



TÜRK LOYDU

SEYİR DEFTERİ



Sigorta şirketleri için gemilerin güvenliği, gemileri sigortalamanın ön koşuludur. Sigorta şirketi için gemilerin güvenliğini kanıtlayan belgeleri veren ilk kuruluş 17. yüzyılda İngiltere’de kurulan Lloyd’s Register of Shipping veya kısaca İngiliz Lloydü olarak bilinen kurumdur. Lloyd, özel bir isim olarak bir kuruluşun adı olmakla birlikte geçen zaman içinde sigortacılık ve bağımsız denetim kuruluşlarını tanımlamak için kullanılan bir sözcük haline de gelir. Özellikle klas kuruluşlarının yani gemilerin plan, proje safhaları, inşaları, bakım, onarım, çalışmaları, sigortalanmaları, periyodik, özel ve yakıt sörveylerinin yapılması, belgelenmesi ile ilgilenen, benzer işlevleri kara endüstrisinde de üstlenen kuruluşlar da bu İngilizce sözcüğü kurumsal isimlerinin bir parçası olarak kullanmaktadırlar. Germanischer Lloyd ve Türk Loydu gibi.



İSTANBUL - 2011

TÜRK LOYDU SEYİR DEFTERİ

İSTANBUL - 2011

Türk Loydu Seyir Defteri

Yazar

Yard. Doç. Dr. Murat Koraltürk

Kapak Resim

Serdar Günbilen

Yayın Sahibi

Türk Loydu Vakfı
Tersaneler Cad.No: 26
34944 Tuzla -İstanbul
Tel: +90 216 581 37 00
Fax: +90 581 38 10
www.turkloydu.org

Yayına Hazırlık ve Tasarım

Tayf Ajans
Koşuyolu Cad.Salih Omurtak Sk. No: 17/1
Validebağ - Kadıköy / İstanbul

Basım

Scala Basım
Yeşilce Mah. Girne Cad. Dalgıç Sk.No:3
4. Levent - İstanbul
Tel: + 90 212 281 62 00

Bütün yayın hakları Türk Loydu Vakfı'na aittir. Türk Loydu Vakfı'ndan izin alınmadan, kitaptaki yazı ve fotoğraflar kullanılamaz.

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	4
BİR KLAS KURULUŞU KURMA ÇABALARI Türkiye'de Klas Kuruluşlarına Duyulan İhtiyacın Ortaya Çıkışı Gemi Mühendisleri Odası'nın Türk Loydu'nu Kurma Çabası Tanıtım Çalışmaları ve Sigortacıların Desteğinin Sağlanması Bakanlıklarla Temas Ediliyor	5
TÜRK LOYDU'NUN KURULUŞU İlk Genel Kurul Kuruluş Amaçları ve Görevleri Türk Loydu'nun Organları Türk Loydu'nun Kuruluşuna Tepkiler	19
TANINMA SORUNU Hukuki Statünün Belirlenmesi ve Tanınma Süreci Ulaştırma Bakanlığındaki Direnç Türk Loydu Tanınıyor, Ama!	31
1960'LARDAN 1980'LERE TÜRK LOYDU'NUN FAALİYETLERİ İlk Sicil Kitabı Ağır İlerleyen Klas İşleri Kara Endüstrisine Yöneliş Tek Odadan Bir Binaya Loyd'un Mekan Arayışları Hukuki Statü, Unvanda Değişiklik ve Vakfa Dönüşüm Yabancı Klas Kuruluşları ile İlişkiler	43
TÜRK LOYDU'NUN "MİLLÎ" KURULUŞ HALİNE GELMESİ VE ARTAN FAALİYETLERİ Türk Loydu "Millî Kuruluş" Niteliğini Kazanıyor Daha Etkin Bir Yönetim Biçimine Doğru Artan Faaliyetler	59
TÜRK LOYDU'NUN BUGÜNÜ Değişmeyen Ama Çeşitlenen Kuruluş Amaçları Hizmetler Vizyon-Misyon-Politika Yönetim Yapısı Nitelikli İşgücü Eğitime Destek	65
TÜRK LOYDU'NUN GELECEĞİ: ULUSAL SINIRLARI AŞMAK Akreditasyon Girişimleri Bayrak Devleti Yetkileri AB ile İlişkiler, Tanınmış ve Onaylanmış Kuruluş Olma Hedefleri Ulusaldan Uluslararasına Uzanan Bir Başarı	79
KAYNAKÇA	89

SUNUŞ

İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1950 ve 1960'larda ülkemizde mühendislik ve sigorta sektörlerinin gelişimi bir ulusal klas kuruluşunun oluşturulmasını gerekli kılmıştır. 27 Şubat 1962 tarihinde Galata Yolcu Salonu'nda TMMOB Gemi Mühendisleri Odası önderliğinde Gemi İnşaat ve Tamircileri, Türkiye Reasürans Şirketleri Birliği, Denizcilik Dış Seferleri Derneği, İstanbul Sanayi Odası, Denizcilik Bankası, Ereğli Demir Çelik Fabrikaları TAŞ, Ticaret Bakanlığı ve İTÜ temsilcilerinden oluşan heyetin yaptığı toplantı, Türk Loydu'nun ilk genel kurulu olarak tarihe geçmiştir.

Türk Loydu ilk Genel Kurul Toplantısı'nda Müteşebbis Daimi Komite Başkanı Zeyyad Parlar açılış konuşmasında Türk Loydu'nun temel prensiplerini açıkça belirtmiştir: "Türk Loydu diğer tanınmış klas müesseselerinden farklı olmayacaktır. Türk Loydu iki temele dayanacaktır. Bunların biri teknik ve ilimdir, diğeri ise dürüstlük ve bitarflık. Müessesenin bu iki yoldan ayrılmaması için esaslar buna göre hazırlanmış bulunmaktadır. Türk Loydu, sigortacıların, armatör ve motor sahiplerinin, gemi inşaat ve tamircilerinin, Hükümetin alakalı makamlarının itimat edebilecekleri, dayanabilecekleri en dürüst müşaviri olmaya gayret sarf edecektir. Türk Loydu bu saydığım müesseselerin teknik mevzularda en mutemet mahrem esrarı olacaktır. Onlara karşılaşacakları problemlerinde huzuru kaib'e inanabilecekleri teknik ve ilmi bir arkadaşları olacaktır."

Ülkemizin insan gücüne güvenen, bilimsel ve teknolojik bilgiye dayalı, etik ve ahlaki değerlere bağlı bu büyük vizyona sahip mühendis, denizci ve sigorta mensubu grubun kiralık bir odada başlayan rüyası "Türk Loydu" 50. yılına yaklaştığı günümüzde modern tesislerinde 130 kişiye varan profesyonel kadrosu, 1.2 milyon GT üstünde klaslı servisteki gemiler filosu, sivil ve askeri gemilere uzanan yeni gemi inşası, boru hatlarından rafinerilere uzanan endüstriyel tesisler ve depolama tanklarından stadyumlara uzanan çelik yapı kontrolleri ile sadece ülkemizde değil bölgemizde etkin bir klas kuruluşu olarak gerçekleşmiştir. Türk Loydu 50 yıl içinde gerçekleştirdiği büyüme ve gelişme sürecine paralel uluslararası akreditasyonlara sahip, değişik bayrak devletleri tarafından yetkilendirilmiş, liman devletleri kontrolleri istatistiklerinde yüksek performansla sahip klas listelerinde en üst sıralarda yer alan yüksek kalite standartlarına sahip bir yapılanma gerçekleştirmiştir.

İlk kurulduğu günden beri bilimsel ve teknolojik gelişime açık yapısı nedeniyle Türk Loydu, üniversiteler ve özellikle İTÜ ile işbirliği içinde geliştirdiği yeni kuşak özgün kurallar, bilgi birikimi ve yüksek kalite standartları ile dünyadaki klas kuruluşları arasında yerini almaktadır. Geleceğe bakarken, geçmişin unutulmaması prensibinden hareketle Türk Loydu'nun kuruluş ve gelişme dönemleri detaylı bir şekilde araştırılmıştır. Zorluklarla kurulan, engellere rağmen gelişmesini tüm denizcilik ve endüstri camiasına kanıtlayan Türk Loydu tarihinin ilk aşamaları, bu kitapla kalıcı hale getirilmiştir.

Geçmiş Türk Loydu yönetimleri ve profesyonel kadrolarını, Türk Loydu'nun etik değerlerine bağlı olarak geliştirmek için gösterdikleri çabalar nedeniyle şükranla anar, geçmiş kuşaklardan devir aldığımız mirasın bilincinde, bu kurumu daha ileriye götürmek için gerekli tüm çalışmaların gerçekleştirileceğine inancımızı ifade ederiz.

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı
Prof. Dr. Mustafa Insel
İstanbul-2011

1962

1962

BİR KLAS KURULUŞU KURMA ÇABALARI

- Türkiye’de Klas Kuruluşlarına Duyulan İhtiyacın Ortaya Çıkışı
- Gemi Mühendisleri Odası’nın Türk Loydu’nu Kurma Çabası
- Tanıtım Çalışmaları ve Sigortacıların Desteğinin Sağlanması
- Bakanlıklarla Temas Ediliyor



Yeryüzünün 3/4'ü denizlerle kaplıdır. Denizlere binlerce göl, akarsu ve kanallar da eklendiğinde kara parçaları arasında doğal engel oluşturan suların, Eskiçağlardan beri ulaşım için avantajlar sağladığı bilinmektedir.

Yeryüzünde bulunan denizler, göller ve akarsularda ulaşım amacıyla kullanılan araçlar olan gemilerin tarihte ilk örnekleri MÖ 6000-7000 yıllarına aittir. İçi oyulmuş ağaç kütüklerinden ibaret ilk tekneler insan elinin kürek olarak kullanılması ile hareket ettiriliyordu. Bunları ahşap kürekle hareket ettirilebilen tekneler izledi. Küreğin ardından gemiler yelkenle donanarak rüzgar kuvveti ile hareket ettirilmeye başlandı ve bu nedenle başlangıçtan 19. yüzyılda makineli gemilerin icadına kadar olan bu dönem denizcilik tarihinde “yelkenli gemiler” veya kısaca “yelken” devri olarak adlandırılır. 19. yüzyılda makine gücü ile hareket eden gemilerin inşa edilmeye başlanması ve makineli gemilerin yelkenli gemilere üstün gelmesi ile bugüne kadar olan devir ise “makine” devri olarak anılmaktadır.

Buhar gücü ile çalışan ilk makineli gemileri dizel motorlular ve nükleer enerji ile çalışanlar izledi. Hızı ve taşıma kapasitesi başta olmak üzere gelişen teknolojiye paralel gemiler günden güne gelişmektedir. Bu gelişmede can ve mal güvenliğinin ve taşıma maliyetlerini düşürme kaygılarının belirleyici olduğu, dolayısıyla güven içinde ve daha ucuza seyreden gemilerin hedeflendiği söylenebilir. Suyolu taşımacılığının iktisadi önemini bu ulaştırma biçiminin dünya ticaretinde oynadığı rol daha doğrudan yansıtmaktadır. Buna göre bugün dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin yaklaşık % 90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya ticaret filosu 1 milyar DWT'ü aşmakta ve ticaret hacminin değeri de 300 milyar doları geçmektedir. Bu nedenle gemilerin güvenliği çok önem taşımaktadır. Bu güvenliği riske sokan durumlara karşı gemiyi, gemi adamlarını ve yükü güvence altına alan sigortadır. Sigorta şirketleri için gemilerin güvenliği, gemileri sigortalamanın ön koşuludur. Sigorta şirketi için gemilerin güvenliğini kanıtlayan belgeleri veren ilk kuruluş 17. yüzyılda İngiltere'de kurulan Lloyd's Register of Shipping veya kısaca İngiliz Loydu olarak bilinen kurumdur. Lloyd, özel bir isim olarak bir kuruluşun adı olmakla birlikte geçen zaman içinde sigortacılık ve bağımsız denetim kuruluşlarını tanımlamak için kullanılan bir sözcük haline de gelir. Özellikle klas kuruluşlarının yani gemilerin plan, proje safhaları, inşaları, bakım, onarım, çalışmaları, sigortalınamaları, periyodik, özel ve yakıt sürveylerinin yapılması, belgelenmesi ile ilgilenen, benzer işlevleri kara endüstrisinde de üstlenen kuruluşlar da bu İngilizce sözcüğü kurumsal isimlerinin bir parçası olarak kullanılmaktadırlar. Germanischer Lloyd ve Türk Loydu gibi. Resmi unvanlarının içinde Lloyd sözcüğü bulunmayan birçok klas kuruluşu da resmi olmayan yazışmalarda kurulu

bulundukları ülkenin “Loyd”u olarak nitelendirilirler. Det Norske Veritas'ın Norveç Loyd'u, Bureau Veritas'ın Fransız Loyd'u olarak anılması gibi.

Lloyd's Register of Shipping'den sonra dayanıklı gemiler inşa etmek üzere kurallar belirleyen ve bu kuralların denetimini üzerine alan başka bağımsız klas kuruluşları da kuruldu. Bunlar 19. yüzyılda denizcilik ve gemi inşa alanında gelişme kaydeden diğer ülkelerde faaliyete geçti. 1828'de Fransa'da “Bureau Veritas”, 1861'de İtalya'da “Registro Italiano Navale”, 1862'de ABD'da “American Bureau of Shipping”, 1864'de Norveç'te “Det Norske Veritas”, 1867'de Almanya'da “Germanischer Lloyd”, 1899'da Japonya'da “Teikoku Kaiji Kyokai”, 1932'de “The Register of the USSR” yani “Sovyet Loydu” ve 1935'de “İspanyol Loydu” kuruldu. Bunları daha sonraki yıllarda kurulan Yugoslavya, Polonya, Romanya ve Bulgaristan ulusal klas kuruluşları izledi. 1962 yılında kurulan, 1966 yılında vakıf statüsünü kazanan 1986 yılında yapılan senet değişikliği ile vakıf organları yeniden düzenlenen Türk Loydu Vakfı veya kısaca Türk Loydu Türkiye'nin yegane ulusal klas kuruluşudur.

Bağımsız, tarafsız, güvenilir ve uzman bir ulusal klaslama, belgelendirme ve uygunluk değerlendirme kuruluşu olan Türk Loydu bu bağlamda gemi ve her türden yüzer araç klaslama, klas sürveyleri ve bayrak devletleri adına sürveyler, endüstrinin her alanında ürün/personel belgelendirme, üçüncü taraf kontrollük hizmetleri ile yönetim sistem standartları çerçevesinde ISO 9001 Kalite, ISO 14001 Çevre, OHSAS (TS) 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği, ISO 22000 Gıda Güvenliği, ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemleri belgelendirmesi ile faaliyet alanında yer alan ürünlerde CE işareti kapsamında uygunluk değerlendirmesi hizmetleri vermektedir.

Bu kitap Türk Loydu'nun bugün ne yaptığını değil, geçmişte yaptıklarını konu edinmektedir. Ancak kitabın sonunda Türk Loydu'nun kurumsal profili hakkında da bilgiler yer almaktadır. Bu kitabın ana temasını Türk Loydu'nun kurulması ve kabul görmesinin hangi engellere rağmen gerçekleştiğini ortaya koymak oluşturmaktadır. Dolayısıyla kitapta Türk Loydu'nun resmi kuruluşundan önce Türkiye'de bir klas kuruluşu oluşturmak için verilen çaba detaylı bir şekilde ele alınmaktadır. Keza Türk Loydu'nun kurulmasından sonra, tanınması için verilen mücadele de kitabın önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Gerek Türk Loydu'nun kurulması, gerek kurulduktan sonraki tanınma sürecinin detaylı bir şekilde ele alınmasının başlıca nedeni Türkiye'de üniversiteler dışında bilgi ve uzmanlığa dayalı oluşumların ne kadar zor var olabildiğini göstermektir. Kitap okunduğunda Türk Loydu'nun bilgi ve uzmanlığa dayalı sivil bir oluşum olarak hangi zorluklardan geçerek bugünkü konumuna geldiği görülecektir.

Türkiye’de Klas Kuruluşlarına Duyulan İhtiyacın Ortaya Çıkışı

Türkiye’de klas kuruluşlarına duyulan ihtiyaç İkinci Dünya Savaşı ertesini ticaret filosunun büyümesine ve özellikle 1950’lerde gemi inşa sanayinin gelişmesine paralel ortaya çıktı. 1950’ye kadar hem klas kuruluşlarına duyulan gereksinim çok azdı hem de klas kuruluşlarına yüklenen işlevlere dair bir karışıklık söz konusu idi. Şöyle ki; yabancı klas kuruluşları bir yandan klas hizmeti verirken, yani kaza ve hasardan önce geminin denize elverişliliğini belgeler, kaza ve hasardan sonra geminin denize elverişliliğini kaybedip etmediğini belirlerken diğer yandan sigorta ve ekspertiz işlevleri de yani kaza ve hasar olasılıklarına göre sigorta priminin belirlenmesi ve ekspertiz raporuna göre kazadan sonraki tazminatın ödenmesi gibi birbiri ile karışan ve birbirine zarar verebilen işlevleri birlikte yürütmekteydi.

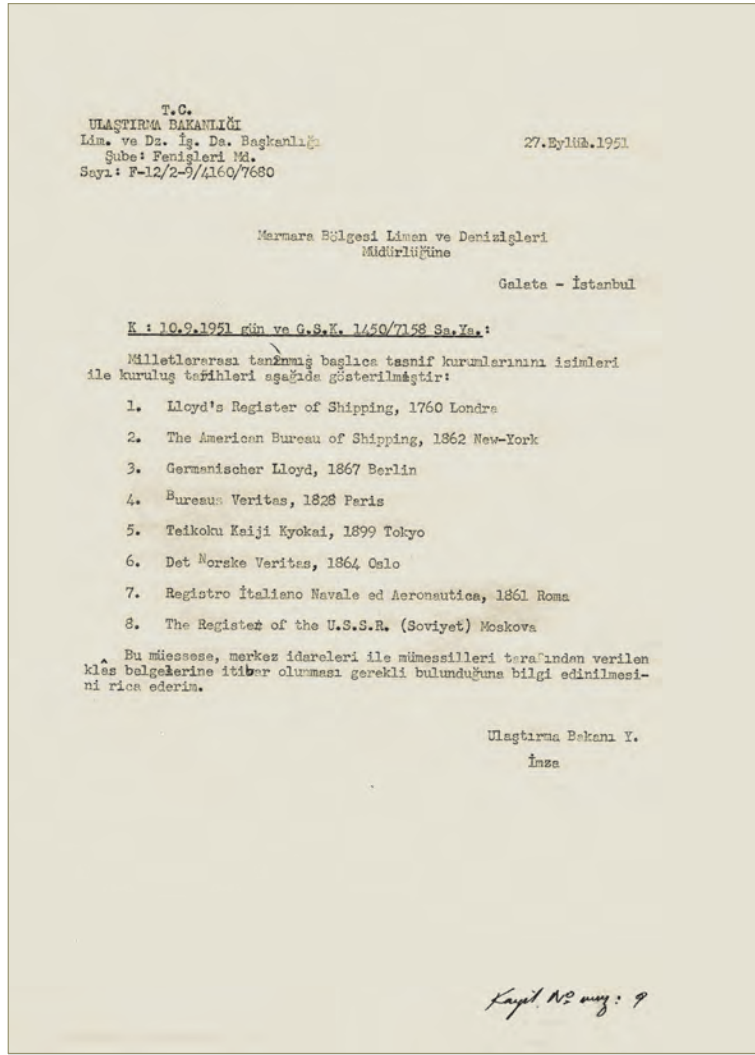
Sigorta şirketlerine katkısı büyük olan ancak bir sigorta kuruluşu olmayan klas kuruluşlarının işlevlerine uygun bir biçimde Türkiye’de faaliyet göstermeye başlamalarına ilişkin ilk adım 1950’de American Bureau of Shipping’in İstanbul’da bir büro açması ile başladı.

Gemi Mühendisleri Odası’nın Türk Loydu’nu Kurma Çabası

Bir ulusal klas kuruluşu kurmak yönünde atılan ilk adım 1955 yılında TMMOB Gemi Mühendisleri Odası genel kurulunda kabul edilen Oda Talimatnamesi’nde Oda’ya bir klas kuruluşu kurma imkanı verilmesi ile gündeme geldi. Odanın gaye ve vazifeleri arasında yer alan bir klas kuruluşu kurma işi anılan talimatnamenin altıncı maddesi (e) fıkrasında şöyle ifade edilir:

“Denizde can ve mal emniyeti, yüzer vasıtaların sanayi ve emsali mevzularda Milletlerarası anlaşmalarla veya yurt içinde cari kanun, nizamname ve talimatnamelerle taayyün etmiş esasları sağlayıcı ‘Klas Müessesesi’ kurmak veya yurt içi ve dışında bulunan böyle müesseselere iştirak etmek ve keza aynı mevzularda yurt içinde veya dışında müşavirlik, mümessillik ve hakemlik yapmak”

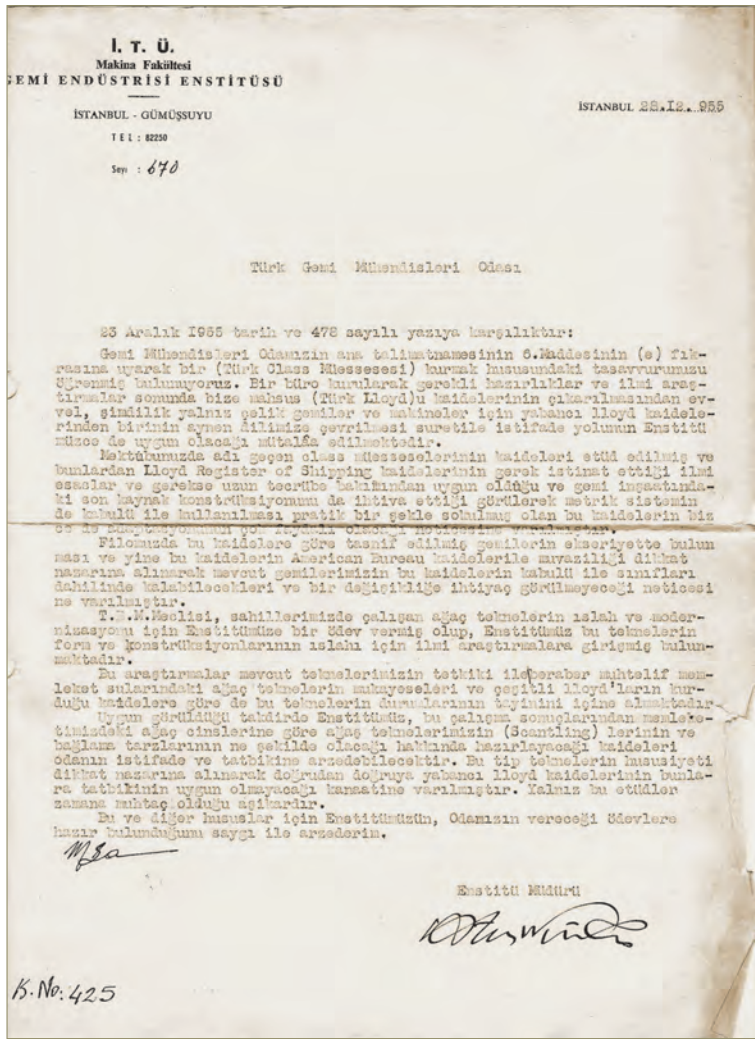
Gemi Mühendisleri Odası talimatnamesinde bu yetkiyi devlet verir maddesi yer aldıktan sonra ilgili çevrelerle temasa geçer, bunların arasında daha sonra gemi inşa fakültesine dönüşen İTÜ Makine Fakültesi Gemi Endüstrisi Enstitüsü de yer alır.



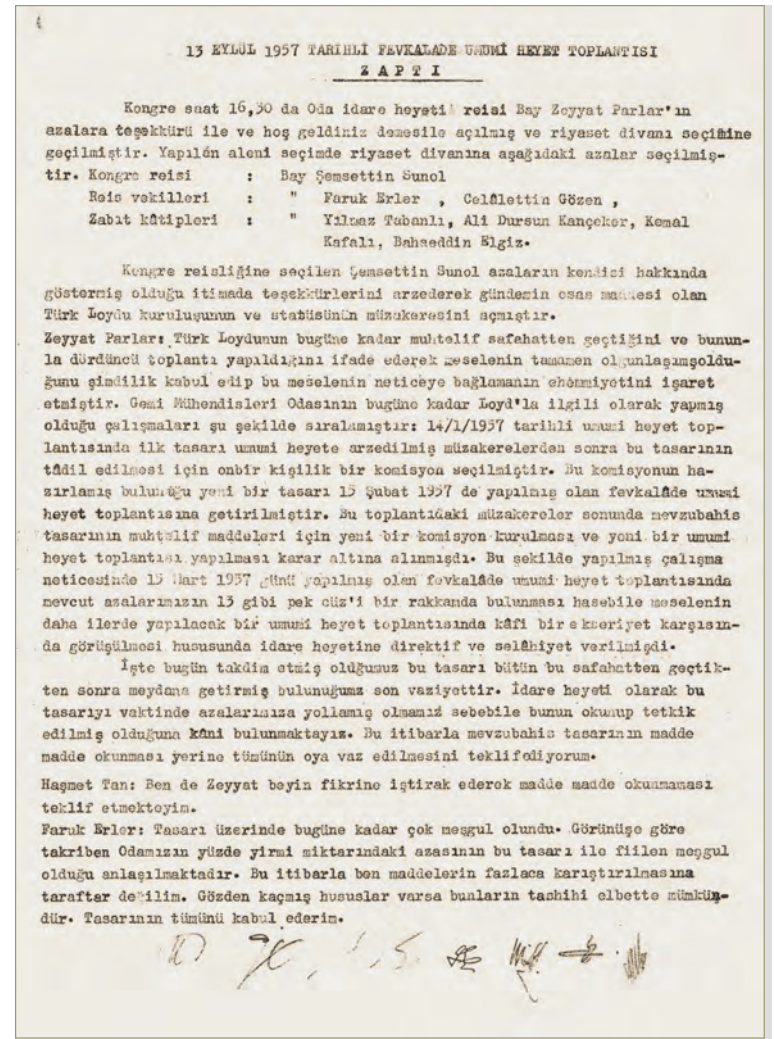
Enstitüden bir mektup ile görüş isteyen Gemi Mühendisleri Odası'na Enstitü Müdürü Ord. Prof. Ata Nutku 28 Aralık 1955 tarihli mektupla yanıt verir.¹ Nutku mektubunda "Bir büro kurularak gerekli hazırlıklar ve ilmi araştırmalar sonunda bize mahsus Türk Lloyd kaidelerinin çıkarılmasından evvel, şimdilik yalnız çelik gemiler ve makineler için yabancı Lloyd kaidelerinden birinin aynen dilimize çevrilmesi suretiyle istifade yolunun Enstitümüzce de uygun olacağı mütalaa edilmektedir." dedikten sonra, Odanın önerdiği klas kuruluşlarına ait kurallarının incelendiğini ve "gerek istinat ettiği ilmi esaslar ve gerekse uzun tecrübe bakımından uygun olduğu ve gemi inşaatındaki son kaynak kontrüksiyonunu



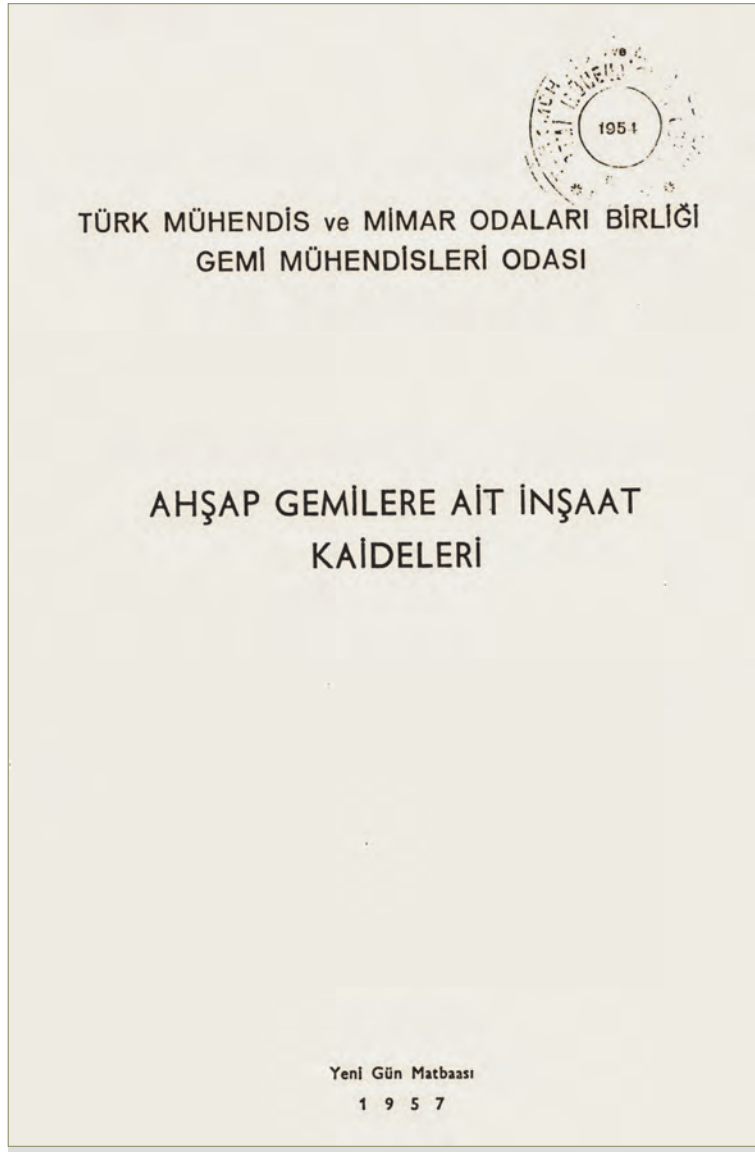
da ihtiva ettiği görülerek metrik sistemin de kabulü ile" Lloyd Register of Shipping kaidelerinin benimsenmesini önerir. Türk ticaret filusunda çoğu Lloyd Register of Shipping kurallarına göre klaslanmış gemilerin bulunduğunu söyleyen Ata Nutku, Türk ticaret filosuna Amerikan yapımı gemilerin katıldığı bu dönemde Lloyd Register of Shipping kurallarının benimsenmesinin uygun olacağını ise "American Bureau [of Shipping] kaideleriyle muvaziliği dikkat nazarına alınarak mevcut gemilerimizin bu kaidelerin kabulü ile sınıfları dahilinde kalabilecekleri ve bir değişikliğe ihtiyaç görülmeyeceği neticesine varılmıştır" değerlendirmesini yapar.



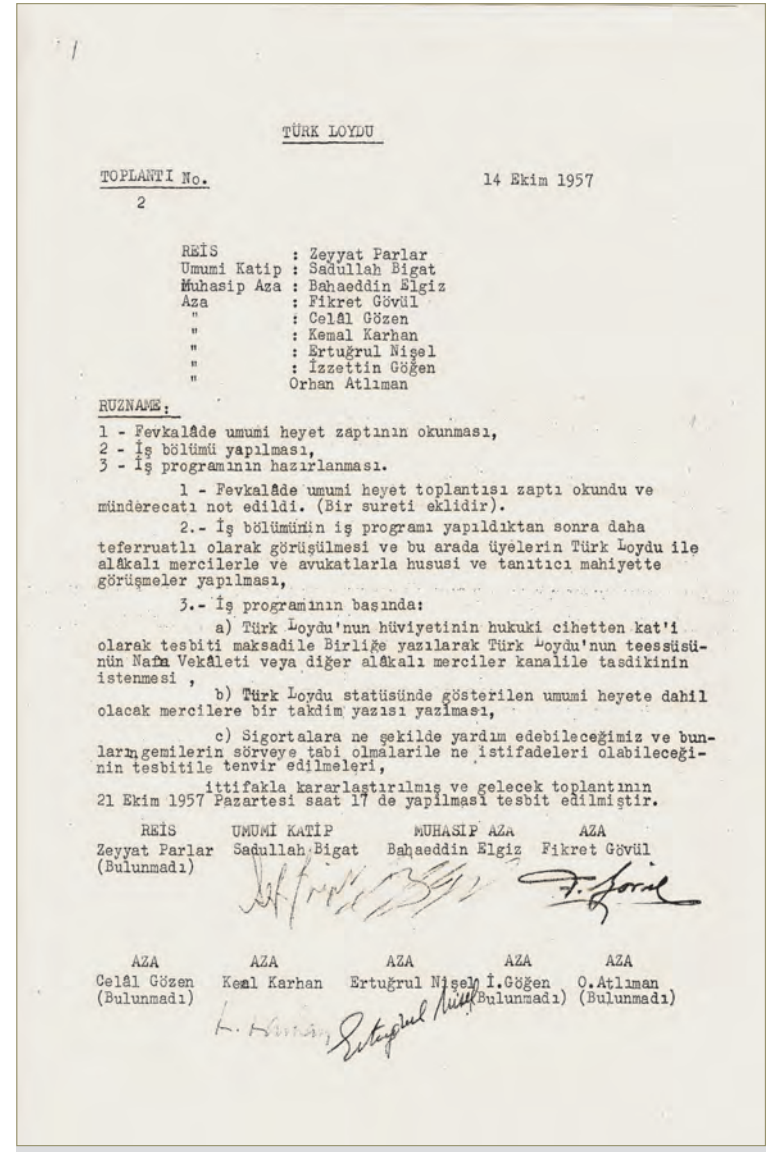
Gemi Mühendisleri Odası yürüttüğü çalışmalar sonucu 1957'de hem ilk kaideler kitabı olan "Ahşap Gemicilere Ait İnşaat Kaideleri" kitabını, hem de ilk milli klas kuruluşu olan Türk Loydu'nun statüsünü hazırlar. Bu amaçla Gemi Mühendisleri Odası'nın 14 Ocak 1957'de yapılan umumi heyet toplantısında Loyd tasarısı görüşülür ve tasarının tadil edilmesi için on bir kişilik bir komisyon seçilir.² Bu komisyonun hazırlamış olduğu tasarı 15 Şubat 1957 günü Gemi Mühendisleri Odası Fevkalade Umumi Heyet toplantısında ele alınır. Bu toplantıda anılan tasarının çeşitli maddeleri için yeni bir komisyon kurulur.³ 15 Mart 1957'de yapılan fevkalade umumi heyet toplantısında ise yeterli katılımın



sağlanmaması üzerine bir sonraki fevkalade umumî heyet toplantısı ancak 13 Eylül 1957’de toplanır.⁴ Toplantıda Türk Loydu’nun kurulması kararlaştırılır ve statüsü kabul edilir. Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Zeyyat Parlar, Gemi Makineleri Yüksek Mühendisi Sadullah Bigat, Gemi Makineleri Yüksek Mühendisi Bahaeddin Elgiz, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Fikret Gövül, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Celal Gözen, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Doçent Kemal Karhan, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Ertuğrul Nişel, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Orhan Atılman ve Gemi İnşa Yüksek Mühendisi İzzettin Göğen’den oluşan Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi kurulur.



