



# JOURNAL of SOCIAL and HUMANITIES SCIENCES RESEARCH (JSHSR)

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

**Received/Makale Geliş** 07.02.2022  
**Published /Yayınlanma** 30.04.2022  
**Article Type/Makale Türü** Research Article

**Citation/Alıntı:** Kazmaz Tepe, B. (2022). Deniz yoluyla eşya taşımacılığında doğan uyuşmazlıklarda alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemi olarak arabuluculuk. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 9(82), 730-739. <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.3048>

**Dr. Büşra KAZMAZ TEPE**  
<https://orcid.org/0000-0002-4096-5304>

## DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA ALTERNATİF UYUŞMAZLIK ÇÖZÜM YÖNTEMİ OLARAK ARABULUCULUK

### THE MEDIATION AS AN ALTERNATIVE DISPUTE RESOLUTION METHOD IN DISPUTES ARISING FROM GOODS TRANSPORTATION BY SEA

Issue/Sayı: 82

Volume/Cilt: 9

jshsr.org

ISSN: 2459-1149

#### ÖZET

Deniz taşımacılığında doğan ticari uyuşmazlıklarda karmaşık, uzun ve maliyetli yargılama prosedürleri ile uygulanacak hukukun tespitindeki zorluklar, uyuşmazlık çözümünde yargılamaya alternatif yöntemlerin geliştirilmesine hizmet etmiştir. Devlet yargısına alternatif olarak ortaya çıkan tahkim yargılaması, denizcilik sektöründe hakem ücretlerindeki artış ile birlikte eski cazibesini kaybetmeye başlamıştır. Bu konuda denizcilik birliklerinin düzenlemelerine bakıldığında daha kolay, hızlı, ucuz ve iradi olan arabuluculuk yönteminin öncelikle denemesi; bu yöntemden sonuç alınmadığı takdirde tahkim yargılamasına gidilmesinin önerildiği görülmüştür. Türkiye’de ise deniz taşımacılığında doğan ticari uyuşmazlıkların büyük bir çoğunluğu dava şartı arabuluculuk kapsamına girmekte; dava açmak isteyen taraflar zorunlu olarak arabuluculuk sürecine yönlendirilmektedir. Çalışmada dava şartı arabuluculuk, bu tür uyuşmazlıklar özelinde değerlendirilmiş; Türkiye’nin denizcilik uyuşmazlıklarının çözümüne ilişkin uyuşmazlık çözüm merkezi ihtiyacına dikkat çekilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz hukuku, deniz ticareti, arabuluculuk klozu, arabuluculuk kuralları, deniz tahkim merkezleri.

#### ABSTRACT

Alternative methods to litigation in dispute resolution have emerged due to difficulties in determining the applicable law, and complex, lengthy, and costly judicial procedures in commercial disputes arising from maritime transport. Arbitration proceedings in maritime disputes, which emerged as an alternative to state jurisdiction, have begun to lose their old charm by the reason of the increase in arbitrator fees. Maritime associations suggest that the mediation method which is easier, faster, cheaper, and voluntary be tried first; if this method does not yield results, arbitration is to be tried. In Turkey, the vast majority of commercial disputes arising from maritime transport fall within the scope of mediation as a cause of action. In this case, the party who wants to file a lawsuit is necessarily directed to the mediation process. In the study, mediation as a cause of action has been evaluated specifically for such disputes. In addition, attention is drawn to the need for a dispute resolution center for the resolution of maritime disputes for Turkey.

**Keywords:** Maritime law, maritime commerce, mediation clause, mediation rules, maritime arbitration centers.

#### 1. GİRİŞ

Deniz yoluyla eşya taşımacılığında doğan uyuşmazlıklarda alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemi olarak çoğunlukla tahkim yargılaması tercih edilmektedir. Devlet yargısına alternatif bir yargılama türü olan tahkim birtakım resmi prosedür ve maliyetleri de beraberinde getirmektedir. Bu sebeple deniz taşımacılığında doğan uyuşmazlıkların çözümünde yargılama dışı yöntemler ön plana çıkmaya başlamış; bu yöntemlerden arabuluculuk uyuşmazlık çözümündeki avantajları sebebiyle denizcilik birliklerinin düzenlemelerinde de kendine yer bulmuştur.

