

**ULUSLARARASI DENİZ VE HAVA UYUŞMAZLIKLARININ
ÇÖZÜMÜNDE KURUMSAL TAHKİME DUYULAN İHTİYAÇ:
ULUSLARARASI DENİZ VE HAVA TAHKİM MERKEZİ
ÖRNEĞİ**

**INTERNATIONAL MARITIME AND AIR ARBITRATION
CENTER; CIAMA**

**Prof. Dr. İbrahim ÖZBAY¹
Dr. Öğr. Üyesi Murat ERDEM²**

ÖZ

Tahkim ile deniz ticareti ilişkisi tarihin ilk çağlarında başlamış ve günümüze kadar gelişmiş ve kurumsallaşmıştır. Hava hukuku uyuşmazlıklarında tahkime başvuru ise deniz ticaretine göre daha yeni tarihlidir. Günümüzde ticaret trafiği yoğun şekilde deniz ve hava merkezli olarak gerçekleşmektedir. Deniz ticareti ve hava hukukundan kaynaklı uyuşmazlıklar çoğunlukla uluslararası nitelikte olup ad hoc tahkim şeklinde veya kurumsal tahkim merkezlerinde çözüme kavuşturulmaktadır. Hukukun bu iki alanına ait uyuşmazlıkların uluslararası niteliğinden dolayı çözümü hem mahkemeler ve uygulanacak yargılama usulü hem de mahkeme dışı çözüm yöntemleri bakımından uzmanlaşmayı gerektirmektedir. Mahkeme dışı çözüm yöntemi olan tahkim ve arabuluculuk, deniz ticareti ve hava hukukundan kaynaklı hukuk uyuşmazlıklarında tarafların beklentisi olan adil, seri ve iradilik temelli çözüm ihtiyaçlarının bir karşılığı olarak ortaya çıkmıştır.

Makalenin Geliş Tarihi : 10/01/2022

Makalenin Kabul Tarihi : 06/07/2022

- 1 Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Medeni Usul ve İcra-İflas Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, e-mail: ibrahim.ozbay@gop.edu.tr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3820-6501>
- 2 Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Medeni Usul ve İcra-İflas Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, e-mail: murat.erdem@asbu.edu.tr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7285-270X>

Bu iki alandaki özellikle uluslararası ticari uyuşmazlıklarda gerek zamandan tasarruf gerekse ulaşım ve bağlantı kolaylığı nedeniyle, uyuşmazlığın tarafları mahkeme dışı uyuşmazlık çözüm yöntemlerine yöneltmektedir. Bu perspektiften hareketle ülkemizde kurumsal bir tahkim merkezi olarak Deniz ve Hava Tahkim Merkezi kurulmasının ticari uyuşmazlıkların çözümüne kurumsal düzeyde katkı sağlamanın yanında aynı alanlardaki merkezlerle işbirliğine dayalı rekabet edebilme ortamını da oluşturacaktır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Merkezi, Tahkim, Arabuluculuk, Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Mahkemesi, Deniz Tahkim Merkezi.

ABSTRACT

The relationship between arbitration and maritime trade started in the early ages of history and has been developed and institutionalized until today. Application to arbitration in air disputes has originated more recently than maritime trade. Today, trade traffic is heavily centered on maritime and air. Disputes arising from maritime trade and air law are mostly of an international nature and are resolved in the form of ad hoc arbitration or in institutional arbitration centers. Due to the international nature of the disputes in these two areas of law, resolution requires specialization in terms of both the courts and the judicial procedure to be applied and the out-of-court resolution methods. Arbitration and mediation, which is an out-of-court settlement method, meet the expectations of the parties in legal disputes arising from sea and air trade, which are fair, prompt and based on will.

In these two areas, especially in international commercial disputes, the parties to the dispute are directed to out-of-court dispute resolution methods due to both time saving and ease of transportation and connection. Based on this perspective, the establishment of an institutional arbitration center as a Maritime and Air Arbitration Center in our country will contribute to the institutional resolution of commercial disputes and will provide the opportunity to compete with centers in the same field.

Keywords: International Maritime and Air Arbitration Center, Arbitration, Mediation, International Court of Maritime and Air Arbitration (CIAMA), Maritime Arbitration Center.

GİRİŞ

Deniz ticareti ve hava hukuku uyuşmazlıkları, gelişen teknolojinin etkisiyle ticaretin ekonomik ve hızlı olmasından hareketle fiziki şartlar, çevre ve güvenlik olgularını odak kabul eden modernize edilmiş mevzuata tabi olmayı zorunlu hale getirmiştir. Bu anlamda çalışma konumuz olan deniz ve hava tahkim merkezinin kurumsal olmasından beklenen durum ise uyuşmazlığın taraflarına sunacağı uyuşmazlık çözümü seçeneklerinin çeşitliliği ve taraf iradelerini odak kabul eden uluslararası normlar belirlemesidir. Böylece mahkemeler dışında uyuşmazlığın taraflarınca merkez bünyesinde bulunan tahkim ve arabuluculuk seçeneklerine başvurulması oldukça önem arz etmektedir.

Deniz ticareti ve hava hukukunun faaliyet kapsamı ve tabi olduğu hukuki rejim farklılık gösterse de ortaya çıkan uyuşmazlıklarda tarafların beklentilerinin ortak olması dışında bu iki alandaki uyuşmazlıklarda anlaşma olmaması durumunda tarafların karşılaşacağı mali yükün kara ticaretine oranla daha yüksek olması ve yine bu alanlarda ortaya çıkacak zararın telafi edilmesinde başvurulacak araçların alana özgü araçlarla giderilme isteği birlikte ele alındığında, bu iki alanın çalışmamızda birlikte değerlendirilmesini gerekli kılmıştır.

Deniz ticareti ve hava hukukundaki ticari işlemlerden kaynaklanan uyuşmazlıkların acil ve seri yöntemlerle çözülmesi, bu iki alan kapsamındaki ticaret hayatının devamlılığında vazgeçilmez olan iş hacmini de olumlu yönde etkilemektedir. Bu durum ise sözü edilen alanlara özgü uyuşmazlık çözüm yöntemlerinin çeşitliliğinin daha da önemli olduğunu göstermektedir. Deniz ticareti ve hava hukukuna özgü uyuşmazlık çözüm yöntemleri, iç hukuk bakımından mahkemede yapılan yargılama; mahkeme dışı çözüm yöntemleri olarak ise tahkim ve arabuluculuk şeklindedir. Bu iki alanda ortaya çıkan uyuşmazlıkla-

rın yabancılık unsuru taşıyan uluslararası ticaretten kaynaklanması ve açık deniz³ gibi birden fazla devletin ortak kullanım alanı içerisinde ortaya çıkması mümkündür. Bunun sonucu olarak ise gerek uyuşmazlığa ilişkin açılacak davalarda görevli ve yetkili mahkemenin tespitinde ve gerekse yargılamada uygulanan sıkı şekil kurallarının ortaya çıkardığı sorunlar, uyuşmazlığın taraflarının mahkeme dışı uyuşmazlık çözüm yöntemlerine başvurmalarına yol açmıştır.

Uyuşmazlıkların çözümünde devletler ve uyuşmazlığın tarafları, uygulanacak hukuku belirlemede uluslararası sözleşmeler⁴, anayasa⁵ ve kanunlarla⁶ düzenlenen yabancılık unsuru, adil yargılanma hakkı, tarafların eşitliği, hukuki dinlenilme hakkı, hukukun uygulanması, gizlilik, usul ekonomisi ilkesi ve kararın icrasını etkin kılmayı isterler⁷. Bu çerçevede MÖHUK, MTK, HMK ve HUAK'nun kapsam alanları⁸ bakımından ortak olan bu kavramlar, uyuşmazlıkların çözüm

3 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin 1. maddesine göre; açık deniz, bir devletin iç ve karasularına ait olmayan bütün deniz alanlarını ifade eder. Uluslararası hukukta açık deniz, hiçbir devletin deniz ülkesine ait olmayan uluslararası deniz alanını ifade etmektedir. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) m. 89'a göre, devletlerin açık deniz üzerindeki egemenlik iddiaları hukukten geçersiz olup, açık deniz alanını hiçbir devlet kısmen veya tamamen egemenliği altında tutamaz. Ortak su alanı kavramı da açık deniz kavramını anımsatmaktadır. Ortak su alanı ve açık deniz tanımları için bkz. Abdullahzade, Cavid: Uluslararası Hukuk Açısından Hazar'ın Hukuki Statüsü, Ankara 2021, s. 236-238; Kuran, Selami: Uluslararası Deniz Hukuku, 4. Baskı, İstanbul 2014, s. 235.

4 AİHS m. 6.

5 AY. m. 141/4

6 MÖHUK m. 2; HMK m. 27, 30, 33, 423; HUAK m. 1, 3.

7 Bu konuda Singapur Milletlerarası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezleri ile Milletlerarası Ticaret Mahkemesi örneği için bkz. Saatçioğlu, Onur Can: "Singapur Milletlerarası Ticaret Mahkemesi (SICC)", (DEÜHFD, C. 23, S. 2, 2021, s. 1415-1416); Tahkimle ilgili usul ilkeleri için bkz. Özbay, İbrahim/Korucu, Yavuz: Hukuk Muhakemeleri Kanunu Çerçevesinde Tahkim (HMK m. 407-444), Ankara 2016, s. 79-90.

8 Hukuk Muhakemeleri Kanunu ve Milletlerarası Tahkim Kanunu'nun uygulama alanı için bkz. Bacanlı, Mehmet Rıfat: "Bir Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolu

yöntemlerinde disiplinlerarası (interdisipliner) yaklaşımla oluşturulması gereken kurumsal merkezlerin ve ihtisaslaşmanın da vazgeçilmez unsurları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışmamız deniz ticareti ve hava hukukundan kaynaklanan uyuşmazlıklar, uyuşmazlıkların çözüm yöntemleri ve bu alanda kurulan kurumsal tahkim merkezlerinden birisi olan “Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Merkezi (CIAMA)”’nin yapısı ve Merkez’in kuralları ile sonuç ve önerilerden oluşmaktadır.

I. DENİZ TİCARETİ UYUŞMAZLIKLARI

A. GENEL OLARAK

Deniz ticareti uyuşmazlıkları için dar ve geniş olmak üzere iki tanım yapılabilir. Dar anlamda deniz ticareti uyuşmazlıkları, deniz kazasından kaynaklı anlaşmazlıklardan oluşmaktadır. Geniş anlamda deniz ticareti uyuşmazlıkları; deniz ticareti, gemiler ve gemilerin dâhil olduğu deniz uyuşmazlıklarını kapsamaktadır. Günümüzde ortaya çıkan uyuşmazlıklar geniş anlamda tanımla örtüşmektedir. Bu anlamda deniz ticaret uyuşmazlıklarının büyük çoğunluğu profesyonellik ve teknik bilginin gerekli olduğu gemi⁹ kavramı çerçevesinde ortaya

Olarak İstanbul Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi (ISTAC) Tahkim Yargılamasında Delillerin İbrazı ve Değerlendirilmesi”, (Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Y. 2016, C. 8, s. 81-84).

- 9 “Gemi” hukuki bir kavramdır. Bir su aracının gemi niteliğinde olup olmadığına hüküm ve sonuçları bulunmaktadır. Bütün hukuk dalları için geçerli genel bir gemi tanımı yapmak mümkün olmadığı gibi, buna da gerek bulunmamaktadır. Zira her bir hukuki düzenlemenin amaç ve kapsamı birbirinden farklıdır. Geminin tanımı ve unsurları için bkz. Demir, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Ankara 2021, s.47-52; TTK m. 931, f. 1 ve f. 2 hükmünde, gemi ve ticaret gemisi kavramları tanımlanmaktadır. Maddeye göre; tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılır (TTK m. 931, f. 1). Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır (TTK m. 931, f. 2). Deniz uyuşmazlıkları uluslararası niteliğe

çıkılmaktadır. Deniz ticareti uyuşmazlıkları aynı zamanda çok taraflı ve ana sözleşme ile bağlantılı diğer sözleşmelerden kaynaklanmaktadır¹⁰.

sahip olmasına rağmen gemi ve ticaret gemisinin tanımında TTK'da yer alan söz konusu hükmünün esas alınmasında HMK ve MÖHUK hükümleri birlikte değerlendirilmiştir. Deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda HMK m. 33 gereği, hâkimin Türk Hukukunu re'sen uygulama yükümlülüğünün yanısıra MÖHUK m. 2/1'de öngörüldüğü şekliyle hâkimin, kanunlar ihtilafı kurallarını da re'sen uygulaması gerekecektir. MÖHUK m. 2/2 gereği ise hâkimin davada uygulanacak yabancı hukuk konusunda taraflardan yardım isteyebileceği belirtilmiş olup yabancı hukuk kuralının tespit edilememesi durumunda uyuşmazlık Türk Hukukuna göre karara bağlanacaktır (Bu konuda bkz. Bolayır, Nur: Medeni Usul Hukuku'nda Hâkimin Hukuku Re'sen Uygulaması İlkesi, İstanbul 2019, s. 158, vd., dn 460). Deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda tahkim yolunun tercih edilmesinde farklılıkları mevcut olsa da tahkim yargılamasını idare eden hukuk (lex arbitri) tahkim anlaşmasına uygulanan hukuk (lex cause) tarafından belirlenmekte ve bir nevi lex arbitri lex cause'nin bir sonucu olarak ortaya çıkmakta olup tahkim yargılamasına uygulanan hukukun (lex fori) bağımsızlığının, tahkim anlaşmasının taraflar arasındaki ana sözleşmeye uygulanan hukuktan bağımsızlığının bir sonucu olduğu ileri sürülmektedir. Bkz. Töre, Nazlı: Milletlerarası Tahkimde Tahkim Anlaşmasının Varlığı Geçerliliği ve Etkileri, Ankara 2019, s. 77-79. Tahkim şartının sözleşmenin diğer hükümlerinden ayrılabilirliği ilkesi, hakemlere uyuşmazlığın esası hakkında; *competence-competence* ilkesi ise yargı yetkileri üzerinde hakemlere karar verme yetkisi tanımaktadır. Ayrılabilirlik ilkesi, hem milli hem de milletlerarası tahkimde uygulanmakta olup çeşitli milletlerarası tahkim kuralları ile milli tahkim düzenlemelerinde de yer almaktadır (Bkz. Özbek, Mustafa Serdar: Tahkim Şartının Asıl Sözleşmeden Ayrılabilirliği İlkesinin Hukuki Sonuçları ve Sınırları, TNBHD, Y. 2020, S. 1, s. 61- 63). Doktrinde, hakem veya hakem kurulunun yapmasının mümkün olmadığı işlemler içerisinde yer alan delil toplanması için mahkemeden yardım talebinde bulunma gibi usul hukukunun kapsamına giren konuların ve kural olarak ispat hukukuna dâhil olan hususların lex fori ilkesine tabi olduğu ifade edilmektedir. Bu konudaki görüşler için bkz. Kalpsüz, Turgut: Türkiye'de Milletlerarası Tahkim, Ankara 2010, s. 90; Taşkın, Âlim: Tahkim Hukukunda Tahkim Anlaşması, Hakem Kurulu ve Tahkim Yargılaması (Fransız Tahkim Reformuna Dair Kararname ve Uluslararası Tahkim Kuralları ile Karşılaştırılması), Ankara 2019, s. 193,194.

- 10 Jiang, Zhenzhou: Maritime Arbitration: Law and Practice in the People's Republic of China (Lund University Faculty of Law Master Dissertation, 2011, s. 18; bkz. <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/1976812> (E.T.

B. DENİZ TİCARETİ UYUŞMAZLIKLARININ ÇÖZÜM YÖNTEMLERİ

1. Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarının Devlet Mahkemelerinde İhtisas Mahkemeleri Tarafından Çözümlemesi

a) İç Hukukumuz (Türk Hukuku) Bakımından

İç hukukumuz bakımından deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıklar mahkemede dava yoluyla veya mahkeme dışı çözüm yöntemleri olan tahkim ve arabuluculuk yolları ile çözüme kavuşturulmaktadır. TTK'da düzenlenen deniz ticaretinden kaynaklı uyuşmazlıklar için İstanbul'da 29.6.1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 4 üncü maddesine son fıkra olarak 20.04.2004 tarih 5136 Sayılı Kanun¹¹ ile iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar (Yüksek)¹² Kurulu'nun olumlu görüşü ile Adalet Bakanlığı tarafından TTK Dördüncü Kitabında yer alan deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıklara bakmak üzere asliye derecesinde Denizcilik İhtisas Mahkemeleri kurulmasına karar verilmiştir. Bu mahkemelerin yargı çevresi Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tarafından belirlenmiş ve Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu'nun 20.07.2004 gün 370 sayılı kararı ile İstanbul'da Denizcilik İhtisas Mahkemesi faaliyete başlamıştır.

Hâkimler Savcılar Yüksek Kurulu'nun 24.03.2005 gün 188 sayılı kararında Denizcilik İhtisas Mahkemesi kurulmayan yerlerde, ticaret mahkemesi bulunması halinde bir asliye ticaret mahkemesi var ise bu mahkemenin, birden fazla ticaret mahkemesi bulunan yerlerde ise 1 numaralı ticaret mahkemesinin görevli olacağı hususu kararlaştırılmış-

18.03. 2021).

- 11 5136 sayılı Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun için bkz. RG. 28. 4. 2004, Sa. 25446; ayrıca bkz. Yargıtay 20 HD, 15631/16857, 27.11.2008, 18.03. 2021 tarihinde <http://www.turkhukuksitesi.com/serh.php?did=120> adresinden erişildi.
- 12 AY m. 159; 21/1/2017 tarihli ve 6771 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 14 üncü maddesiyle “Yüksek” ibaresi madde metninden çıkarılmıştır. 6771 sayılı Kanun için bkz. R.G. 11.2. 2017, Sa. 29976.

tır. 2012 yılında Hâkimler ve Savcılar (Yüksek) Kurulu Birinci Dairesi'nin 10.07.2012 tarihli ve 1888 sayılı kararı uyarınca, Denizcilik İhtisas Mahkemesi bünyesinde görülmekte olan dava ve işler ile arşiv dosyaları belirli asliye ticaret mahkemelerine devredilmiştir. 2012 yılından günümüze kadar deniz ticaretinden kaynaklı uyuşmazlıklarda görevli mahkeme Asliye Ticaret Mahkemesi¹³ olup bu mahkemelerin olmadığı yerlerde görevli mahkemeler Asliye Hukuk Mahkemeleridir¹⁴.

