecikme tazminatı talep etme hakkının yanında, borcun ifasından vazgeçerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etme veya sözleşmeden dönme hakkı da bulunmaktadır. İki tarafa borç yükleyen sözleşmelere özgü bu özelliklerin, gerekli şartların mevcut olması halinde, sınıflama sözleşmesi hakkında da uygulanması mümkündür.

B. Sürekli Edimli Sözleşme

Taraflardan en az birinin asli borcunun ifasının, zaman içinde tekrarlanan ya da kesintisiz eylem veya davranışı gerektiren sözleşmeler, sürekli edimli sözleşme olarak nitelendirilmektedir³⁸². Burada dikkate alınan husus, borcun ifasının süreklilik arz etmesidir. Diğer bir ifadeyle alacaklının edim menfaatinin bir anda değil, zaman içinde gerçekleştirilmesi gereklidir. Dolayısıyla ifa hazırlıklarının tamamlanmasının zamana yayılması veya sürekli çalışmayı gerektirmesinin bu hususta etkisi yoktur.

Sınıflama sözleşmesinde gemi sınıflama kuruluşunun asli borcu sınıflama faaliyetlerini icra etmektir. Geminin belirli zaman aralıklarında programlı denetlemelere tâbi tutulması sınıflama faaliyetlerinin esasını

³⁸⁰ Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.276 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.833 vd.; EREN, s.955 vd.; von TUHR, s.529 vd.

³⁸¹ İki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde borçlu temerrüdü ve sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.401 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.944 vd.; EREN, s.1064 vd.; von TUHR, s.619 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1099 vd. Ayrıca bakınız Dördüncü bölüm, II.B.

³⁸² TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.10; KARAHASAN, s.51. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.10; EREN, s.99 vd.

oluşturur. Söz konusu faaliyetlerin bu şekilde icra edilmesi, gemi sınıflama kuruluşunun borcunun zaman içinde tekrarlanan şekilde ifa edildiğini göstermektedir. Ayrıca geminin hasara uğraması, tamir veya tadil edilmesi hallerinde sözleşme gereği uygulanan program dışı denetlemeler de, söz konusu borcun kapsamına girer. Gemi sınıflama kuruluşunun program dışı denetlemelerin icrası hususunda hazır durumda bulunması, söz konusu borcun ifasının süreklilik arz ettiğini gösterir. Sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun arz ettiği bu özellikler nedeniyle, sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olduğu kabul edilmelidir^{383, 384}. Bir görüşe göre; vekâlet sözleşmesi, vekilin borcunun zamana yayılan faaliyetlerin icrasını gerektirmesi nedeniyle, sürekli edimli sözleşme niteliğindedir³⁸⁵. Sınıflama sözleşmesi de, vekâlet sözleşmesi niteliğini haizdir. Dolayısıyla bu görüş, söz konusu sözleşmenin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olduğu yönündeki görüşü desteklemektedir.

Sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olması, özellikle sözleşmenin sona ermesi ve tasfiyesi konularında önem arz etmektedir³⁸⁶.

³⁸³ Bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.46 vd.

³⁸⁴ Geminin tâbi olduğu sınıfın kurallarına uygun olarak kullanılması, programlı denetlemelerin süresinde yaptırılması gibi donatana yüklenen yükümlülükler de sürekli niteliktedir. Donatanın yükümlülüklerinin borç niteliğinde olmaması nedeniyle, sınıflama sözleşmesinin söz konusu hukuki özelliği hususunda etkisi bulunmamaktadır. Ancak bu yükümlülükler, gemi sınıflama kuruluşu ile donatan arasındaki borç ilişkisinin süreklilik arz ettiğini gösterir.

³⁸⁵ Bakınız, GÜMÜŞ, s.23 vd.

³⁸⁶ Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, VII.

V. SINIFLAMA SÖZLEŞMENİN KURULMASI, TARAFLARI VE ŞARTLARI

A. Sözleşmenin Kurulması

Türk hukukunda sınıflama sözleşmesi hakkında bir düzenleme bulunmadığından, sözleşmenin kurulması hususu Borçlar Kanununun genel hükümlerine tâbidir. Buna göre, özel hukuka ilişkin diğer sözleşmelerde olduğu gibi, sınıflama sözleşmesi de tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarıyla kurulur. Diğer bir ifadeyle sözleşmenin kurulması, taraflardan birinin sözleşme yapılmasına ilişkin teklifini içeren icabın diğer tarafça kabul edilmesi şartına bağlıdır. Söz konusu irade beyanlarından tarafların sözleşmenin esaslı noktalarında anlaşmış olduğu tespit edilebilmelidir^{387, 388}. Bu irade beyanlarının sözleşmenin karşı tarafına yöneltilmesi ve hukuki işlemlerin geçerliliği için aranan şartları haiz olması

³⁸⁷ Tarafların anlaşıp anlaşmadığının tespitinde güven teorisi esas alınmaktadır. Güven teorisi, sözleşme taraflarının iradelerinin birbirlerine uygunluğunun tespiti ve bu irdelerin kapsamının belirlenmesine yönelik yorum metodudur. Teorinin amacı, tarafların gerçek ve ortak arzularının (BK m.18) tespit edilmesidir. Güven teorisi, diğer tarafın dürüstlük kuralı çerçevesinde bildiği veya bilmesi gerektiği şart ve durumların değerlendirilmesiyle, irade beyanına verilmesi gereken anlamın tespit edilmesine yöneliktir. Sınıflama sözleşmesinin kurulabilmesi için, tarafların irade beyanlarının güven teorisine göre birbirlerine uygun olduğu tespit edilmelidir. Bu yorum metoduna göre irade beyanının tespit edilen anlamının beyanda bulunan kişinin gerçek iradesine uygun olmaması halinde, sözleşmenin hata hükümlerine göre iptal edilmesi mümkündür. Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.61 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.72 vd.; EREN, s.207 vd.; von TUHR, s.184; KARAHASAN, (Cilt 1), s.114 vd. Ayrıca bakınız, Y. 4.HD 08.11.1984 tarih ve 1984/7125E., 1981/8253K., KARAHASAN, (Cilt 1), s.115 vd.

³⁸⁸ Sözleşmenin kurulması için, tarafların sözleşmenin esaslı noktalarında anlaşması gereklidir (BK m.2/1). Bunlar, yapılacak sözleşmede mutlaka bulunması gereken, sözleşmenin amacı konusu ve kapsamını belirleyen hususlardır. Buna göre, sözleşme konusu geminin teknik özelliklerinin, yapılacak faaliyetin kapsamının ve ödenecek ücretin belirlenmesi sınıflama sözleşmesinin esaslı noktalarını oluşturur. Esaslı noktaların kapsamına girmeyen hususlar ise, yan (ikinci derecede) noktalar olarak ifade edilmektedir. Yan noktaların müzakere konusu yapılmaması, sözleşmenin kurulmasına engel değildir. Ancak müzakere edilmiş yan noktalarda, tarafların anlaşmış olması şarttır. Ayrıntılı bilgi için bakınız, von TUHR, s.184 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.64 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.74 vd.; EREN, s.209 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.112 vd.

gerekir³⁸⁹. İrade beyanlarının geçerliliği şekle tâbi değildir. İcabın sözleşme konusu geminin sınıflamaya tâbi tutulmasını isteyen donatan veya gemi sınıflama kuruluşu tarafından yapılması mümkündür. Ancak uygulamada, genellikle donatan tarafından icapta bulunmaktadır. Bu icap kural olarak, gemi sınıflama kuruluşları tarafından hazırlanan, yapılacak faaliyetlerin kapsamının ve geminin teknik özelliklerinin belirlenmesi amacına yönelik soruları ihtiva eden, sınıflama talep formunun (*request for classification*) doldurulması suretiyle yapılır³⁹⁰. Söz konusu talep formlarında, faaliyetlerin icra tarzı hususunda, kural kitaplarına atıfta bulunulur. Ödenecek ücret konusunda ise gemi sınıflama kuruluşunun ücret tarifesine atıf yapılmaktadır. Ücret tarifesine atıfta bulunulmaması icabın geçerliliğini etkilemez. Ancak bu durumda ödenecek ücretin miktarının belirlenebilir nitelikte olması şarttır. Yapılacak faaliyetin kapsamı, süresi, harcanacak emek, emsal ücretler ve geminin teknik özelliklerinin dikkate alınması suretiyle ücretin belirlenmesi mümkündür. Dolayısıyla irade beyanının ödenecek ücret miktarını ihtiva etmemesi halinde de icap geçerli ve bağlayıcı sayılır³⁹¹. Buna karşılık açık beyan veya durumun gereklerine göre, beyanda bulunan şahsın sözleşme yapma iradesinin bulunmadığı sonucuna varılması halinde, irade beyanı bağlayıcı değildir (BK m.7/1). Bu tür beyanlar icaba davet niteliğindedir. Bu nedenle icaba davete karşı yapılan irade beyanı sözleşmenin kurulmasını sağlamaz. Ancak karşılık olarak yapılan irade beyanın, gerekli şartları haiz olması halinde, icap olarak değerlendirilmesi mümkündür.

³⁸⁹ Sözleşmenin geçerliliği için aranan şartlar ve bunlara aykırılığın sonuçları hakkında bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.70 vd. Ayrıca bakınız, von TUHR, s.242 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.374 vd.; EREN, s.298 vd.

³⁹⁰ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, B1.2, D.1; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.4, 3; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, D.1; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.4; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.4.

³⁹¹ Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.64; von TUHR, s.176 ile 185 vd.

Sınıflama sözleşmesinin kurulabilmesi için, icaba uygun geçerli bir kabul beyanının bulunması gereklidir. Bu irade beyanının açık veya zımnî şekilde yapılması mümkündür. Gemi sınıflama kuruluşunun, gemi inşa planlarını onaylaması veya diğer sınıflama faaliyetlerine başlaması zımnî kabul niteliğindedir. Buna karşılık susma kural olarak zımnî irade beyanı değildir. Ancak işin veya durumun özellikleri (BK m.6) ile sözleşme veya kanun hükmü susmanın kabul beyanı gibi sonuç doğurmasını sağlayabilir³⁹². Sınıflama sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, BK m.387 hükmü bu konuda önem arz etmektedir³⁹³. Söz konusu hükme göre, vekilin tevdi edilen işin görülmesi hususunda resmi sıfatı bulunuyorsa veya mesleği işin icrasını gerektiriyorsa yahut bu işleri kabul edeceğini ilan etmişse, yapılan icap vekil tarafından derhal reddedilmedikçe vekâlet sözleşmesi kurulmuş sayılır. Gemi sınıflama kuruluşları belgeleme faaliyetlerini bayrak devleti adına icra etmekte, dolayısıyla bu konuda resmi sıfatları bulunmaktadır. Sınıflama faaliyetlerinin icrası ise, söz konusu kuruluşların mesleği gereğidir. Bunun yanında çeşitli şekillerde yaptıkları tanıtım çalışmaları, söz konusu faaliyetlerin kapsamına giren işlerin kabul edileceğinin ilanı niteliğindedir. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşları, BK m.387 hükmü kapsamında değerlendirilmelidir. BK m.387 hükmünde, susma hakkında kabul faraziyesi öngörülmüştür³⁹⁴. Faraziye söz konusu olduğu için, susmanın kabul anlamında olmadığı iddia ve ispat edilemez. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşları kabul etmeyecekleri icapları makul süre içinde reddetmek zorundadır. Aksi halde susmanın kabul beyanı gibi değerlendirilmesi nedeniyle, sınıflama sözleşmesi kurulmuş sayılır.

³⁹² Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.58 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.66 vd.; EREN, s.230; von TUHR, s.183 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.108 vd.

³⁹³ Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, III.D.

³⁹⁴ Kabul faraziyesi hakkında bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.387; YAVUZ, s.626; KARAHASAN, s.968; OĞUZMAN / ÖZ, s.59.

Sınıflama sözleşmesi tarafların temsilcileri vasıtasıyla da akdedilebilir. Sözleşmenin temsilci vasıtasıyla akdedilmesi, temsil yetkisi ile yetkisiz temsilin hüküm ve sonuçları genel hükümlere (BK m.32-39) tâbidir³⁹⁵. Bu konuda gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerini icra tarzı ve yapılanmaları önemlidir. Gemi sınıflama kuruluşları, kuruldukları ülkenin hukuk sisteminin izin verdiği tüzel kişilik formlarından birine uygun şekilde örgütlenmektedir³⁹⁶. Ayrıca deniz ticareti için önem arz eden ülkelerde, kurulan şirket ve temsilcilikler vasıtasıyla da faaliyette bulunurlar^{397, 398}. Sınıflama sözleşmeleri de genellikle bu şirket ve temsilciliklerle yapılır. Kural olarak söz konusu şirket ve temsilcilikler, sınıflama sözleşmesini kendi nam ve hesaplarına değil, gemi sınıflama kuruluşlarının nam ve hesabına yapmaktadır. Diğer bir ifadeyle bu şirket ve temsilcilikler gemi sınıflama kuruluşlarının doğrudan (vasitasız) temsilcisi sıfatıyla hareket etmektedir. Bu kapsamda belgeleme sözleşmesinin de temsilci vasıtasıyla akdedilmesi mümkündür. Ancak belgeleme faaliyetlerinde bayrak devleti adına faaliyette bulunulmasına rağmen, belgeleme sözleşmeleri gemi sınıflama kuruluşlarının nam ve hesabına yapılır³⁹⁹. Dolayısıyla bu kapsamda, söz konusu kuruluşlar ile bayrak devleti arasında, doğrudan veya dolaylı (vasıtalı) temsil ilişkisinin bulunmadığı da belirtilmelidir. Diğer bir ifadeyle belgeleme sözleşmelerinde, bayrak devletleri ile gemi sınıflama kuruluşları arasında belgeleme faaliyetlerinin icra edilmesiyle sınırlı temsil ilişkisi söz konusu olup,

³⁹⁵ Ayrıntılı bilgi için bakınız, von TUHR, s.314 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.163 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.166 vd.; EREN, s.383 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.366 vd.

³⁹⁶ Gemi sınıflama kuruluşlarının yapısı ve özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Birinci bölüm, I. C ve D.

³⁹⁷ Türk hukukunda, belgeleme faaliyetlerinin icra edilebilmesi için, gemi sınıflama kuruluşunun Türkiye’de daimi temsilciliğinin bulunması gereklidir (Yetkilendirme Yönetmeliği m.21).

³⁹⁸ Söz konusu şirket ve temsilciliklerin hukuki niteliği, gemi sınıflama kuruluşlarına bağımlı veya bağımsız şekilde faaliyet göstermelerine göre değişmektedir. Buna göre, birinci durumda şube; ikinci durumda ise, acente söz konusu olmaktadır.

³⁹⁹ Gemi sınıflama kuruluşlarının, belgeleme faaliyetleri karşılığında, donatandan doğrudan ücret talep etme hakkının bulunması, söz konusu sözleşmeleri kendi nam ve hesaplarına yaptıklarını göstermektedir (Yetkilendirme Yönetmeliği m.26).

belgeleme sözleşmesinden doğan diğer hak ve yükümlülükler bu temsil ilişkisinin kapsamına girmemektedir.

Sözleşmesinin kurulmasına ilişkin incelenmesi gereken diğer bir husus ise, sözleşme yapma zorunluluğudur. Sözleşme yapma zorunluluğu ulusal ve uluslararası emredici düzenlemeler, sözleşme veya dürüstlük kuralına (TMK m.2) dayanabilir⁴⁰⁰. Deniz ve gemi güvenliğine ilişkin uluslararası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler emredici niteliktedir. Dolayısıyla geminin işletilebilmesi, bu düzenlemelerin kapsamına giren hususlarla ilgili zorunlu belgelerin bulunması şartına bağlıdır⁴⁰¹. Ayrıca söz konusu düzenlemelerde, bayrak ve liman devletlerine bunları kontrol etme ve aykırılık halinde gemiyi seferden men etme yetkisi de tanınmıştır. Bu durum donatana belgeleme sözleşmesi yapma zorunluluğu yüklemektedir. Aynı zorunluluk, bu düzenlemeleri uygulama görevi nedeniyle, bayrak devletleri hakkında da geçerlidir. Bu kapsamdaki belgeleme faaliyetleri, genellikle bayrak devletleri adına gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilmektedir. Dolayısıyla bayrak devletinin belgeleme sözleşmesi yapma zorunluluğu söz konusu kuruluşlar hakkında da geçerli olmalıdır. Sözleşme yapma zorunluluğu bir sözleşmeye de dayanabilir. Bu halde tarafların sınıflama veya belgeleme sözleşmesi yapma zorunluluğu, daha önce yapmış oldukları taahhütleri gereğidir. Ayrıca dürüstlük kuralının gerektirdiği hallerde de sözleşme yapma zorunluluğu söz konusu olabilir. Belgeleme faaliyetlerin icrası hususunda bayrak devletlerinin tanıdığı imtiyaz ve sınıflama faaliyetleri hususunda fiili tekel durumunun mevcudiyeti⁴⁰², gemi

⁴⁰⁰ Sözleşme hukuku alanında, kural olarak sözleşme yapma özgürlüğü bulunmaktadır. Ancak söz konusu hususlar bu kuralın istisnası niteliğindedir. Ayrıntılı bilgi için bakınız, von TUHR, s.261 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.144 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.365 vd.; EREN, s.271 vd.

⁴⁰¹ Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, II.

⁴⁰² Uluslararası alanda faaliyet gösteren büyük çaplı gemi sınıflama kuruluşlarının düzenlediği sınıflama belgeleri, bayrak ve liman devletlerinin yanında, gemi kiracıları, taşıtanlar, sigorta şirketleri ve kredi kuruluşları gibi gemiyle bağlantılı ticari faaliyette bulunan şahıslar tarafından muteber kabul edilmektedir. Dolayısıyla donatanlar, gemilerinin bu kuruluşlar tarafından belirlenmiş sınıfa girmesini tercih etmektedir. Bu nedenle, Dünya ticari gemi tonajının %90'ından ve sayı itibarıyla %50'sinden fazlası,

sınıflama kuruluşlarına dürüstlük kuralı gereği sözleşme yapma zorunluluğu yüklemektedir⁴⁰³. Sözleşme yapma zorunluluğunun söz konusu olduğu hallerde, sözleşmenin yapılması için dava açılabilmesi gibi, sözleşmenin yapılmaması nedeniyle uğranılan zararın tazmin edilmesine yönelik dava açılması da mümkündür⁴⁰⁴. Ancak dürüstlük kuralı çerçevesinde yapılacak değerlendirmeye göre, sözleşmenin amaç, konu ve kapsamı gereği haklı sebep olarak nitelendirilebilecek hususların bulunması halinde ise, gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşme yapma zorunluluğu bulunmamaktadır.

B. Sözleşmenin Tarafları

Sınıflama sözleşmesinin tarafları donatan ve gemi sınıflama kuruluşudur. Yukarıda da belirtildiği üzere, çalışmamızda geminin sınıflamaya tâbi tutulmasını talep eden kişilerin tamamı donatan terimiyle ifade edilmektedir⁴⁰⁵. Dolayısıyla gemi maliki, geminin kiracısı ve tersane sahibi de donatan teriminin kapsamına girmektedir.

IACS'a üye söz konusu kuruluşların gemi sicillerine kayıtlıdır. Söz konusu oranların yüksekliği dikkate alındığında, bu kuruluşların fiili tekel niteliğinde olduğu kabul edilmelidir. IACS'a üye olmayan küçük çaplı gemi sınıflama kuruluşlarının bunlarla rekabet etme imkânının bulunmaması da, söz konusu tespiti doğrular niteliktedir. Ayrıca IACS'a üye gemi sınıflama kuruluşlarının yaptığı sözleşmelerde kapsam bakımından benzer hükümlere yer verilmesi de, fiili tekel durumuna ilişkin tespitimizi desteklemektedir. Bakınız, Galip Sermet AKMAN, **Sorumsuzluk Anlaşması**, İstanbul, 1976, s.73.

⁴⁰³ Sözleşme yapma zorunluluğunun bulunması, gemi sınıflama kuruluşlarına, geminin sınıfa alınması ve buna ilişkin sınıflama belgesinin düzenlenmesi veya gemi hakkında zorunlu belgelerin düzenlenmesi hususunda bir mecburiyet yüklemeyiz. Diğer bir ifadeyle sözleşme yapma zorunluluğunun bulunduğu hallerde de, söz konusu sonuçların gerçekleşmesi, geminin tâbi tutulacağı denetlemelerin ve yapılacak değerlendirmenin olumlu şekilde sonuçlanmasına bağlıdır.

⁴⁰⁴ Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.146; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.365; EREN, s.275 vd.; von TUHR, s.266; YAVUZ, s.13 vd.

⁴⁰⁵ Çalışmamızda kullanılan donatan teriminin kapsamı hakkında bilgi için bakınız, Birinci bölüm, I.A.1, dn. 52.

Donatan kavramının kapsamına giren kişiler, ticari işletme işletmeleri veya ticari şirket niteliğinde olmaları nedeniyle tacir sıfatını haizdir (TTK m.14/1 ve m.18). Vakıf olarak kurulmaları halinde amaçlarına ulaşmak için ticari işletme işletmeleri veya ticari şirket olarak kurulmaları nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşları da tacir niteliğindedir⁴⁰⁶ (TTK m.18). Dolayısıyla tacirlere uygulanan özel hükümler sınıflama sözleşmesinin tarafları hakkında da geçerlidir⁴⁰⁷ (TTK m.20-25). Bunun yanında taraflarının tacir olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesinde ticari iş niteliği bulunmaktadır (TTK m.3 ve m.21). Bu nedenle sınıflama sözleşmesi, ticari işler hakkında uygulanan özel hükümlere tâbidir⁴⁰⁸ (TTK m.4-10).

C. Sözleşmenin Şartları

Sözleşme hukuku alanında sözleşme özgürlüğü prensibi hâkimdir. Buna göre taraflar, sınıflama sözleşmesinin konu, kapsam ve şartlarını serbestçe belirleyebilir. Ancak BK m.19 ve m.20 ile diğer kanunların emredici hükümlerinin bu hususta sınırlayıcı etkisi bulunmaktadır. Sınıflama sözleşmeleri, kural olarak, gemi sınıflama kuruluşları tarafından hazırlanan şartlara göre kurulur. Ancak geminin veya icra edilecek faaliyetlerin özelliklerinin gerektirmesi halinde, bu şartların taraflarca değiştirilmesi mümkündür. Sınıflama sözleşmesinin kapsamı hususunda genellikle kural kitaplarına atıf yapılır. Kural kitaplarında sözleşmenin kapsamı ve icra ediliş tarzı hakkındaki düzenlemelerin yanında, sözleşme şartlarına da ayrıntılı

⁴⁰⁶ Tacir sıfatının kazanılması hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Reha POROY / Hamdi YASAMAN, **Ticari İşletme Hukuku**, 11. bası, İstanbul, 2006, s.116 vd.; Sabih ARKAN, **Ticari İşletme Hukuku**, 9. baskı, Ankara, 2005, s.109 vd.; Gönen ERİŞ, **Açıklamalı - İctihatlı Türk Ticaret Kanunu C.I (Ticari İşletme ve Şirketler)**, 3. baskı, Ankara, 2004, (Ticari İşletme), s.660 vd. ile s.675 vd.

⁴⁰⁷ Bu hükümler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, POROY / YASAMAN, s.124 vd.; ARKAN, s.126 vd.; ERİŞ, (Ticari İşletme), s.685 vd.

⁴⁰⁸ Ticari iş kavramı ve ticari işlere uygulanan hükümler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, POROY / YASAMAN, s.67 vd.; ARKAN, s.61 vd.; ERİŞ, (Ticari İşletme), s.209 vd., s.227 vd. ile s.697 vd.

şekilde yer verilmektedir⁴⁰⁹. Yapılan atıf kural kitaplarında düzenlenen sözleşme şartlarını da kapsar niteliktedir. Bu nedenle uygulamada, tarafların borç, yükümlülük ve haklarına ilişkin şartlar sınıflama sözleşmelerinde ayrıntılı şekilde düzenlenmez. Yapılacak bütün sınıflama sözleşmelerinde uygulanmak üzere önceden belirlenmeleri ve donatana değiştirilmeden kabul ettirmek niyetiyle sunulmaları nedeniyle, söz konusu sözleşme şartları genel işlem şartları niteliğindedir⁴¹⁰. Sözleşme şartlarının bu şekilde belirlenmesinin amacı, yapılan faaliyetlerde ve kurulan sözleşme ilişkilerinde belirli standartların sağlanmasıdır.

Genel işlem şartları, kanun, örf ve adet kuralları veya ticari teamüller gibi, herkese uygulanması gereken objektif hukuk kuralı niteliğinde değildir. Bunlar, sadece sözleşmenin taraflarını ilgilendiren, genel ve soyut sözleşme düzenini belirleyen şartlardır⁴¹¹. Dolayısıyla emredici hükümlerin sınırlayıcı etkisi söz konusu şartlar hakkında da geçerlidir. Genel işlem şartları, genellikle hazırlayanın menfaatleri dikkate alınmak suretiyle düzenlenir. Nitekim kural kitaplarında yer alan genel işlem şartlarında, esas itibarıyla gemi sınıflama kuruluşlarının hakları ile donatanın borç ve yükümlülükleri düzenlenmekte; söz konusu kuruluşların borç ve yükümlülükleri ile donatanın haklarına ise çok az yer verilmektedir. Bu durum nedeniyle, taraflar arasındaki sözleşme dengesinin gemi sınıflama kuruluşları lehine bozulması ihtimal dâhilindedir⁴¹². Taraflar arasındaki menfaat dengesinin korunması amacıyla, söz konusu şartlar dürüstlük kuralı çerçevesinde

⁴⁰⁹ Ayrıca bakınız, BOISSON, s.4.

⁴¹⁰ Genel işlem şartlarının tanımı ve unsurları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Yeşim ATAMER, **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Sorunu Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi**, İstanbul, 1999, s.61 vd. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.20 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.156 vd.; EREN, s.197 vd.; AKMAN, s.87 vd.; YAZICIOĞLU, s.40.

⁴¹¹ ATAMER, s.77 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.157; EREN, s.199; AKMAN, s.88 vd.; YAZICIOĞLU, s.40 vd. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.22.

⁴¹² TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.159 vd.; EREN, s.198; AKMAN, s.91 vd.; ATAMER, s.30 vd.

yorumlanmalıdır⁴¹³. Yapılacak yorumda sözleşmenin amaç, konu ve kapsamı ile bu husustaki ticari teamüller ve tarafların iradeleri de dikkate alınmalıdır⁴¹⁴. Bu şekilde yapılan yoruma rağmen, sözleşmede makul ölçülerde denge sağlanamıyor ise, ilgili genel işlem şartı geçersiz sayılmalıdır. Ancak söz konusu şart olmadan sözleşmenin yapılmayacağını anlaşılmaması halinde, sözleşme bütün olarak hükümsüz kabul edilmelidir (BK m.20/2).

VI. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

A. Genel Olarak

Sözleşme kapsamında taraflara yüklenen borç ve görevler (kölzetler), yükümlölük kavramıyla ifade edilmektedir. Borç, sözleşme ilişkisinde alacaklının borçludan yerine getirmesini talep edebileceği davranış yükümlölüğüdür⁴¹⁵. Diğer bir ifadeyle alacak hakkının konusunu oluşturan edime borç denilmektedir. Alacaklının sözleşme ilişkisine girmesinin sebebi söz konusu edimi elde etmektir. Dolayısıyla edimin ifasında alacaklının menfaati bulunmaktadır. Alacaklının sahip olduğu borcun ifasını talep ve dava etme hakkı, bu menfaatin korunması amacıyla tanınmıştır. Sözleşme ilişkisinde asli borcun ifasına yardım eden borçlar ise yan borç

⁴¹³ Genel işlem şartlarının denetlenmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.160 vd.; AKMAN, s.93 vd.; ATAMER, s.124 vd.; Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.22.

⁴¹⁴ Söz konusu yorum metodu, sözleşmedeki boşlukların doldurulması (akdin tamamlanması) hususunda da dikkate alınmalıdır. Bu konuda ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.153 vd.; EREN, s.431 vd.; von TUHR, s.267 vd.

⁴¹⁵ Bu tanım, borç kavramının karşıt anlamından çıkmaktadır. Borç kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.3 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.5 vd.; EREN, s.23 vd.; von TUHR, s.9 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.51 vd.

niteliğindedir⁴¹⁶. Asli borçtan bağımsız nitelikleri bulunmadığı için, asli borcun ifasına yardım eden yan borçların asli borçtan ayrı şekilde talep ve dava konusu yapılması mümkün değildir. Borçlunun söz konusu yan borçlara aykırı davranışı asli borcun gereği gibi ifa edilmemesi sonucunu doğurur. Dolayısıyla bu tür yan borçlar, ancak asli borcun gereği gibi ifa edilmemesi nedeniyle açılacak tazminat davasına konu olabilir⁴¹⁷. Bunların yanında borçlunun dürüstlük kuralından kaynaklanan koruma yükümlülüğü bulunmaktadır. Borçlunun koruma yükümlülüklerine aykırı davranışı da, ancak alacaklının mal ve kişilik haklarının zarara uğraması halinde dava konusu olabilir⁴¹⁸. Sözleşme ilişkisinde, alacak hakkının kazanılması veya muhafaza edilebilmesi için uyulması gereken davranış yükümlülükleri ise, görev olarak vasıflandırılmaktadır⁴¹⁹. Diğer bir ifadeyle görevler, alacak hakkının kazanılması veya muhafaza edilmesinin şartı niteliğindedir⁴²⁰. Borçlunun, görevlerin ifasını talep ve dava hakkı yoktur. Ayrıca görevlerin ihlâli halinde tazminat yükümlülüğü de söz konusu değildir. Bu nedenlerle görevler borç niteliğinde kabul edilmemektedir. Ancak görevlerin ihlâli yaptırımdan yoksun değildir. Nitekim alacak hakkının kazanılamaması ya da kısmen veya tamamen kaybedilmesi, görevlerin ihlâline ilişkin öngörülen yaptırımlardır.

⁴¹⁶ Yan borç kavramı, sözleşmede asli borçların yanında yer alan bağımsız nitelikteki borçlar ile sözleşmede asli borcun ifasına yardım eden borçları kapsar. Öğretide, bunların ilkinde yan edim yükümleri; ikincisine ise, yan yükümler de denilmektedir. Yan borçlar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, EREN, s.35 vd.; GÜMÜŞ, s.117 vd. Ayrıca bakınız, Teoman AKÜNAL, “Sorumluluk Hukukunda Sözleşmenin Nisbîliği Prensibinin Aşılması”, **Yargıtay Dergisi**, C.14, S.3, s.222-237, Ankara, Temmuz 1988, s.224 vd.

⁴¹⁷ Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.318 dn.138; EREN, s.37 ve s.1007; GÜMÜŞ, s.118.

⁴¹⁸ Sınıflama faaliyetlerinin donatan ve gemiye zarar verilmeden icra edilmesi gerekliliği koruma yükümlülüğünün kapsamına girmektedir. Koruma yükümlülükleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.11; EREN, s.39 vd.; GÜMÜŞ, s.122. Ayrıca bakınız, AKÜNAL, s.225.

⁴¹⁹ Rayegân KENDER, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 9. Bası, İstanbul, 2008, (Sigorta), s.189; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.31 vd.; YAZICIOĞLU, s.203. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.15.

⁴²⁰ Bakınız, KENDER, (Sigorta), s.212; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.32; YAZICIOĞLU, s.219.

Sınıflama sözleşmesinde tarafların yükümlölükleri, sözleşmesinin genel ve özel şartları ile bunların atıf yaptığı kural kitaplarında yer alan düzenlemelere göre belirlenir. Sınıflama sözleşmesinin tip sözleşme niteliğinde olması nedeniyle, tarafların yükümlölüklerinin belirlenmesinde, gemi sınıflama kuruluşlarının amaç ve ihtiyaçları ağırlıklı olarak dikkate alınmaktadır. Dolayısıyla sınıflama sözleşmeleri ve kural kitaplarında genellikle donatanın yükümlölükleri düzenlenir. Bu yükümlölükler, ücret ödeme borcu haricinde, görev niteliğindedir. Gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşme şartları ve kural kitaplarında amaç ve ihtiyaçlarına uygun gördükleri görevlere yer vermeleri nedeniyle, bu hususta uygulamada birlik yoktur⁴²¹. Ancak donatanın görevlerinin farklı şekil ve kapsamda düzenlenmesi tarafların asli borçları ve bunların kapsamı üzerinde etkili değildir. Dolayısıyla tarafların asli borçları ve bunların kapsamı hususunda uygulamanın birlik arz ettiği belirtilmelidir.

Sınıflama sözleşmesinde gemi sınıflama kuruluşunun asli borcu, sınıflama faaliyetlerini icra etmektir. Bunun karşılığında ücret ödenmesi ise donatanın asli borcunu oluşturur. Aralarında karşılıklılık ilişkisi bulunan bu borçlar, aynı zamanda söz konusu sözleşmenin hukuki niteliği ve özelliklerini de belirlemektedir. Sınıflama sözleşmesinde asli borçların ifasına yardım eden yan borçlar da yer alır. Gemi sınıflama kuruluşunun özen ve sadakat borçları bu kapsamda değerlendirilmelidir. Söz konusu borçlar, sınıflama sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle doğmaktadır. Ayrıca sınıfa kabul edilmiş veya sınıfı yenilenmiş geminin bu durumunu muhafaza edebilmesi, donatanın kendisine yüklenen görevlere uyması şartına bağlıdır. Donatanın gemisini tâbi olduğu sınıfın kurallarına uygun olarak kullanması veya programlı denetlemeleri süresinde yapması gibi görevleri, bu kapsamda değerlendirilmelidir. Çalışmamızda tarafların asli borçları ile gemi sınıflama kuruluşunun özen ve sadakat borçları kapsamında inceleme yapılmıştır. Sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliği ve

⁴²¹ Ayrıca bakınız, BOISSON, s.3.

özelliklerinden doğan diğer yan borçlara ise ilgili yerlerde değinilmiştir. Sınıflama sözleşmesiyle donatana çeşitli kapsamda çok sayıda görev yüklenmektedir. Çalışmamızın konu ve kapsamı, bunların tamamını incelemeye uygun değildir. Bu nedenle donatanın görevleri hakkında açıklama yapılmamış, sadece önemli olanlarının sayılmasıyla yetinilmiştir. Karşılıklı borç niteliğinde olmaları nedeniyle asli borçlar, aynı zamanda, sözleşmenin karşı tarafının alacak hakkını da oluşturur. Bu nedenle çalışmamızda, tarafların hakları hususunda ayrı bir inceleme yapılmamıştır.

B. Gemi Sınıflama Kuruluşunun Yükümlülükleri

1. Sınıflama Faaliyetlerini İcra Etme Borcu

Sınıflama faaliyetleri, denetleme ve değerlendirme aşamaları kapsamında icra edilen iş ve işlemlerden oluşmaktadır. Denetleme aşaması, değerlendirme aşamasına hazırlık niteliğindedir. Dolayısıyla bu aşamalar arasında neden sonuç ilişkisi bulunmakta, diğer bir ifadeyle söz konusu aşamalar birbirlerini tamamlamaktadır. Bu nedenle sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun kapsamının belirlenmesinde, denetleme ve değerlendirme aşamaları bir bütün olarak birlikte değerlendirilmelidir. Bu hususta, söz konusu aşamalar hakkında yukarıda yaptığımız ayrıntılı inceleme dikkate alınmalıdır⁴²².

Kural kitaplarında, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun kapsamını belirleyen, denetleme ve değerlendirme aşamalarında icra edilecek iş ve işlemlere ilişkin düzenlemelere yer verilmektedir. Söz konusu düzenlemeler sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun özel görünüm halleri olarak değerlendirilmelidir.

⁴²² Bakınız, İkinci bölüm, I.B. ve C.

Sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun özel görünüm hallerinin bazılarının;

aa. İnşa halindeki geminin tekne, makine ve elektrik donanım planları ile geminin yapısına ilişkin teknik ve mühendislik hesaplamaların kural kitaplarına uygunluğunu incelemek ve bunları onaylamak⁴²³; gemi inşaatının onaylanan planlara uygunluğunu denetlemek ve bu hususta gerekli testleri yapmak⁴²⁴,

bb. Geminin kural kitaplarına uygunluğunu tespit etmek amacıyla programlı denetlemeler icra etmek ve geminin durumu hakkında değerlendirme yapmak⁴²⁵; bunun sonucunda gemi hakkında sınıflama belgesi düzenlemek veya eksiklik ve aykırılıklarla ilgili tavsiye bildiriminde bulunmak⁴²⁶,

cc. Kaybolmuş veya düzeltilmesi gereken sınıflama belgelerinin yerine yenisini düzenlemek⁴²⁷,

⁴²³ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, D.2; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.2, 2.1.2; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.7; **GL Rules For Classification And Construction**, 2006, Pt.0, Sec.2, D.2; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 2; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3.

⁴²⁴ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, D; **ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships**, Pt.B, Ch.2, 2.1.4; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, D.3; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 2.1.2; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.2, Sec.1, 2.1.2.

⁴²⁵ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, A; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, A; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.3; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, B100.

⁴²⁶ Ayrıca bakınız, Bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Gulf Tampa Drydock Co. v. Germanischer Lloyds*, U.S. Court of Appeals (5th Circuit 1981), 634 F. 2nd 874.