Bu çalışmada deniz yoluyla eşya taşımacılığında doğan uyuşmazlık türleri genel hatlarıyla belirtildikten sonra bu uyuşmazlıkların çözümünde arabuluculuğun faydaları ile denizcilik birliklerinin

öngördüğü arabuluculuk kloz ve kuralları incelenip bu tür uyuşmazlıkların çözümü konusunda Türkiye'deki düzenlemeler ve bunların yeterliliği değerlendirilecektir.

## 2. DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIK TÜRLERİ

2019 tarihli Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı raporuna göre dünya üzerinde yapılan ticaretin yüzde sekseninden fazlası deniz yolu kullanılarak yapılmaktadır (URL 1). Türkiye dış ticaretinin ise yüzde seksen dokuzu deniz yoluyla gerçekleşmektedir (URL 2). Oranların yüksek olmasının sebebi olarak deniz yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha ucuz olması gösterilmektedir (Efecan, 2016, s. 13). Deniz yolu taşımacılığı oranlarının yüksek olması, bu konuda yaşanan ticari anlaşmazlık sayılarına da yansımakta; taşıma prosedürü içinde çeşitli uyuşmazlıklar yaşandığı görülmektedir. Yaşanan uyuşmazlıkta zarar gören kim olursa olsun bu uyuşmazlıklar zaman kaybına neden olmakta; hızın önem arz ettiği ticari hayatta her iki taraf da bir şekilde zarara uğramaktadır. Yük varış noktasına zamanında ve sağlam bir şekilde ulaştırılmadığında ticaret ve üretim azaldığı gibi bu durum sigorta ve navlun fiyatlarında ise artışa sebebiyet vermektedir. Ayrıca yaşanan uyuşmazlıkların taraflar arasındaki güven ilişkisini, dolayısıyla ticari ilişkileri de zedeleyeceği açıktır.

Taşınan eşyanın zarar görmesi ve bu konuda kimin sorumlu olacağının tespiti; taşınan eşyanın niteliği gereği geminin zarara uğraması, eşyanın geç teslim edilmesi, demuraj sorunları; mücbir sebepler nedeniyle taşıyıcının uğradığı zararlar, charter taraflarının yaşadığı charter ücretinin geç ödenmesi, geminin geç iade edilmesi gibi sorunlar; konteynerin hasara uğraması, geminin hasara uğraması, geminin yola veya yüke elverişsizliği, geminin rotadan haksız sapması, denizde kurtarma gibi durumlar deniz taşımacılığında yaşanan tipik uyuşmazlık örnekleridir (Marrella, 2005, s. 1059).

Özellikle yabancılık unsuru bulunan bir taşıma sırasında taşınan eşyanın zarar görmesi halinde bu uyuşmazlığa uygulanacak hukukun belirlenmesi pratik açıdan zorluklar barındırabilir. Müşterek avarya durumunda ülkelerin hukuki düzenlemelerindeki farklılığı ortadan kaldırmak amacıyla Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından York Anvers Kuralları öngörülmüştür. Ancak yabancılık unsuru taşıyan bir uyuşmazlıkta bu kuralların somut uyuşmazlığa uygulanabilmesi tarafların aralarında anlaşmasına bağlıdır (Kender, 1997, s. 323; Güvenç, 2021, s. 35).

Müşterek avaryadan sayılan fedakârlık ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında nasıl paylaşılacağına ilişkin uyuşmazlıklar çıkabilir. Özellikle dispeç raporu hazırlanırken tarafların sürece dâhil olmaları sonraki aşamalarda rapora itiraz prosedürlerine engel olacağından uyuşmazlık çözümüne hız kazandırır. (Çayhan, 2009, s. 36).

En çekişmeli uyuşmazlık türlerinden biri de denizde çatma olaylarıdır. Çatma özen yükümlülüğü ihlali sebebiyle gerçekleşebileceği herhangi bir kusur olmaksızın da meydana gelebilir. Ancak meydana gelen zararın çatmaya dayalı olarak tazmin edilebilir olması için zarar ile olay arasındaki nedensel bağlantının ispat edilmesi gerekir. Özellikle söz konusu zarara sebep olabilecek başka etkenlerin de olduğu olaylarda nedensellik bağının ispatı çok zor bazense imkânsızdır. Tazminat miktarının belirlenmesi için gerekli unsurlardan kusur oranlarının ve meydana gelen zararın tespiti ise her zaman uzun yargılama prosedürlerini gerekli kılar.