- 13 Hâkimler ve Savcılar Kurulu Genel Kurulu'nun 06.10.2021 tarih ve 730 No'lu kararında, "... iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hakimler ve Savcılar Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndan ve diğer kanunlardan doğan *deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına* bakmakla görevlendirilebileceği" hüküm altına alınmıştır'. Ayrıca HSK Genel Kurulu'nun aynı kararında şu ifadelere yer verilmiştir: "Türk Ticaret Kanunu'ndan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere görevlendirilen İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi ve İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesinin yargı çevrelerinin bu illerin mülki sınırları olarak belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir. Bu itibarla, teklifin kabulüyle; Türk Ticaret Kanunu'ndan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere görevlendirilen İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi yargı çevresinin İstanbul ilinin mülki sınırları, İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi yargı çevresinin İzmir ilinin mülki sınırları olarak belirlenmesine, İş bu kararın 11.10.2021 tarihinden itibaren uygulanmasına, 06.10.2021 tarihinde karar verildi" 09.01.2021 tarihinde (<https://www.hsk.gov.tr/Eklentiler/081020211309genel-kurul-kararipdf.pdf>; adresinden erişildi. Karar için bkz. R.G. 8. 10. 2021, Sa. 31622.
- 14 Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu Birinci Dairesi'nin bazı yer 1 ve 2. Bölge Adli Yargı Hâkimleri ile Cumhuriyet Başsavcısı Vekilleri ve Cumhuriyet Savcılarının yetkilerinin belirlenmesine ilişkin 10/07/2012 tarihli ve 1888 sayılı karar için bkz. www.hsk.gov.tr/Eklentiler/Dosyalar/e4764f46-c2d0-49a0-9c66-680f95ea84a6.pdf. Denizcilik İhtisas Mahkemelerinin dava dosyası istatistiğine ilişkin bilgiler için bkz. Öksüzoğlu, Hilal Tuğba: Türkiye'de Deniz Ticareti Tahkim Merkezi Kurulması Üzerine Düşünceler, Public and Private International Law Bulletin, Y. 2018, C. 38, S. 2, s. 369, 373, dn. 15-17; 5235 sayılı Adli Yargı İlk Derece Mahkemeleri İle Bölge Adliye Mahkemelerinin Kuruluş, Görev ve Yetkileri Hakkında Kanunu m.5'de Asliye Ticaret Mahkemesinin görev alanına giren dava değeri 500 bin TL'yi aşan iş ve davalar ile dava değerine bakılmaksızın sayılan iş ve davaların yargılamaının heyet halinde olmasını kararlaştırmıştır. Sayılan iş ve davalar içinde deniz ticaretine ilişkin iş ve davalar ayrıca belirtilmemiştir. Tek hâkimle görülmesi gereken ticari davanın heyet halinde görülmesi usuli sonuçları ile ilgili teorik tartışmalar için bkz. Budak, Ali

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 37. Hukuk Dairesinin yargı yeri olarak belirlenmesine ilişkin 06.12.2019 tarihli bir kararında¹⁵ ise şu ifadelerle yer verilmiştir:

“... Taraflar arasındaki ihtilafın, gemi bakım ve onarımına ilişkin ticari ilişki çerçevesinde çözüme kavuşturulması gerekmekte olup TTK. 1352/l-m maddesi gereğince gemi bakımı için sağlanan malzeme ve geminin onarımına ilişkin her türlü uyuşmazlığın Deniz Hukukuna tabi olduğu kabul edilmelidir. Buna göre; Davacının iddiası ve sunulan delillere göre, bu davada, 6102 sayılı TTK’nın 5. kitabında yer alan Deniz Ticaretine ilişkin hükümlerin uygulanması gerekmektedir. Nitekim geminin onarımı ve bakımı için verilen hizmetlere ilişkin alacakların TTK. 1352. maddesinde deniz alacağı olduğu ifade edilmiştir. ” gerekçesiyle görevsizlik kararı verilmiştir. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesince (Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla) ise, “...davacılar tarafından müşterek sigorta poliçesi ile sigortalanan Malta bayraklı isimli gemide 29/06/2016 tarihinde meydana gelen makina arızasının davalı tarafından yapılan bakım onarım faaliyeti sırasında gemiye takılan yedek parçadaki gizli ayıptan yada montaj hatasından kaynaklanıp kaynaklanmadığı, buna göre gemideki makina arızası sonucunda ortaya çıkan zararlardan BK’nun 470 ve devamı maddelerine göre davalının sorumlunun doğup doğmadığı ile gerçek zarar miktarına ilişkin olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda, dava konusu uyuşmazlığa mahkememizin görev alanına giren TTK’nun 5.kitabında yer alan Deniz Ticaretine ilişkin uygulanacak herhangi bir hüküm bulunmayıp, işbu davaya BK’nun 470 ve devamı hükümlerinin uygulanması gerektiği,...” gerekçesiyle görevsizlik kararı verilmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun, görev hususunu düzenleyen 5. maddesinin ikinci fıkrasında “ Bir yerde asliye ticaret mahkemesi varsa, asliye hukuk mahkemesinin görevi içinde bulunan ve 4. madde hükmünce ticari sayılan davalarla özel hükümler uyarınca ticaret mahkemesinde görülecek diğer işlere

Cem: “Kılı Kırk Yarma Makinası” Medeni Usul Hukukunda Kavram İçtihadı ve Menfaat İçtihadı, İstanbul 2021, s. 199-204.

15 İstanbul BAM. 37. HD. 06. 12. 2019 T. E. 2019/1656, K. 2019/2861 sayılı kararı (KİBB).

asliye ticaret mahkemesinde bakılır. Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebilir.” hükmü getirilmiştir. Somut olayda; zarara sebep olan ana makine arızasından hemen önce, geminin Tersan Tersanesinde bakım gördüğü, bu çerçevede periyodik bakım yapıldığı, parça değişimi yapıldığı ve meydana gelen arızada kullanılan malzemenin ayıplı ve işçiliğin hatalı olmasından kaynaklandığının ileri sürüldüğü, taraflar arasındaki uyuşmazlığın yukarıda anılan madde uyarınca onarım kapsamında olup, deniz alacağına ilişkin olduğu ve denizcilik ihtisas mahkemesinin görev alanına girdiği anlaşıldığından, davanın denizcilik ihtisas mahkemesinde görülüp sonuçlandırılması gerekmektedir... : Yukarıda açıklanan nedenlerle; 6100 sayılı HMK’nın 21 ve 22. maddeleri gereğince İstanbul 17. Asliye Ticaret (Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla) Mahkemesinin yargı yeri olarak belirlenmesine 06/12/2019 gününde oy birliğiyle karar verildi”.

Yargıtay kararlarında da, Denizcilik İhtisas Mahkemesinin görev alanının belirlenmesinde davanın değerinin önemli olmadığı; Denizcilik İhtisas Mahkemesi’nin görevinin, deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin ihtilaflara bakmakla sınırlı olduğu vurgulanmaktadır¹⁶.

16 Örnek olarak bkz. Yarg. 3.HD. 18.1.2021, HD. E. 2020/11629, K. 2021/6: “... Denizcilik İhtisas Mahkemesi’nin görev alanının tayininde ise davanın değeri önemli olmayıp, Denizcilik İhtisas Mahkemesi’nin görevi, deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin ihtilaflara bakmakla sınırlıdır. Oysa taraflar arasındaki ihtilaf deniz ticaretinden değil hizmet sözleşmesinden kaynaklanmakta olup, temel ilişki hizmet akdine dayanmaktadır. Somut olayda; mahkemece karar başlığında ‘İş Mahkemesi Sıfatı’ yazılmış ise de, 07/06/2016 tarihli celsede verilen ara karar ile Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla davaya bakıldığı açıklanmak suretiyle davanın kısmen kabulüne karar verildiği anlaşılmıştır. Dava tarihinde, genel mahkemeler görevli olduğundan, açıklanan düzenleme gereğince, genel mahkeme olarak davanın esasının çözülmesi gerekirken, davaya Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla bakılması doğru olmamıştır. Mahkemece, açıklanan hususlar göz ardı edilerek yanılıklı değerlendirmeye yazılı şekilde karar verilmesi usul ve yasaya aykırı olup, bozmayı gerektirir”. Benzer kararlar için bkz. Yarg. 3. HD. 7. 10. 2020, E. 2020/ 8336, K. 2020/ 5548

Denizcilik İhtisas Mahkemelerinde görev yapacak hâkimlerin bu alanlarda uzman olması¹⁷ ve yargılama usulünün bu alana ilişkin HMK'dan ayrı olarak özel kanun ile düzenleme altına alınmasının¹⁸, ihtisas hukuk mahkemelerine duyulan ihtiyaç, hukuk alanlarının çeşitliliği, bu alanların birbirini etkilemesi ve uzmanlaşmanın getirdiği faydalar birlikte değerlendirildiğinde¹⁹ akademik yayın sayısının artış ve çeşitliliğine de katkı sağlayacaktır. Hukuk davaları bakımından

(KİBB); Yarg. 13. HD. 18.6.2019, E. 2017/1113, K. 2019/7409 (KİBB).

- 17 Avrupa Hâkimleri Danışma Konseyi (Conseil Consultatif de Juges Européens; kısaca CCJE)'nin 5-6 Kasım 2012 tarihinde 13. Genel Kurul Toplantısında alınan kararda, hâkimlerin uzmanlaşmasının olumlu yönleri ile uzmanlaşmanın sınırları ve riskleri belirtilmiştir. Söz konusu karara göre; uzmanlaşmış hâkim, belirli alanlardaki (sosyal, ticari ve aile gibi) belirli bazı davalarda görev yapan, gerçekleri ve hukuku analiz edip değerlendiren ve çok çeşitli alanlarda karar verebilen, mevzuat ve ilkeler hakkında bilgi birikimine sahip olan görevli olarak tanımlanmaktadır (m. 5,24). Karara göre, hâkimlikte uzmanlaşmanın olumlu yönleri; mevzuat, yargı kararları ve doktrin değişim ve gelişimine uyum sağlama, alana özgü uzmanlaşma ve multidisipliner yaklaşımı geliştirme ve kararlara yansıtma, mahkemenin ve kararların etkinliği ile dava yönetimini iyileştirme ve geliştirme şeklindedir (m. 8-13). Uzmanlaşmanın sınırları ve olası riskler ise, uzmanlaşma dolayısıyla hâkimin kişiliğinden ve çevresel etkilerden kaynaklanabilecek riskler ile sınırlı sayıda görev yapan hâkimlerin dava dosyası sayısının fazlalığı ve aynı hâkimlerin aynı dava çeşitlerinde karar vermelerinden kaynaklı içtihat gelişimine yeterince katkı sağlayamama riski şeklinde belirtilmiştir (m. 14-23, 15). Karar için bkz. <https://rm.coe.int/1680747745> (E.T. 21.05.2021). Türk yargı sisteminde yeni ihtisas mahkemeleri kurulması, bu mahkemelerin sayılarının artırılması ile hâkimlerin ihtisaslaşması ve eğitimleri ile ilgili güncel bilgiler için bkz. İnsan Hakları Eylem Planı ve Uygulama Takvimi, Ankara 2021, s. 45- 46; s. 54- 55; 21.05.2021 tarihinde (<https://rayp.adalet.gov.tr/resimler/1/dosya/insan-haklari-ep02-03-202115-14.pdf>) adresinden erişildi.
- 18 Aile mahkemelerindeki yargılamada uyulması gereken usul kurallarının HMK dışında Aile Mahkemeleri Kanununda düzenlenmesi konusundaki benzer görüş için bkz. Tanrıver, Süha: Türk Aile Mahkemeleri, Ankara 2014, s. 64; Arslan, Aziz Serkan: "Türk Aile Mahkemelerinin Yapısı ve Yargılama Usulü", (Ankara Barosu Dergisi, Y. 68, S. 2010/1, s. 187,197-201).
- 19 İhtisas mahkemelerinin kurulmasının arkasında yatan nedenlerle ilgili olarak özellikle aile mahkemeleri bakımından bir inceleme için bkz. Mirchandani, Rekha: What's So Special about Specialized Courts? The State and Social Change in Salt Lake City's Domestic Violence Court, Law & Society Review, Volume 39, Number 2, 2005 (s. 379- 418).

yargı sistemimiz içerisinde ihtisas hukuk mahkemelerinin mevcut sayısı ve artırılması ihtiyacının sonucu olarak pozitif hukukumuzda özel kanun olarak düzenlenmiş olan 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu perspektif ve modelinden hareketle mevcut ve kurulacak ihtisas hukuk mahkemelerinin görev, yetki, yargılama usulü ve kanun yolları kavramları temelinde ilgili ihtisas hukuk mahkemesinin yargılama kapsamına dâhil olan yargı içtihatları ve ilgili mevzuat hükümlerine atıfları da bünyesinde barındıran “*İhtisas Hukuk Mahkemeleri Kanunu*” adıyla özel kanun düzenlemesinin olması gerektiği kanaatindeyiz²⁰.

b) Bazı Yabancı Ülkelerdeki Düzenlemeler

Karşılaştırmalı hukuk bakımından kanal²¹ mevcudiyeti, dünya deniz ticaretinde kavşak noktası olması, deniz ticaretindeki ithalat ve ihracat oranının sayısal büyüklüğü, deniz ticaretinden kaynaklı uyuş-

20 Özel (İhtisas) Hukuk Mahkemelerinin oluşturulması hakkında olumlu ve olumsuz görüşler için bkz. Tanrıver, Süha: “Madencilik Alanında Bir İhtisas Mahkemesinin Oluşturulmasına Gerek Olup Olmadığı Üzerine Bazı Düşünceler”, (Ankara Barosu Dergisi, Y. 68, S. 2010/4, s. 202-207).

21 TDK’nun Sözlüğü’ne göre *kanal* kelimesi “bazı bölgeleri sulamak, kurutmak amacıyla veya gemilerin işlemesine elverişli, insan eliyle açılmış su yolu ve iki kıyı arasındaki dar ve derin deniz” olarak ifade edilmektedir 11.06.2022 tarihinde (<https://sozluk.gov.tr/> adresinden erişildi. Coğrafi bir terim olarak *kanal*, “suyun belli bir doğrultuda akmasını sağlayan doğal ya da yapay oluşum veya hut akarsuları ya da denizleri birbirlerine bağlayan doğal ya da insan yapısı su yolları” olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Coğrafya Sözlüğü, Coğrafya Dünyası, 20.02.2022 tarihinde <http://www.cografya.gen.tr/sozluk/kanal-5.htm> adresinden erişildi. Uluslararası hukuk anlamında kanal ise, “insan çalışmaları ile bir devletin ülkesinde açılmış su yolları” “iki denizi birleştiren insan yapısı dar su yolları” şeklinde tanımlanmaktadır (Bkz. Çınar, Meliha: “Kanal İstanbul’un Uluslararası Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi”, (Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi International Journal Of Afro-Eurasian Research, Sayı/Issue: 3, 2017-1, s. 21- 22)). Ayrıca deniz kanalları için; “iki denizi birbirine bağlamak amacıyla ve insan emeğiyle açılan geçitler” şeklinde de bir tanım yapılmaktadır (Çelik, Edip F.: Milletlerarası Hukuk, C. II, İstanbul 1997, s.207. Ayrıca bkz. Çamyamaç, Anıl: “Kiel Kanalı’nın Hukuki Rejimine Dair Bir Değerlendirme”, (DEÜHFD, Prof. Dr. Şeref ERTAŞ’a Armağan, C. 19, Özel Sayı-2017, s. 2753 vd.); Kanal İstanbul için bkz. <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr> (E.T. 26.05.2022).

mazlıkların çözümünde dünya örnekleri bakımından az sayıda bulunan denizcilik ihtisas mahkemelerinin varlığı ve görev yapan hâkimlerin nitelikleri ile bu mahkemelerde görülen davalarda uygulanan ayrı bir yargılama usulünün bulunması nedenleri birlikte değerlendirildiğinde Panama Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyetinin mevzuat hükümlerine çalışma konumuz kapsamında değinilecektir. Ayrıca bu iki ülkede deniz ticareti uyuşmazlıklarının tahkim yolu ile çözümüne imkân sağlayan kurumsal tahkim merkezleri de bulunmaktadır²².

Orta Amerika ülkesi olan Panama Cumhuriyetinde, deniz ticareti uyuşmazlıkları 30 Mart 1982 tarih ve 8 No'lu Deniz Mahkemelerinin Kurulması ve Uygulanacak Usul Kuralları adını taşıyan 6 başlık ve 596 maddeden oluşan Kanuna göre karara bağlanmaktadır. Kanun kapsamında; deniz mahkemelerinin yapısı (m. 1-16), yetki (m.17-21), denizcilik prosedürünün ortak kuralları (22-37), olağan prosedür (m. 495-506), özel prosedür (m. 507-557) ve tahkim (558-596) kuralları bulunmaktadır²³. Panama Deniz Mahkemelerinde hâkim olarak görev yapabilmek için hukuk fakültesi mezunu olmak, hâkimlik sınavında başarılı olmak, İngilizce bilmek, en az 5 yıl kıdeme sahip olmak, deniz hukuku alanında uzmanlık belgesine sahip olmak ve 35 yaşını tamamlamış olmak gerekir (m. 6)²⁴.

22 Panama Uzlaştırma ve Tahkim Merkezi (Centro de Conciliación y Arbitraje de Panamá - CeCAP) için bkz. <https://www.panacamara.com/cecap/>. Çin Denizcilik Tahkim Komisyonu (China Maritime Arbitration Commission - CMAC) için bkz. <http://www.cmac.org.cn/en/about-us-cmac> (E.T. 30.03.2021).

23 Panama Cumhuriyetinin 1982 tarihli 8 No'lu Kanunu için bkz. <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/8-de-1982-apr-5-1982.pdf> (E.T. 30.03. 2021).

24 Panama Cumhuriyetinde deniz uyuşmazlıkları, ilk derece ve ikinci derece (temyiz) denizcilik mahkemeleri veya tahkim yoluyla çözüme kavuşturulmaktadır (Por los Tribunales Marítimos, Por el Tribunal de Apelaciones Marítimas, Por los Tribunales de Arbitraje), 1982 tarihli 8 No'lu Kanunu değiştiren 23.01.2009 tarih 12 No'lu Kanun için bkz. <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/12-de-2009-jan-28-2009.pdf> (E.T. 30.03.2021).

Çin Halk Cumhuriyeti Denizcilik Özel Usul Kurallarını²⁵ düzenleyen özel kanun ile Çin HMK hükümleri yargılamada birlikte uygulanmaktadır. Söz konusu özel kanun 12 bölüm ve 127 maddeden oluşmaktadır. Kanun'un içeriği, genel ilkeler, yargı yetkisi, deniz alacaklarının korunması, gemilerin ve taşıdığı yükün bağlanması, deniz cezası, deniz delillerinin korunması, deniz güvenliği, deniz kazaları ve bunlara uygulanacak hükümler, deniz sigortasında halefiyet, deniz cezası, kamu ve özel alacakların cebri icra usulleri ile tamamlayıcı hükümlerden oluşmaktadır. Bu kuralların uygulandığı davalarda halk mahkemeleri görevlidir. Halk Mahkemeleri, hukuk ve ceza uyuşmazlıklarına bakmakla görevli yerel halk mahkemeleri (ilk ve orta derece), askeri mahkemeler ve diğer özel halk mahkemeleri ile en yüksek yargı organı olan Yüksek Halk Mahkemesinden oluşmaktadır (Çin HMK²⁶ m. 1,2,20,21,28). Çin Halk Cumhuriyeti'nde hâkim olabilme şartları; Çin Halk Cumhuriyeti vatandaşı olmak, 23 yaşı tamamlamak, Çin Halk Cumhuriyeti Anayasasına uygun davranmak, sabıka kaydı olmamak, sağlıklı olmak, hâkimliğe uygun davranışlara sahip olmak, avukatlık veya noterlik belgesi iptal edilmemiş olmak, dört yıllık hukuk fakültesinden veya hukuk fakültesi dışında dört yıllık fakülteden mezun olunmuş ise kanunda yasaklanmamış olan işlerde en az beş yıl çalışmış olmak şeklindedir. Beş yıllık süre yüksek lisans ve doktora yapmış olan adaylar bakımından dört yıl veya üç yıla düşürülebilmektedir. Kıdem süresi, avukatlıktan veya hukuk alanında öğretim üyeliğinden hâkimliğe geçmek isteyen adaylar için ise en az beş yıldır. Son şart ise hâkimlik sınavında başarılı olmaktır (ÇHK²⁷ m. 12,13,14).

25 Bkz. http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2007-12/12/content_1383880.htm (E.T. 18.03. 2021).

26 1 Temmuz 1979 tarihli Çin Halk Cumhuriyeti Halk Mahkemeleri Kanunu için bkz. http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384078.htm (E.T. 30.03 2021)

27 01.10.2019 tarihinde yürürlüğe giren Çin Halk Cumhuriyeti Hâkimler Kanunu için bkz. <https://www.chinalawtranslate.com/en/judges-law-of-the-prc-2019/#:~:text=Article%201%3A%20This%20law%20is,people's%20courts%20lawfully%2C%20independently%2C%20and> (E.T. 30.03 2021).

2. Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarının Tahkim ve Arabuluculuk Yoluyla Çözümlemesi

a) Tahkim

aa) İç Tahkim (HMK’da Düzenlenen Tahkim Hükümleri) Bakımından

Ülkemize bakıldığında, ilk zamanlarda (özellikle yelkenli devrinde), kullanılan terimlerden çoğunun İtalyancadan ve dolayısıyla Latineden gelmiş olmasına bakılırsa, Bizans ve (aynı zamanda Roma) hukukunun çeşitli kurallarının deniz ticaretinde uygulandığı kabul edilebilir. Rodos, Venedik ve Cenevizlilerle olan çeşitli savaş ve diğer ilişkiler de bu etkilemiştir. Deniz davaları ilk önceleri bizzat tüccarlardan kurulan hakem heyetlerince halledilmekte, ancak verilen hükümler, mahkeme karardan çok bir tür tahkimname ve uzlaştırma kararları niteliğindedir. Bu kararların eski şer’iye mahkemelerinde temyizi mümkündü. Daha sonraları deniz uyuşmazlıklarının çözümü, bir liman başkanının başkanlığında, bir deniz subayı, bir müftü ve çeşitli tüccardan oluşan liman meclisine bırakılmıştı. Uyuşmazlığın taraflarından birinin yabancı olması durumunda meclise iki yabancı tüccar ve bir tercümanın katılması gerekiyordu²⁸.

Şu an itibariyle pozitif hukuk bakımından deniz ticaretine ilişkin olarak denizcilik sektöründe birçok uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözümü mümkün olabilecektir. Bu durum ise özellikle deniz ticaretine ilişkin bazı hukuki uyuşmazlıklarda ortaya çıkabilmektedir. Örneğin; hukukumuzda konşimentodan kaynaklanan uyuşmazlıklarda²⁹, eşyanın zıyı veya hasarı ya da geç teslimi dolayısıyla taşıyana karşı ileri sürülecek her türlü tazminat taleplerinde (TTK m. 1188)³⁰,

28 İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Ahmet: Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994, s. 8-9.

29 Kender, Reyagan/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine: Deniz Ticaret Hukuku, Temel Bilgiler, C. 1, TTK’na Göre Güncellenmiş On Üçüncü Baskı, İstanbul, Ekim 2012, s. 169.

30 Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 202.

TTK’da taşıyanın yolcunun ölümü veya yaralanması ile bagajın ziya veya hasarından ve geç tesliminden sorumluluğuna ilişkin uyuşmazlıklarda³¹, kurtarma sözleşmesinden³² ve çatmadan kaynaklanan uyuşmazlıklarda³³ tahkim yoluna gidilebilecektir. Bir başka deyişle belirtilen bu konularda taraflar tahkim sözleşmesi yapılabilecek ve uyuşmazlığı tahkim yolu ile çözüme kavuşturabileceklerdir.

bb) Milletlerarası (Ticari) Tahkim Bakımından

Denizcilik sektöründe yüzyıllar boyunca özellikle milletlerarası nitelikteki ticari uyuşmazlıkların sonlandırılması için başta tahkim olmak üzere birçok alternatif uyuşmazlık çözüm yollarından yararlanılmıştır³⁴. Bir uyuşmazlık halinde brokerlar³⁵ deniz hukukuna ilişkin

31 Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 229.

32 Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 266.

33 Bkz. ve karş. Algantürk Light, Didem: Denizde Çatma Hukuku, 1. Baskı, İstanbul, Temmuz 2011.

34 *Lex mercatoria*, uluslararası ticari uyuşmazlıkların ulusal hukuk düzenlerinden bağımsız olarak çözümünü gerçekleştirmek amacıyla ticari ilişkilerden, mahkeme veya hakem kararlarından organik biçimde gelişen milletlerarası ticaret hukukuna özgü bir normlar bütünüdür (Güven, Koray, *Lex Mercatoria ve Milletlerarası Tahkim*, Public and Private International Law Bulletin, Volume: 34, Issue: 2, s. 3-4). *Lex mercatoria*, Orta Çağ’da, tacirler tarafından Avrupa’da, Afrika’da ve Küçük Asya’da kendi aralarında çıkan uyuşmazlıkları çözmek üzere geliştirilmiş bir hukuk sistemi olarak da nitelendirilebilir. Tacirler *lex mercatoria*’nın kurallarını egemen devletin bir katkısı olmaksızın kendi gelenek ve uygulamalarına dayanarak oluşturmuşlardır. Türk Hukukunda *lex mercatoria*’nın uygulanabilirliği için bkz. MTK m. 12/C, İstanbul Tahkim Merkezi Tahkim Kuralları m.25/1,2; Bu konuda bkz. Bingöl, F. İtir: “Lex Mercatoria ve Türk Tahkim Hukuku’ndaki Yeri”, (DEÜHFD, Prof. Dr. Şeref ERTAŞ’a Armağan, C. 19, Özel Sayı-2017, s. 1957, 1966-1968); Doktrinde *Yeşilova* tarafından ileri sürülen ve bizim de katıldığımız görüşe göre, Milletlerüstü (transnational) ve tabiiyetsiz (a-national) tahkimin özünde, *lex mercatoria* gerçeği bulunmaktadır. Bugün milletlerüstü ticaret hukukuna göndermede bulunan pek çok hakem kararının *lex mercatoria* eksenli verildiği ve bunun sonucu olarak milletlerarası ticari uyuşmazlıkların çözümünde âdeti milletlerüstü bir hukuk düzeninin inşa edildiği görüşüne *Yeşilova* katılmamaktadır. Yazar, UNCITRAL Model Kanunu ile başlayan süreçte, millî mevzuatların artan bir biçimde yeknesaklaşmasıyla tahkimin tabiiyetsizleştirilmesi (denationalised) şeklindeki dü-

sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda arabulucu gibi hareket etmişler ve ihtilafların çözümünde, günümüzde olduğu gibi hukukçulardan ziyade etkin rol oynamışlardır³⁶.

Denizcilik alanındaki tahkimin, ilk çağ'dan itibaren uygulanan bir uyuşmazlık çözüm yöntemi olduğu söylenebilir³⁷. Orta Çağ boyunca, deniz tüccarları arasında *lex maritime*³⁸ uygulaması, bazı İtalyan komünlerinin metinlerinde yer alan hükümlerden tahkime başvurunun

şüncenin tümüyle gereksiz olduğu görüşündedir (Bkz. Yeşilova, Bilgehan: "Milletlerarası Tahkimin Hukuki Niteliği Üzerine Düşünceler ve Güncel Gelişmeler", (TBB Dergisi, S. 76, Y. 2008, s. 121-122)).

35 *Broker* (komisyoncu, simsar diye de isimlendirilir), taraflar arasında aracı olarak hareket edip, emlak anlaşmaları gibi çeşitli ticari işlemleri kolaylaştıran ve müşterinin isteğine göre satın alma işlemleri gerçekleştiren, bireylerden büyük şirketlere kadar çeşitli müşterilerle çalışan kişilere verilen isimdir 01.01.2021 tarihinde (<https://www.kariyer.net/pozisyonlar/broker/nedir>; adresinden erişildi.

36 Akan, s. 151.

37 Denizcilik alanındaki uyuşmazlıklarda tahkimin bilinen başlıca örneği, ilk çağda Atina'da Demosthenes'in Formio karşıtı konuşmasında ifade ettiği şekliyle, yolculuk sırasında meydana gelen kaza sonrası gemi enkazından malların taşınmasını konu alan sözleşmeden kaynaklı bir uyuşmazlık için tahkime başvurulmasıdır. Demosthenes, Atina tahkiminde taraf iradesi ve mahkemede dava açıldıktan sonra uyuşmazlığı tahkime sevk etme imkânı ile hakemin tarafları davaya geri gönderme yetkisi gibi maddi ve şekli kuralların varlığından söz etmişti (Bkz. Gregori, Marco: *Maritime Arbitration Among Past, Present and Future, New Challenges in Maritime Law: De Lege Lata et De Lege Ferenda*, January 2015, s. 329- 330; 18.03.2021 tarihinde https://www.researchgate.net/publication/324953844_Maritime_Arbitration_Among_Past_Present_and_Future adresinden erişildi.

38 *Lex maritime*, gemicilik ve deniz ticareti ile ilgili sözlü kurallar, teamüller ve uygulamaların bütününe verilen isimdir. *Lex maritime*, orta çağ Batı Avrupa'sında dokuzuncu yüzyıldan on ikinci yüzyıla kadar daha geniş, geleneksel ticaret hukukunun bir parçası olarak geliştirilmiş ve tüccar olan hâkimlerce uygulanmış olan kurallar olarak karşımıza çıkmaktadır (Bkz. https://definitions.uslegal.com/l/lex-maritima/#:~:text=Lex%20maritima%20refers%20to%20a,was%20administered%20by%20merchant%20judges.)). *Lex Maritime* teriminin, milli ve milletlerarası hukuk kaynaklarına alternatif olan ve esnekliği ile ön plana çıkan bir hukuki araç olduğu yönündeki görüş için bkz. Gregori, s. 334- 335.

geniş alana yayıldığı görülmektedir³⁹. Akdeniz’de ekonomik ilişkilerin ve deniz ticaretinin gelişmesinin yanı sıra iyi niyetlere/adil prensiplere (bona fides) dayalı devletler hukukunun (ius gentium)⁴⁰ oluşturulmuş olması, Romalı ve Romalı olmayan tüccarlar arasındaki uyuşmazlıkların tahkim yolu ile çözümüne de katkı sunmuştur⁴¹. Amerikan İç Savaşı’nda (1861-1865) Güney’in deniz ablukası altında olması nedeniyle İngiliz mahkemeleri tarafından sözleşmeleri kabul edilmeyen pamuk ticareti yapan Liverpool Pamuk Derneğinin (Liverpool Cotton Association) üyeleri, sözleşmelerine tahkim şartı eklenmesi için derneklerini ikna etmiş ve böylece Liverpool’da kabul edilen tahkim daha sonra Londra aracılığıyla dünyaya yayılmıştır. Bu olay denizcilik alanında modern tahkimin başlangıcı olarak kabul edilmektedir⁴².

Günümüzde ülkemizle birlikte Karadeniz, Ege ve Akdeniz’e kıyısı olan ve bu su yolları üzerinden ülkemiz ile deniz yolu dış ticareti⁴³

39 Deniz hukuku alanındaki ihtilafların çoğunda tahkimin tercih edildiği, bu alanda yargı yoluna müracaatın neredeyse sınırlı hale geldiği; ancak hakem ücretlerinin oldukça yüksek olması ve sonuca ulaşmanın da eskisi kadar hızlı olamaması nedeniyle tahkim yolunun da artık cazibesini yitirmeye başladığı da belirtilmektedir (Bkz. Akan, Pınar: Arabuluculuk ve Deniz Hukuku’na İlişkin İhtilaflarda Uygulanması, Ankara 2013, s. 153.

40 Latince devletler hukuku anlamına gelen *ius gentium*, kısaca, devletlerarası ilişkilerde riayet edilmesi gereken kurallardan oluşan bir uluslararası hukuk dalı olarak düşünülebilir. Bu konuda bkz. Sheerman, Gordon: “Ius Gentium and International Law”, Journal of International Law, Vol 12, pp. 56-63 (Çeviren: Karakocalı, Ahmet: “Ius Gentium ve Uluslararası Hukuk” (Anadolu HD, C. 4, S. 2, Temmuz 2018, s. 381 vd.).

41 Lonca üyeleri arasında ortaya çıkan herhangi bir uyuşmazlık, tüccar mahkemeleri (curiae mercatorum) veya aynı şehirdeki yerel kurallar ve gelenekler konusundaki bilgilerinden dolayı seçilen emsal (peer) olan hakemler tarafından gelenek, eşitlik ve iç düzenlemelere göre hızlı bir şekilde (sekundum legem maritimam) çözülmüştür. Bkz. Gregori, s. 330-331.

42 Gregori, s. 332.

43 Ulaştırma Bakanlığı deniz ticaret istatistikleri ve deniz ticareti göstergeleri için bkz. <https://denizcilik.uab.gov.tr/deniz-ticareti-gostergeleri> (E.T. 27.09.2021). Bakü, Samsun ve Aktau Limanları arasında Türk Devletleri Teşkilatı Kardeş Limanlar Süreci konusunda bkz. <https://www.turkkon.org/tr/isbirligi->

bulunan Yunanistan⁴⁴, İtalya⁴⁵, İngiltere⁴⁶, Rusya⁴⁷, Fas⁴⁸, Mısır⁴⁹,

alanlari/ulastirma_10/kardes-limanlar-sureci_12 (E.T. 07.01.2022). Sakarya-Karasu limanı ile Üç Deniz Girişimi'nin 12 üyesinden birisi olan Romanya'nın Köstence limanına 03.02.2021 yılında başlatılan Ro-Ro seferleri de Baltık, Adriyatik ve Karadeniz arasındaki Üç Deniz Girişimi üye ülkeleri (Merkez ve Orta Avrupa) ile ülkemiz arasındaki deniz yolu dış ticareti bakımından yakın tarihli bir gelişmedir. Bu konuda bkz. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/karasu-kostence-ve-alsancak-tarragona-ro-ro-hatlari-hizmete-giriyor/2126319>. Üç Deniz Girişimi kavramı için bkz. Kakişım, Cemal, Enerji Perspektifiyle Üç Deniz Girişimi, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Y. 2020, C. 19, No.1, s. 124-128; <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12575/71589/C19S1Kakisim.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (E.T. 16.10.2021); Deniz yolu ile dış ticaret bağlamında Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) Haziran 1992'de İstanbul'da kurulmuştur. Üyeleri, Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan'dır. 11 üye ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanlarının katılımı ile imzalanan Zirve Bildirisinde Karadeniz bölgesinin barış, istikrar ve refah bölgesi olması öngörülmektedir. Bu amaca ulaşmak için seçilen araç ise ekonomik işbirliğidir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) - Örgütünün Dünü, Bugünü ve Geleceği için bkz. [https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirlicisi-kei--orgutunun-dunu-bugunu-ve-gelececi.tr.mfa#:~:text=Karadeniz%20Ekonomik%20%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi%20%C3%96rg%C3%BCt%C3%BC%20\(KE%C4%B0,%2C%20Ukrayna%20ve%20Yunanistan'd%C4%B1r.](https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirlicisi-kei--orgutunun-dunu-bugunu-ve-gelececi.tr.mfa#:~:text=Karadeniz%20Ekonomik%20%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi%20%C3%96rg%C3%BCt%C3%BC%20(KE%C4%B0,%2C%20Ukrayna%20ve%20Yunanistan'd%C4%B1r.) (E.T. 26.05.2022). Deniz yolu ile dış ticaret gelişimi için yayınlanan tebliğin amacı; plan, program ve stratejilerde yer alan ilke ve hedefler doğrultusunda askeri olmayan sivil gemi ve deniz teknolojileri ile sivil gemi yan sanayi sektörlerine ilişkin; sanayi ve teknoloji politikalarının hazırlanmasına katkı sağlamak, sektörün sorunlarını tespit etmek ve bu sorunların çözüm yollarını bulmak amacıyla teknik komite oluşturmak ve bu teknik komitenin çalışma usul ve esaslarını belirlemektir. DENİZ-TEK (Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi) Oluşumu, Çalışma Usul ve Esasları ile Görevleri Hakkında Tebliğ için bkz. RG 25.04.2022 T., S. 31820.

- 44 Pire (Yunanistan'da bir liman kenti) Deniz Tahkim Derneği (Piraeus Association for Maritime Arbitration-PAMA); deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların tahkim yoluyla Pire'de çözümünü teşvik etmek amacıyla kar amacı gütmeyen dernek olarak 2005 yılında Pire'de kurulmuştur (Bu konuda bkz. <http://www.mararbpiraeus.eu>). Denizcilik Bakanlığı ve Ege'nin yeniden inşası ve diğer hükümleri düzenleyen 4150 sayılı kanunun 52/1,2a,2b maddesi gereği; taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, tahkim yeri Pire ve tahkim dili Yunanca olacak şekilde Yunanistan Devleti veya kamu yararına hizmet için kurulmuş ve faaliyet-

Hollanda⁵⁰, Fransa⁵¹, Almanya⁵², ABD⁵³, Çin⁵⁴, İspanya⁵⁵ ve Latin

- te bulunan kamu veya özel hukuka sahip tüzel kişilerin sözleşmelerinden veya deniz taşımacılığından kaynaklanan uyuşmazlıklar, tarafların anlaşması ile Denizcilik Tahkim Odası veya Deniz Tahkim Derneği bünyesinde tahkim yargılamasına konu olabilmektedir. Bu konuda bkz. <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/113028/nomos-4150-2013> (E.T. 19.03.2021).
- 45 İtalya Deniz Hukuku Kültür Merkezinin bir parçası olarak Roma'da bulunan İtalya Denizcilik Odası bünyesinde 1.3.2016 tarih ve 126 No'lu karar ile Tahkim Dairesi kurulmuştur. Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça tahkim dili İtalyanca ve tahkim yeri Roma olan deniz limanları ve gezi tekneciliği sektöründe ortaya çıkan sorunlar için tahkim dairesine başvurulabilir (Y. m. 2,6,7). Bu konuda ilgili yönetmelik için bkz. <http://www.lni-ccln.it/wp-content/uploads/2016/10/regolamento-della-camera-arbitrale.pdf> (E.T. 19.03.2021).
- 46 Londra Denizcilik Hakemleri Derneği (The London Maritime Arbitrators Association - LMAA) geçmişi 300 yılı aşan Baltık Borsasının bünyesindeki onaylı hakemler toplantısında Londra'da 12 Şubat 1960'da kuruldu. Bkz. <https://lmaa.london/history> (E.T. 19.03.2021).
- 47 Rusya Federasyonu Sanayi ve Ticaret Odası Denizcilik Tahkim Komisyonu (Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation- MAC) 1930 yılında kurulmuş olup dünyanın en eski tahkim kurumları arasında yer almaktadır. Bkz. Öksüzöğlu s. 396. Ayrıca bkz. <https://mac.tpprf.ru/en> (E.T. 30.03.2021).
- 48 Bkz. <http://www.ass-ciama.com/en/index.html> (E.T. 30.03.2021).
- 49 1992 tarihinde kurulan İskenderiye Uluslararası Denizcilik Tahkim Merkezi (Alexandria Centre for International Maritime Arbitration) ve 2004 yılında kurulan Port Said Ticari ve Denizcilik Tahkim Merkezi (Port Said Centre for Commercial and Maritime Arbitration) için bkz. Ofodile, Uche Ewelukwa, Africa and International Arbitration: from Accommodation and Acceptance to Active Engagement, Vol. 12, No. 4, July 2015, s. 1, 24; 30.03.2021 tarihinde https://www.transnational-dispute-management.com/search/arbitration-get_page.asp?v2=download&v1=tv12%2D4%2Darticle12%2Epdf adresinden erişildi.
- 50 1986 tarihli Hollanda Tahkim Kanunu hükümlerini uygulayan Rotterdam Ticaret Odası bünyesinde faaliyet gösteren Ulaştırma ve Denizcilik Tahkim Rotterdam Amsterdam Vakfı (The Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam Foundation /TAMARA) nakliye alanları, gemi inşa, taşıma, depolama, lojistik ve uluslararası ticaret alanlarında ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla 1988 yılında kurulmuştur. Bu konuda bkz. https://www.irf.eu/upload/medialibrary/tamara_flyer_english_.pdf, TAMARA Tahkim Kuralları için bkz. <https://unum.world/downloads/> (E.T. 25.09.2021).
- 51 01 Temmuz 1901 tarihli kanun ile Paris Denizcilik Tahkim Odası (Chambre