Tanıtım Çalışmaları ve Sigortacıların Desteğinin Sağlanması
14 Ekim 1957'de ikinci toplantısını yapan Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nde bir iş bölümü ve iş programının yapılmasına karar verilir. İş bölümüne göre Türk Loydu'nu tanıtıcı çalışmalara girilmesi; iş programına göre ise Türk Loydu'nun hukuki statüsünün belirlenmesi için TMMOB'nin Nafia Vekaleti (bugün Bayındırlık ve İskan Bakanlığı) ve diğer ilgili makamlar nezdinde girişimde bulunması; Türk Loydu Umumi Heyetinde yer alacak



kurumlara yazı yazılması ve sigorta şirketlerine Türk Loydu'nun ne gibi hizmetler verebileceğinin belirlenmesi üzerinde çalışılması kararlaştırılır.⁵

Türk Loydu'nun kuruluş sürecinde en çok önem verilen konulardan biri tanıtımdır. Hem iş potansiyeli hem de Türk Loydu'nun gemi mühendisleri yanı sıra ilgili diğer kesimlerin de katılımı ile kurulmasını sağlamak amacıyla Loyd Müteşebbis Daimi

İRK MÜHENDİS ve MİMAR ODALARI BİRLİĞİ
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
POSTA KUTUSU 3 — TOPHANE
YOLCU SALONU 3Ü KAT — GALATA
TEL : 44 10 33

İstanbul, 18 Ekim 1957

Teknik Üniversite
Mak.Fakültesi Gemi İnşaatı Kürsüsü,
Gümüşsuyu-İSTANBUL

Odamızın 13 Eylül 1957 tarihindeki fevkalâde umumî
heyet toplantısında, Türk Loydu'nun kurulması kararlaştırılmış
ve statüsü kabul edilmiştir.

Türk Loydu, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
tarafından ve 6235 sayılı kanun çerçevesi içinde Odamız talimatna-
mesine müsteniden tesis edilmiş olup, alâkalı makamlar tarafından
statünün kabulü için gerekli müracaat yapılmıştır.

Türk Loydu müteşebbis daimî komitesi üyeleri şu zevattan
müteşekkildir:

Zeyyat Parlar	: Gemi İnş.Y.Müh.
Sadullah Bigat	: " Mak.Y.Müh.
Bahaeddin Elgiz	: " " Y.Müh.
Fikret Gövül	: " İnş.Y.Müh.
Celâl Gözen	: " " " "
Kemal Karhan	: " " " " Doçent
Ertuğrul Nişel	: " " " "
Orhan Atlıman	: " " " "
İzzettin Göğen	: " " " "

Ekli broşürde Türk Loydu'na ait her türlü malumat
alınmakla beraber, daha geniş izahatlarda bulunmak üzere komite
üyeleri ziyaretinize gelecektlerdir.

Teşebbüsümüzün yüksek takdir ve teşviklerinize arz ederim.

İliskî: Broşür.

Saygılarımla
UMUMİ KATİP
Gemi Mak.Y.Müh.
Sadullah Bigat

YG.

Komitesi'nin bu kurumlara ziyaretlerde bulunduğu ve tanıtım broşürleri gönderdiği bilinmektedir. Tıpkı İTÜ Makine Fakültesi Gemi İnşaatı Kürsüsü nezdinde olduğu gibi.⁶

Türk Loydu'nun tanıtımı için yapılan çalışmalarda ilgili bakanlıklar nezdindeki girişimler önem taşır. Bu bağlamda Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 5 Kasım 1957'de yaptığı toplantıda, Ankara temsilcisi olarak Orhan Atlıman'ın ilk görevi TMMOB'nin Türk Loydu'nun tanınması konusunda Nafia ve Münakalat Vekaletleri nezdindeki girişimlerini takip etmek olur.

TOPLANTI No.4

5 Kasım 1957

TÜRK LOYDU

REİS : Zeyyat Parlar (Bulunmadı)
UMUMİ KATİP: Sadullah Bigat
MÜHÜRLEME: Bahaeddin Elgiz
AZA : Fikret Gövül
" : Celâl Gözen
" : Kemal Karhan (Bulunmadı)
" : Ertuğrul Nişel (Bulunmadı)
" : Orhan Atlıman
" : İzzettin Göğen.

RUZNAME:

- 1.- Bir evvelî zaptın okunması,
- 2.- Zaptın 5-c fıkrasında kararlaştırılan "Sigortalı gemilerin sürveye tabi olmakla ne faydalar sağlanacağına teknik bakımdan tahlili" için komiteyon tayini,
- 3.- Bir hukuk müşaviri tayini ve kendisile görüşecek iki murahhas seçilmesi,
- 4.- Heyet asalarının yaptıkları temaslara,
- 5.- Vazife aksini ve selâhiyet tayini.

1.- Bir evvelki toplantı sabitleri okundu ve tasvip edildi:

a) Orhan Atlıman'ın daimî olarak Ankara'da mümessilimiz olarak kalınması ve İzzettin Göğen'in de asker olması dolayısıyla toplantılara iştirak edemediklerine göre, ekseriyete esas olacak üye adedinin 7 olarak kabul edilmesi

2.- Loydun sigortalara sağlayacağı menafii tesbit eden bir raporun ihzarı hususunda Bay Fikret Gövül ve Bay Ertuğrul Nişel'in vazifelenmelerini,

3.- Şimdilik bir hukuk müşaviri tayinine mahal olmadığı,

4.- Bay Celâl Gözen'in Birlik idare heyeti toplantısı hakkında verdiği izahata göre, Birliğin Nafia ve Münakalat Vekaletlerine Loydun tasdiki hakkında müracaat etmek kararının muvafık olduğu,

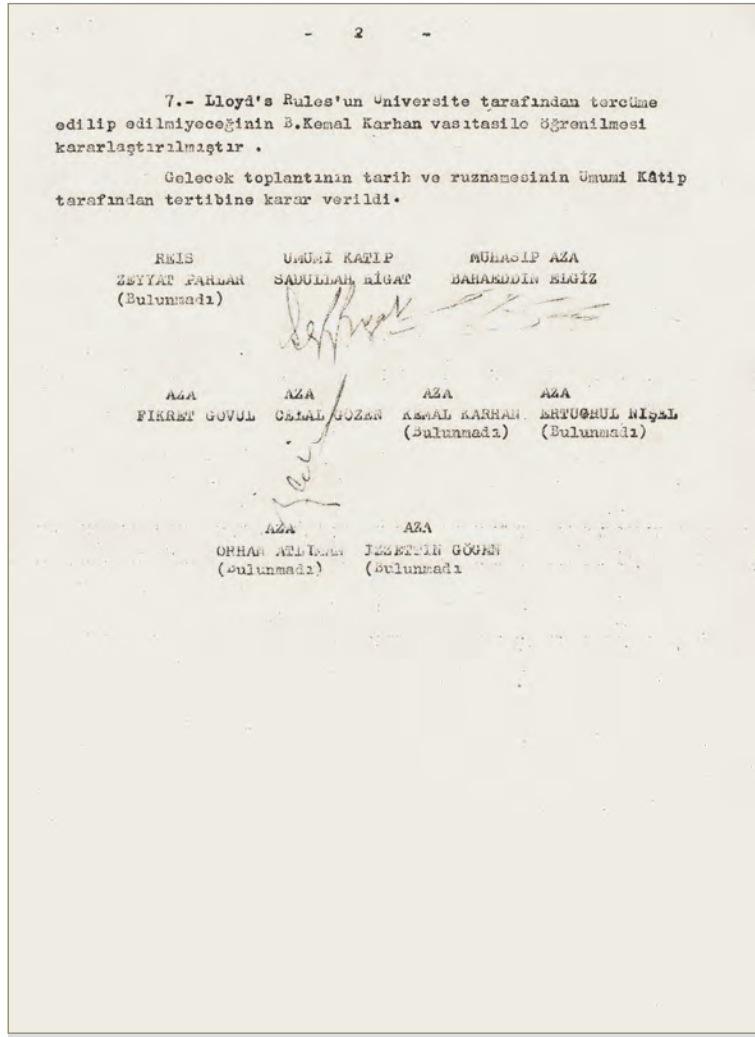
5.- Bu müracaatları takip hususunda Bay Orhan Atlıman'ın vazifelenmesi,

6.- İlk Loyd umumî heyetine arz edilmek üzere bir iç tüzük hazırlanması ve ve bu iş için B.Sadullah Bigat, B.Fikret Gövül ve B.Ertuğrul Nişel'den müteşekkıl bir komitenin vazifelenmesi,

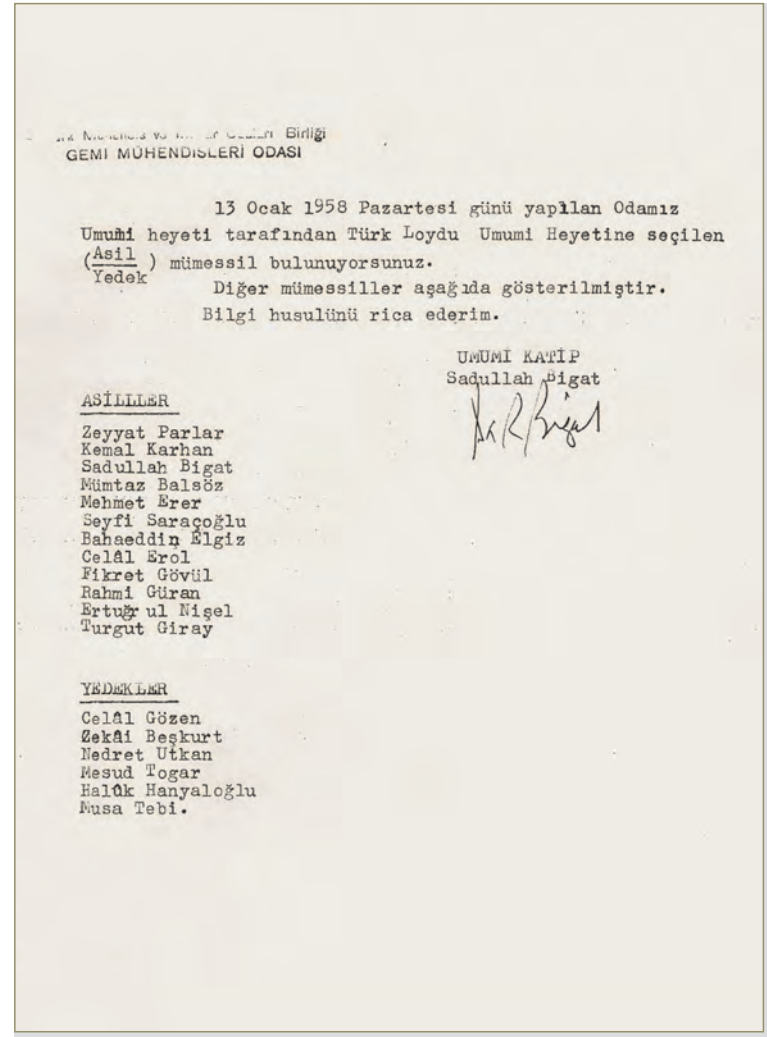
./.

Türk Loydu'nun sigorta sektörüne sağlayacağı faydaları belirlemek için bir rapor hazırlamak üzere Fikret Gövül ve Ertuğrul Nişel görevlendirilir.⁷ Kemal Karhan'ın Ankara'da TMMOB ile temas etmesinin kararlaştırıldığı 19 Kasım 1957 tarihli toplantıda ise bu temaslarda Türk Loydu'nun hukuki statüsüne dair şu hususların gözetileceği ifade edilir: ⁸

Loydun kar dağıtan bir şirket olmayacağı, gelir fazlasının araştırma ve geliştirmeye ayrılacağı; Türk Loydu'nun hizmetleri karşılığı ücret alacağı ve ücretli personel istihdam edeceği.



Aynı toplantıda temas kurulacak bir diğer kesim olarak Armatörler Birliği belirlenir. Armatörler Birliği ile Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi adına Celal Gözen'in görüşmesi kararlaştırılır. Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin Türk Loydu'nun kuruluşu ve tanıtımına dair girişimlerinden sigortacılar nezdinde yaptığı çalışma kısa bir sürede olumlu sonuç verir. Sigorta Tetkik Kurulu Nakliyat Komitesi'nin 28 Kasım 1957'de yaptığı toplantıya Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi adına Zeyyat Parlar ve Kemal Karhan da katılır. Toplantıda sigortacıların Türk Loydu'nun belirleyeceği kurallara göre inşa edilecek tekneler ve bu teknelerle taşınacak malların sigorta primleri ile diğer teknelerin sigorta primleri

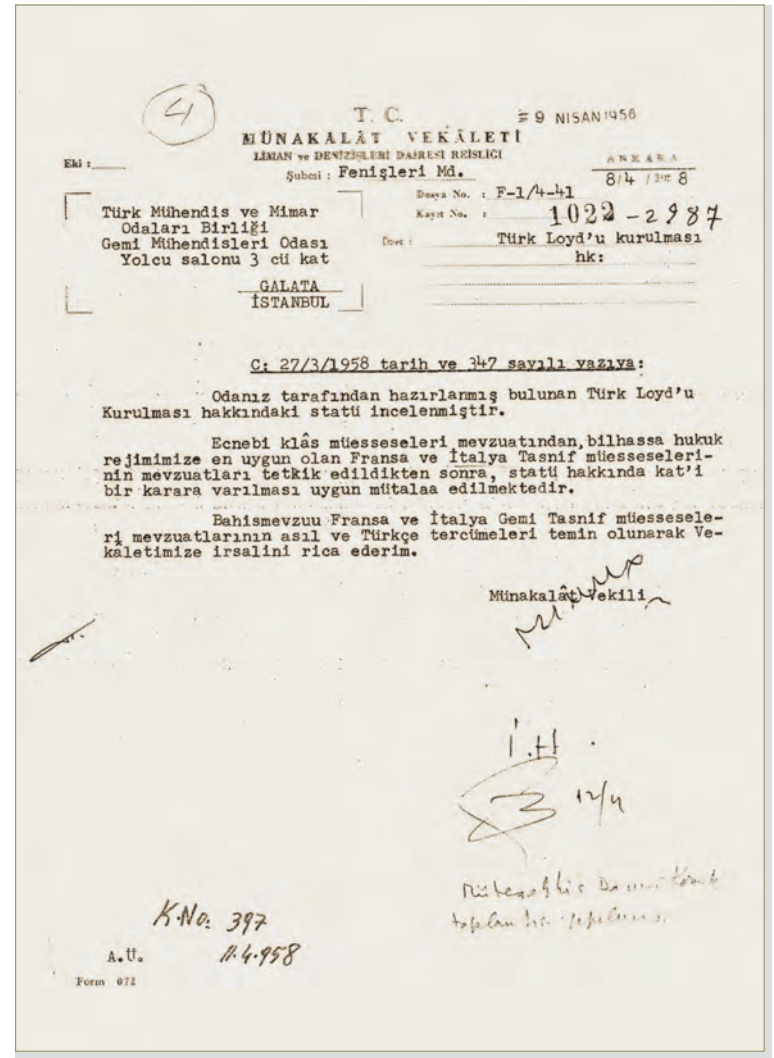


arasında Türk Loydu'nun belirleyeceği kurallara göre inşa edilecek teknelerin lehine bir fark olacağını söylemeleri Türk Loydu temsilcilerini memnun eder ve sigortacılar nezdinde Türk Loydu'nun tanınması yönündeki ilk adım atılmış olur. ⁹ Bu arada 13 Ocak 1958'de yapılan Gemi Mühendisleri Odası dördüncü genel kurulunda Türk Loydu Umumi Heyetine asil temsilciler olarak Zeyyat Parlar, Kemal Karhan, Sadullah Bigat, Mümtaz Balsöz, Mehmet Erer, Seyfettin Saraoğlu, Bahaeddin Elgiz, Celal Erol, Fikret Gövül, Rahmi Güran, Ertuğrul Nişel ve Turgut Giray. Yedek temsilciler olarak ise Celal Gözen, Zekai Başkurt, Nedret Utkan, Mesud Togar, Haluk Hanyaloğlu ve Musa Tebi seçilir: ¹⁰



Bakanlıklarla Temas Ediliyor

27 Mart 1958 tarihli bir yazı ile Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi Umumi Katibi Sadullah Bigat Münakalat Vekaleti'ne "Türk Loydu'nun en yakın bir zamanda faaliyete geçebilmesini temin maksadile, tesbit edilmiş bulunan esasları gözden geçirmek üzere alakalılarından müteşekkil salahiyetli bir toplantının tertibini" talep eder. ¹¹ Bigat'ın bu yazısına Münakalat Vekaletinden gelen 8 Nisan 1958 tarihli cevabi yazıda Türk Loydu'nun statü taslağının incelendiği belirtilir. "Ecnebi klas müesseseleri mevzuatından bilhassa hukuk rejimimize en uygun olan Fransa ve İtalya tasnif



müesseselerinin mevzuatları tetkik edildikten sonra, statü hakkında kati bir karara varılması uygun mütalaa edilmektedir" denir. Fransız ve İtalyan klas kuruluşlarının mevzuatının Türkçeye çevrilerek bakanlığa gönderilmesi talep edilir. ¹²

Vekaletin bu cevabi yazısının değerlendirildiği 6 Mayıs 1958 tarihli toplantıda Türk Loydu'nun Münakalat Vekaletince tanınmasının önemli olduğu, ancak bu cevabi yazıdan vekaletin Türk Loydu hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığı, Kemal Karhan, Zeyyat Parlar ve Mümtaz Balsöz'den oluşan bir heyetin bu vekalet nezdinde

TOPLANTI No. 2

15 Aralık 1958

Loyd müteşebbis daimi komitesi aşağıdaki arkadaşların iştirakile yapılmıştır:

Zeyyat Parlar,
Sadullah Bigat,
Celal Gözen,
Fikret Gövül,
Müntaz Balsöz,
Seyfi Saraçoğlu,
Mehmet Erer,
Turgut Giray.

Son toplantıdanberi:

a) Sigortalarla yapılan temasta Loyd'un tesisinin müsbet karşılanacağı ve bilhassa ufak ahşap teknelerde sigorta pirimlerinin indirileceği teyiden öğrenilmiş olup teşebbüsümüz teşvik görmektedir,

b) Münakalat Vekâleti Müsteşarı ve Deniz İşleri Dairesi nezdinde yapılan temaslarda Vekâletin Loydu tanımak üzere müracaatımıza müsbet cevap vereceği öğrenilmiş ve vaadleri alınmış olmasına rağmen bu vaadlerin yerine getirilmesi gecikmiş ve hatta Odamızdan Bureau Veritas ve İtalyan Loyd'unun Statülerinin tercümesi istenmiştir. Vekâletin bu müesseselerle Hükümetleri arasındaki münasebatı öğrenmek istediği anlaşılmaktadır.

Umumi Kâtip tarafından verilen bu izahatı müteakip yapılan müzakereye gelecek umumi heyete:

1) Durumun yukarıda olduğu şekilde izah edilmesi,
11) Vekâletlerin muvafakatleri gecikebileceğine göre bu muvafakatlerin istihsalını beklemeden Türk Loydu'nun kurularak faaliyete geçmesi,
111) Statüde bu hususu temin maksadile lüzumlu değişikliklerin yapılması bu meyanda Türk Loydu Umumi Heyet üye adedinin daha elastiki bir şekle getirilmesi,

1v) Faaliyete geçmek için teşkilâtın daha ekonomik olmasına temin maksadile Statüde Türk Loydu'nun daimi personeli olarak göstermek Başkan, Umumi Kâtip, Baş Sörveyör ve Muhasebeci kadrosunun yalnız Umumi Kâtip ve Baş Sörveyör olarak tadili,

v) Bir bütün ihzarı ve bu vazifenin Seyfi Saraçoğlu'na verilmesi.

Büyük hususlar için Umumi Kâtipin müteakip toplantıya yani 26 Aralık 1958 Cuma günü saat 17 e hazırlıyacağı teklifleri getirmesi kararlaştırıldı.

ZEYYAT PARLAR

SADULLAH BIGAT

BAHAEDDİN ELGİZ

(Bulunmadı)

CELAL GÖZEN

FİKRET GÖVÜL

MÜNTAZ BALSÖZ

SEYFİ SARAÇOĞLU

MEHMET ERER

TURGUT GİRAY

TOPLANTI No. 3

29 Aralık 1958

Loyd müteşebbis daimi komitesi aşağıdaki arkadaşların iştirakile yapılmıştır:

Zeyyat Parlar,
Sadullah Bigat,
Bahadddin Elgiz,
Fikret Gövül,
Celal Gözen,
Müntaz Balsöz,
Celal Erol,
Seyfi Saraçoğlu,
Turgut Giray.

1.- Bir evvelki toplantıda kararlaştırıldığı ve hile Umumi Kâtip tarafından hazırlanan Türk Loydu faaliyet raporu müzakere ve kabul edildi. Raporun metni şöyledir :

IV cü Umumi Heyetimiz Türk Loydu'nun tesisi hususunda çalışmalar yapmak üzere İdare Heyeti ve Türk Loydu Umumi Heyetine seçilen 12 üyeyi vazifelendirmiştir.

a) Sigortalarla yapılan yeni temaslarda Loyd'un tesisinin müsbet karşılanacağı bilhassa ufak ahşap teknelerde Sigorta pirimlerinin indirilebileceği teyiden öğrenilmiş olup teşebbüsümüz teşvik görmektedir.

b) Ticaret Vekâleti tasvipkârdır. Nafia Vekâleti mevzuu Münakalat Vekâletine havale etmiş bulunmaktadır.

c) Münakalat Vekâleti Sayın Müsteşarı ve Liman ve Deniz İşleri Dairesi Reisliği nezdinde yapılan temaslarda Vekâletin Loydu tanımak üzere müracaatımıza müsbet cevap vereceği öğrenilmiş ve vaadleri alınmış olmasına rağmen bu vaadlerin yerine getirilmesi gecikmiş ve hatta Odamızdan Bureau Veritas ve İtalyan Loydu'nun Statülerinin tercümesi istenmiştir. Vekâletin bu müesseselerle Hükümetleri arasında resmi münasebatı öğrenmek istediği anlaşılmaktadır.

Anlaşılabileceği ve hile Türk Loydu'nun tesisinin kuvveden fiile çıkması gecikmektedir. Bu gecikmenin direk neticesi kanaatimizce teşebbüsün bîdayetinde alâka gösteren müesseselerin bu alâkalarının sayılamasıdır. Eğer Loyd'un bilfiil teessüsü ve işe başlaması daha da gecikecek olursa mevzuun akanete uğraması çok muhtemeldir.

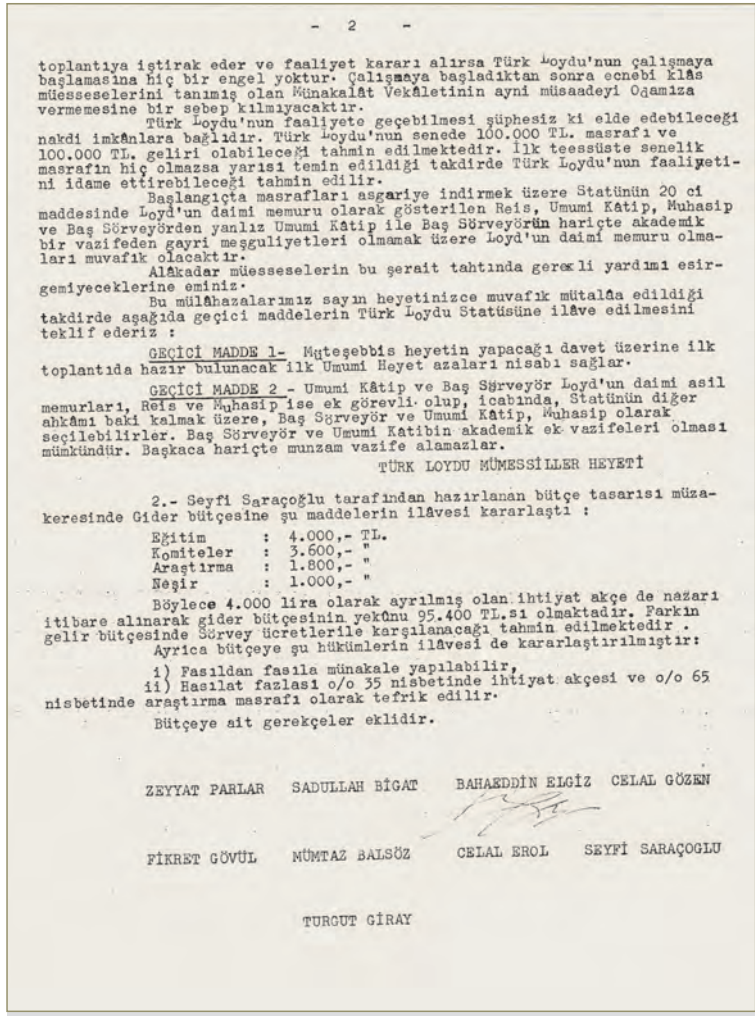
Bu bakımdan heyetimiz Vekâletlerin resmen Türk Loydu'nu tanımlarına tekaddüm ederek Türk Loydu'nun faaliyete geçirmek üzere Türk Loydu Umumi Heyetini toplantıya çağırma lüzumunu hissetmektedir. Bu takdirde Statüde Umumi Heyete üye olması derpis edilen bazı müesseselerin toplantıya iştirak etmemeleri muhtemeldir. Kanaatimizce Türk Loydu'nun çalışmasıyla yakinen alakadar olması icap eden gemi inşaatçıları, Armatörler (bilhassa Denizcilik Bankası) ve Sigortalar ile Birlik Üyeleri

./.

girişimlerde bulunulmasına karar verilir. ¹³

Münakalat Vekaletinin Türk Loydu'nun kurulması ve bu sürece katılımındaki gönülsüzlüğü hemen sona ermez. Zeyyat Parlar'ın Münakalat Vekaleti Liman ve Deniz İşleri Reisliğine yazdığı 16 Temmuz 1958 tarihli mektuptan Türk Loydu temsilcilerinin Şubat ayında bakanlık müsteşarı ve reis ile yaptıkları görüşmede vekaletin Türk Loydu'nun ülke ekonomisine faydalı olacağına dair kanaatlerini belirttikleri ancak Türk Loydu umumi heyetinin oluşumuna vekaletin temsilci vermekten kaçındığı görülür. Parlar

mektubunda Türk Loydu statüsünde vekaletin temsili koşulunun kaldırılabileceğini belirtir. Parlar, mektubunun devamında Türk Loydu'nun yabancı klas kuruluşları incelenerek ve örnek alınarak kurulmaya çalışıldığını, kar amaçlı bir kurum olmadığını, yapacağı işleri yabancı klas kuruluşlarının Türkiye'de faaliyet gösteren sörveyörleri kadar yetkin kişilerce yapacağı ve gemi inşa sanayinin gelişmesine de katkı sağlayacağını belirtilir. Parlar, Türk Loydu'nun yabancı klas kuruluşlarının faaliyetleri dışında kalan küçük tekneleri klaslayarak çalışmaya başlayacağı, yabancı klas kuruluşlarını tanıyan vekaletin, bünyesinde Türkiye'nin gemi işlerinden anlayan



uzmanlarını toplayan Türk Loydu'nu da tanımamasını talep eder.¹⁴

15 Aralık 1958 tarihli toplantıda Türk Loydu'nu tanıtmaya çalışmalarının bir çok alanda olumlu sonuçlar vermeye başladığı dile getirilir. Sigorta şirketlerinin Türk Loydu'nun klasına giren ufak ahşap teknelerin sigorta primlerini indireceği öğrenilir. Aynı toplantıda vekaletin İtalyan ve Fransız klas kuruluşlarının statülerini incelemekten maksatlarının hükümetlerle bu kuruluşlar arasındaki ilişkiyi öğrenmek olduğu ileri sürülür. Türk Loydu'nun kurulması yönünde önemli bir adım olan bu toplantıda vekaletlerin onayı ve katılımlarının zaman alacağını anlaşıldığı, vakit yitirmeden Türk Loydu'nu kurmak, ancak umumi heyet üye adedini ise esnek

tutmak kararı alınır. Türk Loydu'nun kuruluşunu bir an önce gerçekleştirmek için giderleri asgari düzeyde tutmak ve bu amaçla kuruluşta Türk Loydu'nun daimi personeli olarak öngörülen başkan, umumi katip, baş sürveyör ve muhasebeci kadrosundan yalnızca umumi katip ve baş sürveyör kadrosunu doldurmak ve bir bütçe oluşturmak için Seyfettin Saraçoğlu görevlendirilir.¹⁵

29 Aralık 1958'de toplanan Loyd Mütteşebbis Daimi Komitesi bir durum değerlendirmesi yapar. Buna göre Türk Loydu'nun kuruluşunu Ticaret Vekaleti desteklemektedir. Nafia Vekaleti konuyu Münakalat Vekaletine devretmiştir. Münakalat Vekaleti ise beklemeyi sürdürmektedir. Bir kez daha bu durumun Türk Loydu'nun kuruluşunu geciktirmekte olduğunu belirleyen Loyd Mütteşebbis Daimi Komitesi bir an önce kuruluş sürecini tamamlamak gerektiğini aksi takdirde desteği alınan kurum ve kesimlerin de konuya ilgilerinin azalacağı ve girişimin başarısızlıkla sonuçlanacağını ileri sürer. Bu nedenle gemi inşa sanayicileri, armatörler ve sigorta şirketleri temsilcilerinin katılımı sağlarsa ve kuruluş kararı alırsa Türk Loydu'nun faaliyete geçebileceği, çalışmaya başladıktan sonra yabancı klas kuruluşlarını tanımış olan Münakalat Vekaletinin Türk Loydu'nu tanımaması için bir neden olmadığı ileri sürülür. Aynı toplantıda alınan bir karar Türk Loydu'nun daha kuruluşunda bir araştırma kurumu olarak tasarlandığını gösterir. Buna göre Türk Loydu'nun yıllık karının % 35'i ihtiyat akçası için ve % 65'nin ise araştırma amacıyla ayrılması öngörülür. Bu arada Türk Loydu'nun statüsüne dair tartışmalar da gemi mühendislerinin arasında sürer gider. Buna göre Türk Loydu'nun Gemi Mühendisleri Odası'na bağlı bir birim olarak; özel bir kanunla; bir anonim şirket veya dernek statüsünde kurulması seçenekleri üzerinde durulur.¹⁶

Bu çaba ve girişimlere karşın 1960'ların başlarına kadar Türk Loydu'nun kuruluşu gerçekleşmez. Bunda anılan dönemde ülkenin içinde bulunduğu koşullar etkili olur. Nisan-Mayıs 1960'da yaşanan toplumsal olaylar, ardından 27 Mayıs 1960 askeri müdahalesi ve iktidara gelen Milli Birlik Komitesi ile başlangıçta konu üzerinde temas sağlanmaz. ¹⁷ 1960 sonbaharında ise Münakalat Vekaleti ile temas edilir ve vekalet Türk Loydu ile ilgilenir. Yine aynı günlerde sigorta şirketleri küçük teknelerin sigortalanması hususunda yeni bir atılım yapacağını, bu amaçla Türk Loydu'ndan teknik kriterler belirlemesi istenir. Bu amaçla Seyfettin Saraçoğlu ve Mümtaz

13 ŞUBAT 1961 TARİHİNDE YAPILAN SENELİK
UMUMİ HEYET TOPLANTISINDA TÜRK LOYDU'NUN
İÇİN ALINAN KARARLAR KISMI:

Oylar sayılırken Türk Loydu'nu alâkadar eden gündem maddesine geçildi; ve rapor Sadullah Bigat tarafından okundu.

Kemal Karhan söz alarak senelerdenberi Türk Loydu'nun uyuduğunu ve elle tutulur bir neticeye varılmadığını söyledi. Hukukî durumu yok, teknik durumu bakımından ecnebi loyd'ların elinde. Bu halde bu Loyd meselesi artık bitsin dedi.

Sadullah Bigat: Loyd raporunun bir maddesini okuyarak Sigorta Şirketleriyle anlaşıldığını başlanan işin müsbet bir müsbet bir yönde olduğunu söyledi.

Kemal Kafalı: Loyd'un kurulmasının Türk gemi inşaatı ile yakından ilgisi vardır ve bu mevzu Odanın elinden çıkarsa Teknik gurupların elinden çıkacağını ve gemi inşaatı için bu yönden zararlı olacağını söyledi.

Ertuğrul Nişel: Odanın bu işle uğraşmasının lâzımgeldiğini ve faydalı olacağı tesini savundu. Kanaatinin bu işi Odanın bırakmaması olduğu ve böyle devam etmesi lâzımgeldiğini ve bunun oya konulmasını rica etti.

Sadullah Bigat: Türk Loydu'nun Odanın mevzuu olduğunu ve alâkamız olduğunu söyledi.

Musa Tebi: Türk Loydu'nun devamını doğru bulduğunu ve çalışmalarda aksaklıklar varsa islah yönüne gidilmesi lâzımgeldiğini söyledi.

REİS: İki fikrin olduğunu 1-Loyd'un devamına Oda olarak devam edelim. 2-Birakalım, fikridir. Oya konu ve ekseriyetle Loyd'un devamına karar verildi.

Türk Loydu Umumi Heyet Reisi seçimine geçildi.

ADAYLAR	SEÇİLEN
Zeyyat Parlar	Zeyyat Parlar (Oy birliği ile seçildi)
Umumi Kâtip adayları	
Sadullah Bigat 10 rey	Sadullah Bigat seçildi.
Mesud Savcı 8	
Bas sürveyör adayı	
Mesud Savcı	Mesud Savcı oy birliği ile seçildi.
Muhasip adayı	
Kemal Kafalı	Kemal Kafalı " " "
Yedek Üyeler adayları	
Mümtaz Baksöz	Mümtaz Baksöz }
Ertuğrul Nişel	Ertuğrul Nişel }
Celal Gözen	Celal Gözen }
Cahit Boran	Cahit Boran }
	seçildiler.

"Başkan oy tasnifinden istifade ederek Loyd meselesinin halledilmediğini söyleyerek raporun teklifler kısmını okudu." Bu mevzuada mütalâası olanların bulunup bulunmadığı soruldu. Görülerek 4 cü maddeye geçildi. 1961 yılı gelir ve gider bütçesi Kemal Kafalı tarafından okundu.

TÜRK LOYDU MÜTEŞEBBİS HEYETİ TOPLANTISI

Z A P T I

TOPLANTI TARİHİ: 28 Eylül 1961

TOPLANTI YERİ: Gemi Mühendisleri Odası.

Toplantı Daimi Komite Reisi Zeyyat Parlar'ın başkanlığında açıldı. Loyd Statüsünün müzakresine geçildi.

I. STATÜ: Statünün her maddesi ayrı ayrı okunarak müzakere edildi. ve aşağıdaki tadillerle maddeler kabul edildi.

MADDE 1 - Bu maddede mevzu bahis âlameti farika mevzuu uzun uzun müzakere edildi ve sonunda Balsöz'ün teklifile "Kısa adı ve" ibaresinin kaldırılarak maddenin aynen kabulü kararlaştırıldı.

MADDE 2 - Aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3 - (ii) fıkrası müzakere edildi. Ve aynen kabul edildi.

MADDE 4 - Aynen kabul edildi.