## 3. DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA ARABULUCULUK

### 3.1. Genel Olarak

Deniz ticaretinin uluslararası karakteri göz önüne alındığında, denizde meydana gelen veya denizle ilgili olan her uyuşmazlıkta uygulanacak hukukun tespitinde belirsizlik yaşanabildiği gibi uyuşmazlık tarafları, uluslararası boyutta birbirinden farklı ve karmaşık prosedürlerle de karşı karşıya kalabilmektedir (Stopford, 2008, s. 663). Devletler ortak sınırlama ve düzenlemeleri kabul etme konusunda ise rekabet avantajlarını kaybedecekleri korkusuyla tereddütlü davranmaktadır. Aynı zamanda, geniş bir paydaya yayılmış olan düzenlemelerin kabulü ve yürürlüğe girmesi uzun zaman gerektirir. Bu bağlamda alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemlerinin hızlı ve uzlaşmaya dayalı olarak sonuç alınmasını sağlayıcı etkisi olduğu ifade edilmektedir (Çayhan, 2009, s. 44). Deniz yolu taşımacılığında doğan bir uyuşmazlığın tüm olası tarafları, aralarındaki çekişme yerine ticarete odaklandıklarında maksimum faydayı elde edeceklerdir. Uyuşmazlık çözümü için klasik yargılama

metotları denenmesi ise emek, zaman, para kabına sebebiyet verecek olup tüm bunlar ticaretin önündeki büyük engellerdir.

Uyuşmazlık çıktığında bu uyuşmazlığa uygulanacak hukuk kuralının belirlenmesindeki belirsizlik ve karmaşıklığın önüne geçmek amacıyla sözleşme taraflarının genel eğilimi sözleşmelerine tahkim şartı koymak yönünde olmuştur. Deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda tahkim, uzun yıllar boyu devlet yargılamasına alternatif olarak kullanılmış; ancak bu yöntemin eskisi kadar çabuk ve ucuz olmaması denizcilik sektöründe cazibesini yitirmesine yol açmıştır. Çünkü tahkime giden uyuşmazlık sayısındaki artış hakem ücretlerinde de artışa sebebiyet vermiştir. Özellikle İngiltere’de tahkimin devlet yargısından dahi masraflı hale geldiği belirtilmiştir (Measter-Skofaulos, 2002, s. 519).

Uyuşmazlık çözüm sürecinin ve süreç sonunda verilecek kararın tarafların hâkimiyetinde olduğu arabuluculuk yöntemi, denizcilik sektörüne ilk olarak 1983 yılında EuroMed Çarter Partiye eklenen bir klozla girmiştir. Bu klozda önce arabulucuya başvurulması belirli bir süre içerisinde anlaşma sağlanamazsa tahkime gidilmesi kabul edilmiştir (URL 3). Bununla birlikte deniz yolu taşımacılığında uyuşmazlık çözüm yöntemi olarak arabuluculuğun gelişimi oldukça yavaş olmuştur. Bunun sebebi tarafların kendiliğinden anlaşamadığı bir konuda arabulucu vasıtasıyla tekrar masaya oturmalarını zaman ve ekonomik kayıp olarak görmeleridir (Akan, 2012, s. 473). Ancak sorumluluk ve tazminat belirlemede zorluk barındıran uyuşmazlıklarda arabuluculuğun taraflara ciddi bir emek, zaman ve para tasarrufu sağladığı görülmüştür. Bunun en önemli örneklerinden biri 1996 yılında İngiltere’de gerçekleşen *Sea Empress* kazasıdır. Bu kazada ham petrol yüklü *Sea Empress* gemisi karaya oturmuş; petrol sızıntısı sebebiyle sızıntıdan etkilenen tüm bölgelere geçici balıkçılık yasağı getirilmiştir. Olaydan etkilenen 1034 davacı; donatan, onun sigortacısı ve uluslararası deniz kirliliği tazmin fonu aleyhine toplamda 49.3 milyon sterlinlik tazminat talebinde bulunmuştur. Ödemelerin bir kısmı deniz kirliliği tazmin fonu, diğer bir kısmı ise donatanın sigortacısı tarafından yapılmıştır. Ödemeleri yapan fon idaresi ve sigorta şirketi tarafından zararın oluşmasında sorumluluğu olduğu düşünülen Milford Haven Liman İdaresi aleyhine rücu davası açılmış; liman idaresi ise tüm iddiaları reddedip hiçbir sorumluluk kabul etmemiştir. Liman idaresinin iç hukuka göre sorumluluğunun tespitindeki karmaşıklık sonucu mahkeme, taraflara uyuşmazlıklarını arabuluculuk yoluyla çözebileceklerine dair tavsiyede bulunmuştur. Taraflar uzun ve maliyetli davalardan kaçınmak ve kendi çıkarlarını korumak amacıyla bir aylık arabuluculuk süreci sonunda anlaşmaya varmışlardır. Buna göre liman idaresinin sigortacısı tarafından iki ay içinde ödenecek 20 milyon sterlinlik bir tazminatla uyuşmazlık nihai olarak sona ermiştir (URL 4, s. 58-63). Bu şekilde mahkeme önünde, sadece karara bağlanması yıllar sürecek bir uyuşmazlığın hem çözümü hem de icrası 3 aylık bir sürede gerçekleşmiştir.

