

# GÜVENLİ YÖNETİM SİSTEMİNİN DONATANIN YÜKLE İLGİLİLERE KARŞI SORUMSUZ OLDUĞU HALLER ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Yard.Doç.Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ

## I- Güvenli Yönetim Sistemi Kavramı

### 1-Genel Olarak

ISM Kod (International Safety Management Code-Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu), seyir güvenliğinin temini ve bu yolla çevre kirliliğinin önüne geçilmesini amacıyla yürürlüğe konulan uluslararası bir düzenlemedir<sup>1</sup>. Bu düzenleme SOLAS'a (Safety of Life at Sea Convention) yapılan ek niteliğindedir ve SOLAS'a taraf olan devletler bakımından bağlayıcı bir etkiye sahiptir<sup>2</sup>.

Deniz kazalarının yol açtığı çevre kirliliğinin önüne geçilmesinin, denizcilik işletmelerinin uyulması zorunlu esaslar dairesinde hareket etmeleriyle mümkün olabileceği düşüncesi, bu düzenlemenin yapılmasına yol açmıştır. ISM Kod, aşağıda da üzerinde durulacağı gibi deniz-

---

\*) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı

- 1) ISM Kod hükümlerinin yürürlüğe girmesi bakımından kademeli bir geçiş öngörülmüştür. Bu düzenleme, 50 grostonun üzerindeki bütün gemiler için 1.7.2004 tarihi itibarıyla bağlayıcı hale gelecektir. ISM Kod'un uygulanma süreci hakkında bkz. *İlgin S.*, ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetim) Kodu Uygulaması, Deniz Hukuku Dergisi Yıl: 3, Sayı: 1-2, 60 vd.
- 2) ISM Kod, SOLAS (Safety of Life at Sea Convention)'ın IX. Bölümünü oluşturmaktadır. Türkiye, bu sözleşmenin tarafıdır (Bkz. RG.25.5.1980/S.16998) ve ISM Kod Türkiye için de bağlayıcı nitelik taşımaktadır.

cilik işletmelerinin güvenlik kültürüne<sup>3</sup> sahip olmasını ve bu ilke doğrultusunda yönetilmesini hedeflemektedir. Güvenlik kültürünün yaygın hale gelmesi amacıyla ISM Kod' da, içerik itibariyle denizcilik işletmelerinin işleyişine dair "standartlar" getirilmekte ve bu yolla deniz kazalarının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır<sup>4</sup>. Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun SOLAS'a yapılan ek tarzında düzenlenmesi, bu sayede uluslararası alanda seyir güvenliğine ilişkin tedbirlerin etkin ve bağlayıcı biçimde uygulanarak deniz kazalarının ve bu kazaların yol açtığı olumsuz sonuçların önüne geçilmesinin amaçlandığını göstermektedir.

ISM Kod'un düzenleniş amacı çerçevesinde denizcilik şirketlerinin "Güvenli Yönetim Sistemi" kurmak suretiyle uyması zorunlu olan esaslar, deniz ticareti hukukundaki sorumluluk düzenlemelerini de yakından ilgilendirmektedir<sup>5</sup>. Bu çalışmada, deniz ticareti hukukunda büyük öneme sahip olan donatanın "kendi kusurunun" bulunmaması koşuluyla yükte ilgililere karşı sorumlu tutulmadığı hallere Güvenli Yönetim Sisteminin bir etkisinin bulunup bulunmadığı belirlenmeye çalışılacaktır.

## 2-Güvenli Yönetim Sisteminin Ana Hatları

ISM Kod, yukarıda da belirtildiği gibi, seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik tedbirlerin belirli esaslar dairelerinde alınmasını öngören bir düzenlemedir. Söz konusu tedbirlerin tümü "Güvenli Yönetim Sistemi" olarak ifade edilmektedir (Safety Management System) ve ISM Kod'un

3) Güner, M. D. Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkililer, Prof.Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, 235.

4) Sahatjian -Crick L., The ISM Code: A Brief Overview, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.29, No: 3, July, 1998, 405 vd.

5) Bu durum, Deniz Ticareti Hukukunun Uluslararası düzenlemelerden doğrudan etkilenmesinin bir göstergesidir. ISM Kod'un deniz hukukundaki sorumluluk düzenlemeleri üzerine etkisi hakkında bkz. Motte de la T., Die Auswirkungen des ISM- Codes auf das Seehaftungsrecht: Haftungsverschärfung durch Einführung eines gesetzlich vorgeschriebenen Qualitätsmanagementsystems für Seeschiffe?, Münster, 1998.