MADDE 5 - Umumi heyetin kompozisyonu üzerinde vaki itirazlar müzakere edildi ve şu değişiklikler yapılarak madde kabul edildi:

c) İstanbul Teknik Üniversitesi Makina Fakültesi (Gemi Şubesi) İki üye

f) D.B.Haliç Tersanesi	1
D.B.İstinye Tersanesi	1
D.B.Camialtı	1
Deniz K.K.(Tersaneler temsilcisi-Ankara)	1
Çeliktrans	1
Deniz İnşaat Kısakları	1
g) Sigortacılar Birliği	8

MADDE 6, 7, 8, 9, 10, 26 maddelerinin tümü aynen kabul edildi.

MADDE 27 - (b) fıkrasının son cümlesinin başına komitelerin kelimeleri ilâve edildi. (d) fıkrasından "en az" kelimeleri çıkarıldı.

Müteakip maddeler aynen ve tasarının tümü ittifakla kabul edildi.

II - İÇ HİZMET TALİMATNAMESİ: Talimatnamenin maddeleri ayrı ayrı okunarak müzakere edildi ve aşağıdaki tadillerle maddeler kabul edildi.

MADDE 1 - Maddenin son cümlesi "memnu olan işler ve sair hususlar bu iç hizmet talimatnamesi hükümlerine tabidir" şeklinde tādilen kabul edildi.

MADDE - 2, 3 ve 4 aynen kabul edildi.

Vakit geçtikten sonra toplantı 5 Ekim 1961 Saat 14'e talik edildi.

(Handwritten signatures and initials)

Balsöz görevlendirilir.¹⁸ Benzer yönde bir başka girişim aynı günlerde gündeme gelir. Türk Loydu kaidelerini belirlemek üzere Mümtaz Balsöz, Mesud Savcı, Nazif Ergin ve Seyfettin Saraçoğlu; idari kurallar ve bütçeyi hazırlamak üzere Şekip Özgüner, Suavi Eyice ve Ali Haydaroğlu görevlendirilir.¹⁹

Türk Loydu'nun kurulması sürecinde bir önemli adım da Gemi Mühendisleri Odası'nın 13 Şubat 1961'de yaptıkları senelik umumi heyet toplantısı olur. Toplantıda Kemal Karhan hukuki statüdeki belirsizlik ve teknik olarak yabancı klas kuruluşlarına bağlı olan Türk Loydu'nun yıllardır kurulamamış olmasından dolayı bu girişimin sonlandırılmasını savunurken Sadullah Bigat sigortacılarla anlaşıldığını, işin olumlu yönde geliştiğini söyler. Kemal Kafalı

Türk Loydu'nun kurulmasının Türk gemi inşa sanayi ile yakın ilgisini belirtir. Türk Loydu'nun kuruluşu ile odanın ilişkisini kesmesi halinde bunun gemi inşa sanayi için zararlı olduğunu söyler. Ertuğrul Nişel, Sadullah Bigat ve Musa Tebi de, Oda'nın konu ile ilgilenmesini söyler. Yapılan oylama sonucu Türk Loydu'nun kuruluşu işini Oda'nın sürdürmesi oy çokluğu ile kabul edilir.²⁰

Bu bağlamda yapılan çalışmalar sonuç vermeye başlar. Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 28 Eylül 1961'de ve 5 Ekim 1961'de yaptığı toplantılarda Türk Loydu'nun statüsü ve bütçesi görüşülerek kabul edilir.²¹ 25 Ocak 1962'de yapılan toplantıda ise Türk Loydu Umumi Heyetini toplama kararı alınır.²²

DİPNOTLAR

- ¹ Ata Nutku'nun Türk Gemi Mühendisleri Odası'na Yazdığı 28 Aralık 1955 Tarihli Mektup.
- ² 13 Eylül 1957 Tarihli Gemi Mühendisleri Odası Fevkalade Umumi Heyet Toplantısı Zaptı.
- ³ 15 Şubat 1957 Günü Yapılan Gemi Mühendisleri Odası Fevkalade Umumi Heyet Zaptı.
- ⁴ 13 Eylül 1957 Tarihli Gemi Mühendisleri Odası Fevkalade Umumi Heyet Toplantısı Zaptı.
- ⁵ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 14 Ekim 1957 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁶ Sadullah Bigat'ın İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Gemi İnşaatı Kürsüsü'ne Yazdığı 18 Ekim 1957 Tarihli Mektup.
- ⁷ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 5 Kasım 1957 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁸ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 19 Kasım 1957 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁹ Sigorta Tetkik Kurulu Nakliyat Komitesi'nin 28 Kasım 1957 Tarih ve 1957/47 Sayılı Toplantı Zaptı.
- ¹⁰ Sadullah Bigat'ın İlgili Yazısı.
- ¹¹ Sadullah Bigat'ın Münakalat Vekaleti'ne Yazdığı 27 Mart 1958 Tarihli Yazı.
- ¹² Münakalat Vekaleti'nin Gemi Mühendisleri Odası'na Yazdığı 8 Nisan 1958 Tarihli Yazı.
- ¹³ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 6 Mayıs 1958 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ¹⁴ Zeyyat Parlar'ın Münakalat Vekaleti Liman ve Deniz İşleri Reisliği'ne Yazdığı 16 Temmuz 1958 Tarihli Yazı.
- ¹⁵ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 15 Aralık 1958 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ¹⁶ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 29 Aralık 1958 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ¹⁷ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 31 Ağustos 1960 Tarihli Raporu.
- ¹⁸ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 14 Ekim 1960 Tarihli Raporu. Seyfettin Saraçoğlu'nun ve Mümtaz Balsöz'ün Hazırladıkları ve Sigorta Tetkik Kurulu Nakliyat Komitesi'ne Sunulan 17 Kasım 1960 Tarihli Rapor.
- ¹⁹ Loyd Müteşebbis Daimi Komitesi'nin 31 Ekim 1960 Tarihli Raporu.
- ²⁰ 13 Şubat 1961 Tarihinde Yapılan Senelik Umumi Heyet Toplantısında Türk Loyd'u İçin Alınan Kararlar Kısmı.
- ²¹ Türk Loydu Müteşebbis Heyeti'nin 28 Eylül 1961 Tarihli Toplantı Zaptı. Türk Loydu Müteşebbis Heyeti'nin 5 Ekim 1961 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ²² Türk Loydu Müteşebbis Heyeti'nin 25 Ocak 1962 Tarihli Toplantı Zaptı.

Dünden Bugüne Türk Loydu Daimi Komite ve Yönetim Kurulu Başkanları

- 1 -Daimi Komite Başkanı Yüksek Müh. Zeyyat Parlar (1962 - 1970)
- 2 - Daimi Komite Başkanı Prof. Dr. Suavi Eyice (1970 - 1978)
- 3 - Daimi Komite Bakanı Prof. Dr. Teoman Özalp (1978 - 1986)
- Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Teoman Özalp (1986 - 1995)
- 4 - Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Reşat Özkan (1995 - 1998)
- 5 - Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Yücel Odabaşı (1998 -2007)
- 6 - Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnel (2007 -)

Daimi Komite'den Yönetim Kurulu statüsüne geçen Türk Loydu Vakfı'nda 28.02.1986 tarihinde yapılan Vakıf Genel Kurulu'nda seçilen ilk Yönetim Kurulu Üyeleri;

- Başkan
- 1 - Prof. Dr. Teoman ÖZALP
 - 2 - Ali Osman ADAK
 - 3 - Şevki BAKIRCI
 - 4 - Ali ESER
 - 5 - Yılmaz TABANLI
 - 6 - Fadıl GÜVENÇ
 - 7 - Üzeyir GARİH
 - 8 - Servet SÖNMEZ
 - 9 - Rüstem MARKALOĞLU

1962

1962

TÜRK LOYDU'NUN KURULUŞU

- İlk Genel Kurul
- Kuruluş Amaçları ve Görevleri
- Türk Loydu'nun Organları
- Türk Loydu'nun Kuruluşuna Tepkiler

TÜRK LOYDU'NUN KURULUŞU

İlk Genel Kurul

Aralarında Gemi Mühendisleri Odası, Gemi İnşaat ve Tamircileri, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, Denizcilik Dış Seferler Derneği, İstanbul Sanayi Odası, Denizcilik Bankası, Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları TAŞ, Ticaret Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi temsilcilerinin de bulunduğu 31 üyeden oluşan temsilcilerin katılımı ile Türk Loydu Umumi Heyeti yani ilk genel kurulu 27 Şubat 1962'de Galata Yolcu Salonu'nda ilk toplantısını yapar.²³

Türk Loydu Daimi Komite Başkanı Zeyyat Parlar, toplantının açılışında yaptığı konuşmasında Türk Loydu'nun görev ve önemini “Türk Loydu diğer tanınmış klas müesseselerinden farklı olmayacaktır. Türk Loydu iki temele dayanacaktır. Bunlardan biri teknik ve ilimdir. Diğeri ise dürüstlük ve bitarafılık. Müessesenin bu iki yoldan ayrılmaması için esasları buna göre hazırlanmış bulunmaktadır. Türk Loydu sigortacıların armatör ve motor sahiplerinin gemi inşaat ve tamircilerinin, hükümetin alakalı makamlarının itimad edebilecekleri, dayanabilecekleri en dürüst müşaviri olmağa gayret sarf edeceklerdir... Türk Loydu mütevazi bir gaye ile kurulmuştur. İlk hedef olarak Türkiye'de hiçbir teknik kontrolden geçmeden inşa edilen ahşap ve çelik küçük teknelerin, mal ve can emniyetini sağlayacak tarzda ve teknik esaslara dayanacak şekilde imal edilmelerini sağlayacak ve bunların, sahiplerine daha ucuza mal olmalarını ve memleket ekonomisine faideli olanlarını temin edecektir... Türk Loydu teknik elemanlar, sigortacılar, armatörler ve gemi inşaatçılarının müşterek gayret ve çalışmalarının temerküz edeceği bir teşkilat olacaktır” sözleriyle dile getirir.



Türk Loydu, 27 Şubat 1962'de Galata Yolcu Salonu'nda ilk toplantısını yapar.

TÜRK LOYDU
MÜTEŞEBBİS DAIMİ KOMİTESİ

Galata, Yolcu Salonu, kat 3
Telefon : 4410 33

İstanbul, Şubat 1962

Memleketimizde bir Türk Loydu tesis etmek üzere yaptığımız hazırlıklardan Sayın Müessesenizi saman zaman haberdar etmiştik.

Bu temaslar neticesinde gördüğümüz teşvikten cesaret alarak 6235 ve 7803 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanuna dayanarak Türk Loydu Umumi Heyetini toplantıya davet etmeğe karar vermiş bulunuyoruz.

Aşağıda gün, yer ve gündemi belirtilen toplantıya selâhiyetli mümessilinizi göndermenizi rica ederiz.

Saygılarımızla,
Türk Loydu Müteşebbis Daimi Komitesi
Reisi
ZEYYAT PARLAR

Gün, saat: 27/2/1962 saat 14 de

Yer : Galata Yolcu Salonu Toplantı Odası

Gündemi: 1) Türk Loydu Müteşebbis Daimi Komite Reisi tarafından toplantının açılması,

2) Umumi Heyet Reisinin seçilmesi,

3) . . . Reis vekilleri (2) seçimi,

4) . . . Zabıt kâtibi (3) seçimi,

5) Daimi Müteşebbis Komite tarafından Türk Loydu hakkında izahat ve buna aili muzakere,

6) Türk Loydu Statüsünün okunması, müzakeresi ve kabulü,

7) Türk Loydu Bütçesinin müzakere ve kabulü,

8) Türk Loydu Daimi Komitesi seçimi,

1 Reis, 1 Baş sövveyör, 1 Umumi kâtip-muhâsib,

9) Komite Reisleri seçimi: a) Teknik Komite Reisi,

b) İdari Komite Reisi.

10) Dilekler

NOT.- 1) Seçimler için namzet tekliflerinin hazırlanmasını rica ederiz. Seçim ve sayın ile alakalı hükümler ektedir.
2) Gönderileceğiniz temsilci adedi:

③

Nº 1

TÜRK LOYDU'NUN UMUMİ HEYETİ
TOPLANTI DİĞERLEŞİMLERİ

Galata Yolcu Salonu, 27-28 Şubat 1962

AKAN, Haluk : Ankara A.T. Sigorta Şirketi Md. Muavini
AKINCI, Cemal : Denizcilik Dağ Saferler Derneği, Umumi Kâtibi
AYTEKİN, Veli : Demir ve Çelik Fabrikalarına T.A. Şirketi
BALSOZ, Mümtaz : Gemi Mühendisleri Odası
BAYRAM, Servet : İstanbul Sanayi Odası
BIGAT, Sadullah : Gemi Mühendisleri Odası
BORAN, Cahit : Gemi Mühendisleri Odası
DEMİREL, Hasan : Gemi Mühendisleri Odası
DIRVANA, Selim : İstanbul Umumi Sigorta Şirketi, Umumi Müdür
ER, Şukru : T.M.M. Odaları Birliği, Makina Mühendisleri Odası
GÖREN, İzzettin : Gemi Mühendisleri Odası
GÖVÜL, Fikret : Deniz İnşaat Kısıtları Birliği
GÖZEN, Celâl : Gemi Mühendisleri Odası
HIZLAN, Lütfü : Denizcilik Bankası, Haliç Tersanesi Müdürü
KAFALI, Kemal : Gemi Mühendisleri Odası
KANÇEKER, A. Dursun : Denizcilik Bankası, Haliç Tersanesi Baş Mühendisi
KARAPAKIOĞLU, Bedri : T.M.M. Odaları Birliği, Elektrik Mühendisleri Odası
KİSEL, Ertugrul : Denizcilik Bankası, Camialtı Tersanesi Müdürü
ÖGEL, Kazım : Denizcilik Bankası T.A. Genel Müdür Muavini
ÖREN, Anis : Şark Sigorta Şirketi Müdür Muavini
ÖZALP, Teoman : İstanbul Teknik Üniversitesi, Makina Fakültesi
ÖZBAĞARSLI, Hafız : Çelik Trans Deniz İnşaat Ltd. Şirketi
ÖZGÜNER, Şekip : Denizcilik Bankası, İstinye Tersanesi Müdürü
PARLAR, Zeyyat : Gemi Mühendisleri Odası
PEYKER, Süheyl : D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. Operasyon Müdürü
SAKMAN, Kadir : Gemi Mühendisleri Odası
SAVCI, Mesut : Gemi Mühendisleri Odası
SOMAY, Hikmet : Ticaret Bakanlığı Nakliyat ve Tarife Komitesi Bşk.
TATACI, Fahrihan : Türkiye Genel Sigorta A.Ş. Umumi Md. Muavini
TAŞKIN, Mustafa : T.M.M. Odaları Birliği, Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası
YELMER, Sedat : Şeker Sigorta A.Ş. Müdür Muavini
YÜCESAR, Osman : Doğan Sigorta A.Ş. Fen Mühaviri

Toplantı Sayısı: 1
Tarih: 27-28/2/1962

Türk Loydu Umumi Heyet Riyaset Divanına, yapılan seçimler sonucu Kazım Ögel reis, Selim Dırvana ve Hikmet Somay reis vekilleri, Lütfü Hızlan, A. Dursun Kançeker ve Teoman Özalp ise zabıt katipleri olarak oybirliği ile seçilirler.

Ertesi güne yani 28 Şubat 1962'ye sarkan toplantıda sırasıyla Türk Loydu Statüsü ardından İç Hizmet Talimatnamesi ve bütçe tasarısı

görüşülür ve oybirliği ile kabul edilir. Toplantıda son olarak yapılan seçimlerle Zeyyat Parlar Türk Loydu Reisliğine, İzzettin Gögen Umumi Katipliğe, Mümtaz Balsöz Baş Sörveyörlüğe, Teoman Özalp Teknik Komite Başkanlığına, Sadullah Bigat Teknik Komite Üyeliliğine, Yavuz Erenli İdari Komite Başkanlığına, Selim Dırvana, Haluk Akan ve Ali Dursun Kançeker ise Murakıplıklara seçilir.

TÜRK LOYDU STATÜSÜKURULUŞ ve GAYESİ:

MADDE 1 - Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Gemi Mühendisleri Odası Talimatnamesinin 6 cı maddesinin (E fıkrası)na uyularak Türkiye'de deniz ticareti, sanayi ve sigortası ile ilgili resmî ve hususî teşekküller nezdinde deniz vasıtalarının sayını itimat ve doğru bir şekilde sınıflandırılmasını temin gayesiyle müstakil bir (Türk Loydu) kurulmuştur. Aîmeti farikası (T.L.) dur. Türk Loydu Gemi Mühendisleri Odasının maddî ve manevî himayesindedir.

MADDE 2 - Türk Loydu'nun merkezi İstanbul'dur.

TÜRK LOYDU'NUN GAYE ve VAZİFELERİ:

MADDE 3 - Umumi menfaatlere hizmet eden bir teşekkül olan Türk Loydu'nun maksat, gaye ve vazifeleri şunlardır:

(i) Göl, nehir, kanal, liman ve denizlerde makinalı ve makinasız ahşap, demir, beton v.s. bîlâum ticaret ve spor maksatları için kullanılan yüzer vasıtalara ait:

a) Fen ve tekniğin icaplarına uygun olarak kaideler tesis etmek,

b) Tekniğin icaplarına ve Türk Loydu tarafından negredilmiş bulunan kaidelere göre gemilerin kontrol ve tecrübelerini yaparak sınıflarını tayin etmek, tescillerini yapmak ve bunlara göre sertifika vermek,

c) Yüzer vasıtaların teknesi, makinası ve teçhizatının inşaa ve tamirlerinde kullanılan malzemenin evsafı hakkında standartlar tesbit etmek, keza bu malzemelerin tecrübelerine ve muayene ve kontrollerine müsteniden sertifikalar vermek,

d) Yetkili merciler tarafından vazifelendirildiği takdirde kaideler ve konvansiyon esaslarına uyularak muayene ve tecrübeler yapmak ,

e) Yetkili merciler tarafından vazifelendirildiği takdirde fribord, tonaj vesair ölçü işleri ve sürveyi yaparak sertifika vermek,

f) Lüzumu halinde diğer klâs müesseseleriyle işbirliği yapmak ve ilgili mevzularda münasebetler tesis etmek ,

g) Türk Loydu ile ilgili mevzularda araştırmalar yapmak veya bu şekilde araştırmalar için meslekî teşekküllerle işbirliği yapmak,

(ii) Yukarıda sayılan hizmetlere müşabih diğer hizmetler yapmak .

MADDE 4 - Türk Loydu'nun usuvları şunlardır:

- Genel kurul (Umumi heyet)
- Daimî Komite
- İhtisas komiteleri
- Loyd Murakipları .

- 2 -

UMUMİ HEYETİN KURULUŞ ve ÇALIŞMA YASALI:

MADDE 5 - Umumi heyet aşağıda gösterilmiş müesseselerin Türk Loydu ile alakalı mevzularda selâhiyetli temsilcilerinden teşekkül eder.

- | | |
|--|--------|
| a) Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği | : 4 ✓ |
| b) T.M.M.O.B. Gemi Mühendisleri Odası | : 12 ✓ |
| c) İstanbul T.Ü. Makina Fak. Gemi Şubesi | : 1 ✓ |
| d) Ticaret B. Nakliyat Tarife Komitesi | : 1 ✓ |
| e) A r m a t ö r l e r | : 5 ✓ |
| Denizcilik Bankası T.A.O. | 1 |
| D.B. Deniz Nakliyatı A.O. | 1 |
| Denizcilik Dış Seferler Derneği | 1 |
| Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörler Cemiyeti | 1 |
| Armatörler Birliği | 1 |
| f) Gemi İnşaatçıları | : 6 ✓ |
| g) Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği | : 8 ✓ |
| h) Çelik Sanayi | : 3 ✓ |
| Şişli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş. | 1 |
| Türkiye Demir ve Çelik İşletmeleri U.Md. | 1 |
| Makina-Kimya (Dahil olmayı arzu ederlerse) | 1 |
| i) İstanbul Sanayi Odası | : 1 ✓ |

MADDE 6 - Umumi heyet azaları mensup oldukları müesseseler tarafından seçilirler. Bu seçilme yasılı olarak Türk Loydu'na bildirilir.

MADDE 7 - Umumi heyete diğer müesseselerin temsilcilerinin kabulü , umumi heyetin 2/3 kararı ile mümkündür.

MADDE 8 - Umumi heyet, daimî komite reisinin daveti üzerine Şubat ayının son haftasında yıllık toplantısını yapar.

MADDE 9 - Genel Kurul azalarının 1/3 nün veya Daimî komite azalarının 2/3 kararı ile umumi heyet fevkalâde olarak toplantıya çağırılır.

MADDE 10 - Umumi heyet ilân edilen günde hazır bulunan aza ile toplanır.

MADDE 11 - Umumi heyet kararlarını mevcudun ekseriyetile verir.

MADDE 12 - Reylerde müsavat olduğu takdirde reisin bulunduğu tarafın kararı kabul olunur.

UMUMİ HEYETİN VAZİFA ve SELÂHIYETİ:

MADDE 13 - Türk Loydu umumi heyetinin başlıca vazife ve selâhiyetleri şunlardır:

- Türk Loydu'nun maksat ve gayelerini ilgilendiren hususlarda kararlar almak,
- Türk Loydu'nun inkişafı için gerekli faaliyet sahaları ve esasları tayin etmek,
- Daimî komitenin yıllık faaliyet raporlarını incelemek ve tasdik etmek,
- Daimî komitenin getirmiş olduğu bîlâncoyu ve murakıplar raporunu incelemek ve daimî komite ile murakıpları ibra etmek,
- Daimî komitenin getireceği yeni yıl gelir ve gider bütçelerini tādilen veya aynen tasdik etmek,
- Daimî komitenin teklifile iç hizmet talimatnamesinin tādil veya tasdik etmek,
- Daimî komitenin teklif ve tavsiye ettiği ihtisas komisyonlarının kurulmasına karar vermek veya kurulmuş olanları feshetmek.

- 3 -

h) Daimi Komitece hazırlanmış Türk Loydu ile ilgili hizmet ve sürvey işlerine ait ücret tarifelerini ve bunlarla ilgili vesikaların harçlarını tesbit etmek,

i) Türk Loydu şube ve mümessillikleri ihdas veya olanları lüzumu halinde lağvetmek,

j) Daimi Komite reisinin, baş sürveyör, umumi kâtip, muhasibi ve ihtisas komite reislerini ve bunların birer yedeğini namzetler arasından kapalı reyile seçmek,

k) Loydu lüzumlu menkul ve gayri menkullerin alınmasına ve satılmasına ait karar vermek,

DAİMİ KOMİTE:

MADDE 14 - Daimi Komite, umumi heyetin namzetler arasından seçmiş bulunduğu bir reis, bir baş sürveyör, bir umumi kâtip, bir muhasip ve ihtisas komitelerinin reislerinden müteşekkildir.

DAİMİ KOMİTENİN SEÇİMİ:

MADDE 15 - Daimi komite namzetleri, umumi heyetin kendi aralarından seçeceği 3 kişilik bir heyet tarafından yürürlükte bulunan yönetmeliklerdeki şartları haiz olanlar arasından ayrılır. Bir evvelki daimi komite tarafından taliplere ait verilmiş olan dosyaları tetkik ederek istenilen vasıfları haiz olanlar, umumi heyete namzet olarak takdim olunur ve kapalı reyile seçimleri yapılır.

MADDE 16 - Daimi komite, ayda en az bir defa ve ekseriyetle toplanır. Toplantılara reis, o bulunmadığı zaman Baş Sürveyör riyaset eder.

MADDE 17 - Daimi Komite kararlarını ekseriyetle alır. Reylerde musavat olması halinde reisin bulunduğu taraf ekseriyette sayılır.

MADDE 18 - Daimi komite azaları iki yıl için seçilirler. Bir azanın istifa veya başka bir sebeple ayrılması halinde yedek aza vazifeye davet edilir. Yedek azanın vazifeyi kabul edememesi halinde ilk umumi heyet toplantısına kadar (a) Reislik vazifesine Baş Sürveyör veya Baş Sürveyör yedek üyesi, (b) Baş Sürveyörlük vazifesine, klâsifikasyon komitesi reisi veya bunun yedek üyesi, (c) Umumi kâtiplik vazifesine muhasip, muhasiplik vazifesine umumi kâtip veya bunların yedeklerinden biri, (d) Komite reisliklerine diğer komite reislerinin herhangi biri veya yedekleri, daimi komite kararı ile getirilebilirler.

MADDE 19 - Aşağıdaki vazifelerin ifasında daimi komite Genel Kurula karşı mes'uldür.

a) Bu statüde zikredilmiş maksat ve gayeler hususunda ve umumi heyetin direktifleri çerçevesinde faaliyette bulunmak ve kararlar almak,

b) Türk Loydu gelir ve gider bütçe tasarılarını umumi heyete arz etmek,

c) Türk Loydu'nun bir yıllık faaliyeti hakkında umumi heyete arz edilmek üzere rapor hazırlamak ve bunu toplantıdan en az 15 gün evvel umumi heyet azalarına göndermek,

d) Madde 3 de zikredilen ünitelere ait kaideler hazırlamak, kaideleri tâdil ve tashih etmek,

e) Türk Loydu hizmetlerine ait ücret tarifelerini, vesika ücretlerini ve harçlarını tesbit etmek ve umumi heyetin tasvibine arz etmek,

f) Tayin edilmiş ücret, harç v.s. gibi gelirleri tahsil etmek,

g) Umumi heyetçe kabul edilmiş bütçe dahilinde ve verilmiş direktifler çerçevesinde gelirleri kullanmak,

- 4 -

h) Umumi heyetçe kabul olunmuş bütçe dahilinde muvakkat ve daimi ücretli personel istihdam etmek,

k) Lüzumu halinde muhtelif komiteleri ayrı ayrı veya müştereken toplantıya çağırmak,

m) Umumi heyetçe kurulması kararlaştırılmış şube ve mümessilliklerin faaliyeti temin etmek,

n) Lüzumu halinde umumi heyet toplantısına kadar yardımcı komiteler kurmak veya kurulmuş olanları lüzumu halinde lağvetmek,

o) Klâs vermek, klâs yenilemek veya iptal etmek,

p) Hazırlanmış kaidelere ve Türk Loydu ile ilgili her türlü mevzulara ait neşriyat yapmak,

r) Muntazam bülten neşretmek veya böyle bir neşriyata iştirak etmek,

s) Gemilerin sicil defterlerini tutmak,

t) İhtisas komiteleri üyelerini seçmek,

u) İhtisas komiteleri kararlarını tasdik etmek,

v) İkinci faaliyet yılının sonunda yeniden seçilecek daimi komite azalıklarının münhal bulunduğu hakkında umumi heyet toplantısından bir ay evvel gazete ve mecmua yolu ile ilân vermek ve taliplere ait dosyaları tanımak ederek umumi heyet riyasetine tevdi etmek,

MADDE 20 - Reis, Baş Sürveyör, Umumi kâtip ve muhasip Türk Loydu'nun daimi memuru olup bütçede tesbit edilmiş bulunan ücretleri alırlar.

MADDE 21 - Daimi Komitenin diğer azaları ile ihtisas komitelerinin azaları bütçe tesbit edilmiş bulunan haklıhuzurları alırlar.

DAİMİ KOMİTE REİSİ:

MADDE 22 - Daimi Komite reisi, Türk Loydu'nun idari, teknik ve hukukî bakımından temsilcisidir. Bu sıfatla ve daimi komite ile müştereken Türk Loydu Umumi heyetine karşı mes'uldür. Daimi komite reisi 3458 ve 6235 sayılı kanunlardaki şartları haiz gemi inşaatı veya gemi makinaları mühendisidir. Daimi Komite reisi komitenin ve ihtisas komitelerinin müştereken toplantılarına riyaset eder.

Baş SÜRVEYÖR:

MADDE 23 - Baş Sürveyör Türk Loydu'nun teknik işlerini idare ile vasıflı olup, daimi komiteye karşı mes'uldür. Baş Sürveyör 3458 ve 6235 sayılı kanunlardaki şartları haiz gemi inşaatı veya gemi makinaları mühendisidir.

Baş SÜRVEYÖRÜN VAZİFE VE SÂLÂHİYETLERİ GUNLARDIR:

a) Klâsifikasyon ve araştırma komitelerinin toplantılarına lüzumu halinde tabii aza olarak iştirak etmek,

b) Klâsifikasyon ve araştırma komitelerinin müşterek toplantılarına reislik etmek,

c) Umumi klâs ve teknik muayene, kontrol ve teknik işlerini tekniğin icaplarına ve kaidelerine uygun bir şekilde yapmak veya yaptırmak, sürvey raporlarını ve klâs, muayene sertifikalarını tanzim etmek veya ettirmek, rapor ve sertifikaları alâkalı komitelerden geçirmek ve daimi komitenin tasdikine arz etmek,

d) Kaideler ve Araştırma Komitesinde muayyen meselelerin tetkik ve incelenmesi hususunda daimi komiteden karar almak,

UMUMİ KÂTİP

MADDE 24 - Umumi Kâtip aşağıda gösterilen vazifelerin ifasında dolaylı daimi komiteye karşı mes'uldür.

- 5 -

- a) Daimi komite kararlarına uygun olarak daimi komite toplantılarının ve diğer komiteler toplantılarının davet, ruzname ve kararlarını hazırlayıp alâkalılara bildirmek,
 b) Daimi komitece verilmiş selâhiyet dahilinde her türlü muhabe-ratı idare etmek,
 c) Türk Loydu'na ait idarî muamelelerin, daimi komite ile diğer komitelerin işlerini muntazam bir şekilde yürütmek, kanunen tutulması iktiza eden defterlerle lüzumlu diğer dosya ve evrakı tutmak veya tutturmak,
 d) Türk Loydu'nda kayıtlı gemilere ait sicil defterleriyle Türk Loydu memurlarının sicil kütüklerini düzenlemek ve saklanması sağlamak,
 e) Türk Loydu neşriyat işlerini idare etmek,
 f) idarî komitenin çalışmalarına tabii üye olarak katılmak,

MURASİP:

MADDE 25 - Daimi komitenin üyesi olup aşağıda gösterilen vazifelerin ifasında daimi komiteye karşı mes'uldür.

- a) Mali mevzuat ve kanunlara uygun olarak bilûmum kayıtları tutmak,
 b) Bilûmum tediye, tahsil, bonolar, kredili alacak v.s. hesap işlerini, bütçe ve daimi komite kararlarına uygun olârak tedvir etmek,
 c) idarî komitenin çalışmalarına tabii üye olarak katılmak.

İHTİSAS KOMİTESLERİ:

MADDE 26 - Türk Loydu'nun vazifelerine esas teşkil edecek çalışmalar üç esas ihtisas komitesi tarafından yapılır.

- A - Klâs komitesi,
 B - Kaideler ve araştırma komitesi,
 C - idarî komite.

Umumi heyet kararı ile bu ihtisas komite sayıları artırılabilir veya daimi komite kararı ile tâli komiteler kurulabilir.

MADDE 27 - a) Komiteler bir reis, ve en az iki üyeden teşekkül eder,
 b) Reisler umumi heyet tarafından, üyeler alâkalı komite reisinin teklifile daimi komite tarafından seçilir.

Komitenin faaliyet süreleri en az bir senedir.

c) Klâs ile kaideler ve araştırma komitesi üyeleri 3458 ve 6235 sayılı kanunlardaki vasıfları haiz mühendislerdir.

d) idarî komite azaları yüksek tahsil mezunu olmalıdır.

e) Kararlar ekseriyetle alınır, ve muntazam zabıtlarla daimi komiteye gönderilir.

f) Komiteler daimi komiteye karşı mes'uldür.

h) Komite üyeleri bütçeye göre daimi komite tarafından tayin edilecek hakkıhuzur veya ücret alırlar.

g) Komitelerin toplantı miktar ve süreleri daimi komite tarafından tayin edilir.

KLÂS KOMİTESİ VE VAZİFELERİ:MADDE 28 -

- a) Baş Sürveyör tarafından hazırlanan muayene ve klâs nihayi rapor-larını tetkik edip, daimi komiteye arz etmek,

- 6 -

- b) Klâs vermek veya klâstan düşürmek üzere daimi komiteye tavsiyede bulunmak,
 c) Gemi sicil defterlerine geçecek kayıtları tayin ederek daimi komiteye tavsiyelerde bulunmak,
 d) Gemi ve gemi armatörü hakkında mütalâasını daimi komiteye bildirmek,
 e) Sürvey usulleri hakkında daimi komiteye tavsiyelerde bulunmak,
 f) Cari kaidelerin tatbikatı, bunların tâdil veya yeni kaideler ihtiyacı hususunda daimi komiteye tavsiyelerde bulunmak,
 g) Tâli komiteler kurulması hususunda daimi komiteye teklifte bulunmak,

KAİDELER VE ARAŞTIRMA KOMİTESİ:MADDE 29 -

- a) Türk Loydu tarafından kullanılacak kaideleri tesbit ederek daimi komitenin tasdikine arz etmek,
 b) Daimi Komite tarafından verilecek direktiflere veya kendi çalışmalarına göre kaideleri devamlı tetkike tabi tutarak teknik icaplarına uygun bir şekilde tâdili hususunda daimi komiteye tavsiyede bulunmak,
 c) Lüzumu halinde tâli komiteler ihdası hususunda daimi komiteye tavsiyede bulunmak,
 d) Yeni kaidelerin ihdası hususunda her türlü araştırma çalış-maları yapmak,
 e) Çalışmalarını neşretmek.

İDARİ KOMİTE:MADDE 30 -

- a) Muhasebe çalışmalarına dair esasları tetkik ile bu hususta daimi komiteye tavsiyelerde bulunmak,
 b) Bilânço ve bütçeyi tesbit ederek daimi komiteye arz etmek,
 c) Mali vaziyet ve imkânlar hususunda daimi komiteyi tenvir etmek,
 d) Bilûmum masrafları ve ücretler hakkında tatbik edilecek prensip leri hazırlamak,
 e) Büro - evrak işlerini tanzim edecek esasları hazırlamak,
 f) Hazırlanacak bilûmum matbuanın şekillerini, evsafını tetkik etmek,
 g) Personel politikasını tesbit etmek ve daimi komiteye arz etmek,
 h) Alâkalı hukukî mevzuat hakkında daimi komiteyi aydınlatmak ve tavsiyelerde bulunmak,

TÜRK LOYDU MURAKİPLERİ:

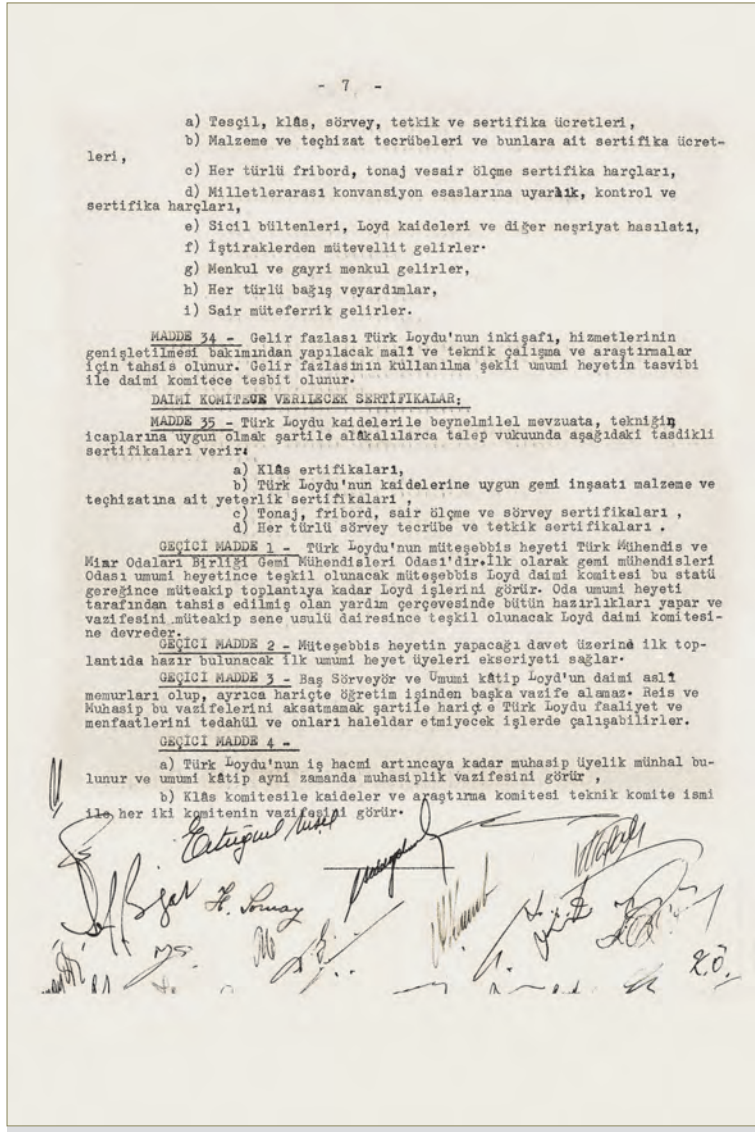
MADDE 31 - Umumi heyette bir yıl için intihap edilmiş 3 üyeden mü-teşekkildir. Türk Loydu murakipleri Loydun her türlü idarî, hukukî ve mali hususlarda murakabesini yaparlar, ve raporlarını umumi heyete verirler. Murakiplerin mali hususlarda ittifakla vereceği karar üzerine umumi heyet fevka-lâde olarak toplanabilir.