Aşağıda yer verdiğimiz denizcilik birliklerinin ve tahkim merkezlerinin düzenlemelerinden de anlaşılacağı üzere deniz taşımacılığında doğan uyuşmazlıkların çözümünde arabuluculuk ön plana çıkmaya başlamıştır. Uyuşmazlık çözümünde önce arabuluculuğun denenmesi, buradan bir sonuç alınamaması halinde tahkime başvurulması anlayışı getirilmiştir. Bu anlayış sonucu tahkim prosedürlerine arabuluculuk aşamaları eklenmiş; med-arb (mediation-arbitration) şeklinde arabuluculuk ve tahkiminin bir arada uygulanmasına imkân sağlayan düzenlemelere yer verilmiştir.

### 3.2. Denizcilik Organizasyonlarının Öngördüğü Arabuluculuk Kloz ve Kuralları

#### 3.2.1. Birleşik Devletler Deniz Tahkim Kurumu Arabuluculuk Kuralları 2007

Birleşik Devletler Deniz Tahkim Kurumu (MAA), kar amacı gütmeyen ulusal bir denizcilik organizasyonu olarak deniz uyuşmazlıklarının çözüm yolları hakkında kamu bilgilendirmesi, alana ilişkin uzmanlığı olan arabulucu ve hakem yetiştirilmesi; tahkim, arabuluculuk ve diğer çözüm yöntemlerinin süreç yönetimi gibi konularda faaliyet göstermektedir. Bünyesindeki bütün arabulucu ve hakemler deniz hukuku alanında uzmandır (URL 5). MAA’nın öngördüğü arabuluculuk kurallarının taraflar arasındaki uyuşmazlığa uygulanabilmesi için arabuluculuk faaliyetinin MAA bünyesinde gerçekleştirilmesini ya da yapılacak olan arabuluculuk faaliyetine MAA kurallarının uygulanacağını her iki tarafın da kabul etmesi gerekmektedir. Taraflar MAA’nın onayıyla bazı kuralları değiştirmeyi kabul edebilirler (URL 6, Mediation Rule 2).

Arabuluculuk süreç yönetimi MAA’ya aittir. Bu bağlamda uyuşmazlık için arabulucu atamak ve taraflar ile arabulucu arasındaki iletişimi sağlamak, MAA’nın görev ve yetkisindedir. MAA bünyesindeki arabulucular zaman zaman teorik ve pratik eğitimlere tâbi tutulmakta; bu gereklilikleri yerine getirmeyen arabulucuların ataması onaylanmamaktadır (URL 6, Mediation Rule 5/c). MAA bünyesinde arabuluculuk için taraflardan birinin başvurusu yeterli olmaktadır. Bu başvuruda taraflara