- Arbitrale Maritime de Paris/CAMP) kurulmuştur. Odaya tüzel kişiler ve gerçek kişiler üye olabilmektedir. Tüzel kişi üyeler; armatörler, kiracılar, gemi acenteleri, nakliye acenteleri, yük gemileri, brokerler, gemi yapımcıları, gemi tamircileri, sigortacılar, Ticaret ve Sanayi Odaları ve genel olarak bu kavramlarla ilgili herhangi grup veya deniz taşımacılığı, gemi inşası, gemi onarımı, sigorta veya gemi yönetimi ile doğrudan veya dolaylı ilgili olan tüzel kişiliklerdir. Yine odaya hakem olarak en az 5 yıl kayıtlı bulunanlar talepte bulunmak şartıyla gerçek kişi olarak üye olabilirler. İşletme, seyrüsefer, ulaşım veya kiralama, gemi inşa veya onarımı, gemi alım-satımı, ticaret, balıkçılık veya eğlence gemileri ile açık deniz platformları ve bunların denizdeki teçhizatları ve denizdeki alet ve cihazlar ile bunların teçhizatı ile ilgili uyuşmazlıklarda yine deniz sigortası, gemi yönetimi ve yönlendirme işlemleri, çok modlu işlemler, deniz kayıpları ve nehir ticareti ile bu alanlarla doğrudan veya dolaylı olarak bağlantılı diğer faaliyetlerden kaynaklı uyuşmazlıklarda, taraflar tahkim anlaşması ile Paris Denizcilik Odasını görevlendirilebilmektedir (m.1). Oda statüsü, tahkim ve arabuluculuk kuralları için bkz. <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/general/status/>; <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/us/PDFEN/Package.pdf>; <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/arbitration-rules/>; <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/mediation-rules> (E.T. 25.09.2021).
- 52 Alman Deniz Tahkim Birliği (The German Maritime Arbitration Association /GMAA) 1983 yılında Hamburg ve Bremen'den denizcilik avukatları ve denizcilik sektörü temsilcileri tarafından kurulmuştur. Alman Deniz Tahkim Birliği'ne Genel Bakış ve Alman Deniz Tahkim Birliği Tahkim Kuralları için bkz. <https://gmaa.de/images/international/ueberblick%20GMAA%20tuerkisch.pdf>; <https://gmaa.de/index.php/en/about-gmaa/gmaa40> (E.T. 25.09.2021); ayrıca bkz. Öksüzöğlu, s. 386-391.
- 53 Amerika Birleşik Devletleri Denizcilik Tahkim Birliği (Maritime Arbitration Association of The United States/MAA) bkz. <http://www.maritimearbitration.com> (E.T. 25.09.2021); Öksüzöğlu, s. 398-399.
- 54 Çin Denizcilik Tahkim Komisyonu (China Maritime Arbitration Commission/CMAC) için bkz. <http://www.cmac.org.cn/en/about-us-cmac> (E.T. 25.09.2021); Çin Uluslararası İktisadi ve Ticari Tahkim Komisyonu (CIETAC) Tahkim Kuralları ve Arabuluculuk Yöntemi ile Arabuluculuk ve Tahkim Bileşimine Yöneltilen Eleştiriler için bkz. Özümucu, Seda: Uzak Doğu'da Arabuluculuk Anlayışı ile Türk Hukuk Sisteminde Arabuluculuk Kurumuna Genel Bir Bakış, İstanbul 2012, s. 183-201.
- 55 23 Haziran 1982'de İspanya'da Denizcilik Tahkim ve Sözleşme Enstitüsü (Instituto Marítimo de Arbitraje y Contratación /IMARCO) kurulmuştur. Enstitünün amacı, İspanya deniz ticareti kuralları ve 1953 tarihli İspanya Özel Hukuk Tahkim Kanunu çerçevesinde ticari tahkimi teşvik etmektir. Enstitünün görevleri;

Amerika⁵⁶ ülkelerinde genel tahkim merkezlerinin yanı sıra denizcilik tahkim merkezleri de bulunmaktadır.

Denizcilik alanındaki tahkimin buradaki durumunun milletlerarası ticari tahkimin bir türü olduğu söylenebilir⁵⁷. Deniz ticaretine ilişkin tek

denizcilik sözleşmeleri, tersaneler, gemi kiralayanlar, brokerler ve deniz acenteleri, ithalatçılar, sigortacılar, ihracatçılar ve armatörlerin günlük faaliyetlerinde yer alan maddi ve teknik hususlarla ilgili görüş, araştırma, rapor ve soruşturmaları hazırlamak ve yayınlamaktır. IMARCO'nun misyonu; denizcilik sektörünün ihtiyacı duyduğu hızda, uyuşmazlıkların çözülmesine elverişli standart prosedürleri yerine getirmek için yeterli tahkim yargılamasında uygulanacak kurallar ile denizcilik sektöründe ortaya çıkan uyuşmazlıkların tahkim yoluyla adil şekilde çözümünü sağlamaktır. Ayrıca İspanya'da 25 Temmuz 2019'da Madrid Uluslararası Tahkim Derneğinin (la Asociación para el Arbitraje Internacional de Madrid) bir organı olarak Madrid Uluslararası Tahkim Merkezi de (Centro Internacional de Arbitraje de Madrid; kısaca CIAM) 01 Ocak 2020 tarihinde faaliyetine başlamıştır. Bu konuda bkz. <https://madridarb.com/organos/>; Luis Cova Arria, El Arbitraje Marítimo (2014/153) Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales 130-131; http://aciropol.msinfo.info/bases/biblio/texto/boletin/2014/BolACPS_2014_153_117-132.pdf; <https://icmaweb.com/maritime-arbitration-associations> (E.T. 25.09.2021).

56 Latin Amerika ülkeleri Venezuela, Peru ve Arjantin'de de Deniz Hukuku Dernekleri bünyesinde Deniz Tahkim Merkezleri bulunmaktadır. Deniz hukukunun incelenmesi, araştırılması, geliştirilmesi, birleştirilmesi, modernizasyonu, mesleki gelişim, bilgi edinme ve profesyonel iletişim ve işbirliği ağlarının oluşturulmasını teşvik etmek amacıyla kar amacı gütmeyen bir sivil toplum kuruluşu olarak 1985 yılında İberoamerikan Deniz Hukuku Enstitüsü (Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; kısaca IIDM) kurulmuştur. Enstitünün Merkezi Uruguay/ Montevideo, Sekreterliği ise Arjantin/Buenos Aires'tedir. Enstitü bünyesinde ayrıca 1991 yılında Venezuela/Caracas'da Kalıcı Deniz Tahkim Merkezi de (Centro Permanente de Arbitraje Marítimo; kısaca CEAMAR) kurulmuştur. Bu konuda bkz. <https://www.iidmaritimo.org/index.php> (E.T. 25.09.2021); Luis Cova Arria s. 126-127; İberoamerikan Tahkim Merkezi için bkz. Özbay, İbrahim/Erdem, Murat: "Bir Kurumsal Tahkim Merkezi Örneği: İberoamerikan Tahkim Merkezi", (TAAD, Y. 11, S. 42 (Nisan 2020), s. 456 vd.).

57 Bkz. ve karşı. Uluslararası Ticaret Odası (The International Chamber of Commerce -ICC) ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (The International Maritime Committee-CMI) birlikte 1978 yılında denizcilik tahkimine ilişkin 17 maddeden oluşan kuralları; tahkim organizasyonu (m.1-2), tahkim talebi ve davalının cevabı (m. 3-4), tahkim sözleşmesinin geçerliliği (m. 5), hakem heyetinin oluşumu (m. 6), maliyetler (m. 7), tahkim yeri ve usulü ile uygulanacak hukuk (m.

tip uluslararası sözleşmelerde yer alan ve taraflarca aksi kararlaştırılabilen bazı hükümler dışında, Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve Tenfizine İlişkin 1958 tarihli New York Sözleşmesi ve Yabancı Hakem Kararlarının Tenfizine İlişkin 1961 tarihli Cenevre Sözleşmesi hükümleri deniz ticaretine özgü tahkim yargılaması bakımından da geçerlidir⁵⁸. Ancak denizcilik alanında tahkimi, uluslararası ticari tahkim türü

8-10), tahkim yargılaması (m. 11) ve tahkim kararı (m. 12-17) olarak belirlenmişlerdir. Bu kurallar; carter sözleşmeleri, denizcilik veya kombine taşımacılık, deniz sigortası, kurtarma, müşterek avarya, gemi inşa ve onarımı, gemi satım sözleşmeleri ve gemilere ilişkin aynı hak yaratan diğer sözleşmeler ile ilgili uyuşmazlıkların tahkim yoluyla çözümü ve deniz ticaretinden kaynaklı bu uyuşmazlıkların çözümüne yönelik tahkim kurallarını geliştirmek amacı ile oluşturulmuştur (m.1). Bu kuralların uygulanmasını sağlamak için 6 üyesi ICC ve 6 üyesi CMI tarafından belirlenmek kaydıyla görev süresi üç yıl olarak atanan 1 başkan ve 2 başkan yardımcısı olmak üzere toplam 12 üyeden oluşan Daimi/Kalıcı Deniz Tahkim Kurulu oluşturulur. Kurulun toplantı yeter sayısı her bir kurum için asgari 2 olmak üzere 4 üye ile toplanır ve oy çokluğu ile karar alır. Kurulun sekreterliği ICC tarafından yürütür ve masrafları tahkime başvuran tarafça karşılanır (m. 2). Uyuşmazlık tarafları taleplerini kurula bildirir ve aksini kararlaştırmadıkça bu kurallara tabi olurlar. Tahkimde görülen uyuşmazlıklar tek veya heyet halinde oluşturulan hakemlerce karara bağlanır (m.3). Denizcilik tahkiminde geleneksel ticari tahkimden daha fazla esneklik ve hareket özgürlüğünün benimsendiği gerçeğinden hareketle tahkim yeri, uygulanacak kurallar ve hakem sayısı ve yargılama dilini tarafların belirlemesidir. Tarafların bu konularda anlaşamaması durumunda kurumsal tahkim özelliği gereği, Kurulun bu konularda karar alabileceği ve idari işlerin Sekreterlik tarafından yürütüleceği kararlaştırılmıştır. ICC-CMI (1978) Kurallarında, ICC Tahkim Kurallarından farklı olarak çok taraflı davalar (m. 8), birden fazla sözleşme (m. 9), tahkim davalarının birleştirilmesi (m. 10), görev belgesi (m. 23) ve acil durum hakemi (m. 29) düzenlemeleri bulunmamaktadır. Uluslararası Denizcilik Tahkim Örgütü ICC-CMI (1978) Kuralları için bkz. <https://www.intracen.org/Reglement-de-l'Organisation-internationale-d'arbitrage-maritime-ICC-CMI-1978/> (E.T. 19.03.2021); ICC Tahkim Kuralları için bkz. https://icc.tobb.org.tr/docs/ICC_Tahkim_Kurallari_Kitapcik.pdf (E.T. 15.08.2021).

- 58 Yabancı hakem kararlarının tanınması ve tenfizinde ad hoc ve kurumsal tahkim merkezleri bünyesinde verilen hakem kararları arasında bir fark bulunmamaktadır. 1958 tarihli New York sözleşmesi yabancılık unsuru esas alınarak düzenlenmiştir. Yabancı hakem kararlarının tanınması ve tenfizinde sorunlardan birisi de yabancılık unsurunun tespit edilmesidir. Yabancı hakem kararının tanınması ve tenfizinde mahkeme hakem kararının esasını inceleyemez. “Revi-

olmasından kaynaklı olarak uyuşmazlık taraflarının milliyetine (aidiyetlerine) ve yerleşim yerine dayalı kriterleri de bünyesinde barındırmaktadır⁵⁹. Lex Maritime'yı esas alan deniz uyuşmazlıklarında, tarafların irade serbestisi çerçevesinde uyuşmazlığa uygulanacak kuralları belirleme yetkisinden dolayı mahkeme dışı uyuşmazlık çözüm yöntemi olan tahkim ve arabuluculuk yolları uyuşmazlığın taraflarının çözüm taleplerinde tercih nedeni olarak öne çıkmaktadır.

Deniz ticareti uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümü konusunda dünyanın farklı coğrafyalarında bu alana özgü uluslararası tahkim merkezleri bulunmaktadır⁶⁰. Deniz ticareti uyuşmazlıkları konusunda çözüm çeşitliliğini alana özgü etkin kılma ve benzer merkezlerle işbirliği ve rekabet edilme imkânı sağlaması şeklindeki

sion au fond" yasağına Türk Mahkemeleri tarafından verilen kararlarda da yer verilmektedir.' Bu konuda bkz. Deynekli, Adnan: "Yabancı Hakem Kararlarının Türkiye'de Tanınması ve Tenfizinde Karşılaşılan Sorunlar" (DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 105-122, Basım Yılı: 2015, Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ'e Armağan) s. 107,108,121- 122.

- 59 Bu konuda Yargıtay, "... kişinin tabiiyet durumunu şahıs bakımından yabancı unsur olarak, hukuki ilişkinin hakimnin bulunduğu devletin dışında gerçekleşmesini ise yer bakımından yabancı unsur" olarak kabul etmektedir (YGHK, 26.03.2019, E. 2017/367, K. 2019/350). Ayrıca belirtmek gerekir ki, yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar bakımından taraflar, HMK m. 17 ve 18 kapsamında yetki sözleşmesi ile Türk veya yabancı mahkemeleri yetkilendirebilirler. Yetkili mahkemenin seçimi hukuk seçimi anlamına gelmemekle birlikte münhasır bir yetkilendirme, hukuk seçimine yönelik güçlü bir gösterge kabul edilmektedir. Konuya ilişkin görüşler ve kararlar için bkz. Kalkan, Onur: İslami Bankacılık ve Finans Uyuşmazlıklarında Hukuk Yargılaması, İstanbul 2021, s. 151,- 152, s. 153, dn 57; Erdoğan, Ersin: Medeni Usul Hukuku Kurallarının Yer Bakımından Uygulanması, Ankara 2020, s. 122. İflasın gerçekleşmesi için aranan şartların lex fori'ye, tacir sıfatı ve kamu tüzel kişiliğinin belirlenmesinin ise hukuki ilişkinin tabi olduğu hukuka göre (maddi hukuka göre) belirlenmesi gereği ve bu kapsamda Türk Mahkemeleri'ni yetkilendiren yetki sözleşmesi bakımından da tarafların tacir olması zorunluluğunun lex fori gereği olduğu' görüşü için bkz. Meraklı Yayla, Deniz: "Yabancılık Unsuru Taşıyan Uyuşmazlıklarda Yetki Sözleşmesinin Tarafları ve HMK Madde 17 Kapsamındaki Yetki Sözleşmesinin Üçüncü Kişilere Teşmili", (DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, Basım Yılı: 2015, Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ'e Armağan), s. 1990, 1998, s. 1999).

- 60 Deniz tahkim merkezleri için bkz. Öksüzöğlü, s. 394 vd.

katkılar dikkate alındığında ülkemizde de deniz tahkim merkezinin kurulması gerektiği görüşüne katılmaktayız⁶¹. Ayrıca tahkim merkezinin oluşum ve işleyişinde tarafsızlık, gizlilik, icra edilebilirlik ile zaman ve maliyet bakımından tasarrufu içeren ilkelerin etkin olmasının deniz ticareti uyuşmazlıklarının çözümünde uyuşmazlık taraflarının merkezi tercih etmelerine de katkısı olacaktır⁶². Deniz ticareti uyuşmazlıklarında tahkim yolunun taraflarca tercih edilmesi bakımından bir diğer neden de iç hukukumuz bakımından HMK m. 439/4 uyarınca, hakem kararlarının kesinleşmeden icra edilebilmesidir⁶³. Deniz ticareti uyuşmazlıklarının kaynağı olan ana sözleşme ve bağlantılı diğer sözleşmelerden kaynaklı uyuşmazlıklar ve davaların⁶⁴ çözümün-

61 *Öksüzöğlu*, deniz ticareti tahkim merkezinin Deniz Ticaret Odası bünyesinde kurulmasını savunmaktadır (Bkz. *Öksüzöğlu*, s. 407-408). İstanbul'da Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Merkezi (İMAAC) kurulması önerimiz için bkz. Sonuç, değerlendirme ve öneriler başlığı, s. 33-34.

62 Xuan Yan, *The Adaptation of China's Maritime Arbitration System to International Legal Norms and Practice* (Philosophy at The University of Queensland in 2020 TC Beirne School of Law), s. 42; 18.03.2021 tarihinde <https://espace.library.uq.edu.au/view/UQ:28b493b> adresinden erişildi.

63 Milletlerarası tahkim ve iç tahkimin kapsamı bakımından bkz. HMK m. 407, 408; MTK m. 1/2,4; MTK m. 3/1,2; İİK m. 23/3 c.2, 31/a; MTK m. 8/A hükmü gereği, taraflar, hakem veya hakem kurulunun uygulayacağı yargılama kurallarını, bu Kanunun emredici hükümleri saklı kalmak kaydıyla, serbestçe kararlaştırabilir ya da bir kanuna, milletlerarası veya kurumsal tahkim kurallarına yollama yaparak belirleyebilirler. Taraflar arasında böyle bir anlaşma yoksa hakem veya hakem kurulu, tahkim yargılamasını HMK'nın tahkime ilişkin hükümlerine göre yürütür (Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder/Taşpınar Ayvaz, Sema/Hanağası, Emel: Medeni Usul Hukuku, Güncellenmiş 7. Baskı, Ankara 2021, s. 829. Deniz icra hukukunun güncel sorunlarına ilişkin tartışmalar için bkz. *Deniz İcra Hukuku- Güncel Sorunlar*, İstanbul 2018, s. 7 vd.; bkz. <https://www.istanbulbarosu.org.tr/files/yayinlar/kitaplar/doc/DH2018.pdf>; E.T. 30 .03 2021)

64 Kanaatimizce, uyuşmazlığın kurumsal tahkim merkezleri tarafından karara bağlanması halinde davalar arasında bağlantının varlığının tespiti ve bağlantılı diğer bir davanın o tahkim merkezinde derdest olup olmadığını belirlenmesinin tahkim yargılamasında adil yargılanma hakkı, usul ekonomisi, hukuki güvenlik ilkelerinin gerçekleşmesi açısından da uyuşmazlık taraflarına kolaylık sağlayacaktır. Aynı yönde görüş için bkz. Ermenek, İbrahim: "Hakem Yargılamasında

de tarafların aralarında yapacakları sözleşmelerde tahkim ve/veya arabuluculuk yollarına başvuru önceliğini seçme, değiştirme ve tüketme tercihlerini kolaylaştıran diğer bir ifade ile hibrit (karma) uyuşmazlık çözüm prosedürlerini⁶⁵ benimseyen merkez model kurallarının oluşturulmasının uyuşmazlıkların çözümü ve tarafların merkezi tercih etmelerinde de etkili bir faktör olacağı görüşündeyiz⁶⁶.

b) Arabuluculuk

Deniz hukukuna ilişkin ihtilaflarda alternatif uyuşmazlık çözüm yollarının ve özellikle arabuluculuğun kullanılması hususunda en önemli gelişme BIMCO'da (Baltic and International Maritime Conference) yer alan tahkim klotunda yapılan düzenlemedir. Söz konusu bu düzenleme ile denizcilik sektöründe ilk defa arabuluculuk yolu getirilmiştir. Yüz yirmi iki ülkeden yaklaşık üçbin üyeli dünyanın önde gelen denizcilik şirketlerinin oluşturduğu özel bir birlik olan BIMCO, donatanların haklarını korumak bakımından aktif bir rol üstlenmiş; bu

Bağlantılı Davalar”, (DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZ’e Armağan, s.1247).