SÜRVEYÖR VE MEMURLAR:

MADDE 32 - Bütçeye göre daimi komite tarafından lüzumu kadar sür-veyör ve memur tayin edilir. Bu personele ait hususlar iç hizmet talimatna-masında belirtilir.

LOYDU'N GELİRLERİ:

MADDE 33 - Türk Loydu'nun gelirleri şunlardır:



Kuruluş Amaçları ve Görevleri

Türk Loydu'nun kuruluşunda güdülen amaç ve görevleri Türk Loydu'nun 27-28 Şubat 1962'de gerçekleşen ilk genel kurulunda kabul edilen Türk Loydu Statüsünün 1. maddesinde "Türkiye'de deniz ticareti, sanayi ve sigortasile ilgili resmi ve hususi teşekküller nezdinde deniz vasıtalarının şayanı itimat ve doğru bir şekilde

sınıflandırılmasını temin gayesile müstakil bir Türk Loydu kurulmuştur." biçiminde ifade edilir. Aynı statünün 3. maddesinde amaç ve görevler sıralanır:

"Göl, nehir, kanal, liman ve denizlerde makineli ve makinesiz ahşap, demir ve beton v.s. bilumum ticaret ve spor maksatları için kullanılan yüzer vasıtalara ait

- Fen ve tekniğin icaplarına uygun olarak kaideler tesis etmek,

- Tekniğin icaplarına ve Türk Loydu tarafından neşredilmiş bulunan kaidelere göre gemilerin kontrol ve tecrübelerini yaparak sınıflarını tayin etmek, tescillerini yapmak ve bunlara göre sertifika vermek,

- Yüzer vasıtaların teknesi, makinesi ve teçhizatının inşa ve tamirlerinde kullanılan malzemenin evsafı hakkında standartlar tesbit etmek, keza bu malzemelerin tecrübelerine ve muayene ve kontrollerine müsteniden sertifikalar vermek,

- Yetkili merciler tarafından vazifelendirildiği taktirde fribord, tonaj vesair ölçü işleri ve sürveyi yaparak sertifika vermek,

- Lüzumu halinde diğer klas müesseseleriyle işbirliği yapmak ve ilgili mevzularda münasebetler tesis etmek,

- Türk Loydu ile ilgili mevzularda araştırmalar yapmak veya bu şekilde mesleki araştırmalar için mesleki teşekküllerle işbirliği yapmak."

Türk Loydu'nun Organları

Türk Loydu'nun organları, kuruluşunda statüsünün 4. maddesinde belirtildiği üzere Genel Kurul, Daimi Komite, İhtisas Komiteleri ve Loyd murakıplarından oluşur.

Türk Loydu'nun en üst karar organı olan Umumi Heyet, Türk Loydu'nun faaliyet konusu ile ilgili çeşitli meslek kesimlerinin katılımından oluşur. Buna göre Türk Loydu Umumi Heyeti, TMMOB'den 4, Gemi Mühendisleri Odası'ndan 12, İTÜ Makine Fakültesi Gemi Şubesi'nden 1, Ticaret Bakanlığı Nakliyat Tarife

Komitesi'nden 1, Denizcilik Bankası TAO'ndan 1, Deniz Nakliyat AO'ndan 1, Denizcilik Dış Seferler Derneği'nden 1, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörler Cemiyeti'nden 1, Armatörler Birliği'nden 1, Gemi inşaatçılarından 6, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nden 8, Ereğli Demir ve Çelik Fabrikalarından 1, Türkiye Demir ve Çelik İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nden 1, Makina Kimya E'nstitüsü'nden 1 ve İstanbul Sanayi Odası'ndan 1 temsilci olmak üzere 41 kişiden oluşur ve bu kişiler mensubu oldukları kurumlar tarafından belirlenirler.

Türk Loydu'nu fiilen Daimi Komite yönetir. Daimi Komite adaylar arasından seçtiği bir reis, bir baş sürveyör, bir umumi katip, bir muhasip ve ihtisas komitelerinin reislerinden oluşur.

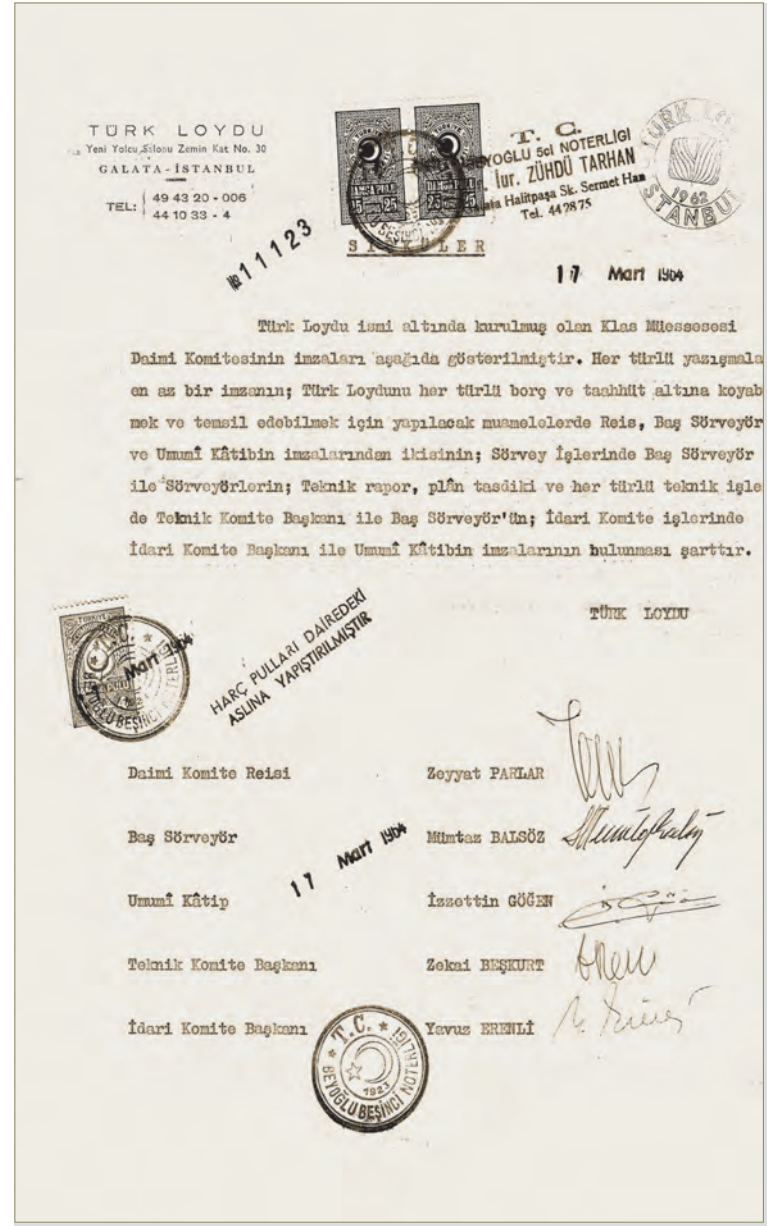
Türk Loydu'nu görevlerini oluşturan çalışmalar üç İhtisas Komitesi tarafından yapılır. Bunlar Klas Komitesi, Kaideler ve Araştırma Komitesi, İdari Komite'dir. İlk iki komite isimlerinden de anlaşılacağı üzere teknik işlerle ilgilidir. İdari Komite ise muhasebe, bütçe, bilanço, personel ve hukuki işlerle ilgilidir.

Umumi Heyetçe bir yıl için seçilen üç kişiden oluşan Türk Loydu Murakıpları her türlü idari, hukuki ve mali denetimi yapmakla yükümlüdürler.

Türk Loydu'nun Kuruluşuna Tepkiler

Türk Loydu'nun kuruluşu, kuruluşun hemen ertesi basın ve ilgili çevrelerde ilgi uyandırır. Günlük gazetelerde Türk Loydu'nun kuruluşu haber verilirken Türk Loydu'nun kuruluş amacı ve görevlerine vurgu yapılır. Buna göre Türk Loydu'nun kuruluşuna dair gazete haberlerinde "Gemicilikte emniyet kurulu olan Türk Loydu da kuruldu" gibi manşetlere de rastlanır.²⁴Türk Loydu'nun kuruluşu basın yanı sıra ilgili çevrelerin de alakasını çeker. Örneğin sigorta sektörünün yayın organlarından Sigorta Dünyası Dergisi'nin Mart 1962 tarihli sayısında Türk Loydu'nun kuruluşu kapak konusu olarak işlenir.²⁵

Gazete ve dergiler yanı sıra Türk Loydu'nun kuruluşu Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı klas kuruluşlarının da ilgisini çeker. Bu bağlamda ilk girişim Lloyd's Register of Shipping'ten gelir. Baş sürveyörü Balter 5 Mart 1962'de Zeyyat Parlar ile görüşür. Kendisine



Türk Loydu'nun statüsü verilir ve açıklamalarda bulunulur. Lloyd Register of Shipping'a işbirliği teklif edilir ve şimdilik Türk Loydu'nun küçük teknelerle ilgilenileceği belirtilir. Benzer bir temas American Bureau of Shipping Türkiye baş sürveyörü ile olur.²⁶

'axe bin
 aqıl
 ere k
 du an
 varisin
 mün
 ap adu
 sekilde
 1943...
 klas mte
 irdede ragbe
 fazla öne
 den İstanb
 boyneleml
 5'ainden
 kapanyo
 seterlere
 Ulaştı
 cul ve
 dener

122 Ekim 1962

SİGORTA

Dergimizin Gayesi
Tarafların Durumu
Nükleer Riskleri
Türk Lloyd'u
Soför ve Sürücü Ehliyetnameleri
İngiltere'nin Hava Trafik
Suriye'de Sigorta Durumu
Halk Deyimleri İçinden Atılması

BU SAYIDA

Gerekenler
Lord John Maynard KEYNES
Radyo ve Kültür
Atatürk'ten Hâtıralar
Özel Üniversite
Planlama Siyaseti

Kuşbakışı Avrupa
İkinci Uçak Kazası
Sundan - Bunden
Sigorta Dünyasından Sinema
Fıkralar - Nökteler - Şiirler
Kartkatürler - Bunu Biliyor
musunuz? Duydunuz mu? - Atasözleri
Güzel sözler v.s. v.s.



TÜRK LLOYD'U

Memleketimizde yeni kurulan Türk Lloyd'u ilk toplantısını yaptı. Resimde; bu toplantıya iştirak edenler görülmektedir. (Buna dair bir yazıyı iç sayfalarımızda bulacaksınız.)

SAYI : 29

Mart 1962

Fiatı : 300 Kır.

TÜRK LLOYD TOPLANTISI

KARAR No.1/1962

5 Mart 1962

Bulunanlar: Zeyyat Parlar, Sadullah Şigat, İzzettin Güşen, Muntaz Balasız, Teoman Üzalp, Yavuz Erenli.

- 1.- Denizcilik Bankası Genel Müdürlüğü'ne 2/1962 günü saat 14 de gidilerek (Lloyd'a bir çalışma yeri verilmesi görüşülecek,
- 2.- Türkiye'deki Lloyd Register Of Shipping'in Baş Sürveyörü Mr. Balter 5/2/1962 günü saat 9,30 da Zeyyat Parlar'a müracaat ederek Türk Lloyd hakkında malfumat istemiş ve kendisine (2) adet muvakkat statü verilmiş ve lüzumlu izahat verilerek, ıhtirafı teklif edilmiş ve şimdilik küçük tekniklerle meşgul olacağını açıklamıştır.
- 3.- Türk Lloyd'unun hukuki statüsünün ne olacağı ve tescil meselesi görüşülmüştür.

KARAR Tashih edilmiş Statü bir yazı ile Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği idare heyetine gönderilerek (evvelce Odanın ilk Lloyd tasarımı Birliği vermiş olduğu cevap dosyasıdır) Yazıyı Gemi Mühendisleri Odası yazacak. Yazı hazırlayıp getirilecek.

4.- Toplantı günleri:

Salı ve Perşembe günleri saat 14
15/2/1962 de toplanılacak Salı günü.

- 5.- Türk Lloyd'un kurulduğuna dair alâkalılara bir yazı yazılması. (Türkçe ve İngilizce) yazı metni ve kimlere yazılacağı Amiral İzzettin Güşen tarafından yapılacaktır.

Bu yazıda: 1) Lloyd kuran müessesiler,
2) Lloydun kısaca teşkilâtı,
3) Lloydun maksadı,
4) Lloyd'a vazifeliler ve Komiteler,

belirtilmeli.

- 6.- Komite Başkanları, Baş Sürveyör, Umumi Kâtip, Komite Üyeleri, Sürveyör ve memur teklifi getirecekler.

REİS
Zeyyat Parlar

BAŞ SÜRVEYÖR
Muntaz Balasız

UMUMİ KATİP
İzzettin Güşen

TEKNİK KOMİTE BAŞKANI
Teoman Üzalp

İDARİ KOMİTE BAŞKANI
Yavuz Erenli

REİS VEDEĞİ
Sadullah Şigat



DİPNOTLAR

²³ 27-28 Şubat 1962 Tarihinde Toplanan Türk Loydu Umumi Heyet Toplantısı Zaptı.

²⁴ Akşam, 2 Mart 1962, Dünya, 2 Mart 1962, Ekspres, 2 Mart 1962, Hürriyet, 2 Mart 1962, İkdam, 2 Mart 1962, Milliyet, 2 Mart 1962, Son Posta, 2 Mart 1962, Tercüman, 2 Mart 1962, Zafer, 2 Mart 1962.

²⁵ Sigorta Dünyası, Sayı 29, Mart 1962, s. 8, 23.

²⁶ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 5 Mart 1962 Tarihli Toplantı Zaptı. Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 27 Mart 1962 Tarihli Toplantı Zaptı.

1962

1962

TANINMA SORUNU

- Hukuki Statünün Belirlenmesi ve Tanınma Süreci
- Ulaştırma Bakanlığındaki Direnç
- Türk Loydu Tanınıyor, Ama!



TANINMA SORUNU

Hukuki Statünün Belirlenmesi ve Tanınma Süreci

Türk Loydu'nun kuruluşunu izleyen günlerde en çok meşgul olduğu konu hukuki statüsünün belirlenmesi ve hükümetçe tanınma çabalarıdır. Kuruluşun hemen ertesi 5 Mart 1962'de ilk toplantısını yapan Daimi Komitenin ana gündem maddesini de bu konu oluşturur. Türk Loydu'nun hukuki statüsünün ne olacağı ve tescil konusunun görüşüldüğü toplantıda, tashih edilmiş statünün TMMOB İdare Heyetine gönderilmesine karar verilir. Aynı toplantıda Türk Loydu'nun kurulduğunu haber veren Türkçe ve İngilizce bir yazının Amiral İzzettin Göğen tarafından hazırlanması, anılan yazıda Türk Loydu'nun kurucuları, teşkilatı, amaçları, görevleri ve komiteleri tanıtıcı bilgilere yer verilmesi kararlaştırılır.

16 Mart 1962 tarihli bir yazı ile Gemi Mühendisleri Odası TMMOB'nden "Türk Loydu'nun Statüsünün alakalı bakanlıklar tarafından tasdiki ile Resmi Gazete'de neşrinin sağlanmasını" talep eder.²⁷ Bu talebe uygun olarak 31 Mart 1962'de TMMOB, Türk Loydu Statüsünü onaylamak ve Resmi Gazete'de yayınlaması için Bayındırlık Bakanlığı'na gönderir.²⁸

Bayındırlık Bakanlığı nezdindeki bu girişim yanı sıra Ulaştırma Bakanlığı'nın da Türk Loydu'nu tanınması için girişimde bulunulur. Bu bağlamdaki gelişmelere değinmeden tanınma ile ne kastedildiğini ifade etmek gerekir. Türk Loydu Umumi Katibi İzzettin Göğen, Ulaştırma Bakanlığı Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Dairesi Reisi Nail Ulay'a gönderdiği 21 Mart 1962 tarihli mektubuna "Türk Loydu Hakkında Not" başlıklı üç sayfalık bir tanıtım metni ekler.²⁹ Bu metinde Göğen, Ulaştırma Bakanlığı'ndan "Türk Loydu'nun da bakanlıkça tasnif kurulları gibi addedilerek

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

SAĞI : (DK.181)1197 ANKARA 31.3.1962

ERİ : 1 Özü: Türk Loydu Hk.

Gemi Mühendisleri Odası
Posta Kutusu No.3
Tophane/İSTANBUL

16.3.1962 gün ve 453 sayılı yazıları karşılığıdır:
Türk Loydu Statüsü hakkındaki Odanız teklifi İdare Heyetimizin 48 ve 49 toplantılarında incelenerek alınan karar heröğünce mezkûr Statü, sureti ekli yazımızla, tasdik ve resmî gazette ilân edilmesini temin dileyiyle Bayındırlık Bakanlığına sunulmuştur.

Duruma bilgilerinizi rica ederim.

Saygılarımla
Umumi Kâtip
Kâsim Turgay
(Kıyma Y. Müh.)

K. No: 358
2.5.862

A D R E S : Meşrutiyet Cad. Seiler Ap. 67/4. Ankara - Telefon : 12 09 87 - 12 22 09
Cevaplarda bu mektubumuz tarih ve numarasının aynen gösterilmesi önemli rica olunur.

POSTA MAKBUZU
(Ölçü : HA. 20)
(Bu makbuzu muhafaza ediniz.)

Maddelerin nev'i	Ağırlığı	Ödeme bedeli
Kıymetli	Kilo	Lira K.
Lira K.	Gr.	Lira K.

Alıcı
ad ve
adres

Gidece-
ği yer

Makbuz
No. sı

Ücreti

Memnurun imzası

A. 15.000.000 A7 (74x105)

İstanbul - 21 Mart 1962

Bay Nihal Ulaş
Ulaştırma Bakanlığı
Liman ve Denizcilik Dairesi
Reisi

Ankara

ay
gı
eri Dairesi Reisi

Gegen günkü görüşmesine dayanarak (Türk Loydu'u) mevzuunda istemiş olduğun (Not'u) hazırladım. Ekli olarak sunuyorum. Bundan başka, Türk Loydu'u ile Genel Kurul toplantısında bulunmuş olan Delegelerin listesini de gönderiyorum. Bu Delegeler arasında, bilhassa Millî Sigorta Şirketlerimizin çok kuvvetli olarak temsil edilmiş olduklarını ve Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Delegesi B. Musaffer Taşkın'ın bulunmuş olduğunu göreceksin. Muhtemelen faydası olur kanaatiyle Türk Loydu'u Genel Kurul toplantısında B. Zeyyat Parlar tarafından verilmiş olan izahatında bir kopyesini iletiriyorum.

Tashih edilmiş (Türk Loydu'u) Statüsü T.M.M.K.O. Birliği İdar. Heyetine gönderilmiştir. Onların tasdikini müteakip, Birlik bir yazı ile Ulaştırma Bakanlığına intikal ettirecektir. Tebii ki, Liman ve Denizcilik Dairesi Reisi olarak durum sana intikal edecektir. Alakamı ve yardımını esirgemiyeceğini ümid eder, gözlerinden öperim.

Kardeğin
İzzettin Çöğen

aynı salâhiyetlerle teçhiz edilmesi"ni talep eder. Bu talep yabancı kuruluşların egemen olduğu bir alanda "millî" bir kuruluş olarak kurulan Türk Loydu'na faaliyet alanında bir takım ayrıcalıklar tanınması anlamına gelmez. Kaldı ki Türk Loydu'nun ticari bir kuruluş olmadığı, hem yabancı klas kuruluşlarının bu alandaki hakimiyetini hem de Türk Loydu'nun gelişmesi, deneyim kazanması gerektiğini göz önüne alarak kuruluşun gerçekleşmesi ile hemen diğer klas kuruluşları ile aynı işleri yapmaya talip olmadığı hatırlanmalıdır. Türk Loydu'nun kuruluşunda önce küçük ahşap teknelerle, yani yabancı klas kuruluşlarının pek de ilgilenmedikleri

bir alanla ilgilenmeye öncelik verilir. Dolayısıyla tanınma talebi açık veya örtülü bir kayrılma ve gözetilme isteği değildir. Bu talep henüz yeni kurulan ve gelişmesi umut edilen Türk Loydu'nun yabancı klas kuruluşlarına karşı var olması için bir adım olarak görülür. Çünkü Ulaştırma Bakanlığı hem klas kuruluşlarının faaliyet alanlarına dair belirleyici en üst kamu otoritesidir hem de Türk Loydu'nun faaliyet alanına giren Türk ticaret filosunun önemli bir bölümü kamuya aittir. Türk Loydu'nun kendisinden önce kurulmuş ve Türkiye'de denizcilik sektöründe egemen olan yabancı klas kuruluşları ile rekabet edebilmesi için bu tanınma önemlidir.

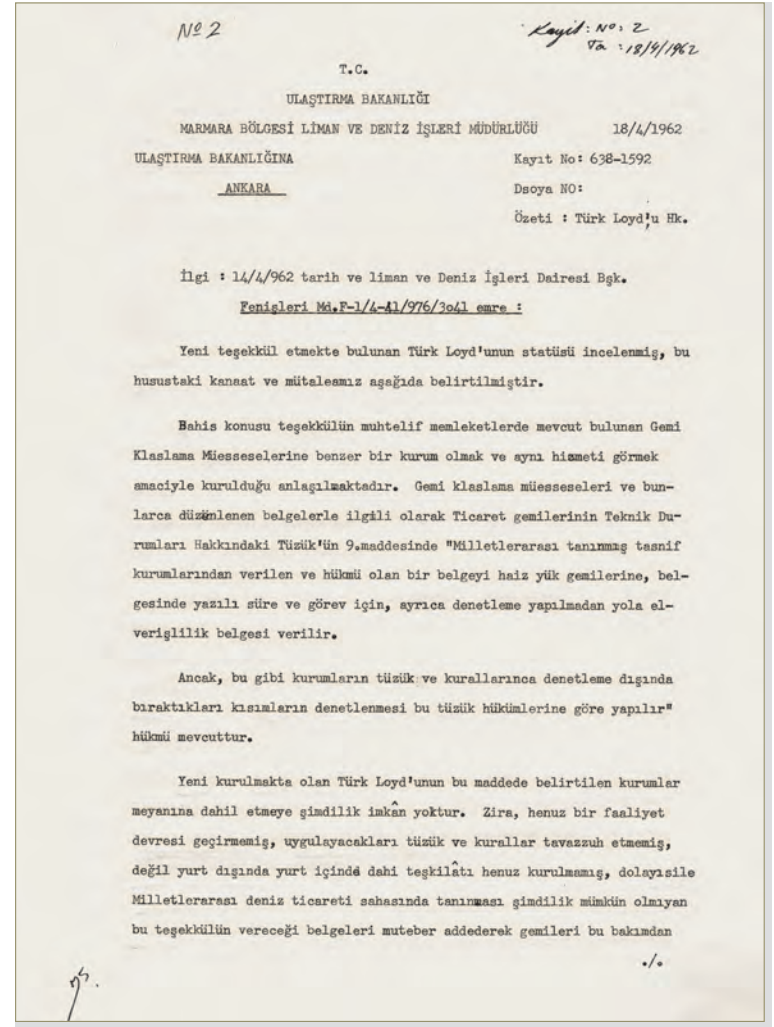
Ulaştırma Bakanlığındaki Direnç

Türk Loydu'nun özellikle kamu mercileri tarafından tanınması önüne yasal engel olarak 14 Haziran 1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma hakkında Kanun'un 5. Maddesi çıkarılır. Bu maddeye göre "Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz yük gemilerine, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, yola elverişlilik belgesi verilir. Ancak bu gibi kurumların tüzük ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımlarının denetlenmesi bu kanun hükümlerine göre yapılır." ³⁰

4922 sayılı kanuna dayanılarak Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan 11 Şubat 1948 tarih ve 3/7040 sayılı bakanlar kurulu kararı ile kabul edilen "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük"ün dokuzuncu maddesinde ise "Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz yük gemilerine, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan yola elverişlilik belgesi verilir. Ancak, bu gibi kurumların tüzük ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımların denetlenmesi, bu tüzük hükümlerine göre yapılır." ifadesi yer alır. ³¹ 1951 yılında ise Ulaştırma Bakanlığı yayınladığı bir tebliğde uluslararası tanınmış klas kuruluşlarını şöyle sıralar: 1. Lloyd's Register of Shipping, 2. The American Bureau of Shipping, 3. Germanischer Lloyd, 4. Bureau Veritas, 5. Teikoku Kaiji Kyokai, 6. Det Norske Veritas, 7. Registro Italiano Navale, 8. The Register of the USSR. ³²

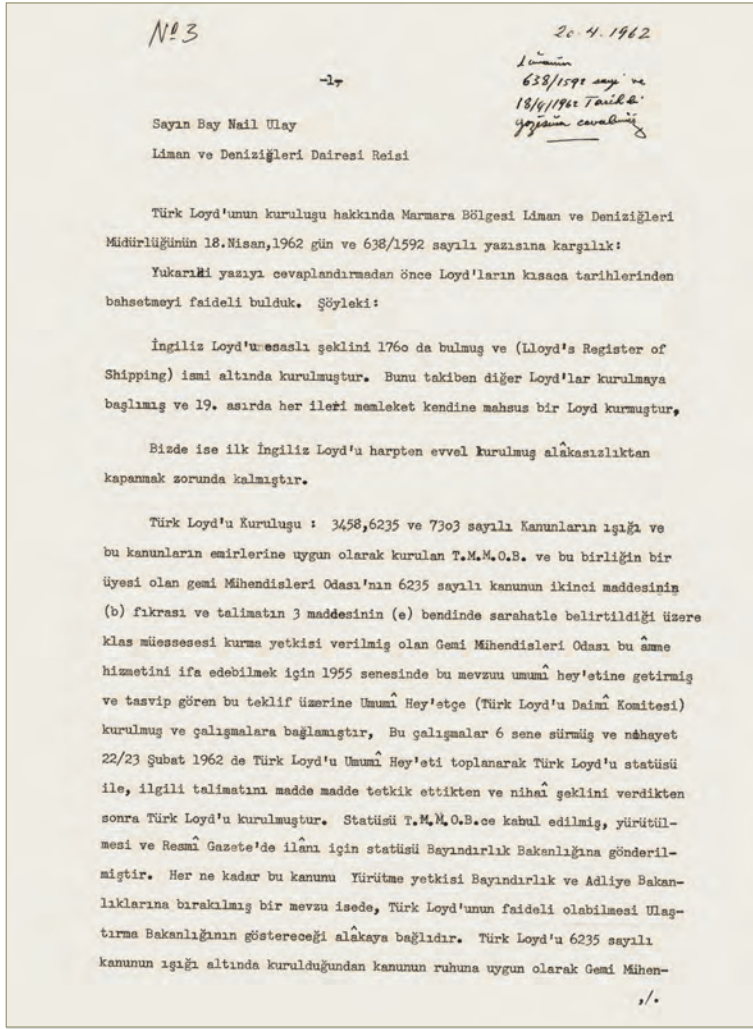
Bu yasal düzenleme ve Ulaştırma Bakanlığı'nın tanınmış uluslararası klas kuruluşlarını ilan ettiği liste uzunca bir süre Türk Loydu'nun tanınma mücadelesi vermesine neden olur.

Türk Loydu'nun tanınma talebinin ilgili mercilerce sıcak karşılanmadığı cevabi yazılardan anlaşılmaktadır. Örneğin Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürü Feyzi Alopa konuya ilişkin olarak Ulaştırma Bakanlığı'na yazdığı 18 Nisan 1962 tarihli yazıda özetle Türk Loydu'nun henüz bir faaliyet göstermediğini, uygulayacağı tüzük ve kuralların belirlenmediğini, yurt içi ve yurt dışında örgütlenmediğini, uluslararası düzeyde tanınmadığını bu nedenlerden dolayı Türk Loydu'nun 4922 sayılı kanun ve teknik tüzüğe göre faaliyet gösteremeyeceği, denizde can ve mal emniyetiyle ilgili bir faaliyette bulunmasının uygun olmayacağı, Türk Loydu'nun



düzenleyeceği belgelerin belirli bir deneyimden sonra uygulanması ve özel bir girişim olan Türk Loydu'nun serbestçe iş görebileceği, buna yasal bir engel bulunmadığı, buna ilişkin bakanlıktan izin alınmasına ve tanınmasına gerek olmadığı ifade edilerek bir anlamda bakanlığın Türk Loydu'na karşı kayıtsız kaldığı ve talep edilen tanınma isteğini geri çevirdiği görülür. ³³

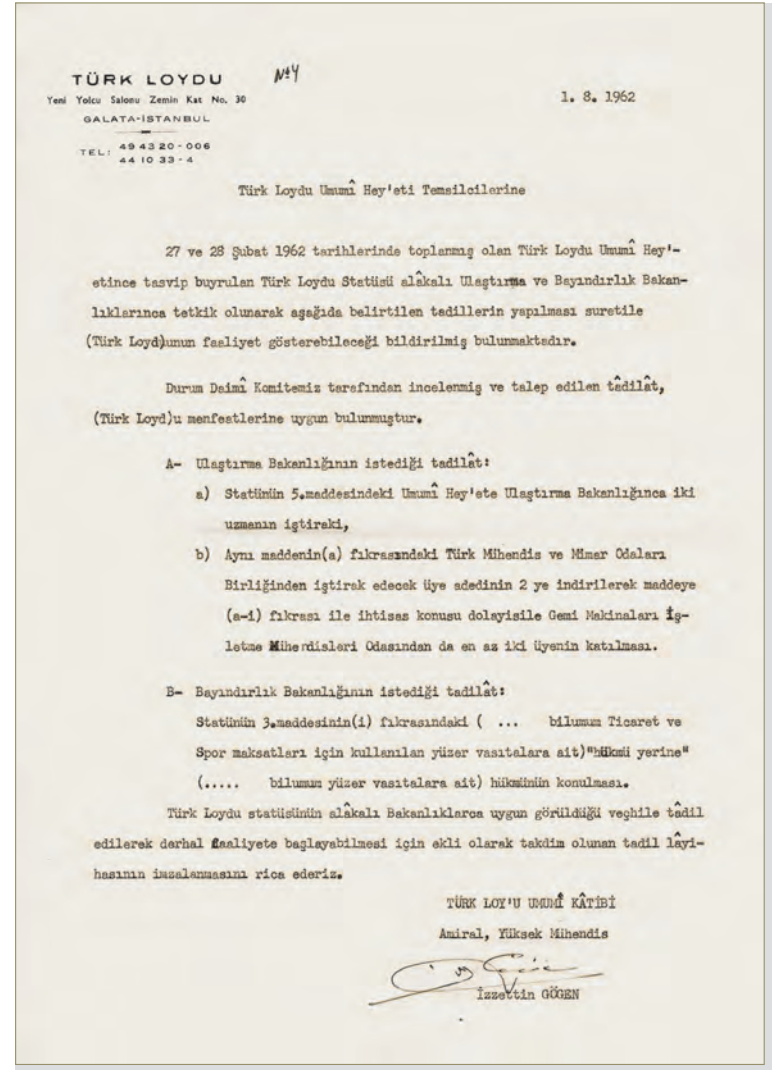
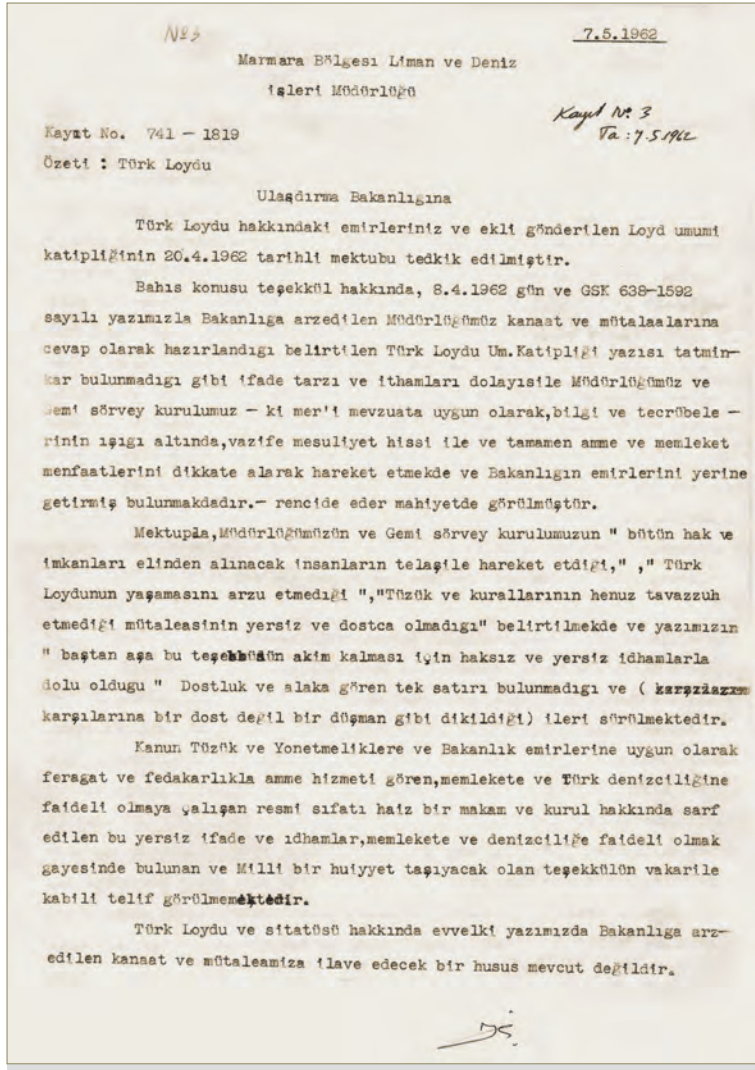
Bu yazı üzerine Türk Loydu Umumi Katibi Emekli Amiral İzzettin Göğen Ulaştırma Bakanlığı Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Dairesi Reisi Nail Ulay'a yazdığı 20 Nisan 1962 tarihli mektupta Türk Loydu'na "Ecnebi Loyd'lara tanınan 'milletlerarası tanınmış



tasnif kurullarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz yük gemilerine, belgelerinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan yola elverişlilik belgesi verilir. Ancak, bu gibi kurulların tüzük ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımların denetlenmesi bu tüzük hükümlerine göre yapılır' hükmü aynen tanınması"nın talep eder. Göğen, Aloba'nın Türk Loydu'nun yabancı klas kuruluşlarına göre yeterli deneyime sahip olmadığı yönündeki eleştirisine karşı "Türk Loydu ilk kuruluş devresinde işlere layıkıyla intibak edebilmek için yalnız Türk suları içinde faaliyet gösteren gemilerle ve bu tip gemilerin inşası, sörveyi ve sınıflandırılması ile meşgul olmayı düşünmektedir. Teşkilatını Türkiye hudutları

içinde tamamladıktan sonra dış memleketlere yayılabilecektir ki bu da zamana bağlı bir meseledir, Türk Loydu asla diğer Loydlara kayıtlı gemilerin kendi klasına verilmesini bu kuruluş devresinde beklememekte ve arzu etmemektedir. Türk Loydu'nu ilgilendiren mevzular ilk kuruluş devresinde küçük gemiler için kaideler tesis etmek ve Türk suları içinde faaliyet gösteren bilcümle merakibin sörvey işlerine inhisar edecektir." cevabını verir ve "Türk Loydu her an faaliyete geçebilir, ancak ecnebi Loydlarla eşit muamele Türk Loydu'na da yapılsın, onlara tanınan haklar bizlere de tanınsın" talebinde bulunur.³⁴

Bu yazıya karşı Feyzi Aloba, Ulaştırma Bakanlığı'na yazdığı 7 Mayıs 1962 tarihli cevabi yazıda Türk Loydu adına Umumi Katip Amiral İzzettin Göğen'in dile getirdiği Ulaştırma Bakanlığınca tanınma talebine karşı kayıtsızlığını bir önceki mektubundaki gergin üslubu aynen koruyarak "Umumi katiplik mektubunda ısrarla talep edilen husus, bu teşekkülün vereceği belgelerin Ulaştırma Bakanlığınca, milletlerarası tanınmış klas müesseseleri belgeleri misillü kabul edilmesi olup bunun müessesenin yaşaması için şart olduğu ileri sürülmektedir. Halbuki umumi heyetten geçirildiği ve tasdik için Bayındırlık Bakanlığına gönderildiği bildirilen kuruluş gerekçesinde ise 'Türk Loydunun müspet ve faideli çalışabilmesi için ihtiyaç olan iki esas unsurdan birinin iyi sörveyör temini, ikincisinin ise sigortacı, gemi inşaatçı ve gemi sahibinin göstereceği alaka ve itimat olduğu' belirtilmektedir. Bu alaka ve itimadın peşinen sağlandığı mektupta ifade edildiğine ve iyi sörveyörler de mevcut olduğuna göre müessesenin faaliyetine ve gelişmesine engel bir durum bulunmamakta ve bu husus statü gerekçesiyle teyit edilmektedir" cevabını vermektedir.³⁵ Aloba, Türk Loydu'nun Ulaştırma Bakanlığınca tanınması talebine karşı olumsuz yanıtına rağmen bakanlığın Türk Loydu ile ilgisini ve tanınma talebine kesin kapıları kapamadığını, gelişmeleri takip edip bu talebi yeniden değerlendireceğinin işaretini ise yazısının sonunda yer alan "Milli bir kurul hüviyetini iktisap edecek olan teşekkülün statüsünün evvelki yazımızda belirtilen hususlar ve milletlerarası tanınmış gemi klaslama müesseseleri kuruluşları dikkate alınarak bakanlığımız temsilcilerinin iştiraki ile düzenlenmesinin ve yeni statüye göre çalışacak olan teşekkül muayyen ve müspet bir faaliyet devresi geçirdikten sonra durumunun bakanlığımız yönünden mütalaa edilmesinin uygun ve zaruri olacağı kanaatinde bulunduğumuzu arz ederim" ifadesiyle dile getirir.