ilişkin iletişim bilgileri ve uyuşmazlığın niteliğine ilişkin kısa açıklamalar yer almalı; ayrıca dosyalama ücretinin de ödenmesi gerekmektedir. Başvuru MAA tarafından kabul edilmedikçe süreç başlamaz (URL 6, Mediation Rule 4). Başvurunun MAA tarafından kabul edilmesinden sonra öncelikle tarafların bir arabulucu üzerinde anlaşmaları gerekmektedir. Tarafların belirli bir aday arabulucuları yoksa MAA, taraflara uyuşmazlığın niteliğine göre arabulucular listesi sunar; taraflar arabulucu üzerinde uzlaştıkları takdirde söz konusu arabulucuya bildirim MAA tarafından yapılır (URL 6, Mediation Rule 5). Süreç taraf iradelerine göre yürütülmelidir. Bu sebeple arabulucu taraflara bir uzlaşma dayatamaz. Ancak arabulucu herhangi bir dayatma olmadan, rızaya dayalı bir anlaşma olasılığının tükenmediğini gördüğünde, tarafları sürece devam etmeye teşvik edebilir (URL 6, Mediation Rule 11/g). Arabuluculuğun yapılacağı yer ve zamanı da taraflar belirleyeceklerdir. Taraflardan birinin arabuluculuk görüşmelerine gelmemesi ya da planlanan arabuluculuk görüşmesine 10 günden daha az bir süre kala görüşmenin iptalinin bildirilmesi durumunda, görüşmeyi iptal eden taraftan bir iptal ücreti alınabilir (URL 6, Mediation Rule 10).

Arabulucu sürecin başından sonuna kadar tarafsız olmalıdır. Tarafsızlığı hakkında şüphe gerektirecek herhangi bir durum olduğunda bunu taraflara ve MAA'ya bildirmelidir. Örneğin; arabulucu taraflardan herhangi biri, taraflardan birinin avukat ya da temsilcisiyle kişisel, profesyonel ya da mali nitelikte çıkar ilişkisi içerisinde olmuş ya da olacaksa veyahut bunlardan biriyle bir husumeti varsa bu durumu açıkça bildirme yükümlülüğü altındadır. Aynı yükümlülük arabulucu ile taraf ya da temsilcisi arasında tarafsızlığını etkileyecek bir ilişkinin varlığını bilen taraf için de getirilmiştir. Taraflara ve arabulucuya ait bu açıklama yükümlülüğünün yerine getirilmesinden sonra arabulucunun söz konusu uyuşmazlıkta arabuluculuk yapıp yapamayacağına ilişkin karar MAA tarafından verilir (URL 6, Mediation Rule 6).

Taraflar arabuluculuk sürecine temsilcileri vasıtasıyla katılabilirler. Bu temsilcinin avukat olma zorunluluğu yoktur (URL 6, Mediation Rule 7/a). Diğer taraftan arabulucu, gerektiğinde temsilcisi olmayan tarafa hukuki danışmanlık almayı düşünmesini önerebilir (URL 6, Mediation Rule 11/g).

Arabuluculuk süreci gizlidir; süreç sonunda taraflarca hazırlanan anlaşma dışında süreç esnasındaki konuşma, görüş, öneri ve teklifler hiçbir şekilde kayda alınmaz. Arabulucu gerektiğinde taraflarla ayrı ayrı görüşebilir; ayrı görüşmeler esnasında edindiği ve gizli olduğu belirtilen bilgileri kendisine tarafça yetki verilmedikçe açıklayamaz. Ayrıca arabuluculuk esnasında edinilen gizli bilgiler arabuluculuk dışında kişisel kazanç sağlamak amacıyla kullanılamaz. MAA, garanti ettiği gizliliği sağlamak için arabuluculuk sürecinde kendilerine sağlanan tüm materyal bilgi ve belgeyi imha etme veya taraflara iade etme yükümlülüğü altındadır (URL 6, Mediation Rule 12). Yine gizlilik ilkesi gereği MAA bünyesindeki çalışan ve arabulucular sonradan ortaya çıkacak bir uyuşmazlıkta tanıklık ya da bilirkişilik yapamazlar.

MAA, kar amacı gütmeyen bir kuruluş olarak sadece taraflara sağladığı idari hizmetlere ilişkin bir ücret almakta; arabulucuya ödenecek ücret ve masraflar aksi kararlaştırılmadıkça taraflarca eşit olarak ödenmektedir.

MAA, uyuşmazlık çözüm yöntemi olarak kendi bünyesinde arabuluculuğa başvurmak isteyen taraflara sözleşmelerinde yer verecekleri kloz önerisinde de bulunmuştur. MAA tarafından hazırlanan bu klozda, uyuşmazlığın çözümü için önce müzakere, sonra arabuluculuk en son tahkim yöntemi belirlenmiştir. Bu şekilde taraflara öncelikle görece daha kolay, ekonomik ve hızlı olan yöntemi deneme fırsatı sağlanmış olmaktadır. Taraflar hükümde ayrıca arabuluculuk ve tahkim yerini, uygulanacak hukuk, hakem ve arabulucu sayısı ile uyuşmazlık çözümünde kullanılacak dili de belirleyebilirler.