⁴²⁷ Bakınız, **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.5, 507.

dd. Hakkında sınıflama belgesi düzenlenen gemileri, gemi siciline kaydetmek; sicilde yer alan bilgileri güncelleyerek yayınlamak⁴²⁸,

ee. Geminin hasara uğraması, tamir veya tadil edilmesi gibi hallerde, gerekli program dışı denetlemeleri icra etmek, şeklinde sayılması mümkündür.

2. Özen Borcu

İş görme sözleşmelerinde, kural olarak iş görme taahhüdünde bulunan tarafın özen borcu bulunmaktadır⁴²⁹. Vekâlet sözleşmesi niteliğinde olan sınıflama sözleşmesinde, gemi sınıflama kuruluşunun özen borcu, vekilin özen borcu esas alınarak belirlenmelidir. Özen borcunun hukuki dayanağını, vekilin sözleşmeyi iyi bir şekilde ifa yükümlülüğünü düzenleyen, BK m.390/2 hükmü oluşturur. Vekâlet sözleşmesinde, amaçlanan sonucun elde edilmemesi rizikosunu taşımamasına rağmen, vekilin sonucun gerçekleştirilmesi için hayat deneyimleri ve işlerin normal akışının gerektirdiği davranışlarda bulunması, bunun yanında sonucun gerçekleşmesini engelleyecek davranışlardan kaçınması gerekir⁴³⁰. Söz

⁴²⁸ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.2, A, 4; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, 3.7; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.2, A.4; **BV Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.5; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Pt.A, Ch.1, Sec.1, 1.5; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.3, A1600.

⁴²⁹ İş görme sözleşmelerinde özen borcunun, yan borç niteliği taşımamasına rağmen, sözleşmeye aykırılık hususunda önemli işlevi bulunmaktadır. Zira bu tür sözleşmelerde hiç ifa etmeme ve borçlu temerrüdü dışındaki, diğer bir ifadeyle borcun gereği gibi ifa edilmemesi şeklinde ortaya çıkan sözleşmeye aykırılık hallerinde, genellikle iş görme taahhüdünde bulunan tarafın özen borcuna aykırı davranışı söz konusu olmaktadır. Bakınız, GÜMÜŞ, s.76; EREN, s.1007 vd.

⁴³⁰ Bakınız, TANDOĞAN, s.409 vd.; YAVUZ, s.642; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.342 vd.; GÜMÜŞ, s.144; KARAHASAN, s.1001. Ayrıca bakınız, Y. 13.HD 24.11.1980 tarih ve E.1980/5538, K.1980/6178, **YKD**, C.7, S.11, s.1459 vd.

konusu davranış yükümlülüğü vekilin özen borcunun kapsamını belirlemektedir.

Vekilin göstermek zorunda olduğu özenin derecesi ise, BK m.390/1 hükmü gereği, işçi tarafından gösterilmesi gereken özene ilişkin öngörülen kıstaslar (BK m.321/2) dikkate alınarak belirlenir. BK m.321/2 hükmünde, özen borcuna ilişkin olarak, sübjektif ve objektif olmak üzere iki kıstas öngörülmüştür. Buna göre vekilin özen derecesi şu şekilde belirlenmektedir. Sübjektif kıstasa göre özen derecesinin belirlenmesinde, vekilin, müvekkil tarafından bilinen veya bilinmesi gereken bilgi derecesi, yetenekleri ve diğer özellikleri dikkate alınır. Sübjektif kıstas hizmet sözleşmesinin özelliklerine daha uygundur. Vekâlet sözleşmesinin güven ilişkisine dayanması ve vekilin kimliğinin taşıdığı önem, özellikle uzmanlığa dayanan veya resmi izinle icra edilen işlerin görülmesinde bu kıstasa dayanma imkânını ortadan kaldırmaktadır⁴³¹. Gemi sınıflama kuruluşlarının icra ettiği sınıflama ve belgeleme faaliyetleri özel uzmanlık gerektirir. Ayrıca belgeleme faaliyetleri, bayrak devletlerinin tanıdığı izin ve yetkiye dayanılarak icra edilmektedir. Dolayısıyla bu kuruluşların özen derecesinin tespitinde sübjektif kıstas dikkate alınmamalıdır. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşlarına, kendileri veya çalışanlarının bilgi ve yeteneklerindeki eksikliklerin donatan tarafından fark edilmesi gerektiğini ileri sürerek, sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmamalıdır. Objektif kıstas da ise; görülecek işin kapsamı, güçlüğü, gerekli öğrenim ve mesleki bilgi derecesi ile müvekkil için arz ettiği önem dikkate alınmalıdır⁴³². Yapılacak işlerde, bu unsurların ağırlık derecesinin artmasına paralel olarak, müvekkilin özen derecesi de artar. Ayrıca vekâletin ücretli olması da özen derecesini arttırır. Dolayısıyla sınıflama faaliyetlerinin kapsamının genişliği, icrasının güçlüğü, özel mesleki bilgi gerektirmesi, gemi güvenliğinin donatan açısından arz ettiği

⁴³¹ TANDOĞAN, s.411; YAVUZ, s.642; ZEVLİLER / HAVUTÇU; s.343; KARAHASAN, s.1002; BECKER, s.702 vd. Ayrıca bakınız, Y. 4.HD 07.04.1980 tarih ve E.1980/194, K.1980/4545, **YKD**, C.6, S.11, s.1482 vd.

⁴³² TANDOĞAN, s.411; YAVUZ, s.642 vd.; KARAHASAN, s.1002.

önem ve ücret karşılığı yapılması nedenleriyle, gemi sınıflama kuruluşlarının ağır bir özen borcu bulunmaktadır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının özen derecesinin, söz konusu kıstaslar dikkate alınarak, sınırsız olduğu sonucuna varılmaması gerekir. Diğer bir ifadeyle sınıflama faaliyetlerinin idealize edilerek, gemi güvenliği açısından hiçbir açığa izin vermeyecek nitelikte, mükemmel şekilde icra edilmesi beklenmemelidir. Söz konusu faaliyetlerin bu şekilde yürütülebilmesi için gemi sınıflama kuruluşları ve donatanlar tarafından yapılması gereken yatırım ve masraflar ile mevcut uygulanabilir gemi teknolojisinin düzeyi dikkate alınarak, bu beklenti sınırlandırılmalıdır⁴³³. Ayrıca sınıflama faaliyetlerinin kapsamının genişliğine rağmen, ekonomik sebeplerle gemiyle sınırlı temas imkânının bulunması da bu hususta dikkate alınmalıdır⁴³⁴. Ancak denizciliğin arz ettiği yüksek tehlike ihtimallerinin bu konuda ağırlaştırıcı etkisinin bulunduğunu da belirtmek gerekir. Gemi sınıflama kuruluşlarının özen derecesinin, söz konusu unsurlar dikkate alınarak, objektif şekilde belirlenmesi mümkündür. Buna göre gemi sınıflama kuruluşlarının mevcut uygulanabilir teknolojik olanaklar çerçevesinde tedbirli ve basiretli şekilde faaliyetlerini icra etmesi, objektif özen kıstası olarak belirlenebilir⁴³⁵. Ayrıca söz konusu kuruluşların faaliyetlerini bu şekilde icra etme yükümlülüğü, tacir sıfatını haiz olmaları nedeniyle de bulunmaktadır⁴³⁶ (TTK m.20/2).

⁴³³ Bakınız, ÖZÇAYIR, s.96; HUTCHISON, s.28; BOISSON, s.25.

⁴³⁴ Aynı sebeplerle, söz konusu kuruluşların sınıflama faaliyetlerine ilişkin özen borcu, diğer ticari sürvey faaliyetlerine göre daha dar kapsamlı kabul edilmelidir. Zira ticari sürveylerde denetleme konularının daha sınırlı olmasına karşılık, bunun için ayrılan zaman nispeten daha uzun olmaktadır. Bakınız, BOISSON, s.6 ve s.25; Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005). Karşılaştırınız, McCORMACK, s.562.

⁴³⁵ Bakınız, BOISSON, s.6; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble,2; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.1, 1.2.

⁴³⁶ Basiretli tacir kavramı hakkında bilgi için bakınız, POROY / YASAMAN, s.141 vd.; ARKAN, s.133 vd.; ERİŞ, (Ticari İşletme), s.685 vd.

3. Sadakat Borcu

Sadakat (bağlılık) borcunun hukuki dayanağını da, vekilin vekâlet sözleşmesini iyi bir şekilde ifa yükümlülüğü oluşturmaktadır (BK m.390/2). Vekilin sadakat borcu, sözleşmenin ifasında ve sonrasında müvekkilin menfaatlerinin sözleşmenin amacı doğrultusunda korunması olarak tanımlanabilir⁴³⁷. Bu kapsamda vekil, müvekkilinin menfaatlerini kendi menfaatlerinden önde tutmak zorundadır. Dolayısıyla vekil müvekkilinin menfaatlerine uygun davranışlarda bulunmalı, zararlı davranışlardan ise kaçınılmalıdır. Sadakat borcu, özen borcundan farklı olarak, sözleşme sona erdikten sonra da devam eder. Bu kapsamda vekilin sözleşme ilişkisi nedeniyle müvekkili hakkında öğrenmiş olduğu bilgi ve sırları saklama yükümlülüğü de bulunmaktadır⁴³⁸.

Sınıflama sözleşmesinin hukuki niteliği gereği, gemi sınıflama kuruluşlarının donatana karşı sadakat borcu bulunmaktadır. Kural kitaplarında söz konusu borcun kapsamına giren hususlar hakkında bazı düzenlemeler yapılmıştır. Sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun özel görünüm hallerinden, gemide tespit edilen eksiklik ve aykırılıklar hakkında donatanı bilgilendirmek ve bu konuda tavsiye bildiriminde bulunmak borcu, sadakat borcunun kapsamına girer. Gemi sınıflama kuruluşunun sır saklama borcuna ilişkin düzenlemeler de bu kapsamda değerlendirilmelidir⁴³⁹. Ancak

⁴³⁷ TANDOĞAN, s.407 vd.; YAVUZ, s.650 vd.; ZEVLİLER / HAVUTÇU, s.343; GÜMÜŞ, s.155; KARAHASAN, s.1001; BECKER, s.705. Ayrıca bakınız, Y. 13.HD 05.03.1986 tarih ve E.1986/349, K.1986/1674, **YKD**, C.12, S.11, s.1667.

⁴³⁸ TANDOĞAN, s.408 vd.; YAVUZ, s.652; ZEVLİLER / HAVUTÇU, s.343; GÜMÜŞ, s.156; KARAHASAN, s.1001.

⁴³⁹ Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, 3.1; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, D; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.2, 2.4; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 7.1; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, B701; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.4. Ayrıca bakınız, Sean Diederich DURR, **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).

sır saklama borcu, belirli haller bakımından, önemli ölçüde sınırlandırılmaktadır. Buna göre mahkeme kararı, uluslararası sözleşmelerden doğan yükümlülükler, bayrak veya liman devletlerinin talebinin bulunması hallerinde, geminin sınıfı ve durumu hakkında, sicilde belirtilenlerin dışındaki bilgiler de açıklanabilir⁴⁴⁰. Söz konusu hallerde bilgilerin açıklanmasında hukuki zorunluluk bulunmaktadır. Dolayısıyla bu hallerde geminin sınıfı hakkında yapılan açıklamalar hukuka ve borca aykırılık teşkil etmez⁴⁴¹. Hukuki zorunluluk hallerinin dışında yapılan açıklamalar ise, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunu gerektirir (BK m.41 veya m.389).

C. Donatanın Yükümlülükleri

1. Ücret Ödeme Borcu

Donatanın ücret ödeme borcu ile gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama faaliyetlerini icra etme borcu arasında karşılıklı değişim ilişkisi vardır. Dolayısıyla ücret ödeme borcu, donatanın asli borcudur⁴⁴². Bu nedenle, sınıflama sözleşmesinin kurulması için, tarafların ücretin ödenmesi hususunda anlaşmış olmaları şarttır. Ancak ücretin miktarı hususunda tarafların anlaşması gerekli değildir. Uygulamada ödenecek ücret, gemi

⁴⁴⁰ Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, 3.3-3.7; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, D; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 7.1-7.2; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.2, 2.4; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, B701-704; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.4. Kural kitaplarında yer alan düzenlemeler sınıflama sözleşmesinin şartı niteliğindedir. Dolayısıyla söz konusu hallerde, gemi sınıflama kuruluşunun açıklama yapmasına ilişkin, donatanın zımnî rızası da söz konusu olmaktadır.

⁴⁴¹ TANDOĞAN, s.453 vd.; YAVUZ, s.653; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.343.

⁴⁴² Ücret ödeme, donatanın sınıflama sözleşmesinden doğan yegâne borç niteliğindeki yükümlülüğüdür. Donatanın diğer yükümlülükleri ise görev niteliğindedir. Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, VI.A.

sınıflama kuruluşlarının ücret tarifelerine atıf yapılmak suretiyle belirlenir⁴⁴³. Ücretin miktarı belirlenmemiş ise, yapılacak faaliyetin kapsamı, süresi, harcanacak emek, emsal ücretler ve geminin teknik özellikleri ücretin belirlenmesinde dikkate alınması gereken unsurlardır⁴⁴⁴.

Sınıflama sözleşmesi kapsamında icra edilen faaliyetlerin her biri için ayrı ücret ödenir. Diğer bir ifadeyle sınıfa kabul veya sınıfın yenilenmesine ilişkin ödenen ücret, daha sonra yapılması gereken programlı veya program dışı denetlemelerin ücretini kapsamaz. Bunların her biri için ayrıca ücret ödenmesi gerekir.

Kural kitaplarında ücretle ilgili bazı düzenlemelere yer verilmektedir. Buna göre ödenecek ücret, gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama faaliyetleri nedeniyle yaptığı, yolculuk gibi ek masrafları kapsamaz⁴⁴⁵. Bu masrafların ayrıca karşılanması gerekir (BK m.394). Ücretin ödenmemesi halinde uygulanan sınıflama sözleşmesine özgü yaptırımların ek masrafların ödenmemesi hususunda uygulanması söz konusu değildir. Dolayısıyla bu masrafların ödenmemesi sebebiyle geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması⁴⁴⁶ yaptırımları uygulanmaz.

⁴⁴³ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.1, C; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, E; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.10, 1001.

⁴⁴⁴ Ücretin belirlenmesinde dikkate alınması gereken diğer unsurlar hakkında bakınız, TANDOĞAN, s.367 vd.; YAVUZ, s.618; GÜMÜŞ, s.41; KARAHASAN, s.1080. Ayrıca bakınız, Yetkilendirme Yönetmeliği m.26.

⁴⁴⁵ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.1, C; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.9; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.2, 2.1.5; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, E; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 4.2; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.10, 1001; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.3.

⁴⁴⁶ Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, I.D.

2. Donatanın Görevleri

Sınıflama sözleşmesinde, donatanın sınıflama faaliyetlerinin icra edilmesine ilişkin alacak hakkı bulunmaktadır. Sınıflama belgesinin düzenlenmesi ve geminin sicilde gösterilmesi donatanın söz konusu alacak hakkı kapsamındadır. Donatanın sınıflama sözleşmesi yapmasının sebebi, alacak hakkının bu unsurlarının gemi hakkında yarattığı statüyü elde etmektir. Bu statü donatana gemisini verimli şekilde işletme imkânı sağlar. Sınıflama sözleşmelerinde geminin statüsünü koruması, diğer bir ifadeyle sınıfını muhafaza etmesi için bazı şartlar öngörülmektedir. Alacak hakkı nedeniyle elde edilen statünün korunmasına ilişkin olmasından dolayı, söz konusu şartlar donatana yüklenen görev niteliğindedir. Bu görevler sınıflama faaliyetlerinin özelliği gereği donatana yüklenmektedir. Zira gemi sınıflama kuruluşlarının sınıflamaya tâbi tuttukları gemiyle temas imkânları kural olarak programlı denetlemelerle sınırlıdır. Sınıflama faaliyetlerinin ekonomik sebeplerle kısa sürede icra edilmesi gerekliliği, bu temas imkânını daha da sınırlandırır. Bu durum söz konusu kuruluşların geminin sınıfını etkileyebilecek eksiklik, aykırılık, bozukluk ve hasarları tespit etmesini zorlaştırır. Gemi güvenliğini yakından ilgilendirdiği için, bu tespitlerin yapılması donatanın da menfaati gereğidir. Bu nedenle sınıflama faaliyetlerinin etkili şekilde icrasında, donatanın işbirliğinin ve iyi niyetli davranışlarının önemli yeri bulunur⁴⁴⁷. Sınıflama sözleşmesinde donatana görev yüklenmesinin amacı da, bu işbirliğini sağlamak ve iyi niyetli davranışları temin etmektir. Ayrıca söz konusu görevlere aykırı davranışların geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması yaptırımına bağlanması da bu amacı gerçekleştirmeye yöneliktir⁴⁴⁸. Geminin sınıfının

⁴⁴⁷ Bakınız, **Classification Societies – What, Why and How?**, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/pdf/class_WhatWhy&How.pdf, (07 Ekim 2005).

⁴⁴⁸ Donatana yüklenen görevlerin ifası talep ve dava edilememektedir. Bu durum söz konusu görevlere aykırılık hallerini yaptırımdan yoksun kılmaktadır. Geminin sınıfının askıya alınması ve sınıfından çıkarılması yaptırımlarının öngörülmesi, yaptırıma ilişkin bu boşluğun doldurulması zorunluluğundan doğmaktadır. Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, VI.A. ve İkinci bölüm, I.D.

askıya alınması ve sınıfından çıkarılması halleri, kural kitaplarında sayılmak suretiyle belirtilmektedir. Dolayısıyla söz konusu yaptırımlar donatanın bu hallerin kapsamına girmeyen görevleri hakkında uygulanamaz. Ancak sınıflama faaliyetlerinin temel esaslarına veya sınıfın muhafazasına ilişkin şartlara aykırı davranılması gibi, genel ifadelerle geniş kapsamlı olarak düzenlenen sebeplerin bulunması, yaptırımların uygulama alanını genişletir. Bu tür düzenlemeler, kural kitaplarında geminin sınıfının askıya alınması ve sınıfından çıkarılması hali olarak belirtilmeyen görevler hakkında da, söz konusu yaptırımların uygulanmasını mümkün kılar.

Gemi sınıflama kuruluşları, amaç ve ihtiyaçlarının gerektirdiği hususlarda, donatana çeşitli kapsamda çok sayıda görev yüklemektedir. Dolayısıyla uygulamada, bu hususta tek düzelik bulunmamaktadır. Uygulamada donatanın görevi olarak öngörülen hallerin bazılarının,

aa. Gemiye tâbi olduğu sınıfın kurallarına uygun şekilde kullanmak,

bb. Geminin sınıfını etkileyecek nitelikteki bozukluk veya hasarların tespitinden sonra denetleme yapılması için gemi sınıflama kuruluşuna bildirimde bulunmak,

cc. Geminin sınıfını etkileyebilecek onarım veya tadilatları gemi sınıflama kuruluşunun gözetimi altında yaptırmak,

dd. Programlı denetlemeleri süresinde yaptırmak,

ee. Tavsiye bildiriminde belirtilen eksiklik ve aykırılıkları süresinde gidermek,

ff. Geminin zamanında ve sorunsuz şekilde denetlenmesi için gereken tedbirleri almak⁴⁴⁹,

gg. Gemi sınıflama kuruluşu tarafından talep edilen belgeler ile tekne, makine ve elektrik donanım planlarını sunmak, gemiyle ilgili doğru bilgi vermek,

hh. Geminin kızak veya kuru havuza alınması halinde haber vermek,

ıı. Sınıflama sözleşmesinin sona ermesi veya geminin sınıfından çıkarılması hallerinde, sınıflama belgesinin iade etmek, şeklinde sayılması mümkündür.

VII. SINIFLAMA SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ

Borçlar hukukunda sözleşmenin sona ermesine ilişkin öngörülen genel sebepler sınıflama sözleşmesinin sona ermesi hakkında da geçerlidir. Ancak bu hususta sözleşmenin özelliklerinin de dikkate alınması gerekir. Örneğin, sözleşmeyle yüklenilen borçların ifa edilmesi, kural olarak sözleşmenin sona ermesini sağlar. Ancak sürekli edimli sözleşmelerde, süreklilik arz eden borcun ifasıyla sadece ifanın kapsamına giren borç sona erer, sözleşme ise sona ermez⁴⁵⁰. Sürekli edimli sözleşme niteliğinde olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesinde de borcun ifayla sona ermesi sözleşmeyi sona

⁴⁴⁹ Donatanın servis sağlayıcı kuruluşlara yaptırması gereken test ve kontroller de görevin kapsamına girer. Söz konusu göreve aykırı davranılması gemi sınıflama kuruluşunun borcunu ifa etme imkânını ortadan kaldırır. Diğer bir ifadeyle donatanın alacaklı temerrüdü söz konusu olur (BK m.90). Bu durumda gemi sınıflama kuruluşunun borçlu temerrüdü hükümlerine göre sözleşmeden dönmesi mümkündür (BK m.94). Sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olması nedeniyle, dönme ileriye etkili sonuç doğurur. Alacaklı temerrüdü ve sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, von TUHR, s.533 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.279 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.837 vd.; EREN, s.968 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.837 vd.

⁴⁵⁰ von TUHR, s.637 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.427; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.984; EREN, s.1209.

erdirmez. Buna karşılık sınıflama sözleşmesinin, sürekli edimli sözleşmeler için genellikle öngörülen sözleşmenin feshi yoluyla, sona erdirilmesi mümkündür⁴⁵¹. Bunun yanında tarafların belirlediği sürenin sona ermesi de, sözleşmeyi sona erdirecektir. Sürenin sözleşmeyle belirlenmemiş olması halinde, sınıflama belgesinin geçerlilik süresi, sözleşme süresi olarak dikkate alınmalıdır.

Vekâlet sözleşmesine özgü sona erme sebepleri de, sınıflama sözleşmesinin sona ermesi hususunda geçerlidir. Dolayısıyla donatan veya gemi sınıflama kuruluşunun tüzel kişiliğini kaybetmesi, ölümü, fiil ehliyetini kaybetmesi ya da iflâs etmesi hallerinde sınıflama sözleşmesi sona erer⁴⁵² (BK m.397/1). Bunun yanında vekâletten azil ve istifa hallerinde de sözleşme sona ermektedir⁴⁵³ (BK m.396/1). Donatanın geminin sınıfından çıkarılmasını talep etmesi azil; gemi sınıflama kuruluşunun, geminin sınıfının yenilenmesine ilişkin talebi reddetmesi ise istifa niteliğindedir.

Geminin sınıfından çıkarılması, sınıflama sözleşmesine özgü sona erme sebebidir. Diğer bir ifadeyle sınıflama sözleşmesi, geminin sınıfından çıkarılması sebeplerinin mevcudiyeti hallerinde de sona ermektedir. Bu nedenle geminin gerçek veya hükmî tam zıyaa uğraması, kaybolması (gaip sayılması), hurdaya çıkarılması veya donatanın geminin tahsis gayesini değiştirmesi, geminin sınıfının askıya alınmasının üzerinden belirli bir sürenin geçmiş olması ve ücretin ödenmemesi, sınıflama sözleşmesine özgü sona erme sebepleri olarak değerlendirilmelidir. Ayrıca gemi sınıflama

⁴⁵¹ Kural kitaplarında sözleşmenin feshinin bir ay önceden bildirilmesi gerektiği yönünde düzenlemeler bulunmaktadır. Bakınız, **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 4.3; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.5. Ancak sözleşme ilişkisin sürdürülmesini çekilmez kılan haklı sebeplerin bulunması halinde, söz konusu süreye uyulması gerekli değildir. Bu hallerde derhal fesih yoluna gidilmesi imkânı bulunmaktadır.

⁴⁵² Ayrıca bakınız, **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, B305.

⁴⁵³ Vekâletten azil ve istifa ile sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.619 vd.; YAVUZ, s.665; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.349; KARAHASAN, s.1088 vd.; GÜMÜŞ, s.34 vd.; BECKER, s.727 vd.

kuruluşunun değiştirilmesi veya gemi mülkiyetinin kaybedilmesi gibi, sözleşmenin konusunun ortadan kalktığı hallerde de sınıflama sözleşmesi sona erer.

Sözleşmenin başlangıçtan itibaren kurulmamış sayıldığı, geçersizlik, iptal edilme ve sözleşmeden dönme hallerinde de, mevcut veya fiili sözleşme ilişkisi ortadan kalkar. İfa edilen edimlerin iade edilmesini gerektiren bu hallerde, sözleşme ilişkisinin tasfiyesi söz konusu olur. Sınıflama sözleşmesi gibi sürekli edimli sözleşmelerde, süreklilik arz eden borcun ifasına başlanmış olması halinde, sözleşmenin tasfiyesi önemli sorun teşkil eder. Zira, süreklilik arz eden borcun ifa edilen kısımları için, edimlerin aynen iadesi genellikle mümkün olmaz. Bu imkânın bulunması halinde ise, borcunu ifa eden taraf için yararı bulunmaması nedeniyle, edimin aynen iadesi adaletsiz sonuçlar doğurabilir. Öğreti ve uygulamada, dürüstlük kuralından hareketle, söz konusu adaletsiz sonuçların engellenmesi amacıyla yönelik bazı hukuki çözümlere yer verilmektedir. Buna göre sürekli edimli sözleşmelerde, kurucu şartların veya muteberlik şartlarının eksik olması halinde, sözleşme ancak ileriye etkili olarak geçersiz sayılır. Diğer bir ifadeyle bu durumlarda, fiili sözleşme ilişkisinin bulunduğu ve süreklilik arz eden borcun ifasının geçerli olduğu kabul edilir⁴⁵⁴. BK m.82 ve temerrüt hükümlerine göre sözleşmeden dönmenin söz konusu olması halinde ise, dönmenin sonuçları ileriye etkilidir⁴⁵⁵. Sözleşmeden dönme borç ilişkisini geriye etkili olarak sona erdirir. Söz konusu hallerde ise, süreklilik arz eden borcun dönme anına kadar ifa edilen kısmı iade konusu yapılmaz. Dolayısıyla bu hallerde teknik anlamda dönme değil, sözleşmenin feshi söz konusudur.

⁴⁵⁴ Fiili sözleşme ilişkisi teorisi ve diğer sözleşme türlerine uygulanması hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.37 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.68 vd.

⁴⁵⁵ OĞUZMAN / ÖZ, s.279 ve s.383 ile s.418 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.968; EREN, s.961 ve s.1083. Ayrıca bakınız, KARAHASAN, s.54 vd.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

I. SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUN KAPSAMI

Gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama sözleşmesi kapsamında yüklendiği borçlara aykırı davranışı, sözleşmeden doğan sorumluluğunu gerektirir. Borçlanılan edimin konusu, yeri veya zamanına uygun olarak ifa edilmemesi hallerinde borca aykırı davranış söz konusudur. Borca aykırılık kavramı, borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi ile borcun ifasının gecikmesi (temerrüt) hallerini kapsar⁴⁵⁶. Borca aykırılık halleri, sonuçları ve borçlunun bu kapsamdaki sorumluluğu, genel hüküm niteliğindeki BK m.96-108 hükümleriyle düzenlenmiştir. Ancak kanunun diğer hükümleri veya başka kanunlarda yer alan özel hükümlerle borca aykırılık halleri ve sonuçları ile borçlunun sorumluluğunun kapsamı farklı şekilde düzenlenmiş olabilir. Ayrıca borca aykırılığa ilişkin hükümlerin emredici nitelikte olmaması nedeniyle, bu hususlar hakkında sözleşmeyle de düzenleme yapılması mümkündür. Sözleşme ve özel kanun hükümlerinde yer alan düzenlemelerin ilgili oldukları hususlarda uygulama önceliği bulunmaktadır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğu, Borçlar Kanununun borca aykırılık halleri ve sonuçlarına ilişkin hükümleri esas alınmak suretiyle incelenmiştir. Ayrıca sınıflama sözleşmesinin nitelik ve özellikleri de dikkate alınmıştır. Bu kapsamda, BK m.96 hükmüne tâbi

⁴⁵⁶ Haluk TANDOĞAN, **Türk Mesuliyet Hukuku**, Ankara, 1961, (Mesuliyet), s.395 vd.; von TUHR, s.571 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.293 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.851 vd.; EREN, s.985 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.851 vd.

olmalarından dolayı aynı sonuçları doğurmaları nedeniyle, borcun hiç ifa edilmemesi ve borcun gereği gibi ifa edilmemesi halleri birlikte incelenmiştir. BK m.101-108’de düzenlenen borçlunun temerrüdü hükümlerine tâbi olan borcun ifasının gecikmesi hali ve sonuçları ise, ayrı başlık altında inceleme konusu yapılmıştır. Bunların yanında incelememiz, dürüstlük kuralından kaynaklanan ve borca aykırılık kavramının kapsamını genişleten, sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılması (culpa in contrahendo) ile üçüncü kişilerin zarara uğraması hallerini de kapsamaktadır. Gemi sınıflama kuruluşları sınıflama sözleşmesine ilişkin borçların ifasında genellikle yardımcı şahıslar kullanmaktadır. Dolayısıyla söz konusu kuruluşların sözleşmeden doğan sorumluluğu, yardımcı şahısların sebep olduğu zararlar yönünden de incelenmiştir. Ayrıca sınıflama sözleşmelerinin tamamında yer alan gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun kaldırılması ve sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemeler de inceleme konusu yapılmıştır. Sözleşmenin karşı tarafı niteliğindeki donatan, gemi maliki, tersane sahibi veya gemi kiracısı, sınıflama sözleşmesini ticari ve mesleki amaçlarla yapmaktadır. Dolayısıyla bu kişiler, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun⁴⁵⁷ hükümlerine göre tüketici sıfatını haiz değildir⁴⁵⁸ (TKHK m.3/e). Bu nedenle çalışmamızda, TKHK hükümleri kapsamında inceleme yapılmamıştır.

⁴⁵⁷ RG. 08.03.1995 tarih ve S.22221.

⁴⁵⁸ Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.62.

II. SORUMLULUK SEBEPLERİ

A. Borcun Hiç veya Gereği Gibi İfa Edilmemesi

1. Borcun Hiç İfa Edilmemesi

Borcun hiç ifa edilmemesi kavramı, ifası mümkün olduğu halde borcun ifa edilmediği ve borcun ifasının imkânsızlaştığı halleri kapsar^{459, 460}. Borcun ifası mümkün olduğu halde ifa edilmemesi durumunda, ifanın gecikmesi söz konusu olduğu için, temerrüt hükümleri uygulanır⁴⁶¹. Dolayısıyla borcun hiç ifa edilmemesine ilişkin hükümler, borcun ifasının imkânsızlaştığı hallerde uygulama alanı bulur. Bir görüşe göre imkânsızlık kavramı, ifa imkânının bulunmadığı hallerin yanında, borçlunun kesinlikle ifada bulunmayacağını anlaşıldığı halleri de kapsamaktadır⁴⁶². Diğer bir ifadeyle, sebepten bağımsız olarak, alacaklının kesinlikle ifayı elde edemeyeceği bütün durumlar imkânsızlık sayılır. İmkânsızlık kavramının kapsamını genişleten bu görüş, özellikle iş görme sözleşmelerinde önem arz etmektedir. Zira iş görme taahhüdünde bulunan borçlunun kesinlikle ifada bulunmayacağını bildirmesi durumunda, borç zorla ifa ettirilemez. Dolayısıyla bu durumda, imkânsızlık hali söz konusu olur⁴⁶³. Bu görüş, iş

⁴⁵⁹ OĞUZMAN / ÖZ, s.293; von TUHR, s.571.

⁴⁶⁰ Öğretide borçlunun temerrüdünün, hiç ifa etmemenin özel şartlara bağlı ve ek hukuki imkânların öngörüldüğü bir alt türü olduğu yönünde görüşler de bulunmaktadır. Bakınız, GÜMÜŞ, s.179 dn.744. Ayrıca bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.469 vd.

⁴⁶¹ Borcun ifası için mutlak kesin vadenin (ifanın gerçekleştirilebileceği yegâne zaman) kararlaştırılmış olması halinde, ifanın gecikmesi borcun ifasını imkânsız kılmaktadır. Dolayısıyla bu halde temerrüt hükümleri değil, borcun hiç ifa edilmemesine ilişkin hükümler uygulanır. Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.295 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.398. Ayrıca bakınız, KARAHASAN, (Cilt 2), s.863.

⁴⁶² Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.306 ve s.325 vd.

⁴⁶³ Bir görüşe göre, iş görme ediminin ifasından kaçınılması durumunda, BK m.97/1 hükmü gereği iş, masrafı borçluya ait olmak üzere yaptırılabilir. Dolayısıyla iş görme ediminin üçüncü kişi tarafından ifa edilmesi olanağının bulunması halinde, iş görme ediminin ifasından kaçınılması imkânsızlık sonucunu doğurmaz. TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.921 vd. Ayrıca bakınız, von TUHR, s.558. Ancak bizim de katıldığımız görüşe göre, BK m.97/1 hükmü, yapma borcunu ifa etmemeden doğan zararın

görme sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesi hakkında da önem arz etmektedir. Söz konusu görüşe katılmamız nedeniyle, çalışmamızda imkânsızlık kavramı, belirttiğimiz geniş anlamıyla kullanılmış; borcun hiç ifa edilmemesi hususu da bu kavram esas alınarak inceleme konusu yapılmıştır.

İmkânsızlık kavramı, sözleşmenin geçerli şekilde kurulmasından sonra⁴⁶⁴, borçlanılan edimin tamamen veya kısmen yerine getirilmesi imkânının sürekli ve kesin şekilde ortadan kalkması olarak tanımlanabilir^{465, 466}. İmkânsızlık hali, borçlunun fiili, üçüncü kişinin fiili veya doğal bir olayın etkisiyle meydana gelen maddi veya hukuki bir sebepten doğabilir. İmkânsızlık halinin objektif veya subjektif nitelikte olması borçlunun sorumluluğu bakımından önemli değildir⁴⁶⁷. Ancak bu

tazminini özel bir tarzda düzenlemektedir. Zira bu hüküm çerçevesinde borçlu iş görme ediminin ifasına zorlanmamakta, sadece para ödemeye mecbur edilmektedir. Dolayısıyla BK m.97/1hükümü, iş görme ediminin kesinlikle ifa edilmeyeceğinin bildirilmesi halini imkânsızlık olarak nitelendirmeye engel değildir. OĞUZMAN / ÖZ, s.307 ve s.374 vd.

Borcun başkası tarafından ifa edilmesi imkânının bulunması, BK m.97/1 hükmünün uygulanması için ön şart niteliğindedir. Sınıflama sözleşmesinde, taraflar arasında sıkı güven ilişkisi bulunmasına rağmen, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifası borçlunun kişiliğine bağlı değildir. Diğer bir ifadeyle sınıflama faaliyetlerinin icrasında, gemi sınıflama kuruluşuna özgü özelliklerin ağırlıklı etkisi bulunmaz. Dolayısıyla bu faaliyetler başka gemi sınıflama kuruluşları tarafından icra edilebilir. Bu nedenle sınıflama sözleşmelerinde, borcun hiç ifa edilmemesine ilişkin tazminat taleplerinde, BK m.97/1 hükmü uygulama alanı bulacaktır.

⁴⁶⁴ İmkânsızlık sözleşmenin kurulmasına engel olacak nitelikteyse, ifa imkânsızlığı değil, sözleşmenin hükümsüzlüğü söz konusu olur (BK m.20/1). Ancak borçluya ilişkin subjektif imkânsızlık halleri sözleşmenin kurulmasına engel teşkil etmez. Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.78; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.404; EREN, s.295 vd.; von TUHR, s.252 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.283 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.395 dn.4.

⁴⁶⁵ Bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.904 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.305 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.395 vd.; EREN, s.994 vd.; von TUHR, s.560 vd.; GÜMÜŞ, s.185.

⁴⁶⁶ İmkânsızlığın borçlanılan edimin bir kısmına ilişkin olması halinde kısmi imkânsızlık söz konusu olur. Ancak kısmi ifayı kabul mecburiyeti bulunmaması (BK m.68) sebebiyle alacaklı, ifayı reddetmek suretiyle edimin tamamen imkânsız hale gelmesini sağlayabilir. Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.316; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.910; EREN, s.999; von TUHR, s.563; KARAHASAN, (Cilt 2), s.864.

⁴⁶⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s.309; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.907; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.396; von TUHR, s.560. İmkânsızlığın objektif veya subjektif

konuda, imkânsızlık halinin meydana gelmesinde borçlunun kusurunun bulunup bulunmaması önem arz eder. Buna göre imkânsızlık halleri borçlunun sorumlu olduğu ve olmadığı imkânsızlık olarak ikiye ayrılır.

Borçlu, kusurlu davranışları nedeniyle edimin ifasının imkânsız hale gelmesinden sorumludur^{468, 469}. BK m.96 hükmünde, borçlu aleyhine kusur karinesi öngörülmüştür. Dolayısıyla sorumluluktan kurtulabilmesi için, borçlunun bu karinenin aksini ispat etmesi gerekir. Edimin ifasının imkânsız hale gelmesinde borçlunun kusurunun bulunmaması durumunda ise, borçlunun sorumlu olmadığı imkânsızlık söz konusudur⁴⁷⁰. Ancak imkânsızlığın meydana gelmesine ifa yardımcılarının fiili sebep olmuşsa, kusurlu olmasa bile borçlunun sorumluluğuna gidilebilir. Borçlunun sorumlu olmadığı imkânsızlık hallerinde tarafların borçları sona erer. Borcun ifa edilen kısımlarının ise iade edilmesi gerekir (BK m.117). Sürekli edimli sözleşmelerde ise, borcun bu şekilde sona ermesi ileriye etkili sonuç doğurur.