Türk Loydu Tanınıyor, Ama!

1962'nin yaz aylarında Aloba'nın ifade ettiği yönde gelişmeler kaydedilir. Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıklarının talepleri doğrultusunda Türk Loydu'nun Statüsünde değişiklik yapılır. Bayındırlık Bakanlığı'nın talebi üzerine "Göl, nehir, kanal, liman ve denizlerde makineli ve makinesiz, ahşap, demir, beton v.s. bilumum ticaret ve spor maksatları için kullanılan yüzer vasıtalarla ait" ifadesinin yer aldığı Türk Loydu Statüsünün 3. maddesi (i) fıkrası "Göl, nehir, kanal, liman ve denizlerde makineli ve makinesiz,

ahşap, demir, beton v.s. bilumum yüzer vasıtalarla ait" biçiminde değiştirilir. Ulaştırma Bakanlığının talebi üzerine ise Türk Loydu Umumi Heyetine Ulaştırma Bakanlığını temsilen iki uzmanın katılması, TMMOB'nden Umumi heyete katılan temsilci sayısının ikiye indirilmesi ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası'nı temsilen de iki üyenin katılması kararlaştırılır.³⁶ Bu değişiklikleri de göz önüne alarak 22 Ağustos 1962 tarihli ve yine Umumi Katip Amiral İzzettin Göğen imzasını taşıyan bir yazı ile Ulaştırma Bakanlığından "Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı klas müessese ve loydlara tanımakta olduğu salahiyetleri Türk Loyduna" tanınması tekrar talep edilir.³⁷

22-8-1962

No: 5

4509

4218

Ulaştırma Bakanlığına

Öz: Türk Loydu Hk.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Gemi Mühendisleri Odası talimatnamesinin madde 6, (a) bendine tevfiқан (TÜRK LOYD) unun, 6235 sayılı kanun ve Talimatnameleri muvacehesinde, ammenin ve memleketin menfaatleri bakımından, kurulmasına uygun müteale edildigine dair, meşkur kanunun yürütücüsü olan Bayındırlık Bakanlığının, T.M.M.O. Birliği Başkanlığına hitaben yazmış olduğu 18 Temmuz 1962 Tarihli yazı eklide sunulmuş ve tetkikinde arz edilmiştir.

Evvelce yüksek Bakanlığımıza takdim etmiş olduğumuz (TÜRK LOYD) u statüsünde gerek bakanlığınızın gerekse Bayındırlık Bakanlığımıza arzu etmiş oldukları değişiklikler, daimi komitemizce kabul edilmiş ve lüzumlu tadilat yapılmış bulunmaktadır.

Kurucular arasında bulunan, Sigorta Şirketleri Birliği, Armatörler ve Gemi İnşaatçılarına tam itimatlarına mazhar olarak teşekkül etmiş olan (TÜRK LOYD) u, alakalılara hiçbir mecburiyet tahmil etmeksizin, tamamıyla bunların arzu ve ihtiyarları dahilinde gemi kiralama ve benzeri işlerini yapacaktır.

Türkiyedeki bütün gemi inşaiye ve gemi makine mühendislerinin toplu olarak kayıtlı bulunduğu Gemi Mühendisleri Odasına kurmuş olduğu (TÜRK LOYD) u vazifesini başarmak için en salahiyetli mütehassıslara sahip bulunmakta olduğu gibi T.M.M.O. Birliğinin diğer alakalılara odalarının ve bilhassa Gemi Makinaları İşletme Mühendislerinden faydalanacak durumdadır.

Yüksek Bakanlığınızın, şimdiye kadar göstermiş olduğu yakın ilgi ve teşviki dayanarak, yukarıda inah etmeğe çalıştığımız hususları da gözönünde tutmak suretille, Türkiyede faaliyet gösteren yabancı klas müesseseler ve loydılara tanınmakta olduğu salahiyetlerin (TÜRK LOYD) una teşkilini ve alakalılara duyurulmasını muvafakatınıza arz ederiz.

22-8-1962
(T Ü R K L O Y D) u
Umumi Kâtibi
Amiral İzzettin Gügen

Bu kez anılan talep hemen ertesi günü bakanlığın en yetkili kişisi olan Ulaştırma Bakanı Rifat Öçten'in imzasını taşıyan bir tebliği ile yanıt bulur. Dağıtımını Türk Loydu yanı sıra ilgili diğer kurum ve kuruluşlara da yani Bölge Liman ve Denizişleri Müdürlüklerine, Denizcilik Bankası TAO Genel Müdürlüğü'ne, Türk Armatörler Birliğine, Denizcilik Dış Seferler Derneğine, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'ne de yazılan 23 Ağustos 1962 tarihli yazıda "1- Türk Loyd'i 6235 sayılı kanun ve talimatlara uygun olarak kurulmuş, statüsüne göre kuruluş ve faaliyeti kanun yürütücüsü olan Bayındırlık Bakanlığınca da tasvip edilmiş

No: 8

T. C. ANKARA

MÜNAKALÂT VEKÂLETİ

Liman ve Denizişleri Dairesi Başkanlığı 2318 / 1962

Fenîşleri Md.

Deniz No. : F.1/4-41

Kayıt No. : 2270

Türk Lloyd'ine

Özet : Türk Lloyd's Hk.

İstanbul

1 - Türk Lloyd'i 6235 sayılı kanun ve talimatlara uygun olarak kurulmuş, statüsüne göre kuruluş ve faaliyeti kanun yürütücüsü olan Bayındırlık Bakanlığınca da tasvip edilmiş bulunmaktadır.

2 - Bu teşekkülün kuruluş ve statüsü Bakanlığımızca tetkik edilmiş statü üzerinde yapılması lüzumlu tashih ve ilaveler Türk Lloyd'ince aynen yerine getirilmiş olduğu görüldüğünden ammenin dolayısıyla memleketin menfaatlerine ve bilhassa denizciliğimizin gelişmesine uygun bir faaliyet gösterecek olan Türk Lloyd'inin, ecnebi Lloyd ve klas müesseselerine tanınan hak ve salahiyetlere sahip olarak faaliyeti Bakanlığımızca da kabul edilmiştir.

Gereğinin buna göre ifasını rica ederim.

Rifat Öçten
Ulaştırma Bakanı

DAĞITIM :
Gereği i

Bölge Liman ve Denizişleri
Müdürlüklerine
Denizcilik Bankası T.A.O. Gn.Md.
Türk Lloyd'ine
Türk Armatörleri Birliğine
Denizcilik Dış Seferler Derneğine
Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri
Cemiyetine

A.T.

Kayıt No: 8

bulunmaktadır. 2- Bu teşekkülün kuruluş ve statüsü Bakanlığımızca tetkik edilmiş statü üzerinde yapılması lüzumlu tashih ve ilaveler Türk Loydince aynen yerine getirilmiş olduğu görüldüğünden ammenin dolayısıyla memleketin menfaatlerine ve bilhassa denizciliğimizin gelişmesine uygun bir faaliyet gösterecek olan Türk Loydunun, ecnebi Loydu ve klas müesseselerine tanınan hak ve salahiyetlere sahip olarak faaliyeti bakanlığımızca da kabul edilmiştir." ifadesi yer alır.³⁸Bu genelgenin ardından kısa bir süre sonra 6 Eylül 1962'de Türk Loydu Başkanı Zeyyat Parlar yaptığı basın toplantısı ile Türk Loydu'nun çalışmaya başladığını kamuoyuna duyurur.³⁹

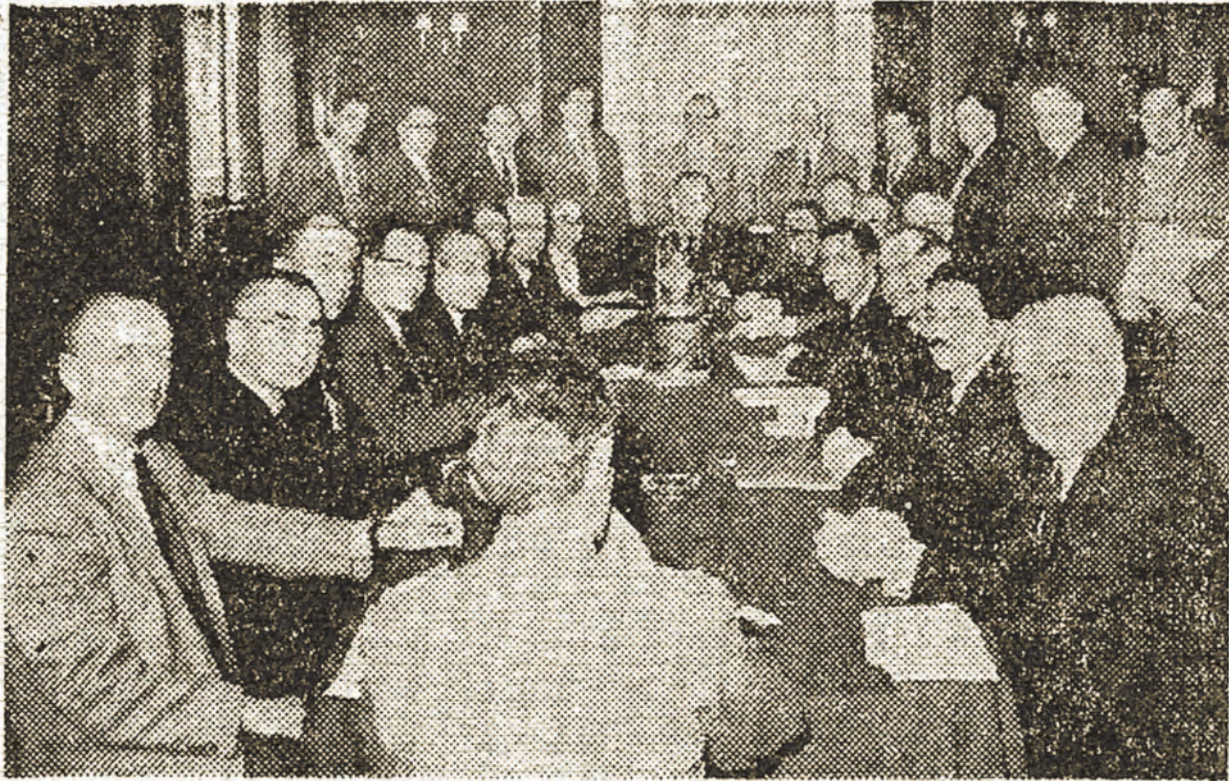
Cumhuriy

KURUCUSU: YUNUS NADI

38. yıl Sayı 13.518

Telgraf ve mektup adresi: Cumhuriyet İstanbul — Posta Kutusu: İstanbul No. 246
Telefonlar: 22 42 90 — 22 42 96 — 22 42 97 — 22 42 98 — 22 42 99

Cum



İLK TOPLANTISINI YAPTI — Geçen hafta içinde resmen teşek-
kül eden Türk Lloyd'u dünden itibaren çalışmalarına başlamıştır. Re-
simde, Türkiye'de inşa edilmekte olan veyahut kullanılan bütün tek-
nelerin can ve mal emniyeti bakımından kontrolünü yapacak olan
Türk Lloyd'u Müteşebbis Heyeti mensupları görülmektedir.

Zeyyat Parlar basın toplantısında Türk Loydu'nun ilk amacının "500 tona kadar olan çelik ve ahşap tekne inşaatı için kaideleri hazırlamak ve bunu tatbik etmektir. Bu suretle ormanlarımızın harap olmasına sebep olan ahşap tekne inşaatını nizama sokarak daha az malzeme ile daha sağlam tekne yapımını sağlamaktır. Ayrıca çelik malzeme standardize edilerek mevcut çelik sanayimizin gemi inşaatçılığımızla ahenk halinde çalışması temin edilecektir. Böylece tekneler sınıflandırılacak, teknik kontrolümüzden geçmiş gemiler asgari sigorta primine tabi tutulacaklardır" açıklamasını yapar.⁴⁰ Bu açıklamadan sonra Türk Loydu doğrudan çeşitli kurum ve kesimlere faaliyete geçtiğini duyurur. Bunların başında Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği gelir. Birlik, üyesi olan nakliyat sigorta şirketlerine Türk Loydu'nun faaliyete geçtiğini bildiren tebliğinde Türk Loydu'nu "Diğer memleketlerdeki klas müesseselerine muadil" olarak nitelendirir.⁴¹

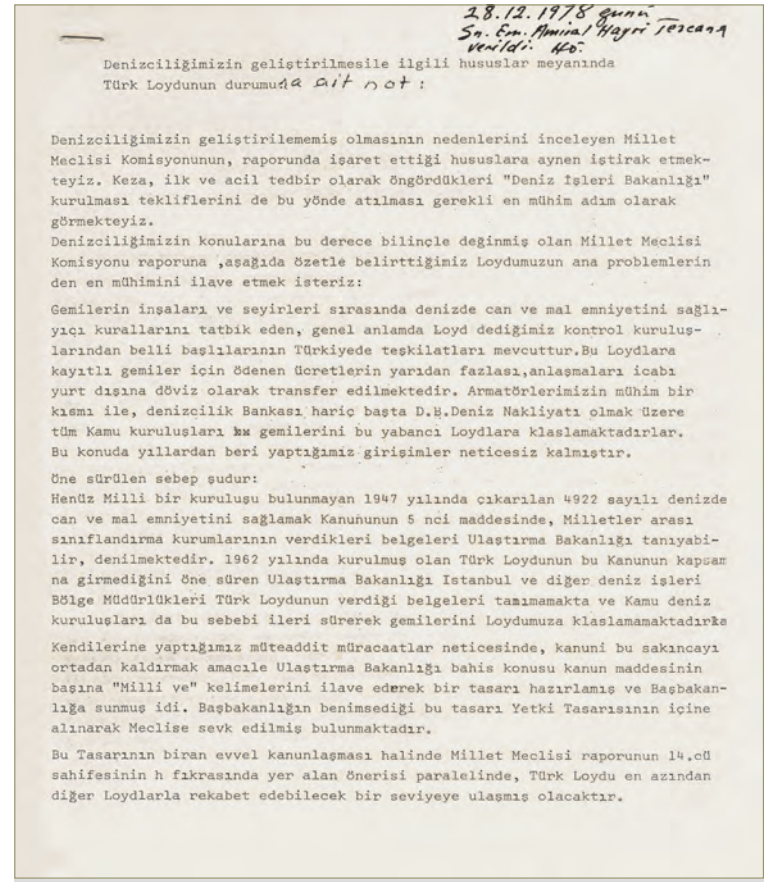
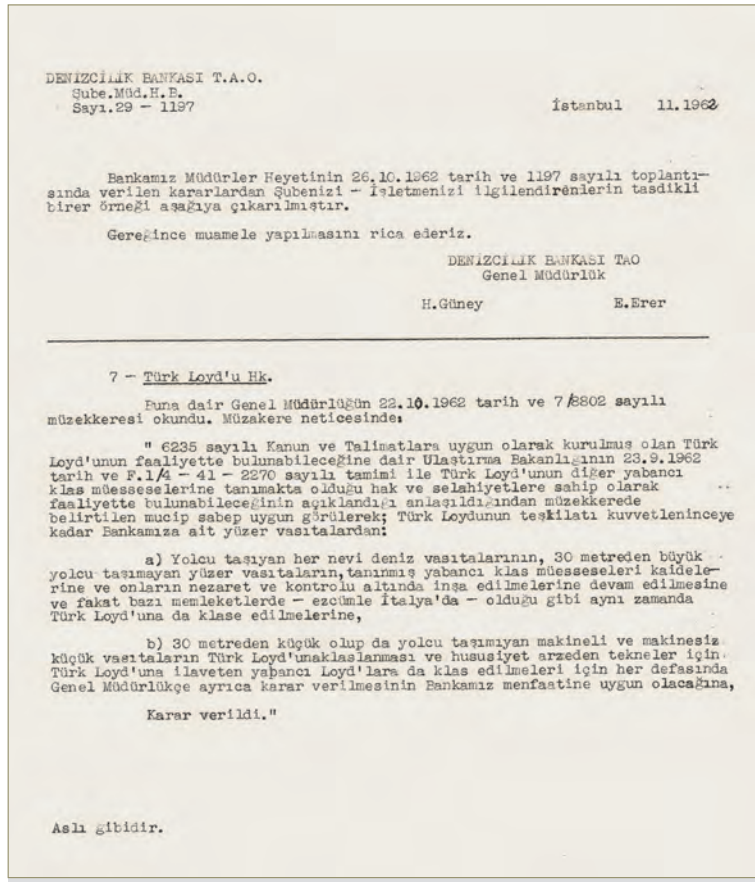
Benzer bir girişim Denizcilik Bankası nezdinde olur. Buna göre Denizcilik Bankası kendisine ait deniz taşıtlarından "yolcu taşıyan her nevi deniz vasıtalarının, 30 metreden büyük yolcu taşımayan yüzer vasıtaların, tanınmış yabancı klas müesseseleri kaidelerine ve onların nezaret ve kontrolü altında inşa edilmelerine ve fakat Türk Loyduna da klase edilmelerine, 30 metreden küçük olup da yolcu taşımayan makineli ve makinesiz küçük vasıtaların Türk Loyduna klaslanması ve hususiyet arzeden tekneler için Türk Loyduna ilaveten yabancı loydlara da klase edilmeleri için her defasında genel müdürlükçe ayrıca karar verilmesinin" Bankanın çıkarına uygun olduğu duyurulur.⁴²

Türk Loydu'nun Ulaştırma Bakanlığınca tanınması uzunca bir süre ilgili bakanlığın yayınladığı tebliğde yani kağıt üzerinde kalır. Bu tebliğe karşın yine kamunun Türk Loydu'nu bir klas kurumu olarak başlangıçta uygulamada tanımadığı döneme damgasını vuran kalkınma planları kapsamında Türk Loydu'na bir görev vermemiş olmasından da anlaşılmaktadır. Buna göre Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963 Yılı Programında "Türkiye'de inşa edilecek gemilerin kayıt ve sınıflandırma müesseseleri kaidelerine uygun olarak inşa edilmelerini sağlayacak kontrol sistemi kurulacaktır" hükmünden hareketle Ulaştırma Bakanlığı konuya ilişkin Gemi İnşa Mühendisleri Odası'nın görüşünü isteyen bir yazıyı Odaya gönderirken konuyla ilgili bir diğer kurum olan Türk Loydu'na benzer bir yazının gönderilmemiş olması üzüntü ile karşılanır ve bunun üzerine Oda ile Türk Loydu birlikte çalışarak Türkiye'de yeni inşa edilecek gemi ve yüzer yapılar inşaat kanun tasarısını hazırlamaya karar verirler.⁴³

Bu kanun tasarısına göre Savaş gemileri dışında "Türkiye'de inşa edilecek 18 gros tonilatodan büyük her cins gemi ve yüzer yapıların Türk Loydu veya yabancı kayıt ve sınıflandırma müesseseleri kurallarına göre inşa edilmeleri ve bu müesseselerin kayıtlarında kalmaları... Türkiye'de inşa edilecek her nevi gemi ve yüzer yapılardan boyları 30 metreden büyük olanların Türk Loydu veya yabancı kayıt ve sınıflandırma müesseselerinden birinin ve boyları 30 metreden küçük olanların Türk Loydu kurallarına göre inşa edilmeleri ve bunların kayıtlarında kalmaları mecburidir." hükmü yer alır.⁴⁴

Bu kanun tasarısına paralel 11 Şubat 1948 tarihli ve 3/7040 sayılı kararla yürürlüğe giren "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkındaki Tüzüğü" 9. maddesinde yapılan değişiklik önerisinde de yabancı sekiz klas kuruluşları ile birlikte Türk Loydu'na da yer verilir.⁴⁵ Bu kanun tasarısı ve tüzük değişikliği önerisi hayata geçmez. Ancak ertesi yıl 1965 yılı program çalışmaları kapsamında gemi inşa sanayi konusunda görüş alış verişinde bulunmak üzere DPT tarafından toplantıya davet edilen kurumlar arasında Türk Loydu da bulunur.⁴⁶ Yine DPT tarafından oluşturulan özel ihtisas komisyonuna da Türk Loydu davet edilir.⁴⁷ Buna göre Türk Loydu 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlanması kapsamında makine imalat sanayi, demir-çelik sanayi ve gemi inşa sanayi komisyonlarında temsilci bulundurulur. Ancak 1968'de 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlanması sürecinde ise DPT Türk Loydu ile çalışmaz. Bunun üzerine Türk Loydu'nun DPT Müsteşarlığına gönderdiği yazıda Türk Loydu'na yer verilmeyip yabancı klas kuruluşlarına yer verilmesi bir "kapitülasyon" olarak nitelendirilir.⁴⁸

Türk Loydu'nun yabancı klas kuruluşları ile tanınmadan kaynaklanan rekabet dezavantajı uzunca bir süre daha etkin çalışmasını engeller. Örneğin 1968'de yabancı klas kuruluşlarının yaydığı bir dedikoduya göre mevcut gemilerini Türk Loydu'na klaslamak veya inşa ettireceklerini Türk Loydu kaidelerine göre inşa ettirmek isteyen armatörlerin gemilerini yerli sigorta şirketlerine sigorta ettirmeleri halinde yabancı klas kuruluşlarına göre gemi sahibi aleyhine farklı uygulamalar olabileceği ve daha yüksek sigorta primi ödemek zorunda kalacakları biçiminde söylentiler yayılır. Bunun üzerine Türk Loydu armatörlerin gemilerini Türk Loydu'na veya yabancı klas kuruluşlarına klaslatmaları halinde farklı bir uygulamaya tabi tutulmayacaklarının ve sigorta primlerinin belirlenmesinde de böyle bir ayırmadan hareket edilemeyeceğinin Ticaret Bakanlığı Nakliyat Tarife Komitesi Başkanlığınca duyurulmasını talep eder. Adı geçen komite de bu talep üzerine böyle bir ayırmanın olmadığını duyurur.⁴⁹



Türk Loydu'nun uluslararası bir klas kuruluşu olmadığı gerekçesi ile bazı kamu kurumları uzunca bir süre Türk Loydu'na klas işi vermediği gibi bazı kurumlar ise bu gerekçe ile gemilerini Türk Loydu klasından alırlar. Örneğin; TCDD önce Ulaştırma Bakanlığı'nın Türk Loydu'nu tanıyan yazısına uyarak deniz taşıtlarının Türk Loydu'na klaslatır. 1972'de ise Türk Loydu'nun TCDD'ye ait bir römorkör için verdiği belgeyi Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğü'nün Türk Loydu'nun uluslararası bir klas kuruluşu olmadığını gerekçe göstererek tanımaması üzerine TCDD gemilerini Türk Loydu klasından alır.⁵⁰

Türk Loydu'nun daha etkin çalışmasında engel olarak karşısına çıkan 4922 sayılı kanun ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan tüzüğe karşı girişimleri 1981'de gerçekleştirilen değişikliğe kadar sürer. Bu arada Türk Loydu her fırsatta konuya ilişkin görüşlerini kamuoyuna ve ilgili çevrelere duyurmayı sürdürür. Bu süreçte

1978'de TBMM'de Denizcilik Konuları Araştırma Komisyonu'nun kurulması Türk Loydu'nun tanınma meselesini dile getirmek ve çözüme kavuşturmak için umut olur. Denizciliğin sorunlarını ele alan ve çözümü için Denizcilik İşleri Bakanlığı'nın kurulması öneren komisyonun raporunda "Türkiye'de Türk Loydu kurulmuşsa da devlet himayesi gerektiği şekilde yapılmadığından yine iş yabancı firmaların [yabancı klas kuruluşları kastedilmektedir] elinde kalmaktadır. Türk Loydu'nun diğerleriyle rekabet edebilecek bir düzeye çıkarılması lazımdır." önerisi yer alır. Bu süreçte Türk Loydu'nun Ulaştırma Bakanlığı nezdindeki girişimleri sonucu 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 5. Maddesi'nde bir değişiklik içeren kanun tasarısı hazırlanır. Buna göre maddenin başına "Millî ve" kelimelerini ilave edilerek Türk Loydu'nun tanınma sorunu aşılması umut edilir. Ancak bu değişiklik 1981'de gerçekleşir.⁵¹

DİPNOTLAR

- ²⁷ Kemal Kafalı'nın TMMOB'ne Yazdığı 16 Mart 1962 Tarihli Yazı.
- ²⁸ Kazım Turgay'ın Bayındırlık Bakanlığı'na ve Gemi Mühendisleri Odası'na Yazdığı 31 Mart 1962 Tarihli Yazı.
- ²⁹ İzzettin Göğen'in Nail Ulay'a Yazdığı 21 Mart 1962 Tarihli Mektup ve Türk Loydu Hakkında Not Başlıklı Yazısı.
- ³⁰ Resmi Gazete, sayı 6333, tarih 14 Haziran 1946.
- ³¹ Resmi Gazete, sayı 6884, tarih 15 Nisan 1948.
- ³² Ulaştırma Bakanlığı'nın Marmara Bölgesi Liman ve Denizişleri Müdürlüğü'ne Gönderdiği 27 Eylül 1951 Tarihli Yazı.
- ³³ Feyzi Aloba'nın Ulaştırma Bakanlığı'na Yazdığı 18 Nisan 1962 Tarihli Yazı.
- ³⁴ İzzettin Göğen'in Nail Ulay'a Yazdığı 20 Nisan 1962 Tarihli Mektup.
- ³⁵ Feyzi Aloba'nın Ulaştırma Bakanlığı'na Yazdığı 7 Mayıs 1962 Tarihli Yazı.
- ³⁶ İzzettin Göğen'in Türk Loydu Umumi Heyeti Temsilcilerine Yazdığı 1 Ağustos 1962 Tarihli Yazı.
- ³⁷ İzzettin Göğen'in Ulaştırma Bakanlığı'na Yazdığı 22 Ağustos 1962 Tarihli Yazı.
- ³⁸ Rifat Öçten'in Türk Loydu'na Yazdığı 23 Ağustos 1962 Tarihli Yazı.
- ³⁹ Akşam, 7 Eylül 1962, Cumhuriyet, 7 Eylül 1962, Dünya, 7 Eylül 1962, Gece Postası, 7 Eylül 1962, Hürriyet, 7 Eylül 1962, Hür Vatan, 7 Eylül 1962, Milliyet, 7 Eylül 1962, Tercüman, 7 Eylül 1962, Vatan, 7 Eylül 1962.
- ⁴⁰ Cumhuriyet, 7 Eylül 1962.
- ⁴¹ İzzettin Göğen'in Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'ne Yazdığı 6 Ekim 1962 Tarihli Yazı. Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin Nakliyat Sigorta Şirketlerine Gönderdiği 22 Ekim 1962 tarihli Yazı.
- ⁴² Denizcilik Bankası TAO Müdürler Heyetinin 26 Ekim 1962 tarih ve 1197 sayılı toplantısında aldığı karar.
- ⁴³ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 1 Ağustos 1963 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁴⁴ İdare Heyeti adına Kemal Kafalı'nın Ulaştırma Bakanlığı'na yazdığı 12 Ağustos 1963 Tarihli Yazı.
- ⁴⁵ Gemi Mühendisleri Odası İdare Heyeti Adına Katip Üye Kemal Kafalı'nın Ulaştırma Bakanlığı'na Gönderdiği 12 Ağustos 1963 Tarihli Yazı ve Ekli Kanun Tasarısı ve Tüzük Tadil Tasarısı.
- ⁴⁶ DPT Müsteşarı Ziya Müezzinoğlu'nun Türk Loydu'na Gönderdiği 29 Mayıs 1964 Tarihli Yazı.
- ⁴⁷ DPT Müsteşarı Memduh Aytür'ün Türk Loydu'na Gönderdiği 25 Aralık 1964 Tarihli Yazı.
- ⁴⁸ Türk Loydu Daimi Komite Başkanı Zeyyat Parlar ve Daimi Komite Üyesi Zekai Başkurt'un DPT Müsteşarlığına Gönderdiği 29 Temmuz 1968 Tarihli Yazı.
- ⁴⁹ Türk Loydu Daimi Komite Başkanı Zeyyat Parlar ve Daimi Komite Üyesi Mümtaz Balsöz'ün Ticaret Bakanlığı Nakliyat Tarife Komitesi Başkanlığı'na Gönderdiği 1 Ağustos 1968 tarihli yazı. Ticaret Bakanlığı Nakliyat Tarife Komitesi Başkanlığı'nın Türk Loydu'na gönderdiği 13 Ağustos 1968 tarihli yazı.
- ⁵⁰ Türk Loydu Daimi Komite Başkanı Suavi Eyice ve Genel Sekreter Hamza Özmeral'in Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği 10 Ekim 1976 tarihli yazı.
- ⁵¹ Türk Loydu Daimi Komite Başkanı Teoman Özalp'in Yazdığı "Denizciliğimizin Geliştirilmesi ile ilgili Hususlar Meyanında Türk Loydunun Durumuna Ait Not" başlıklı yazı.

1962

1962

1960' LARDAN 1980' LERE TÜRK LOYDU' NUN FAALİYETLERİ

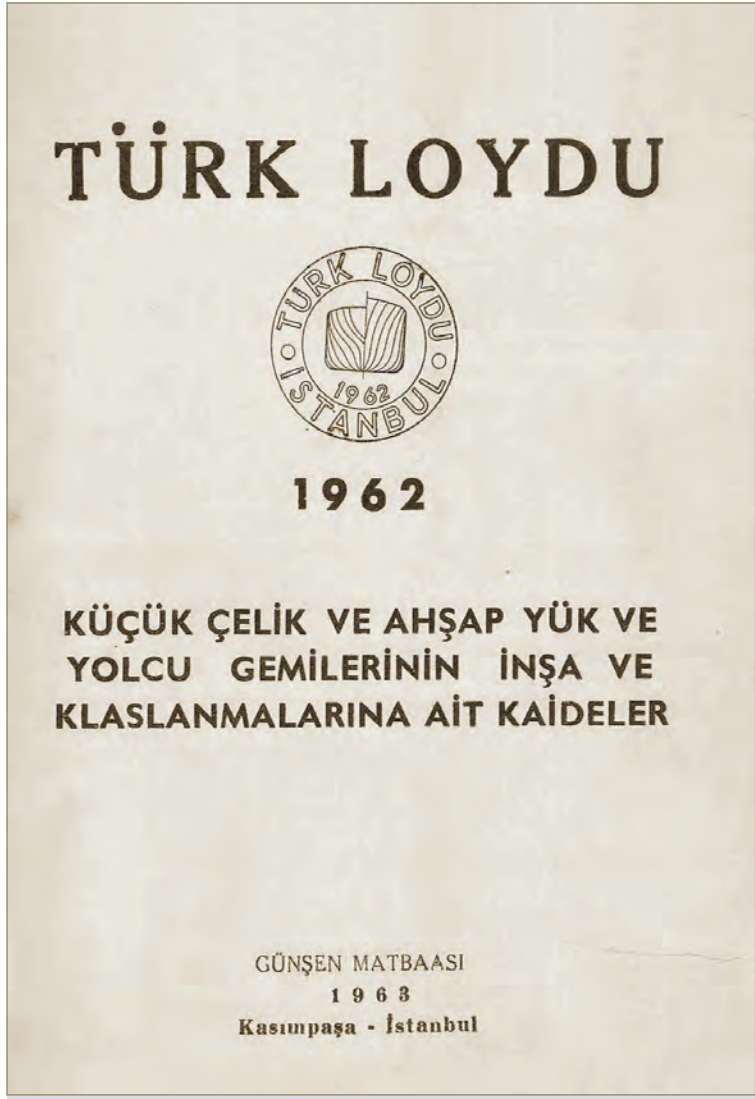
- İlk Sicil Kitabı
- Ağır İlerleyen Klas İşleri
- Kara Endüstrisine Yöneliş
- Tek Odadan Bir Binaya Loyd'un Mekan Arayışları
- Hukuki Statü, Unvanda Değişiklik ve Vakfa Dönüşüm
- Yabancı Klas Kuruluşları ile İlişkiler

1960'LARDAN 1980'LERE TÜRK LOYDU'NUN FAALİYETLERİ

İlk Sicil Kitabı

Türk Loydu faaliyete geçtiği sırada faaliyet alanının durumunu belirleme ihtiyacı duydu. Bu nedenle klaslamayı hedeflediği Türk ticaret filosunun sicilini tespit etme girişimi gündeme geldi. Önce Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarındaki kayıtları çıkartmak için İzzettin Göğen görevlendirildi.⁵² Karadeniz limanlarındaki kayıtları tespit için ise Faik Övünç çalışmaya başladı.⁵³ Başka kişilerin de katılımı ile hazırlığı tamamlanan ilk sicil kitabı 1965'de yayınlandı. 150 Gros Tondan Büyük Gemi Sicil Kitabı'nın daha sonra 1967, 1979, 1987, 1988, 1990, 1992, 1994 ve 1996'da yıllarında yeni baskıları yapıldı.