### 3.2.2. Londra Deniz Hakemleri Birliği /Baltık Borsası Arabuluculuk Kuralları 2009

Londra Deniz Hakemleri Birliği (LMAA), deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların en fazla çözüldüğü kurum olarak bilinmektedir (Ertan, 2011, s. 4; Ekşi, 2010, s. 16-19; Öksüzöğlü, 2018, s. 385). Birliğin bu ünü elde etmesinde tahkim yargılamaları etkili olmuştur. Ancak tahkimin masraflı bir uygulama haline gelmesiyle arabuluculuk yöntemi de birlik bünyesinde ön plana çıkarılmaya başlanmıştır.

LMAA/Baltic Exchange arabuluculuk kuralları, denizcilik ve ticari faaliyetlere ilişkin sözleşme ya da diğer bir hukuki ilişkiden doğan uyuşmazlıklar için öngörülmüştür. Bu kurallara göre arabuluculuk süreci, taraflardan birinin diğerine göndereceği arabuluculuk davetiyle başlar. Taraflar uyuşmazlıklarının arabuluculuk yoluyla çözümünü kabul etmiş; ancak arabulucu konusunda anlaşamamışlarsa arabulucu birlik tarafından atanır (URL 7, Art. 5). Arabulucunun atanmasından sonra taraflar uyuşmazlığın kısa bir özetini ve uyuşmazlıkla ilgili belgeleri arabulucuya gönderirler.



Arabulucu aksi belirtilmedikçe bir taraftan aldığı belgelerin kopyalarını diğer tarafa da iletacaktır. Ancak taraflardan biri arabulucu ile paylaştığı belgelerin gizli kalması gerektiğini açıkça bildirirse bu durumda arabulucu bu belgeleri diğer taraf ile paylaşamaz (URL 7, Art. 6).

Arabulucu uyuşmazlığın çözümü konusunda her zaman öneride bulunabilir. Bu önerisi sözlü ya da yazılı olabileceği gibi önerisinde herhangi bir gerekçe göstermesi de aranmaz. Aynı zamanda arabulucu taraflarca kabul edilebilecek bir çözümün mevcut olduğunu düşündüğü durumlarda, olası bir anlaşmanın şartlarını formüle edip yazıya dökülebilir; hazırladığı taslak metni tarafların görüşlerinin almak üzeri taraflara sunabilir. Tarafların görüşlerinden sonra anlaşma şartları yeniden düzenlenebilir. Süreç tarafların anlaşmaları ile sona erip anlaşma metni imzalandığında taraflar bu anlaşmayla bağlıdırlar. Anlaşma metnin icra kabiliyetini artırmak isteyen taraflar, anlaşmanın bir tahkim kararı şeklinde düzenlenmesini talep edebilirler (URL 7, Art. 9).

### 3.2.3. Paris Deniz Hakem Odası Arabuluculuk Kuralları 2012

1966 yılında kurulan Paris Deniz Tahkim Odası (C.A.M.P.) denizcilik, taşıma işleri komisyonculuğu, sigorta, gemi inşa ve yatçılık gibi konular üzerine uyuşmazlık çözüm hizmeti sunmaktadır (URL 8). Deniz sigortası, gemi yönetimi, nehir taşımacılığı, taşıma işleri komisyonculuğu, deniz kazalarından doğan uyuşmazlıklarda, uyuşmazlığın arabuluculuk yoluyla çözümü kararlaştırılmışsa C.A.M.P. bünyesinde arabuluculuk sürecinin başlatılması talep edilebilir. Bu durumda talep eden tarafın uyuşmazlığın kısa bir özeti ve başvuru ücretiyle birlikte oda sekreterliğine başvurması gerekmektedir. Talebin C.A.M.P. tarafından kabul edilmesiyle arabulucu taraflarca atanabileceği gibi tarafların anlaşmadığı durumlarda oda komitesi tarafından da belirlenebilir. C.A.M.P. bünyesinde yapılan arabuluculuklar kural olarak 2 ay içerisinde sonuçlandırılmalıdır. Ancak bu süreye oda komitesi kararıyla 2 ay daha eklenebilir. C.A.M.P. arabuluculuk kurallarına bakıldığında arabulucuların nitelikleri, anlaşma metninin yerel mahkeme tarafından onaylanması gibi konularda Fransız Medeni Usul Kanunu'nun arabuluculuk hükümlerine atıf yapıldığı görülmektedir (URL 9, Art. 1532-1535).