- 65 Med-Arb, Arb-Med ve Arb-Med-Arb için bkz. Matteucci, Giovanni, International Commercial Mediation Enforceability The Singapore Mediation Convention 2019, s. 3 vd. (Bkz. https://www.academia.edu/37356225/Mediation_will_now_have_teeth_international_commercial_mediation_enforceability_-_31.8.2018.pdf) (E.T. 02. 10. 2021); Arabuluculuk-tahkim yolu, uyuşmazlık arabuluculukta çözülmediği takdirde arabulucunun işlev değiştirerek nihai ve bağlayıcı karar verme görevini üstlenerek hakem statüsüne girdiği arabuluculuk türüdür. Arabuluculuk-Tahkim yolu tanım ve içerik için bkz. Özbek, Mustafa Serdar: Alternatif Uyuşmazlık Çözümü, 5. Baskı, Ankara 2022, s. 931-953.
- 66 Amerika Birleşik Devletleri Denizcilik Tahkim Birliği'ne (Maritime Arbitration Association of The United States/ MAA) başvuru öncesinde tarafların sırasıyla iyi niyetli müzakare yoluyla (through good faith negotiation) ile anlaşamamaları durumunda arabuluculuğa başvuruyu kabul etmiş olmaları ve yine arabuluculuk yolunda anlaşamamaları durumunda ise tahkime başvuru ile bağlı olmaları konusunda sözleşmelerine hüküm koyabileceklerine dair Model Tahkim (m.35) ve Arabuluculuk Kuralları (m.15) için bkz. <http://www.maritimearbitration.com/files/MAA%20Arbitration%20Rules%20112017%20final.pdf>; <http://www.maritimearbitration.com/files/MAA%20Mediation%20Rules%200707.pdf> (E.T. 26. 09.2021).

hakların korunması amacıyla charterparti ve charterparti klotlarına ilişkin taslak hazırlama yoluna giderek söz konusu hazırlık aşamasında hem donatanların hem de chartererlerin görüşlerine başvurmaktadır. BIMCO'nun ihtilafların çözümüne ilişkin olarak hazırladığı bu klot⁶⁷ gerek donatanlar gerekse chartererlar açısından özel bir önemi haizdir⁶⁸.

6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu⁶⁹ kapsamında özel hukuktan kaynaklanan hukuk uyuşmazlıklar bakımından arabuluculuğa başvuru, 2012 ila 2018 yılları arasında ihtiyari arabuluculuk şeklinde başlamış olup halen devam etmektedir. 2018 yılı itibarıyla 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu⁷⁰ m. 3/1 maddesi gereği, kanuna, bireysel veya toplu iş sözleşmesine dayanan işçi veya işveren alacağı ve tazminatı ile işe iade talebiyle açılan davalarda, arabulucuya başvurulması dava şartı haline getirilmiştir. Yine aynı Kanun m. 3/20 hükmü gereği, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda düzenlenen ve işçi sayılan gemi adamı ile ilgili uyuşmazlıklarda da arabuluculuğa başvuru dava şartı haline getirilmiştir.

Aynı şekilde 01.01.2019 tarihinde yürürlüğe giren 7155 sayılı⁷¹ ve 06.12.2018 tarihli Kanunun 20'inci maddesi ile TTK'na eklenen 5/A maddesi gereği; bu Kanunun (TTK'nun) 4 üncü maddesinde ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabuluculuğa başvuru dava şartı olarak öngörülmüştür (TTK m. 5/ A, f. 1)⁷².

67 BIMCO arabuluculuk klotu hakkında geniş bilgi için bkz. Akan, s. 157 vd.

68 Akan, s. 157.

69 Bkz. R.G. 22. 6. 2012, Sa. 28331.

70 Bkz. R.G. 12. 10. 2017, Sa. 30221.

71 7155 sayılı Abonelik Sözleşmesinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanun için bkz. R.G. 19. 12. 2018, Sa. 30630.

72 Ülkemizde son olarak ise 7251 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (RG. 28.07.2020, Sa. 31199) ile 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a "Dava şartı olarak arabuluculuk" başlığı ile eklenen 73/A maddesi ile tüketici mahkemelerinde gö-

TTK'nın beşinci kitabı olan deniz ticaret (TTK m. 931-1400) uyuşmazlıkları da TTK 5/A maddesi ile dava şartı arabuluculuk kapsamına dâhil edilmiştir. Ayrıca 2020 yılı itibariyle Adalet Bakanlığı Arabuluculuk Daire Başkanlığı tarafından arabuluculuğa tabi uyuşmazlıklar bakımından dava şartı olarak genel uzmanlık alanları (iş hukuku, ticaret hukuku ve tüketici hukuku⁷³) ve özel uzmanlık alanları (banka ve finans hukuku, sigorta hukuku, inşaat hukuku, fikri ve sınai haklar hukuku, enerji hukuku, aile ve miras hukuku ile spor hukuku) belirlenmiştir⁷⁴. TTK 'nın altıncı kitabı olan sigorta hukuku (m. 1401-1520) uyuşmazlıklarının arabuluculuk özel uzmanlık alanı olarak belirlenmesinden hareketle TTK kapsamında düzenlenen deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların gemi, liman kavramlarına ilaveten sözleşme türü ve özelliklerinden kaynaklı olarak yabancılık unsurunu da kapsayacak şekilde çok bileşenli ve teknik olmasından dolayı deniz ticaretinin arabuluculuk özel uzmanlık alanı olarak belirlenmesi gerektiği görüşündeyiz. Zira dava şartı genel uzmanlık alanı olan ticaret hukuku uyuşmazlıklarında arabuluculuğa⁷⁵ başvuru zorunluluğu dolayısıyla iş yoğunluğunun azalmasına ve arabuluculuk faaliyetinde özel uzman-

rülen uyuşmazlıklarda dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartı haline getirilmiştir. Bu düzenleme gereğince tarafların, istisnalar dışındaki tüketici uyuşmazlıkları ile ilgili olarak tüketici mahkemesine başvurmadan önce arabulucuya başvuru zorunluluğunu yerine getirmeleri gerekecektir.

73 7251 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 59'uncu maddesi ile 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a dava şartı olarak arabuluculuk" başlığı ile 73/A maddesi eklenmiştir. Bu maddeye göre, Tüketici Hakem Heyetlerine başvuru için öngörülen parasal sınır ve üzerindeki tüketici mahkemelerinde görülen uyuşmazlıklarda dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartı haline getirilmiştir. 7251 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun için bkz. R.G. 28. 7. 2020, Sa. 31199.

74 Arabuluculuk uzmanlık alanlarına ilişkin duyuru ve uzman arabuluculuk modülleri için bkz. <https://adb.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/7102020163604arbuzm.pdf>; <https://adb.adalet.gov.tr/Home/SayfaDetay/uzman-arabuluculuk18032021014650> (E.T. 30.03.2021).

75 Bkz. Tanrıver, Süha: Hukuk Uyuşmazlıkları Bağlamında Arabuluculuk, Ankara 2020, s. 127 vd.

laşma dolayısıyla bu alana özgü hukuk uyuşmazlıklarında ihtiyari arabuluculuğun tercih edilmesine ve böylece anlaşma oranının artışına da katkısı olacaktır⁷⁶.

Ayrıca şu hususu vurgulamak gerekir ki, HUAK'nun 1. maddesinde “*Bu Kanun, yabancılık unsuru taşıyanlar da dâhil olmak üzere, ancak tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edebilecekleri iş veya işlemlerden doğan özel hukuk uyuşmazlıklarının çözümlemesinde uygulanır*” denilmek suretiyle yalnızca Türk vatandaşları arasında değil, Türkiye'deki yabancılar arasında ya da taraflardan birinin yabancı olması durumunda oluşan (konumuzla ilgili olarak deniz hukukuna ilişkin) uyuşmazlıklarda da uygulanabileceğini kabul etmek gerekir. Bu nedenle *yabancılık unsuru taşıyan deniz ticareti uyuşmazlıkları hakkında arabuluculuk söz konusu olabilecektir*.

Konunun bir diğer boyutu ise, uluslararası arabuluculukta ortaya çıkabilmektedir. Uyuşmazlık halindeki iki devletin, üçüncü bir uluslararası hukuk kişisi tarafından bir araya getirilmesi ve barış için çözüm üretilmesi sürecini kapsayan uluslararası arabuluculuk, farklı ülke ve hukuk sistemlerine tabi kişiler ya da kurumlar arasında çıkabilecek uyuşmazlığın arabuluculuk yoluyla çözülmesidir⁷⁷. Bir başka tanıma göre, uluslararası arabuluculuk, uluslararası nitelikteki bir uyuşmazlığı barışçıl yollarla sona erdirmek amacıyla, bir ya da birkaç devletin, bir uluslararası örgütün veya tanınmış bir kişinin, uyuşmazlığın tarafları arasında görüşmeler yapılmasını sağlamak ve tarafların kabul edebileceği çözümler önermek üzere yaptığı çabaların tümüne verilen isimdir⁷⁸. Bu tür uyuşmazlıklar uluslararası uyuşmazlıklar olup, genellikle uluslararası hukuk (devletler hukuku) alanını ilgilendirmektedir⁷⁹.

76 HUAK m.1/1, 2.

77 2.1.2022 tarihinde <http://uadern.org> adresinden erişildi.

78 Bozkurt, Enver/Poyraz, Yasin/Erdal, Selcen: Devletler Hukuku, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, Ankara 2018, s. 254.

79 Örneğin, Bozkurt adlı bir Türk gemisi ile Lotus adlı bir Fransız gemisinin 1926 yılında Midilli Adasının açıklarında çarpışmaları, bu anlamda bir uluslararası bir hukuki uyuşmazlık olarak kabul edilmektedir. Zira buradaki uyuşmazlık

II. HAVA HUKUKU UYUŞMAZLIKLARI

A. GENEL OLARAK

1944 tarihli Chicago Konvansiyonu'nun 1. maddesi, sözleşmeye taraf devletlerin, her devletin üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul etmektedir⁸⁰. Devletler, hava, deniz ve kara alanlarında uluslararası sözleşmeler ve iç hukuk düzenlemelerinin sonucu olarak kendi sınırları kapsamında egemenlik hakkından kaynaklı tasarrufta bulunabilir. Yine devletler ticari işbirliği ve karşılıklık (mütekabiliyet)⁸¹ esası gereğince, uluslararası sözleşmeler ve iç mevzuatlarda öngörülen usul ve esaslar çerçevesinde bu alanları ortak kullanabilmektedir. Hava hukuku, kamu ve özel hukuk ilişkilerini bünyesinde birlikte barındırmasından dolayı nitelik itibarıyla karma bir alandır⁸². Zira hava hukuku kapsamında özel hukuk ilişkilerinden ortaya çıkan uyuşmazlıklarda taraf olarak devlet, şirket gibi tüzel kişiler olabileceği gibi gerçek kişiler de olabilir⁸³. Bu bakımdan

Türkiye'nin yargı yetkisinin bulunup bulunmadığı noktasındaydı. Bu uyuşmazlığın ise Uluslararası Sürekli Adalet Divanı tarafından çözüme kavuşturulduğu belirtilmektedir (Bkz. Bozkurt/Poyraz/Erdal, s. 243).

80 Türkiye Cumhuriyeti Devletinin de taraf olduğu 7 Aralık 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi (Tam adı; Şikago'da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivill Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun) için bkz. RG. 12 Haziran 1945, Sa. 6029.

81 Mütekabiliyet, milletlerarası hukukun temel ilkelerinden birisidir. Bu ilkenin yararlanma ve engelleme olmak üzere iki fonksiyonu mevcuttur. Mütekabiliyetin farklı hukuk dallarında farklı tanım ve uygulamaları olduğu gibi çeşitli tasniflere de tabi tutulmaktadır. İkili anlaşmalarda belirli mütekabiliyet, devlet ile belirli gruplar arasında ise yaygın mütekabiliyet söz konusu olmaktadır. Bu konuda bkz. Dost, Süleyman: "Milletlerarası Hukukta Mütekabiliyet İlkesi", (SDÜHFD. 2015, C. 5, S. 2, s. 1,3,8).

82 Hava hukukunun hukuk düzeni içerisindeki yeri konusundaki görüşler için bkz. Gemici, Eser/Yeşiller, Mehmet: Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, December 2017, 1 (2) Journal of Aviation, s. 140, 146,147,151; bkz. <https://www.researchgate.net/publication/322609989> (E.T. 21.03.2021).

83 Bkz. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu için bkz. RG.19.10.1983 T., S.

hava hukukuna ilişkin özel hukuk alanında sözleşme ve sözleşme dışı sorumluluk kapsamında ortaya çıkan uyuşmazlıklar⁸⁴, tarafların mahkemede dava açması veya mahkeme dışı uyuşmazlık çözüm yöntemleri olan tahkim⁸⁵ ve arabuluculuk yollarından herhangi birisine başvurusu sonucu da çözülebilmektedir.

Burada şu hususu vurgulamak gerekir ki, uluslararası hava hukuku, hem uluslararası havacılık faaliyetlerini düzenleyerek hem de ülkelerin kendi havacılık yasaları içerisindeki ihtilafları ve tutarsızlıkları gidererek hukuki anlamda uyumlu uluslararası bir sistem ortaya koymayı amaçlayan, temelde uluslararası hava kamu ve özel hukukunun birleşimi olarak ortaya çıkan bir hukuk dalı şeklinde tanımlanmaktadır. Hukukun bir dalı olarak uluslararası hava hukukunun tüm havacılık faaliyetlerini geliştiren ve değiştiren pratikleri ve kuralları kapsadığı ifade edilmektedir. Uluslararası hava hukuku genel anlamda sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin olup, askeri uçaklar ve askeri havacılık faaliyetleri bu alanın dışında tutulmuştur⁸⁶.

B. HAVA HUKUKU UYUŞMAZLIKLARININ ÇÖZÜM YÖNTEMLERİ

1. Hava Hukukuna İlişkin Uyuşmazlıkların Devlet Mahkemelerinde Çözümlemesi

Hava hukukuna ilişkin iç hukuk bakımından özel hukuk kapsamında sözleşme ve sözleşme dışı uyuşmazlıklardan kaynaklanan davalar TTK m. 5 kapsamında ticari dava kapsamında ise görevli mahkeme ihtisas mahkemesi olarak Asliye Ticaret Mahkemesidir. Bu mahkemelerin olmadığı yerlerde bu davalarda görevli mahkeme Asliye Hukuk Mahkemesidir. Uyuşmazlık ticari dava niteliğinde değilse,

18196.

84 Akkurt, Sinan Sami: Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, SÜSBE Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 2014, s. 150 vd.

85 Hava ve Uzay Hukukunda Tahkim için bkz. Öz, Ayşe: Hava ve Uzay Hukukunda Tahkimin Gelişmesi, BÜSBE Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015, s. 58- 64.

86 Gemici/Yeşiller, s. 143- 144.

görevli mahkeme HMK m. 2,4 uyarınca genel hukuk mahkemeleri sıfatıyla asliye hukuk mahkemesi veya sulh hukuk mahkemesidir⁸⁷.

2. Hava Hukuku Uyuşmazlıklarının Tahkim ve Arabuluculuk Yoluyla Çözülmesi

a) Tahkim

Havacılık sektöründe sayı itibariyle en fazla tahkim yoluna başvuru uyuşmazlıklar; uçak kiralama, hava yolunun ticari olarak zarar görmesi sonucunu doğuran uçak tesliminden kaynaklı gecikme, uçak tesliminde ortaya çıkan kusur dolayısıyla alacak talepleri, uçuş personelinin konaklaması için otel grupları ile yapılan ticari nitelikteki sözleşmelerden kaynaklı talepler, uçak bakım ve onarım anlaşmaları, havayolu şirketleri arasındaki fikri mülkiyet uyuşmazlıkları ve rezervasyon işlemlerinden kaynaklı uyuşmazlıklardır⁸⁸. Hava hukukunun niteliğinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda tahkim yoluna başvuru, kamu ve özel menfaatin bir arada olmasından dolayı karma uyuşmazlık şeklinde ortaya çıkmaktadır⁸⁹. Bu karma uyuşmazlıkların

87 5235 sayılı Adli Yargı İlk Derece Mahkemeleri İle Bölge Adliye Mahkemelerinin Kuruluş, Görev ve Yetkileri Hakkında Kanun m. 2,4,5; (R.G. 7. 10. 2004, Sa. 25606); ayrıca bkz. TTK m. 5.

88 Dünyanın ilk uluslararası tarifeli uçak seferlerinin yapıldığı yıl olan 1919'da Lahey'de kurulan Uluslararası Hava Trafik Birliği'nin halefi olarak 19 Nisan 1945'te Küba/Havana'da kurulan Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği'nin (The International Air Transport Association; kısaca IATA) 120 Devletten 290 üyesi bulunmaktadır. Türk Özel Sivil Havacılık sektöründeki tarifeli taşıyıcıların tamamı IATA üyesidir. IATA, dünya tüketicilerinin menfaati odaklı olarak güvenilir, ekonomik ve emniyetli hava hizmetlerini teşvik etmek amacıyla havayolları arasında işbirliğini gerçekleştirmede ana unsur olarak hizmet yürütmektedir. Bkz. <https://www.iata.org/en/about/history/>; <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/835-tarifeli-tasiyicilarimizin-hepsi-iata-uyesi-oldu>; IATA Tahkim Kuralları için bkz. <https://www.iata.org/contentassets/b7fc716af6a94192b1889420c7d573ce/iata-arbitration-rules.pdf> (E.T. 26.09.2021).

89 Soliveres, Théo, L'arbitrage En Droit Aerien Et Spatial (Année Universitaire), 2017-2018, s. 36; bkz. https://pole-transports-facdedroit.univ-amu.fr/sites/pole-transports-facdedroit.univ-amu.fr/files/public/soliveres_theo_-_larbitrage_en_droit_aerien_et_spatial_-_2017_-_2018_.pdf (E.T. 21.03.2021).

stratejik ve ticari konular olması,⁹⁰ uluslararası nitelik taşımasından dolayı hava hukuku alanını karma karakterli hale dönüştürmektedir.

b) Arabuluculuk

Deniz uyuşmazlıklarında arabuluculuğun özel uzmanlık alanı olması ile ilgili yukarıda yaptığımız açıklamalar kapsamında belirttiğimiz görüş⁹¹ çerçevesinde, hava hukuku uyuşmazlıklarında arabuluculuğa başvurunun da özel uzmanlık alanı olarak belirlenmesi mümkündür. Hava yolu trafiğinin acil ve hızlı olmasından dolayı arabuluculuk kapsamında uyuşmazlık taraflarının iradeleri çerçevesinde menfaatlerinin belirlenmesi ve sürecin anlaşma ile sonuçlanmasında uzman arabulucuların görevlendirilmesinin hava hukuku kaynaklı uyuşmazlıklarda tarafların anlaşma oranına da olumlu etkisi olacaktır.

Aynı şekilde, yabancılık unsurunun baskın olduğu hava hukuku uyuşmazlıklarının özel uzmanlık alanı olmasının arabuluculuk kurumu, arabulucular ve uyuşmazlığın tarafları üzerinden havayolu ticaret hayatına sağlayacağı katma değerde de artış olacağı söylenebilir.

III. ULUSLARARASI DENİZ VE HAVA UYUŞMAZLIKLARININ ÇÖZÜMÜNDE KURUMSAL TAHKİME DUYULAN İHTİYAÇ: KONUYA İLİŞKİN BİR KURUMSAL TAHKİM MERKEZİ ÖRNEĞİ (ULUSLARARASI DENİZ VE HAVA TAHKİM MERKEZİ; INTERNATIONAL MARITIME AND AIR ARBITRATION CENTER; CIAMA)

A. KURUMSAL TAHKİM KAVRAMI

Tahkim yargılamasında, tarafların serbest iradeleri ile aralarında yapmış oldukları anlaşmadan kaynaklı mevcut olan veya gelecekte ortaya çıkacak uyuşmazlıklar hakem veya hakem heyeti tarafından karara bağlanır⁹². Tahkim yargılaması; zorunlu, ihtiyari, milli, milletlerarası,

90 Soliveres, s. 35.

91 Bkz. yuk. I-B, 1- a.

92 Özbay, İbrahim/Erdem, Murat: “Bir Kurumsal Tahkim Merkezi Örneği Olarak

ad hoc ve kurumsal şekilde yapılabilir. Kurumsal tahkim; merkez tarafından belirlenen kurallar çerçevesinde yapılan yargılama, hakem tayini ve hakem ücretlerinin ödenmesi, idari gözetim ve denetim işlevi yönleri ile ad hoc tahkimden ayrılmaktadır. Kurumsal tahkime başvuru zorunlu ve ihtiyari şekilde olabilir. Uyuşmazlık taraflarının zorunlu kurumsal tahkime başvurabilmesi için aralarında tahkim anlaşmasının olması şartı aranmadığı gibi başvuru şekli kanundan⁹³ kaynaklanmaktadır. Fakat uyuşmazlık tarafları aralarında yapacakları anlaşma ile ihtiyari tahkim kurumuna da iradi şekilde başvurabilirler⁹⁴.