“esasını” oluşturmaktadır<sup>6</sup>. Güvenli Yönetim Sistemi, seyir güvenliği için gerekli tüm tedbirlerin hem karada hem de gemide alınmasını öngörmektedir. Bu yolla, kazaların ve kaza sonucu ortaya çıkması muhtemel kirliliğinin önüne geçilebileceği düşünülmektedir. Gerçekten, ISM Kod’un amacı doğrultusunda gemi ve kara personelinin yetki alanlarının belirlenmesi, acil durumlara hazırlık, denetime ilişkin esaslar ve oluşturulan sistemin aksayan yönlerinin rapor edilmesi, gemilerin seyir güvenliğinin sağlanması bakımından önem arz etmektedir. Güvenli Yönetim Sisteminde yer alması gereken unsurlar ISM Kod.m.1.4’ de şu şekilde sıralanmıştır;

— Seyir güvenliğinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önüne geçilmesi,

— Uluslararası düzenlemelere ve bayrak devletinin kanunlarına uygun şekilde seyir güvenliğinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önüne geçilmesi için gerekli “talimatların” hazırlanması,

— Hem karada hem de gemide istihdam edilen personelin yetki alanlarının belirlenmesi ve karşılıklı iletişimlerinin sağlanmasına yönelik tedbirlerin alınması,

— Güvenli Yönetim Sistemine uygun olmayan hususların ve meydana gelen kazaların rapor edilmesi,

— Karşılaşılabilecek acil durumlara hazırlıklı olunması,

— İç denetim ve İdarenin (Yetkili Makamın)<sup>7</sup> yapacağı denetimler için prosedür hazırlanması,

Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulması bakımın-

6) *Looks V.*, Rechtliche Auswirkungen des ISM Code, Vortrag von Dr. Looks vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht am 25. Januar 2000, 2 vd.; *Anderson, P.*, ISM Code, A Pratical Guide to Legal and Insurance Implications, 1998, 21

7) ISM Kod m.1.1.3 uyarınca İdare, geminin bayrağını taşıdığı devlettir. ISM Kod çerçevesinde Güvenli Yönetim Sistemini oluşturan “şirketin” kontrolü İdareye aittir. Devlet bu yetkisini kendi belirlediği başka kuruluşlara devredebilir. Uygulamada devletlerin bu yetkilerini klas kuruluşlarına devrettikleri görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. *de la Motte*, 62 vd.

dan ISM Kod.m.1.4' de sayılan bu esasların tümünün hayata geçirilmesi gereklidir. Bu sistemin oluşturulmasından, ISM Kod'da ifade edilen şekliyle " Şirket " sorumludur (ISM Kod 1.1.2). Şirket ifadesiyle yalnızca denizcilik şirketlerinin kastedilmediği ISM Kod m. 1.1.2' den anlaşılmaktadır. Zira maddede Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulması ve işleyişinden sorumlu olması öngörülen kişiler sayılmış ve bunlar şirket üst başlığı altında toplanmıştır. Diğer bir anlatımla, madde içeriğinde belirtilen kişiler ISM Kod' un uygulanması bakımından " Şirket" sayılmaktadır. ISM Kod 1.1.2 ' de şirket şu şekilde tanımlanmıştır:

*"Geminin maliki ya da geminin işletilmesini gemi malikinden devralmış (yönetici veya gemi işletme müteahhidi gibi) bir organizasyon veya kişi ISM Kod' un uygulanması bakımından şirket sayılır"*

Görüldüğü gibi, güvenli yönetim sisteminin oluşturulması ve sistemin işleyişinin sağlanmasından sorumluluk bakımından mutlaka geminin maliki olunması bir zorunluluk olarak görülmemiştir. Geminin işletilmesine yönelik kararları almaya yetkili olan kişiler de bu kapsamda sayılmıştır.

ISM Kod m.1.1.2' de şirket olarak nitelendirilen kişiler, bu kod hükümlerinin yerine getirilmemesinden sorumlu olacaklardır. İnceleme konumuzun sujesini oluşturan donatan ve üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olan gemi işletme müteahhidi de, ISM Kod m.1.1.2 uyarınca şirket kapsamında yer almaktadır.