### 3.2.4. Vancouver Denizcilik Hakemleri Birliği Arabuluculuk Kuralları

2013 yılında yayınlanan Vancouver Denizcilik Hakemleri Birliği (VMAA) arabuluculuk kurallarına göre arabuluculuk süreci bir tarafın diğere tarafa göndereceği arabuluculuk davetiyle başlar. Taraflar, arabuluculuk davetinin kabulünden sonra 7 gün içerisinde bir arabulucu üzerinde anlaşamazlarsa VMAA'dan bir arabulucu atanmasını talep edebilirler. Arabulucunun atanmasından sonra taraflar, uyuşmazlığa dair yazılı beyanlarını arabulucuya göndermelidir. Gerektiğinde arabulucu, taraflardan beyanlarını destekleyici belgeler sunmasını isteyebilir. Ancak belge sunup sunmama konusu taraf iradelerine bağlıdır. Arabulucu, aksi belirtilmedikçe taraflarca yapılan açıklama ve belgelerin kopyalarını diğer tarafa da gönderir. Taraflar ve arabulucu, süreç boyunca elde ettikleri bilgi ve belgeleri gizli tutma yükümlülüğü altındadırlar. Arabulucu taraflara çözüm önerisinde bulunabilir; ancak herhangi bir konuda dayatmada bulunamaz (URL 10, Mediation Rules). VMAA arabuluculuk kuralları incelendiğinde LMAA/Baltic Exchange kuralları ile büyük oranda uyuştuğu söylenebilir.

VMAA'nın tavsiye ettiği arabuluculuk klotunda tarafların uyuşmazlık çözümü için önce VMAA bünyesinde arabuluculuğa başvurmayı kabul etmeleri; arabuluculuk ile bir sonuç elde edilmediği takdirde yine VMAA bünyesinde tahkime başvurmayı kararlaştırmaları önerilmiştir.

### 3.2.5. Alman Deniz Tahkim Derneği Arabuluculuk Kuralları 2015

Denizcilik sektöründe bulunan kişiler ile bu konuda uzman hukukçuların bir araya gelmesiyle 1983 yılında kurulan Alman Deniz Tahkim Derneği (GMAA) 2015 yılında arabuluculuk kurallarını yayınlamıştır. Araştırmalara göre arabuluculuk süreçleri yüzde 70-80 gibi oranlarla anlaşmayla sonuçlanmaktadır (URL 11). Taraflar yazılı olarak anlaşarak arabuluculuk sürecini başlatıp arabulucu atanması yapabilirler. Arabulucu konusunda anlaşmaya varılamazsa GMAA'dan bir arabulucu önerisinde bulunması talep edilebilir. Sürecin başlayabilmesi için GMAA'nın önerdiği arabulucunun taraflarca onaylanması gerekmektedir. Aksi halde süreç başlamadan sona erer. GMAA bünyesindeki arabuluculuğun Alman Arabuluculuk Kanunu ve Avrupa Birliği'nin Arabuluculara yönelik Avrupa Etik Kuralları'na uygun olarak yürütülmesi gerekmektedir (URL 12, § 5).

Arabulucu taraflarla tek tek görüşebilir. Bireysel görüşmeler esnasında açıklanan her bilgi gizlidir. LMAA arabuluculuk kurallarından farklı olarak bu görüşmelerde elde edilen bilgiler ancak ilgili tarafın rızasıyla diğer tarafa açıklanabilir. Oysa LMAA arabuluculuk kurallarına göre taraflarca açıkça gizli olduğu belirtilmeyen her bilgi ve belge diğer taraf ile paylaşılabilir. Diğer taraftan yine LMAA

kurallarından farklı olarak arabuluculuk sürecinin başlatılmasıyla uyuşmazlığa konu taleplerin tabii olduğu zamanaşımı süreleri durur. Ayrıca arabuluculuk süreci devam ederken geçici hukuki korumalar dışında taraflardan birinin tahkime ya da mahkemeye başvurmasına izin verilmez (URL 12, § 8).