Öğretide imkânsızlık kavramı, genellikle edim sonucuna ilişkin olarak algılanmaktadır⁴⁷¹. Sınıflama sözleşmelerinde ise, bir edim sonucu taahhüt edilmez⁴⁷². Ancak, geniş şekilde yorumlanması halinde, imkânsızlık durumu sınıflama sözleşmeleri hakkında da söz konusu olur. Sınıflama sözleşmesinde

nitelikte olması sözleşmenin kurulması aşamasında önemlidir. Bu aşamada objektif imkânsızlığın bulunması halinde sözleşme hükümsüzdür; sübjektif imkânsızlık ise, sözleşmenin geçerliliğini etkilemez. Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.78; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.404 vd.; von TUHR, s.252 vd.

⁴⁶⁸ von TUHR, s.564 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.317; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.907; EREN, s.994 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.866.

⁴⁶⁹ Tüzel kişi niteliğinde olmaları nedeniyle gemi sınıflama kuruluşları, hak ve fiil ehliyetlerini yetkili organları vasıtasıyla kullanır. Dolayısıyla bu kuruluşların kusuru, organ veya görevlerini ifa eden organ üyelerinin yetkilerini kullanırken kusurlu davranışları halinde söz konusu olmaktadır.

⁴⁷⁰ OĞUZMAN / ÖZ, s.443 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.998 vd.; EREN, s.1248 vd.; von TUHR, s.560. Ayrıca bakınız, KARAHASAN, (Cilt 2), s.866 vd.

⁴⁷¹ EREN, s.995; GÜMÜŞ, s.186.

⁴⁷² Bakınız, Üçüncü bölüm, III.D.

belirli bir sonuç taahhüt edilmemekle birlikte, donatanın sözleşme yaparken amaçladığı sonuç geminin sınıflanması ve sınıflama belgesinin düzenlenmesidir. Söz konusu sonucun edim sonucu gibi kabul edilerek imkânsızlığın bu çerçevede belirlenmesi mümkündür. Buna göre sınıflama sözleşmesi kapsamındaki imkânsızlık kavramı, donatanın sözleşmeyle amaçladığı sonuca ulaşma imkânının ortadan kalkması olarak tanımlanabilir⁴⁷³. Dolayısıyla geminin sınıflanma imkânını ortadan kaldıran hallerde imkânsızlık söz konusu olur. Ancak sınıflama faaliyetlerinin olumsuz sonuçlanması nedeniyle geminin sınıflanmaması hali imkânsızlık olarak değerlendirilemez. Zira borcun ifasına rağmen donatanın amaçladığı sonucun gerçekleşmemesi, sözleşmenin hukuki niteliği ve gemi sınıflama kuruluşunun taahhüdünün kapsamı gereğidir. Dolayısıyla bu halde borcun hiç ifa edilmemesine ilişkin hükümler uygulanamaz. Buna karşılık sözleşme konusu geminin denetlemeler icra edilirken batması halinde, maddi imkânsızlık söz konusudur. Geminin batmasına gemi sınıflama kuruluşunun ifa yardımcılarının fiilleri neden olmuşsa, borçlunun sorumlu olduğu imkânsızlık; mücbir sebebin neden olması halinde ise, borçlunun sorumlu olmadığı imkânsızlık vardır⁴⁷⁴. Gemi sınıflama kuruluşunun yetkilerinin kısıtlanması, askıya alınması veya iptal edilmesi nedeniyle belgeleme faaliyetlerinin icra edilememesi ise, hukuki imkânsızlık niteliğindedir. Bu yaptırımlar yetkilendirme yönetmeliği veya yetki devri sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerle aykırı davranılması halinde uygulanır⁴⁷⁵. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşu, söz konusu yaptırımların uygulanmasına sebep olan kusuru nedeniyle, bu imkânsızlık halinden sorumludur. Sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olmasından dolayı, imkânsızlık haline ilişkin hukuki sonuçlar ileriye

⁴⁷³ Ayrıca bakınız, GÜMÜŞ, s.186.

⁴⁷⁴ Borçlunun sorumlu olmadığı imkânsızlık hallerinde, tarafların borçlarının sona ermesine rağmen, gemi sınıflama kuruluşunun sözleşmenin ifası için yaptığı masraflar ve verdiği avansların (BK m.394) donatan tarafından karşılanması dürüstlük kuralı gereğidir.

⁴⁷⁵ Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, III.C.5 ve 6.

etkilidir. Bu nedenle meydana gelen imkânsızlık halinden, önceden yapılmış ifalar etkilenmez.

2. Borcun Gereği Gibi İfa Edilmemesi

Borcun gereği gibi ifa edilmemesi kavramı, borcun taahhüt edilen edime uygun şekilde ifa edilmediği halleri kapsar⁴⁷⁶. Diğer bir ifadeyle ifanın, edimin konusu, yeri veya zamanına uygun olmaması hallerinde borcun gereği gibi ifa edilmemesi söz konusu olur. Vadesinden önce yapılan ifalarda da borç gereği gibi ifa edilmemektedir. Buna karşılık edimin vadesinin geçmesi hali temerrüt hükümlerine tâbidir. Borcun gereği gibi ifa edilmemesi hallerinde, bir ifada veya ifa teşebbüsünde bulunulması sebebiyle, imkânsızlık hali de söz konusu değildir. Dolayısıyla borcun gereği gibi ifa edilmemesi kavramı, borcun hiç ifa edilmemesi ve borcun ifasının gecikmesi dışındaki borca aykırılık hallerini kapsar⁴⁷⁷. Alacaklı edime uygun olmayan ifayı kabul etmek zorunda değildir. Alacaklının bilinçli veya bilinçsiz olarak bu şekilde yapılan ifayı kabul etmesi halinde ise borç sona ermez, ifanın gereği gibi yapılmaması nedeniyle borçlunun sorumluluğu söz konusu olur. Bu kapsamda borca uygun olmayan ifanın bilinçli şekilde kabul edilmiş olması sorumluluktan feragat anlamına gelmez.

⁴⁷⁶ Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.317; EREN, s.1004; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.398 vd. Öğretide borcun gereği gibi ifa edilmemesi borcun müsbet ihlâli terimiyle de ifade edilmektedir. Bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.972 vd. Bu terimin, yapılması gereken bir şeyin yapılmaması hallerini kapsamadığı, dolayısıyla borcun gereği gibi ifa edilmemesi teriminin daha isabetli olduğu savunulmaktadır. Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.319; EREN, s.1001; von TUHR, s.572 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.400.

⁴⁷⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s.319; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.399; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.973; EREN, s.1000; GÜMÜŞ, s.201; KARAHASAN, (Cilt 2), s.902.

Borcun gereği gibi ifa edilmemesi, kötü ifa ve asli borcun ifasına yardım eden yan borçların ihlâli hallerini kapsar⁴⁷⁸. Bunların yanında, borçlunun koruma yükümlülüklerine aykırı davranması da borcun gereği gibi ifa edilmemesi olarak değerlendirilir⁴⁷⁹. Edimin maddi ve hukuki niteliklerinin eksik veya ayıplı bulunması hallerinde kötü ifa söz konusudur. Diğer bir ifadeyle ifa edilen edimde bulunması gereken maddi ve hukuki niteliklerin bulunmaması, bulunmaması gereken maddi ve hukuki niteliklerin bulunması kötü ifa olarak değerlendirilir. Asli borcun ifasına yardım eden yan borçlar ise, ifanın amaca uygun şekilde gerçekleştirilmesine yöneliktir. Bu borçların amacı, edimle elde edilmesi amaçlanan menfaate uygunluğu sağlamaktır. Dolayısıyla asli borcun ifasına yardım eden yan borçlar, edimin maddi ve hukuki niteliklerini belirleyici etkiye sahiptir. Bu nedenle söz konusu yan borçlara aykırılık kötü ifanın özel görünüm hali olarak tanımlanabilir. Borcun ifası sırasında alacaklının mal ve kişilik haklarının da ihlâl edilmemesi gerekir. Dürüstlük kuralından kaynaklanan bu gereklilik koruma yükümlülüğü olarak nitelendirilmektedir.

BK m.96 hükmünde borçlu aleyhine öngörülen kusur karinesi, borcun gereği gibi ifa edilmemesi hallerinde de geçerlidir⁴⁸⁰. Buna göre borcun gereği gibi ifa edilmemesinde, borçlunun kusurlu davranışının etkili olduğu karine olarak kabul edilmekte ve borçlu söz konusu davranıştan sorumlu tutulmaktadır. Borçlunun sorumluluktan kurutulması, karinenin aksini ispat etmesine bağlıdır.

Borcun gereği gibi ifa edilmemesi, diğer iş görme sözleşmelerinde olduğu gibi, sınıflama sözleşmesinde de en fazla rastlanan borca aykırılık

⁴⁷⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s.318; EREN, s.1004 vd.; GÜMÜŞ, s.202. Ayrıca bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.974; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.399 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.903.

⁴⁷⁹ EREN, s.1008; GÜMÜŞ, s.204; OĞUZMAN / ÖZ, s.328.

⁴⁸⁰ OĞUZMAN / ÖZ, s.321; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.975; KARAHASAN, (Cilt 2), s.906. Ayrıca bakınız, EREN, s.1017 vd.

sebebidir⁴⁸¹, ⁴⁸². İş görme sözleşmelerinde borçluya yapma borcu yüklenir. Elde edilmesi amaçlanan sonucun gerçekleşmesi için, bu borcun özenli bir şekilde ifa edilmesi gerekir. Nitekim iş görme sözleşmelerinde, kural olarak iş görme taahhüdünde bulunan tarafa özen borcu yüklenmektedir. Dolayısıyla iş görme sözleşmelerinde borcun özenli şekilde ifa edilmesi gerekliliği, borcun gereği gibi ifa edilip edilmediğinin belirlenmesinde önemli bir kriterdir. Sınıflama sözleşmesinde gemi sınıflama kuruluşunun asli borcu, sınıflama faaliyetlerini icra etmektir. Borcun gereği gibi ifa edilmiş sayılabilmesi için, bu faaliyetlerin ifasının özenli şekilde yapılması gereklidir. Aksi halde gemi sınıflama kuruluşunun borcun gereği gibi ifa edilmemesi sebebiyle sorumluluğu doğar.

3. Borcun Hiç veya Gereği Gibi İfa Edilmemesinin Hukuki Sonuçları

a. Genel Olarak

Borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinin hukuki sonucu BK m.96 hükmünde düzenlenmiştir. Genel hüküm niteliğindeki bu düzenleme sınıflama sözleşmesi hakkında da geçerlidir. Borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi hususunda BK m.96 hükmünde öngörülen hukuki sonuç, meydana gelen zararın tazmin edilmesidir⁴⁸³. Alacaklının uğradığı zararın

⁴⁸¹ Bakınız, GÜMÜŞ, s.202.

⁴⁸² Sınıflama sözleşmesiyle ilgili davalarda genellikle, gemi sınıflama kuruluşunun özen borcuna aykırı davranması nedeniyle, borcun gereği gibi ifa edilmemesi uyuşmazlık konusu yapılmaktadır. Bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Steamship Mutual Underwriting Association Limited v. Bureau Veritas*, 380 F. Supp. 482 (E.D.La. 1973); *Somarelf v. American Bureau Shipping*, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989); *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping*, [1990]1 Lloyd's Rep. 547 (QBD); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077.

⁴⁸³ Sınıflama sözleşmelerinde, gemi sınıflama kuruluşunun kusurunun bulunduğu borcun hiç ifa edilmemesi durumunda, geniş anlamda imkânsızlık hali söz konusu olduğu için; borcun gereği gibi ifa edilmemesi durumunda ise, edime uygun olmasa bile bir ifanın yapılmış olması nedeniyle, borcun aynen ifası talep edilemez. Dolayısıyla söz konusu

tazmini hususunda tarafların anlaşması mümkündür. Ancak tarafların genellikle anlaşamaması nedeniyle, zararın tazmini için borçluya karşı tazminat davası açılması gerekmektedir. Açılacak tazminat davasının şartlarını, BK m.96 hükmünün dikkate alınması suretiyle belirlemek mümkündür. Buna göre tazminat davasının açılabilmesi için; borca aykırı davranışın bulunması, alacaklının zarara uğraması, borca aykırı davranış ile zarar arasında illiyet bağının bulunması ve borca aykırı davranışın kusurlu olması şartları gerçekleşmelidir.

b. Tazminat Davası

aa. Tazminat Davasının Şartları

aaa. Borca Aykırı Davranılması

Borca aykırı davranılması, tazminat davasının maddi unsurunu oluşturur. Bu unsur, borçlunun yüklendiği edimin sözleşmeye uygun şekilde ifa edilmemiş olmasını ifade eder. Bu nedenle alacaklı hakkını tamamen veya kısmen elde edememektedir. Diğer bir ifadeyle borca aykırı davranış, sözleşmeyle yüklenilen borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi şeklinde ortaya çıkabilir⁴⁸⁴. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşuna karşı tazminat

borca aykırılık hallerine uygulanabilecek tek hukuki yaptırım, meydana gelen zararın tazmin edilmesidir. Ayrıca söz konusu imkânsızlık halinde, BK m.97/1 hükmü gereği, ifanın masrafı gemi sınıflama kuruluşuna ait olmak üzere üçüncü kişiye yaptırılması imkânının bulunması, bu konuda istisna teşkil etmez. Zira bu hüküm zararın tazminini düzenleyen özel hüküm niteliğindedir. Diğer bir ifadeyle BK m.97/1 hükmü, zararın tazmini hususunda, BK m.96 hükmünün alternatifidir. Dolayısıyla donatan, BK m.96 hükmüne göre tazminat davası açarak veya BK m.97/1 hükmüne göre, ifanın masrafı gemi sınıflama kuruluşuna ait olmak üzere üçüncü kişiye yaptırılması talebini içeren bir dava açarak, zararını tazmin ettirme hususunda seçim hakkına sahiptir. BK m.96 hükmünde öngörülen sorumluluk ve dava şartları, BK m.97/1 hükmü uygulanırken de dikkate alınır. Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.374 vd. Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, II.A.1.

⁴⁸⁴ Borca aykırılık kavramı, borcun ifasının gecikmesi hallerini de kapsar. Borçlu temerrüdü hükümlerine tâbi bu haller ve sonuçları ileride incelenecektir. Bakınız, Dördüncü bölüm, II.B.

davası açılabilmesi için, söz konusu borca aykırılık hallerinden birinin bulunması şarttır. Borca aykırılık halinin, gemi hakkında sicilde yanlış bilgilerin gösterilmesi gibi müsbet veya geminin denetlemeler kapsamında yapılması gereken testlere tâbi tutulmaması gibi menfi bir davranış nedeniyle meydana gelmesi mümkündür. Ancak bu davranışların gemi sınıflama kuruluşu veya ifa yardımcıları tarafından icra edilmiş olması şarttır. Açılacak davada, borca aykırı davranışı ispat yükümlülüğü donatana aittir.

bbb. Alacaklının Zarara Uğraması

Davacının dava açmakta menfaatinin bulunması dava şartlarındandır. Dolayısıyla alacaklının menfaatinin bulunması, tazminat davasının açılması için ön şart niteliğindedir. Tazminat davalarında, davalı tarafından tazmin edilmesi gereken bir zararın bulunması, söz konusu menfaat şartını karşılamaktadır. Buna göre, gemi sınıflama kuruluşuna karşı tazminat davası açılabilmesi için, donatanın borca aykırı davranış nedeniyle bir zarara uğramış olması gerekir. Borca aykırı davranış nedeniyle donatan maddi veya manevi zarara uğrayabilir. Maddi zarar, donatanın malvarlığının fiili durumu ile borca aykırı davranışın olmaması halinde bulunacağı durum arasındaki farkı ifade eder⁴⁸⁵. Dolayısıyla hiç veya gereği gibi ifa edilmeme hallerinde, donatanın sınıflama sözleşmesinin ifasına ilişkin menfaati maddi zararın kapsamını belirler⁴⁸⁶. Maddi zararın, fiili zarar ve yoksun kalınan kâr olmak

⁴⁸⁵ von TUHR, s.564; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.426; OĞUZMAN / ÖZ, s.339; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.855; EREN, s.1010; KARAHASAN, (Cilt 2), s.955 vd.

⁴⁸⁶ Maddi zararın, müsbet ve menfi zarar olmak üzere iki türü bulunmaktadır. Müsbet zarar geçerli olarak kurulmuş sözleşmelerde, borca aykırılık hallerinde uygulanır. Menfi zarar ise, sözleşmenin kurulamaması veya geçersiz olması nedeniyle meydana gelen zararlara ilişkindir. Dolayısıyla menfi zarar, alacaklının böyle bir sözleşmenin yapılmamasındaki menfaatini kapsar. İnceleme konumuzun geçerli olarak kurulmuş sınıflama sözleşmelerinde gemi sınıflama kuruluşlarının borca aykırılıktan doğan sorumluluğu olması nedeniyle, maddi zarar hakkında yapılan açıklamalarda müsbet zarar kavramı esas alınmıştır. Müsbet ve menfi zarar kavramları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.426 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.339 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.855 vd.; EREN, s.1013 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.955 vd.

üzere iki unsuru bulunur. Malvarlığının aktif kısmının azalması veya pasif kısmının çoğalması halinde, fiili zarar söz konusudur. Yoksun kalınan kâr kavramı ise, malvarlığının aktif kısmının çoğalmaması veya pasif kısmının azalmaması hallerini kapsar. Örneğin, sınıflama sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi nedeniyle geminin batması fiili zarar; aynı nedenle geminin liman devleti kontrolü sırasında tutulmasından dolayı donatanın sonraki navlunu kaçırmış olması yoksun kalınan kâr niteliğindedir. Manevi zarar ise, borca aykırı davranışın donatanın kişilik haklarını ihlâl etmesi halinde söz konusu olur⁴⁸⁷. Örneğin, sınıflama sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi nedeniyle donatanın yaralanması halinde manevi zarar bulunur. Manevi zarara ilişkin tazminat taleplerinde, BK m.98/2 hükmü gereği, haksız fiillerden doğan sorumluluk hakkındaki hükümler kıyasen uygulanır⁴⁸⁸. Dolayısıyla bu konuda BK m.47 ve m.49 hükümleri önem arz eder.

Açılacak tazminat davasında donatan, meydana gelen zararı ve miktarını ispat etmekle yükümlüdür. Ancak miktarı ispat edilemeyen zararlar, zarar miktarının hâkim tarafından belirlenmesi mümkündür⁴⁸⁹.

ccc. Borca Aykırı Davranış ile Alacaklının Zarara Uğraması Arasında İlliyet Bağının Bulunması

İlliyet bağı, iki hukuki olgu arasındaki sebep-sonuç ilişkisini ifade eder. Tazminat davası söz konusu olduğunda illiyet bağıyla, borçlunun borca aykırı davranışı ile alacaklının uğradığı zarar arasında bulunması gereken bu

⁴⁸⁷ Mağdurun tüzel kişi olması durumunda da kural olarak manevi zarar gerçekleşebilir. Ancak ölüm ve yaralanma gibi gerçek kişilere mahsus kişilik haklarının ihlâline ilişkin manevi zarar halleri, bu kuralın istisnası niteliğindedir.

⁴⁸⁸ Borca aykırılıktan doğan manevi zarar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.344; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.857 vd.; EREN, s.1011; von TUHR, s.567 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.965 vd.

⁴⁸⁹ OĞUZMAN / ÖZ, s.345; EREN, s.1024; KARAHASAN, (Cilt 2), s.976. Ayrıca bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.870 vd.

kapsamdaki ilişki kastedilmektedir. Buna göre tazminat davasına konu olan zarar, gemi sınıflama kuruluşunun sorumlu olduğu borca aykırı bir davranış sebebiyle meydana gelmelidir. Ancak gemi sınıflama kuruluşu, borca aykırı davranışıyla mantıki bağı bulunan bütün zararlardan sorumlu değildir. Donatanın uğradığı zarar, olayların normal akışı ve genel hayat tecrübelerine göre, borca aykırı davranışın sonucu olarak öngörülebilir nitelikte olmalıdır. Borca aykırı davranış ile zarar arasında bulunması gereken bu ilişki, uygun illiyet bağı olarak adlandırılır⁴⁹⁰. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşu, donatanın uğradığı zararlardan, borca aykırı davranışıyla uygun illiyet bağı bulunması halinde sorumludur. Alacaklının uğradığı zararın, fiili zarar veya yoksun kalınan kâra ilişkin olmasının bu hususta etkisi yoktur. Yoksun kalınan kâra ilişkin tazminat taleplerinde de, elde edilemeyen kârın, olayların normal akışı ve hayat tecrübelerine göre gerçekleştirilebilir nitelikte olması gerekir⁴⁹¹.

Açılacak tazminat davasında, borca aykırı davranış ile zarar arasındaki illiyet bağının ispatı donatana aittir. Sınıflama sözleşmelerinde borca aykırı davranış ile meydana gelen zarar arasındaki illiyet bağının ispatı, özellikle geminin batmış olması halinde güçlük arz eder. Bu nedenle illiyet bağının ispat edilememesi, gemi sınıflama kuruluşları aleyhine açılan tazminat davalarının reddedilmesinin en önemli sebebidir⁴⁹².

⁴⁹⁰ Uygun illiyet bağı ve illiyet bağına ilişkin diğer teoriler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.518 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.74 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.566 vd.; EREN, s.487 vd.; von TUHR, s.80 vd. Ayrıca bakınız, Yeşim ATAMER, **Haksız Fillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları**, İstanbul, 1996, (Haksız Fiil), s.42 vd.

⁴⁹¹ Bu halde tazminat talebinin kapsamı gereği, borca aykırılık ve zarar arasında farazi veya ihtimali illiyet bağı kurulmalıdır. Ancak söz konusu illiyet bağı kurulurken, uygun illiyet bağının şartları ve kapsamının esas alınması gerekir. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.346; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.868 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.65 vd.

⁴⁹² Bakınız, McCORMACK, s.562; MANDARAKA-SHEPPARD, s.514; BECK, s.255 vd.; BREITZKE, s.61. Ayrıca bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Steamship Mutual Underwriting Association Limited v. Bureau Veritas*, 380 F. Supp. 482 (E.D.La. 1973); *United States Fire Ins. Co. v. Marine Sulphur Transp. Co.*, 409 U.S. 982 (1972). Bu davalarda gemilerin batmasından kısa bir

ddd. Borca Aykırı Davranışın Kusurlu Olması

Tazminat davasının açılabilmesi için borca aykırı davranışın kusurlu olması gereklidir. Sözleşmeden doğan sorumluluk çerçevesinde kusur kavramının, borçlunun borca aykırı sonucu tasavvur ve arzu ederek veya bu sonucu göze alarak hareket etmesi yahut borca aykırı sonucu önlemek için gerekli özeni göstermemesi olarak tanımlanması mümkündür⁴⁹³. Borca aykırı sonucu tasavvur ve arzu ederek veya sonucu göze alarak hareket etmesi halinde, gemi sınıflama kuruluşunun kastı söz konusu olur. Kast kusurun en ağır türüdür. Borca aykırı sonucu önlemek için gerekli özeni göstermemesi halinde ise, kusurun türü ihmal olarak nitelendirilir. İhmal kavramı, kast haricindeki bütün kusur türlerini kapsamaktadır⁴⁹⁴. Gemi sınıflama kuruluşu tarafından gösterilmesi gereken özen hususunda, objektif özen kriteri dikkate alınmalıdır⁴⁹⁵. Buna göre gösterilmesi gereken özenin belirlenmesinde; dikkatli, tedbirli, basiretli, dürüst ve makul bir gemi sınıflama kuruluşunun benzer işlerde göstereceği özenin esas alınması gerekir. Gösterilmesi gereken özenin derecesinin tespitinde, denizciliğin arz ettiği yüksek tehlike ihtimallerinin ağırlaştırıcı etkisi bulunmaktadır. İhmalin ağırlığı ise, söz konusu kriterlerin dikkate alınması suretiyle tespit edilecek özen derecesine aykırılığın ağırlığına göre belirlenir.

süre önce gemi sınıflama kuruluşları tarafından denetlemeye tâbi tutuldukları, buna rağmen gemilerin normal sayılabilecek deniz ve hava şartları altında batmasının, geminin yolculuğun başında denize elverişli halde bulunmadığını gösterdiği iddia edilerek, söz konusu kuruluşlar aleyhine denize elverişsizlik karinesi oluşturulmak istenmiştir. Böylece illiyet bağının ispatına ilişkin güçlükler aşılmaya çalışılmıştır. Ancak mahkemeler haklı olarak, geminin denize elverişliliğini sağlamanın donatanın görevi olduğu ve gemi sınıflama kuruluşlarının böyle bir borcu bulunmadığı gerekçesiyle bu iddiaları reddetmiştir.

⁴⁹³ OĞUZMAN / ÖZ, s.355; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.874 vd.; EREN, s.1017 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.415 vd.; von TUHR, s.581 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.924 vd.

⁴⁹⁴ Kast ve ihmal kavramları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.355; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.876 vd.; EREN, s.1018; von TUHR, s.582 vd.

⁴⁹⁵ Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, VI.B.2.

Gemi sınıflama kuruluşları, organlarının ve görevlerini icra eden organ üyelerinin her türlü kusurundan dolayı sorumludur⁴⁹⁶ (BK m.98/1). Bu nedenle tazminat davasının açılmasında kusurun ağırlığı önemli değildir. Ancak kusurun ağırlığı ödenecek tazminatın miktarının belirlenmesinde önem arz eder. Açılacak tazminat davasında gemi sınıflama kuruluşu aleyhine kusur karinesi bulunmaktadır. Dolayısıyla söz konusu kuruluşun borca aykırılık arz eden davranışta kusurlu olmadığını ispat edememesi halinde, aslında kusur bulunmasa bile meydana gelen zarardan sorumlu tutulması muhtemeldir. Gemi sınıflama kuruluşunun bu sorumluluktan kurtulması kusursuzluğunu ispat etmesi şartına bağlıdır. Gemi sınıflama kuruluşu mücbir sebep, umulmayan hal, alacaklı veya üçüncü kişinin kusuru nedeniyle zararın meydana geldiğini ispat etmek suretiyle kusursuzluğunu ispat edebilir⁴⁹⁷. Ayrıca gerekli özenin gösterildiğinin ispatı da aynı sonucu sağlar⁴⁹⁸. Gemi sınıflama kuruluşunun kusursuzluğunu ispat etme yükümlülüğü emredici değildir. Dolayısıyla tarafların ispat yükünü değiştirmeye yönelik yaptığı anlaşmalar geçerlidir⁴⁹⁹. Bu durumda gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu, kusurun donatan tarafından ispat edilmesi şartına bağlıdır.

⁴⁹⁶ TMK m.50/3hükmüne göre; organ üyeleri, kusurlarından dolayı tüzel kişiyle birlikte şahsen sorumludur. Diğer bir ifadeyle söz konusu hükümde, organ üyeleriyle tüzel kişinin müteselsil sorumluluğunu öngörülmektedir. Ancak burada, organ üyeleriyle alacaklı arasında sözleşme ilişkisi bulunmaması nedeniyle, organ üyelerinin haksız fiilden doğan sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Bu nedenle organ üyelerinin sorumluluğu için, haksız fiil sorumluluğuna ilişkin şartların gerçekleşmesi gereklidir.

⁴⁹⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s.357; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.422 vd.; EREN, s.1023; KARAHASAN, (Cilt 2), s.938. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.83 vd.

⁴⁹⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s.358; von TUHR, s.585; KARAHASAN, (Cilt 2), s.945. Ayrıca bakınız, EREN, s.1023. Karşılaştırınız, TANDOĞAN, s.432; YAVUZ, s.643; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.343. Gemi sınıflama kuruluşlarının özen borcunun kapsamı hakkında bakınız, Üçüncü bölüm, VI.B.2.

⁴⁹⁹ OĞUZMAN / ÖZ, s.354; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.423; EREN, s.1023.

bb. Tazminatın Hesaplanması

Donatana ödenecek tazminatın amacı, donatanın uğramış olduğu zararın giderilmesidir. Dolayısıyla tazminat davasında, Anglo-Sakson hukukundan farklı olarak, aynı zamanda gemi sınıflama kuruluşunun cezalandırılması amaçlanmamaktadır⁵⁰⁰. Bu nedenle ödenecek tazminat miktarı donatanın zararını aşmamalıdır. Ancak donatan meydana gelen zararın faizini de talep etme hakkına sahiptir⁵⁰¹. BK m.98/2 hükmü gereği, borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi hallerinde ödenecek tazminat miktarının hesaplanmasında, haksız fiil sorumluluğunun bu hususa ilişkin hükümleri (BK m.42- 49) kıyasen uygulanır.

Tazminatın hesaplanmasında meydana gelen zararın miktarı esas alınır⁵⁰². Donatanın uğradığı zarar miktarı, ödenecek tazminatın azami

⁵⁰⁰ Anglo-Sakson hukukunda, özellikle cismani zararın söz konusu olduğu tazminat davalarında, borçlunun cezalandırılması da (*punitive damages*) amaçlanmaktadır. Amerikan mahkemelerinin yüksek miktartlı tazminatlara karar vermesi nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşları aleyhine açılan davaların bu ülkede görülmesi hususunda alacaklıların çeşitli girişimleri bulunmaktadır. Ancak bu davaların çoğunda, Amerikan mahkemeleri tarafından yetkisizlik kararı verilmektedir. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.26; CANE, s.367 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.551 dn.226; *Ioannidies et al. v. Marika Maritime Corp. et al.*, 928 F. Supp. 374 (S.D.N.Y. 1996).

⁵⁰¹ Para alacaklısına, paradan mahrum kaldığı süre karşılığında ödenen meblağa faiz denilmektedir. Faiz hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.241 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.786 vd.; EREN, s.939 vd.; von TUHR, s.61 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.819 vd. Paradan mahrum kalınan süre karşılığında ödenmesi nedeniyle, faizde ceza niteliği bulunmaz. Ayrıca faiz alacaklının haksız zenginleşmesine de sebep olmaz. Diğer bir ifadeyle ödenecek faiz zararın aşılması anlamına gelmez. Dolayısıyla tazminat davasında alacaklı faiz talep etme hakkına sahiptir. Buradaki faiz temerrüt faizi niteliğinde olmayıp, borca aykırılık nedeniyle uğranılan zararın faizidir. Faizin zararın gerçekleştiği andan itibaren hesaplanması gerekir. Bakınız, EREN, s.1024. Sınıflama sözleşmesinin ticari iş niteliğinde olması nedeniyle, burada ticari işlere ilişkin faiz uygulanmalıdır.

⁵⁰² Borcun hiç ifa edilmemesi hallerinde, borçlunun ödeyeceği tazminat karşılığında alacaklının da kendi borcunu ifa etmek zorunda olup olmadığı, tazminatın hesaplanması ve zarar miktarının belirlenmesine ilişkin tercih edilen teoriye göre değişir. Bu konuda mübadele ve fark teorisi olarak nitelendirilen iki teori vardır. Mübadele teorisine göre, tarafların edimleri arasında karşılıklı değişim ilişkisi bulunur. Dolayısıyla ödenecek tazminat karşılığında alacaklının kendi borcunu ifa etmesi gerekir. Buna karşılık fark teorisine göre, alacaklının zararı, ifa edilmeyen edimin değeri ile kendi ediminin değeri arasındaki farkı kapsar. Bu nedenle edimlerin değerleri arasındaki fark tazmin edilmelidir. Dolayısıyla borçlunun ödeyeceği tazminat karşılığında alacaklının kendi edimini ifa etmesi gerekli değildir. Mübadele ve fark teorileri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız,

sınırını belirler. Borca aykırılığın meydana gelmesinde veya zararın artmasında donatanın da kusurunun bulunması, donatanın borca aykırılık nedeniyle elde ettiği menfaatler, tasarruf edilen giderler, gemi sınıflama kuruluşunun kusurunun hafifliği ve olayın diğer özellikleri ise, tazminat miktarının indirilmesi sonucunu doğurabilir (BK m.43-44). İndirim sebeplerinin tazminat miktarının belirlenmesi üzerindeki etkisi hâkimin takdirine bağlıdır. Hâkim tazminatın şeklini belirleme hususunda da takdir yetkisine sahiptir (BK m.43/1). Buna göre hâkim doğrudan nakdi tazminata hükmedebilir. Ayrıca talebe bağlı olarak, BK m.97/1 hükmü gereğince, ifanın masrafı gemi sınıflama kuruluşuna ait olmak üzere üçüncü kişiye yaptırılmasına da karar verebilir. Bunun yanında hâkimin, nakdi tazminatın toptan veya irat şeklinde ödenmesine karar verme hususunda da takdir yetkisi vardır (BK m.43/2).

Tazminatın hesaplanması hususunda, haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümlerin yanında, BK m.98/1 hükmü de dikkate alınmalıdır. Söz konusu hüküm, bu konuda tamamlayıcı düzenleme niteliğindedir. BK m.98/1 hükmüne göre, özellikle işin borçlu için menfaat sağlamaması halinde, tazminat miktarının indirilmesi gerekir. Bu indirim sebebi, gemi sınıflama kuruluşlarının ve faaliyetlerinin özellikleri nedeniyle, söz konusu kuruluşlar aleyhine verilecek tazminat kararlarında önem arz etmektedir. Nitekim gemi sınıflama kuruluşunun kâr amacı gütmemesi, geminin değeri ve talep edilen tazminatların miktarı ile sınıflama faaliyetleri karşılığında ödenen ücret arasında büyük orantısızlık bulunması gerekçe gösterilerek, söz konusu kuruluşların sorumluluğunun daha hafif takdir edilmesi gerektiği yönünde yabancı mahkeme kararları da mevcuttur⁵⁰³.

OĞUZMAN / ÖZ, s.346 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.869 vd.; EREN, s.1024 vd.; von TUHR, s.570 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.978.

⁵⁰³ Bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077.

Borca aykırılık nedeniyle donatanın manevi zarara uğramış olması halinde, BK m.98/2 hükmü gereği, haksız fiil sorumluluğunun manevi zarara ilişkin hükümleri kıyasen uygulanmalıdır. Buna göre BK m.49 hükmünün yanında, cismani zarar veya adam ölmesi hallerinde BK m.47 hükmünün de, manevi zararlar hakkında uygulama alanı bulunmaktadır⁵⁰⁴. Ayrıca manevi zarar halinde ödenecek tazminatın hesaplanmasında, BK m.43-44 hükümleri de dikkate alınmalıdır.

B. Borcun İfasının Gecikmesi (Temerrüt)

1. Genel Olarak

Muaccel ve ifası mümkün bir borç ifa edilmediği takdirde, ifada gecikme söz konusudur. Bu gecikme, borcun ifa imkânını ortadan kaldırmıyorsa, bazı şartların bulunması halinde borçlu temerrüdü olarak nitelendirilir. Temerrüt, BK m.101-108 hükümleriyle düzenlenmiştir. Temerrüt için, BK m.101 hükmünde, borcun muaccel olmasına rağmen ifa edilmemesi ve alacaklının ihtarı olmak üzere iki şart öngörülmüştür. Ancak alacaklının ihtarı her halde aranan bir şart değildir; ihtara gerek olmayan haller BK m.101/2 hükmünde belirtilmiştir. Ayrıca Borçlar Kanununda söz edilmemekle birlikte, borcun ifasının mümkün olması da temerrüdün şartlarındandır. Temerrüt hükümlerinin uygulanması için, diğer borca aykırılık hallerinden farklı olarak, borçlunun kusurlu olması şart değildir. Borcun ifasının gecikmesinde kusur aranmamakla birlikte, temerrüdün bazı sonuçlarının gerçekleşmesi için borçlunun kusurlu olması şarttır.

⁵⁰⁴ Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.344; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.857 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.424; EREN, s.1011; KARAHASAN, (Cilt 2), s.965 vd.

Borçlunun temerrüdü, sadece asli borçların ifasının gecikmesi hallerinde söz konusu olur⁵⁰⁵. Dolayısıyla sınıflama sözleşmelerinde, gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun, donatanın ise ücret ödeme borcunun ifasının gecikmesi hallerinde temerrüt hükümleri uygulanır.

2. Temerrüdün Şartları

a. Borcun Muaccel Olması

Temerrüt hali, borcun muaccel olmasına rağmen ifa edilmemesi durumunu ifade etmektedir. Dolayısıyla borçlunun temerrüdünden söz edebilmek için borcun muaccel olması şarttır. Borç, alacaklının borcun ifasını talep ve dava yetkisini elde ettiği zamanda muaccel hale gelir⁵⁰⁶. Bu nedenle borcun tâbi olduğu vade veya şartın gerçekleşmediği hallerde, borç talep ve dava edilemediği için, temerrüt hükümleri de uygulanamaz⁵⁰⁷. Aynı sonuç tarafların anlaşmasıyla vadenin uzatılması (tecil anlaşması) halinde de geçerlidir.

Sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olmasından dolayı, borcun muaccel olmasına rağmen ifa edilmemesi durumu,

⁵⁰⁵ Asli borcun ifasına yardım eden yan borçlar ve koruma yükümlülüğü ile görevlerin ifasının gecikmesi hallerinde ise, temerrüt hükümleri uygulanmamaktadır. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.11 ve s.401 dn.578; EREN, s.1047 vd.

⁵⁰⁶ Ayşe HAVUTÇU, **Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüt ve Müsbet Zararın Tazmini**, İzmir, 1995, s.24; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.470 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.296; EREN, s.1048; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.800; von TUHR, s.506; KARAHASAN, (Cilt 2), s.890.