Ağır İlerleyen Klas İşleri

Türk Loydu'nun geniş bir zamana yayılan kuruluşunun ardından faaliyete geçmesi ve klas işleri ile uğraşmaya başlaması kolay olmaz. Bunda gerek kamu gerek özel sektör kuruluşlarının mevcut gemilerini ve yeni inşa ettirecekleri gemileri Türk Loydu'na klaslatmak ve Türk Loydu kaidelerine göre inşa etmek konusunda duydukları tereddüt etkili olur. Bu tereddüdü ortadan kaldırmak yani Türk Loydu'na güven duymalarını sağlamak, dolayısıyla Türk

Loydu'nun bu kuruluşların gemilerini klaslaması için bu kuruluşları Türk Loydu ile çalışmaya ikna etmek gerekir. Bu bağlamda Türk Loydu'nun tanıtımı çalışmaları daha da önem kazanır.

Bu tanıtım çalışmalarının sonucu olarak kamu kuruluşlarının bazıları Türk Loydu ile çalışma niyetlerini beyan ederler. Örneğin Denizcilik Bankası kendi tersanelerinde inşa ettirdiği 30 metreden küçük gemilerin Türk Loydu kaidelerine göre inşa edileceğini, 30 metreden büyüklerin ise çift klaslı olacağını açıklar. Türk karasularında işleyecek bütün gemilerin Türk Loydu kaidelerine göre inşa edileceğini ve Türk Loydu'na klaslanacağını, faal gemilerden klassız olanların da Türk Loydu'na klaslanacağı kararını alır. Denizcilik Bankası dışında Türk Loydu ile çalışmak niyetinde olduğunu beyan eden bir diğer kamu kuruluşu ise TCDD'dir. TCDD de küçük deniz taşıtlarının Türk Loydu kaidelerine göre inşa edileceğini duyurur. Özel sektörün ise Türk Loydu ile çalışma konusunda kamu kuruluşları kadar kararlı olmadıkları görülür. Genellikle dış sularda çalışan büyük gemilerin Türk Loydu'nun dış temsilcilikleri olmadığından mecburen yabancı klas kuruluşlarına klaslatılacağı, Türk Loydu'nun Londra ve New York Sigortacılar Birliğine üye olması halinde bu gemilerin Türk Loydu'na klaslanabileceği belirtilir.⁵⁴

Bu bağlamda Türk Loydu ilk kez 1962'de küçük bir tekne olan Camialtı hizmet botunu klaslar. Türk Loydu 1963'te ise ilk büyük sayılabilecek gemiyi yani Harem araba vapurunu klaslar.

Başlangıçta yeni gemi olarak ancak yerli tezgahlarda inşa edilenleri klaslayabilen Türk Loydu, yerli gemi inşa sanayindeki eğilimlerden de kolayca etkilenir. Örneğin 1964'de tamamı yeni 62 gemi klaslayan Türk Loydu'nun portföyüne 1965 yılında tersanelerin inşa programlarını tamamlayamamalarından dolayı ancak 7 yeni gemi ilave olmuştur. Faal 53 ufak teknenin de klaslanması sonucu 1965 yılında Türk Loydu'nun klasladığı gemi sayısı 122'ye çıkar. İlk kez 1967'de özel sektör iki yeni gemiyi Türk Loydu klasında inşa ettirir.⁵⁵ (bkz. Tablo 1)

Faal yeni gemi klas işinde Türk Loydu'nun girişimleri sonucu Türk Loydu'na gemilerini klaslatacaklarını bildiren kuruluşların bu sözlerini pek de tutmadıkları görülür. Genel olarak Denizcilik Bankası yaşlı ve eski teknelerini Türk Loydu'na klaslatır. Buna



TABLO 1
TÜRK LOYDU'NA KLASLANAN İLK GEMİLER

Sıra No.	Sahibi	İnşa Yeri	Türü	Boy (m.)	En (m.)	Derinlik (m.)	Klas Ücreti (TL)
1	Denizcilik Bankası TAO	Camialtı Tersanesi	Hizmet	15,6	3,9	1,14	2500.00
2	Denizcilik Bankası TAO	Camialtı Tersanesi	Tanker	65,5	10	4,67	17750.00
3	Denizcilik Bankası TAO	Haliç Tersanesi	Kılavuz Motoru	20,5	5	2,60	2400.00
4	Denizcilik Bankası TAO	Haliç Tersanesi	Kılavuz Motoru	20,5	5	2,60	2400.00
5	Denizcilik Bankası TAO	Haliç Tersanesi	Kılavuz Motoru	20,5	5	2,60	2400.00
6	Denizcilik Bankası TAO	Haliç Tersanesi	Kılavuz Motoru	20,5	5	2,60	2400.00
7	Denizcilik Bankası TAO	Haliç Tersanesi	Kılavuz Motoru	20,5	5	2,60	2400.00
8	Denizcilik Bankası TAO	Camialtı Tersanesi	Araba Vapuru	58,2	17	4,60	19200.00
9	ERDEMİR	Deniz Limitet Şirketi	Açık Deniz Römorkörü	26	6,7	3,45	15000.00
10	ERDEMİR	Deniz Limitet Şirketi	Palamar Botu	9,98	3,1	1,35	2500.00
11	Denizcilik Bankası TAO Liman İşletmesi	Hasköy Tersanesi	Cer Motoru	-	-	-	-
12	Denizcilik Bankası TAO	Alaybey Tersanesi	Açık Deniz Römorkörü	-	-	-	18000.00

karşın “Türk Loydu’nun sağlam temellere oturabilmesi ise her şeyden evvel Türk sularında çalışan ve bilhassa Şehir Hatları İşletmelerine ait gemilerin Türk Loydu’na klaslamalarına bağlıdır” görüşü ileri sürülür.⁵⁶

Türk Loydu’na klas işi vermek konusunda denizcilik kuruluşlarının özellikle kamuya ait olanların tereddüdü bir süre daha devam eder. Bu durum Türk Loydu’nun bu yıllarda genel kurul toplantılarında nerede ise başta dile getirilen ve sitemle anılan bir konudur. Örneğin 1968 yılı genel kurul toplantısında söz alanlardan Sadullah Bigat “Kara tesisleri Loydun ehemmiyetini anlamış ve bu yönlü müracaatlar çoğalmıştır. Ancak gemi yönünden müracaatlar azdır.” İzzettin Göğen de aynı duruma işaret eder ve “Limanda işleyen gemilerin Türk Loyduna geçmesi için gerekli yerlere yapılan müracaatlarımıza rağmen netice alınamamıştır” ifadesi ile sonuçsuz kalan girişimleri vurgular.⁵⁷ Deniz endüstrisinde yetersiz olan klas işlerine dair bir diğer değerlendirme 1969 yılı faaliyet raporunda yer alır. Raporda özellikle kamudan iş alınamaması “1969 yılı içinde özel sektörden 1 adet 2300 DWT tanker, 2 adet 285 DWT

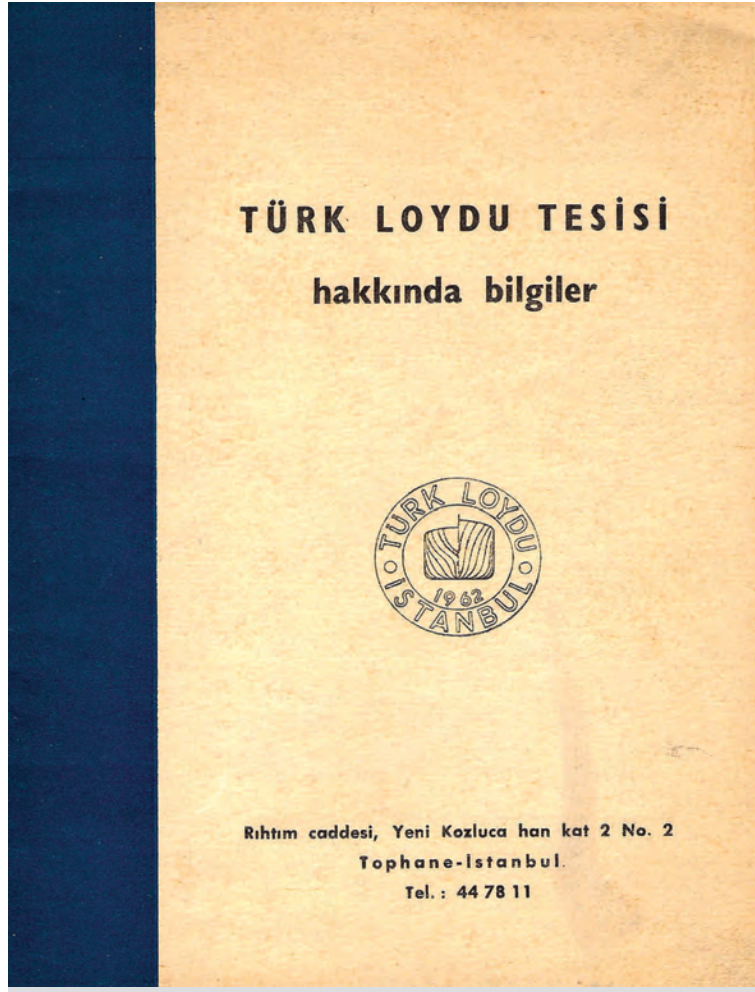
kuru yük gemisi, 2 adet 1200 DWT asfalt tankeri, 2 adet ponton olarak 75.700 TL’lik yeni klas işi alınmıştır. Buna karşılık başta Denizcilik Bankası TAO olmak üzere kamu sektörüne dahil teşekküllerden bütün gayretlerimize rağmen hiçbir yeni klas işi alınmadığını üzüntü ile belirtmek isteriz” sözleri ile ifade edilir.⁵⁸

Türk Loydu’nun başlangıçta klas işi alamadığı kamu kuruluşlarının en önemlilerinden birisi Deniz Nakliyat TAŞ’dır. Denizcilik Bankası bir süre sonra Türk Loydu’na karşı tavrını yumuşatıp gemilerini Türk Loydu’na klaslatmasına karşın Deniz Nakliyat gemilerini Türk Loyduna klaslatmaz.⁵⁹ Bu durumun nedeninin Deniz Nakliyat Genel Müdürünün gemilerin çoğunun klaslatıldığı American Bureau of Shipping genel kurul üyesi olması ile ilgili olduğu da ileri sürülür.⁶⁰ Deniz Nakliyat’ın bakanlar kurulu kararına karşın gemilerini ABS’ye klaslattığı da iddia edilir.⁶¹ Deniz Nakliyat ile gergin olan ilişkiler Türk Loydu genel kurulundan Deniz Nakliyat üyelerinin çıkartılması talebinin dile getirilmesine kadar varır. Ancak sorunun daha çok iletişim eksikliğinden kaynaklandığını düşünülerek ilişkilerin geliştirilmesi kararı alınır.⁶²



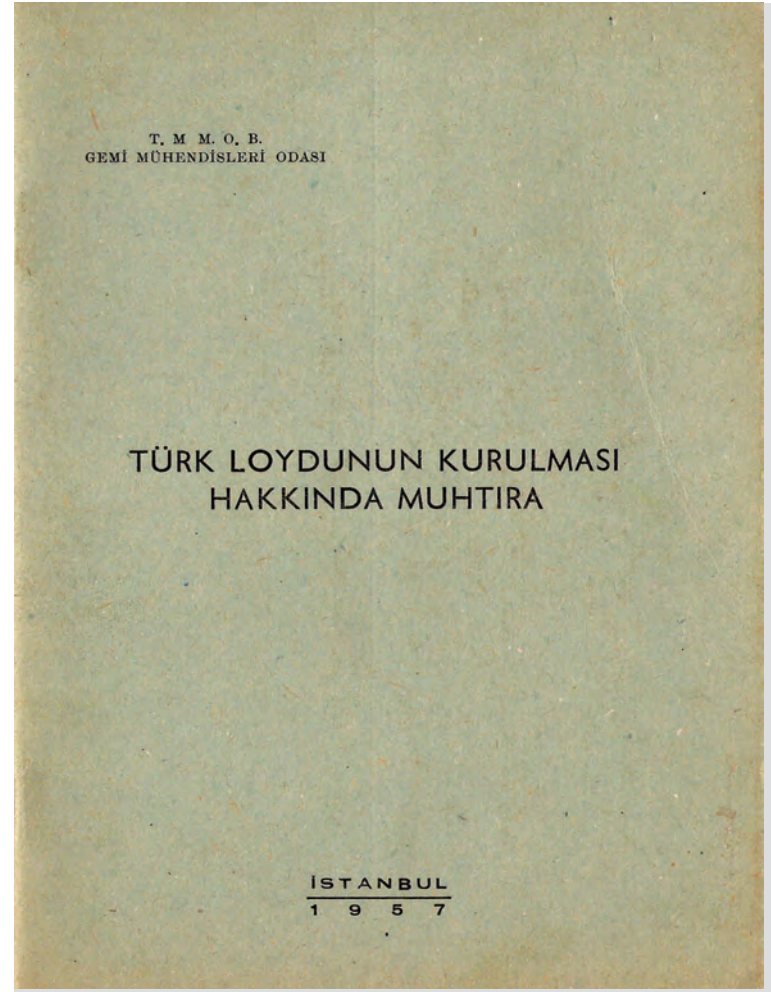






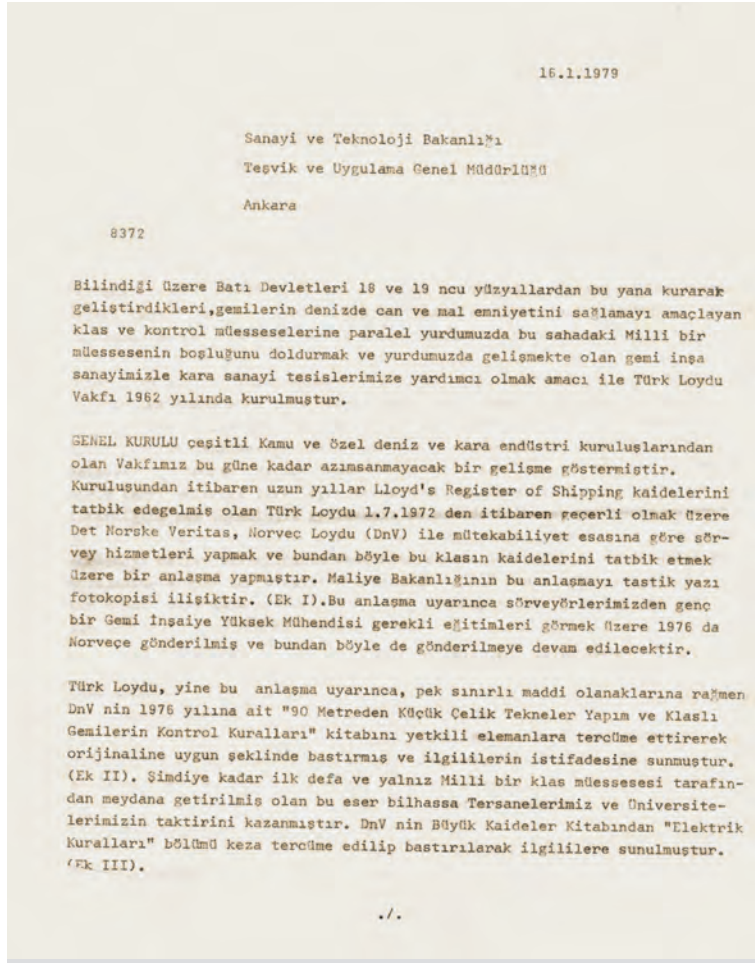
Kara Endüstrisine Yöneliş

Kamunun deniz endüstrisinde Türk Loydu'na iş vermesi konusunda kararsızlığı hatta katı tutumu zaman zaman sektörün yakından tanıdığı, aynı zamanda Türk Loydu'nun da kurucularından olan ve yönetiminde de yer alan kişilerin girişimleri ile aşılr. Örneğin Teoman Özalp'in Denizcilik Bankası Yönetim Kurulu üyesi olduğu sırada Denizcilik Bankası Yönetim Kurulu "dış sulara çalışacak gemiler hariç olmak üzere Türkiye'de bankamız için inşa edilecek olan bütün yeni gemilerin Türk Loyduna klaslanmasına... elinde bulunan ve hiçbir klas müessesesine kayıtlı olamayan teknelerden halen çalışır vaziyette olanların Türk Loyduna klaslanmaları halinde



bankamıza terettüp edecek mali külfetin genel müdürlükçe tetkik edilerek kurula getirilmesine" karar verir.⁶³ Türk Loydu'na deniz endüstrisinde daha sonraki yıllarda olduğu oranda işin gelmediği bu dönemde Yine Prof. Teoman Özalp'in aracılığıyla Şehir Hatları gemilerinin klaslanması söz konusu olur. Bununla birlikte 1980'lere kadar Türk Loydu klasında bulunan gemilerin önemli bir bölümünü Şehir Hattı vapurları, araba vapurları, römorkörler ve diğer küçük hizmet tekneleri oluşturmaktadır. (bkz. Tablo 2)

Ancak bu Türk Loydu'nun maddi yönden güçlenmesini sağlamaz. Bu sıkıntılı yıllarda Türk Loydu kara endüstrisindeki faaliyetler ve yabancı klas kuruluşları ile ilişkileri sonucu ayakta durabilir.⁶⁴



1962-1963-1964 yıllarında yalnızca deniz endüstrisinde varlık gösteren Türk Loydu "Çelik Gemilerin İnşa ve Klaslanmalarına ait Kaideler" kitabının yayınlanmasından sonra bilhassa basınçlı kaplar ve çelik üreticilerinin dikkatini çeker.⁶⁵ Bu bağlamda ilk kara endüstrisi işi olarak 1964 yılında Pireli Lastik Fabrikasının kazan tesislerini klaslar.⁶⁶ Türk Loydu'nu büyük ölçüde bu dönemde kara endüstrisindeki faaliyetleri ayakta tutar. Hatta bu durum 1969 yılı faaliyet raporunda şöyle dile getirilir: "Yeni ve faal gemi klas hizmetlerimize kamu sektörünün iltifat etmediğini belirtirken Türk Loydu'nun inkişafının ve bugünkü duruma yükselmesinin müteferrik klas işlerimizin artmasıyla mümkün olduğuna işaret etmek isteriz."⁶⁷

Türk Loydu'nun ancak 1980'lerde artmaya başlayan faaliyetlerinin bu döneme kadar bir özet bilançosunu ortaya koymak gerekirse örneğin 1979 yılı itibarıyla yani kuruluşundan itibaren geçen ilk 16 yılda yapılan işler şu şekilde ifade edilebilir:⁶⁸

Deniz Endüstrisi:

Denizcilik Bankası TAO'na klaslı çeşitli gemiler	105 adet
BOTAŞ'a klaslı römorkörler, kılavuz ve palamar botları	10 adet
TC Karayolları Genel Müdürlüğüne klaslı tankerler	3 adet
ERDEMİR'e klaslı römorkörler	2 adet
Özel sektöre klaslı çeşitli gemiler	15 adet
Det Norske Veritas klaslı Türk gemileri	7 adet
Det Norske Veritas klaslı yabancı gemileri (tahminen yılda)	40 sürvey
Germanischer Lloyd işleri (tahminen yılda)	100 sürvey

Kara Endüstrisi:

Devlet ve özel sektör tesisleri komple klasları	15 tesis
Çeşitli kazan ve basınçlı kaplar	1000 adet
Çeşitli kazan ve basınçlı kaplar hidrolik basınç deneyleri	500 adet
Henüz faaliyetlerinde istikrarlı bir artışın ortaya çıkmadığı Türk Loydu'nun bu dönemde kadrosu da oldukça sınırlı sayıda kişiden oluşur:	⁶⁹

Daimi Kadro

Daimi Komite Başkanı

Sınıflandırma Komitesi Başkanı

Kaideler Komitesi Başkan

Genel Sekreter

Baş Sürveyör

Sürveyör

Sürveyör

Prof. Teoman Özalp

İTÜ Gemi İnşaatı Fakültesi Dekan

Zekai Başkurt,

Gemi İnşa Yük. Müh.

Mesut Savcı

İTÜ Öğretim Üyesi

Hamza Özmeral

Gemi İnşa ve Mak. Yük. Müh.

Tarık Batur

Gemi İnşa ve Mak. Yük. Müh.

Sami Özdemir

Gemi İnşa ve Mak. Yük. Müh.

Nuran Çerci

Makine Yük. Müh.

Yarı Zamanlı Çalışanlar:

İstanbul'da

2 Makine Yük. Müh.

1 Gemi İnşa Yük. Müh.

3 Gemi Mak. İşl. Müh.

Ankara'da

1 Gemi Mak. İşl. Müh.

İzmir'de

1 Makine Müh.

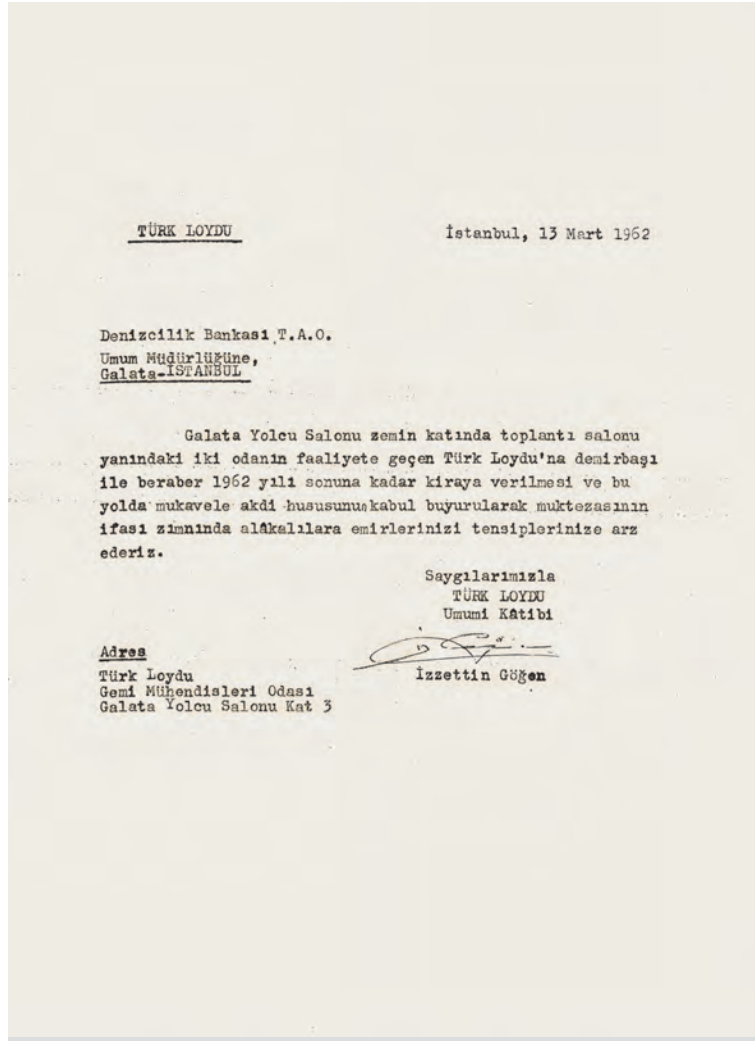


TABLO 2
TÜRK LOYDU KLASINDA BULUNAN GEMİLER (1980)

Belge No.	Sicil No.	Adı	Cinsi	Armatörü
1	1	Camialtı I	Römorkör	Camialtı Tersanesi Müdürlüğü
12	9	Uzunkum	Römorkör	Ereğli Demir Çelik Fabrikaları A.Ş.
52	8	Harem	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
67	63	Şemsipaşa	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
78	122	Asfalt I	Tanker	B.B. Karayolları Genel Müdürlüğü
92	62	Salacak	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
102	97	Kocayusuf	Macula	D.B. Haliç Tersanesi Müdürlüğü
126	131	Eminönü	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
142	153	Gülüş	Römorkör	Ereğli Demir Çelik Fabrikaları A.Ş.
146	157	Topkapı	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
147	158	Eyüp	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
148	156A	C. Eren	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
150	151	Boztepe	Römorkör	D.B. Trabzon Liman İşletmesi
151	156	Kınalıada	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
155	159	Gökçeada	Araba Vapuru	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
156	162	Toros	Tanker	Deniz Nakliyat ve Ticaret Kollektif Şirketi
157	168	Sedefadası	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
158	169	İnciburnu	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
159	165	Asfalt III	Tanker	B.B. Karayolları Genel Müdürlüğü
160	170	Bostancı	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
161	166	Asfalt IV	Tanker	B.B. Karayolları Genel Müdürlüğü
164	173	Aksu	Römorkör	D.B. Giresun Liman İşletmesi
165	176	Ertürk I	Feribot	Ertürk Turizm Kollektif Şirketi
167	174	Avşa	Marmara Hattı Gemisi	D.B. Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü
168	175	Uludağ	Marmara Hattı Gemisi	D.B. Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü
169	186	Adem Yavuz	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
170	177	Bandırma	Marmara Hattı Gemisi	D.B. Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü
171	197	Ceyhan II	Römorkör	Botaş TAŞ
172	198	Yumurtalık	Römorkör	Botaş TAŞ
173	187	Karaoğlanoğlu	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
174	199	Gölovası	Römorkör	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
176	200	Kurtkulağı	Römorkör	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
177.I	201	Hamzalı I	Palamar Botu	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
177.II	202	Hamzalı II	Palamar Botu	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
177.III	202	Hamzalı III	Palamar Botu	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü

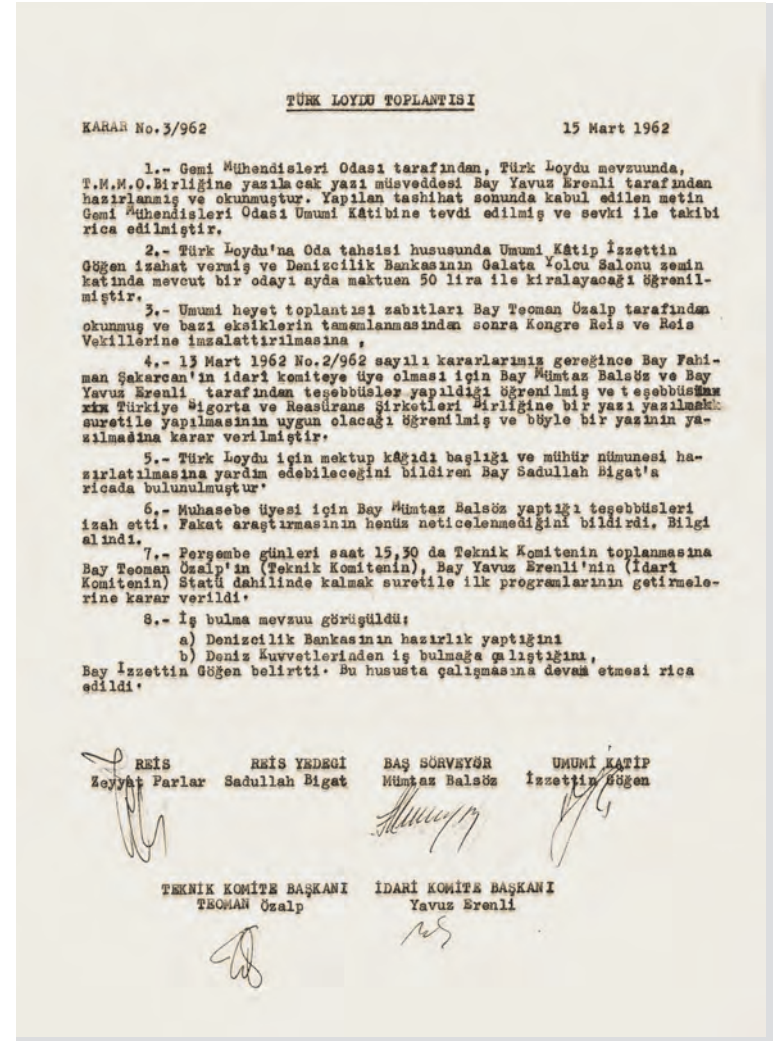
Belge No.	Sicil No.	Adı	Cinsi	Armatörü
178.I	205	İncirli I	Kılavuz Botu	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
178.II	206	İncirli II	Kılavuz Botu	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
178.III	207	İncirli III	Kılavuz Botu	D.B. Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
179	209	Akgül II	Kuru Yük Gemisi	Akgül-Gülbay AF Aktar Ortaklığı Limited
180	189	Necati Gürkaya	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
182	204	Koçlar II	Kuru Yük Gemisi	Hasan Gündoğdu
183	1888	Sami Akbulut	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
184	190	Caner Gönyeli	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
185	179	Karaveli	Tanker	Karavelioğlu
186.I	227	Erkal I	Turistik Gemi	Uluslar arası Nakliyat Ticaret A.Ş.
186.II	228	Şirzat I	Turistik Gemi	Uluslar arası Nakliyat Ticaret A.Ş.
187	230	Ertürk II	Feribot	Ertürk Turizm Kollektif Şirketi
188	257	Suvat	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
189	247	Haydarpaşa	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
190	244	Göztepe	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
191	253	Rumelihisarı	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
192	243	Erenköy	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
193	256	Sarıyer	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
194	241	Camialtı I	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
195	254	Ülev	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
196	258	Yeniköy	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
197	250	Kalender	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
198	248	Heybeliada	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
199	249	İstinye	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
200	184	Çubukçu	Römorkör	D.B. İstanbul Liman İşletmesi
201	185	İğneci	Römorkör	D.B. İstanbul Liman İşletmesi
202	259	Yalova	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
204	194	Çatalkaya	Römorkör	D.B. Antalya Liman İşletmesi
205	232	Anadoluhisarı	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
206	246	Halas	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
207	191	Temel Şimşir	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
208	235	Burgaz	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
210	195	Hızır Reis	Römorkör	D.B. Trabzon Liman İşletmesi
211	196	Esenkiyı	Römorkör	D.B. Trabzon Liman İşletmesi
212	233	Altinkum	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
213	255	Sarayburnu	Şehir Hattı GemisiD.B.	Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü

Kaynak: Türk Loydu'ndan Halk Sigorta TAŞ'ye Yazılan 24 Nisan 1980 Tarihli Yazıya Ekli Liste.

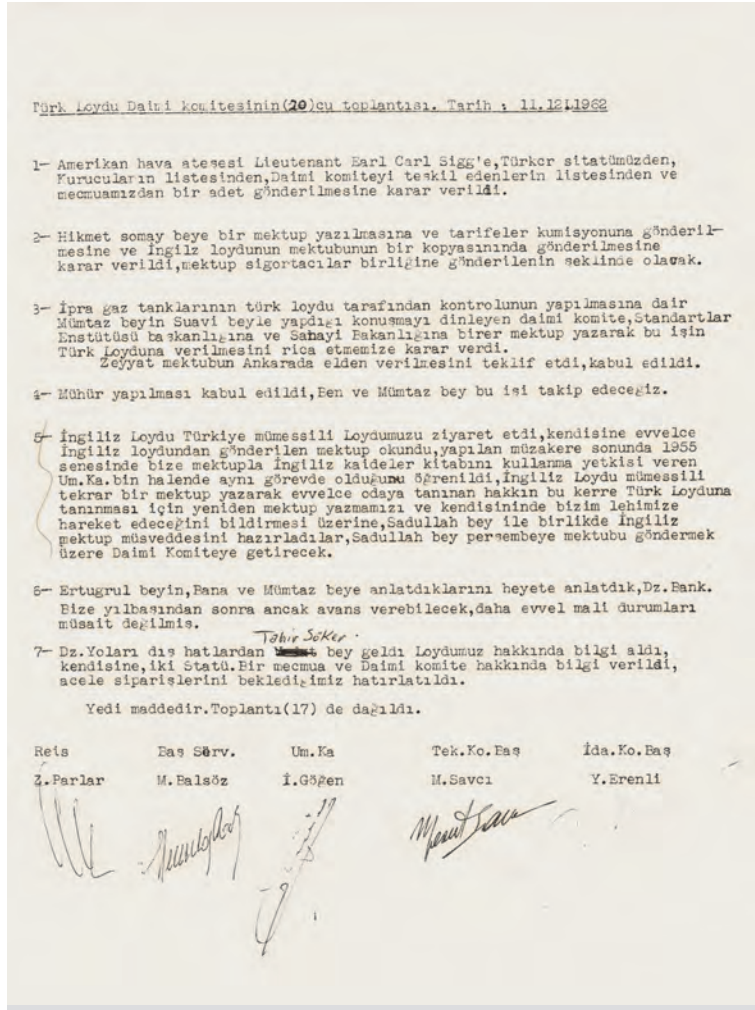


Tek Odadan Bir Binaya Loydu'nun Mekan Arayışları

Türk Loydu'nun ilk çalışma yeri Galata Yolcu Salonu 3. katta bulunan Gemi Mühendisleri Odası'na ait mekandır. 5 Mart 1962 tarihli ilk toplantıda bir çalışma yeri verilmesi talebi için Denizcilik Bankası TAO Genel Müdürlüğü'ne 6 Mart 1962'de saat 14.00'de gidileceği kararı alınır.⁷⁰ Bu temas olumlu sonuç verir. 13 Mart 1962 tarihli yazı ile zemin katta bulunan toplantı salonu yanındaki iki odanın Türk Loydu'na kiraya verilmesi talep edilir.⁷¹ Kısa sürede Denizcilik Bankası bu talebe yanıtını verir. Buna göre Yolcu Salonu



zemin katta bulunan bir oda aylığı 50 TL'ye kiralanır.⁷² 1965 yılı Haziran ayında Türk Loydu bu odayı boşaltmak zorunda kalır. Bunun üzerine 6 Haziran 1965'den itibaren ise Karaköy'de bulunan Yeni Kozluca Han Kat 2, No 2'de bulunan bürosuna taşınır.⁷³ Ancak faaliyetleri arttıkça çalıştığı bu mekan da Türk Loydu için yetersiz kalır. Bunun üzerine mülkiyeti Türk Loydu'na ait bir mekan arayışına girilir. Bu bağlamda Türk Loydu 1 Mart 1969'dan itibaren Harbiye Cumhuriyet Caddesi No 327'de bulunan Esra Apartmanında satın alınan dairede çalışmaya başlar.⁷⁴



Hukuki Statü, Unvanda Değişiklik ve Vakfa Dönüşüm

27-28 Şubat 1962'den 18 Temmuz 1966 tarihine kadar geçen sürede Türk Loydu 6235 ve 7303 sayılı kanunlar ile kurulmuş bulunan TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'na hazırlanmış olan ve TMMOB ve Türk Loydu Genel Kurulunca müzakere ve kabul edilmiş ana tüzük çerçevesinde "Türk Loydu" unvanı ile faaliyet gösterir. 18 Temmuz 1966 tarihinden itibaren İstanbul 7. Asliye Hukuk Hakimliğinin 1966/549 sayılı kararı ile "Türk Loydu Tesisi" unvanı ile faaliyet göstermeye devam eder. 19 Temmuz 1967 tarihinde yürürlüğe giren 903 sayılı kanunun 4. Maddesi uyarınca

"Tesis" adı "Vakıf" olarak değiştirilir ve bu tarihten itibaren Türk Loydu vakıf statüsünde çalışmaya başlar.