## **II- Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumlu Tutulmadığı Haller**

TTK.m.947 hükmü donatanın yükle ilgililere karşı olan sorumluluğunu, *".. şu kadar ki, donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan mesuliyeti, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyeti derecesindedir"* tarzında düzenlemiş ve bu suretle donatanın yükle ilgililere karşı olan sorumluluğunu taşıyanın sorumluluğu hükümlerine

yollama yaparak çözüme kavuşturmuştur<sup>8</sup>. TTK.m.947 hükmü böylece donatanın sorumluluğunun çerçevesine ilişkin esasların yanı sıra donatanın sorumlu olmadığı halleri de belirlemektedir.

Türk Ticaret Kanununda, taşıyanın ve TTK.m.947 yollamasıyla donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler incelendiğinde, TTK.m.1062/2' de taşıyanın zararın meydana gelmesinde "kendi kusuru" olmadıkça geminin sevki, başkaca teknik idaresi ve yangın zararlarından sorumlu tutulmadığı görülmektedir<sup>9</sup>. Geminin sevkinden (Error in navigation) maksat, geminin hareket ettirilmesine ilişkin olarak gerçekleştirilen fiillerdir. Manevraya yönelik hareketler, makinaların kullanımı, mevki tayini, denizde uyulması gereken kurallar bu kapsamda yer almaktadır<sup>10</sup>.

8) TTK.m.947, donatanın gemi adamlarının kusurlu hareketleriyle üçüncü kişiye verdikleri zararlardan, donatanın da sorumlu olmasını öngören bir düzenlemedir. Bu sorumluluğun niteliği hakkında tartışmalar mevcut olmakla birlikte, deniz hukuku öğretisinde donatanın bu sorumluluğunun "ek" sorumluluk niteliğinde olduğu kabul edilmektedir (Çağa T./Kender R., Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, İstanbul 2000, 131 vd., Kender R., Donatanın TTK.m.947' de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti, Prof.Dr. Tahir Çağa' nın Anısına Armağan, 2000, 289 vd.; Kaner İ., Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul, 2001, 57; Aksi fikirde Kalpsüz T., Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması- Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Deniz Kazaları Sempozyumu, Ayı Bası, 1983, 74 vd.) . Ek sorumluluk, donatanın TTK.m.947' den doğan sorumluluğu donatanın kendisinin yol açtığı zararlardan değil, gemi adamlarının kusurlu hareketleriyle üçüncü kişilere verdikleri zarardan gemi adamlarının yanı sıra donatanın da sorumlu olmasını ifade etmektedir. Donatana bu hükme dayanılarak talepte bulunulabilmesi için öncelikle gemi adamları sorumlu olmalıdır. Gemi adamlarının herhangi bir şekilde meydana gelen zarardan sorumlu olmamaları donatanın da sorumlu tutulmaması sonucunu doğurur.

9) Taşıyanın Sorumsuzluğuna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener M.F., Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991

10) Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht, Berlin 1978, § 607, N.9; Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, 2000, § 607, N.C 3 a, Çağa T./Kender R., Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 2001, 156, Ülgener, 76; Puttfarken J., Seehandelsrecht, 1997, 64, N.171

Geminin başkaca teknik idaresi (management of the ship) ise, geminin sevki dışında kalan teknik yönetime ilişkin tedbirleri ifade etmek için kullanılan bir tabirdir<sup>11</sup>. Geminin yolculuk sırasında elverişli halde bulundurulmasına yönelik yapılması gerekenler bu başlık değerlendirilmektedir. Bu düzenlemeye göre, donatan, kendi kusuru bulunmadıkça, zararın sebebini oluşturan geminin sevki, başkaca teknik idaresi ya da yangının ortaya çıkmasında gemi adamlarının kusurları bulunsa dahi sorumlu tutulmayacaktır<sup>12</sup>.

Şu halde belirtilen olguların ortaya çıkması halinde, donatanın yük zararlarından dolayı sorumlu olup olmadığının belirlenmesi açısından donatanın "kendi kusurunun" varlığı önem kazanmaktadır. Zira yukarıda belirtildiği gibi, TTK. m. 1062/2 gereğince taşıyanın ve TTK. m. 947 atfı sebebiyle donatanın, geminin sevki, teknik idaresi ve yangından kaynaklanan zararların meydana gelmesinde kendi kusurunun bulunmaması sorumsuzluk hükümlerinden faydalanması için yeterli sayılacaktır. Belirtilmelidir ki, donatanın kendi kusuru kavramı içerisinde, adamlarını seçme ve denetlemedeki kusuru da yer almaktadır<sup>13</sup>.