⁵⁰⁷ Borçlunun def'i hakkının bulunması (zamanaşımı veya ödemezlik def'i gibi) ise, muacceliyete ve temerrüt hükümlerinin uygulanmasına engel değildir. Ancak borçlunun bu def'i haklarını kullanarak temerrüdün kendi aleyhine doğurabileceği olumsuz sonuçları engellemesi mümkündür. Bu durumda temerrüt hali ve sonuçlarının geriye etkili olarak geçersizliği söz konusu olur. Bakınız, von TUHR, s.605; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.470 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.297; EREN, s.1049; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.912; KARAHASAN, (Cilt 2), s.892.

hem sınıflama faaliyetlerinin zamanında icra edilmeye başlanmaması, hem de borcun ifasına devam edilmemesi hallerinde söz konusu olabilir. Geminin denetlenmesine zamanında başlanmaması birinci hale, geminin sicilde gösterilmemesi ise ikincisine örnek teşkil eder. Bu hallerde borcun ifasının gecikmesinde gemi sınıflama kuruluşunun kusuru bulunmasa bile, temerrüt hükümleri uygulanabilir.

b. Muaccel Borcun İfasının Mümkün Olması

Temerrüt hükümleri, ifadaki gecikme imkânsızlık sonucunu doğurmuyorsa uygulanabilir. Dolayısıyla muaccel olmadan önce ifası imkânsız hale gelmiş borcun zamanında ifa edilmemesi temerrüt olarak nitelendirilemez; bu durumun sonuçları, imkânsızlıktan borçlunun sorumlu olup olmamasına göre belirlenir. İfada gecikme, mutlak kesin vadeye bağlanmış borçlarda olduğu gibi, imkânsızlık sonucunu doğuruyorsa sonuç aynıdır⁵⁰⁸. Ayrıca temerrüt için ihtar gereken hallerde, ihtardan önce ifanın imkânsızlaşması da imkânsızlık hükümlerine tâbidir. Bunun yanında, sınıflama sözleşmesinin iş görme sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşunun vadeden önce kesin olarak borcunu ifa etmeyeceğini bildirmesi durumunda da borcun ifası imkânsız hale gelir⁵⁰⁹. Borçlunun temerrüde düşmesinden sonra borcun ifasının imkânsız hale

⁵⁰⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s.295 vd. ile s.302; KARAHASAN, (Cilt 2), s.899 vd. Ayrıca bakınız, von TUHR, s.515.

⁵⁰⁹ Borçlunun vadeden önce borcunu kesin olarak ifa etmeyeceğini bildirmesi, iş görme sözleşmelerinde geniş anlamda imkânsızlık hali yaratır. Dolayısıyla bu halde temerrüt hükümleri uygulanmaz; imkânsızlık nedeniyle meydana gelen zararın tazmin ettirilmesi söz konusu olur. Ancak bu durumda, borcun başkası tarafından ifa edilmesi imkânının bulunması şartıyla, tazminatın bir türü olarak BK m.97/1 hükmü uygulanabilir. Sınıflama sözleşmesinde, taraflar arasında sıkı güven ilişkisi bulunmasına rağmen, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifası borçlunun kişiliğine bağlı değildir. Diğer bir ifadeyle sınıflama faaliyetlerinin icrasında, gemi sınıflama kuruluşuna özgü özelliklerin ağırlıklı etkisi bulunmaz. Dolayısıyla bu faaliyetler başka gemi sınıflama kuruluşlar tarafından icra edilebilir. Bu nedenle sınıflama sözleşmelerinde, gemi sınıflama kuruluşunun vadeden önce kesin olarak borcunu ifa etmeyeceğini bildirmesi halinde, BK m.97/1 hükmü uygulama alanı bulacaktır. Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.325 vd. Karşılaştırınız, EREN, s.1009.

gelmesi durumunda ise, bu hususa ilişkin temerrüt hükümleri uygulanır. Buna göre temerrüde düşmede kusurlu olmadığını ispatlayamazsa; borçlu, mücbir sebep dâhil, kusursuz imkânsızlık hallerinden de sorumludur⁵¹⁰ (BK m.102).

Borçlar Kanununun temerrüde ilişkin hükümleri hem ani hem de sürekli edimli sözleşmeler hakkında uygulanabilir. Ancak öğretide, sürekli edimli sözleşmelerde zamanında ifa edilmeyen borcun geçmiş günler için imkânsız hale geleceği, dolayısıyla temerrüt hükümlerinin bu borçlar hakkında uygulanamayacağı görüşünü savunanlar da bulunmaktadır⁵¹¹. Fakat öğretide, bu konu hakkındaki ağırlıklı görüş aksi yöndedir⁵¹². Bu görüş, geçmiş günler için ifanın imkânsız hale gelmesinin ani edimler için de söz konusu olduğu ve objektif olarak ifası imkânsız hale gelmeyen borçların ifası mümkün borç olarak değerlendirilmesi gerektiği, temerrüt hükümlerinin de gecikmiş olsa bile ifası mümkün borçlara ilişkin olduğu, dolayısıyla bu borçlar hakkında uygulanabileceği gerekçelerine dayanmaktadır.

Öğretideki ağırlıklı görüşe katılmamızdan dolayı, temerrüt hükümlerinin sınıflama sözleşmesi hakkında da geçerli olduğunu düşünmekteyiz. Ayrıca sürekli edimli sözleşme niteliğinde olmasına rağmen sınıflama sözleşmesinin, bu sözleşmelerden ayrılan bazı özellikleri de bulunmaktadır. Örneğin, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun esasını oluşturan denetleme ve değerlendirme faaliyetleri süreklilik arz etmez. Dolayısıyla bu faaliyetlerin ifasındaki gecikme ifayı imkânsız hale getirmez. Bu nedenle temerrüt hükümlerinin sınıflama sözleşmesi hakkında uygulanması hususunda tereddüt edilmemesi gerekir.

⁵¹⁰ OĞUZMAN / ÖZ, s.389 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.483; EREN, s.1061 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.926 vd.; von TUHR, s.616; KARAHASAN, (Cilt 2), s.991 vd.

⁵¹¹ GÜMÜŞ, s.196 vd.

⁵¹² EREN, s.1046 vd.; von TUHR, s.603. Ayrıca bakınız, GÜMÜŞ, s.196.

c. Alacaklının İhtarı

Temerrüt hükümlerinin uygulanabilmesi için, borcun muaccel olmasının yanında, kural olarak alacaklının borcun ifasına ilişkin ihtarının da bulunması gerekir. Dolayısıyla temerrüt hali, borcun muaccel olmasıyla değil, kural olarak alacaklının ihtarıyla gerçekleşir. İhtar, alacaklının borcun ödenmesi hususunda borçluya yönelttiği, tek taraflı varması gerekli irade beyanıdır⁵¹³. İrade beyanının ulaşmasıyla borçlunun temerrüdü söz konusu olur. Kural olarak ihtarın geçerliliği bir şekle tâbi değildir. Ancak TTK m.20/3 hükmü gereği, bir tacirin diğer bir taciri temerrüde düşürmesi şekil şartına bağlanmıştır. Gemi sınıflama kuruluşu ile donatanın tacir sıfatını haiz olmaları nedeniyle, bu hüküm sınıflama sözleşmelerine uygulanır. Buna göre ihtarın geçerliliği; noter marifetiyle, iadeli taahhütlü mektupla veya telgrafla yapılmasına bağlıdır. Ayrıca alacaklının açacağı ifa davası da, bu kapsamda geçerli ihtar olarak değerlendirilmelidir.

İhtar alacaklı veya yetkili temsilcisi tarafından, borçlu veya yetkili temsilcisine yapılmalıdır⁵¹⁴. Sınıflama sözleşmelerinde, gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama faaliyetlerinin icrası için başka ülkelerde kurduğu şirket ve temsilcilikler⁵¹⁵ bu hususta yetkilidir. İhtarda alacaklının borcun ifası için ek süre tanınması gerekmez. Ek süre verilmesi veya ihtarın şarta bağlı olarak yapılması durumunda, temerrüt sürenin sonunda veya şartın

⁵¹³ OĞUZMAN / ÖZ, s.297; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.471; EREN, s.1049; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.913 vd.; von TUHR, s.606; HAVUTÇU, s.26; KARAHASAN, (Cilt 2), s.893.

⁵¹⁴ OĞUZMAN / ÖZ, s.299; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.474; EREN, s.1050; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.914; von TUHR, s.607 vd.; HAVUTÇU, s.27; KARAHASAN, (Cilt 2), s.893.

⁵¹⁵ Bu şirket ve temsilcilikler sözleşmenin kurulmasında, icrasında ve sözleşmeyle ilgili hukuki işlemlerin yapılmasında temsil yetkisini haizdir. Bu nedenle ihtar kabul hususunda da yetkileri bulunmaktadır. Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, V.B.

gerçekleşmesiyle hüküm ifade eder⁵¹⁶. Sınıflama sözleşmesi gibi iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde ise, alacaklıya tanınan imkânların kullanılabilmesi için ek süre tanınması şarttır. Bu durumda temerrüt hali, tanınan ek sürenin sonunda değil, ihtarın ulaşmasıyla meydana gelir.

Borcun vadesinin belirli olması durumunda temerrüt için ihtara gerek yoktur. Bu durumda, borçlunun borcun ifa tarihini bilmesi nedeniyle, alacaklının ihtarı gereksizdir (BK m.101/2). Dolayısıyla sınıflama faaliyetlerinin icrasına kararlaştırılan tarihte başlanmaması halinde, vadenin gelmesine rağmen borç ifa edilmediği için, gemi sınıflama kuruluşunun temerrüt durumu kendiliğinden gerçekleşir. Borcun vadesinin, gemi sınıflama kuruluşu ve donatanın anlaşmasıyla ya da sözleşmede taraflardan birine tanınan tayin yetkisinin kullanılmasıyla belirlenmesi mümkündür⁵¹⁷ (BK m.101/2). Ancak her iki halde de tayin edilen ifa tarihi kesin olarak belirlenebilir nitelikte olmalıdır. Tayin edilen tarihin bu nitelikte olmaması halinde vadenin belirli olduğundan söz edilemez. Bu durumda genel kural gereği, temerrüt için alacaklının ihtarı şarttır.

3. Temerrüdün Sonuçları

Borçlunun temerrüdü borcu sona erdirmez. Dolayısıyla alacaklının ifayı talep hakkı temerrüt halinden etkilenmez. Ancak temerrüdün borçlunun durumunu ağırlaştırıcı etkisi bulunmaktadır. Nitekim temerrüdün genel sonuçları niteliğindeki, borcun zamanında ifa edilmemesi nedeniyle gecikme tazminatı ödenmesi ve edimin mücbir sebep dâhil kazaya uğramasından borçlunun sorumlu olması hallerinde, borçlunun sorumluluğunun ağırlaştığı

⁵¹⁶ OĞUZMAN / ÖZ, s.299; von TUHR, s.606 vd. Ayrıca bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.473; EREN, s.1050; HAVUTÇU, s.28.

⁵¹⁷ İhtar şartının istisnaları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.475 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.300 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.916 vd.; EREN, s.1051 vd.; von TUHR, s.608 vd.; HAVUTÇU, s.28 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.895 vd.

görülmektedir (BK m.102/1). Bunun yanında iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde alacaklıya tanınan ek hukuki imkânlar da, borçlunun durumunu ağırlaştırmaktadır.

Temerrüdün borcun ifasına ilişkin sonucu, alacaklıya ifanın yanında gecikme tazminatı da talep edebilme hakkı sağlamaktır. Sınıflama sözleşmesi gibi iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde ise, alacaklıya bu hakkın yanında bazı ek hukuki imkânlar da tanınmıştır. Bu kapsamda alacaklı, borcun ifasından vazgeçerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etme ve sözleşmeden dönme haklarına da sahiptir (BK m.106).

BK m.106 hükmünde öngörülen hakların kullanılması, kural olarak borcun ifası için borçluya uygun ek süre tanınmış olması şartına bağlıdır. Ancak alacaklının ifa ve gecikme tazminatı talep etme hakkı için, ek süre tanınması gerekli değildir⁵¹⁸. Dolayısıyla ek süre tanınması, borcun ifasından vazgeçilerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etme ve sözleşmeden dönme haklarının kullanılabilmesi için önem arz eder. Alacaklıya tanınan bu ek imkânların kullanılabilmesi için gerekli diğer şart ise, tanınan sürenin sonunda alacaklının ifadan vazgeçtiğini ve söz konusu imkânlardan birini kullanacağını derhal borçluya bildirmesidir.

Borcun ifası için ek süre tanınmasının amacı, temerrüdün ağır sonuçlarından kurtulabilmesi için, borçluya son bir imkân tanımaktır⁵¹⁹. Nitekim ek süre tanınmış olması ifanın ertelenmesi anlamına gelmez; dolayısıyla temerrüt hali devam eder. Ek süre tanınmasına ilişkin beyan temerrüt hali gerçekleştikten sonra yapılmalıdır. Ancak bu beyanın temerrüt

⁵¹⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s.401; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.946 ve s.961; EREN, s.1071; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.501; HAVUTÇU, s.60; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1122.

⁵¹⁹ von TUHR, s.620; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.494; OĞUZMAN / ÖZ, s.402 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.946; EREN, s.1066; HAVUTÇU, s.44 vd.

ihтарыyla birlikte yapılması da mümkündür⁵²⁰. Söz konusu beyanın geçerliliği bir şekilde tâbi değildir. Ancak sınıflama sözleşmelerinde tarafların tacir olması nedeniyle, ek süre tanınmasına ilişkin beyanın noter marifetiyle, iadeli taahhütlü mektupla veya telgrafla yapılması gerekir (TTK m.20/3). Beyanla tanınacak süre, dürüstlük kuralı çerçevesinde, borcun ifa edilmesine imkân verecek nitelikte olmalıdır⁵²¹. Dolayısıyla temerrüde düşmüş gemi sınıflama kuruluşuna tanınacak sürenin, yapılacak ifa hazırlıkları dâhil, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifası için ihtiyaç duyulan süre nisbetinde olması gerekir. Bu sürenin hâkime tayin ettirilmesi de mümkündür. Borçlunun hal ve vaziyetinden ek süre tanınmasının etkisiz kalacağı anlaşılıyorsa, temerrüt nedeniyle borcun ifası alacaklı için faydasız kalmışsa veya taraflar borcun ifası için kesin vade öngörmüşse ek süre tanınması gerekmez⁵²² (BK m.107). Örneğin uluslararası gemi sınıflama kuruluşunun IACS üyeliğinden çıkarılmış olması halinde borcun ifasıyla donatanın beklediği fayda sağlanmaz veya yetki devri sözleşmesinin askıya alınması nedeniyle belgeleme faaliyetlerinin icra edilememesi halinde, ek süre tanınmasının borcun ifası hususunda etkisiz kalacağı açıktır. Borcun ifası için ek süre tanınmasının faydasız kalacağı bu hallerde; alacaklının temerrütle birlikte, ek süre tanınması gerekmeksizin, borcun ifasından vazgeçerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etme veya sözleşmeden dönme haklarını kullanması mümkündür.

Tanınan ek süreye rağmen borç ifa edilmemiş ise, alacaklı ifa ve gecikme tazminatı talep edebilir. Bunun yanında borçluya derhal bildirimde

⁵²⁰ von TUHR, s.620; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.496; OĞUZMAN / ÖZ, s.403; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.948; EREN, s.1066; HAVUTÇU, s.48; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1101.

⁵²¹ OĞUZMAN / ÖZ, s.403 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.947 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.495 vd.; EREN, s.1067 vd.; von TUHR, s.620 vd.; HAVUTÇU, s.46 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1101 vd.

⁵²² Borçluya ek süre tanınmasına ilişkin şartın istisnaları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.496 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.420 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.949 vd.; EREN, s.1068 vd.; von TUHR, s.622 vd.; HAVUTÇU, s.50 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1103 vd.

bulunarak, borcun ifasından vazgeçerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etme veya sözleşmeden dönme haklarından birini kullanabilir⁵²³. Alacaklının seçim hakkını ek süreye ilişkin beyanla birlikte kullanması da mümkündür. Seçimin geçerli olduğu andan itibaren alacaklının yapılan ifayı kabul zorunluluğu bulunmamaktadır.

Sınıflama sözleşmesinde, yukarıdaki şartların bulunması durumunda meydana gelen temerrüt halinin sonuçları ve bunların kapsamının şu şekilde belirlenmesi mümkündür⁵²⁴.

Sınıflama sözleşmesinin hükümleri ve geçerliliği, gemi sınıflama kuruluşunun temerrüdü ve ek süre tayininden etkilenmez. Dolayısıyla temerrüde rağmen donatan, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasını ve bununla birlikte gecikme tazminatını her zaman talep etme hakkını haizdir. Bunun karşılığında kendi borcunu da ifa etmesi gerekir. Gecikme tazminatının amacı, borcun zamanında ifa edilmemesi nedeniyle donatanın uğradığı zararı karşılamaktır⁵²⁵, ⁵²⁶. Gecikme tazminatıyla donatanın müsbet

⁵²³ Hal ve şartlara göre zaman geçirilmeden yapılan bildirim derhal yapılmış sayılır. Bildirimin buna uygun şekilde yapılmaması durumunda, alacaklının seçim hakkını kullanılabilmesi için, borçluya tekrar ek süre tanınması gerekir. Alacaklının yapacağı bildirim hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.405 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.954 vd.; EREN, s.1070 vd.; von TUHR, s.625 vd.; HAVUTÇU, s.59 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1113 vd.

⁵²⁴ Temerrüt hükümlerinin emredici nitelikte olmaması nedeniyle sınıflama sözleşmesinde, Borçlar Kanununda yer alan temerrüde ilişkin sonuçlar ve bunların uygulanma şartlarına aykırı düzenlemelerin yapılabilir. Ayrıca bakınız, EREN, s.1075. Nitekim sınıflama sözleşmesinde donatanın ücret ödeme borcunu zamanında ifa etmemesi nedeniyle geminin sınıfından çıkarılması bu niteliktedir. Geminin sınıfından çıkarılması durumunda, gemi sınıflama kuruluşunun sözleşmeden dönmesi söz konusu olur. Geminin sınıfından çıkarılması, ancak sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasına başlanmış olması halinde mümkündür. Dolayısıyla süreklilik arz eden edimin ifasına başlandığı için, sözleşme ileriye etkili şekilde sona erer. Asli borç niteliği bulunmaması nedeniyle, temerrüt hükümlerinin uygulanması söz konusu olmadığı için, geminin sınıfından çıkarılmasına ilişkin diğer haller bu kapsamda değerlendirilemez.

⁵²⁵ Gecikme tazminatı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.386 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.482 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.924 vd. ile s.961; EREN, s.1058 vd.; von TUHR, s.615 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.989 vd.

⁵²⁶ Donatanın ücret ödeme borcu gibi para borçlarında ise, gecikmeden doğan zararın karşılanması amacıyla temerrüt faizinin ödenmesi öngörülmüştür (BK m.103). Temerrüt

zararları tazmin edilir. Dolayısıyla tazminatın miktarı, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun zamanında ifa edilmesi halinde donatanın malvarlığının arz edeceği durum ile malvarlığının mevcut durumu arasındaki farkın hesaplanması suretiyle belirlenir⁵²⁷. Gecikme tazminatının talep edilebilmesi için, ifanın gecikmesinde borçlunun kusurunun bulunması şarttır. Ancak aleyhine kusur karinesi bulunması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşunun tazminat ödemekten kurtulabilmesi için, kusursuzluğunu ispat etmesi gerekir⁵²⁸.

Donatanın borcun ifasından vazgeçerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etmesi⁵²⁹ halinde, taraflar arasındaki sözleşme ilişkisi devam etmekle birlikte, borcun konusu değişir. Diğer bir ifadeyle sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun yerini tazminat borcu alır. Donatanın talep edeceği tazminat müsbet zararların karşılanmasına yöneliktir. Borcun zamanında ifa edilmesi halinde donatanın malvarlığının arz edeceği durum ile malvarlığının mevcut durumu arasındaki fark, tazminatın miktarını belirler. Dolayısıyla söz konusu tazminat, ifadan vazgeçildiği anda edimin arz ettiği değer ile gecikmeden doğan zararları kapsamaktadır. Özellikle geminin sınıflama belgesinin bulunmamasının navlun ve sigorta sözleşmelerine etkisi, zararın miktarının belirlenmesinde önem arz eder. Bu kapsamda donatanın müsbet

faizi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.391 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.484 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.929 vd.; EREN, s.1055 vd.; von TUHR, s.617 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.995 vd. Alacaklının zararının temerrüt faiziyle karşılanamaması durumunda, gecikmeden doğan diğer zararların tazmin ettirilmesi de mümkündür (BK m.105). Munzam zarar ve tazmini hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.397 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.489 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.941 vd.; EREN, s.1062 vd.; von TUHR, s.618 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1024 vd.

⁵²⁷ Para borçlarında ise böyle bir hesabın yapılması gerekmez; zira temerrüt faizi götürü şekilde ödenir. Ancak munzam zarar taleplerinde zararın miktarının hesaplanması gereklidir.

⁵²⁸ Para borçlarında, munzam zarardan doğan sorumluktan kurtulmak için kusursuzluğun ispat edilmesi şarttır. Temerrüt faizi söz konusu olduğunda ise, borçlunun kusursuzluğunu ispat etmesi aynı sonucu doğurmaz.

⁵²⁹ Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.408 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.502 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.962; EREN, s.1072 vd.; von TUHR, s.626 vd.; HAVUTÇU, s.67 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1125 vd.

zararı, sınıflama belgesinin bulunmaması nedeniyle geminin işletilememesi, işletme masraflarının artması veya navlun gelirinin azalması gibi sebeplere dayanabilir.

Gemi sınıflama kuruluşunun ödeyeceği tazminat karşılığında donatanın da kendi borcunu ifa etmek zorunda olup olmadığı, tazminatın hesaplanmasında tercih edilen teoriye göre değişir. Bu hususa ilişkin olarak mübadele ve fark teorileri bulunmaktadır. Mübadele teorisine göre, tazminat karşılığında donatanın da kendi borcunu ifa etmesi gerekir. Fark teorisinde ise ödenmesi gereken tazminat, donatanın uğradığı zarar ile ücret ödeme borcunun değeri arasındaki farkı kapsar. Bu nedenle fark teorisine göre ödenecek tazminatın karşılığında donatanın kendi borcunu ifa etmesi gerekmez. Ödenecek tazminat hususunda fark teorisinin uygulanması gerektiği, öğretide ağırlıklı olarak kabul edilmektedir⁵³⁰. Gemi sınıflama kuruluşunun müsbet zarardan sorumluluğu için kusurlu olması şarttır. Ancak aleyhine kusur karinesi bulunması nedeniyle, tazminattan kurtulabilmesi için, temerrüde düşmede kusursuz olduğunu ispat etmesi gerekir.

Borcun ifasından vazgeçmesi halinde, donatanın sınıflama sözleşmesinden dönme imkânı da bulunmaktadır. Sözleşmeden dönme, kural olarak sözleşme ilişkisini geriye etkili olarak ortadan kaldırır⁵³¹. Böylece tarafların borçları sona erer. Sözleşme ilişkisinin geriye etkili olarak ortadan kalması nedeniyle, taraflar dönmeden önce ifa ettikleri borç kısımlarının iadesini talep edebilir (BK m.108/1). Bu sonuç borçlunun kusuruna bağlı değildir. Ancak alacaklının uğradığı zararların tazmini için, borçlunun kusurlu olması gerekir. Bu hususta borçlu aleyhine kusur karinesi öngörülmüştür (BK m.108/2). Dolayısıyla söz konusu zararların tazmininden

⁵³⁰ OĞUZMAN / ÖZ, s.409 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.962; EREN, s.1073 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1125. Karşılaştırınız, von TUHR, s.626 vd.

⁵³¹ OĞUZMAN / ÖZ, s.411 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.504; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.964; von TUHR, s.627; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1134 vd. Karşılaştırınız, EREN, s.1076 vd.

kurtulabilmesi için borçlu, borcun ifasının gecikmesinde kusurunun bulunmadığını ispatlamalıdır. Sözleşmeden dönmenin geriye etkili olmasından dolayı, alacaklının borçluyla geniş anlamda sözleşme ilişkisi kurmasından doğan zararları tazmin edilmelidir. Diğer bir ifadeyle borçlu, alacaklının menfi zararlarından sorumludur⁵³². Dolayısıyla tazminat miktarı, borçluyla sözleşme ilişkisine girmemesi halinde alacaklının malvarlığının arz edeceği durum ile mevcut durumu arasındaki farkın hesaplanması suretiyle belirlenir. Temerrüt nedeniyle sözleşmeden dönmenin bu genel sonuçları, sürekli borç niteliğindeki sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasına henüz başlanmamış olduğu hallerde, sınıflama sözleşmesi hakkında da geçerlidir. Ancak süreklilik arz eden borcun ifasına başlanmış olması durumunda, sözleşmeden dönmenin sonuçları ileriye etkilidir^{533, 534}. Dolayısıyla alacaklının sınıflama sözleşmesinden temerrüt nedeniyle dönmesinden önce ifa edilmiş borçların iadesi söz konusu olmaz.

C. Sözleşme Görüşmelerinde Kusurlu Davranılması (Culpa in Contrahendo)

Sözleşmenin kurulmasına ilişkin görüşmelerin yapıldığı sırada da taraflar arasında hukuki ilişki kurulmaktadır. Söz konusu safhada tarafların birbirlerine karşı zarar verici davranışlardan kaçınma yükümlülüğü dürüstlük

⁵³² Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.417 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.505; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.969 vd.; EREN, s.1079 vd.; von TUHR, s.628; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1137.

⁵³³ Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, VII.

⁵³⁴ Süreklilik arz eden borcun ifasına başlanmış olması durumunda, ifanın vaktinden önce kesilmesi kısmi temerrüde yol açmaz. Zira kısmi temerrüt, bölünebilir edimleri içeren ani edimli borçlarda söz konusu olur. Edimin maddi varlığındaki bir eksikliği ifade eder. Sürekli borç ilişkilerinde ise kısmi ifanın anlamı zaman bakımındandır. Belli bir süre daha devam etmesi beklenen ifanın erken kesilmesi anlamına gelir. Diğer bir ifadeyle sürekli borç ilişkilerinde ifanın vaktinden önce kesilmesi halinde, ifa edilmemiş borçların bulunması, yapılan taahhüdün özelliği gereğidir. Dolayısıyla gerçek anlamda kısmi temerrüt söz konusu değildir. Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.424 vd.; von TUHR, s.630 vd.

kuralı gereğidir⁵³⁵. Bu kapsamda tarafların sözleşmenin konusu ve şartları hakkında birbirlerini aydınlatma ve ilgili hususlarda doğru bilgi verme ve gerekli uyarıları yapma yükümlülüğü vardır. Örneğin; gemi sınıflama kuruluşunun, iş yoğunluğu bulunmasına rağmen geminin hemen sınıflama denetlemelerine tâbi tutulabileceğini beyan ederek, sınıflama sözleşmenin kurulmasını sağlaması veya bayrak devletiyle yetki devri sözleşmesi yapmış olmamasına rağmen belgeleme faaliyetlerinin icrası hususunda kendini yetkili göstermesi halleri bu kapsamda değerlendirilmelidir. Söz konusu davranış yükümlülüğü, tarafların birbirlerinin kişilik ve malvarlığı haklarını korumak için gerekli özeni göstermelerini de gerektirir.

Sınıflama sözleşmesinin kurulmasına ilişkin sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranan taraf, meydana gelen zararlardan sorumludur⁵³⁶. Bu kapsamda taraflar, ifa yardımcılarının fiillerinden de sorumludur. Sorumluluğun gerçekleşmesi için, yapılan görüşmelerin sonunda sınıflama sözleşmesinin kurulması da gerekli değildir⁵³⁷.

Sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılmasına ilişkin sorumluluğun hukuki niteliği tartışmalıdır. Öğretide ağırlıklı görüş, söz konusu sorumluluğun sözleşmeden doğan sorumluluk niteliğinde olduğu yönündedir⁵³⁸. Dolayısıyla bu sorumluluğa ilişkin şart ve hükümler uygulama alanı bulacaktır⁵³⁹. Bu nedenle kusuruyla zarara sebebiyet veren taraf

⁵³⁵ OĞUZMAN / ÖZ, s.68 ile s.321 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.976; EREN, s.1083 vd.; von TUHR, s.187; KARAHASAN, (Cilt 2), s.907 vd.

⁵³⁶ Söz konusu kusurlu davranışın borcun ihlâli sonucunu doğurması halinde, alacaklının talebini borca aykırılık hükümlerine dayandırması da mümkündür. OĞUZMAN / ÖZ, s.324.

⁵³⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s.69; EREN, s.1085; BASEDOW / WURMNEST, s.42. Ancak sözleşmenin kurulması halinde zarar gören tarafın, şartları gerçekleşmişse hata, hile veya ikrah hükümlerine göre sözleşmeyi geçersiz kılması mümkündür.

⁵³⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s.323 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.979; EREN, s.1086; von TUHR, s.187 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.404; KARAHASAN, (Cilt 2), s.909; AKÜNAL, s.225; BASEDOW / WURMNEST, s.42.

⁵³⁹ Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, II, III ve IV.

aleyhine kusur karinesi bulunmaktadır. Sorumluluktan kurtulabilmek için bunun aksi ispat edilmelidir. Öğretide, sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılması halinde ödenecek tazminatın, menfi zararları kapsadığı belirtilmektedir⁵⁴⁰. Kanaatimizce bu görüş, sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılması nedeniyle sözleşme kurulamamış veya geçersiz hale gelmişse geçerlidir. Zira bu hallerde menfi zarar söz konusu olur. Ancak sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılmasına rağmen, geçerli bir sözleşme kurulmuşsa ve bu kusurlu davranış sözleşmeden doğan bir borcun ihlâline yol açıyorsa müsbet zarar talep edilebilir. Zira geçerli olarak kurulmuş sözleşmelerde borca aykırılık hallerinde, müsbet zarar söz konusu olur⁵⁴¹.

D. Üçüncü Kişinin Zarara Uğraması

Borca aykırı davranış nedeniyle zarara uğrayan alacaklı haricindeki kişiler, sözleşmenin nisbiliği prensibi gereği, sözleşmeden doğan sorumluluk hükümlerinin kapsamı dışındadır. Bu zararların tazmini sözleşme dışı sorumluluk hükümlerine tâbidir. Ancak üçüncü kişilerin bir kısmı, borcun ifasından doğrudan etkilenmeleri nedeniyle, sözleşmeye tamamen yabancı değildir. Örneğin, sınıflama sözleşmesine konu olan geminin donatanı olan şirketin ortakları, bu sözleşmeden doğrudan etkilenir. Edime yakınlıkları nedeniyle alacaklı gibi tehlikeye maruz kalan bu kişilerin alacaklı derecesinde korunması dürüstlük kuralı gereğidir. Alman mahkeme kararlarıyla şekillenen ve Kara Avrupasının diğer hukuk sistemleri tarafından da benimsenen bu görüş, üçüncü kişiyi koruyucu etkili sözleşme teorisi olarak nitelendirilmektedir⁵⁴². Üçüncü kişiyi koruyucu etkili sözleşme

⁵⁴⁰ TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.980; KARAHASAN, (Cilt 2), s.909.

⁵⁴¹ Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, II.A.3.b.aa.bbb.

⁵⁴² Üçüncü kişiyi koruyucu etkili sözleşme teorisi ve hukuki dayanağı hakkındaki görüşler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Şener AKYOL, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, 1976, s.51 vd.; AKÜNAL, s.227 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.824 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.861 vd.; EREN, s.42 vd. ile s.1106;

teorisinin amacı, sözleşmenin nisbiliği prensibinin, borçlunun alacaklıyı korumaya ilişkin yükümlülüğünün edime yakınlıkları bulunan kişilere de teşmil edilmesi suretiyle aşılması, dolayısıyla bu kişilerin sözleşmeden doğan sorumluk hükümlerinin kapsamına sokulmasını sağlamaktır. Böylece edime yakınlıkları bulunan kişiler, sözleşmeden doğan sorumluluğun alacaklıya sağladığı hukuki avantajlardan yararlanabilmektedir (BK m.96, m.100, m.125). Dolayısıyla yukarıda verilen örnekte borcun ifası nedeniyle maddi veya manevi zarara uğrayan ortak, borca aykırılık hükümlerine göre zararını tazmin ettirebilecektir^{543, 544}. Bu nedenle açılacak davada gemi sınıflama kuruluşu veya ifa yardımcılarının kusurunu ispat zorunda kalmayacak; aksine, sorumluluktan kurtulabilmek için söz konusu kuruluşun kusursuzluğunu ispat etmesi gerekecektir.

III. İFA YARDIMCILARININ FİİLİNDEN SORUMLULUK

A. İfa Yardımcısı Kavramı

Gemi sınıflama kuruluşu, kendi kusurunun yanında borcun ifasında kullandığı ifa yardımcılarının fiillerinin neden olduğu borca aykırılık hallerinden de sorumludur. İfa yardımcısı kavramının kapsamına, borcun ifasında borçluya yardım eden şahısların yanında, borcun ifasının bırakıldığı

AKMAN, s.101 vd.; BASEDOW / WURMNEST, s.47 vd.; BREITZKE, s.61 vd.; BRANDI, s.68 vd. Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.65.

⁵⁴³ Üçüncü kişiyi koruyucu etkili sözleşme teorisinin; gemi alıcıları, yük ve tekne sigortacıları, taşıtanlar, yükletenler, yolcular ve gemi adamları gibi sınıflama sözleşmesinden dolayı olarak etkilenen kişiler hakkında uygulanamayacağı hususunda ayrıntılı bilgi için bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.59 vd. Ayrıca bakınız, WELSCH, s.231; BREITZKE, s.62 vd. Karşılaştırınız, BRANDI, s.68 vd.

⁵⁴⁴ Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, II, III ve IV.

ve ikame edilen şahıs olarak nitelendirilen kimseler de dâhildir⁵⁴⁵. Ayrıca borçlunun akdi ve kanuni temsilcisi de bu kapsamdadır⁵⁴⁶. Ancak tüzel kişilerin hak ve fiil ehliyetlerini organları vasıtasıyla kullanmaları nedeniyle, söz konusu kavram tüzel kişilerin organları ve görevlerini icra eden organ üyelerini kapsamaz⁵⁴⁷ (TMK m.50). Diğer bir ifadeyle organların borca aykırı davranışı, aynı zamanda borçlunun borca aykırı davranışı olarak değerlendirilir. Dolayısıyla organların fiillerinden sorumluluk hususunda ifa yardımcısı kavramına başvurulmasına gerek yoktur.

İfa yardımcısı kavramı hem gerçek kişileri hem de tüzel kişileri kapsar⁵⁴⁸. Bunun yanında ifa yardımcısı olarak nitelendirilen kişilerin kullandığı yardımcıları da söz konusu kavramın kapsamına girer. Dolayısıyla bir kişinin ifa yardımcısı olarak nitelendirilebilmesi için, borçluyla arasında bağımlılık veya sözleşme ilişkisinin bulunması gerekmez. Bu nedenle tesadüfen borcun ifasına katılan kişiler de, borçlunun muvafakatinin bulunması şartıyla, ifa yardımcısı sayılır⁵⁴⁹. Buna karşılık borçlunun borcun ifasına katılmaları hususunda görevlendirmedeği müstahdemleri ifa yardımcısı olarak nitelendirilemez.

Gemi sınıflama kuruluşları, sınıflama faaliyetlerini icra etme borcu kapsamındaki denetleme faaliyetlerini, sömörler vasıtasıyla icra eder. Söz

⁵⁴⁵ Borçlunun yerine geçerek bağımsız şekilde hareket eden, dolayısıyla borçlanılan edimi ifa ederken borçludan emir ve talimat almayan kişiler, ikame edilen şahıs olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.364; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.892 vd.; EREN, s.1031 vd.; von TUHR, s.592.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.446 vd.; AKMAN, s.79; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1195 vd.

⁵⁴⁶ von TUHR, s.595; OĞUZMAN / ÖZ, s.367; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.439; EREN, s.1032; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1200.

⁵⁴⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s.367; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.896; von TUHR, s.595; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.449; AKMAN, s.80; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1200.

⁵⁴⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s.365; EREN, s.1031.

⁵⁴⁹ OĞUZMAN / ÖZ, s.365 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.892; von TUHR, s.593; EREN, s.1031; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.436; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1197.

konusu borcun ifasında kullanılmaları nedeniyle sörveyörler, gemi sınıflama kuruluşunun ifa yardımcısıdır. Sörveyörün gemi sınıflama kuruluşu tarafından istihdam edilmesi veya sözleşmeli çalışması arasında fark yoktur. Ancak denetleme faaliyetlerinin icrasında önemli katkıları bulunmasına rağmen, servis sağlayıcı kuruluşlar, gemi sınıflama kuruluşunun ifa yardımcısı olarak değerlendirilemez; zira bu kuruluşlar donatanın ifaya hazırlık niteliğindeki yükümlülüklerini yerine getirmektedir⁵⁵⁰. Buna karşılık sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasının bırakıldığı ikame gemi sınıflama kuruluşları ise, söz konusu kavram kapsamındadır. Yukarıda da belirtildiği gibi, gemi sınıflama kuruluşunun organları ve görevlerini icra eden organ üyeleri ise ifa yardımcısı değildir.