Kurumsal tahkim (*institutional arbitration*), tahkimin taraflarca belirlenen bir tahkim kurumu tarafından yönetildiği tahkim türüdür. Kurumsal tahkimde, tahkim yoluna başvuracak tarafların tahkimin işleyişine ilişkin usul ve kuralları belirlemesine gerek yoktur. Bu tahkim türünde, tahkim kurumunun önceden hazırlanmış, uyuşmazlıkların çözümünde uygulanacak usul kuralları söz konusudur⁹⁵. Tahkimde uygulanacak kuralların önceden öngörülebilir olması ise, kurumsal tahkimin tercih edilme sebeplerinden en önemlisidir⁹⁶. Kurumsal tahkim, belli bir kurum tarafından önceden tespit edilen kurallara göre

İslam İşbirliği Teşkilatı Tahkim Merkezi Üzerine Düşünceler”, (ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2020, C. 2, S.1, s. 3, dn.3-4).

93 Zorunlu tahkim merkezleri ve idari kurullar için bkz. Ekşi, Nuray: Türkiye’de Kurumsal Tahkim, İstanbul 2020, s. 23-99.

94 Ekşi, s. 6-22; Tanrıver, Süha: Medeni Usul Hukuku, C. II, Ankara 2021, s. 337-338; Özbay/Erdem, İslam İşbirliği Teşkilatı Tahkim Merkezi, s. 3-7; Özbay/Erdem, İberoamerikan Tahkim Merkezi, s. 449, 450-454.

95 Akıncı, Ziya: Türkiye’de MTO Tahkimi, Uluslararası Tahkim Kongresi Tebliğ Kitabı, İÜHF, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, 24 Mayıs 2012, s. 40; Şanlı- Esasa Uygulanacak Hukuk, s. 69; Bırsel, M. Tefik: “Milletlerarası Ticari Tahkim ve Türkiye”, (Ege Üni. Hukuk Fak. Dergisi, Yıl. 1, S. 1, İzmir 1980, s. 101); Karadağ, s. 38; Konuralp, s. 141, Yeşilırmak, Ali: Doğrudan Görüşme, Arabuluculuk, Hakem Bilirkişilik ve Tahkim, B. 1, İstanbul, Nisan 2011, s. 75- 76.

96 Konuralp, s. 141; Kurumsal tahkimde uygulanacak maddi hukuk kuralları için bkz. Özbek, Mustafa Serdar: Tahkim Hukuku C.I, 1. Baskı, Ankara 2022, s. 239-240.

yapılan ve bu kurallara uygunluğu ilgili kurumunun teminatı altında olan bir tahkim söz konusudur⁹⁷.

Tahkim kurumları tarafından sunulan hizmetler ve yerine getirilen işlevler kurumlara göre çeşitlilik gösterir. Tahkim kurumları sadece hakem tayininde rol oynayan üçüncü bir kişi veya otorite değil, bunun yanında tahkim sürecini idari bakımdan gözetim ve denetim altında tutan ve bu amaca hizmet etmek üzere yetiştirilmiş sürekli personel bulunduran organizasyonlardır⁹⁸.

Kurumsal tahkimin en önemli avantajlarından biri de tahkim kurumlarının sunmuş oldukları idari hizmetlerdir. Tahkim kurumlarının idari hizmetleri sayesinde hakem kurulu uygun bir zaman dilimi içerisinde oluşturulacak ve tahkim süreci mümkün olan en kısa sürede başlayacaktır. Kurumsal tahkim hakemler için de ad hoc (arızı) tahkime göre daha avantajlıdır. Zira ücretlerinin taraflarca değil kurum tarafından ödenmesi daha güvenlidir⁹⁹. Kurumsal tahkimin taraflar açısından sorun oluşturan yönü pahalı bir yol olmasıdır. Zira kurumsal tahkimde idari hizmetlere çok fazla harcama yapılabilmektedir. Bunun yanında kurumun içerisindeki bürokrasi bazı durumlarda tahkimin yavaş işlemesine de neden olabilmektedir. Bununla birlikte bu iki dezavantaj tahkim kurumları arasında ve uyumsuzluğun niteliğine göre de farklılık gösterebilmektedir¹⁰⁰. Milletlerarası ticari tahkim bakımından dünyada birçok kurumsal tahkime ilişkin merkezlerin bulunduğu bilinen bir gerçektir¹⁰¹.

97 Kalpsüz- İnşaat Sözleşmeleri, s. 364. Bu tahkim türüne “müessesesevi veya organize tahkim” adı da verilmektedir (Kalpsüz- İnşaat Sözleşmeleri, s. 363).

98 Tanrıver, s. 137; Konuralp, s. 141.

99 Konuralp, s. 142.

100 Konuralp, s. 143.

101 Milletlerarası ticarete, uyumsuzlukların tahkim yolu ile çözümlenmesi için organize edilmiş bazı kurumlar (kurumsal tahkim) mevcuttur. Bu tahkim kurumları içerisinde; en çok bilinenleri şunlardır: Milletlerarası Ticaret Odası (International Commercial of Commerce; kısaca MTO veya ICC) Tahkim Divanı; Rusya Modern Tahkim Kurumu (Russian Institute of Modern Arbitration; kısaca RIMA); Amerikan Tahkim Birliği/ Kurumu/ Odası (American Arbitration Association; kısaca AAA); Londra Uluslararası Tahkim Divanı/ Tahkim Mah-

Kurumsal tahkime olan ihtiyaç bakımından konumuzla ilgili olarak, özellikle deniz uyuşmazlıkları bakımından aşağıdaki hususları belirtmek yararlı olacaktır:

(i) Dünya ticaret hacminde hatırı sayılır bir paya sahip olan denizcilik sektörü, tedarik zincirlerini destekleyen ve uluslararası ticareti kolaylaştıran sınır ötesi taşımacılık ağlarının merkezinde yer almaktadır¹⁰². MENA (Middle East/North Africa) bölgesinde¹⁰³ denizcilik önemli bir sektördür. 14 üyesi olan MENA OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)'in de üye çoğunluğunu oluşturmaktadır. MENA bölgesinde yer alan standart bir ülke listesi bulunmamakla birlikte, bu terim tipik olarak kuzeybatı Afrika'daki Fas'tan güneybatı Asya'daki İran'a ve Afrika'da Sudan'a kadar olan alanı kapsar.

(ii) MENA (Middle East/North Africa) kapsamında sayılan ülkeler şunlardır: Cezayir, Bahreyn, Cibuti, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ür-

kemesi (London Court of International Arbitration; kısaca LCIA); Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümüne İlişkin Uluslararası Merkez (The International Centre for the Settlement of Investment Disputes; kısaca ICSID); Hollanda Tahkim Enstitüsü (Netherlands Arbitration Institute, kısaca NAI); Stockholm Ticaret Odası Tahkim Kurumu (The Arbitration Institute of the Stockholm Chamber of Commerce; Dubai Uluslararası Tahkim Merkezi (Dubai International Arbitration Center; kısaca DIAC); İsviçre Ticaret Odaları Tahkim Kurumu (Chamber of Commerce in Switzerland); Avusturya Federal Ekonomi Odası Uluslararası Tahkim Merkezi (International Arbitral Centre of the Austrian Federal Economic Chamber- Vienna International Centre; kısaca VIAC); Singapur Milletlerarası Tahkim Merkezi (The Singapore International Arbitration Center; kısaca SIAC); Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi (World Intellectual Property Organization Arbitration and Mediation Center; kısaca WIPO); Resmi Alman- Fransız Sanayi ve Ticaret Odası Tahkim Merkezi (kısaca; COFACI); Türkiye Cumhuriyeti ile İslam Ticaret, Sanayi ve Tarım Odası Arasında imzalanan İslam İşbirliği Teşkilatı Tahkim Merkezi" (İİT Tahkim Merkezi); İberoamerikan Tahkim Merkezi (Iberoamerican Arbitration Center; kısaca CIAR).

102 Alcántara, José M., An International Panel of Maritime Arbitrators? (1994) 11 (4), Journal of International Arbitration, Kluwer Law International, s. 117- 126.

103 20.03.2021 tarihinde <https://www.investopedia.com/terms/m/middle-east-and-north-africa-mena.asp> adresinden erişildi.

dün, Kuveyt, Lübnan, Libya, Malta, Fas, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Suriye, Tunus, Birleşik Arap Emirlikleri, Filistin ve Yemen. Ayrıca Etiyopya ve Sudan da bazen dâhil edilir¹⁰⁴. Bu ülkelerin birbiriyle ve diğer dünya ülkeleri ile serbest ticaret anlaşmaları ve ticaret yatırım çerçeve anlaşmaları mevcuttur¹⁰⁵.

(iii) Hükümetler ve denizcilik sektörü dış ticarete artışı sağlamak amacıyla sektöre yatırımlarını her geçen gün artırmaktadır. Bu durum denizcilik endüstrisinin uluslararası aktörlerini mahkemelerin yetki alanından bağımsız hareket etme ve uyuşmazlık taraflarının ihtiyaçlarına göre dizayn edilmiş uyuşmazlık çözüm merkezleri oluşturmak amacıyla bir araya getirmiştir¹⁰⁶. Batı Avrupa ve Kuzey Amerika bölgeleri, deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıkların tahkim yoluyla çözülmesinde taraflara hakem seçiminde sağladığı esneklik dolayısıyla, tahkime başvuru sayısında da diğer dünya bölgelerine göre daha ileri seviyededir¹⁰⁷. MENA bölgesinde ise deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların tahkim yoluyla çözümünü teşvik etmek amacıyla Nisan 2016’da Birleşik Arap Emirlikleri’nin Dubai şehrinde Denizcilik Tahkim Merkezi (EMAC) kurulmuştur¹⁰⁸.

(iv) Bu girişimi takiben; aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacak olan, Eylül 2016’da Fas’ın Kazablanka şehrinde kurulan “Uluslararası

104 MENA bölgesi ülkelerinin İslam İşbirliği Teşkilatı üyeliği için bkz. <https://www.oic-oci.org/states/?lan=en> (E.T. 20.03.2021)

105 İkili anlaşma ve MENA bölgesi verileri için bkz. <https://ustr.gov/countries-regions/europe-middle-east/middle-east/north-africa>; <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&country=MEA> (E.T. 20.03.2021).

106 20.03.2021 tarihinde <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2019/07/27/ciama-a-specialist-maritime-and-air-arbitration-centre-for-the-mena-region/?print=pdf> adresinden erişildi.

107 Bruce, Harris, Arbitration-A World Overview 1994 (2nd edition) in BIMCO Review London, s. 65.

108 20.03.2021 tarihinde <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2019/07/27/ciama-a-specialist-maritime-and-air-arbitration-centre-for-the-mena-region/?print=pdf> adresinden erişildi.

Arabuluculuk ve Tahkim Merkezi (CIMAC)''¹⁰⁹ ile Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Mahkemesinin- Merkezinin- (CIAMA)¹¹⁰ kurulması takip etmiştir. Özel ve bağımsız bir kurum olan CIAMA'nın amacı, uluslararası denizcilik ve havacılık ticaretiyle ilgili uyuşmazlıkların çözümünde tahkim yargılamalarının merkez kuralları çerçevesinde organizasyonu ve yönetimidir. Ayrıca CIAMA, Paris Deniz Tahkim Odası (CAMP) ile işbirliği halinde ticari uyuşmazlıkları hakemler aracılığıyla çözüme fırsatı da sunmaktadır¹¹¹.

Son olarak şu hususu belirtmek gerekir ki, deniz ve Hava alanlarına ilişkin uyuşmazlıkların aynı taraflar arasında ortaya çıkması veya her iki alanda farklı taraflarla ortaya çıkacak uyuşmazlıkların çözümünde kurumsal tahkim merkezleri etkin ve önemlidir. Uyuşmazlık alanına özgü bir nevi uzmanlığı da ifade eden tahkim merkezlerinin tahkime başvuruda tercih nedeni olacağı düşüncesinden hareketle çalışmamızda CIAMA modeli hareket noktamızı oluşturmuştur.

B. ULUSLARARASI DENİZ VE HAVA TAHKİM MERKEZİ; (INTERNATIONAL MARITIME AND AIR ARBITRATION CENTER; CIAMA)

1. Merkezin Yapısı ve Faaliyet Konuları

Fas Denizcilik ve Hava Hukuku Birliği (AMDMA)'nin kurucu sıfatıyla yer aldığı ve kurumlar¹¹² ile gerçek kişilerin (merkez hakem-

109 Kar amacı taşımayan ve bağımsız bir kurum olan Uluslararası Arabuluculuk ve Tahkim Merkezi (CIMAC), Afrika kıtası ve dışında tarafsız, bağımsız, verimli ve güvenilir bir uyuşmazlık çözüm kurumu olarak uluslararası iş dünyasının taleplerini karşılamak üzere 2016 yılında Fas/Kazablanka'da kurulmuştur. Bu konuda bkz. <http://cimac.ma/history/> (E.T. 20.03.2021).

110 Bkz. <http://www.ass-ciama.com/en/index.html>; CIAMA (Cour Internationale d'Arbitrage Maritime et Aérien) isminde yer alan ve mahkeme (Cour) kelimesi yerine çalışmamızda iç hukukumuzda kurumsal tahkim için kullanılan Merkez (Center) kavramının kullanmayı tercih ettik. Bu konuda bkz. ISTAC (İstanbul Tahkim Merkezi) <https://istac.org.tr/> (E.T. 20.03.2021)

111 20.03.2021 tarihinde <http://www.ass-ciama.com/en/index.html> adresinden erişildi.

112 Merkezin kurucu üyeleri; kurumsal üyeler, fahri/onursal üyeler ve bağlı-çı/sponsor üyelerden oluşmaktadır. Kurumsal üyeler; gemi sahipleri, hava taşı-

leri dâhil) üye olarak kabul edildiği International Maritime and Air Arbitration Center (*Fransızcası; Cour Internationale d'Arbitrage Maritime et Aérien*; kısaca bunun baş harflerinden oluşan CIAMA), tüzel kişiliğe ve mali özerkliğe sahiptir. Merkez, genel kurul tarafından dört yıl için seçilen en az 16 üyeden oluşan bir Yönetim Kurulu tarafından idare edilir. Yönetim Kurulunun her iki yılda bir sayıca yarısı yenilenir. Seçimlerde gizli oy ve oy çokluğu ilkesi geçerlidir. Süresi dolan üyeler yeniden atanabilir. Yönetim Kurulu, üyeleri arasından bir Başkan, dört Başkan Yardımcısı, bir Muhasebeci (Sayman), bir Muhasebeci Yardımcısı, bir Genel Sekreter ve bir Genel Sekreter Yardımcısı ile iki danışman seçer. Merkez bünyesinde, dört yıllık bir dönem için seçilen ve 11 üyeden oluşan Büro'da mevcuttur. Genel Kurul tarafından görev süresi 4 yıl olan ve yeniden seçilebilir şekilde belirlenen merkez başkanı aynı zamanda yönetim kuruluna başkanlık eder. Kültürel, bilimsel ve ticari faaliyet yürüten merkezin, siyasi kimliği ve sendika üyeliği bulunmamaktadır (Yön. m.1,5,8)¹¹³.

Merkez; işletme, deniz ve hava taşımacılığı, gemi ve uçak kiralama, gemi ve uçak yapımı, onarımı, ticaret ve balıkçılık, eğlence gemileri ve uçaklarının alım, satımı, açık deniz platformlarının ve bunların denizdeki tesislerinin, makinelerinin, cihazlarının ve ekipmanlarının onarımı, denizcilik ve hava sigortası, gemi yönetimi, nakliye komisyonu ve çok modlu işlemler (karma taşımalar), deniz olayları ve nehir

yıcıları, gemi kiralayanlar, deniz ve hava nakliyecileri, nakliye komisyoncuları, gemi ve uçak acenteleri, yük gemileri, komisyoncular, kargo yükleyicileri, gemi yapımcıları, gemi tamircileri, sigortacılar, Ticaret ve Sanayi Odaları ve genel olarak bu alanla ilgili dernekler ve gruplar ile doğrudan veya dolaylı olarak denizcilik ve hava konularıyla ilgili tüzel kişiliklerden oluşmaktadır (Y. m. 5). Mahkemeye katılmak isteyen herhangi bir kişinin üyelik başvurusu, kararını gerekçelendirmeksizin, tamamen kendi takdirine bağlı olarak, Kurulun iki üyesinin sponsorluğu ile mümkündür. Başvuru sahibinden ek bilgi sağlamak üzere Kurul tarafından davet edilebilecektir. Üye, Kurul tarafından kabul edildiğinde giderlerden sorumludur (Yön. m.6). Bkz. <http://www.ass-ciama.com/en/status.html> (E.T. 20.03.2021).

113 CIAMA Yönetmeliği için bkz. <http://www.ass-ciama.com/en/status.html> (E.T. 20.03.2021).

faaliyetlerinden kaynaklanan ve bu alanlar ile doğrudan veya dolaylı bağlantılı diğer tahkime elverişli uyuşmazlıkların hızlı ve ekonomik şekilde çözümünü amaçlamaktadır (Yön. m. 2,12).

2. Merkezin Faaliyet Alanı ve Uygulanacak Kurallar

CIAMA'nın tahkime elverişli uyuşmazlık alanları; deniz ve hava taşımacılığında kullanım, seyrüsefer, ulaşım, kiralama, incoterms¹¹⁴, gemi ve hava taşıtlarının yapımı veya onarımı, ticaret ve balıkçı gemileri ve hava taşıtlarının alım ve satımı, liman ve hava limanları tesis ve ekipmanları, açık deniz platformları ve bunların kurulumları, deniz ve hava sigortası, gemi ve uçak yönetimi, yönlendirme ve çok modlu işlemler (karma taşımalar), deniz ve hava kazalarından kaynaklı uyuşmazlıklar ve bu alanlar ile doğrudan veya dolaylı bağlantılı olan diğer uyuşmazlıklardan oluşmaktadır.

Uyuşmazlık tarafları aralarında bir veya birden fazla sözleşmeden kaynaklı uyuşmazlıkların ortaya çıkmasından önce veya sonra sözleşmelerine tahkim şartı ekleyerek veya yapacakları ayrı bir tahkim anlaşması ile uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözümü konusunda Merkezi yetkilendirebilirler. Taraflar tahkim anlaşması veya ayrı bir anlaşma ile uygulanacak kuralları belirleyebileceği gibi aksini kararlaştırmamışlar ise CIAMA tahkim kuralları geçerli olacaktır. Tahkim kurallarında uygulanacak hüküm bulunmaması halinde uyuşmazlığa Fas HMK'da yer alan tahkim kuralları uygulanacaktır¹¹⁵ (TK¹¹⁶ m. 1, 2).

114 Incoterms, “uluslararası ticarete alıcı ve satıcı arasındaki hak ve yükümlülükleri belirleyen uluslararası standart kurallar bütünü” olarak tanımlanmaktadır. Incoterms'in tanımı ve tarihi gelişimi için bkz. Özkan Ömer: “Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler”, (Akademik Bakış Dergisi, Y. 2012, S. 31, s. 2-4), 05.09.2021 tarihinde <https://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423867957.pdf> adresinden erişildi.