TTK.m.1062/2 hükmü kapsamındaki zararlardan dolayı donatanın sorumluluğuna gitmek isteyen yükle ilgiliye, isbat yükünün yerine getirilmesi bakımından kolaylık tanınmakta, tazminat ödemekten kurtulmak isteyen taşıyanın zararın sebebini TTK.m.1062/2'de sayılan hallerin teşkil ettiğini ve kendisinin kusurunun bulunmadığını ortaya koyması gerektiği kabul edilmektedir<sup>14</sup>.

11) Bkz. *Prüssmann/ Rabe*, § 559 B3 c- aa; *Çağa/Kender II*, 157, 158; *Ülgener*, 78; Ayrıca bkz. Yargıtay 11.HD. 8.2.1991, E.91/444, K. 91/729, Batider C.XV, S.3, 174)

12) Böyle bir sorumsuzluk sebebini kanunda yer almasının arkasında taşıyanın, geminin yolculukta bulunduğu süreçte, iletişim olanaklarının da yetersiz olması sebebiyle bu alanlarda yeterince etkin olamayacağı, kaptanı ve gemi adamlarını denetleyemeyeceği düşüncesi yatmaktadır. Bkz. *Wüstendorfer H.*, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 1950, 267; *Prüssmann/ Rabe*, §607, A 2

13) *Çağa/Kender II*, 159

14) *Çağa/Kender II*, 159

### III- Güvenli Yönetim Sisteminin “Donatanın Kendi Kusurunun” Bulunmasının Üzerindeki Etkileri

#### 1- Genel Olarak

ISM Kod'un öngördüğü Güvenli Yönetim Sisteminin gereklerinin yerine getirilmemesi esas itibariyle donatanın kusurunun varlığını ortaya koyar. Kusurun varlığının kabulü ise, taşıyan (donatan) bakımından söz konusu olabilecek sorumsuzluk hallerinin ortadan kalkmasına yol açar<sup>15</sup>. Ancak Güvenli Yönetim Sisteminin işleyişindeki hangi hallerin bu kapsamda değerlendirilebileceğinin açıklığa kavuşturulması zorunludur.

ISM Kod çerçevesinde, Güvenli Yönetim Sisteminin uygulanması bakımından donatanın kusuru, kendisinin ve adamlarının söz konusu sistemin kurulması ve işleyişinde aksaklıklarda kusurlu olmaları ve zararın bu sebeple meydana gelmesi halinde söz konusu olur<sup>16</sup>. Bunun yanı sıra donatanın Güvenli Yönetim Sistemi çerçevesinde vermesi gereken talimatları vermemesi de kusurlu olması sonucunu doğurur. Genel olarak ifade etmek gerekirse, donatanın Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulması ve uygulanması sırasında talimat verme ve denetleme görevlerini ihmal etmesi, donatanın kendi kusuru içerisinde değerlendirilebilir. Bunun yanı sıra, Güvenli Yönetim Sisteminin işleyişi hakkında kara personelinin ve gemi adamlarının bilgi sahibi olmasının sağlanması da ISM Kod uyarınca “şirkete” yüklenmiş görevler arasında yer almaktadır. Bu gereğin yerine getirilmemesi halinde de donatanın kusuru söz konusu olur<sup>17</sup>. ISM Kod m.4, kara

15) *Looks V./Kraft H.*, Die zivilrechtlichen Auswirkungen des ISM Code, Transportrecht, Heft 6 Juni 1998,223

16) Bkz. *Güner M.D.*, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun Taşıyanın Sorumluluğuna Etkileri, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:4, Sayı: 3-4, 99

17) Ancak belirtmelidir ki, ISM Kod m.4 uyarınca atanmış kişinin seçiminde ve denetlenmesinde bir kusurun söz konusu olmaması halinde, Güvenli Yönetim Sisteminin işleyişindeki aksaklık ve eksikliklerin donatana bildirilmemesi “atanmış kişinin” kusurudur ve bu sebeple donatanın sorumluluğu söz konusu olmaz.

personeli ile gemi arasındaki koordinasyonun sağlanması amacıyla en az bir kişinin yetkili olarak belirlenmesini zorunlu kılmaktadır<sup>18</sup>. Bu kişinin görevi, yukarıda da belirtildiği gibi, gemi ile kara arasında iletişimin sağlanması ve bu yolla sistemin öngörülen şekilde işlemesinin sağlanmasıdır<sup>19</sup>. ISM Kod m.4 uyarınca yetkilendirilen kişinin seçimi ve denetlenmesindeki kusur, donatanın -kendi kusuru -içerisinde değerlendirilebilecektir. Zira atanmış kişiye ya da kişilere yüklenen görevler, Güvenli Yönetim Sisteminin önemli bir halkasını oluşturmaktadır.