B. Uygulanacak Hükümler

Sözleşmenin ifasında kullanılan yardımcılarının fiillerinden sorumluluğun şartları ve kapsamı BK m.100 hükmünde düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme genel hüküm niteliğindedir. Dolayısıyla özel kanun hükümleri veya sözleşmeyle BK m.100 hükmüne aykırı düzenleme yapılması mümkündür. Nitekim Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerinde, vekilin ikamesi hakkında özel düzenleme bulunmaktadır (BK m.391). Bu düzenleme, vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesi hakkında da geçerlidir. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşunun, ikame gemi sınıflama kuruluşunun fiillerinden doğan sorumluluğu hakkında BK m.391 hükmü uygulanmalıdır. Söz konusu hükmün kapsamına girmeyen, gemi sınıflama kuruluşları tarafından kullanılan diğer ifa yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluk ise, genel hüküm niteliğindeki BK m.100 hükmüne tâbidir.

⁵⁵⁰ Ayrıca bakınız, İkinci bölüm, I.B.2.a.

C. İfa Yardımcılarının Fiillerinden Sorumluluğun Şartları

1. BK m.100 Hükmüne Göre Sorumluluğun Şartları

a. Borcun İfasının İfa Yardımcısına Bırakılması

Sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasının tamamen veya kısmen ifa yardımcısına bırakılması, BK m.100 hükmünün uygulanmasının ön şartı niteliğindedir. Buna göre, borcun ifasına ilişkin fiillerin bir kısmının ifa yardımcısına bırakılması, böylece ifa yardımcısının borcun ifasına kısmen de olsa katılması, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu için yeterlidir. İfanın bırakılması, borçlunun muvafakatini gerektirir. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşu, muvafakati bulunmadan borcun ifasına katılan kişilerin fiilinden sorumlu değildir⁵⁵¹. Bu sonuç ifa yardımcısının muvafakatin kapsamının dışına çıkması halinde de geçerlidir. Muvafakatin açık veya zımni irade beyanıyla verilmesi mümkündür. Ancak irade beyanında başkasına karşı olan borcun ifasının bırakıldığının, ifa yardımcısına bildirilmesi gerekmez.

b. İfa Yardımcısı Kullanmanın Borca Aykırı Olmaması

Gemi sınıflama kuruluşunun, BK m.100 hükmüne göre sorumluluğu için, sözleşme veya işin icabı gereği ifa yardımcısı kullanabilmesi gerekir. Bu imkânın bulunmadığı hallerde, ifa yardımcısı kullanmak borca aykırılık teşkil eder. Dolayısıyla bu hallerde borçlunun sorumluluğu BK m.96 hükmüne tâbidir^{552, 553}. Sınıflama faaliyetlerinin kapsamı çok geniştir. Ayrıca

⁵⁵¹ OĞUZMAN / ÖZ, s.366; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.893; EREN, s.1030; von TUHR, s.593; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.440; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1200 vd.

⁵⁵² OĞUZMAN / ÖZ, s.368; EREN, s.1035; von TUHR, s.590; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.441; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1201.

bu faaliyetlerin icrası özel teknik bilgiyi de gerektirir. Bu durum sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasında, ifa yardımcısı kullanılmasını gerektirir. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesinde düzenlenmemiş olsa bile, işin icabı gereği gemi sınıflama kuruluşları ifa yardımcısı kullanma hakkını haizdir. Ayrıca sınıflama faaliyetlerini icra etme borcunun ifasının gemi sınıflama kuruluşuna özgü özelliklere bağlı olmaması da, ifa yardımcısı kullanılabileceğini göstermektedir⁵⁵⁴. Gemi sınıflama kuruluşunun ifa yardımcısı kullanması hususunda BK m.390/3 hükmü de engel teşkil etmez. Zira bu hüküm, ancak borcun ifasında ikame gemi sınıflama kuruluşu kullanılması halinde önem arz eder⁵⁵⁵.

c. İfa Yardımcısının Borçlunun Borcuna Aykırı Bir Davranışla Alacaklıya Zarar Vermesi

Borçlu, ifa yardımcısının fiilleri nedeniyle, alacaklının uğramış olduğu bütün zararlardan sorumlu değildir. Gemi sınıflama kuruluşunun BK m.100 hükmü uyarınca sorumlu tutulabilmesi için, ifa yardımcısının fiilinin sınıflama faaliyetlerini icra etme borcuna aykırılık teşkil etmesi gerekir⁵⁵⁶. Borca aykırılık sonucunu doğuran, ifa hazırlıklarına ilişkin fiiller de bu kapsamda değerlendirilir. Borca aykırılığın donatana karşı olması yeterlidir. İfa yardımcısının fiilinin, aynı zamanda gemi sınıflama kuruluşuna karşı yaptığı taahhüde de aykırı olması şart değildir. Gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu, borcun ifa yardımcısına bırakılan kısmının ifası sırasında,

⁵⁵³ İfa yardımcısı kullanma hakkının bulunmasına rağmen, ifa yardımcısının seçiminde gerekli özenin gösterilmemesi halinin de, borçlunun BK m.96 hükmüne göre sorumluluğunu gerektirdiği hususunda bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.368; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1201.

⁵⁵⁴ Bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.441; EREN, s.1035.

⁵⁵⁵ Bakınız, TANDOĞAN, s.459; YAVUZ, s.645; von TUHR, s.592; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.896. Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, III.C.2.

⁵⁵⁶ İfa yardımcısının fiilinin borca aykırılık teşkil etmemesine rağmen, BK m.55 hükmünün kapsamına girmesi halinde, borçlunun haksız fiil hükümlerine göre sorumluluğu söz konusu olabilir. Ayrıca bakınız, Beşinci bölüm, II.B.

donatanın zarara uğramış olması şartına bağlıdır⁵⁵⁷. Diğer bir ifadeyle zarara neden olan fiilin, ifa yardımcısına bırakılan borcun ifasıyla bağlantılı olması gereklidir. Dolayısıyla borcun ihlâli niteliğinde olmayan ve borcun ifasının vesile olduğu fiillerden doğan zararlardan dolayı gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna gidilemez. Örneğin, sörveyörün gemide hırsızlık yapmasından dolayı donatanın uğradığı zarardan, hırsızlık fiilinin denetleme faaliyetlerinin icrasıyla ilgisi bulunmaması ve borcun ifasının zararın meydana gelmesinde sadece vesile olması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşu sorumlu değildir.

d. İfa Yardımcısının Fiilinin Borçluya Farazi Kusur Olarak Yüklenebilmesi

BK m.100 hükmüne göre sorumluluğun söz konusu olabilmesi için, gemi sınıflama kuruluşunun veya ifa yardımcısının kusurunun bulunması gerekli değildir. Dolayısıyla borcun ifasında ifa yardımcısı kullanılması, borçluya ağır bir sorumluluk yükler. Kurtuluş kanıtı getirmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilme imkânının da bulunmaması, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunu daha fazla ağırlaştırır^{558, 559}. Öğretideki baskın görüşe göre, borçlunun borcu bizzat ifa etmesi durumunda sorumlu tutulamayacağı hallerden, ifa yardımcısı kullanması nedeniyle sorumlu tutulması için geçerli sebep bulunmamaktadır. Dolayısıyla BK m.100 hükmünün uygulandığı hallerde, gemi sınıflama kuruluşunun mutlak sorumluluğu söz konusu değildir. Bu görüşe göre, ifa yardımcısının fiilinden

⁵⁵⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s.369; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.896 vd.; EREN, s.1036; von TUHR, s.595; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.441 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1202.

⁵⁵⁸ Bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.371; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.898; EREN, s.1039; von TUHR, s.597; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.446; AKMAN, s.74 vd. KARAHASAN, (Cilt 2), s.1207.

⁵⁵⁹ Ancak bu ağır sorumluluk halinin, ifa yardımcılarının fiillerinden borçlunun sorumlu olmayacağına ilişkin sorumsuzluk kaydıyla hafifletilmesi mümkündür. Bakınız, Dördüncü bölüm, IV.

sorumluluk için; zarara sebebiyet veren fiil, bizzat borçlu tarafından icra edilmesi halinde kusurlu sayılabilecek nitelikte olmalıdır⁵⁶⁰. Diğer bir ifadeyle borçlunun farazi kusuru gerçekleşmelidir. Bu nedenle ifa yardımcısına kusur isnat edilemeyen (ehliyetsizlik gibi) hallerde de, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu söz konusu olabilecektir. Farazi kusurun tespitinde, ifa yardımcısına bırakılan borcun ifası için gerekli bilgi, yetenek ve tecrübe dikkate alınır⁵⁶¹. Dolayısıyla borçlunun kişisel durumu önem arz etmez. Yapılacak değerlendirmede, ifa yardımcısının kusurunun borçluya farazi kusur olarak yüklenebildiği hallerde, borçlunun sorumluluğu söz konusu olur. Dolayısıyla zararın meydana gelmesinde mücbir sebep, alacaklı veya üçüncü kişinin kusuru gibi, harici sebeplerin etkili olduğu durumlarda, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna gidilemez⁵⁶². Borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi hallerinde borçlu aleyhine öngörülen kusur karinesi, ifa yardımcısının fiilinden sorumluluk hakkında da geçerlidir. Bu nedenle sorumluluktan kurtulabilmek için, gemi sınıflama kuruluşunun söz konusu karinenin aksini ispat etmesi gereklidir.

2. BK m.391 Hükmüne Göre Sorumluluğun Şartları

Gemi sınıflama kuruluşlarının, sınıflama sözleşmesinin ifasında ikame gemi sınıflama kuruluşu kullanması mümkündür. Özellikle örgütlenmedikleri ülkelerde, ulusal veya uluslararası gemi sınıflama kuruluşlarıyla yaptıkları iş birliği anlaşmaları bu amaca yöneliktir.

⁵⁶⁰ OĞUZMAN / ÖZ, s.371; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.898 vd.; EREN, s.1038; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.444 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1207. Ayrıca bakınız, von TUHR, s.597 vd.

⁵⁶¹ OĞUZMAN / ÖZ, s.371. Karşılaştırınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.445; EREN, s.1038.

⁵⁶² OĞUZMAN / ÖZ, s.371; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.899; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1208.

BK m.391/2 hükmüne göre vekil, vekâlet sözleşmesinin ifasını başkasına bırakabilir. Ancak vekilin bu konuda yetkisinin bulunması şarttır. Vekile bu yetki sözleşmeyle sağlanabilir. Söz konusu yetki, halin icabına göre mecburiyetin veya bu konuda bir teamülün bulunması hallerinde de mevcuttur⁵⁶³ (BK m.390/3). Örneğin, gemi sınıflama kuruluşunun örgütlenmediği bir ülkede sınıflama faaliyetlerinin icrasında sürekli olarak başka bir gemi sınıflama kuruluşunu kullanması halinde, bu konuda teamül bulunduğunu savunmak mümkündür. Ayrıca bu örnekte, sınıflama faaliyetlerinin icrasının gemi sınıflama kuruluşu için güçlük arz etmesi nedeniyle, ikame gemi sınıflama kuruluşu kullanılmasının aynı zamanda halin gerektirdiği bir mecburiyetten doğduğu da savunulabilir. Belgelendirme sözleşmelerinde de, Yetkilendirme Yönetmeliği'nde aksine hüküm bulunmaması nedeniyle, ikame gemi sınıflama kuruluşunun kullanılmasında hukuki engel bulunmamaktadır. Ancak belgeleme faaliyetlerin yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından icra edilme zorunluluğu nedeniyle, ikame gemi sınıflama kuruluşunun da bayrak devleti tarafından yetkilendirilmiş olması gereklidir. Diğer bir ifadeyle, belgeleme sözleşmelerinde ikame edilebilecek sınıflama kuruluşları hususunda, halin icabının gerektirdiği bir sınırlandırma söz konusudur.

Vekâlet sözleşmesinin ifasını başkasına bırakma hakkının bulunmaması halinde, vekilin aksi davranışta bulunması borca aykırılık teşkil eder. Söz konusu durumda vekil, ifanın bırakıldığı kişinin fiillerinden, kendi fiili gibi sorumludur (BK m.391/1). Bu halde sorumluluğun şartları ve kapsamı ise, BK m.96 ve m.100 hükümlerine tâbidir⁵⁶⁴. Sözleşmenin ifasının başkasına bırakılma hakkının bulunması durumunda ise, vekil hakkında daraltılmış sorumluluk öngörülmüştür (BK m.391/2). Buna göre vekilin

⁵⁶³ Ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.457 vd.; YAVUZ, s.644; KARAHASAN, s.1020 vd.; BECKER, s.706 vd.

⁵⁶⁴ TANDOĞAN, s.465; YAVUZ, s.647; GÜMÜŞ, s.169; EREN, s.1033; KARAHASAN, s.1026; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.896; von TUHR, s.592. Ayrıca bakınız, BECKER, s.711 vd.

sorumluluğu, sözleşmenin ifasını bıraktığı kişiyi seçmede ve talimat vermede gerekli özeni göstermemesi hallerinde söz konusu olur⁵⁶⁵. Vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, vekilin sorumluluğuna ilişkin bu düzenleme, sınıflama sözleşmesi hakkında da geçerlidir. Dolayısıyla bu durumda, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluktan kurtulması, ikame gemi sınıflama kuruluşunu seçmede ve talimat vermede gerekli özeni gösterdiğini ispat etmesine bağlıdır. Gösterilmesi gereken özenin ölçüsü ise; dikkatli, tedbirli, basiretli, dürüst ve makul bir gemi sınıflama kuruluşunun benzer işlerde göstereceği özen esas alınarak belirlenmelidir.

IV. SORUMLULUĞUN KAPSAMININ SÖZLEŞMEYLE BELİRLENMESİ

A. Genel Olarak

Sözleşmeden doğan sorumluluğun kapsamı, tarafların anlaşmasıyla, zararın meydana gelmesinden önce belirlenebilir⁵⁶⁶. Nitekim sınıflama sözleşmelerinin tamamında gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna ilişkin kayıtlara yer verilmektedir. Gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun kapsamına ilişkin kayıtlar, sınıflama sözleşmelerinin esas alınması nedeniyle, belgeleme sözleşmelerinde de yer alır. Dolayısıyla bu kayıtlarla ilgili sınıflama sözleşmesi temelinde yapılan açıklamalar,

⁵⁶⁵ Ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, s.465 vd.; YAVUZ, s.647; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s.345; GÜMÜŞ, s.171 vd.; EREN, s.1033; KARAHASAN, s.1026 vd.; BECKER, s.710.

⁵⁶⁶ Sözleşmeden doğan sorumluluğun kapsamı hususunda, tarafların zararın meydana gelmesinden sonra anlaşmaları da mümkündür. Bu halde yapılan anlaşma ibra veya sulh sözleşmesi hükmündedir. Zararın meydana gelmesinden sonra yapılan anlaşmalar, Borçlar Kanununun sözleşmeden doğan sorumluluğun önceden belirlenmesine ilişkin emredici hükümlerine tâbi değildir. Bakınız, M. İlhan ALNIAK, “Mesuliyetten Kurtulma Kayıtları (Ademi Mesuliyet Mukaveleleri)”, **İÜHF**, C.XXXV, S.1-4, s.320-351, İstanbul, 1970, s.334; AKMAN, s.43 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.359; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.881; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.454; KARAHASAN, (Cilt 2), s.949; von TUHR, s.587.

belgeleme sözleşmeleri hakkında da geçerlidir. Ancak belgeleme faaliyetlerinin idari işlem niteliğinde olması nedeniyle, bayrak devletlerinin de sorumluluğu söz konusu olabilir. Bayrak devleti, sorumluluğunun mahkeme kararıyla tespit edilmesi halinde, gemi sınıflama kuruluşuna rücu edebilir (Yetkilendirme Yönetmeliği m.22). Söz konusu hükümde, bayrak devletinin rücu edebileceği tazminat miktarı için, meydana gelen zararın türü ve kusur derecesine göre değişen bir düzenleme öngörülmüştür.

Sınıflama sözleşmelerinde yer alan söz konusu kayıtlarda, hem gemi sınıflama kuruluşunun hem de ifa yardımcılarının sebep olduğu zararlardan doğan sorumluluğun kapsamı düzenlenmektedir. Sınıflama sözleşmelerinde, başlangıçta gemi sınıflama kuruluşunun mutlak sorumsuzluğuna ilişkin kayıtlara (*disclaimer, non-liability clause*) yer verilirken; daha sonra bu kayıtların mahkemeler tarafından geçersiz sayılması ihtimali nedeniyle, sorumluluğun belirli bir meblağla sınırlandırılmasını öngören kayıtlar (*liability limitation clause*) tercih edilmeye başlanmıştır^{567, 568}. Ancak gemi

⁵⁶⁷ BOISSON, s.13; ÖZÇAYIR, s.365. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Liability), s.238; McCORMACK, s.567 vd.; KALPSÜZ, s.162; OKAY, 117 vd.

⁵⁶⁸ Sınıflama sözleşmelerinde, gemi sınıflama kuruluşunun mutlak sorumsuzluğu ve sınırlı sorumluluğuna ilişkin kayıtların yanında; üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun gerçekleşmesi halinde, donatanın gemi sınıflama kuruluşunu sorumluluktan kurtaracağına ilişkin taahhüdüne de (*hold harmless clause*) yer verilmektedir. Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.12. Ayrıca bakınız, BOISSON, s.24. Örneğin, sınıflama sözleşmesinin konusu olan geminin batması halinde, malları zarar gören yükle ilgililerin veya yaralanan gemi adamının zararını donatan yerine gemi sınıflama kuruluşundan talep etmesi durumunda bu taahhüt uygulama alanı bulur. Taahhüdün yerine getirilmesiyle gemi sınıflama kuruluşu sorumluluktan kurtulur. Böylece söz konusu kuruluşun sorumsuzluğu dolaylı bir şekilde sağlanmış olur. Borçtan kurtarma taahhüdünün yerine getirilmemesi halinde, gemi sınıflama kuruluşunun ifa davası açma hakkı vardır. Söz konusu taahhüdünün kapsam ve sonuçları BK m.173 hükmüne tâbidir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.955 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.269 vd.; EREN, s.1196 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1485 vd.; von TUHR, s.883 vd.

Sınıflama sözleşmelerinde, zararın talep veya dava edilebilmesi hususunda belirli sürelerin öngörüldüğü kayıtlara yer verilmektedir. Böylece gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu süre yönünden de sınırlandırılır. Uygulamada bu sürelerin uzunluğuna ilişkin birlik bulunmamaktadır. Sınıflama sözleşmelerinde, zararın talep veya dava edilebilmesi için üç aydan bir yıla kadar süre öngörülebilmektedir. Bakınız, **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.13 (bir yıl); **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.3, 3.3 (altı ay); **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 5.3 (üç ay); **GL Rules For**

sınıflama kuruluşunun mutlak sorumsuzluğunu öngören kayıtlar da tamamen terk edilmemiştir⁵⁶⁹. Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin kayıtların kapsamı ve ifade ediliş tarzı bakımından gemi sınıflama kuruluşları arasında farklılıklar bulunmaktadır. Uygulamada özellikle sorumluluğun belirli meblağla sınırlandırılması hususunda farklılıklar görülmektedir. Sorumluluk meblağı, donatanın ödediği ücretin söz konusu kuruluşlar tarafından belirlenen orandaki katları dikkate alınarak belirlenmektedir⁵⁷⁰. Ancak sorumluluğun üst sınırı için, genellikle sabit bir meblağ da öngörülmektedir.

Sözleşmeden doğan sorumluluğun tarafların anlaşmasıyla belirlenmesinin şartları BK m.99 ve m.100/2-3 hükümlerine tâbidir. BK m.99 hükmünde borçlunun kusurundan doğan sorumluluğu düzenlenirken, BK m.100/2-3 hükmü ise ifa yardımcılarının fiillerinden doğan sorumlulukla ilgilidir. Söz konusu hükümler sorumsuzluk kayıtları esas alınmak suretiyle düzenlenmiştir. Ancak borçlunun sorumluluğunun belirli meblağla sınırlandırılmasının öngörüldüğü kayıtların da, bu hükümlerin kapsamına

Classification And Construction, Pt.0, Sec.1, G.6 (bir yıl); **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.8, 803 (altı ay). Söz konusu kayıtlarda, öngörülen sürelerin geçirilmesi halinde talep ve dava hakkının düşeceği belirtilmektedir. Dolayısıyla bu kayıtlar zamanaşımına ilişkin anlaşma niteliğindedir. Vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesinden doğan talep ve dava hakları, beş yıllık zamanaşımı süresine tâbidir (BK m.126/4). Emredici nitelikteki BK m.127 hükmüne göre, söz konusu zamanaşımı süresinin tarafların anlaşmasıyla değiştirilmesi mümkün değildir. Bu nedenle sınıflama sözleşmelerinde yer alan zamanaşımına ilişkin kayıtlar geçersizdir. Zamanaşımı kavramı ve zamanaşımı anlaşması hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.463 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.1030 vd.; EREN, s.1232 vd.; von TUHR, s.687 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1277 vd.

⁵⁶⁹ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.1, E; **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.3, 3.1; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 5.1; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.9.

⁵⁷⁰ Sorumluluk sınırının belirlenmesinde dikkate alınacak oran hususunda farklı uygulamalar için bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.1, E (ödenen ücretin 2 katı); **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.11 (ödenen ücretin 10 katı); **ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations**, Ch.3, 3.2 (ödenen ücret kadar); **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 5.2 (ödenen ücretin 5 katı); **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, G.3 (ödenen ücretin 5 katı); **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.4, A100 (ödenen ücretin 10 katı); **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.8, 803 (ödenen ücretin 10 katı); **LR Form for Request for Marine Services**, Art.9 (ödenen ücret kadar).

girdiği kabul edilmektedir. Çalışmamızda buna uygun olarak, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun sözleşmeyle belirlenmesi hususu, sorumsuzluk ve sorumluluğun sınırlandırılması kayıtlarının BK m.99 ve m.100/2-3 hükümleri kapsamında değerlendirilmesi suretiyle incelenmiştir.

B. Sorumsuzluk Kayıtları

Sınıflama sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtlarında, genellikle gemi sınıflama kuruluşlarının mutlak sorumsuzluğu öngörülmektedir. Diğer bir ifadeyle bu kayıtlarda, sorumsuzluğun söz konusu olduğu hal ve kusur derecesi özel olarak belirlenmemekte, gemi sınıflama kuruluşunun kendisinin veya ifa yardımcılarının neden olduğu hiçbir zarardan dolayı sorumluluğunun bulunmadığı (*neither the Society nor any of its servants or agents will be liable for any loss, damage or expense*) ifade edilmektedir. Mutlak sorumsuzluğa ilişkin sözleşme kayıtları, borçlunun kast dâhil hiçbir kusur halinden sorumlu olmamasına yöneliktir. Diğer bir ifadeyle borcun ifası borçlunun takdirine bırakılmaktadır. Alacaklının hukuk güvenliği yanında, kamu düzenini de olumsuz şekilde etkileyen bu durumun önlenmesi amacıyla, mutlak sorumsuzluk kayıtları bazı sınırlamalar çerçevesinde geçerli kabul edilmektedir⁵⁷¹. Bu nedenle, BK m.99 ve m.100/2-3 hükümleriyle, sorumsuzluk anlaşması yapma imkânı önemli ölçüde sınırlandırılmıştır.

BK m.99/1 hükmü uyarınca, kast veya ağır ihmal şeklinde ortaya çıkan, ağır kusur⁵⁷² hallerinden sorumsuzluğu öngören sözleşme kayıtları

⁵⁷¹ Sami OKAY, **Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları, Hususile Bunların Muteberiyeti Meselesi**, (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi), İstanbul, 1954, (Tez), s.56; AKMAN, s.53; ALNIAK, s.326. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.87 vd.; BOISSON, s.13 vd.; ÖZÇAYIR, s.365; HONKA, s.16 vd.; BOISSON, (Liability), s.238 vd.; KALPSÜZ, s.162.

⁵⁷² Ağır kusur, kast ve ağır ihmal hallerini kapsayan üst kavram niteliğindedir. Dolayısıyla BK m.99 hükmünde yer alan “hile” ve “ağır kusur” terimleri isabetli bulunmamaktadır. Bunun yerine, mehaz İsviçre Borçlar Kanunu m.100 hükmünde ifade edilen şekilde “kast”

geçersizdir. Buna göre, gemi sınıflama kuruluşunun kast dâhil hiçbir kusur halinden sorumlu olmayacağını öngörmeleri nedeniyle, mutlak sorumsuzluğa ilişkin kayıtlar geçersiz sayılmalıdır. Ancak bizimde katıldığımız öğretideki baskın görüşe göre, borçlunun hafif ihmalden sorumlu tutulmamasına ilişkin anlaşmalar, BK m.99/1 hükmünün kapsamına girmez⁵⁷³. Dolayısıyla, kural olarak, gemi sınıflama kuruluşunun hafif ihmalden sorumlu tutulmamasına ilişkin anlaşmalar geçerlidir. Bu nedenle mutlak sorumsuzluk kayıtları, kast ve ağır ihmal hallerinde geçersiz, hafif ihmal söz konusu olduğunda ise geçerli sayılmalıdır. Buna göre mutlak sorumsuzluk kayıtlarında geçersiz sayılan kısım yazılmamış kabul edilmeli ve bundan geçerli olan kısım etkilenmemelidir⁵⁷⁴. Ayrıca geçersiz sayılan kısmın, BK m.20/2 hükmü gereğince, sınıflama sözleşmesinin tamamen geçersiz sayılmasına sebep olmayacağı da evleviyetle kabul edilmelidir⁵⁷⁵.

Mutlak sorumsuzluk kayıtları, kural olarak hafif ihmal hallerinde geçerli sayılmakla birlikte, BK m.99/2 hükmünde bu konuda bazı istisnalar öngörülmüştür. Özellikle hükümet tarafından tanınan imtiyaza dayanarak yürütülen faaliyetlerden doğan sorumluluğa ilişkin istisna gemi sınıflama kuruluşları için önem arz etmektedir. Bayrak devletlerinin belgeleme faaliyetlerinin icrası hususunda bu kuruluşlara tanındığı yetki, imtiyaz

ve “ağır ihmal” terimlerinin kullanılması daha isabetli olduğu savunulmaktadır. Bakınız, AKMAN, s.53 dn.25. Çalışmamızda bu görüşe uygun olarak, “hile” ve “ağır kusur” terimleri yerine “kast” ve “ağır ihmal” terimleri kullanılmıştır.

⁵⁷³ Bakınız, ÖZÇAYIR, s.366; HONKA, s.16 vd.; McCORMACK, s.554 vd.; BRANDI, s.70; *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077.

⁵⁷⁴ AKMAN, s.100; ALNIAK, s.337; OKAY, (Tez), s.56; OĞUZMAN / ÖZ, s.360; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.456; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.885; von TUHR, s.586; KARAHASAN, (Cilt 2), s.946. Ayrıca bakınız, ÖZÇAYIR, s.365. Ancak sorumsuzluk kaydının sadece kast ve ağır ihmal hallerin kapsaması halinde, bu görüşün uygulama alanı bulunmamakta ve kayıt tamamen geçersiz sayılmaktadır. Bakınız, AKMAN, s.101.

⁵⁷⁵ AKMAN, s.109; OKAY, (Tez), s.56; OĞUZMAN / ÖZ, s.360; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.456; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.885 vd.; EREN, s.1044 vd.; von TUHR, s.586; KARAHASAN, (Cilt 2), s.946. Aksi görüş için bakınız, ALNIAK, s.346 vd.

niteliğindedir. Faaliyetlerini devlet tarafından tanınan imtiyaza dayanarak yürüten borçlu aleyhine istisna öngörülmesinin sebebi, imtiyazın tekel durumu yaratması ve bunun kötüye kullanılabilmesi ihtimalidir. Bu nedenle imtiyaza dayanmayan tekel durumunun söz konusu olduğu hallerde de, BK m.99/2 hükmünde öngörülen istisnanın uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir⁵⁷⁶. Yukarıda da belirtildiği gibi, sınıflama faaliyetlerinin icrası hususunda, özellikle uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşları fiili tekel durumundadır⁵⁷⁷. Dolayısıyla BK m.99/2 hükmü, hem belgeleme, hem de sınıflama faaliyetlerinin icrasına ilişkin sözleşmeler hakkında uygulanabilir. BK m.99/2 hükmünün uygulanması durumunda, gemi sınıflama kuruluşlarının hafif ihmal halinden de sorumluluğu söz konusu olur. Ancak hafif ihmalden sorumsuzluğa ilişkin kaydın geçersiz kılınması hâkimin takdirine bağlıdır⁵⁷⁸.

İfa yardımcılarının fiiline ilişkin mutlak sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği BK m.100/2-3 hükümlerine tâbidir. BK m.100/2 hükmüne göre, borçlunun ifa yardımcılarının fiillerinden kısmen veya tamamen sorumsuzluğunu öngören kayıtlar geçerlidir. Dolayısıyla ifa yardımcılarının fiilleri söz konusu olduğunda; mutlak sorumsuzluk kayıtları, kast hali dâhil, kural olarak geçerli kabul edilir⁵⁷⁹. Ancak BK m.100/3 hükmünde, bu konuya ilişkin bazı istisnalar öngörülmüştür. İfa yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluk hakkında da, BK m.99/2 hükmüne paralel şekilde, hükümet tarafından tanınan imtiyaza dayanarak yürütülen faaliyetlere ilişkin istisna

⁵⁷⁶ OĞUZMAN / ÖZ, s.361; ALNIAK, s.345; OKAY, s.118. Ayrıca bakınız, AKMAN, s.72 vd.; OKAY, (Tez), s.56 vd.; KALPSÜZ, s.163 vd.

⁵⁷⁷ Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, V.A.

⁵⁷⁸ Takdir yetkisini kullanırken, hâkim tarafından dikkate alınması gereken hususlar hakkında bakınız, AKMAN, s.70 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.885. Ayrıca bakınız, ALNIAK, s.342.

⁵⁷⁹ BK m.100/2 hükmünün uygulanabilmesi için, ifa yardımcısı kullanmanın borca aykırı olmaması ve borçlunun işletme organizasyonunun kusursuz olması şartına tâbi olduğu öğretide savunulmaktadır. AKMAN, s.77; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.899; EREN, s.1041.

söz konusudur. Bu durumda mutlak sorumsuzluk kaydı, kast ve ağır ihmal söz konusu olduğunda geçersiz, hafif ihmal hallerinde ise geçerlidir⁵⁸⁰.

Bir görüşe göre, sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği hususunda, vekâlet sözleşmesinin arz ettiği özelliklerin de sınırlandırıcı etkisi bulunmaktadır. Bu sınırlama kanun hükmüne dayanmamakta, vekilin özen borcunun kapsamından doğmaktadır. Özellikle sınıflama faaliyetlerinin icrası gibi, özel uzmanlık gerektiren vekâlet sözleşmelerinde vekilin ağır bir özen borcu bulunur⁵⁸¹. Bu tür vekâlet sözleşmelerinde vekil, sözleşmenin ifasında azami özen göstermelidir. Özen borcunun arz ettiği bu özellik, sorumsuzluk kayıtlarıyla amaçlanan sonuçla bağdaşmaz. Dolayısıyla sınıflama sözleşmesi gibi, ifası özel uzmanlık gerektiren vekâlet sözleşmeleri hakkında, borçlu veya ifa yardımcılarının kusurundan sorumsuzluğu öngören kayıtların geçerli olmadığı savunulmaktadır⁵⁸². BK m.99/2 ve m.100/3 hükümlerine tâbi olması nedeniyle, sınıflama sözleşmesinde sorumsuzluk kayıtlarının geçerli olduğu haller önemli ölçüde daraltılmıştır. Buna göre sınıflama sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtları, sadece ifa yardımcılarının hafif kusurunun söz konusu hallerinde geçerlidir. Ancak ifa yardımcılarının hafif kusuru, denizciliğin arz ettiği yüksek tehlike ihtimalleri nedeniyle, ağır sonuçlar doğurabilir. Dolayısıyla ifa yardımcılarının hafif kusurunun bulunduğu hallerden sorumsuzluğu öngören kayıtların geçersizliği sonucunu doğurması nedeniyle, bu görüşün sınıflama sözleşmesi hakkında uygulanmasının isabetli olacağını düşünmekteyiz.

⁵⁸⁰ İfa yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluğun kapsamını düzenleyen sözleşme kayıtlarının geçerli olduğu hallerde, sosyal düşünceler gereğince, ifa yardımcıları da bu kayıtlardan yararlanabilmelidir. AKMAN, s.81 vd.; AKYOL, s.51 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.900. Aksi görüş için bakınız, von TUHR, s.599 dn.53; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.458; OKAY, (Tez), s.61; ALNIAK, s.339.

⁵⁸¹ Ayrıca bakınız, Üçüncü bölüm, VI.B.2.

⁵⁸² TANDOĞAN, s.433 vd.; YAVUZ, s.643; ZEVLİLİLER / HAVUTÇU, s.343; ATAMER, s.255. Ayrıca bakınız, Y. 11.HD 08.03.1977 tarih ve E.1977/866, K.1977/1033, **YKD**, 1978, S.8, s.1327 vd. Karşılaştırınız, AKMAN, s.10; GÜMÜŞ, s.368 vd.

Sorumsuzluk kayıtlarının geçersiz olduğu hallerde sorumluluğun kapsam ve şartları genel hükümlere tâbi olacaktır. Bu durumda gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun hafiflemesini sağlayabilecek tek imkân, BK m.43-44 hükümlerinde öngörülen, tazminat miktarının indirilmesine ilişkin sebeplerin gerçekleşmesidir⁵⁸³.

C. Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Kayıtlar

Sınıflama sözleşmelerinde, sorumluluğun kapsamının anlaşmayla belirlenmesi hususunda, ağırlıklı olarak gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun belirli meblağla sınırlandırılmasına ilişkin kayıtlara yer verilmektedir. Bu kayıtların amacı, sorumluluğun üst sınırını önceden tayin etmektir. Sorumsuzluk kayıtlarında borçlunun belli kusur derecesi için sorumluluğunun kaldırılması hedef alınırken; söz konusu kayıtlarda, borçlunun tazminat ödeme yükümlülüğü anlamındaki sorumluluğu belirli meblağla sınırlandırılmaktadır⁵⁸⁴. Sorumluluğun sınırlandırılması kayıtlarında belirtilen meblağın sorumluluğun üst sınırı olması nedeniyle, zararın daha yüksek olması halinde de, borçlu bu meblağ nispetinde tazminat ödemekle yükümlüdür. Zararın daha düşük olması durumunda ise, gerçek zarar miktarı tazmin edilir. Öğretideki baskın görüş, sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin emredici hükümlerin düşük meblağ öngörülerek dolanılmasının önlenmesi amacıyla, sorumluluğun sınırlandırılması kayıtlarının BK m.99 ve m.100/2-3 hükümlerine tâbi olması gerektiğini yönündedir⁵⁸⁵. Dolayısıyla yukarıda sorumsuzluk kayıtlarıyla ilgili yaptığımız açıklamalar, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin kayıtlar hakkında da geçerlidir.

⁵⁸³ Bakınız, ATAMER, s.255; AKMAN, s.55'de metni verilen Yargıtay kararı. Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, II.A.3.b.bb.

⁵⁸⁴ AKMAN, s.23. Ayrıca bakınız, ALNIAK, s.323; EREN, s.1042.

⁵⁸⁵ AKMAN, s.24 vd.; OKAY, (Tez), s.63; OĞUZMAN / ÖZ, s.360; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.453; EREN, s.1045; von TUHR, s.587; KARAHASAN, (Cilt 2), s.946. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.91. Aksi görüş için bakınız, ALNIAK, s.323 vd.

BEŞİNCİ BÖLÜM

GEMİ SINIFLAMA KURULUŞLARININ SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞU

I. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞUN ÖNEMİ VE KAPSAMI

Gemi sınıflama kuruluşlarının güçlü ekonomik yapıları bulunmaktadır. Mahkemeler tarafından verilebilecek yüksek miktartlı tazminat kararlarının icra edilebilmesini mümkün kılan bu durum nedeniyle; taşıtanlar, yükletenler, yolcular ve gemi adamları gibi gemiyle bağlantılı olarak zarara uğrayan üçüncü kişiler, sorumluluğu söz konusu olabilecek diğer kişiler yerine, gemi sınıflama kuruluşlarına karşı dava açmayı tercih etmektedir⁵⁸⁶. Ayrıca deniz ticareti alanındaki sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemelerin gemi sınıflama kuruluşlarını kapsamaması da, böyle bir tercihin yapılmasında etkilidir. Bu nedenlerle gemi sınıflama kuruluşlarına karşı açılan davaların sayısında son dönemlerde artış olmuştur. Dolayısıyla bu kuruluşların sözleşme dışı sorumluluğu günümüzde büyük önem kazanmıştır.

Sözleşme dışı sorumluluk kavramı, kanundan doğan ve mevcut bir hukuki ilişkiye dayanmayan sorumluluğu ifade eder. Gemi sınıflama kuruluşunun önceden hukuki ilişkide bulunmadığı kişileri zarara uğratan veya mevcut hukuki ilişkiye aykırılık teşkil etmemekle birlikte, hukuki ilişkinin karşı tarafının zarara uğramasına neden olan davranışlardan

⁵⁸⁶ BASEDOW / WURMNEST, s.3; WISWALL, (Report), s.328 vd. Ayrıca bakınız, ANTAPASSIS, s.62; Barbara VAUGHAN, **The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007).

sorumluluğu, sözleşme dışı sorumluluk kavramının kapsamına girer⁵⁸⁷. Sözleşme dışı sorumluluğa neden olan davranışlarda, borca aykırılık bulunmamakla birlikte, toplumun yüklediği genel davranış kurallarına aykırılık söz konusudur. Genel davranış kuralları kavramı, borca aykırı davranışları da kapsayacak genişliktedir. Dolayısıyla borca aykırı davranışın aynı zamanda genel davranış kurallarına da aykırı olması muhtemeldir⁵⁸⁸. Diğer bir ifadeyle aynı davranış nedeniyle, hem sözleşmeden doğan sorumluluk hem de sözleşme dışı sorumluluk söz konusu olabilir. Bu durumda birbiriyle yarışan iki alacak hakkı bulunur⁵⁸⁹.