115 28 Eylül 1974 tarih ve 1- 74-447 sayılı Kanun ile kabul edilen Fas HMK' da tahkimi düzenleyen 8. Bölüm 5. Başlığında yer alan 306-327'inci maddeleri, 6.12.2007 tarih ve 5584-25 sayılı Fas Resmi Gazetesinde (Royaume Du Maroc Bulletin Officiel) yayınlanan 08-05 sayılı kanun ile aynı madde numaraları ile değiştirilmiştir. Kanunla HMK 8. Bölüm başlığı “*tahkim ve konvansiyonel arabuluculuk*” olarak yeniden düzenlenmiştir. Fas'ta yürütülen uluslararası tahkim

3. Hakem veya Hakemler

CIAMA bünyesinde yapılan yargılamalar, güncellenen uluslararası hakemler listesinden belirlenen hakemler tarafından yapılmaktadır. Komite¹¹⁷, uyuşmazlığın niteliğine göre liste dışından da hakem görevlendirebilir. Merkezin yargı yetkisine giren uyuşmazlıklar için komite, ilk derece ve ikinci derece yargılamada görev yapmak üzere tek veya üç kişiden oluşan hakem heyeti atayabilir. Başkan¹¹⁸, Komite ile birlikte ilk derece yargılama için üçüncü hakemi veya tek hakemi,

yargılamalarına uygulanacak kurallar Kanunun 327-39 ile 327- 54 maddelerinde, iç tahkim ise 306 ile 327-38'inci maddelerde düzenlenmiştir. 08-05 sayılı Kanunla Fas HMK'da daha önce var olan 306- 327'inci maddesi 70 (yetmiş) alt başlıkta yeniden düzenlenmiş ve değişikliği içeren kanun dört madde olarak kabul edilmiştir. Kanunun 4'üncü maddesi, tahkimi düzenleyen maddelerde yer alan uyuşmazlıkların taraflarca tahkim veya arabuluculuğa taşınabileceğini belirtmektedir. Yine Kanunun 3'üncü maddesi ise Ticaret Mahkemelerinde değişikliği içermektedir. Ayrıca Kanunun 327-62'inci maddesinde, arabuluculuk şartının sözleşmede yazılı olma gereği ve arabulucu veya arabulucunun adının veya arabulucu atanma şartlarının belirlenmesi hususlarını hükme bağlamıştır. İlgili kanunlar için bkz. <https://newyorkconvention1958.org/pdf/jurisdictions/JO%20-%20Maroc%20-%20FR.pdf>; <https://adala.justice.gov.ma/production/legislation/fr/Nouveautes/code%20civil.pdf>; Othmane, Saadani, The Icca Reports Morocco, 2021, s. 2-9; bkz. https://cdn.arbitration-icca.org/s3fs-public/document/media_document/Morocco-Right-to-a-Physical-Hearing-Report.pdf (E.T. 20.03.2021).

116 CIAMA tahkim kuralları için bkz. <http://www.ass-ciama.com/en/rules.html> (E.T. 20.03.2021).

117 Komite, görevde bulunan Başkan ve Yönetim Kurulu tarafından listeye kayıtlı hakemler arasından iki yıl süre ile atanan kıdemli iki üyeden oluşur. Süresi dolan komite üyesi yeniden atanabilir. Yönetim Kurulu, asıl üyelerle aynı niteliğe sahip, Komite için altı yedek üye seçer. Komite, Yönetim Kurulunun yetkilendirmesine uygun olarak, merkeze yapılan tahkim yargılaması başvurularının, Hukuk Muhakemeleri Kanunu ve genel kurul tarafından belirlenen Tahkim Kuralları hükümlerine uygun olarak hakemler tarafından karara bağlanmasını sağlamakla görevlidir (Yön. m. 17-18).

118 Merkez başkanı, birinci ve ikinci derece tahkim yargılamasında tek hakem veya hakem heyeti başkanı olarak üçüncü hakem olarak sadece yargılama taraflarının muvafakati ile atanabilir (Tahkim Kuralları, m. 2/3).

ikinci derece yargılama veya acil durum prosedürünün uygulanacağı durumlarda ise üçüncü hakemi atayacaktır. Taraflar, Komitenin onayı ile anlaşmazlığın tek hakem tarafından çözülmesi konusunda anlaşabilirler. Tahkim yargılaması için tarafların başvurusundan itibaren 30 gün içinde tek hakem ataması veya üçüncü hakemin seçimi konusunda anlaşamazlar ise Komite, 15 gün içinde tek hakem veya hakem heyetine başkanlık edecek üçüncü hakemin atamasını re'sen yapar. Hakemin ölümü, istifası veya herhangi bir nedenle çekilmesi durumunda taraflarca 1 ay içinde yeni hakem seçilmezse Komite tarafından re'sen hakem ataması yapılır. (Yön. 18; TK m. 4,5,7).

Hakem ya da hakemler görevinde bağımsız ve tarafsız davranmalıdır. Hakemlerin bağımsızlık ve tarafsızlığına ilişkin şüphe duyulması halinde taraflar, hakem veya hakem heyetini reddedebilir veya hakem/ hakemler çekilebilir. Hakem olarak atanan kişiler, Fas HMK m. 322'de öngörülen nedenlerden dolayı veya yargılama konusunda hakem görüş belirtmişse veya taraflardan birinin avukatı veya temsilcisi veya taraflardan biri ile aynı gruba ait bir şirketin ortağı ise, hakem, tahkim yargılamasında bu sebebin ortaya çıkmasından sonra en geç ilk duruşmada çekilmelidir. Ayrıca taraflar da hakemi her zaman reddedebilir. Sekreteryaya yapılan hakemin çekilme ve reddi talepleri de tarafların, hakem veya hakem heyetinin görüşü alındıktan sonra Komite tarafından karara bağlanır. Çekilen veya ret gerekçesi haklı görülen hakemin yerine taraflarca veya Komite tarafından atama yapılır. Tahkimle ilgili görevleri dolayısıyla (ihmal dâhil) hakemlerin, merkez üyelerinin ve komitenin taraflara karşı sorumluluğu bulunmamaktadır. Hakemler tahkim anlaşmasının geçerliliği ve merkezin yetkisi konusunda karar vermeye yetkilidir. Hakemler, ticari örf ve adet ile uluslararası teamüllere uygun olarak gizli müzakereler sonucu oyçokluğu ile karar verir¹¹⁹. Hakemler, Fas HMK m. 327/17 hükümleri uyarınca¹²⁰, tahkim yargılamasında tarafların sunduğu belgelerin

119 Hakem kararlarının esasları ve türleri için bkz. Özbek, Mustafa Serdar: Tahkim Hukuku, C.II, 1. Baskı, Ankara 2022, s. 1593-1600, 1605-1691.

120 Fas HMK m. 27/17 gereği, hakem veya hakem heyeti tahkim yargılamasında sahtelik iddiası söz konusu olduğunda bunu ön sorun olarak inceler ve uyuş-

sahteliğini inceleme yetkisine de sahiptir. Sahtelik iddiası durumunda, kararın verilmesi için hakem veya hakem heyetine tanınan süre, söz konusu iddianın tespit edildiği tarihten itibaren işlemeye başlar (Tahkim Kuralları, m. 7,8,9,11,12,13,14).

4. Merkezde Söz Konusu Olan Tahkim Yargılaması

a) Olağan Yargılama

Merkez sekreteryası, tarafların tahkime başvuru talebi ile hakem atamalarını yapar ve depozitonun¹²¹ merkeze yatırılması koşulu ile birlikte tahkim yargılamasının başlangıç tarihini ve tahkim yerini taraflara bildirir. Taraflar ve hakem veya hakem heyeti yargılamada iyiniyet ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadır. Heyet halinde görülen tahkim yargılamalarında üçüncü hakem yargılamaya başkanlık eder ve duruşmaları yönetir. Ayrıca üçüncü hakem yargılama heyetine sunulmak üzere yargılama dosyası hakkında ön inceleme programı hazırlar ve ön inceleme yapmak üzere heyet üyelerinden bir veya iki hakemi görevlendirir. Ön inceleme görevi, tek hakemle yürütülen yargılamalarda, Merkez tarafından ve Merkeze üye olan hakem veya diğer üyeler tarafından yerine getirilir. Ön inceleme sonucunda üçüncü hakem veya Merkez tarafından kurumda görev alan uzman veya değerlendiriciler tarafından beyan ve belge ibraz etmeleri hususu yargılama taraflarına ara karar olarak bildirilir. Taraflar, talep veya savunmalarını İngilizce ve Fransızca dillerinde yapabilirler. Taraflar; yargılama usulünü, tanık dinleme ve bilirkişi incelemesi ile duruşma

mazlığın çözümünü ceza mahkemesi kararına kadar bekletici sorun yapabilir. Türk hukukunda ön sorun ve bekletici sorun için bkz. HMK m. 163-165; Aşık, İbrahim: Medeni Usul Hukukunda Bekletici Sorun, Ankara 2012, s. 150; Öz-mumcu, Seda: Yargıtay Kararları Işığında Medeni Yargılama Hukukunda Ön Sorun, İstanbul 2019, s. 200 vd.

- 121 *Depozito*, tahkim ücret ve masraflarını kapsayan ön ödeme olarak ifade edilmektedir. Tahkim ücretleri ve masrafları Sekreteryaya tarafından resmi bir talepte bulunulduktan sonra on beş gün içinde, birinci derece veya ikinci derecede alınan hakem kararına göre, bu ücret ve masrafları ödemekle yükümlü taraf veya taraflarca ödenmez ise, taraflarca yargılama başlangıcında Merkeze depo edilen depozito tahkim ücret ve masraflarına mahsup edilir (Tahkim Kuralları, m. 15/5).

yapılıp yapılmamasını serbestçe kararlaştırabilirler. Hakemlerin tarafların talebi üzerine ihtiyati tedbir kararı verebilmesi mümkündür. Taraflar, tahkim yargılaması dolayısıyla ortaya çıkacak ücret ve masrafların tamamından müşterek ve müteselsil olarak merkeze karşı sorumludur. Davalı taraf veya vekili belirlenen süreler içerisinde yargılamaya katılmaz ise davacının talebi ile depozito olarak depo edilen miktarın hakemlerin ücret ve masraflarını karşılaması kaydıyla hakem veya hakem heyeti tarafından hakemlere ödenmesine karar verilir.

Tahkim yargılaması için davacı tarafça yapılan ilk başvuruda uyuşmazlık değeri (asıl talep) 300.000 MAD'ı (Fas Dirhemi) aşarsa veya ilk derece yargılamasında verilen bu miktarı aşan kararlara karşı ilk derece yargılamada verilen kararın taraflara tebliğinden itibaren 30 gün içinde taraflar, iadeli taahhütlü mektupla ikinci derece yargılama için merkez sekreterliğine başvurabilirler. İkinci derece tahkim yargılaması üç hakemden oluşan hakem heyetince yerine getirilir. Sekreterlik, uyuşmazlığın miktarına göre birinci yargılamada belirlenen miktarın üzerinde ek depozito yatırılmasını talep edebilir. Hakem heyeti ikinci derece yargılamada 6 ay içinde karar vermelidir. Komite bu süreyi azami iki kez olmak üzere 3 ay uzatabilir. Davalının ilk derece yargılamasına katılmamış olması ikinci derece tahkim yargılamasına başvurmasına engel teşkil etmez. Taraflar birinci veya ikinci derece tahkim yargılamasında verilen hakem kararlarının iptali için görevli ve yetkili mahkemeye başvurabilir¹²². Hakem kararları, Komite tarafından şekil yönünden (yazı ve hesap hataları) incelendikten sonra taraflara tebliğ edilir. Hakem kararları, taraf sayısı ve merkez arşivine konulmak üzere en az 3 adet imzalanır. Bunun dışında menfaati olan üçüncü kişiye Başkan veya yardımcısı tarafından onaylı karar örneği verilebilir. Hakem kararlarının icrası (tenfizi)

122 İptal davası için yetkili mahkeme, merkezin bulunduğu yer (Fas/Kazablanka) mahkemeleridir (Yön. m. 21). Türk Hukukunda, hakem kararlarına karşı tahkim yeri bölge adliye mahkemesinde iptal davası açılabilir (HMK m. 439); İptal davasının amacı, hukuki niteliği ve iptal sebepleri için bkz. Seyhan, Selçuk: Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na Göre Hakem Kararlarının İptali, Ankara 2018, s. 57 vd.; Okumuş, Nagehan: Hukuk Muhakemeleri Kanunu Çerçevesinde Hakem Kararlarının İptali, İstanbul 2021, s. 51 vd.

taraf iradelerine tabidir. Merkez, tarafların rızası ile gemi isimlerini saklı tutmak kaydıyla bünyesinde verilen kararları yayımlayabilir (TK m. 10,11,12,14,15,17,20,21,22,23; Yön. m. 21).

b) Seri Tahkim (*Fast Track Arbitration*)¹²³

Merkez bünyesinde olağan yargılama dışında taraf veya tarafların talebi ve Komite tarafından gerekçelendirilmek kaydıyla atanacak tek hakem tarafından uyuşmazlığın çözümünün aciliyeti de dikkate alınarak seri (fast- track) tahkim yargılaması yapılabilir¹²⁴. Seri tahkim

123 Tahkimde taraflar, uyuşmazlığın çözümünün sorunsuz ve kısa zamanda olmasını yeğlerler. Bu amaçla milletlerarası tahkimde, hakemlerin on dört günden iki aya kadar değişen sürede karar vermelerine yönelik bir tahkim ortaya çıkmıştır ki; bu tahkim türüne “*fast- track arbitration*” denilmektedir. Türkçe’ye bu ifade “hızlandırılmış tahkim” (veya seri tahkim) diye çevrilebilir. Bu tahkim türü için bkz. Fouchard, Philippe/Gaillard, Emmanuel/Goldman, Berthold, On International Commercial Arbitration, Kluwer Law International, The Hague-London- Boston, 1999, s. 681- 682; ICC- Fast- Track Arbitration: different perspectives, in: The ICC Int. Court of Arb. Bulletin 1992, Vol. 3, No. 2, s. 4 vd.; Silverman, Moses., The Fast –Track Arbitration of the International Chamber of Commerce – The User’s Point of View, Jour. Int. Arb., No. 4., 1993, s. 113 vd ; Schwartz, Eric A., The ICC adopts new arbitration rules, ADRLJ, Vol. 6, 1997, s. 287; Müller, Eva, Fast- Track Arbitration, Meeting the Demands of the Next Millennium, Jour. Int. Arb., Vol. 15, No. 3, September 1998, s. 5-17. Bu tahkim türünde tahkim süresi ya ilk duruşmanın yapıldığı ya da hakem mahkemesinin olduğu tarihten itibaren başlamaktadır. Örneğin, American Arbitration Association (AAA) Rules m. 57’de, tahkim süresi ilk duruşmadan itibaren başlamakta olup, on dört gün olarak düzenlenmiştir (Bkz. Müller, s. 11). Ayrıca bkz. Özbay, İbrahim: Hakem Kararlarının Temyizi, Ankara 2003, s. 116, dn. 12. Seri tahkimin uygulama alanı ve riskleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Müller, s. 9 vd. “ICC” bakımından seri tahkim ile ilgili olarak bkz. Yeşilırmak, ICC Tahkim Kuralları ve Uygulaması, İstanbul, Şubat 2018, s. 153 vd.

124 Uluslararası ticari uyuşmazlıkların çözümünde “seri tahkim” yüksek hız ve maliyet etkinliğine ulaşmayı amaçladığından seri tahkim ile olağan tahkim yargılamaları arasında farklar bulunmaktadır. Bu anlamda seri tahkim, olağan tahkim yargılamasından tek hakemin atanma hızı, süre sınırları, yargılamanın tamamlanma zamanı, yargılama prosedürüne ilişkin sınırlamalar, delil sunulması, tanık ifadeleri, keşif ile ücret ve masraflar başlıklarında farklılık göstermektedir. Bkz. Serbest, Fatih: Fast-Track Arbitration -Should it be Encouraged in In-

yargılamasını taraflardan birinin talep ettiği durumda, diğer tarafın görüş bildirmesi için Komite tarafından iletişim araçları ile karşı tarafa bildirilir. Bildirimde bulunulan tarafın cevabı olumsuz olursa bu takdirde olağan yargılamaya devam edilir. Taraflar, seri tahkim talebinin gerekçesi olan aciliyeti de belirtmek kaydıyla ihbar tarihinden itibaren en geç bir ay içinde yazılı beyan ve belgelerini ve geçici depozitoyu Merkeze ibraz etmelidir¹²⁵. Bu süre sonunda tarafların talebiyle Merkez, taraflara 15 gün ek süre verebilir. Komite bir (1) aylık normal süre içerisinde seri tahkim yargılamasını yürütmek üzere tek hakem ataması yapar. Hakem atanma tarihinden itibaren 45 gün içerisinde kararını vermelidir. Bu süre Komitenin kararı ile 15 gün uzatılabilir. Taraflar aksini kararlaştırmadıkça, seri tahkimde verilen karar derhal icra edilebilir ve ikinci derece yargılamaya da başvurulamaz. Taraflar ikinci derece tahkim yargılamasına başvurma konusunda anlaşılırsa, hakem heyetinin karar verme süresi 45 gündür. Bu süre kesindir. Seri tahkim yargılamasında birbiri ile çelişkili olmamak kaydıyla Merkez Tahkim Kuralları ve Fas HMK'da yer alan yargılama ilkeleri ve tahkim hükümleri birlikte uygulanır (TK m. 24/1-9).

ternational Commercial Disputes?, Conference: Reopening the Silk Road in the Legal Dialogue between Turkey and China, Marmara University, Istanbul, Turkey, June 2012, Volume 1, s. 309, 319; 20.03.2021 tarihinde https://www.researchgate.net/publication/259822761_Fast-Track_Arbitration_-_Should_it_be_Encouraged_in_International_Commercial_Disputes adresinden erişildi. Seri tahkim (yargılama) usulünün tahkimin hızlı ve etkin bir şekilde yapılmasını sağlayama yönelik olduğuna ilişkin olarak özellikle ICC Tahkim yargılaması bakımından geniş açıklamalar için bkz. Yeşilirmak- ICC Tahkim Kuralları, s. 153- 157. Türk Hukukunda İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC) Seri Tahkim Kuralları gereği, değeri 300.000 TL'yi geçmeyen Türkiye ve yurtdışındaki ticari uyuşmazlıkları 3 ay içerisinde, tek hakem ataması ile nihai, bağlayıcı ve icra edilebilir bir hakem kararı ile çözümlenmektedir (Bkz. <https://istac.org.tr/uyusmazlik-cozumu/seri-tahkim/>; E.T. 20.03.2021).

- 125 Tahkim kuralları ile belirlenen süre içerisinde depozito yatırma yükümlülüğünü yerine getirmeyen veya temerrüde düşen taraf yerine yargılamaya devam etmek isteyen taraf depozito miktarını Merkez sekreterliğine yatırmalıdır. Tahkim yargılamasında depozito yatırılmadığı takdirde hakem veya hakem heyeti tahkim yargılamasını başlatmayacaktır (Tahkim Kuralları, m. 24/7).

SONUÇ, DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

1- İstanbul'da tercihen birlikte veya ayrı ihtisas mahkemesi olarak tek hâkimli Deniz ve Hava İhtisas Mahkemeleri kurulmasının ve bu mahkemelere ilişkin yargılama usulünün özel bir kanun (İhtisas Hukuk Mahkemeleri Kanunu) ile belirlenmesinin Asliye Ticaret Mahkemelerinin iş yükünü azaltmasının yanı sıra görev yapacak hâkimlerin alana özgü uzmanlaşmasına da katkı sağlayacağı görüşündeyiz.