#### a) Güvenli Yönetim Sisteminin Teknik Kusur Kavramı Üzerindeki Etkisi

Güvenli Yönetim Sisteminin teknik kusur sebebiyle meydana gelen zararlar ile olan ilişkisinde donatanın kendi kusuru, ilk olarak uygun niteliklere sahip olmayan Güvenli Yönetim Sisteminin varlığı ve donatanın adamlarının uymaları istenen elverişsiz nitelikteki sistem dairelerinde hareket etmelerinin zarara yol açması halinde ortaya çıkar<sup>20</sup>.

Donatanın geminin teknik idaresine ait kusuru, yukarıda da işaret edildiği gibi esas itibarıyla , adamların seçme ve denetlemede ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda istihdam edilen personelin oluşturulan sistemi anlamamaları, personelin arasında koordinasyonun sağlanamaması, iletişimin yetersiz olması sebebiyle sistemin işleyişindeki aksaklıklar donatanın gemi adamlarını seçme ve denetlemedeki kusuru olarak nitelendirilebilir<sup>21</sup>.

18) Ayrıntılı bilgi için bkz. *Kırmızı E.*, ISM Kuralları , Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 3, Sayı :3-4, 101 vd.

19) ISM Kod § 4 hükmü şu şekildedir;

Şirket, gemi ve/ veya gemilerin güvenli şekilde işletilmesi için şirketle gemi(lerin) arasında ve şirket üst düzey yönetimi ile bağlantı sağlayacak en az bir kişiyi yetkilendirmelidir. Bu kişi veya kişilerin görev ve yetkileri arasında geminin güvenli biçimde işletilmesi ve çevre kirliliğinin önlenmesi ile ilgili uygulamaları takip etmek ve talepte bulunulması halinde yeterli kaynak ve kara desteğinin sağlanması da yer almaktadır.

20) *Looks/Kraft*, 224.

21) *Looks/Kraft*, 224.



### b) Güvenli Yönetim Sisteminin Yangın Zararları Üzerindeki Etkisi

Donatanın yüklerle ilgililere karşı sorumlu tutulmadığı “yangın” zararları bakımından Güvenli Yönetim Sisteminin donatanın sorumluluğuna etkisi esas itibarıyla “yangın vesilesiyle” meydana gelen zararlar açısından ortaya çıkmaktadır. Zira yangın zararları bakımından öngörülen sorumsuzluk hali yalnızca yangının doğrudan verdiği zararlarla sınırlı değildir, yangın söndürme faaliyetleri gibi yangın vesilesiyle ortaya çıkan zararları da kapsamaktadır<sup>22</sup>. Yangın zararları bakımından da donatanın kendi kusurunun bulunmaması sorumsuzluk hükmünden yararlanması için aranan bir koşuldur (TTK.m.1062/2). Türk Ticaret Kanunu sistemi içerisinde donatanın yangın zararları dolayısıyla sorumluluktan kurtulması için, tıpkı diğer sorumsuzluk hallerinde olduğu gibi, yangın zararlarının ortaya çıkmasında kendi kusurunun bulunmadığını ispatlanması gereklidir<sup>23</sup>.

Bir gemide Güvenli Yönetim Sisteminin uygulanıyor olması, yangın zararları ve özellikle yangının söndürülmesi çabaları bakımından da önem taşımaktadır. Donatan gemisinde taşımakta olduğu yüklerin varma yerine zarar görmeden ulaşması için gerekli tedbirleri almakla mükelleftir (TTK.m.1061). Bu mükellefiyet kapsamında yangının söndürülmesi faaliyeti de yer almaktadır. Gemisinde yangın çıkan yangının söndürülmesinde gerekli tedbirleri almayan donatanın sorumlu olmasının Güvenli Yönetim Sistemi ile ilişkisi şu şekilde ortaya konabilir;

ISM Kod, gemide seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemler arasında gemide meydana gelmesi muhtemel acil durumlarda nasıl hareket edileceğinin planlanmasını da saymaktadır. Nitekim “Acil durumlara hazırlık” başlıklı ISM Kod m.8, Güvenli Yönetim Sisteminin acil durumlara müdahaleyi de içerecek şekilde düzenlenmesini öngörmektedir (ISM Kod m.8.3). Görüldüğü gibi gemide yangın gibi acil durumların ortaya çıkması ve

22) Çağa/Kender II, 158.