Sözleşme dışı sorumluluk, haksız fiil sorumluluğu olarak da nitelendirilmektedir. Haksız fiil sorumluluğu esas itibariyle BK m.41-60 hükümlerinde düzenlenmiştir. Söz konusu hükümlerde haksız fiiller için kural olarak kusur sorumluluğu öngörülmüştür (BK m.41). Borçlar Kanununda kusur şartının aranmadığı haksız fiil halleri de düzenlenmiştir. Bunların yanında özel kanunlarda da haksız fiil sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Çalışmamızda, gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşme dışı sorumluluğu söz konusu düzenlemeler dikkate alınmak suretiyle incelenmiştir. Bu kapsamda BK m.41 hükmünde düzenlenen kusura dayanan haksız fiil sorumluluğu ile BK m.55 hükmünde düzenlenen istihdam edenin kusura dayanmayan sorumluluğu inceleme konusu yapılmıştır. Gemi

⁵⁸⁷ Sözleşme dışı sorumluluk kavramı hakkında bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.6 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.483; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.474 vd.; EREN, s.443; von TUHR, s.361 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.422.

⁵⁸⁸ Modern hukuk borca aykırılık kavramının genişletilmesi yönünde eğilim göstermektedir. Klasik hukuka göre, sözleşme dışı sorumluluk kapsamında değerlendirilmesi gereken, sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılması ve edime yakınlıkları bulunan üçüncü kişilerin zarara uğraması hallerinin, sözleşmeden doğan sorumluluk kapsamında değerlendirilmesi buna örnek teşkil etmektedir. Bu durum borca aykırılık kavramı ile davranış kurallarına aykırılık kavramının birbirleriyle çakışması ihtimalini arttırmaktadır.

⁵⁸⁹ Hakların yarışması hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Kemal Tahir GÜRSOY, **Haksız Eylem (Fiil) den Doğan Talep Hakkı ve Bu Hakkın Diğer Talep Haklarıyla Yarışması (Dava Hakkının Telahuku)**, AÜHFD, C.XXXI, S.1-4, s.149-184, Ankara,1974, s.177 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.701 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.980 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.528 vd.; von TUHR, s.361 dn.5 ile s.573 vd.; AKMAN, s.116 vd. Ayrıca bakınız, BOISSON, s.8.

sınıflama kuruluşlarının sözleşme dışı sorumluluğunun kapsamı, zarar ve tazminat miktarının hesaplanması bakımından özellik arz etmemektedir⁵⁹⁰. Bu nedenle söz konusu hususlar incelenmemiştir. Çalışmamızda gemi sınıflama kuruluşlarının düzenlediği belgelerin ve sınıflama sözleşmelerinin tamamında yer alan, bu kuruluşların sözleşme dışı sorumluluğunun kaldırılması ve sınırlandırılmasına ilişkin kayıtlar da incelenmiştir. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun uygulanabilmesi, bir tüketici işleminin bulunması şartına bağlıdır (TKHK m.1 ve m.3). Bu nedenle söz konusu kanunun uygulanması için, tüketici olarak nitelendirilen kişilerin hukuki işlemde bulunması gereklidir. Diğer bir ifadeyle TKHK hükümleri borca aykırılıktan doğan zararları kapsadığından, sözleşme dışı sorumluluk hususunda uygulama alanı yoktur⁵⁹¹. Bu nedenle TKHK hükümleri inceleme konusu yapılmamıştır. Ayrıca BK m.41 ve m.55 dışında kalan sözleşme dışı sorumluluk halleri de, çalışmamızın konu ve kapsamı dışında kalmaları nedeniyle incelenmemiştir.

⁵⁹⁰ Sözleşme dışı sorumlulukta zarar ve tazminat miktarının hesaplanması hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.537 vd. ile s.677 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.581 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.244 vd.; EREN, s.691 vd.; von TUHR, s.383 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.1081 vd. ile KARAHASAN, (Cilt 2), s.51 vd. Gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğu kapsamında bu hususlara ilişkin yaptığımız açıklamalar, sözleşme dışı sorumluluk hakkında da geçerlidir. Bakınız, Dördüncü bölüm, II.A.3.b.bb.

⁵⁹¹ Bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.78 vd.; ANTAPASSIS, s.62.

II. SORUMLULUK SEBEPLERİ

A. Kusura Dayanan Sorumluluğun Şartları

1. Hukuka Aykırı Fiil

Kusura dayanan sözleşme dışı sorumluluk, zarara neden olan fiilin hukuka aykırı olması şartına bağlıdır⁵⁹². Bu şartın, fiil ve hukuka aykırılık olmak üzere iki unsuru vardır.

Yapma veya yapmama tarzında ortaya çıkan iradi insan davranışlarına fiil denilmektedir⁵⁹³. Dolayısıyla yapılmaması gereken bir hareketin yapılması şeklindeki müsbet davranışın yanında, yapılması gereken bir hareketin yapılmaması şeklindeki menfi davranış da haksız fiil sorumluluğunu gerektirebilir. Ancak menfi davranışın sorumluluk gerektiren

⁵⁹² BK m.41/2 hükmüne göre, hukuka aykırı fiillerin yanında ahlaka aykırı fiiller de kusura dayanan sözleşme dışı sorumluluğun kapsamına girer. Ancak yazılı hukukun yanında yazılı olmayan hukukun da hukuka aykırı fiilin kaynakları arasında gösterilmesi, şahsiyeti koruyan hükümlerin kapsamının genişlemesi ve hakkın kötüye kullanılmasının hukuka aykırı fiil olarak değerlendirilmesi, ahlaka aykırı fiillerden sorumluluğun uygulanma alanını daraltmaktadır. Ahlaka aykırı fiillerden sorumluluk için, failin davranışının ahlaka aykırı ve kusurun da kast derecesinde olması gerekir. Bunun haricinde söz konusu sorumluluk sebebi, hukuka aykırı fiillerden doğan kusurlu sorumlulukla aynı şartlara tâbidir. Dolayısıyla haksız fiil sorumluluğu hakkında yaptığımız açıklamalar ahlaka aykırı fiillerden sorumluluk hakkında da geçerlidir. Ahlaka aykırı fiillerden sorumluluk hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.535 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.481 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.27 vd.; EREN, s.560 vd.; von TUHR, s.369; KARAHASAN, (Cilt 1), s.468 vd. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.77. Ahlaka aykırı fiillerden sorumluluğun gemi sınıflama kuruluşlarının kusura dayanan sözleşme dışı sorumluluğu hususunda da dar bir uygulama alanı bulunmaktadır. Sınıfını etkileyen önemli eksikliklere rağmen gemi hakkında sınıflama belgesinin düzenlenmesi veya sınıflama belgesinin geminin denetlemeye tâbi tutulmadan düzenlenmesi halleri, ahlaka aykırı fiillerden sorumluluk kapsamında değerlendirilmektedir. Özellikle uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarının özellikleri, çalışma sistemleri ve IACS'ın bu hususlara ilişkin aldığı tedbirler dikkate alındığında ahlaka aykırı fiillerden sorumluluk nadiren söz konusu olur. Bu fiili durum, ahlaka aykırı fiillerden sorumluluğun gemi sınıflama kuruluşları hakkında uygulanması imkânını daha da sınırlandırmaktadır. Bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.77. Ayrıca bakınız, OKAY, s.119; KALPSÜZ, s.164.

⁵⁹³ Selim KANETİ, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyumu**, s.29-66, İstanbul, 1980, s.34; OĞUZMAN / ÖZ, s.492; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.12; EREN, s.468; KARAHASAN, (Cilt 1), s.424.

bir fiil olarak kabul edilebilmesi için, failin hareketinin belirli bir davranışta bulunma hususunda kendisine yüklenmiş olan yükümlülüğe aykırı olması gerekir⁵⁹⁴. Davranışta bulunma yükümlülüğünün kanun veya dürüstlük kuralına dayanması mümkündür. Davranışta bulunma yükümlülüğüne aykırı hareketin gerekli olması nedeniyle, menfi davranışlarda fiil ve hukuka aykırılık bir arada bulunur⁵⁹⁵. Dolayısıyla bu tür davranışlarda fiilin hukuka aykırılığını ayrıca tespit etmeye gerek yoktur.

Hukuka aykırılık kavramı; failin hareketinin, şahısvarlığı veya malvarlığına ilişkin değerleri koruma amacına yönelik, genel davranış kurallarına aykırı olmasını ifade eder⁵⁹⁶. Kanun, örf ve adet hukuku, dürüstlük kuralı veya belirli bir faaliyete ilişkin uygulanan teamüller bu davranış kurallarının dayanağını oluşturabilir. Kanun hükmünün kamu hukuku veya özel hukuk kuralı niteliğinde olması mümkündür. Fiilin genel davranış kurallarına aykırı olması halinde, hukuka aykırılık unsuru gerçekleşmiş sayılır. Buna bağlı olarak failin sorumluluğuna gidilebilir. Ancak failin sorumluluğu hususunda iki sınırlama vardır. Birinci sınırlama, fiilin hukuka aykırılığını önleyen bir hukuka uygunluk sebebinin bulunmaması gerekliliğidir. Mağdurun rızası, kamu veya özel hukuka dayanan bir yetkinin kullanılması, üstün kamu veya özel yararın bulunması, meşru müdafaa, ıztırar hali ve kuvvet kullanma hakkının bulunması halleri hukuka uygunluk sebepleridir⁵⁹⁷ (BK m.52). Bu hallerde zarara sebebiyet

⁵⁹⁴ OĞUZMAN / ÖZ, s.492 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.484 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.13 vd.; EREN, s.471 vd.; KANETİ, s.35; von TUHR, s.362; ATAMER, (Haksız Fiil), s.25; KARAHASAN, (Cilt 1), s.426. Ayrıca menfi davranış nedeniyle haksız fiil sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, davranış yükümlülüğüne uygun harekette bulunulması faili tehlikeye atacak nitelikte olmamalıdır.

⁵⁹⁵ OĞUZMAN / ÖZ, s.493.

⁵⁹⁶ Ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.494; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.476; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.18 vd.; EREN, s.545 vd.; KANETİ, s.38; ATAMER, (Haksız Fiil), s.25 vd.; von TUHR, s.363 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.428 vd. Ayrıca bakınız, GÜRSOY, s.179; ANTAPASSIS, s.66.

⁵⁹⁷ Hukuka uygunluk sebepleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.500 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.485 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.30 vd.; EREN, s.562 vd.; von TUHR, s.370 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.450 vd.

veren davranışa hukuk düzeni tarafından izin verildiği için failin sorumluluğuna gidilemez. İkinci sınırlama ise, mağdurun zarara uğraması ile ihlâl edilen davranış kuralı arasında hukuka aykırılık bağının bulunması gerekliliğidir^{598, 599}. Hukuka aykırılık bağı, özellikle failin yansıma ve dolaylı zararlardan sorumluluğunun sınırlandırılması amacına yöneliktir. Buna göre failin zarardan sorumluluğu için, mağdurun zararı, fiilin aykırılık teşkil ettiği davranış kuralıyla korunması amaçlanan menfaat kapsamında olmalıdır. Örneğin, sınıflama belgesi bulunan bir geminin batması sonucu yükün zıyaı nedeniyle zarara uğrayan yükle ilgiliye karşı, diğer şartların da gerçekleşmesi halinde, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu söz konusu olabilir. Burada yükle ilgilinin doğrudan zararının bulunması nedeniyle, meydana gelen zarar ile başkasının mallarına zarar verilmemesine ilişkin davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaat arasında hukuka aykırılık bağı bulunmaktadır. Tahsis edildiği sonraki seferin taşıtanının, geminin batması nedeniyle yaptığı yeni navlun sözleşmesinde fazladan navlun ücreti ödemek zorunda kalması gibi uğradığı zararlar ise, yansıma zarar niteliğindedir. Bu zararların söz konusu davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaatin kapsamına girmemesi nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna gidilemez⁶⁰⁰.

⁵⁹⁸ Hukuka aykırılık bağı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Haluk TANDOĞAN, “Hukuka Aykırılık Bağı”, **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyumu**, s.5-27, İstanbul, 1980, (Hukuka Aykırılık), s.9 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.495 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.476 vd.; EREN, s.556 vd.; ATAMER, (Haksız Fiil), s.70 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.431.

⁵⁹⁹ Anglo-Sakson hukukunda hukuka aykırılık bağı, hem sözleşmeden doğan hem de sözleşme dışı sorumluluğun şartlarından. Ayrıca bakınız, TANDOĞAN, (Hukuka Aykırılık), s.5. Gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğuna ilişkin davalarda, söz konusu kuruluşların mağdura karşı özen gösterme hususunda davranış yükümlülüğünün bulunup bulunmadığı yönünde araştırma yapılmak suretiyle, hukuka aykırılık bağı zımnen dikkate alınmaktadır. Ayrıca bakınız, *Great American Insurance Company v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *Somarelf v. American Bureau Shipping*, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989); *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping*, [1990]1 Lloyd's Rep. 547 (QBD); *Marc Rich & Co. A.G. and Others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd., Bethmarine Co. Ltd. and Nippon Kaiji Kyokai* [1995]3 All ER 307 (HL); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077.

⁶⁰⁰ Hukuka aykırılık bağının uygulanmasına ilişkin örnekler için bakınız, TANDOĞAN, (Hukuka Aykırılık), s.9 vd.; ATAMER, (Haksız Fiil), s.80 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.495 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.530 vd. Ayrıca bakınız, MANDARAKA-SHEPPARD, s.514 vd.

Uygulamada gemi sınıflama kuruluşlarına karşı açılan davaların ağırlıklı kısmında hukuka aykırılık sebebi olarak, bu kuruluşlar tarafından düzenlenen belgelerin yanlış bilgi ve kayıtlar ihtiva etmesi (*misrepresentation*) gösterilmektedir⁶⁰¹, ⁶⁰². Dürüstlük kuralı gereği bu kuruluşların düzenlediği belgeler doğru bilgi ve kayıtları ihtiva etmelidir; aksi durumda, gemi sınıflama kuruluşunun hukuka aykırı davranışı söz konusu olur. Böyle bir davranış nedeniyle meydana gelen zarardan sorumluluk için, düzenlenen belgelerde doğru bilgi ve kayıtlara yer verilmesine ilişkin davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaat ile zarar arasında hukuka aykırılık bağının mevcudiyeti aranmalıdır. Söz konusu davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaatin kapsamının belirlenmesinde, yanlış bilgi ve kayıtların yer aldığı belgenin niteliği önem taşır. Bu davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaatin kapsamına, sınıflama belgesi söz konusu olduğunda donatanın menfaatleri, bayrak devleti adına düzenlenen belgelerde ise kamusal menfaatler girer.

Gemi sınıflama kuruluşlarının bağımsızlık ve tarafsızlık özelliği gereği, düzenledikleri sınıflama belgelerinde, donatan dâhil kimsenin menfaatleri dikkate alınmaz. Diğer bir ifadeyle sınıflama belgesinin doğru bilgi ve kayıtları ihtiva etmesinde, kural olarak donatan dâhil kimsenin menfaatlerinin korunması amaçlanmamaktadır. Ancak aralarındaki sözleşme ilişkisi nedeniyle, sınıflama belgesinin doğru bilgi ve kayıtları ihtiva etmesinde donatanın korunması gereken menfaati vardır. Dolayısıyla sınıflama belgesinin ihtiva ettiği yanlış bilgi ve kayıtlar nedeniyle donatanın

⁶⁰¹ Bakınız, *Somarelf v. American Bureau Shipping*, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989); *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping*, [1990]1 Lloyd's Rep. 547 (QBD); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, U.S. Court of Appeals (2nd Circuit 1993), 7 F. 3rd 1077; *Otto Candies v. Nippon Kaiji Kyokai*, U.S. Court of Appeals (5th Circuit 2003), No.02-30842; *Cargill v. Bureau Veritas*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995); *Marc Rich & Co. A.G. and Others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd., Bethmarine Co. Ltd. and Nippon Kaiji Kyokai* [1995]3 All ER 307 (HL).

⁶⁰² Gemi sınıflama kuruluşunun düzenlediği belgelerin yanlış bilgi ve kayıtlar ihtiva etmesi (*misrepresentation*) kavramı, düzenlenen belgedeki bilgi ve kayıtların gerçek duruma uymaması halinin yanında, geminin hiç sınıflanmaması veya belgede belirtilen şekilde sınıflanmamasını gerektiren halleri de kapsamaktadır.

uğradığı zararlar hakkında hukuka aykırılık bağı kurulabilir. Bu nedenle söz konusu zararlardan dolayı gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna gidilmesi mümkündür⁶⁰³.

Uygulamada gemiyle ilgili hukuki ilişkilerin kurulmasında, genellikle sınıflama belgesi dikkate alınmaktadır. Bu nedenle sınıflama belgesinin doğru bilgi ve kayıtları ihtiva etmesinde, söz konusu hukuki ilişkilerde donatanın karşı tarafında bulunan kişilerin de dolaylı menfaati bulunur. Ancak deniz sigortacılarının gemiler hakkında duydukları doğru ve güvenilir bilgi ihtiyacının karşılanmasına ilişkin ticari amacın, gemi sınıflama kuruluşlarının ortaya çıkmasında önemli etkisinin bulunmasına rağmen, günümüzde sınıflama faaliyetlerinin amacı, deniz ve gemi güvenliğinin sağlanması yönünde değişim göstermiştir. Dolayısıyla uygulamada donatanın hukuki ilişkilerinde dikkate alınması, sınıflama belgesinin düzenlenme amacı değil dolaylı sonucudur. Bu nedenle donatanın hukuki ilişkilerinde karşı tarafı oluşturan kişilerin menfaati, düzenlenen sınıflama belgesinde doğru bilgi ve kayıtlara yer verilmesine ilişkin davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaat kapsamında değerlendirilemez⁶⁰⁴. Ayrıca kural kitaplarında, sınıflama belgelerinin üçüncü kişiler tarafından bilgi amaçlı kullanılamayacağı, kullanılması halinde ise meydana gelen zararlardan gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun bulunmadığı yönündeki düzenlemelere yer verilmektedir⁶⁰⁵. Sınıflama belgelerinin üçüncü kişiler tarafından kullanılmalarına izin verilmemesi, bu belgelerin düzenlenmesinde donatan dışındaki şahısların menfaatinin dikkate alınmadığını gösterir⁶⁰⁶. Dolayısıyla donatanın hukuki ilişkilerinde karşı tarafta yer alan kişilerin,

⁶⁰³ Bakınız, OKAY, s.119 vd. Karşılaştırınız, CAN, s.91.

⁶⁰⁴ Bakınız, WELSCH, s.231; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.1, 3.5.

⁶⁰⁵ Bakınız, OKAY, s.120; KALPSÜZ, s.166; CAN, s.91.

⁶⁰⁶ Ancak üçüncü kişilerin menfaatinin dikkate alınmaması nedeniyle, donatanın menfaatinin gerektirdiği şekilde, belgelerde yanlış bilgi ve kayıtlara yer verilmesi söz konusu değildir. Aksi durumda gemi sınıflama kuruluşunun güvenilirliği, ticari itibarı ve ticari ilişkilerinin olumsuz yönde etkilenmesi kaçınılmazdır.

sınıflama belgesindeki yanlış bilgi ve kayıtlar nedeniyle uğradığı zararlardan, hukuka aykırılık bağı bulunmadığı için, gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğu söz konusu değildir⁶⁰⁷. Ancak bu kişilerin sınıflama sözleşmesinin tarafı olması veya gemi sınıflama kuruluşuyla yapılan başka bir sözleşmenin gerektirmesi durumunda, düzenlenen sınıflama belgesinin doğru bilgi ve kayıtları ihtiva etmesine ilişkin davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaat kapsamında değerlendirilmesi gereken (donatan için kabul edildiği gibi) menfaatlerinin mevcudiyeti hususunda tereddüt edilmemelidir.

Bayrak devleti adına düzenlenen belgelerde ise, kamusal menfaatler dikkate alınır. Dolayısıyla düzenlenen belgelerin doğru bilgi ve kayıtlara yer verilmesine ilişkin davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaatin kapsamına, donatan dâhil hiçbir özel hukuk kişinin menfaati girmez. Diğer bir ifadeyle söz konusu belgelerin ihtiva ettiği yanlış bilgi ve kayıtlardan dolayı uğranılan zararlarda, hukuka aykırılık bağı kurulamadığı için, gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğuna gidilemez⁶⁰⁸.

Gemi sınıflama kuruluşlarının kusura dayanan haksız fiilden dolayı sorumluluğu için, fiilin organlar veya görevlerini ifa eden organ üyeleri tarafından işlenmesi şarttır. Açılacak davada, fiilin hukuka aykırılığını ve hukuka aykırılık bağının bulunduğunu, zarar gören ispat etmelidir. Hukuka

⁶⁰⁷ Hukuka aykırılık bağı kurulamadığı için gemi sınıflama kuruluşunun doğrudan sorumluluğunun bulunmadığı zararlardan, donatanın sözleşmeden doğan veya sözleşme dışı sorumluluğu söz konusu olabilir. Bu hallerde donatanın gemi sınıflama kuruluşuna rücu etme imkânı bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle söz konusu kuruluşların, yanlış bilgi ve kayıtlar ihtiva eden sınıflama belgeleri nedeniyle meydana gelen zararlardan, dolaylı olarak sorumluluğu vardır.

⁶⁰⁸ Zorunlu belgelerin yanlış bilgi ve kayıtlar ihtiva etmesi halinde, meydana gelen zararlardan dolayı, adına belge düzenlenen bayrak devletinin sorumluluğu söz konusu olabilir. Bu sorumluluk nedeniyle, bayrak devletinin gemi sınıflama kuruluşuna rücu etmesi mümkündür (Yetkilendirme Yönetmeliği m.22). Bu durum, sınıflama belgeleri hususunda da olduğu gibi, zorunlu belgelerin yanlış bilgi ve kayıtlar ihtiva etmesi nedeniyle meydana gelen zararlardan da, söz konusu kuruluşların dolaylı sorumluluğunun bulunduğunu gösterir.

uygunluk sebebinin bulunduğunu ispat yükü ise, gemi sınıflama kuruluşuna aittir.

2. Hukuka Aykırı Fiilden Zarar Doğması

Gemi sınıflama kuruluşunun sözleşme dışı sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, hukuka aykırı fiil nedeniyle bir zarar meydana gelmiş olmalıdır. Zarar kavramı, mağdurun malvarlığında rızası dışında meydana gelen azalmayı ifade eder⁶⁰⁹. Diğer bir anlatımla hukuka aykırı fiilin olmaması halinde malvarlığının arz edeceği durum ile mevcut durumu arasındaki farka zarar denilmektedir. Mağdurun kişilik haklarının ihlâl edilmesi nedeniyle duyduğu elem ve üzüntü ise, manevi zarar olarak nitelendirilir⁶¹⁰. Haksız fiil nedeniyle hem maddi hem de manevi zararın doğması mümkündür⁶¹¹.

Öğretide, sözleşme dışı sorumluluğu gerektiren zarar kavramı, meydana gelen zararın özelliklerine göre çeşitli ayırımlara tâbi tutulmuştur⁶¹². Bu konudaki ana ayırım, maddi zarar ve manevi zarar şeklinde yapılmaktadır. Yapılan diğer ayırımlar ise, bu ana ayırımın özel görünüm halleri niteliğindedir. Müsbet zarar ve menfi zarar ayırımının

⁶⁰⁹ OĞUZMAN / ÖZ, s.514; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.548; von TUHR, s.370 vd.; KANETİ, s.41; ATAMER, (Haksız Fiil), s.32; KARAHASAN, (Cilt 1), s.498. Ayrıca bakınız, YHGK. 14.02.1968 tarih ve 1/403E., 76K., KARAHASAN, (Cilt I), s.499. Karşılaştırınız, TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.63; EREN, s.472 vd.

⁶¹⁰ OĞUZMAN / ÖZ, s.515; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.548; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.63; EREN, s.482 vd. Ayrıca bakınız, von TUHR, s.76; ATAMER, (Haksız Fiil), s.32.

⁶¹¹ Mağdurun tüzel kişi olması durumunda da, kural olarak manevi zarar gerçekleşebilir. Ancak ölüm ve yaralanma gibi gerçek kişilere mahsus kişilik haklarının ihlâline ilişkin manevi zarar halleri, bu kuralın istisnasını oluşturur.

⁶¹² Zarar kavramına ilişkin öğretide yapılan ayırımlar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.515 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.559 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.69 vd.; EREN, s.477 vd.; von TUHR, s.78 vd.; ATAMER, (Haksız Fiil), s.32 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.500 vd.

sözleşmeden doğan sorumluluğa ilişkin olması nedeniyle, zarar kavramı bu yönde bir ayırıma tâbi tutulmamıştır⁶¹³.

Fiili zarar ve yoksun kalınan kâr ayırımı maddi zarara ilişkindir. Fiili zarar, malvarlığının aktif kısmının azalması veya pasif kısmının çoğalması halinde söz konusu olmakta; malvarlığının aktif kısmının çoğalmaması veya pasif kısmının azalmasına engel olunması halleri ise, yoksun kalınan kâr kavramına girmektedir. Örneğin, kapatma sistemindeki bozukluğun onarılması sonraki periyodik denetlemeye bırakılan ambar kapağının, bu bozukluk nedeniyle üstüne düştüğü gemi adamını yaralaması durumunda, ödenen hastane masrafları fiili zarar, çalışmadığı için elde edemediği ücretler ise yoksun kalınan kâr olarak değerlendirilir.

Zarar hususunda yapılan diğer bir ayırım ise, doğrudan ve dolaylı zarar ayırımıdır. Bu ayırım illiyet bağı esas alınmak suretiyle yapılmaktadır. Doğrudan zarar, hukuka aykırı fiile maruz kalan mağdurun kendisinin araya ilave bir sebep girmeden uğradığı zararları kapsar. Diğer bir ifadeyle hukuka aykırı davranışa doğrudan bağlanan zarar kastedilmektedir. Buna karşılık dolaylı zarar kavramı, mağdurun hukuka aykırı davranış nedeniyle doğrudan uğradığı zarara bağlı olarak, ilave bir sebeple meydana gelen ek zararları kapsar. Doğrudan zararda hukuka aykırı davranışla zarar arasındaki illiyet bağı açıkça görülürken, dolaylı zararlarda ise böyle bir açıklık söz konusu değildir. Bu nedenle dolaylı zararlarda hangi zararların tazmin edileceği hususu, uygun illiyet bağı dikkate alınmak suretiyle belirlenir. Örneğin, sınıflama belgesi bulunan bir geminin yüküyle birlikte batması durumunda, yükün zıyayı nedeniyle meydana gelen zarar, yükle ilgilinin doğrudan zararını oluşturur. Yükün zıyayı nedeniyle donatan/taşıyanın, yükle ilgililere ödediği tazminat ise dolaylı zarardır. Diğer şartların da gerçekleşmesi halinde, gemi sınıflama kuruluşunun meydana gelen dolaylı zararları tazmin etmesi gerekir.

⁶¹³ OĞUZMAN / ÖZ, s.515; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.71; EREN, s.482; von TUHR, s.79.

Donatanın, batan gemide sefer sonunda yaptıracığı tadilatlar için çektiği banka kredisinin masrafları da dolaylı zarar niteliğindedir. Ancak zarar ile hukuka aykırı davranış arasında uygun illiyet bağı bulunmaması nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşunun bu zararı tazmin etme yükümlülüğü yoktur. Bu halde hukuka aykırılık bağının bulunmaması nedeniyle de, gemi sınıflama kuruluşunun tazmin yükümlülüğü söz konusu değildir. Yansıma zararları da, illiyet bağına dayalı ayırım kapsamında değerlendirilmelidir. Hukuka aykırı davranışa maruz kalan mağdur haricindeki üçüncü kişilerin bu davranış nedeniyle uğradığı zararlar, yansıma zararı niteliğindedir. Yansıma zararlarının tazmini için illiyet bağının yanında hukuka aykırılık bağı da bulunmalıdır. Ölüm halinde ölenin desteğinden yoksun kalanlar hakkında hukuka aykırılık bağı, BK m.45/2 hükmünde öngörülmüştür. Diğer zarar görenler ve zarar hallerinde ise, zararın, fiilin aykırılık teşkil ettiği davranış kuralının korumayı amaçladığı menfaat kapsamında olup olmadığı araştırılmalıdır.

Gerçekleşme anına göre zarar; mevcut zarar, müstakbel zarar ve muhtemel zarar olarak ayırma tâbi tutulmaktadır. Mevcut zarar, zararın hesaplandığı tarihe kadar gerçekleşmiş zararları kapsar. Müstakbel zarar ise, hesap tarihinde henüz gerçekleşmemiş, ancak başka bir sebep eklenmeksizin gerçekleşmesi öngörülebilir zararlardır. Müstakbel zararların ispatındaki güçlük nedeniyle, zararın miktarı hâkim tarafından takdir edilir (BK m.42/2). Buna karşılık muhtemel zarar kavramı, henüz gerçekleşmemiş, fakat başka riskin eklenmesi halinde meydana gelme ihtimali bulunan zararları kapsar. Örneğin ağır yaralanan gemi adamının, daha sonra ölmesi ihtimalinde meydana gelebilecek zararlar bu niteliktedir. Zarara sebep olacak risk gerçekleşmedikçe muhtemel zararın tazmini söz konusu olmaz.

Açılacak davada zarar gören, meydana gelen zararı ve miktarını ispat etmekle yükümlüdür. Ancak miktarı ispat edilemeyen zararlar, zarar miktarının hâkim tarafından takdir edilmesi mümkündür (BK m.42/2).

3. Hukuka Aykırı Fiil ile Zarar Arasında İlliyet Bağının Bulunması

Hukuka aykırı fiil işleyen gemi sınıflama kuruluşu, ancak bu fiilin sebep olduğu zararlardan dolayı sorumlu tutulabilir. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunun söz konusu olması için, meydana gelen zarar ile hukuka aykırı fiil arasında bağlantı bulunmalıdır. Bu sebep-sonuç ilişkisini ortaya koyan mantıki bağlantıya illiyet bağı denilmektedir. Ancak hukuka aykırı fiille mantıki bağı bulunan bütün zararlardan dolayı gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna gidilemez. Sözleşme dışı sorumluluk hususunda da, sözleşmeden doğan sorumlulukta olduğu gibi, uygun illiyet bağı esas alınır⁶¹⁴. Gemi sınıflama kuruluşunun hukuka aykırı fiilinin, olayların normal akışı ve genel hayat tecrübelerine göre, meydana gelen zararın gerçekleşmesini sağlayabilecek nitelikte olduğunun öngörülebilmesi durumunda uygun illiyet bağı söz konusudur. Diğer bir ifadeyle meydana gelen zarar, hukuka aykırı fiilin tipik bir sonucu olarak kabul edilebilir nitelikteyse uygun illiyet bağı kurulmuş olur. Böyle bir ilişkinin kurulmadığı zararlardan dolayı gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna gidilemez.

Açılacak davada hukuka aykırı fiil ile zarar arasındaki illiyet bağını zarar gören ispat etmelidir.

4. Hukuka Aykırı Fiilin Kusurlu Olması

Gemi sınıflama kuruluşunun kusurlu olması, kusura dayanan sözleşme dışı sorumluluğun kurucu unsuru niteliğindedir. Kusur kavramı, gemi

⁶¹⁴ Dolayısıyla sözleşmeden doğan sorumluluk kapsamında illiyet bağına ilişkin olarak metin ve dipnotlarda yaptığımız açıklamalar sözleşme dışı sorumluluk hakkında da geçerlidir. Bakınız, Dördüncü bölüm, II.A.3.bb.ccc. Ayrıca bakınız, TANDOĞAN, (Hukuka Aykırılık), s.22 vd.

sınıflama kuruluşunun hukuka aykırı sonucu tasavvur ve arzu ederek veya bu sonucu göze alarak hareket etmesi yahut hukuka aykırı sonucu önlemek için gerekli özeni göstermemesi hallerini kapsar⁶¹⁵. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşunun hukuk düzeni tarafından kınanabilen davranışları kusur kavramını oluşturur. Kusur ve hukuka aykırılık kavramları karıştırılmaya çok müsaittir. Ancak bu kavramların kesin şekilde birbirlerinden ayrılması mümkündür. Hukuka aykırılık, fiilin genel davranış kurallarına aykırı olmasını ifade eden objektif bir kavramdır. Kusur ise, hukuka aykırı davranışın hukuk düzeni tarafından kınanabilir nitelikte olduğunu belirten sübjektif bir kavramdır⁶¹⁶.

Kusurun kast ve ihmal olmak üzere iki türü vardır. Hukuka aykırı sonucu tasavvur ve arzu ederek veya sonucu göze alarak hareket etmesi halinde, gemi sınıflama kuruluşunun kastı söz konusudur⁶¹⁷. Diğer bir ifadeyle kast halinde, hem hukuka aykırı davranışın hem de hukuka aykırı sonucun gerçekleşmesi istenmektedir. Hukuk düzenine bilinçli şekilde karşı gelinmesi nedeniyle, kast kusurun en ağır türüdür. Hukuka aykırı sonucun tasavvur ve arzu edilmesi halinde doğrudan kast; hukuka aykırı sonucu göze alarak hareket edilmesi halinde ise, ihtimali kast vardır. Örneğin, sac kalınlığının tolerans sınırının altında bulunmasına rağmen, sonraki denetlemede değiştirilmesine ilişkin verilen karar üzerine yola çıkan geminin, ağır hava koşullarına dayanamayarak batması nedeniyle gemi adamının ağır yaralanması halinde, gemi sınıflama kuruluşunun ihtimali kastı söz konusudur. Kasttan doğan sorumluluk için, meydana gelen zararların tamamının tasavvur ve arzu edilmesi yahut göze alınması gerekmez. Bu

⁶¹⁵ OĞUZMAN / ÖZ, s.526 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.492; EREN, s.535 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.46 vd.; von TUHR, s.377 vd.; ATAMER, (Haksız Fiil), s.31; KARAHASAN, (Cilt 1), s.482.

⁶¹⁶ TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.492; EREN, s.572; KANETİ, s.41 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.497. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.527.

⁶¹⁷ Kast hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.528 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.493 vd.; EREN, s.535 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.46 vd.; von TUHR, s.378 vd.; KANETİ, s.52; ATAMER, (Haksız Fiil), s.31; KARAHASAN, (Cilt 1), s.487 vd.

nedenle kasıtlı hareketinin sebep olduğu bütün zararlardan dolayı, diğer şartların da gerçekleşmesi halinde, gemi sınıflama kuruluşu sorumludur.

Kusurun diğer türü ise, ihmal olarak adlandırılmaktadır⁶¹⁸. Hukuka aykırı sonucu arzu etmemesine rağmen, meydana gelen sonucun önlenmesi hususunda gerekli özeni göstermemesi halinde, gemi sınıflama kuruluşunun ihmali söz konusu olur. Dolayısıyla ihmal halinde, öngörülebilir nitelikteki hukuka aykırı sonuç, özen yetersizliği nedeniyle meydana gelmektedir. Diğer bir ifadeyle fail, hukuka aykırılık teşkil eden davranışı bilinçli şekilde yapmakta, ancak meydana gelen sonucu arzulamamaktadır. İhmal kavramı, kast haricindeki bütün kusur türlerini kapsar. Hukuka aykırı sonucun meydana gelmesine sebep olan davranışta bulunulurken, aynı şartlar altında bulunan herkes tarafından gösterilmesi gereken özene aykırılık halinde ağır ihmal; dikkatli ve tedbirli bir kimse tarafından gösterilmesi gereken özene aykırılık halinde ise hafif ihmal söz konusu olur. Gemi sınıflama kuruluşları her türlü ihmallerinden dolayı sorumludur. Bu nedenle ağır ve hafif ihmal ayırımı tazminat miktarının belirlenmesi konusunda önem arz eder. Gemi sınıflama kuruluşları tarafından gösterilmesi gerekli özen hususunda, objektif özen kriteri dikkate alınmalıdır. Buna göre gösterilmesi gereken özenin belirlenmesinde; dikkatli, tedbirli, basiretli, dürüst ve makul bir gemi sınıflama kuruluşunun benzer işlerde göstereceği özen esas alınmalıdır. Ayrıca denizciliğin arz ettiği yüksek tehlike ihtimallerinin, gösterilmesi gereken özenin derecesi üzerinde ağırlaştırıcı etkisi bulunduğu da belirtilmelidir. İhmalin derecesinin belirlenmesinde ise, objektif özen kriterinin yanında olaya özgü koşullar da dikkate alınmalıdır.

Tüzel kişi niteliğinde olmaları nedeniyle gemi sınıflama kuruluşlarının kusuru, hukuka aykırı fiili işleyen organ ve görevlerini icra eden organ

⁶¹⁸ İhmal hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.529 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.494 vd.; EREN, s.537 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.48 vd.; von TUHR, s.380 vd.; KANETİ, s.52 vd.; ATAMER, (Haksız Fiil), s.31 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.488 vd.