Yabancı Klas Kuruluşları ile İlişkiler

Yabancı klas kuruluşlarının Türkiye'deki benzer oluşumlarla ilişkisi Türk Loydu'nun kurulmasından önceye uzanır. 1955 yılında Lloyd Register of Shipping'in Gemi Mühendisleri Odası'na kaideler kitabını kullanma izni verdiği bilinmektedir.⁷⁵ Türk Loydu'nun kuruluşundan bir süre sonra Lloyd Register of Shipping ile temas kurulur.⁷⁶

Türk Loydu kuruluşunda ne bir faaliyet tekeli elde ederek kurulur ne de yabancı klas kuruluşları karşısında böyle bir imtiyazı kullanabilecek imkanlara sahiptir. Dolayısıyla kuruluş ve faaliyete geçiş sürecinde yabancı klas kuruluşları rakip olarak görülmez. Aksine işbirliği yapmak yoluna gidilir. Yabancı Loydularla ilişkinin gemi inşa sanayine teknik katkısını kurucu başkan Zeyyat Parlar "yabancı loydlarla rekabetten ziyade işbirliği yaparak teknik yenilikleri memleketimizde tatbik edecektir." biçiminde ifade eder.⁷⁷

Türk Loydu kuruluşundan itibaren uzunca bir süre Lloyd Register of Shipping dışında başka bir yabancı klas kuruluşu ile temas etmez. 1971 yılında ise Norveç Loydu [Det Norske Veritas] ile işbirliği anlaşması yapılır. Bu tarihten itibaren Norveç Loydu'nun kuralları uygulanmaya başlar. 1976'da "90 Metreden Küçük Çelik Tekneler Yapım ve Klashı Gemilerin Kontrol Kuralları" kitabı Türkçeye tercüme edilerek basılır. Yine aynı yıl sörveyörlerden genç bir gemi inşa mühendis Sami Özdemir eğitim amacıyla Norveç'e gönderilir. Yabancı klas kuruluşları ile rekabet şansı oldukça zayıf olan Türk Loydu kuruluşunu izleyen dönemde ve 1970'li yıllarda Norveç Loydu'ndan sonra 1978'de Alman Loydu [Germanischer Lloyd] ve 1979'da İtalyan Loydu [Registro Italiano Navale] ile işbirliği anlaşmaları yapar. Türk Loydu'nun bu yabancı klas kuruluşları ile ilişkisinin temelini temsilcilik faaliyetleri oluşturur. Bu işbirliği anlaşmalarına göre Türk Loydu Türkiye'de ofisi bulunmayan bu yabancı klas kuruluşlarını Türkiye'de temsil etmeye başlar ve onlar adına sörveyler yapma yetkisini alır. Türkiye'de yabancı klas kuruluşlarının yerini alacağı umudu ile kurulan ve bu nedenle Zeyyat Parlar'ın ifadesi ile "külliyatlı miktarda

döviz tasarrufu⁷⁸ sağlayacağı düşünülen Türk Loydu bu dönemde yabancı klas kuruluşlarının alternatifi haline gelmez. Ancak bu dönemde yabancı klas kuruluşlarının temsilciliklerini yapan Türk Loydu bu yoldan ülkeye döviz kazandırır. Örneğin Türkiye ekonomisinin ciddi döviz sıkıntısı yaşadığı bir yıl olan 1979'da

temsilcilik hizmetlerinin bedeli olarak alınan ücretin Det Norske Veritas'dan %70, Germanischer Lloyd'dan %60 ve Registro Italiano Navale'den %100'lük kısmının döviz olarak Türkiye'ye girişi sağlanır.⁷⁹

Cumhuriyet

Türküsü

...ler yaratıyor. Tanıyınız, zamanla de...resinde inanılmaz

KURUCUSU: YUNUS

Telgraf ve mektup adresi: Cumhuriyet İstanbul

Telefonlar: 22 42 90 - 22 42 96 - 22 42 97

Şehir =

habe

Tele

kumba

39. yıl sayı 13.683

Türk Loyd'u dün resmen faaliyete geçti

Gelişigüzel tekne yapımını önlemek, inşa edilen her türlü deniz nakil araçlarını kontrol maksadiyle kurulan Türk Loyd'u dün resmen faaliyete geçmiştir.

Türk Loyd'u Başkanlığına getirilen Denizcilik Bankası Araştırma ve Geliştirme Kurulu Başkanı Zeyyat Parlar dün yaptığı basın toplantısında faaliyet sahaları ve teşekkülün önemi hakkında kısaca bilgi vererek şunları söylemiştir :

« Teşekkülümüz resmi ve özel sektörün iştirakiyle kurulmuştur. İlk gayemiz 500 tona kadar olan çelik ve ahşap tekne inşaatı için kaideleri hazırlamak ve bunu tatbik etmektir. Bu suretle ormanların harap olmasına sebep olan ahşap tekne inşaatını nizama sokarak daha az malzeme ile daha sağlam tekne yapımını sağlamaktır. Ayrıca çelik malzeme standardize edilerek mevcut çelik sanayiimizin gemi inşaatçılığıyla ahenk halinde çalışması temin edilecektir. Böylece tekneler sınıflandırılacak, teknik kontrolümüzden geçmiş gemiler asgari sigorta primine tâbi tutulacaklardır. Ayrıca şirketimiz yabancı Loyd'larla rekabette ziyade işbirliği yaparak teknik yenilikleri memleketimizde tatbik edecektir. »

Türk Loydu dün faaliyetine resmen başladı

Bir süre önce teşekkül eden "Türk Loydu" nun faaliyeti, Bayındırlık Bakanlığınca tasvip edilmiş olduğundan, teşekkül resmen dünden itibaren çalışmalarına başlamıştır.

Türk teknelerinin sağlam ve ucuz yapılmasını temin ederek bunları sınıflandıracak olan Loydu'nun Reisi Mühendis Zeyyat Parlar, dün yaptığı basın toplantısında, gelişigüzel inşa edilen teknelerin limit murakabe ve alınacakları belgilerle özette şunları söylemiştir:

« Loydumuzun kontrolünde teknelerle bunların taşıyacağı yükler, sigorta şirketleri tarafından çok cüzi bedellerle sigorta edilecektir. 500 tona kadar bütün ahşap ve sac tekneler için inşaat projeleri hazırlanmıştır. Zararlı bir rekabet olmadan, bütün yabancı loyd'larla da işbirliği yapılarak çalışılacaktır. Şimdiye kadar cüzeî loyd'lara inhisar eden Türk gemilerinin sınıflandırılması işi, bundan sonra aynı hak ve salâhiyetle loydumuzda da tamamlanacaktır. Böylece de külliyetli miktarda döviz tasarrufu temin edilecektir. »

Loydu'nun kurucuları arasında gemi mühendisleri, sigorta şirketleri, armatörler, gemi inşaatçıları ve demir - çelik sanayicilerimiz bulunmaktadır.

DİPNOTLAR

- ⁵² Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 18 Temmuz 1963 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁵³ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 26 Aralık 1963 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁵⁴ Türk Loydu'nun 1964 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁵⁵ Türk Loydu'nun 1965 Yılı Faaliyet Raporu. Türk Loydu Tesisi 1968 Faaliyet Raporu.
- ⁵⁶ Türk Loydu Tesisi 1968 Faaliyet Raporu.
- ⁵⁷ Türk Loydu 22.2.1968 Umumi Heyet Zaptı.
- ⁵⁸ Türk Loydu 1969 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁵⁹ Türk Loydu Vakfı 1976 Yılı Genel Kurul Zaptı.
- ⁶⁰ Türk Loydu Vakfı 1977 Yılı Genel Kurul Zaptı.
- ⁶¹ Türk Loydu Vakfı 1978 Yılı Genel Kurul Zaptı.
- ⁶² Türk Loydu Vakfı 1980 Yılı Genel Kurul Zaptı.
- ⁶³ Denizcilik Bankası TAO Yönetim Kurulu'nun 12 Ocak 1965 tarihli kararı.
- ⁶⁴ Teoman Özalp, Anılar ve Çalışmalar, İstanbul 2000, s.71.
- ⁶⁵ Türk Loydu'nun 1965 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁶⁶ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 26 Mart 1964 Tarihli Toplantı Zaptı. Türk Loydu'nun 1964 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁶⁷ Türk Loydu 1969 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁶⁸ Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Teşvik ve Uygulama Genel Müdürlüğü'ne yazılan 16 Ocak 1979 tarihli Yazı.
- ⁶⁹ Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Teşvik ve Uygulama Genel Müdürlüğü'ne yazılan 16 Ocak 1979 tarihli yazı.
- ⁷⁰ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 5 Mart 1962 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁷¹ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 13 Mart 1962 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁷² Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 15 Mart 1962 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁷³ Türk Loydu'nun 1965 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁷⁴ Türk Loydu 1969 Yılı Faaliyet Raporu.
- ⁷⁵ Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 11 Aralık 1962 Tarihli Toplantı Zaptı.
- ⁷⁶ Lloyd Register of Shipping Sekreteri'nin Türk Loydu Umumi Sekreterine yazdığı 9 Şubat 1963 Tarihli Mektup. Mesut Savcı, Özgeçmiş ve Anılar, s. 26. <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre/A/02.pdf>
- ⁷⁷ Cumhuriyet, 7 Eylül 1962.
- ⁷⁸ Hürriyet, 7 Eylül 1962.
- ⁷⁹ Denizcilik Bankası TAO Genel Müdürlüğü'ne Yazılmış 21 Şubat 1979 Tarihli Yazı.

1962

1962

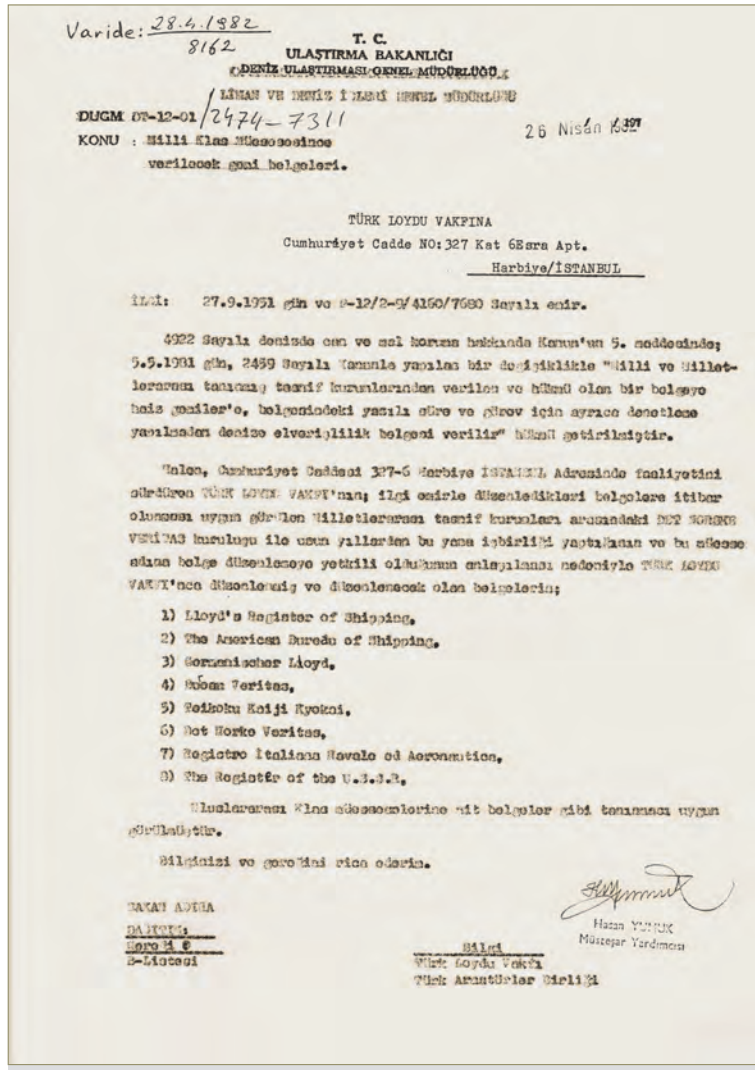
TÜRK LOYDU'NUN “MİLLİ” KURULUŞ HALİNE GELMESİ VE ARTAN FAALİYETLERİ

- Türk Loydu “Milli Kuruluş” Niteliğini Kazanıyor
- Daha Etkin Bir Yönetim Biçimine Doğru
- Artan Faaliyetler

TÜRK LOYDU'NUN “MİLLİ” KURULUŞ HALİNE GELMESİ VE ARTAN FAALİYETLERİ

Türk Loydu “Milli Kuruluş” Niteliğini Kazanıyor

Türk Loydu'nun gelişmesi önünde 1980'li yıllara kadar karşılaştığı temel sorun milletlerarası tanınmış klas kuruluşları ile eş kabul edilmemesidir. Bu da, daha önce söz edildiği üzere 14 Haziran 1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 5. Maddesinde yer alan “Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz yük gemilerine, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, yola elverişlilik belgesi verilir. Ancak bu gibi kurumların tüzük ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımlarının denetlenmesi bu kanun hükümlerine göre yapılır.” ifadesinden kaynaklanır.⁸⁰ 1981 yılına kadar Türk Loydu kurucu ve yöneticilerinin ilgili merciler nezdindeki bütün girişimlerine karşın yasada Türk Loydu lehine bir değişiklik yapılamaz. 1981 yılına gelindiğinde ise dönemin Daimi Komite Başkanı Prof. Teoman Özalp, 12 Eylül 1980'de ülke idaresini ele alan askeri yönetimi temsil eden Milli Güvenlik Konseyi üyelerinden Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Nejat Tümer ile konuyu görüşme imkanı bulur. Prof. Özalp anılarında bu görüşmeyi ve sonuçlarını şöyle anlatır: “Başlangıçtan bu güne kadar Türk Loydundaki bütün gelişmeleri anlattım. Loydun teknik olarak yeterli düzeye geldiğini söyledim. Oramiral ikna oldu. Ve yardım edeceğim dedi. Birkaç gün sonra kanuna, geçerli klas kuruluşları arasına “Milli Kuruluş” deyimini de ilave edildi. Türk Loydu yasal olarak ülkemizdeki diğer klas kuruluşlarının düzeyine getirilmişti.”⁸¹



Prof. Özalp'in talebi ve Oramiral Tümer'in girişimi üzerine 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 5. Maddesinde 5 Mayıs 1981 tarih ve 2459 sayılı kanun ile değişiklik yapılır. Buna göre ilgili madde "Milli ve Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilir." biçiminde değişikliğe uğrar. Bu değişikliğe dayanarak "Türk Loydu Vakfı'nca düzenlemiş ve düzenlenecek olan belgelerin uluslararası klas müesseselerince ait belgeler gibi tanınması" gerçekleşir.⁸²

Daha Etkin Bir Yönetim Biçimine Doğru

Türk Loydu'nun gerek "Milli tanınmış" nitelik kazanması, gerek 1980'lerden itibaren artan faaliyetleri karşısında 1960'ların ihtiyaçlarına göre tasarlanan yönetim biçimi yetersiz kalır. Bu durumu ve alınan önlemleri Türk Loydu'nun kuruluşu ve gelişmesinde katkıları olmuş kişilerden birisi olan Mesut Savcı " Türk Loydu büyük bir gelişme gösterdiğinden mevcut teşkilat yeterli olamıyordu. Bunun için yeni bir statüye (tesis senedine) gerek duyuluyordu. Bu nedenle benim de bulunduğum bir komisyon yeni tesis senedini hazırladı. Bu senet kabul edilerek 1986 Mart'ında yürürlüğe girdi." şeklinde ifade eder.⁸³

1986'da gerçekleştirilen senet değişikliğine göre Türk Loydu Vakfı'nın organları yeniden düzenlenir. Buna göre iki yılda bir genel kurulda seçimleri yapılan ve 5'i Gemi Mühendisleri Odasını, 2'si Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğini, 1'i Deniz Ticaret Odasını ve 1'i de İstanbul Sanayi Odasını temsil eden 9 üyeden oluşan bir yönetim kurulu oluşturulur. Yine genel kurulda iki yılda bir seçilen bir denetim kurulu da seçilir. Türk Loydu'nu her yıl nisan ayında toplanan genel kurulunda ise şu kuruluşların temsilcileri yer alır:

- TMMOB Gemi Mühendisleri Odası
- Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
- Türkiye, Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği(TOBB)
- İstanbul Sanayi Odası
- Çeliktrans Tersanesi
- DB Deniz Nakliyatı TAŞ
- Ereğli Demir Çelik Fabrikaları TAŞ
- Gemi İnşa Sanayiciler Birliği
- İTÜ Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi
- Kazan ve Basınçlı Kaplar Sanayiciler Birliği
- Nakliyat Sigortaları İnceleme Araştırma Komitesi
- Şehir Hatları İşletmesi
- TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası
- TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- TMMOB Makine Mühendisleri Odası

- Türk Armatörler Birliği
- Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB)
- Türk Standartlar Enstitüsü
- Türkiye Demir Çelik İşletmeleri Kurumu
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ
- Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği

Vakıf Senedinde yapılan değişiklikten sonra Vakfın üstlendiği ticari faaliyetleri yürütmek için Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi kurulur. Bu ticari faaliyetlerden vergi sonrası elde edilen gelir fazlası ise Vakfa aktarılır. Vakıf ise elde ettiği bu gelirle ve dışarıdan yapılan bağışlarla oluşturduğu bütçesiyle lisans, lisansüstü, doktora öğrenci bursları, eğitim yardımları ve kuruluş amacına uygun tesislerin kurulması gibi faaliyet yürütür.⁸⁴

Artan Faaliyetler

"Milli tanınmış tasnif kuruluşu" niteliği kazanması ile Türk Loydu kuruluşundan itibaren karşılaştığı en temel engeli aşmış olur. Bu gelişme faaliyetlerinin artmasına doğrudan etki eder. Örneğin 1984 yılına gelindiğinde Şehir Hatları İşletmesine ait bütün gemileri yalnızca Türk Loydu klasıdır. Uzunca bir süre Türk Loydu ile iş yapmamak konusunda direnen Deniz Nakliyat ise bu yıl ilk kez Türk Loydu ile çalışmaya başlar. Ancak 1984 yılı itibarıyla 1 milyon DW tonu aşan bir filoya sahip olan Deniz Nakliyat önce yalnızca iki servis motorunu Türk Loydu klasına verir. Ardından 1987'de ilk kez yaşlı olmakla birlikte bir gemisini Türk Loydu'na klaslatır.⁸⁵

1984'de Türk Loydu klasında inşa edilen Ayça kuru yük gemisinin Hint Okyanusu ve Atlantik Okyanusuna çıkması ile ilk kez Türk Loydu klaslı bir gemi okyanuslara açılmış olur.⁸⁶

Gerek yasal değişikliklerle Türk Loydu'nun tanınması önündeki engelin kalkması gerek aynı dönemde yani 1980'li izleyen yıllarda Türkiye ekonomisinin özellikle 1970'lerin sonlarında karşılaştığı darboğazdan kurtulması ve hareketlenmesi denizcilik sektöründe de etkiler yapar. Bu durum Türk Loydu'nun faaliyetlerinin artmasına yol açar. Örneğin Türk Loydu'nun geldiği noktayı ifade etmek için 1988 Çalışma Raporunda ilk on yılda Türk Loydu'nun yaşam mücadelesi verdiği, ikinci on yılda ise temsilcilik hizmetleri ile

gelişmesini sürdürdüğü. Ancak 1980'lerde kara endüstrisindeki faaliyetlere ek olarak deniz endüstrisindeki faaliyetlerinde de artış gösterdiği hatta temsilcilik hizmetlerinden elde edilen gelirin Türk Loydu klaslı gemilerden elde edilen gelir karşısında arka plana düştüğü ifade edilir.⁸⁷

Bu değişiklik 1990'lara da sarkar. Örneğin 1991'de yapılan bir değerlendirmede "Geçmiş 30 yıl içerisinde Loydun gelirleri bir süre büyük ölçüde Kara endüstrisinden sağlanmıştır (tüm gelirin %70'i) Daha sonraki yıllarda, deniz endüstrisinden sağlanan gelirlerin büyük bir bölümü mümessillik hizmetlerinden gelmiştir (%80 gibi) Bugün gelir dağılımı 1991 yılı sonu hesaplarına göre bölümler arasında aşağıdaki şekilde paylaşılmaktadır: Deniz Endüstrisi Bölümü %47, Deniz Endüstrisi-Mümessillik Bölümü %17, Kara Endüstrisi Bölümü %28, Diğer Mali Gelirler %8." denilmektedir.⁸⁸

Türk Loydu'nun "milli tanınmış tasnif kurumu" hüviyeti kazanmasına paralel eskisine oranla temsilcilik faaliyetlerinin azalıp kara ve deniz endüstrisi alanında daha çok faaliyet göstermesi yalnızca Türk Loydu'nun gelirlerinin bileşiminde değişikliğe yol açmaz. Türk Loydu tanındıkça kamuoyunda çok daha itibarlı projelerin içinde yer alır. Örneğin uzunca bir süre Türk Loydu'nun ayakta durmasında etkisi olan kara endüstrisi alanında deniz endüstrisine göre gelir olarak oranca bir gerileme yaşanmakla birlikte büyük projeler hayata geçer. Bunların ilki Adana-Tarsus Otoyolu Projesidir. Bu proje kapsamında Türk Loydu 7 çelik viyadüğün imalat kontrolörlüğünü üstlenir.⁸⁹ İkincisi ise Marmara Ereğlisi açıklarında bulunan doğal gaz platformu ile platformdan karadaki depolara uzanan boru hattının kontrolörlüğü ve sertifikalanması işidir.⁹⁰

Türk Loydu büyük bir gelişme gösterdiği 1980'lerden günümüze Türkiye ekonomisinin karşılaştığı krizlerden de doğal olarak etkilenir. İmalat sanayinde gerilemeye yol açan 1994 krizi, Türk Loydu'nun kara ve deniz endüstrisi alanlarındaki faaliyetlerine küçük ölçülerde de olsa olumsuz etkiler yapar. 1993 yılında kara endüstrisi alanında 192 kazan imalat kontrolü yapılmış iken 1994'de bu sayı 165'e düşer. Deniz endüstri alanında 1993'te 20 mevcut gemi klas giriş talebine karşın, 1994'de 23 talep olur.



1993'te tonaj toplamı 38.354 groston olan 15 mevcut gemi klasa alınırken 1994'de toplam tonajı 25.917 groston olan 18 gemi klasa alınır.⁹¹

Artan faaliyetleri karşısında Harbiye'deki mekanın yetersiz kalması üzerine önce aynı apartmanda bir daire kiralanır, sonra 1982'de satın alınan Tophane Karabaş Sokakta bulunan 5 katlı binaya taşınan Türk Loydu Tuzla'ya taşınana kadar burada faaliyet göstermeye devam eder.

Türk Loydu 12 Kasım 1982'de bir açılış kokteyli ile Tophanedeki binasında faaliyet göstermeye başlar.⁹² 1987 yılında bir test ve ölçme laboratuvarı kurabilmek, sövreyerlerin zaman kaybını azaltmak için bir irtibat bürosu kurmak amacıyla Tuzla tersaneler bölgesinde bir yer tahsisi talebi olur ve bu talep olumlu karşılanır.⁹³ Tuzla tesislerinin inşasına ancak 1992 yılının ilk aylarında başlanır. 29 Haziran 1996'da Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in katıldığı törenle hizmete girer.⁹⁴

1997'de Uzakdoğu'da baş gösteren ve Rusya üzerinde ilerleyerek Türkiye'yi de etkisi altına alan global ekonomik krizden denizcilik sektörü ve dolayısıyla Türk Loydu da etkilenir. Türk Loydu krizin etkilerinden korunmak için yeni ve farklı alanlarda hizmet çeşitlendirmelerine yönelir. ISM gibi sertifikalandırma hizmetlerinde gelişme gösterir. ISM Code ile ilgili Denizcilik Müsteşarlığı yetki devri işi yapılır. Bu arada global krizden dolayı azalan navlun gelirleri karşısında giderlerini asgari de tutmak isteyen armatörlere hizmet vermek üzere "Teknik Danışmanlık Hizmetleri" bölümü oluşturulur.⁹⁵

Türkiye ekonomisinin % 9,4 küçüldüğü 2001 krizinden ise Türk Loydu etkilenmez. Aksine 2002 yılında Türk Loyduna klaslı gemi, sayısı 648'den 729'a ve gros tonaj olarak 4 milyon 50 binden 4 milyon 307 bine çıkar; gelir seviyesi ise USD bazında 2001 yılına göre % 13,5 artar, tüm sektörlerde kriz nedeniyle istihdam azalırken Türk Loydu'nda istihdam artışı sağlanır.⁹⁶

DİPNOTLAR

⁸⁰ Resmi Gazete, sayı 6333, tarih 14 Haziran 1946.

⁸¹ Teoman Özalp, Anılar ve Çalışmalar, s.71.

⁸² Ulaştırma Bakanlığı'nın Türk Loydu Vakfı'na Gönderdiği 26 Nisan 1982 Tarihli Yazı.

⁸³ Mesut Savcı, Özgeçmiş ve Anılar, s. 27. <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre/A/02.pdf>

⁸⁴ Türk Loydu ilk kez 1975 yılında üniversite öğrencilerine burs vermeye başlamıştır. Türk Loydu Daimi Komitesi'nin 14 Kasım 1975 Tarihli Toplantı Zaptı.

⁸⁵ Türk Loydu Vakfı 1987 Çalışma Raporu, s. 8.

⁸⁶ Türk Loydu Vakfı 1984 Çalışma Raporu, s. VI.

⁸⁷ Türk Loydu Vakfı 1988 Çalışma Raporu, s. 4.

⁸⁸ Türk Loydu Vakfı 1991 Çalışma Raporu, s. 4.

⁸⁹ Türk Loydu Vakfı 1995 Çalışma Raporu, s. 11.

⁹⁰ Türk Loydu Vakfı 1995 Çalışma Raporu, s. 12.

⁹¹ Türk Loydu Vakfı 1994 Çalışma Raporu, s. 12.

⁹² Türk Loydu Vakfı 1982 Çalışma Raporu, s. 3.

⁹³ Türk Loydu Vakfı 1987 Çalışma Raporu, s. 10-11.

⁹⁴ Türk Loydu Vakfı 1996 Çalışma Raporu, s. 20.

⁹⁵ Türk Loydu Vakfı 1998 Çalışma Raporu, s. 9, 11.

⁹⁶ Türk Loydu Vakfı 2002 Çalışma Raporu, s. 6.

1962

1962

TÜRK LOYDU'NUN BUGÜNÜ

- Değişmeyen Ama Çeşitlenen Kuruluş Amaçları
- Hizmetler
- Vizyon-Misyon-Politika
- Yönetim Yapısı
- Nitelikli İşgücü
- Eğitime Destek



TÜRK LOYDU'NUN BUGÜNÜ

Değişmeyen Ama Çeşitlenen Kuruluş Amaçları

27-28 Şubat 1962'de gerçekleşen ilk genel kurulunda kabul edilen Türk Loydu'nun kuruluş amaçları bu kitabın başlarında da şöyle sıralanır:

“Göl, nehir, kanal, liman ve denizlerde makineli ve makinesiz ahşap, demir ve beton v.s. bilumum ticaret ve spor maksatları için kullanılan yüzer vasıtalarla ait fen ve tekniğin icaplarına uygun olarak kaideler tesis etmek;

Tekniğin icaplarına ve Türk Loydu tarafından neşredilmiş bulunan kaidelere göre gemilerin kontrol ve tecrübelerini yaparak sınıflarını tayin etmek, tescillerini yapmak ve bunlara göre sertifika vermek; Yüzer vasıtaların teknesi, makinesi ve teçhizatının inşa ve tamirlerinde kullanılan malzemenin evsafı hakkında standartlar tesbit etmek, keza bu malzemelerin tecrübelerine ve muayene ve kontrollerine müsteniden sertifikalar vermek;

Yetkili merciler tarafından vazifelendirildiği taktirde fribord, tonaj vesair ölçü işleri ve sörveyi yaparak sertifika vermek;

Lüzumu halinde diğer klas müesseseleriyle işbirliği yapmak ve ilgili mevzularda münasebetler tesis etmek;

Türk Loydu ile ilgili mevzularda araştırmalar yapmak veya bu şekilde mesleki araştırmalar için mesleki teşekküllerle işbirliği yapmak.”

Türk Loydu'nun bugününe bakarken başta kuruluş amaçları üzerinde durmakta yarar var. Türk Loydu'nun kuruluşundan 2000'li yıllara uzanan dönemde temel kuruluş amaçları değişmemiştir.



Ancak Türkiye ekonomisinin ihtiyaçlarına göre kuruluş amaçlarının çeşitlendiğini görmek mümkündür. Bunu da en kolay ulaşılabilecek olan örneğin Türk Loydu'nun web sitesinde kuruluş amaçlarının nasıl sıralandığına bakarak belirlemek mümkündür.⁹⁷

“Ülkemiz gemi yapım, onarım sanayi ve denizciliği ile kara endüstrisinin çeşitli alanlarında, uzay, uçak ve savunma sanayi, ulaşım ve nükleer enerji olmak üzere endüstrinin tüm alanlarında teknolojik gelişmeleri izlemek ve sahip olduğu bilgi ve deneyimi ulusal sanayimizin gelişimi için kullanmak;
Ülkemizin uluslararası teknik uyum çalışmalarına katkı sağlamak;
Sektörün ihtiyaçları doğrultusunda AR-GE projeleri gerçekleştirmek;
Ulusal sanayimizin gelişimine katkı sağlayacak laboratuvar, test istasyonu ve benzeri tesisler kurmak;
Sektör çalışanlarının bilgi ve görgülerini artırmak; teknolojik gelişmeleri sektörlere aktarmak üzere eğitim, seminer vb. etkinlikler düzenlemek;

Kuruluşların verimlilik ve karlılıklarını artıracak yöntemler geliştirmek ve sektörün hizmetine sunmak;
Kuruluşların teknolojik ve bilgi gereksinimlerini karşılayacak merkez olmaktır.”

Kuruluş amaçları çeşitlenen ve genişleyen Türk Loydu kuruluşundan bugüne 45 yılı aşan sürede binlerce gemi klaslama, basınçlı kap, kazan, çok çeşitli ürün, tesis ve personel ile yönetim sistemleri belgelendirmesi yapmıştır. Ulusal bir kuruluş olan Türk Loydu; sahip olduğu bilgi birikimi ve deneyimi ile başarısını uluslararası alana taşıyan az sayıda yerli kuruluştan biridir. Türk Loydu sertifikalı ürün/hizmetler kullanıcılar nezdinde güven teşkil etmekte ve kabul görmektedir. Uzmanlık ve şeffaflığının göstergesi olarak ISO 17021 ve EN ISO/IEC 17020 standartlarına göre akredite olan Türk Loydu, hizmetlerini müşteri istekleri ve standart gereklerine uygun olarak gerçekleştirmektedir.



Hizmetler

Türk Loydu bugün deniz endüstrisi alanında Türk Loydu kontrolünde inşa edilen gemi ve yatların klaslanması ile ilgili tekne, makine ve elektrik sörveylerinin yapılması, Türk Loydu klası altındaki gemi ve yatların periyodik klas sörveylerinin yapılması, mevcut gemi ve yatların Türk Loydu klasına giriş sörveylerinin yapılması, zorunlu bayrak devleti sörveylerinin (ISM, ISPS, SAFCON, SAFEQ, SAFRAD, MARPOL, ILL, vb.) yapılması, gemi yan sanayi ürünleri ile yat yapım ve donatım malzemelerinin kontrolü ve sertifikalandırılması, ILO sözleşmeleri kapsamında yük/kaldırma donanımlarının test, sörvey ve sertifikalandırılması, AB yönetmeliklerine göre uygunluk değerlendirmesi yapılarak gezi tekneleri için CE ve gemi teçhizatı için işaretli, üçüncü taraf kontrollük gibi hizmetleri vermektedir.

Türk Loydu, endüstri ve belgelendirme hizmetleri olarak endüstriyel ürünlerin standart ve teknik şartnamelerine uygun üretiminin temini için gerekli teknik denetim, kontrollük hizmetleri ve belgelendirmesi, tesislerin ve kaynakçı personelin uygunluğunun belgelendirilmesi ve kalite, çevre, gıda, iş sağlığı ve güvenliği standartları başta olmak üzere işletmelerde yönetim sistemlerinin ilgili standart ve mevzuat gereklerine uygunluğunun belgelendirilmesini yapmaktadır.

Plan kontrol ve araştırma hizmetleri kapsamında Türk Loydu gemi yapım-onarım sanayi ve denizciliği ile kara endüstrisinin çeşitli alanlarında, uzay, uçak ve savunma sanayi, ulaşım ve nükleer enerji gibi ileri teknoloji uygulaması gerektiren dallarda; teknolojik gelişmelerin izlenerek aktarılması ve uygulanmasının sağlanması; araştırma ve geliştirme çalışmalarının yapılması amacıyla, yeni





inşa edilen ve mevcut gemilerin, yatların tekne, makine ve elektrik projelerinin kontrolü ve onayı; gemilerin teorik hesaplarının (stabilite, yaralı stabilite, boyuna mukavemet) bilgisayarla yapılması; deniz endüstrisi yan sanayi ürünlerinin sertifikalandırılması ile ilgili projelerin kontrolü ve onayı; askeri gemilerin klaslanması ile ilgili projelerin ve dokümanların kontrolü ve onayı Deniz Kuvvetleri tarafından şartname gereği istenilen teçhizata ait projelerin kontrolü ve onayı; Ulusal Deniz Güvenlik Enformasyon ve Dokümantasyon Merkezi Faaliyetleri, SOPEP, SMPEP, Garbage Management Plan, Cargo Securing Manual, Ballast Water Management Plan, vb. IMO dokümanlarının kontrol ve onayı; sonlu elemanlar yöntemi ile yapısal analizlerin yapılması; Türk Loydu'nun mevcut kurallarının

güncelleştirilmesi, gereken yeni kuralların oluşturulması ve ilgili hesap programlarının geliştirilmesini yapmaktadır.