23) Çağa/Kender II, 159.

bunlara karşı alınacak tedbirler ISM Kod'un ve Güvenli Yönetim Sisteminin bir parçasını teşkil etmektedir.

Güvenli Yönetim Sisteminin acil durumlara müdahalede kullanılacak yöntemlerle ilişkin esaslarının yangının söndürülmesi faaliyetleri için de geçerli olması, sistemin bu yönündeki aksaklıklarının da donatanın kendi kusurunun bulunduğu sonucuna varılmasına yol açmaktadır. Acil durumlara müdahalenin yetersiz kalması, sistemin oluşturulmasındaki bir eksiklikten ya da oluşturulan sistemin hayata geçirilmemesinden kaynaklanıyor olabilir. Her iki halde de ISM Kod uyarınca "şirket" sayılan donatanın kusurlu olması sonucunu doğuracaktır.

## **2- ISM Kod Uyarınca Alınan Belgelerin İspat Yüküne Etkisi Var Mıdır?**

ISM Kod, yalnızca Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulmasını düzenlememektedir. Aynı zamanda oluşturulan bu sistemin belgelendirilmesi de esastır<sup>24</sup>. ISM Kod çerçevesinde iki tür belge söz konusudur. Uygunluk belgesi (Document of Compliance) ve Güvenli Yönetim Sertifikası (Safety Management Certificate) ISM Kod m.13 uyarınca şirketin alması zorunlu olan belgelerdir.

Uygunluk belgesi, yetkili makam tarafından verilen bir belgedir ve şirketin ISM Kurallarını uygulayabileceğini ortaya koymaktadır (ISM Kod m.13.2). Uygunluk belgesinin alınabilmesi için, yetkili makam denizcilik işletmesinin ISM Kod'da öngörülen biçimde Güvenli Yönetim Sistemi geliştirdiğini kontrol etmesi gereklidir.

Güvenli Yönetim Sertifikası ise, şirketin gemi veya gemilerini daha önce onaylanmış Güvenli Yönetim Sistemi-ne uygun olarak işlettiğini ifade etmektedir (ISM Kod m.13.4).

Türk Ticaret Kanununun sistemi içerisinde sorumsuzluk hallerinden faydalanmak isteyen donatan, yukarıda da işaret edildiği gibi, zararın meydana gelmesinde

24) Bu konu hakkında geniş bilgi için bkz. Güner, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, 235.

kendi kusurunun bulunmadığını ortaya koymalıdır. Aksi halde, donatan üzerine düşen ispat yükümlülüğünü yerine getiremediği için yükümlülüğünün uğradığı zararı Türk Ticaret Kanunu hükümleri uyarınca tazmin etmekle yükümlü olacaktır. ISM Kod çerçevesinde alınan belgeler ve özellikle Güvenli Yönetim Sertifikası, donatanın ispat yükünü yerine getirmesini kolaylaştıran özelliğe sahiptir. Zira Güvenli Yönetim Sertifikası, şirketin gemi veya gemilerini Güvenli Yönetim Sistemi çerçevesinde işlettiğini ortaya koymaktadır. Güvenli Yönetim Sistemi, donatanın kendi kusuru kavramı içerisinde yer alan gemi adamı seçme ve denetleme ve yangın zararlarının önüne geçilmesine ilişkin esasları bünyesinde barındırdığı için ISM Kod uyarınca alınan belgelerin varlığını ortaya koyan donatan sorumsuzluk hallerinin ortaya çıkmasında kendi kusurunun bulunmadığını kolaylıkla ortaya koyabilecektir. Diğer bir ifadeyle bu belgelerin varlığı donatanın zararın ortaya çıkmasında kusurunun bulunmadığı yönünde bir karine teşkil edecektir. Tazminat talebinde bulunan yükümlü ilgili, talebinin sonuca ulaşabilmesi için bu belgelerin varlığına rağmen donatanın kusurunun varlığını ispatlamak zorunda kalacaktır.