üyelerinin icra ettikleri fiiller dikkate alınarak belirlenir⁶¹⁹. Organlarının hukuka aykırı fiillerinin kendi fiili sayılması nedeniyle, söz konusu kuruluşlar meydana gelen hukuka aykırı sonuçtan sorumludur (TMK m.50/2). Ancak gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğu, hukuka aykırı davranışın organın göreviyle ilişkili olması şartına bağlıdır. Görevin kapsamının belirlenmesinde iç ilişkide yapılan sınırlandırmalar dikkate alınmamakta, söz konusu davranışın dış ilişki açısından organın görevi kapsamında kabul edilebilir nitelikte olması yeterli görülmektedir. Bunun yanında, organın hukuka aykırı davranışı nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşuyla birlikte organ üyelerinin de kişisel sorumluluğu vardır (TMK m.50/3). Diğer bir ifadeyle bu kuruluşlar ile organ üyelerinin haksız fiil nedeniyle müteselsil sorumluluğu bulunur.

Açılacak davada zarar gören, gemi sınıflama kuruluşunun kusurunu ispat etmekle yükümlüdür.

B. İstihdam Edenin Kusura Dayanmayan Sorumluluğunun Şartları

1. Genel Olarak

Gemi sınıflama kuruluşlarının deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili çeşitli konularda icra ettiği faaliyetler geniş kapsamlıdır ve teknik bilgi gerektirir. Bu durum söz konusu faaliyetlerin icrasında yardımcı şahısların kullanmasını gerekli kılmaktadır. Gemi sınıflama kuruluşları tarafından istihdam edilen bu yardımcı şahısların (müstahdemlerin) hukuka aykırı davranışları nedeniyle meydana gelen zararlardan dolayı, söz konusu kuruluşlar BK m.55 hükmüne

⁶¹⁹ Tüzel kişilerin organların hukuka aykırı davranışlarından sorumluluğu hakkında bakınız, Haluk TANDOĞAN, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, Ankara, 1981, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s. 74 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.532 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.123 vd.; von TUHR, s.397 vd.

göre sorumludur⁶²⁰. BK m.55 hükmü, kullandığı müstahdemler tarafından üçüncü kişilere zarar verilmesini önlemeye yönelik gerekli tedbirleri alma hususunda, istihdam edene objektif özen yükümlülüğü yükler⁶²¹. Gösterilecek özenin kapsamının belirlenmesinde istihdam edenin kişisel durumu dikkate alınmaz. Buna göre istihdam eden, müstahdemlerin işlerini gördükleri sırada üçüncü kişilere zarar vermelerini önlemeye yönelik hal ve şartların gerektirdiği dikkati göstermek, tedbirleri almak, gözetim ve denetimi yapmak zorundadır; aksi durumda müstahdemler tarafından üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı sorumludur. Ancak istihdam edenin sorumluluğu için, objektif özen yükümlülüğüne aykırı davranıldığıının zarara uğrayan üçüncü kişi tarafından ispat edilmesi gerekmez. Diğer bir ifadeyle zararın, objektif özen yükümlülüğüne aykırı davranılması nedeniyle meydana geldiği karine olarak kabul edilir⁶²². Dolayısıyla sorumluluktan kurtulabilmek için, söz konusu karinenin aksi ispat edilmelidir.

BK m.55 hükmünde istihdam eden aleyhine kusursuz sorumluluk öngörülmüştür. Dolayısıyla objektif özen yükümlülüğüne aykırılığın istihdam edenin kusuruna dayanması gerekmez. Söz konusu sorumluluk için müstahdemin kusuru da aranmaz. Ancak kusura dayanan sorumluluğa ilişkin,

⁶²⁰ BK m.55 hükmünde düzenlenen müstahdemin fiilinden sorumluluk ile BK m.100 hükmünde düzenlenen ifa yardımcısının fiillerinden doğan sorumluluk halleri, başkasının fiillerinden kusur gerekmesizin sorumluluğa ilişkin olmaları nedeniyle, karıştırılmaya müsaittir. Ancak bu sorumluluk hallerinin uygulanma şartları bakımından aralarında önemli farklar bulunmaktadır. Bu farklar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.79 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.592 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.901 vd.; EREN, s.576 vd.; KARAHASAN, (Cilt 2), s.1214. Aralarındaki farklara rağmen, söz konusu sorumluluk hallerinin, aynı olayda birlikte gerçekleşmesi mümkündür. Diğer bir ifadeyle sözleşmeden doğan borca aykırı bir fiil, aynı zamanda genel davranış kurallarına aykırılık teşkil edebilir. Bu halde sözleşmeden doğan ve sözleşme dışı sorumluluğun yarışması söz konusudur. Zarar görenin, talebini BK m.55 veya BK m.100 hükmüne dayandırma hususunda seçim hakkı vardır.

⁶²¹ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.54; OĞUZMAN / ÖZ, s.590; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.498; EREN, s.575; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.107; von TUHR, s.391.

⁶²² TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.66; OĞUZMAN / ÖZ, s.591; EREN, s.584; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.117; KARAHASAN, (Cilt 1), s.634. Ayrıca bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.503; KANETİ, s.60.

kusur haricindeki, şartların gerçekleşmesi gereklidir⁶²³. Bu şartların yanında, istihdam edenin sorumluluğu için aranan özel şartları, istihdam ilişkisinin bulunması, istihdam edenin işi görülürken zararın meydana gelmesi ve istihdam edenin kurtuluş kanıtı getirememiş olması şeklinde saymak mümkündür. İstihdam edenin kusura dayanmayan sorumluluğunun şartları kapsamında bu özel şartlar inceleme konusu yapılmıştır. Diğer şartlar hakkında ise, yukarıda kusura dayanan sorumluluk başlığı altında yaptığımız açıklamalar geçerlidir.

2. İstihdam İlişkisinin Bulunması

Bir işin görülmesi amacıyla çalıştırılan kişinin iş sahibinin emir ve talimatlarıyla bağlı olması halinde, iş gören şahıs ile iş sahibi arasında istihdam ilişkisi kurulur⁶²⁴. İşin, iş sahibinin emir ve talimatlarına uygun şekilde görülmesi nedeniyle, istihdam ilişkisinin bulunduğu hallerde, aynı zamanda iş sahibi ile iş gören şahıs arasında bağımlılık ilişkisi de söz konusudur. İstihdam ilişkisinin iş sahibine, iş gören şahıs üzerinde denetim ve gözetim yetkisi tanınması, bu bağımlılık ilişkisini daha da yoğunlaştırır. İstihdam ilişkisi genellikle hizmet sözleşmesinden doğar. Ancak bu ilişkinin fiili durum nedeniyle veya tesadüfen kurulması da mümkündür. İstihdam ilişkisi sürekli veya geçici süreli olarak kurulabilir. Müstahdemin istihdam ilişkisi karşılığında ivaz elde etmesinin de önemi yoktur. İstihdam ilişkisinin gerektirdiği emir ve talimat verme ile denetim ve gözetim yetkilerinin istihdam eden tarafından doğrudan kullanılması da gerekmez. Söz konusu

⁶²³ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.61 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.594; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.506 vd.; EREN, s.578; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.113 vd.; von TUHR, s.393 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.651 vd.

⁶²⁴ Bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.56 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.594 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.503 vd.; EREN, s.579 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.109 vd.; von TUHR, s.392 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.636. Ayrıca bakınız, Y. 4.HD 14.11.1985 tarih ve 1985/5558E., 1985/9398K., KARAHASAN, (Cilt 1), s.642.

yetkilerin bağımlı veya bağımsız çalıştırılan şahıslar vasıtasıyla kullanılması mümkündür⁶²⁵.

Gemi sınıflama kuruluşları ile belgeleme ve sınıflama faaliyetleri kapsamında icra edilen denetlemelerde kullanılan sörveyörler arasında istihdam ilişkisi bulunur. Sörveyörün gemi sınıflama kuruluşunun bünyesinde sürekli çalıştırılması veya dışarıdan geçici olarak temin edilmesi, bu hususta farklılık arz etmez. Gemi sınıflama kuruluşu, her iki durumda da, sörveyörün denetleme faaliyetlerinin icrası sırasında hukuka aykırı davranışı nedeniyle üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Belgeleme veya sınıflama faaliyetlerinin icrasında ikame gemi sınıflama kuruluşunun kullanılması halinde, bu kuruluşun faaliyetlerini bağımsız şekilde icra etmesi nedeniyle, istihdam ilişkisi söz konusu değildir. Dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşu, ikame kuruluş ile bunların müstahdemlerinin hukuka aykırı davranışlarından, BK m.55 hükmü uyarınca sorumlu tutulamaz. Bu sonuç servis sağlayıcı kuruluşlar hakkında da geçerlidir; zira servis sağlayıcı kuruluşlar, donatanın ifa hazırlığı niteliğindeki yükümlülüklerini yerine getirirler ve gemi sınıflama kuruluşuyla istihdam ilişkileri yoktur. Organlarının ve görevlerini icra eden organ üyelerinin davranışı, tüzel kişilerin davranışı sayılır (TMK m.50). Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşu ile organları ve görevlerini icra eden organ üyeleri arasında istihdam ilişkisi yoktur⁶²⁶. Dolayısıyla bunların hukuka aykırı davranışından sorumluluk hakkında da, BK m.55 hükmü uygulanamaz.

⁶²⁵ İstihdam ilişkisinin özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.57 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.595; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.503 vd.; EREN, s.580 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.110 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.638 vd.

⁶²⁶ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.74 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.595; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.504; EREN, s.581; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.123 vd.; von TUHR, s.398; KARAHASAN, (Cilt 1), s.670 vd.

3. Zararın, İstihdam Edenin İşinin Görüldüğü Sırada Meydana Gelmesi

Gemi sınıflama kuruluşunun BK m.55 hükmüne göre sorumluluğu, müstahdemin hukuka aykırı bir davranışla üçüncü kişiye zarar vermiş olması şartına bağlıdır. BK m.55 hükmü hem maddi hem de manevi zararları kapsar. Ancak gemi sınıflama kuruluşu, müstahdemin verdiği zararların tamamından sorumlu tutulamaz. Zararın gemi sınıflama kuruluşunun verdiği işin görüldüğü sırada meydana gelmiş olması şarttır. Diğer bir ifadeyle müstahdeme verilen iş ile meydana gelen zarar arasında işlevsel bağ bulunmalıdır⁶²⁷. Zarar, gemi sınıflama kuruluşunu müstahdem çalıştırmaya yönelten işin görülmesi sırasında meydana gelmişse, işlevsel bağ kurulmuş sayılır. Dolayısıyla müstahdeme verilen işle işlevsel bağı bulunmayan, sadece iş vesilesiyle verilen zararlardan dolayı gemi sınıflama kuruluşu sorumlu değildir. Örneğin, sörveyörün denetleme sırasında gemi adamlarından biriyle kavga ederek yaralaması halinde, denetleme işi ile yaralama nedeniyle meydana gelen zarar arasında işlevsel bağ yoktur. Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşu meydana gelen zarardan dolayı sorumlu tutulamaz.

Zarar ile görülen işin arasında işlevsel bağın kurulması durumunda, müstahdemin verilen talimatlara uymaması, talimatları yanlış yorumlaması veya kendi inisiyatifiyle hareket etmesi, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunu ortadan kaldırmaz⁶²⁸. Bu hallerde de müstahdem, istihdam edenin işini görmekte, dolayısıyla işlevsel bağ devam etmektedir.

⁶²⁷ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.62; OĞUZMAN / ÖZ, s.596; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.506; EREN, s.582; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.113 vd.; GÜRSOY, s.178; von TUHR, s.393; KARAHASAN, (Cilt 1), s.648. Ayrıca bakınız, Y. 4.HD 20.11.1984 tarih ve 1984/7770E., 1984/8597K., KARAHASAN, (Cilt 1), s.650.

⁶²⁸ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.63 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.596; EREN, s.583; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.115; KARAHASAN, (Cilt 1), s.649.

4. İstihdam Edenin Kurtuluş Kanıtı Getirememiş Olması

İstihdam ilişkisinin bulunması ve zararın istihdam edenin işi görülürken meydana gelmesi şartlarıyla birlikte, kusur haricindeki haksız fiile ilişkin diğer şartların da gerçekleştiğinin tespit edilmesi halinde, meydana gelen zararın istihdam edene yüklenen objektif özen yükümlülüğüne aykırılıktan kaynaklandığı karine olarak kabul edilir. Diğer bir ifadeyle söz konusu hallerde istihdam eden aleyhine sorumluluk karinesi öngörülmüştür. Sorumluluk karinesi, iki alt karineyi kapsar. Bunlar istihdam edenin objektif özen yükümlülüğüne aykırı davrandığına ilişkin fiil karinesi ile zararın bu özen yükümüne aykırılık nedeniyle meydana geldiğine ilişkin illiyet karinesidir. İstihdam edenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, bu karinelere birinin aksi ispat edilmelidir⁶²⁹.

Fiil karinesinin aksinin ispatı için, özen yükümlülüğüne uygun davranıldığına ispatı gereklidir. İstihdam edenin müstahdemi seçmede, denetlemede ve ona talimat vermede gerekli özeni göstermesi halinde, özen yükümlülüğüne uygun davranış söz konusudur^{630, 631}. Bu üç unsura ilişkin gerekli özenin gösterildiğinin ispatı fiil karinesini hükümden düşürür. Müstahdemin seçiminde gerekli özenin gösterildiğinin ispatı için, işe

⁶²⁹ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.66; OĞUZMAN / ÖZ, s.597; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.508 vd.; EREN, s.584 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.117; von TUHR, s.394 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.655.

⁶³⁰ Özen yükümlülüğünün unsurları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.67 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.598; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.508 vd.; EREN, s.584 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.118 vd.; von TUHR, s.395 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.656 vd. Ayrıca bakınız, BASEDOW / WURMNEST, s.78.

⁶³¹ İstihdam edenin işletmesinin amaca uygun şekilde örgütlenmesi, iş bölümü ve planlamanın yapılması ile işe uygun araç, gereç ve malzemenin sağlanması da, özen yükümlülüğünün kapsamında değerlendirilebilir. Ancak özen yükümlülüğünün belirttiğimiz unsurları, bu hususları kapsayacak niteliktedir. Bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.69; OĞUZMAN / ÖZ, s.599; EREN, s.586; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.120. Ayrıca bakınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.509; KARAHASAN, (Cilt 1), s.653 vd.

alınırken veya sonradan kendisine iş verilirken müstahdemin özellikleri, eğitim durumu, mesleki bilgisi ve tecrübesinin dikkate alındığının, bunlara ilişkin gerekli araştırmaların yapıldığının ispat edilmesi gerekir. Müstahdeme yapacağı işle ilgili gerekli bilgi ve talimatların verildiğinin, bu hususta gerekli uyarıların yapıldığının ispatıyla, müstahdeme talimat vermede gerekli özenin gösterildiği de ispat edilmiş olur. Müstahdemin denetlenmesinde gerekli özenin gösterildiğinin ispatı ise, müstahdemin işin gerektirdiği ölçüde istihdam eden veya görevlendirdiği kişiler tarafından denetlendiğinin, verilen talimatlara ve yapılan uyarılara uygun davranıp davranmadığının kontrol edildiğinin ispat edilmesine bağlıdır. Söz konusu hallerde gösterilmesi gereken özenin ölçüsü objektif olarak belirlenmektedir. Dolayısıyla istihdam edenin durumu dikkate alınmaz. Ancak özen ölçüsünün belirlenmesinde olayın meydana geldiği şartların da dikkate alınması gerekir⁶³². Sörveyörler söz konusu olduğunda, bunların sahip olduğu bilgi, uzmanlık ve tecrübe, gemi sınıflama kuruluşunun özellikle talimat verme ve denetleme hususlarında, özen yükümlülüğünün kapsamını daraltıcı etkiye sahiptir⁶³³. Buna karşılık denizciliğin arz ettiği yüksek tehlike ihtimalleri ise, özen yükümlülüğünün kapsamını genişletir.

İllyet karinesinin aksinin ispatı için, özen yükümlülüğüne uygun davranılması halinde bile meydana gelen zararın engellenemeyeceği kanıtlanmalıdır. Diğer bir ifadeyle özen yükümlülüğüne aykırılık ile meydana gelen zarar arasında illiyet bağının bulunmadığı ispat edilmelidir. Söz konusu illiyet bağı, müstahdemin hukuka aykırı fiili ile zarar arasında

⁶³² TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.66 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.599; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.509; EREN, s.586; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.118; von TUHR, s.395; KARAHASAN, (Cilt 1), s.655.

⁶³³ Bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.68; EREN, s.585; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.119 vd. Özen yükümlülüğünün kapsamını daraltıcı etkiye sahip bu hususlar nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşlarının kusura dayanmayan sözleşme dışı sorumluluğu istisnai hallerde söz konusu olabilmektedir. BASEDOW / WURMNEST, s.78 ve s.82.

bulunması gereken illiyet bağıyla ilgili değildir⁶³⁴. Bu illiyet bağı karine olarak mevcut kabul edilmekte, sorumluluktan kurtulmak için aksinin istihdam eden tarafından ispat edilmesi gerekmektedir. Hukuka aykırı fiil ile zarar arasındaki illiyet bağı ise, istihdam edenin sorumluluğunun şartlarındandır. Dolayısıyla zarar gören tarafından ispat edilmesi gerekir. Diğer şartlarla birlikte, müstahdemin hukuka aykırı fiili ile zarar arasında illiyet bağının ispat edilmesiyle, illiyet karinesi vücut bulmakta; ancak bundan sonra, sorumluluktan kurtulabilmek için, özen yükümlülüğüne aykırılık ile meydana gelen zarar arasında illiyet bağı bulunmadığı ispat edilmelidir. Özen yükümlülüğüne aykırılık ile meydana gelen zarar arasında illiyet bağı bulunmadığının ispatında, sorumluluk şartı niteliğindeki illiyet bağının kapsamına girmeyen hususlar dikkate alınır⁶³⁵. Örneğin, sorumluluk şartı niteliğindeki illiyet bağının kurulmasına engel olmayan, temyiz kudreti bulunmayan zarar gören veya üçüncü kişinin fiili ya da mücbir sebep niteliğini taşımayan umulmayan haller bu kapsamda değerlendirilmelidir.

III. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞUN DÜZENLENMESİNE İLİŞKİN KAYITLAR

Gemi sınıflama kuruluşlarının düzenlediği belgelerin ve kural kitaplarının tamamında, bu kuruluşların sözleşme dışı sorumluluğunun kapsamına ilişkin kayıtlar bulunmaktadır. Sözleşmeden doğan sorumluluğa ilişkin kayıtların kapsamında düzenlenmesi nedeniyle, bu kayıtlarda söz konusu kuruluşların sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğu ve sorumluluğun sınırlandırılması hususlarına yer verilir⁶³⁶.

⁶³⁴ TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.70 vd.; OĞUZMAN / ÖZ, s.599; EREN, s.586; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.121 vd.; KARAHASAN, (Cilt 1), s.658 vd. Karşılaştırınız, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.510; von TUHR, s.396.

⁶³⁵ Bakınız, TANDOĞAN, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk), s.71; OĞUZMAN / ÖZ, s.600; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.122; KARAHASAN, (Cilt 1), s.660.

⁶³⁶ Bakınız, **TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları**, Bl.1, E; **ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels**, Pt.1, Ch.1, Sec.11; **ClassNK Conditions Of Service For**

Sözleşme dışı sorumluluk, yukarıda da belirtildiği gibi, mevcut bir hukuki ilişkinin tarafları arasında veya böyle bir hukuki ilişki bulunmayan kişiler arasında söz konusu olabilir. Hukuki ilişkinin bulunması, taraflara, sözleşme dışı sorumluluğun kapsamını anlaşılmayla düzenleyebilme imkânı tanır. Hukuki ilişkinin mevcut olmaması halinde ise, sözleşme dışı sorumluluğun tarafların anlaşmasıyla düzenlenmesi imkânı yoktur. Bu nedenle sözleşme dışı sorumluluğu söz konusu olabilecek şahıslar, muhtemel sorumluluklarının kapsam ve miktarını belirlemek amacıyla, tek taraflı düzenlemeler yapar. Sözleşme dışı sorumluluğun kapsamının belirlenmesine ilişkin bu imkânlar, gemi sınıflama kuruluşları tarafından da kullanılmaktadır. Bu nedenle çalışmamızda, sırasıyla gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşme dışı sorumluluğun kapsamına ilişkin yaptığı sözleşmeler ve tek taraflı düzenlemeler incelenmiştir. Sorumsuzluk kayıtlarının tâbi olduğu hükümlerin, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin kayıtlar hakkında da geçerli olması nedeniyle, incelememizde bu hususa ilişkin ayırma yer verilmemiştir⁶³⁷. Dolayısıyla sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğu öngören kayıtlar esas alınmak suretiyle inceleme yapılmıştır. Bu kapsamda yaptığımız açıklamalar, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin kayıtlar hakkında da geçerlidir.

Sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğun öngörüldüğü sözleşme kayıtların geçerliliği öğretide tartışmalıdır⁶³⁸. Bu hususta farklı görüşler ileri

Classification Of Ships And Registration Of Installations, Ch.3; **RINA Rules For The Classification Of Ships**, Preamble, 5; **GL Rules For Classification And Construction**, Pt.0, Sec.1, G; **DNV Rules For Classification Of Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.4, A100; **KR Rules For The Classification Of Steel Ships**, Pt.1, Ch.1, Sec.8, 803; **LR Form for Request for Marine Services**, Art.9.

⁶³⁷ Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, IV.

⁶³⁸ Öğretide, sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğa ilişkin kayıtların geçerliliği hususunda tartışma bulunmakla beraber; alacak haklarının yarışmasının söz konusu olduğu hallerde, sözleşmeden doğan sorumluluğun kapsam ve miktarına ilişkin kayıtların, sözleşme dışı sorumluluk hakkında da geçerli olduğu ağırlıklı olarak kabul edilmektedir. Bakınız, von TUHR, s.574; AKMAN, s.117 vd.; GÜRSOY, s.180 vd.; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.538; OKAY, (Tez), s.73. Ayrıca bakınız, BOISSON, (Liability), s.243.

sürülmektedir. Bu konuya ilişkin ileri sürülen bir görüşe göre⁶³⁹, sözleşme dışı zararlardan doğan sorumluluğu düzenleyen hükümler, kamu düzenini ilgilendirdiği için emredicidir. Konusu kamu düzenine ve emredici hukuk kurallarına aykırı sözleşmeler ise geçersizdir (BK m.19-20). Dolayısıyla sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğu öngören sözleşme kayıtları da geçersiz sayılmalıdır. Diğer bir görüşe göre⁶⁴⁰, kamu düzeni kavramının kapsamı gereğinden fazla genişletilmemelidir. Mağdur kendisi için özel bir fayda görüyorsa, sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluk hususunda anlaşma yapabilmelidir. Bu nitelikteki sorumsuzluk kayıtları, hukuka aykırı davranışın şahısvarlığı veya malvarlığı haklarına yönelik olduğu dikkate alınmadan ve hiçbir sınırlamaya tâbi olmadan geçerli kabul edilmelidir. Sözleşme dışı sorumluluk hususunda sorumsuzluk anlaşması yapılmasını bazı sınırlamalarla kabul eden, üçüncü görüşe göre⁶⁴¹, sözleşmeden doğan sorumluluk hususunda geçerli kabul edilen sorumsuzluk anlaşmaları (BK m.99-100), kıyas yoluyla sözleşme dışı sorumluluk hakkında da geçerli kabul edilmelidir. Bu durumda sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği, sözleşme dışı zararın meydana gelmesine neden olan şahıs ve kusurunun derecesine bağlıdır. Yapılacak sınırlandırmada, sözleşme dışı sorumluluğu gerektiren davranışla ihlâl edilen hakkın niteliğinin dikkate alınması gerektiğini savunan görüşe göre⁶⁴², sorumsuzluk kayıtları malvarlığı haklarına ilişkin ise geçerli, BK m.19/2 ve TMK m.23/2 hükümlerindeki emredici düzenlemelere tâbi şahısvarlığı haklarına ilişkin ise geçersiz sayılmalıdır.

Sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğu öngören kayıtların geçerliliği hususunda, geçerliliğin belirli sınırlamalarla kabul edilmesi

⁶³⁹ AKMAN, s.111; ALNIAK s.329 vd. ile s.333; OKAY, (Tez), s.78 vd. Ayrıca bakınız, OĞUZMAN / ÖZ, s.380; TANDOĞAN, (Mesuliyet), s.533; von TUHR, s.574; MILLER, s.110 vd..

⁶⁴⁰ AKMAN, s.113; ALNIAK, s.330.

⁶⁴¹ AKMAN, s.112; OKAY, (Tez), s.78 dn.5.

⁶⁴² AKMAN, s.112 vd.; ALNIAK, s.330 ve s.333; OKAY, (Tez), s.77. Ayrıca bakınız, GÜRSOY, s.180.

gerektiğini savunan görüşleri isabetli bulmaktayız. Ancak yapılacak sınırlamalarda, bu konuda ileri sürülen her iki kriterin de dikkate alınması gerektiğini savunan karma nitelikli görüşün daha isabetli olduğunu düşünmekteyiz⁶⁴³. Bu görüşe göre, mağdurun rızasının söz konusu olduğu hallerde sözleşme dışı sorumluluğu gerektiren fiiller hukuka uygun sayılır. Mağdurun göstermiş olduğu rıza, fiili hukuka uygun hale getirerek, failin sebep olduğu zarardan sorumlu tutulması imkânını ortadan kaldırır. Mağdurun tek taraflı bir irade beyanıyla sağlanan bu hukuki sonucun, tarafların karşılıklı anlaşarak sağlamalarını engelleyen bir sebep yoktur. Bu nedenle mağdurun rızasının hukuka uygunluk sebebi sayıldığı ve failin sorumluluğunu ortadan kaldırdığı hallerde, sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğu öngören kayıtlar geçerli kabul edilmelidir. Dolayısıyla sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğu öngören kayıtlar, mağdurun rızasının geçerli olmadığı şahısvarlığı haklarının ihlâlinin söz konusu olduğu hallerde geçersiz; ihlâlin malvarlığı haklarına yönelik olduğu durumlarda ise geçerlidir. Ancak BK m.99-100 hükümlerinin kamu düzeninin korunmasına yönelik ve emredici nitelikte olması nedeniyle, geçerli kabul edilen sözleşme dışı zararlara ilişkin sorumsuzluk kayıtlarının, söz konusu hükümlerde öngörülen sınırlandırmalara tâbi olması gerekir. Bu görüşe göre, donatanla yaptıkları sözleşmelerde yer alan, gemi sınıflama kuruluşunun sözleşme dışı zararlardan sorumsuzluğunu öngören kayıtlar, şahısvarlığına ilişkin zararlar hakkında geçersizdir. Malvarlığı zararlarının söz konusu olması halinde ise, BK m.99-100 hükümleri çerçevesinde geçerlidir. Belgeleme faaliyetleri, bayrak devletinin gemi sınıflama kuruluşlarına tanıdığı imtiyaza dayanılarak icra edilir. Sınıflama faaliyetleri hususunda ise, bu kuruluşların fiili tekel durumu söz konusudur. Dolayısıyla sözleşme dışı zararlara ilişkin sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği hususunda, gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinin arz ettiği bu özelliklerle ilgili olarak, BK m.99-100 hükümlerinde öngörülen özel düzenlemeler de dikkate alınmalıdır⁶⁴⁴.

⁶⁴³ Bu görüş hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, AKMAN, s.113 vd.

⁶⁴⁴ BK m.99-100 hükümlerinde öngörülen özel düzenlemelerin gemi sınıflama kuruluşları hakkında uygulanması hususunda bakınız, Dördüncü bölüm, IV.B. Gemi sınıflama

Gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşme dışı sorumluluğu genellikle, icra edilen faaliyetlerden dolayı zarara uğrayan, donatan haricindeki şahıslara karşı söz konusu olur. Gemi sınıflama kuruluşu ile bu şahıslar arasında sözleşme ilişkisi bulunmadığından, sorumluluğun kapsam ve miktarı önceden belirlenemez. Bu hususların belirli kılınması amacıyla gemi sınıflama kuruluşları tek taraflı düzenleme yapmaktadır. Söz konusu düzenlemeler genellikle, gemi sınıflama kuruluşları tarafından düzenlenen belgelerde yer alır. Böylece sözleşme dışı sorumluluğun kapsam ve miktarı üçüncü kişilere duyurulur. Duyuruda belirtilen hususların uygulanabilmesi için, üçüncü kişinin duyurudan haberdar olması gerekir. Yapılan düzenlemelerin duyurudan haberdar olmayan üçüncü kişiler hakkında uygulanma imkânı yoktur⁶⁴⁵. Gemi sınıflama kuruluşu tarafından düzenlenen belgeden yararlanan şahıslar, sözleşme dışı sorumluluğun kapsam ve miktarı hakkında belgede yapılan duyurudan haberdar olur. Dolayısıyla bu duyurular kapsamında yapılan düzenlemeler, düzenlenen belgelerden yararlanan şahıslara karşı etkilidir. Söz konusu belgelerden yararlanan şahıslar, genellikle yararlanan belgenin yanlış bilgi ihtiva etmesi nedeniyle zarara uğramaktadır. Yukarıda belirtildiği gibi, gemi sınıflama kuruluşları tarafından düzenlenen belgenin yanlış bilgi ihtiva etmesinden dolayı üçüncü kişilerin zarara uğraması halinde, hukuka aykırılık bağının bulunmaması nedeniyle söz konusu kuruluşların sorumluluğuna gidilemez. Bu durum ve haberdar olmayan üçüncü kişilere karşı uygulanma imkânının bulunmaması dikkate alındığında, gemi sınıflama kuruluşları tarafından düzenlenen belgelerde yer alan, sözleşme dışı sorumluluğun kapsam ve miktarına ilişkin

kuruluşunun üçüncü kişilere karşı özen borcu söz konusu olmayacağı için, özen borcunun sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği üzerindeki sınırlayıcı etkisi, bu hususta önem arz etmez.

⁶⁴⁵ Bakınız, AKMAN, s.40.

düzenlemelerin uygulama alanı ve hukuki işlevinin bulunmadığı kabul edilmelidir^{646, 647}.

⁶⁴⁶ Hukuka aykırılık bağının kurulması halinde de, sözleşme dışı sorumluluğun duyuru yoluyla belirlenmesinde mağdurun rızası bulunmadığı için, sorumluluğun kapsam ve miktarına ilişkin düzenlemelerin geçersiz olduğu belirtilmektedir. Yapılan duyurunun mağdura karşı uyarı niteliğinde olduğu kabul edilmekte; dolayısıyla bu duyurunun, sadece mağdurun kusur derecesinin belirlenmesi hususunda etkisinin bulunduğu savunulmaktadır. Diğer bir ifadeyle hukuka aykırılık bağının kurulması halinde de, duyurunun yapılmasıyla amaçlanan sonuç elde edilememektedir. AKMAN, s.40 vd.; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s.881. Ayrıca bakınız, BOISSON,s.24. Karşılaştırınız, OKAY, s.120; KALPSÜZ, s.166; CAN, s.91.

⁶⁴⁷ Gemi sınıflama kuruluşları, sözleşme dışı sorumluluğun kapsam ve miktarına ilişkin düzenlemelerin geçersiz sayılması ihtimalinin sonuçlarından kaçınmak amacıyla, donatanlardan sorumluluktan kurtarma taahhüdü (*hold harmless clause*) almaktadır. Böylece muhtemel sorumluluk halinde sorumluluğun donatana yüklenmesi mümkün olmaktadır. Ayrıca bakınız, Dördüncü bölüm, IV.

SONUÇ

Gemi sınıflama kuruluşları, deniz sigortacılarının tekne ve yük sigortalarıyla ilgili olarak, gemiler hakkında ihtiyaç duydukları bilgileri sağlamak amacıyla kurulmuştur. Ancak söz konusu kuruluşlar kısa bir süre içinde, bu amacın kapsamını aşacak şekilde, denizcilik sektöründe etkili olmaya başlamıştır. Bu etkinin sağlanmasında, gemi sınıflama kuruluşlarının icra ettiği sınıflama faaliyetlerinin donatanlar, tersaneler, gemi kiracıları, taşıtanlar, deniz sigortacıları ve kredi kuruluşlarının taraf olduğu gemiyle ilgili hukuki ilişkiler için arz ettiği önemin yanında; bağımsızlık, tarafsızlık ve uzmanlık özellikleri nedeniyle söz konusu kuruluşlara güvenilmesinin de katkısı bulunmaktadır. Ayrıca bayrak devletleri tarafından yürütülmesi gereken belgeleme faaliyetleri hususunda yetkilendirilmeleri ve bu faaliyetleriyle ilgili uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasında tecrübeleriyle sağladıkları katkı, gemi sınıflama kuruluşlarının denizcilik sektörü üzerindeki etkisini daha da arttırmıştır. Ancak yirminci yüzyılın ortalarından itibaren ortaya çıkan küçük çaplı ulusal gemi sınıflama kuruluşları bu alandaki rekabeti arttırmış ve ekonomik şartları ağırlaştırmıştır. Bu durum söz konusu kuruluşları müşterilerinin taleplerine uygun davranmaya zorlamış, dolayısıyla uygulanan standartların düşürülmesine neden olmuştur. Ekonomik şartların gereklerine uygun olmakla birlikte bu çözüm, gemi sınıflama kuruluşlarına güven duyulmasını sağlayan özelliklere aykırılık teşkil etmektedir. Nitekim bu nedenle gemi sınıflama kuruluşları önemli ölçüde itibar kaybetmiş ve güvenilirliklerinin sorgulanarak eleştiri konusu yapılması sonucunu doğurmuştur. Yaşanan krizin aşılmasında, bu kuruluşların aldıkları tedbirlerin yanında, IACS'ın yaptığı çalışmaların da önemli etkisi olmuştur. IACS, deniz ve gemi güvenliği standartlarının geliştirilmesi ve bu konuda ilgili denizcilik örgüt ve sektörleriyle iletişimin güçlendirilmesi amacıyla, uluslararası alanda faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşları tarafından kurulmuş bir meslek birliğidir. IACS, deniz

ve gemi güvenliğine ilişkin standartların yanında, sınıflama sektörünün çalışma standartlarının yükseltilmesine yönelik düzenlemeler yapmaktadır. Bu düzenlemeler, gemi sınıflama kuruluşlarının güvenilirliği ve itibarını artırmış, dolayısıyla söz konusu krizin aşılmasında önemli katkı sağlamıştır. IACS sadece gemi sınıflama kuruluşlarına yönelik çalışmalarda bulunmamaktadır. IMO'nun tanıdığı gözlemci-danışman statüsü nedeniyle, deniz ve gemi güvenliğiyle ilgili uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasına yönelik çalışmalarda da, sınıflama sektörünün temsilcisi olarak önemli katkı sağlamaktadır. Ayrıca IACS, bu sözleşmelerin üyeleri tarafından tekdüze şekilde uygulanmasına yönelik çalışmalar da yapmaktadır. Bu durum söz konusu meslek birliğinin yaptığı çalışmaların, gemi sınıflama kuruluşlarının yanında deniz ve gemi güvenliğinin sağlanması hususunda da önemli yerinin bulunduğunu göstermektedir.

Gemi sınıflama kuruluşları, gemiler hakkında sınıflama ve belgeleme faaliyetlerini icra eder. Sınıflama faaliyetleri, gemilerin fiziki durum ve güvenlik bakımından, bu kuruluşlar tarafından düzenlenen kural kitaplarına uygun olup olmadığının tespit edilmesi amacıyla yöneliktir. Sınıflama faaliyetleri denetleme ve değerlendirme aşamalarından oluşur. Bu aşamaların olumlu şekilde sonuçlanması halinde gemi hakkında sınıflama belgesi düzenlenir. Gemide bulunması zorunlu belgelerden sayılmamasına rağmen, donatanlara ticari ve hukuki avantajlar sağlaması ve deniz ticaretiyle ilgili hukuki ilişkilerin kurulmasını kolaylaştırması nedeniyle, denizcilik uygulamasında bu belgeye büyük önem atfedilmektedir. Sınıflama belgesinin geçerliliği, geminin kural kitaplarında belirtilen şartlara uygun olarak kullanılmasına bağlıdır. Aksi durumda sınıflama belgesi geçici bir süre için yürürlükten kaldırılabilir veya iptal edilebilir. Diğer bir ifadeyle geminin sınıfının askıya alınması veya sınıfından çıkarılması söz konusu olabilir. Sınıflama faaliyetlerini icra etmek amacıyla kurulmalarına rağmen, günümüzde gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinin ağırlıklı kısmını belgeleme faaliyetleri oluşturur. Belgeleme faaliyetleri, uluslararası sözleşmeler veya ulusal hukuk düzenlemeleri kapsamında yapılması gereken

faaliyetleri kapsar. Söz konusu faaliyetlerin icrasında bayrak devletleri yetkili ve görevlidir. Diğer bir ifadeyle gemi sınıflama kuruluşları, tanınan yetki çerçevesinde, belgeleme faaliyetlerini bayrak devletlerinin adına icra eder. Belgeleme faaliyetlerinde de denetleme ve değerlendirme aşamaları vardır. Söz konusu aşamaların olumlu şekilde sonuçlanması durumunda, gemi hakkında ilgili zorunlu belgeler düzenlenir. Kapsamlarının birçok hususta paralellik göstermesi nedeniyle, uygulamada sınıflama ve belgeleme faaliyetleri genellikle birlikte icra edilir. Bu faaliyetlerin hukuki dayanağını teşkil eden sözleşmelerde, genellikle sınıflama sözleşmesi esas alınır. Dolayısıyla söz konusu faaliyetler, konu ve kapsam bakımından özellik arz eden bazı hususlar haricinde, kural olarak benzer şekilde icra edilir.