2- Deniz ve hava hukukundan kaynaklanan uyuşmazlıkların hacmi ve miktarı itibarıyla fazlalığı, coğrafi alan bakımından yabancı-lık unsurunun baskın olması, günümüz ticaret hayatının bu alanlarda yoğunlaşması ile mal ve eşyaların uluslararası nakli konusunda birbirinin tamamlayıcısı olma nedenlerinden dolayı, deniz ve hava hukukunun arabuluculuk özel uzmanlık alanı olmasının tarafların anlaşma oranını da olumlu yönde etkileyeceği kuşkusuzdur. Çalışmamızda ele aldığımız, Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Merkezi (International Maritime and Air Arbitration Center; *Fransızcası; Cour Internationale d'Arbitrage Maritime et Aérien*; kısaca CIAMA), tüzel kişiliğe ve mali özerkliğe sahip olup; ticari nitelikteki deniz ve hava uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümü amacıyla kurulmuş ihtiyari bir kurumsal tahkim merkezi olma özelliğindedir.

3- Deniz ve hava ticaretinde dünyanın en önemli ticaret merkezlerinden olan İstanbul'da milli- milletlerarası tahkim divanları ile sekreteryaya ile faaliyet yürüten bağımsız, tarafsız ve özerk bir kurum olan İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC)'nin yanı sıra, günümüzde çoğu uluslararası tahkim merkezlerinde uygulandığı şekliyle tahkim ve özel uzmanlık alanları olan deniz ve hava hukukundan kaynaklanan uyuşmazlık ve davalara özgü arabuluculuk kurallarının (Müzakere, Med-Arb, Arb-Med ve Arb-Med-Arb) yanı sıra, uluslararası düzeyde deniz ve hava hukuku alanına özgü uzman hakem ve arabulucu listesi bulunan, iki daire veya divan (deniz ve hava) şeklinde dizayn edilen bağımsız, tarafsız ve özerk bir kurum olarak özel kanunla İstanbul merkezli Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Merkezi'nin (IMAAC/ International Maritime and Air Arbitration Center) kurulması yararlı olacaktır. Sözü edilen bu Merkezin varlığı, deniz ve hava hukuku uz-

manlık faaliyet alanı kapsamında ortaya çıkacak uyuşmazlıkların çözümünde tarafların mahkeme dışı uyuşmazlık çözüm yöntemleri olan tahkim ve arabuluculuk yoluna başvuru seçeneğini artırmasının yanı sıra, bu alanlara özgü diğer kurumsal tahkim merkezleri ile işbirliğine dayalı rekabetin oluşumuna da imkân sağlayacaktır.

4- Ayrıca kurulacak olan Uluslararası Deniz ve Hava Tahkim Merkezi'nin (IMAAC) deniz ve hava alanları ile ilgili olarak tercih edilmesinin sağlanması, eş değer uluslararası kuruluşlar ile işbirliğine dayalı rekabetin oluşumuna da katkı sunacaktır. Söz konusu Merkez kurulurken; özellikle seri tahkim yargılaması, çevrimiçi (on-line) tahkim, acil durum hakem ve hakem heyetinin ihdas edilmesi, lex mercatoria'nın mutlaka dikkate alınması, Merkez bakımından yurtiçi ve yurtdışında organizasyon ve şube açmanın mümkün hale getirilmesi, Merkez ve şube çalışanları bakımından diplomatik dokunulmazlığa ilişkin düzenlemeler yapılması, hakem kararları bakımından tenfiz kolaylığı getirilmesi gibi hususların dikkate alınması gerektiği kanaatindeyiz.

5- Bu konuda genelde tüm tahkim yargılamaları özelde ise uluslararası deniz ticaret ve hava hukuku uyuşmazlıklarının çözümü bakımından ülkemizde Tahkim ve Arabuluculuk Akademisi ismiyle bir akademinin kurulması da oldukça önem arz etmektedir.

KISALTMALAR CETVELİ

Anadolu HD	: Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Aşa.	: Aşağıda
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BÜSBE	: Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
C	: Cilt
Çin HMK	: Çin Halk Cumhuriyeti Halk Mahkemeleri Kanunu
dn.	: dipnot
DEÜHFD	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
E	: Esas
ET	: Erişim Tarihi
Fas HMK	: Fas Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HD	: Hukuk Dairesi
HUAK	: Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu
İİK	: İcra ve İflas Kanunu
K	: Karar
KİBB	: Kazancı İçtihat Bilişim Bankası
m.	: Madde
MTK	: Milletlerarası Tahkim Kanunu
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No.	: Numara
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
RG	: Resmi Gazete

Sa.	: Sayı
s	: sayfa
SÜSBE	: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
SDÜHFD	: Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
TAAD	: Türkiye Adalet Akademisi Dergisi
TDK	: Türk Dil Kurumu
TBB	: Türkiye Barolar Birliği Dergisi
TNBHD	: Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
YGHK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
Yön.	: Yönetmelik
vd.	: ve devamı
yuk.	: Yukarıda
vb	: ve benzeri

KAYNAKÇA

Abdullahzade, Cavid: Uluslararası Hukuk Açısından Hazar'ın Hukuki Statüsü, Ankara 2021.

Akan, Pınar: Arabuluculuk ve Deniz Hukuku'na İlişkin İhtilaflarda Uygulanması, Ankara 2013.

Akıncı, Ziya: Türkiye'de MTO Tahkimi, Uluslararası Tahkim Kongresi Tebliğ Kitabı, İÜHF, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, 24 Mayıs 2012, s. 40.

Akkurt, Sinan Sami: "Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk", (SÜSBE Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 2014).

Alcántara, José M.: An International Panel of Maritime Arbitrators?, Journal of International Arbitration, Volume 11, Issue 4 (1994), s. 117 – 126.

Arria Luis, Cova: El Arbitraje Marítimo, Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Y. 2014, S. 153, s. 117-132.

Arslan Ramazan, Yılmaz Ejder/Taşpınar Ayvaz, Sema/Hanağası, Emel: Medeni Usul Hukuku, 6. Baskı, Ankara 2020.

Arslan, Aziz Serkan: "Türk Aile Mahkemelerinin Yapısı ve Yargılama Usulü", (Ankara Barosu Dergisi, Y. 68, S. 2010/1, s. 187-204).

Aşık, İbrahim: Medeni Usul Hukukunda Bekletici Sorun, Ankara 2012.

Bacanlı, Mehmet Rıfat: "Bir Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolu Olarak İstanbul Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi (ISTAC) Tahkim Yargılamasında Delillerin İbrazi ve Değerlendirilmesi", (Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Y. 2016, C. 8, s.75-113).

Birsel, Mahmut Tefik: "Milletlerarası Ticari Tahkim ve Türkiye", (Ege Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 1, S. 1, İzmir 1980, s. 97-128).

Bingöl, F. İtir: “Lex Mercatoria ve Türk Tahkim Hukuku’ndaki Yeri”, (DEÜHFD, Prof. Dr. Şeref ERTAŞ’a Armağan, C. 19, Özel Sayı-2017, s. 1953-1969).

Bolayır, Nur: Medeni Usul Hukuku’nda Hakimin Hukuku Re’sen Uygulaması İlkesi, İstanbul 2019.

Bozkurt, Enver/Poyraz, Yasin/Erdal, Selcen: Devletler Hukuku, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, Ankara 2018.

Bruce, Harris: Arbitration-A World Overview, 1994 (2nd edition) in BIMCO Review, London.

Budak, Ali Cem: “Kılı Kırk Yarma Makinası” Medeni Usul Hukukunda Kavram İctihadı ve Menfaat İctihadı, İstanbul 2021.

Çamyamaç, Anıl: “Kiel Kanalı’nın Hukuki Rejimine Dair Bir Değerlendirme”, (DEÜHFD, Prof. Dr. Şeref ERTAŞ’a Armağan, C. 19, Özel Sayı-2017, s. 2749-2802).

Çelik, Edip F., Milletlerarası Hukuk, C. II, İstanbul 1997.

Demir, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Ankara 2021.

Deniz İcra Hukuku- Güncel Sorunlar, İstanbul 2018.

Deynekli, Adnan: “Yabancı Hakem Kararlarının Türkiye’de Tanınması ve Tenfizinde Karşılaşılan Sorunlar”, (DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, (Basım Yılı: 2015), Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZ’e Armağan, s. 105-122).

Dost, Süleyman: “Milletlerarası Hukukta Mütakabiliyet İlkesi”, (SDÜHFD, Y. 2015, C. 5, S. 2, s. 1-37).

Ekşi, Nuray: Türkiye’de Kurumsal Tahkim, İstanbul 2020.

Erdoğan, Ersin: Medeni Usul Hukuku Kurallarının Yer Bakımından Uygulanması, Ankara 2020.

Ermenek, İbrahim: “Hakem Yargılamasında Bağlantılı Davalar”, (DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, (Basım Yılı: 2015) Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZ’e Armağan, s. 1215-1252).

Fouchard, Philippe/Gaillard, Emmanuel/Goldman, Berthold: On International Commercial Arbitration, Kluwer Law International, The Hague- London- Boston 1999.

Gemici Eser/Yeşiller, Mehmet: Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, Journal of Aviation, 2017, 1(2), s. 140-153.

Gregori, Marco: Maritime Arbitration Among Past, Present and Future, New Challenges in Maritime Law: De Lege Lata et De Lege Ferenda, January 2015, s. 329-349.

Güven, Koray: Lex Mercatoria ve Milletlerarası Tahkim, Public and Private International Law Bulletin, Volume: 34, Issue: 2, s.1-57.

ICC- Fast- Track Arbitration different perspectives: The ICC Int. Court of Arb. Bulletin, Vol. 3, No. 2, 1992.

İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Ahmet: Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994.

Jiang, Zhenzhou: Maritime Arbitration: Law and Practice in the People’s Republic of China, Master Dissertation, 2011.

Kakışım, Cemal: “Enerji Perspektifiyle Üç Deniz Girişimi”, (Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Y. 2020, C.19, No.1, s. 121-151).

Kalkan Onur: İslami Bankacılık ve Finans Uyuşmazlıklarında Hukuk Yargılaması ve Tahkim, İstanbul 2021.

Kalpsüz, Turgut: İnşaat Sözleşmelerinde Tahkimin Genel Esasları, İnşaat Sözleşmeleri, Yönetici-İşletmeci Mühendis ve Hukukçular İçin Ortak Seminer 2. Tıpkı Basım, Ankara, 18- 29 Mart 1996 (s. 339-379) (Kalpsüz- İnşaat Sözleşmeleri).

Kalpsüz, Turgut: Türkiye’de Milletlerarası Tahkim, Ankara 2010.

Karadaş, İzzet: Ulusal (İç) Tahkim, Ankara 2013.

Kender, Reyagan/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine: Deniz Ticaret Hukuku, Temel Bilgiler, C. 1, TTK’na Göre Güncellenmiş On Üçüncü Baskı, İstanbul, Ekim 2012.

Konuralp, Cengiz Serhat: Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları: Tahkim, İÜSBE, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011.

Kuran, Selami: Uluslararası Deniz Hukuku, 4. Baskı, İstanbul 2014.

Matteucci, Giovanni: International Commercial Mediation Enforceability The Singapore Mediation Convention 2019.

Meraklı Yayla, Deniz: “Yabancılık Unsuru Taşıyan Uyuşmazlıklarda Yetki Sözleşmesinin Tarafları ve HMK Madde 17 Kapsamındaki Yetki Sözleşmesinin Üçüncü Kişilere Teşmili”, (DEÜHFD, C. 16, Özel Sayı 2014, Basım Yılı: 2015, Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZ’e Armağan), s. 1987-2013).

Mirchandani, Rekha: What’s So Special about Specialized Courts? The State and Social Change in Salt Lake City’s Domestic Violence Court, Law & Society Review, Volume 39, Number 2, 2005, s. 379-418.

Müller, Eva: Fast –Track Arbitration, Meeting the Demands of the Next Millennium (Jour. Int. Arb., Volume 15, Issue 3 , September 1998, s. 5-19.

Ofodile, Uche Ewelukwa: Africa and International Arbitration: from Accommodation and Acceptance to Active Engagement, Vol. 12, No. 4, July 2015, s. 1-60.

Okumuş, Nagehan: Hukuk Muhakemeleri Kanunu Çerçevesinde Hakem Kararlarının İptali, İstanbul 2021.

Othmane, Saadani: The Icca Reports Morocco, 2021.

Öksüzöğlü, Hilal Tuğba: Türkiye’de Deniz Ticareti Tahkim Merkezi Kurulması Üzerine Düşünceler, Public and Private International Law Bulletin, Y. 2018, C. 38, S. 2, s. 369-422.

Öz, Ayşe: Hava ve Uzay Hukukunda Tahkimin Gelişmesi, BÜSBE Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015.

Özbay, İbrahim/Erdem, Murat: “Bir Kurumsal Tahkim Merkezi Örneği Olarak İslam İşbirliği Teşkilatı Tahkim Merkezi Üzerine Düşünceler”, (ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2020, C. 2, S.1, s. 1 – 58 (Özbay/Erdem, İslam İşbirliği Teşkilatı Tahkim Merkezi)).

Özbay, İbrahim: Hakem Kararlarının Temyizi, Ankara 2003.

Özbay, İbrahim/Erdem, Murat: “Bir Kurumsal Tahkim Merkezi Örneği: İberoamerikan Tahkim Merkezi”, (TAAD, Y. 11, S. 42 (Nisan 2020), s. 449-469 (Özbay/Erdem, İberoamerikan Tahkim Merkezi)).

Özbay İbrahim/Korucu Yavuz: Hukuk Muhakemeleri Kanunu Çerçevesinde Tahkim (HMK m. 407-444), Ankara 2016.

Özbek Mustafa Serdar, Tahkim Şartının Asıl Sözleşmeden Ayrılabilirliği İlkesinin Hukuki Sonuçları ve Sınırları, TNBHD, Y. 2020, S. 1, s. 41-114.

Özbek, Mustafa Serdar: Alternatif Uyuşmazlık Çözümü, 5. Baskı, Ankara 2022.

Özbek, Mustafa Serdar: Tahkim Hukuku C. I, 1. Baskı, Ankara 2022.

Özbek, Mustafa Serdar: Tahkim Hukuku, C. II, 1. Baskı, Ankara 2022.

Özkan, Ömer: “Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler”, (Akademik Bakış Dergisi, Y. 2012, S. 31, s. 2-4).

Özmumcu, Seda: Uzak Doğu’da Arabuluculuk Anlayışı ile Türk Hukuk Sisteminde Arabuluculuk Kurumuna Genel Bir Bakış, İstanbul 2012.

Özmumcu, Seda: Yargıtay Kararları Işığında Medeni Yargılama Hukukunda Ön Sorun, İstanbul 2019.

Saatçioğlu, Onur Can: “Singapur Milletlerarası Ticaret Mahkemesi (SICC)”, (DEÜHFD, C. 23, S. 2, 2021, s. 1405-1442).

Schwartz, Eric A.: The ICC adopts new arbitration rules (ADRLJ, Vol. 6, 1997, s. 281- 288.

Selçuk, Seyhan: Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na göre Hakem Kararlarının İptali, Ankara 2018.

Serbest, Fatih: Fast-Track Arbitration -Should it be Encouraged in International Commercial Disputes?, Conference: Reopening the Silk Road in the Legal Dialogue between Turkey and China, Marmara University, Istanbul, Turkey, June 2012, Volume 1, s. 309-335.

Sheerman, Gordon: “Ius Gentium and International Law”, Journal of International Law, Vol 12, pp. 56-63 (Çeviren: *Karakocalı, Ahmet*, “Ius Gentium ve Uluslararası Hukuk” Anadolu HD, C. 4, Sa. 2, Temmuz 2018, s. 381-387.

Silverman, Moses: The Fast –Track of Arbitration the International Chamber of Commerce– The User’s Point of View, Jour. Int. Arb., Vol. 11, No. 4., 1993, s. 113- 119.

Soliveres, Théo: L’arbitrage En Droit Aerien Et Spatial, Année universitaire 2017-2018.

Şanlı, Cemal: Milletlerarası Ticarî Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk, Ankara 1986.

Tanrıver, Süha: Hukuk Uyuşmazlıkları Bağlamında Arabuluculuk, Ankara 2020.

Tanrıver, Süha: Medeni Usul Hukuku, C. II, Ankara 2021.

Tanrıver, Süha: Türk Aile Mahkemeleri, Ankara 2014.

Tanrıver, Süha: “Madencilik Alanında Bir İhtisas Mahkemesinin Oluşturulmasına Gerek Olup Olmadığı Üzerine Bazı Düşünceler”, (Ankara Barosu Dergisi, Y. 68, S. 2010/4, s. 199-207).

Taşkın, Alim: Tahkim Hukukunda Tahkim Anlaşması Hakem Kurulu ve Tahkim Yargılaması (Fransız Tahkim Reformuna Dair Kararname ve Uluslararası Tahkim Kuralları ile Karşılaştırılması), Ankara 2019.

Töre, Nazlı: Milletlerarası Tahkimde Tahkim Anlaşmasının Varlığı Geçerliliği ve Etkileri, Ankara 2019.

Xuan Yan: The Adaptation of China's Maritime Arbitration System to International Legal Norms and Practice (Philosophy at The University of Queensland in 2020 TC Beirne School of Law).

Yeşilirmak, Ali: Doğrudan Görüşme, Arabuluculuk, Hakem Birlikçilik ve Tahkim, B. 1, İstanbul, Nisan 2011 (Yeşilirmak- Doğrudan Görüşme).

Yeşilirmak, Ali: ICC Tahkim Kuralları ve Uygulaması, İstanbul, Şubat 2018 (Yeşilirmak- ICC Tahkim Kuralları).

Yeşilova, Bilgehan: "Milletlerarası Tahkimin Hukuki Niteliği Üzerine Düşünceler ve Güncel Gelişmeler", (TBB Dergisi, S. 76, Y. 2008, s. 83-164).

İNTERNET ADRESLERİ

<https://adb.adalet.gov.tr>

<https://lup.lub.lu.se>

<https://www.resmigazete.gov.tr>

<https://www.hsk.gov.tr>

<https://www.mevzuat.gov.tr>

<https://docs.panama.justia.com>

<http://www.npc.gov.cn>

<http://www.ass-ciama.com>

<https://newyorkconvention1958.org>
<https://www.researchgate.net>
<https://istac.org.tr>
<https://cdn.arbitration-icca.org>
<http://www.ass-ciama.com>
<http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com>
<https://www.investopedia.com>
<https://www.oic-oci.org>
<https://ustr.gov>
<https://databank.worldbank.org>
<https://www.researchgate.net>
<http://www.mararbpiraeus.eu>
<https://www.kodiko.gr>
<http://www.lni-ccln.it>
<https://lmaa.london/history/>
<https://www.intracen.org>
<https://espace.library.uq.edu.au>
<https://www.resmigazete.gov.tr>
<https://pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr>
<https://mac.tpprf.ru>
<https://www.transnational-dispute-management.com>
<https://denizcilik.uab.gov.tr>
<https://denizcilik.uab.gov.tr>
<https://www.istanbulbarosu.org.tr>

<https://www.chinalawtranslate.com>

<https://www.panacamara.com>

<http://www.cmac.org.cn>

<http://acikerisimarsiv.selcuk.edu.tr>

<https://rm.coe.int>

<https://rayp.adalet.gov.tr>

<https://tez.yok.gov.tr>

<https://hukuk.deu.edu.tr>

<https://dergipark.org.tr>

<https://icc.tobb.org.tr>

<https://www.acarindex.com>

<https://www.irf.eu>

<https://unum.world>

<https://www.arbitrage-maritime.org>

<https://gmaa.de>

<https://madridarb.com>

<http://acienpol.msinfo>

<https://www.iidmaritimo.org>

<https://icmaweb.com>

<https://www.iata.org>

<http://web.shgm.gov.tr>

<http://www.maritimearbitration.com>

<http://www.cmac.org>

<https://www.academia.edu>

<https://www.aa.com.tr>

<https://dspace.ankara.edu.tr>

<https://www.turkkon.org>

<https://www.mfa.gov.tr>

<https://www.kanalistanbul.gov.tr>

<https://sozluk.gov.tr/>

<http://www.cografya.gen.tr>