"Müşteri Destek" hizmetleri kapsamında Türk Loydu eğitim takvimi, Türk Loydu kuralları, sık sorulan sorular ve gemi bilgileri takip sistemine (GBIS) ulaşım gibi müşterilere katma değer sağlamayı hedefleyen yararlı bilgiler yer almaktadır.

Gerçek zamanlı olarak erişilebilen Türk Loydu klasi altında bulunan gemilere ait bilgilerin tutulduğu GBIS sistemindeki "gemi sicil kitabı" bilgilerine, internet üzerinden şifresiz olarak herkes, "sörvey, kusur ve uyarılar" a ait bilgilere ise gemi sahibi, işletmecisi ve bayrak devletleri, şifreli olarak ulaşabilmektedirler.











Vizyon-Misyon-Politika

Türk Loydu'nun vizyonu ürettiği kurallar, bilgi ve uzmanlıktan aldığı güçle uluslararası alanda ilk tercih edilen klaslama ve sertifikalandırma kuruluşu olmaktır. Misyonu can, mal ve çevre güvenliği ile ilgili alanlarda, benimsediği ilkeler doğrultusunda uygunluk değerlendirme hizmetleri vermektir. Benimsediği ilkeler ise bağımsızlık ve tarafsızlık, dürüstlük ve güvenilirlik, sürekli gelişim, bilgi üretimi ve paylaşımı, müşteri odaklı ve nitelikli hizmet, çalışanlarına değer vermektir. Türk Loydu'nun politikası çalışanlarıyla birlikte; bağımsızlık, tarafsızlık, gizlilik ve güvenirliliğin sürdürülmesi, faaliyetleriyle ilgili, ulusal ve uluslararası kabul

edilmiş mevzuat, kurallar ve standartlar çerçevesinde hizmet vererek, tüm paydaşlarının can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması, "Türk Loydu Ahlak Prensipleri"ne uyulması, Uygulanan sistemlerin etkinliğinin, sistem gerekleri ile müşteri beklenti ve ihtiyaçlarını karşılamak üzere, sürekli iyileştirilmesi, hizmetlerin tüm müşterilere eşit seviyede ulaşılabilir olmasının sağlanması, iş sağlığı ve güvenliği bilincinde, sağlıklı ve güvenli bir ortamda, hizmetleri gerçekleştirerek yaralanma ve hastalanmaların önlenmesi, kirliliğin kaynağında önlenerek en aza indirilmesi, doğal kaynakların verimli kullanılmasının sağlanması, tüm süreçlerde insan sağlığına ve çevreye zarar vermeyen malzemelerin kullanılmasıdır.



Yönetim Yapısı

Türk Loydu Vakfı'nın bugün dokuz üyeden oluşan yönetim kurulunun beş üyesi Gemi Mühendisleri Odası'nı, iki üyesi Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'ni, bir üyesi Deniz Ticaret Odası'nı ve bir üyesi de İstanbul Sanayi Odası'nı temsilen görev yapmaktadır. Türk Loydu Vakfı Genel Kurulu her yıl nisan ayında toplanır ve iki yılda bir yönetim kurulu ve denetim kurulu seçimleri yapılır.

Türk Loydu Vakfı Genel Kurul Üyesi olan kuruluşlar ise TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Türkiye, Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları

ve Ticaret Borsaları Birliği, İstanbul Sanayi Odası, Çeliktrans Tersanesi, DB Deniz Nakliyatı TAŞ, Ereğli Demir Çelik Fabrikaları TAŞ, Gemi İnşa Sanayiciler Birliği, İTÜ Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi, Kazan ve Basınçlı Kaplar Sanayiciler Birliği, Nakliyat Sigortaları İnceleme Araştırma Komitesi, Şehir Hatları İşletmesi, TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası, TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Türk Armatörler Birliği, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Türk Standartlar Enstitüsü, Türkiye Demir Çelik İşletmeleri Kurumu, Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ ve Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği'dir.



Nitelikli İşgücü

Türk Loydu eğitimden, gıdaya, makine imalatından gemi inşa sektörüne kadar geniş bir yelpazede gemi klaslama, yönetim sistemleri, ürün ve personel belgelendirme, uygunluk değerlendirme ve üçüncü taraf kontrollük gibi hizmetleri çeşitli alanlarda yetkin 120 kişilik teknik kadrosu ile vermektedir.

Türk Loydu personel alımında "doğru iş eşittir doğru çalışanlar" ilkesini uygulamaktadır. Bununla birlikte çalışanlar düzenli olarak eğitim programlarına alınmakta, yetkinlik ve becerilerinin gelişimi sürekli desteklenmektedir.

Türk Loydu'nda çalışanların iş yerinde güven ortamında çalışabilmeleri için İş Kanunu, İş Sağlığı ve Güvenliği ile ilgili gereklilikler uygulanmakta ve tüm çalışanlarına eşit mesafedeki

yaklaşım ile eğitim, gelişim, kariyer olanaklarında fırsat eşitliği sağlanmaktadır.

Eğitime Destek

Türk Loydu Vakfı iktisadi İşletmesi tarafından yürütülen ticari faaliyetlerden vergi sonrası elde edilen gelir fazlası, Türk Loydu Vakfına aktarılır. Türk Loydu Vakfı elde ettiği gelirle ve dışarıdan yapılan bağışlarla oluşturduğu bütçesiyle Lisans, Lisansüstü, doktora öğrenci bursları, eğitim yardımları ve kuruluş amacına uygun tesislerin kurulması gibi ulvi amaçların gerçekleştirilmesi için faaliyet yürütür. Türk Loydu'nun sağlamış olduğu burs yardımlarından Üniversitelerin Gemi İnşaatı Mühendisliği ve Denizcilik Fakültesi, makine, elektrik, metalürji ve sigortacılık alanında eğitim gören öğrencilerden burs yardımlarından yararlanma koşullarını taşıyan öğrenciler meslek kuruluşları vasıtasıyla yararlanabilmektedir.



DİPNOTLAR

⁹⁷ <http://www.turkloydu.org/turkloydu/>

1962

1962

TÜRK LOYDU'NUN GELECEĞİ: ULUSAL SINIRLARI AŞMAK

- Akreditasyon Girişimleri
- Bayrak Devleti Yetkileri
- AB ile İlişkiler, Tanınmış ve Onaylanmış Kuruluş Olma Hedefleri
- Ulusaldan Uluslararasıına Uzanan Bir Başarı

TÜRK LOYDU'NUN GELECEĞİ: ULUSAL SINIRLARI AŞMAK

Akreditasyon Girişimleri

Bu kitabın büyük bir bölümünde kuruluşundan 1980'lere kadar olan dönemde Türk Loydu'nun bir var olma, ayakta durabilme veya buna neden olan sorunla birlikte ifade etmek gerekiyorsa tanınma mücadelesi verdiği ortaya konulmuştur. Türk Loydu bugün geldiği yerde faaliyet alanında Türkiye'de artık bir tanınma sorunu yaşamamakta, yıldan yıla artan faaliyetleri ile kurulduğu ve faaliyet gösterdiği ilk yıllardaki zorlukların hiçbiri ile artık karşı karşıya değildir. Türk Loydu artık faaliyet alanında kazandığı itibara bağlı olarak Türkiye sınırları dışında, Türkiye'nin de içinde bulunduğu bölgede uluslararası düzeyde tanınma hedefi peşinde koşmaktadır. Bu bağlamda bazı kazanımlar elde edilmiş, yakın bir gelecekte ise daha önemlilerinin elde edilmesi için uğraş verilmektedir. Türk Loydu'nun geleceğini belirleyecek bu girişimler için akreditasyon girişimleri önemli bir adımdır.



Türk Loydu 2000'li yıllara uluslararası standartlarda çalışan bir kurum olma girişimleri ile girer. Bu bağlamda Türk Loydu'nun akreditasyon çalışmaları önem taşır. (bkz. Tablo 3) Malların uluslar arası pazarda serbest dolaşımının sağlanması için standart ihtiyaçlarının ve tüketici taleplerinin karşılanması için her ülkede ulusal denetim mekanizmalarının oluşturulması ile uluslararası sisteme uygunluğun sağlanması amaçlanır. Akreditasyon, bu sistemin temelini oluşturur. Bir mal ve hizmetin pazara arzı için akreditasyona şu dört unsur konu olur: Kalibrasyon ve test laboratuvarlarının akreditasyonu; ürün/hizmet belgelendirilmesi yapan kuruluşların akreditasyonu; sistem belgelendirilmesi yapan kuruluşların akreditasyonu ve personel belgelendirmesi yapan kuruluşların akreditasyonu. Türk Loydu verdiği hizmet itibarıyla akreditasyona ihtiyaç duyan bir kurumdur. Bu amaçla 4 Kasım 1999'da yürürlüğe giren 4457 sayılı kanunla kurulan TÜRKAK'ın (Türk Akreditasyon Kurumu) genel kurulunda yer alır.⁹⁸

2000 yılında TÜRKAK'ın tam olarak faaliyete geçemeyeceği anlaşıldığı zaman Türk Loydu yönetimi Gümrük Birliği Anlaşmasının uygulama alanlarında Türkiye'de üretilen malların AB (Avrupa Birliği) ülkelerinde dolaşımına imkan verecek ürün sertifikasyonu ve CE işareti verme hakları için ön koşul olan akreditasyon kriterini elde etmek amacıyla zaman yitirmeden girişimde bulunma ihtiyacı duyar. Bu amaçla SWEDAC (İsveç Akreditasyon ve Uygunluk Değerlendirme Kurumu) ile temasa geçilir. 15-19 Ocak 2001'de gerçekleştirilen akreditasyon denetimi sonucu Türk Loydu 1747 no ile EN ISO 9001-9003:1994 ve ISO 9001-2000 standartlarına göre akredite kalite yönetim sistem belgelendirme kuruluşu olarak tescil edilir ve uluslararası alanda geçerli akredite bir kuruluş haline gelir.⁹⁹

Türk Loydu bugün TÜRKAK tarafından TS EN ISO/IEC 17020 standardına göre akredite edilmiş A tipi bir muayene kuruluşudur.

Bayrak Devleti Yetkileri

Türk Loydu'nun artan itibarının önemli bir göstergesi bayrak devleti yetkilerini alması yani anlaşma yapılan devletler adına sörvey yapma ve sertifika düzenleme yetkilerine sahip olmasıdır. Bu bağlamda ilk kez KKTC Denizcilik İdaresi ve Türk Loydu arasında 26 Şubat 2003 tarihinde imzalanan anlaşma ile Türk

Tablo 3
Akreditasyon ve Yetkiler

Basınçlı Ekipmanlar Yönetmeliği
Bayrak Devleti Yetkileri
Gezi Tekneleri Yönetmeliği
TURKAK- ISO 17020 A Tipi Muayene Kuruluşu Akreditasyon Belgesi
TURKAK- ISO 17021 Kalite Belgelendirme Akreditasyon Belgesi
TURKAK- ISO 17024 Personel Belgelendirme Akreditasyon Belgesi
TURKAK- ISO Guide 66 Çevre Belgelendirme Akreditasyon Belgesi
SWEDAC- ISO 17021 Kalite Belgelendirme Akreditasyon Belgesi
DTM- Uluslararası Gözetim Firması Yetki Belgesi
EPDK- Yapım ve Hizmet Sertifikası

Loydu, KKTC adına sörvey yapma ve sertifika düzenleme yetkilerine sahip olur. Bunu 14 Mayıs 2003'de Slovakya, 13 Haziran 2003'de Moğolistan ile yapılan anlaşmalar izler. Şubat 2005'te Suriye ile Bayrak Devleti Adına Sörvey ve Sertifikalandırma Yetki Devri Anlaşması imzalanır. Aynı yıl Gürcistan ve Lübnan, 23 Haziran 2006'da Kamboçya, 2007'de Libya ve Kribati, 2008'de ise Azerbaycan ile benzer anlaşmalar imzalanır.

AB ile İlişkiler, Tanınmış ve Onaylanmış Kuruluş Olma Hedefleri

Türkiye'nin uzun yıllardan beri üyesi olmak için uğraştığı AB ile tam üyelik müzakerelerine paralel Türk Loydu da AB nezdinde tanınmış ve onaylanmış kurum olma girişimlerinde bulunur. Bu bağlamda 2001'de 94/57/EC Avrupa Konseyi direktifi kapsamında Türk Loydu'nun tanınmış kuruluş olması ile ilgili TC Dışişleri Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, DPT, Deniz Ticaret Odası, AB Genel Sekreterliği ve TOBB nezdinde girişimler gündeme gelir. 2005 yılına gelindiğinde bütün hazırlıklar tamamlanır. Ancak AB Komisyonunca tanınırlık için Türk Loydu'nun AB üyesi bir devletin önermesi gerekir. Bu süreçte Slovakya ile temas kurulur. 2006'da Türk Loydu merkezinde Slovakya yetkilileri ile hazırlıkların gözden geçirildiği bir toplantı yapılır. 2007 yılında ise bütün hazırlıklar tamamlanır. Yakın bir gelecekte Türk Loydu'nun AB devletleri bayrağını taşıyan gemilerde, o bayrak devletleri adına sörvey yapma ve sertifikalandırma yetkisi verilmesi söz konusu olacaktır.¹⁰⁰



Gümrük Birliği Anlaşması gereği 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren iç pazarda da malların CE işareti taşıması zorunluluğu getirilir. Bu bağlamda Türk Loydu 2002 yılında AB nezdinde onaylanmış kuruluş olma girişimi gündeme gelir. Ancak bütün koşulları yerine getiren Türk Loydu, AB'nin tarafgir tutumu nedeniyle dolaylı bir yöntemle Yunanistan'daki iki yetkili kurum Hellenic Register ve Mirtec SA ile yapılan anlaşmalar sonucu onaylanmış kuruluş niteliği kazanır.¹⁰¹

Ancak Türk Loydu'nun onaylanmış kuruluş olması yönünde elde ettiği ilk önemli mesafe 21 Kasım 2006 tarihinde 1785 kimlik numarası ile Gaz Yakan Cihazlar yönetmeliğinde onaylanmış kuruluş olarak ilan edilmesi olur. Bunu aynı kimlik numarası ile 12 Ocak 2007'de Basınçlı Ekipmanlar yönetmeliğinde onaylanmış kuruluş olarak ilan edilmesi izler.

Ulusaldan Uluslararasına Uzanan Bir Başarı

Türk Loydu'nun ulusal boyutu aşan faaliyetlerini uluslararası standartta gerçekleştirdiği MoU raporlarına göre tutuklanan

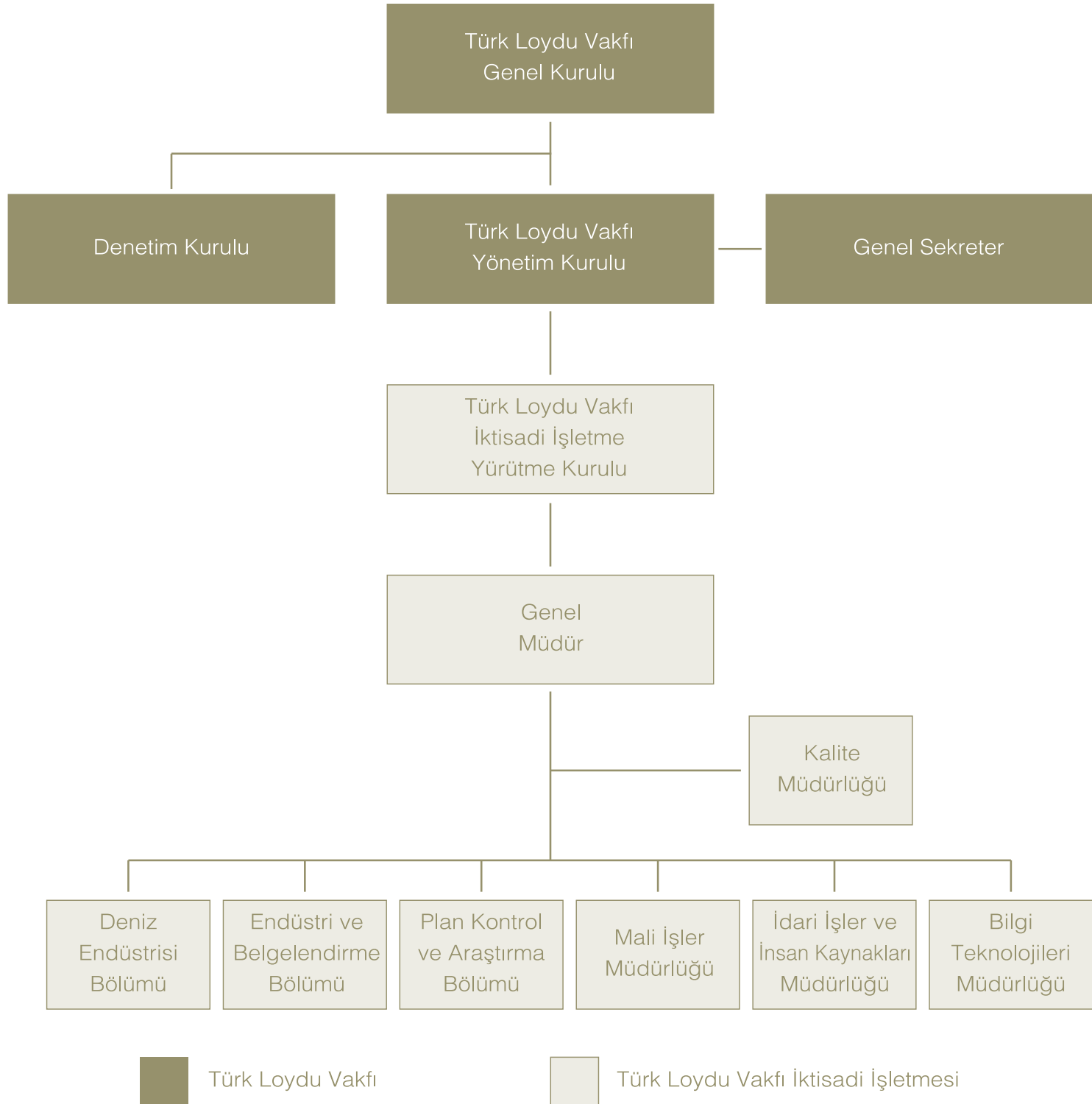
gemisinin olmamasından anlaşılmaktadır. Bilindiği üzere denize kıyısı olan AB ülkelerinin oluşturduğu Paris Memorandumu'na (MoU) taraf ülkelerin, limanlarına gelen gemileri denetleme hakkı bulunmaktadır.

Denetim sonucunda gemilerde bulunan uygunsuzluklar için rapor hazırlanır. Sonucunda gemilerin tutuklanmasına kadar giden büyük yetkileri vardır. MoU raporlarına göre 2004-2006 yıllarında Türk Loydu, MoU üyesi ülke limanlarına giren gemilerde yapılan liman devleti denetimlerinde klas kusuru nedeniyle tutuklanan gemi sayısı sıralamasında yüksek performanslı klas kuruluşları grubuna yükselir. 2006'da klas kusuru nedeniyle tutuklanan gemisi olmayan Türk Loydu'nun 2007 yılında da klas kusuru nedeniyle tutuklanan gemisi yoktur.

Bu sonuçların da Türk Loydu'nun AB tarafından tanınması sürecini hızlandıracağına inanılmaktadır. Böylece ulusal bir kuruluş olarak faaliyet göstermeye başlayan Türk Loydu'nun uluslararası tanınırlık kazanması da söz konusu olabilecektir.¹⁰²



Türk Loydu Organizasyon Şeması



DİPNOTLAR

⁹⁸ Türk Loydu Vakfı 1999 Çalışma Raporu, s. 6.

⁹⁹ Türk Loydu Vakfı 2000 Çalışma Raporu, s. 10. Türk Loydu Vakfı 2001 Çalışma Raporu, s. 6.

¹⁰⁰ Türk Loydu Vakfı 2001 Çalışma Raporu, s. 6-7. Türk Loydu Vakfı 2005 Çalışma Raporu, s. 7. Türk Loydu Vakfı 2006 Çalışma Raporu, s. 8. Türk Loydu Vakfı 2007 Çalışma Raporu, s. 6.

¹⁰¹ Türk Loydu Vakfı 2004 Çalışma Raporu, s. 6.

¹⁰² 2007 Çalışma Raporu, s. 6.

Türk Loydu İlk Genel Kurul Toplantısında Müteşebbis Daimî Komite Başkanı Yüksek Mühendis Zeyyad Parlar'ın Açılış Beyanatı

Muhterem Müessesiller :

Davetimizi kabul ederek toplantımıza iştirak etmek zahmetine katlandığınız için sizlere, "Türk Loydu Müteşebbis Daimî Komitesi" ile "Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Gemi Mühendisleri Odası" adına teşekkürlerimi sunarım. Sizleri seçerek toplantıya katılmanızı temin eden müesseselere de, burada huzurunuzda, ayrıca teşekkür etmeği bir borç bilirim.

Böyle seçkin ve kıymetli bir topluluğa hitap edebilmek fırsatını elde ettiğim için kendimi bahtiyar hissetmekteyim.

Türk Loydunun izahını yapmadan evvel, klas müesseselerinden kısaca bahsetmek isterim. Her ne kadar sizlere takdim etmiş olduğumuz broşürün baş tarafında bu mevzuda izahat verilmiş ise de, vaktinizi israf etmiyecek şekilde bir iki dakikanızı almama müsaadenizi rica ederim.

Evvelâ şu hususu tebarüz ettireyim: "Dünya gemiciliğinin kıfayetli çalışmasında ve gelişmesinde, klas müesseselerinin oynadıkları rolün ehemmiyeti inkâr edilemeyecek kadar barizdir. Bu müesseseler, yüksek standartlarını muhafaza edebilmek için ileriye matuf bir çalışma yapmak mecburiyetindedirler. Çalışmalar ve araştırmalar neticesi olarak da, daha emniyetli, daha ekonomik, daha az bakım ve tutuma ihtiyaç gösteren gemilerin inşaatı mümkün olmaktadır.

Klas müesseselerinin ilk kuruluşlarındaki aslî vazifeleri, tekne ve yük sigortacılarının teknik müşavirliğini yapmak idi. Bunlar, gemilerin yük almağa ve denize çıkmaya e'veriş'i olduklarını neşrettikleri listelere her nev'i gemileri ithal etmek suretiyle, umuma açk-larlardı.

Zamanımızda, klas müesseseleri bu aslî ve en mühim vazifelerini yapmakla beraber, işi kaide'eri tesbit etmek suretiyle gemilerin, teknigini ve ilmin en son buluşlarına mal ve can emniyeti bakımından en yüksek standartlarına göre inşa edilmelerini temin etmektedirler. Hattâ bazı klas müesseselerinin denizle alakası olmayan başka sahalarda da çalıştıkları vakidir.

Gemilerin, klas müessese'lerinin kaide ve nizamlarına göre inşa edilmeleri mecburî de-

ğildir. Böyle olmakla beraber armatör'er, klas müesseselerinin kaidelerine göre gemi siparişi vermekte, tersaneler bu kaidelere göre gemileri inşa etmekte ve sigortacılar da, bu kaidelere göre inşa edilmiş gemileri daha müsait şartlarla sigortalamaktadırlar.

Klas müesseseleri, kendi kaidelerine göre yapılacak geminin yalnız inşa safahatını kontrol etmekle kalmazlar. Bu müesseselerin, gemilerde kullanılan malzemenin evsafı hakkında belirli kaideleri vardır. Gemilerin inşaatında kullanılacak malzemenin bu kaidelere uygun olmaları şarttır. Bu bakımdan çelik levhalar, köşebend ve her nev'i profiller ve lâmalar, dökme ve dövme çelik parçalar, ahşap malzeme kontrolden geçmeden, gemi inşaatında kullanılamazlar. Malzeme kontrol işleri, yüksek fırınlarda başlar ve kızakta gemiye monte edinceye kadar devam eder. Çelik aksam, perçinler laboratuvarlarda muayene ve tecrübeye tâbi tutulur, elektrik kaynak çubuk ve satırları denemeden geçirilir; teknenin, makinaların, kazanların yardımcı her nev'i makinalarının inşası tersane ve fabrikalarda sömveyörlerin kontrolü altında yürütülür. Bunlara ilâveten gemi demirleri, tel ve lif halatlar, ırgat, jeneratör ve tulumbalar vesair bütün teçhizatın usul ve kaidelere uygunlukları tesbit edilir. Ağaç malzeme için de benzer usuller tatbik edilir. Ahşap teknelerde kullanılacak ağaç malzeme ta ormandan gemideki yerine bağlanıncaya kadar kontrolden geçirilir. Bununla da iktifa edilmez. Klas müesseselerinin sömveyörleri, tamamlanmış olan gemilerin seyir tecrübelerine katılırlar, her makinanın, her parçanın iyi çalışıp çalışmadığını tesbit ederler.

Klas müesseselerinin nezareti altında inşa edilen gemiler büyük değişiklik gösterir. En büyük yolcu gemileri ile dev tankerlerden en küçük romorkör ve ahşap ufak teknelere kadar her nev'i yüzer vasıta kontrol edildiği gibi, en basit stım makinası ve motörden, dizellere, türbo ve dizel elektrik makinalara, buhar ve gaz türbinlerine, atom enerjisi ile çalışan makina tesisatına kadar bütün makina nev'ileri de muayeneden ve tecrübeden geçer.

Klas müesseselerinin işi, gemi tamam'lanıp seyir tecrübesi yapıldıktan sonra da bitmez. Gemiler, senede asgarî bir kere havuza alınıp senelik muayeneye tâbi tutuldukları gibi, (4)

senede bir kere de (Special Survey) denilen hususî ve esaslı bir muayeneyeden geçirilirler. Bu sörveyler esnasında, gemi in klâsda kalabilmesi için yapılması gereken iş'ler tesbit edilir ve yaptırılır. Bu suretle geminin, ömrü boyunca, daimî bir mürakabe altında tutulması temin edildiği gibi, her bakımdan (emriyetli bir gemivassfını muhazafa ettiği tesbit edilmiş olur.

Bu vazifelere ilâveten, birçok klâs müesseseleri, Hükûmetier nam' ve hesabına (fribord) tabir edilen yük'eme sınırını tâyin etmek ve uluslararası muteber (Load Line Certificate) = yük'eme sınırı sertifikası vermek yetkisini haiz bulunmaktadırlar. Meselâ, İngiltere Hükûmeti, Lloyd Register of Shipping ile Bureau Veritas, American Bureau of Shipping ve Det Norske Veritas'ın İngiltere'deki komitelerinin Fribord sınırı tâyin etmek ve Load Line Certificate = yükleme sınırı sertifikası verme'eri hususunda yetki vermiş bulunmaktadır. Diğer bazı Hükûmetler millet'lerarası anlaşmalar mücibince yapılması gereken birçok teknik iş'erin ifasını klâs müesseselerine terketmişlerdir. Bizim Hükûmetimizde, belli başlı klâs müesseselerinin her nev'i sertifikalarını, (Fribord) = yükleme sınırı tesbitinde "Gemi Mül'e dis'eri Odasının" ölçülerini muteber addetmektedir.

Klâs müesseseleri, normal sörvey vazifelerine ilâveten her nev'i hasar tamiri iş'leri-in kontrolünü yaptıkları gibi muvakkat tamirlerin kontrollerini de yapmaktadırlar.

Klas sosyeteleri umumî menfaatlere hizmet eden teşekküller olup, kazanç mevzuu bahis olmamaktadır. Yapılan hizmetier karşılığı alınan ücretler ile masraflar karşılarını karşılayan kısmı araştırma ve geliştirme iş'lerine sarfedilmektedir. Bu klâs müesseselerinin umumî hey'etleri ile muhtelif komitelerinde, armatör'ler, sigortacılar, mühendisler, gemi inşaatçıları, çelik imalatçıları çalışmakta ve inşaat kaide usû'leri devamlı olarak tashih edilmekte ve yeniliklere yer verilmektedir.

Muhterem mümessiller :

Klâs müesseseleri hakkında daha birçok hususları açıklamak mümkündür. Fakat kıymetli vaktinizi suistimâl etmiyeyim. Kısaca (Türk Loydu) undan bahsedeyim:

(Türk Loydu) diğer tanınmış klas müesseselerinden farklı olmayacaktır. Türk Loydu iki temele dayanacaktır. Bunlardan biri teknik ve ilimdir, diğeri ise dürüstlük ve bitaraflık Müessesenin bu iki yoldan ayrılması için

esasları buna göre hazırlanmış bulunmaktadır.

(Türk Loydu), sigortacıların, armatör ve motör sahip'lerinin, gemi inşaat ve tamircilerinin, Hükûmetin alâkalı makamlarının itimad edebilecekleri, dayanabilecekleri en dürüst müşaviri olmağa gayret sarf edeceklerdir. (Türk Loydu), bu saydığım müesseseerin, teknik mevzularda en mutemed mahremi esrarı olacaktır. Onlara karşılaşacakları problemlerinde huzuru kaib'e inanabilecekleri teknik ve ilmi bir arkadaşları olacaktır.

(Türk Loydu) mütevazî bir gaye ile kurulmuştur. İlk hedef olarak Türkiye'de hiçbir teknik kontrolden geçmeden inşa edilen ahşap ve çelik küçük teknelerin, mal ve can emriyetini sağlayacak tarzda ve teknik esaslara dayanacak şekilde imal edilmeierini sağlayacak ve bunların, sahiplerine daha ucuza mal olmalarını ve memleket ekonomisine faydeli olmalarını temin edecektir.

(Türk Loydu) ancak dürüst ve ilmi çalışması ve göreceği hizmetlerin sağlayacakları faidelere dayanarak ilerlemek prensibindedir. Hiçbir zaman kendisini zorla empoze etmek yoluna gitmeyecektir. Türk Loydu kuruluş hazırlıkları esnasında temasda bulunduğumuz alâkalı resmi makamlar (Türk Loydu)nun bir kararname ile mecburî hâle getirilmesinin mümkün olabileceğini imâ etmişler ise de Gemi Mühendis'eri Odası bu şekli hiçbir zaman benimsememiş ve dolayısıyla bu yola gitmemiştir.

(Türk Loydu), 6235 ve 7303 sayılı kanunları ile kurulmuş olan T.M.M.O. Bir'liği Gemi Mühendis'lerinin manevî himayesindedir. Gemi Mühendisleri Odasının 1955 senesinde Birlik Umumî Hey'etince tasvip ve kabul edilmiş olan Ana Nizamnamesinde "Klâs Müessesesi" kurmak bir vazife olarak verilmiş bulunmaktadır. (Türk Loydu) nun kurulması T.M.M.O. Bir'liği tarafından tasvip edilmiş durumdadır. Temaslarda bulunduğumuz alâkalı Bakanlıklar her türlü yardımın ve kolaylığın yapılacağını vaad etmiş bulunmaktadırlar.

Muhterem Mümessiller :

(Türk Loydu) nun kurulması ve faydeli olarak iş'emesi şimdi tamamıyla sizlerin elinde bulunmaktadır. (Türk Loydu) teknik elemanlar, sigortacılar, armatörler ve gemi inşaatçıların müşterek gayret ve çalışmalarının temerküz edeceği bir teşkilât olacaktır.

Sözlerimi bitirirken, hepimize teşriflerinizden dolayı teşekkür eder ve toplantımızın muvaffakiyetle neticelenmesini temenni ederim.



TÜRK LOYDU VAKFI YÖNETİM KURULU

BAŞKAN

Prof. Dr. Mustafa İNSEL

BAŞKAN VEKİLİ

Erhan TUNÇAY

SAYMAN ÜYE

Halim METE

ÜYELER

Ahmet ARSLAN

Celal ÇİÇEK

Doç. Dr. İsmail Hakkı HELVACIOĞLU

Metin KONCAVAR

Bülent ŞENER

Hüseyin YUNAK

DENETİM KURULU

Ali ÖNDER

Mehmet TAYLAN

Derya TURGUT

GENEL SEKRETER VEKİLİ

Şevki BAKIRCI

TÜRK LOYDU İKTİSADİ İŞLETMESİ YÜRÜTME KURULU

BAŞKAN

Prof. Dr. Mustafa İNSEL

ÜYELER

Doç. Dr. İsmail H. HELVACIOĞLU

Metin KONCAVAR

Şevki BAKIRCI

R. Tansel TİMUR

GENEL MÜDÜR

Şevki BAKIRCI

1962

1962

KAYNAKÇA

- Arşiv Belgeleri
- Rapor ve Zabıtlar
- Dergi ve Gazeteler
- Anılar
- Sözlü Tarih Görüşmeleri
- Web Kaynaklar



KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

Türk Loydu Arşivi.

RAPOR VE ZABITLAR

Loyd Mütessesbis Daimi Komitesi Toplantı Zabıtları.

Türk Loydu'nun Yıllık Faaliyet Raporları.

Türk Loydu Vakfı Genel Kurul Zabıtları.

Türk Loydu Vakfı Yıllık Çalışma Raporları.

DERGİ VE GAZETELER

Akşam

Cumhuriyet

Dünya

Ekspres

Gece Postası

Hür Vatan

Hürriyet

İkdam

Milliyet

Resmi Gazete

Sigorta Dünyası

Son Posta

Tercüman

Vatan

Zafer

ANILAR

Mesut Savcı, Özgeçmiş ve Anılar, <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre/A/02.pdf>

Teoman Özalp, Anılar ve Çalışmalar, İstanbul 2000.

SÖZLÜ TARİH GÖRÜŞMELERİ

Ali Eser

Bilge Kongar

Mustafa Insel

Sadullah Bigat

Sami Özdemir

Şevki Bakırcı

Teoman Özalp

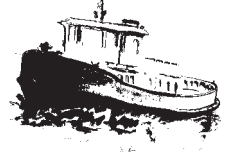
Yücel Odabaşı

WEB KAYNAKLAR

<http://www.turkloydu.org/turkloydu/>

N O T L A R





1962 yılında kurulan, 1966 yılında vakıf statüsünü kazanan 1986 yılında yapılan senet değişikliği ile vakıf organları yeniden düzenlenen Türk Loydu Vakfı veya kısaca Türk Loydu Türkiye'nin yegane ulusal klas kuruluşudur.

Bağımsız, tarafsız, güvenilir ve uzman bir ulusal klaslama, belgelendirme ve uygunluk değerlendirme kuruluşu olan Türk Loydu bu bağlamda gemi ve her türden yüzer araç klaslama, klas sürveyleri ve bayrak devletleri adına sürveyler, endüstrinin her alanında ürün/personel belgelendirme, üçüncü taraf kontrollük hizmetleri ile yönetim sistem standartları çerçevesinde ISO 9001 Kalite, ISO 14001 Çevre, OHSAS (TS) 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği, ISO 22000 Gıda Güvenliği, ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemleri belgelendirmesi ile faaliyet alanında yer alan ürünlerde CE işareti kapsamında uygunluk değerlendirmesi hizmetleri vermektedir.

www.turklloyd.org