Sınıflama sözleşmesi, gemi sınıflama kuruluşu ile donatanın karşılıklı birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulur. Sözleşmenin konu ve kapsamı ise, kural kitaplarında yer alan genel işlem şartlarının yanında, tarafların anlaştığı özel şartlarla belirlenir. Sınıflama sözleşmesi kanun hükümleriyle düzenlenen sözleşmelerden değildir. Ancak sınıflama sözleşmesinin konu, kapsam ve özellikleri dikkate alındığında, vekâlet sözleşmesinin özellik ve unsurlarına sahip olduğu görülür. Bu nedenle sınıflama sözleşmesine, Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanabilir. Ancak bu konuda sınıflama sözleşmesinin özel ve kural kitaplarında düzenlenen genel şartları ile arz ettiği özelliklere öncelik tanınmalıdır. Diğer bir ifadeyle vekâlet sözleşmesine ilişkin genel hükümlere sözleşmede boşluk bulunması halinde başvurulmalıdır. Bu hususta sınıflama sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme ve sürekli edimli sözleşme özelliklerinin bulunması, uygulanacak hükümlerin belirlenmesinde önem arz eder.

Sınıflama sözleşmesinde, gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama faaliyetlerini icra etme borcu ile donatanın ücret ödeme borcu, tarafların karşılıklı değişim ilişkisi bulunan asli borçları niteliğindedir. Gemi sınıflama kuruluşunun özen ve sadakat borçları ile donatanın, sınıfa kabul edilmiş veya

sınıfı yenilenmiş gemisinin bu durumunu muhafaza edebilmesi için uymak zorunda olduğu görevler, tarafların diğerk yükümlölüklerini oluşturur.

Gemi sınıflama kuruluşunun sınıflama sözleşmesi kapsamında yüklendiğı borçlara aykırı davranması halinde, sözleşmeden doğan sorumluluğı söz konusu olur. Dolayısıyla bu borçların hiç veya gereğı gibi ifa edilmemesi ile zamanında ifa edilmemesi, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğunu gerektirir. Borcun hiç ifa edilmemesi, borcun ifasının imkânsızlaştığı halleri kapsar. İmkânsızlık kavramı, sınıflama sözleşmesinin geçerli şekilde kurulmasından sonra, borçlanılan edimin tamamen veya kısmen yerine getirilmesi imkânının sürekli ve kesin şekilde ortadan kalkması durumunu ifade eder. Gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğı, imkânsızlığın meydana gelmesinde kusurunun bulunması şartına bağlıdır. Aksi durumda meydana gelen imkânsızlık halinden sorumlu değildir. Bu durumda tarafların borçları sona erer ve borcun ifa edilen kısımlarının iade edilmesi gerekir. Sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olması nedeniyle, borcun sona ermesine ilişkin sonuçlar ileriye etkilidir. BK m.96 hükmüne göre, borcun ifasının imkânsız hale gelmesinde, gemi sınıflama kuruluşunun kusurunun bulunduğu karine olarak kabul edilir. Sorumluluktan kurtulabilmek için söz konusu karinenin aksinin ispat edilmesi gerekir. Borcun gereğı gibi ifa edilmemesi kavramı ise, borcun taahhüt edilen edimin konusu, yeri veya zamanına uygun olarak ifa edilmediğı halleri kapsar. Dolayısıyla borcun kötü ifası, asli borcun ifasına yardım eden yan borçların ihlâli ve borçlunun koruma yükümlölüklerine aykırı davranması, borcun gereğı gibi ifa edilmemesi olarak değerlendirilir. Borcun gereğı gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluk, gemi sınıflama kuruluşunun kusurlu olması şartına bağlıdır. Ancak kusur karinesi borcun gereğı gibi ifa edilmemesi halinde de söz konusudur. Borcun hiç veya gereğı gibi ifa edilmemesi hususunda BK m.96 hükmünde öngörülen hukuki sonuç, meydana gelen zararın tazmin edilmesidir. Bu tazminat donatanın borca aykırılık nedeniyle uğradığı maddi ve manevi zararları kapsar. Tazminat davasında uğranılan zararlar birlikte, borca aykırı davranış ve illiyet bağının

ispat edilmesi gerekir. Kusur karinesi nedeniyle borçlunun kusurunun ispat edilmesine gerek yoktur. İspat hususunda borca aykırı davranış ile meydana gelen zarar arasındaki illiyet bağıını ispatın güçlük arz ettiği belirtilmelidir. Nitekim illiyet bağıının ispat edilememesi, gemi sınıflama kuruluşları aleyhine açılan tazminat davalarının reddedilmesinin en önemli sebebidir.

Borca aykırılık kavramının kapsamına giren diğer bir husus ise, temerrüt olarak ifade edilen borcun ifasının gecikmesi halidir. Asli borcun zamanında ifa edilmemesi hali borçlunun temerrüdü olarak nitelendirilir. Diğer borç ve yükümlülüklerin ifasının gecikmesi ise, borçlunun temerrüdü olarak değerlendirilemez. Bu hallerde ancak bir zarar meydana gelmişse borçlunun tazminat borcu doğar. Sınıflama sözleşmesinin sürekli edimli sözleşme niteliğinde olması nedeniyle, hem sınıflama faaliyetlerinin zamanında icra edilmeye başlanmaması, hem de borcun ifasına devam edilmemesi hallerinde borç zamanında ifa edilmediği için, borçlunun temerrüdü söz konusu olur. Borçlunun temerrüdü için, borcun muaccel olmasına rağmen ifa edilmemesinin yanında, borcun ifasının mümkün olması ve alacaklının ihtarı şartlarının da gerçekleşmesi gerekir. Temerrüt halinin borcun ifasına ilişkin hukuki sonucu, alacaklıya ifanın yanında gecikme tazminatı talep edebilme hakkının tanınmasıdır. Sınıflama sözleşmesi gibi iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde ise, alacaklıya bu hakkın yanında, borcun ifasından vazgeçerek ifa etmeme sebebiyle tazminat talep etme ve sözleşmeden dönme hakları da tanınmıştır.

Gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğunun kapsamına, dürüstlük kuralına dayanan ve borca aykırılık kavramının içeriğini genişleten, sözleşme görüşmelerinde kusurlu davranılması (culpa in contrahendo) ve üçüncü kişilerin zarara uğraması hallerinin de girdiği belirtilmelidir.

Sınıflama sözleşmesinin ifasında genellikle yardımcı şahıslar kullanılmaktadır. Gemi sınıflama kuruluşları, kullandıkları ifa

yardımcılarının fiillerinin neden olduğu borca aykırılık hallerinden de sorumludur. Sorumluluğun kapsam ve şartlarını ifa yardımcısının kullanılma tarzı belirler. Buna göre sorumluluğun kapsam ve şartları, kullanılan ifa yardımcısının ikame gemi sınıflama kuruluşu niteliğinde olması durumunda BK m.391 hükmüne, ifa yardımcısının kullanıldığı diğer hallerde ise BK m.100 hükmüne tâbi olur.

Sınıflama sözleşmelerinin tamamında, gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğunun kaldırılması ve sınırlandırılması amacına yönelik geniş kapsamlı kayıtlara yer verilmektedir. Bu kayıtlarda hem gemi sınıflama kuruluşunun, hem de ifa yardımcılarının sebep olduğu zararlardan doğan sorumluluğun kapsamı düzenlenir. Söz konusu kayıtların geçerliliği BK m.99 ve BK m.100/2-3 hükümlerine tâbidir. Gemi sınıflama kuruluşlarının belgeleme faaliyetlerini bayrak devletinin tanıdığı imtiyaz kapsamında icra etmesi, bunun yanında sınıflama faaliyetlerinin icrası hususunda fiili tekel durumunun bulunması, bu kayıtların uygulama alanını önemli ölçüde sınırlandırır. Buna göre, gemi sınıflama kuruluşunun kusuruyla meydana gelen zararlarda, hafif ihmal halinden de sorumluluk söz konusudur. İfa yardımcılarının fiillerinden doğan zararlarda ise bu kayıtlar, hafif ihmalin bulunması halinde geçerlidir. Ayrıca sınıflama sözleşmesiyle gemi sınıflama kuruluşuna yüklenen özen borcunun amaç ve kapsamı ile sorumluluğun düzenlenmesine ilişkin kayıtların amacı birbirleriyle bağdaşmamaktadır. Bu durum, söz konusu kayıtların mutlak surette geçersiz sayılmasını gerektirir. Belirttiğimiz nedenlerden dolayı gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşmeden doğan sorumluluğunun kapsam ve sonuçları çok ağırdır.

Gemi sınıflama kuruluşları, hukuki ilişki içinde bulunmadıkları üçüncü kişileri zarara uğratan veya mevcut hukuki ilişkiye aykırılık teşkil etmemekle birlikte, hukuki ilişkinin karşı tarafının zarara uğramasına neden olan davranışlardan dolayı sorumludur. Söz konusu sorumluluk türü, kanundan doğar ve mevcut bir hukuki ilişkiye dayanmaz. Bu nedenle

sözleşme dışı sorumluluk olarak nitelendirilir. Gemi sınıflama kuruluşlarının sözleşme dışı sorumluluğu, söz konusu kuruluşların güçlü ekonomik yapılarının bulunması ve sınırlı sorumluluğun öngörülmemiş olması, bu durumun yüksek miktartlı tazminat kararlarının verilmesine ve icrasına imkân vermesi nedenleriyle, günümüzde büyük önem kazanmıştır. Gemi sınıflama kuruluşunun sözleşme dışı sorumluluğu, kusura dayanan ve kusura dayanmayan sorumluluk olarak ikiye ayrılır. Kusura dayanan sorumluluk, fiilin hukuka aykırılığının, meydana gelen zararın, illiyet bağının ve kusurun ispat edilmesi şartına bağlıdır. İlliyet bağının ispatının, sözleşme dışı sorumluluk hususunda da güçlük arz ettiği belirtilmelidir. Sözleşme dışı sorumluluk hallerinde hukuka aykırılık bağı da ispat edilmelidir. Hukuka aykırılık bağı, sözleşme dışı sorumluluğun kapsamını daraltıcı etkiye sahiptir. Nitekim gemi sınıflama kuruluşlarına karşı sözleşme dışı sorumluluğa ilişkin açılan davaların ağırlıklı kısmını oluşturan, düzenlenen belgelerin yanlış bilgi ve kayıtlar ihtiva etmesi hallerinde, hukuka aykırılık bağının bulunmaması nedeniyle, kural olarak bu kuruluşların sorumluluğuna gidilememektedir. Sınıflama belgesinde yer alan yanlış bilgi ve kayıtlardan dolayı donatana karşı sorumluluğun bulunması ise bu konuda istisna teşkil eder. Ancak gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğunun bulunmadığı bu hallerde, şartlarının gerçekleşmesi durumunda, ahlaka aykırı fiilden doğan sorumluluk ya da donatan veya bayrak devletinin açacağı rücu davası nedeniyle dolaylı sorumluluk söz konusu olabilir. Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetlerinin icrasıyla ilgili kusura dayanmayan sorumluluğu, istihdam edenin kusursuz sorumluluğu hallerinde söz konusudur. Bu kuruluşların, faaliyetlerini icra ederken kullandığı yardımcı şahısların hukuka aykırı davranışlarından dolayı, istihdam eden sıfatıyla sorumluluğu karine olarak kabul edilir. Gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluktan kurtulması için, bu karinenin aksini ispat etmesi gerekir.

Gemi sınıflama kuruluşları tarafından düzenlenen belgelerin ve kural kitaplarının tamamında, sözleşme dışı sorumluluğunun kapsamına ilişkin kayıtlara da yer verilmektedir. Bu kayıtlar, sözleşme dışı sorumluluğun

donatana karşı bulunması durumunda, hukuki açıdan önem arz eder. Söz konusu kayıtlar malvarlığı haklarının ihlâli hallerinde ve BK m.99-100 hükümleri kapsamında geçerlidir. Sözleşme dışı sorumluluğun üçüncü kişilere karşı olması durumunda ise, bu kayıtların uygulama alanı ve hukuki işlevi yoktur.

Gemi sınıflama kuruluşlarının, hem sözleşmeden doğan, hem de sözleşme dışı sorumluluğunun kapsam ve şartları ağırdır. Sorumluluğun kaldırılması ve sınırlandırılmasına ilişkin kayıtların uygulama alanının çok kısıtlı olması, ayrıca deniz ticareti alanında sınırlı sorumluluk öngören düzenlemelerin kapsamına bu kuruluşların dâhil edilmemesi, söz konusu sorumluluğun kapsam ve şartlarını daha da ağırlaştırır. Ancak ispata ilişkin zorlukların bulunması gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğunun fiilen gerçekleşmesini imkânsız kılmaktadır. Dolayısıyla donatan veya üçüncü kişilerin zarara uğramasına neden olan olayların ağırlıklı kısmında, sınıflama kuruluşlarının sorumluluğuna gidilememektedir. Söz konusu adaletsiz durumun giderilmesi hukuk güvenliği açısından gereklidir. Ulusal hukuk alanında yapılacak düzenlemelerin bu sorunun çözümünde isabetli olmadığını düşünmekteyiz. Zira ulusal hukukla birbirinden farklı düzenlemeler getirilmesi ihtimal dâhilindedir. Bu durum gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğunu daha hafif şekilde belirleyen devletlerin yaptığı düzenlemelerin uygulanacak hukuk olarak belirlenmesine, dolayısıyla diğer devletlerin bu hususa ilişkin düzenlemelerinin işlevsiz hale gelmesine neden olur. Dolayısıyla sorunun çözümünde devletlerin hukuk sistemleri arasında birliği sağlayacak nitelikte düzenlemelerin yapılması tercih edilmelidir. Bu nedenle gemi sınıflama kuruluşlarının sorumluluğunun uluslararası sözleşme yoluyla düzenlenmesi, söz konusu sorunun çözümünde etkili sonuçlar elde edilmesini sağlayacaktır. Yapılacak uluslararası düzenlemede gemi sınıflama kuruluşlarının menfaatleri ile donatan ve üçüncü kişilerin menfaatleri arasında denge kurulmalıdır. Bu nedenle donatan ve üçüncü kişilerin davalarının ispatını kolaylaştırmaya yönelik karineler öngörülmelidir. Karşılık olarak gemi sınıflama kuruluşlarının

sorumluluğu belirli miktarla sınırlandırılmalıdır. Sorumluluğun sınırlandırılmasında geminin tonajının esas alınması isabetli olacaktır. Böylece gemi tonajının büyümesine paralel olarak sorumluluk miktarı da artacak, dolayısıyla adil sonuçlar elde edilecektir. Bu konuda birim tonaja uygulanacak sorumluluk miktarına ilişkin düzenleme de önem arz eder. Söz konusu miktarın, deniz ticareti alanında sorumluluğa ilişkin oluşturulan dengenin bozulmasına sebep olacak şekilde, yüksek olmaması gerekir. Aksi durumda, sözleşmeler üzerindeki etkisi nedeniyle, gemi sınıflama kuruluşları deniz ticaretinin tek sorumlusu haline gelme ihtimali vardır. Diğer bir ifadeyle belirlenecek sorumluluk miktarının diğer kimselerin sorumluluğunu fiilen ortadan kaldırarak ve söz konusu kuruluşlara karşı dava açılmasını teşvik edecek nitelikte olmaması gerekir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- AKMAN, Galip Sermet :**Sorumsuzluk Anlaşması**, İstanbul, 1976.
- AKTEN, Necmettin /
ÖZMAN, Aydoğan :**Liman Devletleri Tarafından Gemilerin Kontrolü Sözleşmesi (Paris Memorandumu)**, İstanbul, ty.
- AKÜNAL, Teoman :“Sorumluluk Hukukunda Sözleşmenin Nisbiliği Prensibinin Aşılması”, **Yargıtay Dergisi**, C.14, S.3, s.222-237, Ankara, Temmuz 1988.
- AKYOL, Şener :**Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, 1976.
- ALGANTÜRK, Didem :**Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, İstanbul, 2002.
- ALNIAK, M. İlhan :“Mesuliyetten Kurtulma Kayıtları (Ademi Mesuliyet Mukaveleleri)”, **İÜHFM**, C.XXXV, S.1-4, s.320-351, İstanbul, 1970.
- ANGELO, Joseph :“Erika Aftermath: Developments At IMO On Double Hulls (A U.S. Perspective)”, **Current Marine Environmental Issues And The International Tribunal For The Law Of The Sea**, Ed. by Myron H. NORDQUIST and John Norton MOORE, s.309-317, The Hague, 2001.

- ANTAPASSIS, Anthony :“Classification Societies’ Liability: A Comparison With Emphasis To Greek Law”, **Marine Insurance At The Turn Of The Millenium**, Ed. by Marc HUYBRECHTS, Vol.2, s.57-69, Antwep: Intersentia, 2000.
- ARKAN, Sabih :**Ticari işletme Hukuku**, 9. baskı, Ankara, 2005.
- ATAMER, Yeşim :**Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Sorunu Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi**, İstanbul, 1999.
- ATAMER, Yeşim :**Haksız Fillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları**, İstanbul, 1996, (Haksız Fiil).
- AYBAY, Atilla / AYBAY, Aydın / AYBAY, Gündüz / AYBAY, Rona :**Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998.
- BASEDOW, Jürgen / WURMNEST, Wolfgang :**Third-Party Liability Of Classification Societies: A Comparative Perspective**, Berlin, Heidelberg, 2005.
- BECK, Brian J. :“Liability Of Marine Surveyors For Loss Of Surveyed Vessels: When Someone Other Than The Captain Goes Down With The Ship”, **NTDLR**, Vol.64, s.246-270, yy, 1989.

- BECKER, Herman :İsviçre Borçlar Kanunu Şerhi - İkinci Bölüm - Çeşitli Sözleşme İlişkileri, Çev. Suat DURA, Ankara, 1993.
- BOISSON, Philippe :“The Liability Of Classification Societies In The Marine Industry Context”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.1-26, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.
- BOISSON, Philippe :“Classification Society Liability: Maritime Law Principles Must Be Requested?”, **CMI Yearbook 1994 Annuaire**, s.235-252, Antwerp, 1995, (Liability).
- BOISSON, Philippe :“Classification Societies And Safety At Sea Back To Prepare For The Future”, **Marine Policy**, Vol.18, N.5, s.363-377, 1994, (Safety).
- BOURNEUF, Gus :Enhanced Surveys Of Bulk Carriers, (Çevrimiçi), <http://www.eagle.org/news/papers/Bourneufpaper.PDF>, (14 Eylül 2006).
- BRANDI, Cornelius :“German Perspective: Responsibilities of Classification Societies”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.67-71, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.
- BREITZKE, Christian :“German Perspective: In Defence Of Classification Societies”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.59-65, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.

- CAN, Mertol :**Deniz Ticareti Hukuku**, C.I, 2. baskı, Ankara, 2003.
- CANE, Peter F. :“The Liability of Classification Societies”, **LMCLQ**, s.363-376, 1994.
- CLARK, Peter D. :“An American Admiralty Law Viewpoint On The Changing Role Of Classification Societies” **Sea Law**, Vol.1, (Çevrimiçi), <http://www.navlaw.com/articles/class.htm>, (08 Haziran 2005).
- CLARK, Peter D. :“Ship Gear Maker’s Protection Covers Classification Societies”, **Sea Law**, Vol.I, (Çevrimiçi), http://www.navlaw.com/articles/v1/90_11_23.htm, (13 Haziran 2005).
- CURTIS, Simon :**The Law Of Shipbuilding Contracts**, London, New York, Hamburg, 1991.
- ÇAĞA, Tahir /
KENDER, Rayegân :**Deniz Ticareti Hukuku – Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, Gözden geçirilmiş 14. bası, İstanbul, 2005.
- ÇAĞA, Tahir /
KENDER, Rayegân :**Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmesi**, 7. baskı, İstanbul, 2004, (Cilt II).
- ÇALIK, Ahmet :**Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku**, İzmir, 2002.
- DOUGLAS, Charles :**The Port State Control of Human Error: A Feasibility Study**, (Çevrimiçi),

<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/dougtext.htm>, (08 Haziran 2005).

- DROBNIG, Albrecht : **Tätikeit und Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland am Beispiel des Germanischen Lloyd**, Hamburg, 1995.
- DURR, Sean Diederich : **An Analysis Of The Potential Liability Of Classification Societies: Developing Role, Current Disorder & Future Prospects**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (08 Haziran 2005).
- EREN, Fikret : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 8. bası, İstanbul, 2003.
- ERİŞ, Gönen : **Açıklamalı ve İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu C.III (Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku)**, Ankara, 1990.
- ERİŞ, Gönen : **Açıklamalı - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu C.I (Ticari İşletme ve Şirketler)**, 3. baskı, Ankara, 2004, (Ticari İşletme).
- FEEHAN, Colleen E. : “Liability Of Classification Societies From The British Perspective: The Nicholas H”, **Tul.Mar.L.J.**, Vol.22, s.163-190, 1997.
- GİRİTLİ, İsmet / BİLGİN, Pertev / AKGÜNER, Tayfun : **İdare Hukuku Dersleri**, İstanbul, 2006.
- GOLDREIN, Iain S. : **Ship Sale And Purchase**, Second Edition, London, New York, Hamburg, 1993.

- GÖZÜBÜYÜK, Şeref /
TAN, Turgut :**İdare Hukuku Genel Esaslar**, C.1, Ankara, 2001.
- GÜNER, M. Deniz :“Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkiler”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, s.235-251, İstanbul, 2000.
- GÜRSES, Özlem :**Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri**, İstanbul, 2005.
- GÜRSOY, Kemal Tahir :**Haksız Eylem (Fiil) den Doğan Talep Hakkı ve Bu Hakkın Diğer Talep Haklarıyla Yarışması (Dava Hakkının Telahuku)**, AÜHFD, C.XXXI, S.1-4, s.149-184, Ankara,1974.
- HARE, John :**Port State Control: Strong Medicine To Cure A Sick Industry**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/psc2.htm>, (8 Haziran 2005).
- HAVUTÇU, Ayşe :**Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüt ve Müsbet Zararın Tazmini**, İzmir, 1995.
- HIDAKA, Masataka :**The Legacy Of The "Erika"- A Vision For Maritime Safety**, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/iumi.htm>, (13 Haziran 2005).
- HONKA, Hannu :“The Classification System And Its Problems With Special Reference To The Liability Of

- Classification Societies”, **Tul.Mar.L.J.**, Vol.19, s.1-36, 1994.
- HUTCHISON, John B. :“Practical And Political Considerations”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.27-35, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.
- ILGIN, Sezer :“Denizde Emniyet İle İlgili Uluslararası Diplomatik Konferans, Sonuçları ve “ISPS” Kodu”, **Deniz HD**, Yıl:6-7, S.1-4, s.27-59, İstanbul, 2004.
- İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet :**Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, 1994.
- KALPSÜZ, Turgut :**Deniz Ticareti Hukuku**, C.I, Ankara, 1971.
- KALPSÜZ, Turgut :Türk Loydu, **Gemi Mecmuası**, S.19 (Yeni seri), s.2-3 ve 8, Şubat 1965, (TL).
- KANETİ, Selim :“Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyumu**, s.29-66, İstanbul, 1980.
- KARAARSLAN, M. Oktay :“Deniz Sigortaları Tarihçesi İle İlgili Derleme”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, s.279-287, İstanbul, 2000.
- KARAHASAN, Mustafa Reşit :**Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C.2, İstanbul, 2002.

- KARAHASAN, Mustafa
Reşit :**Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.1,
İstanbul, 2003, (Cilt 1).
- KARAHASAN, Mustafa
Reşit :**Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.2,
İstanbul, 2003, (Cilt 2).
- KARHAN, Kemal :“Klasifikasyon Cemiyetleri”, **Gemi Mecmuası**,
S.7 (Yeni seri), s.1-2 ve 31, Şubat 1962.
- KENDER, Rayegân :“Deniz Sigortalarında Geminin Elverişsiz
Olarak Yola Çıkarılması Hakkındaki İstisna”,
KÜHFD, Yıl 2 (1998–1999), S.2, s.197-207,
2000.
- KENDER, Rayegân :**Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, Gözden
Geçirilmiş 9. Bası, İstanbul, 2008, (Sigorta).
- KENDER, Rayegân /
ÇETİNGİL, Ergon :**Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve
Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler**,
Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 8. baskı,
İstanbul, 2007.
- KILIÇ, Okay :“Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri
Güvenliği (ISPS) Tüzüğü”, **Deniz Hukuku
Sempozyumu, Bildiri Metinleri, Tamamlayıcı
Bilgiler, Soru ve Cevaplar**, 21-22 Haziran
2004, s.4-33 – 4-48, Ankara, 2004.
- KIRIMLI, Esra :“ISM Kuralları”, **Deniz HD**, Yıl:3, S.3-4, s.81-
126, İstanbul, 1998.

- KOYUNCU, İbrahim Serdar :“Deniz İş Kanununa Göre Hizmet Sözleşmesini Sona Erdiren Haller”, **Deniz HD**, Yıl:8, S.1-4, s.75-97, İstanbul, 2005.
- KRÖGER, Bernd :“Presentation On Behalf Of The German Shipowners’ Association And Of The Maritime Law Committee Of ICS”, **CMI Yearbook 1997 Annuaire**, s.185-189, Antwerp, 1998.
- LINDFELT, Lars :“A Future For Classification Societies”, **CMI Yearbook 1994 Annuaire**, s.253-255, Antwerp, 1995.
- LÜDDEKE, Christof F. :**Marine Claims a Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims**, London, New York, Hong Kong, 1996.
- MANDARAKA-SHEPPARD, Aleka :**Modern Admiralty Law (with Risk Management Aspects)**, London, Sydney, 2002.
- McCORMACK, Howard M. :“Warranties And Disclaimers”, **Tul.L.R.**, Vol.62, s.549-585, 1988.
- MIKELIS, Nikos E. :“A Case For The Establishment Of An Industry Technical Committee To IACS”, **5th International Seminar Substandard Shipping – Solution Through Partnership Russian Maritime Register of Shipping**, 2-3 October 2002, St. Petersburg, (Çevrimiçi), <http://www.intertanko.com/pubupload/Mikelis%20pres%20St%20Petersburg.pdf> , (24 Temmuz 2006).

- MILLER, Machalle :“Liability Of Classification Societies From The Perspective Of United States Law”, **Tul.Mar.L.J**, Vol. 22, s.75-115, 1997.
- MOORE, Chris :“UK And Far East Perspective”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.43-49, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.
- O’BRIEN, Damien L. :“The Potential Liability Of Classification Societies To Marine Insurers Under United States Law”, **U.S.F.Mar.L.J.**, s.403-420, San Francisco, Spring 1995.
- OĞUZMAN, M. Kemal /
ÖZ, M. Turgut :**Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. bası, İstanbul, 2005.
- OKAY, M. Sami :**Deniz Ticareti Hukuku**, C.I, 3. baskı, İstanbul, 1970.
- OKAY, Sami :**Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları, Hususile Bunların Muteberiyeti Meselesi**, (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi),İstanbul, 1954, (Tez).
- ÖZAY, İl Han :**Günışığında Yönetim**, İstanbul, 1994.
- ÖZÇAYIR, Oya : **Port State Control**, London, 2001.
- ÖZÇAYIR, Oya :“The Erika And Its Aftermath”, **International Maritime Law**, Vol.7, Issue7, s.230-240, 2000, (Çevrimiçi),http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/Oya_Ozcayir/The_Erika_And_Its_Aftermath.htm, (19 Haziran 2006).

- PARLAR, Zeyyad :Türk Loydu Genel Kurul Toplantısında Mütешеbbis Daimî Komite Başkanı Yüksek Mühendis Zeyyad Parlar'ın Açılış Beyanatı, **Gemi Mecmuası**, S.8 (Yeni seri), s.5-6, Mayıs 1962.
- PAYER, Hans G. :“Insurer And Class And Marine Accidents”, **Current Marine Environmental Issues And The International Tribunal For The Law Of The Sea**, Ed. by Myron H. NORDQUIST and John Norton MOORE, s.291-299, The Hague, 2001.
- POROY, Reha /
YASAMAN, Hamdi :**Ticari İşletme Hukuku**, 11. bası, İstanbul, 2006.
- RINGBOM, Henrik :“The Erika Accident And Its Effects On EU Maritime Regulation”, **Current Marine Environmental Issues And The International Tribunal For The Law Of The Sea**, Ed. by Myron H. NORDQUIST and John Norton MOORE, s.265-290, The Hague, 2001.
- SINGH, Nagendra /
COLINVAUX, Raoul :Shipowners, **British Shipping Laws**, Vol.13, Ed. by Bushby HEWSON (General Ed.), Raoul COLINVAUX and Kenneth C. McGUFFIE, London, 1967.
- SOMERVILLE, Robert D. :**Are We Too Reliant On Classification Societies?**, (Çevrimiçi), http://www.marinetalk.com/articles_ HTML, (13 Haziran 2005).

- SÖZER, Bülent :**Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Ankara, 1975.
- STARER, Brian D. :“US Perspective”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.51-57, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.
- TALLEY, Wayne K. :**Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions**, (Çevrimiçi), [http://www.oduport.org/REGULATORYISSUE S.htm](http://www.oduport.org/REGULATORYISSUE_S.htm), (13 Haziran 2005).
- TANDOĞAN, Haluk :**Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C.II, 3. bası, Ankara, 1987.
- TANDOĞAN, Haluk :**Türk Mesuliyet Hukuku**, Ankara, 1961, (Mesuliyet).
- TANDOĞAN, Haluk :“Hukuka Aykırılık Bağlı,” **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyumu**, s.5-27, İstanbul, 1980, (Hukuka Aykırılık).
- TANDOĞAN, Haluk :**Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, Ankara, 1981, (Kusura Dayanmayan Sorumluluk).
- TEKİNAY, Selahattin Sulhi/
AKMAN, Sermet /
BURCUOĞLU, Haluk /
ALTOP, Atilla :**Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. baskı, İstanbul, 1993.
- TETLEY, William :**Marine Cargo Claims**, Montreal, 1988.

- TETLEY, William :**Glossary Of Maritime Law**, (Çevrimiçi), <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime>, (21 Temmuz 2006).
- TEKİL, Fahiman : **Deniz Hukuku**, 6. baskı, İstanbul, 2001.
- TURAN, Erol :“Klas Sörveyleri ve Planlanması”, **Türk Loydu Vakfı Seri Konferanslar IV**, 1989-1990, s.146-157, İstanbul, 1990.
- ULRIK, Anders :“The Underwriters’ Perspective”, **Classification Societies**, Ed. by Jonathan LUX, s.37-42, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1993.
- USER, Tahsin :“Gemilerin Klaslanması ve American Bureau Of Shipping”, **Gemi Mecmuası**, S.8 (Yeni seri), s.7-9, Mayıs 1962.
- UTKAN, Nedret :“Lloyd’s Register of Shipping Hakkında”, **Gemi Mecmuası**, S.21-22 (Eski seri), s.2-4, Mayıs 1958.
- ÜLGENER, M. Fehmi :**Çarter Sözleşmeleri I**, İstanbul, 2000.
- VAUGHAN, Barbara :**The Liability of Classification Societies**, (Çevrimiçi), <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/assign/assign2006.pdf>, (16 Mart 2007).
- von TUHR, Andreas :**Borçlar Hukuku C.1-2**, Çev. Cevat EDEGE, Ankara, 1983.
- WELSCH, H. :“Zur Haftung von Klassifikationsgesellschaften”, **TranspR**, 1991, s.230-233.
- WILSON, John F. :**Carriage of Goods by Sea**, London, Hong Kong, Washington, 1998.

- WISWALL, Frank L. :“Classification Societies: Issues Considered by The Joint Working Group”, **IJOSL**, s.171-187, 1997.
- WISWALL, F. L. :“Joint Working Group On A Study Of Issues Re Classification Societies – Report”, **CMI Yearbook 1996 Annuaire**, s.328-342, Antwerp, 1997, (Report).
- YAVUZ, Cevdet :**Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 7. baskı (baskıyı hazırlayanlar: Cevdet YAVUZ, Burak ÖZEN, Faruk ACAR), İstanbul, 2007.
- YAVUZ, Sedef :**Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi İle İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler**, Ankara, 2003, (Liman Devleti).
- YAYLA, Yıldızhan :**İdare Hukuku I**, İstanbul, 1990.
- YAZICIOĞLU, Emine :**Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, 2003.
- YAZICIOĞLU, Emine :“Tekne Sigortası Sözleşmelerine Eklenen Sınıflama (Classification) Klotunun Türk Hukuku Bakımından Niteliği ve Geçerliliği”, Beşinci Yargıtay Kararları ve Sigorta Hukuku Sempozyumu (2001), **SHD**, S.1, s.36-41, 2003, (Sınıflama).
- ZEVKLİLER, Aydın / HAVUTÇU, Ayşe :**Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 9. baskı, Ankara, 2007.
- About IMO**, (Çevrimiçi), <http://www.imo.org/About/mainframe.asp>, (24 Temmuz 2006).

ABS Rules For Building And Classing Steel Vessels, 2006.

Achievements 1968-1998, **IACS Briefing**, N.7, June 1998, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief7.pdf>, (08 Mart 2006).

American Bureau Of Shipping - One Hunderedth Anniversary 1862-1962, New York, 1962.

American Bureau Of Shipping - 1862-2000, Fifth Edition, New York, 2001.

BV Rules For The Classification Of Steel Ships, 2006.

Class – Responsibility & Regulation, **IACS Briefing**, N.8, January 1999, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief8.pdf>, (08 Mart 2006).

Classification Societies – What They Do And Do Not Do, (Çevrimiçi), http://www.iacs.org.uk/_pdf/class.pdf, (07 Ekim 2005).

Classification Societies – What, Why and How?, (Çevrimiçi), [http://www.iacs.org.uk/pdf/class_What Why&How.pdf](http://www.iacs.org.uk/pdf/class_What%20Why&How.pdf), (07 Ekim 2005).

ClassNK Conditions Of Service For Classification Of Ships And Registration Of Installations, 2004.

ClassNK Rules For The Survey And Construction Of Steel Ships, 2006.

Conventions, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=148, (22 Haziran 2007).

DNV Annual Report 2004, Oslo, 2005.

DNV Rules For Classification Of Ships, 2005.

EMSA Glossary, (Çevrimiçi), <http://www.emsa.eu.int/end185d002.html>, (08 Haziran 2005).

Genel, (Çevrimiçi), <http://www.turkloydu.org/TR/TL/default.asp>, (05 Haziran 2007).

GL Rules For Classification And Construction, 2006.

Harmonized System of Ship Survey and Certification Enters into Force, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=559&topic_id=68, (20 Haziran 2007).

Historical Background Leading to the Adoption of the Load Lines Convention, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=1034, (22 Haziran 2007).

Historical Chronology Of The Society, (Çevrimiçi), http://www.classnk.or.jp/hp/nk_e/About_NK/aboutnkhistorychrono.htm, (03 Temmuz 2006).

History, (Çevrimiçi), http://www.classnk.or.jp/hp/nk_e/About_NK/AboutNKhistory.htm, (06 Haziran 2006).

IACS And IMO The Essential Relationship, **IACS Briefing**, N.4, February 1997, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief4.pdf>, (08 Mart 2006).

IACS Common Structural Rules - At A Glance, (Çevrimiçi), http://www.eagle.org/news/pubs/pdfs/CSR_final_010506.pdf, (17 Temmuz 2006).

IMO Adopts Comprehensive Maritime Security Measures, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=268, (25 Haziran 2007).

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, (22 Haziran 2007).

International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto (MARPOL 73/78), (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258, (25 Haziran 2007).

International Convention on Load Lines 1966, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=254, (22 Haziran 2007).

International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=259&doc_id=685, (22 Haziran 2007).

KR Rules For The Classification Of Steel Ships, 2005.

Lloyd's Register Of Shipping Annual Report For The Year 1961, London, 1961.

LR Form for Request for Marine Services, 2004.

Origins, History And Development Of RINA Group- Registro Italiano Navale, (Çevrimiçi), [http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3\(2\).PDF](http://www.rina.org/UploadedFiles/Sect-A2-R3(2).PDF), (03 Temmuz 2006).

Port State Control, **IACS Briefing**, N.2, July 1996, (Çevrimiçi), <http://www.iacs.org.uk/Publication/briefing/brief2.pdf>, (08 Mart 2006).

Report On The Removal Of Insurance From Substandard Shipping, OECD Maritime Transport Committee, June 2004, (OECD).

RINA Rules For The Classification Of Ships, 2006.

Safety Management, (Çevrimiçi), http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=182, (25 Haziran 2007).

The Prestige - IMO Statement, (Çevrimiçi),
http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2583, (19 Haziran 2006).

TL Çelik Gemileri Klaslama Kuralları, 2005.

Transfer of Class, (Çevrimiçi),
http://www.lr.org/market_sector/marine/transfer.htm, (13 Haziran 2005).

Türk Loydu – Gemilerde Yapılacak Liman Kontrolleri, İstanbul, 2003.

Türk Loydu Çalışma Raporu 2005, yy, ty.

Türk Loydu Tesisi Hakkında Bilgiler, yy, ty.

Türk Loydu Tesisi, yy, ty.

Türk Loydu Vakfı Resmi Senedi, İstanbul, 2000.