GMAA, sözleşme taraflarına sadece arabuluculuk ya da tahkim ile kombine edilmiş arabuluculuk klostarı önermiştir. Diğer tahkim birliklerinde olduğu gibi tahkimle kombine arabuluculuk klozunda da uyuşmazlığın önce arabuluculuk, sonra tahkim yöntemi kullanılarak çözülmesinin kararlaştırılması öngörülmüştür (URL 13).

### **3.2.6. Deniz Hakemleri Derneği Arabuluculuk Kuralları 2016**

Deniz ticareti uyuşmazlıklarının çözümünde kuralları sıkça tercih edilen Deniz Hakemleri Derneği (SMA) 1963 yılında New York'ta kurulmuştur. Derneğe ait ilk arabuluculuk kuralları 1999 yılında yayınlanmış; 2016 yılında bu kurallar revize edilmiştir. SMA arabuluculuk sürecinin yönetilmesine ilişkin idari herhangi bir hizmet vermemekte; sürecin başlatılması, arabulucunun seçiminde tüm yetki uyuşmazlık taraflarında olmaktadır. Taraflar arabulucu konusunda anlaşamadığında, SMA'dan uyuşmazlık konusunda uzman arabulucular listesi talep edebilir; bu listedeki arabulucular üzerinde de anlaşamazsa arabulucu SMA tarafından atanır (URL 14, Art. 3). Süreç sonunda anlaşma sağlanırsa arabulucu ya da tarafların hukuki danışmanları vasıtasıyla bir anlaşma metni hazırlanır. Anlaşma metninin taraflarca imzalanmasıyla süreç sona erer. Ayrıca, taraflar gerekiyorsa anlaşmanın hüküm ve sonuçlarının detayları üzerinde de ayrı bir anlaşma yapabilirler (URL 14, Art. 11).

### **3.2.7. Çin Deniz Tahkim Komisyonu Arabuluculuk Klozu ve Kuralları 2018**

2018 yılında arabuluculuk kurallarını güncelleyen Çin Tahkim Komisyonunu (CMAC), model klozunda diğer tahkim kuruluşlarında olduğu gibi uyuşmazlık çözümünde aşamalı bir yol izlenmesini öngörmüştür. Buna göre sözleşmeden doğan ya da sözleşmeyle bağlantılı olan her uyuşmazlık, CMAC arabuluculuk kuralları ile yürütülmek üzere arabuluculuk için CMAC'a sunulur. Arabuluculuk sonunda taraflar anlaşılırsa tahkim komisyonundan anlaşma şartlarına uygun bir tahkim kararı verilmesini isterler. Dikkat edilirse uyuşmazlık arabuluculuk yöntemiyle çözülmekte; ancak adeta tahkimde çözülmüş gibi tahkim kararı alınmaktadır. Bu şekilde her iki uyuşmazlık çözüm yönteminin avantajlarından yararlanılmaktadır. Şöyle ki taraflar, arabuluculuk ile süreç ve anlaşma şartları üzerinde tam hâkimiyet sahibi olduğu gibi anlaşmanın bir tahkim kararı şeklinde düzenlenmesiyle bağlayıcılığı ve icra kabiliyeti artan bir sonuç elde etmiş olurlar. Taraflar arabuluculuk sonunda anlaşamazlarsa uyuşmazlık, CMAC tahkim kurallarına göre yürütülmek üzere tahkim için CMAC'a sunulur.

CMAC arabuluculuk kurallarının, uyuşmazlıklarını arabuluculuk ya da arabuluculuk ve tahkim kombinasyonu ile çözmeleri konusunda tarafları teşvik etmek amacıyla düzenlendiği belirtilmektedir. Bu şekilde uyuşmazlıkların uyum içinde, profesyonellik, verimlilik ve düşük maliyetle çözülmesi sağlanmaktadır (URL 15, Art. 1). CMAC arabulucular listesi yabancı ve çin uyruklu ilgili mesleki bilgi ve deneyime sahip arabuluculardan oluşmaktadır.

### **3.2.8. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi Arabuluculuk Klozu 2021**

Uzman bilgisi ve pratik tavsiyeler sağlayarak üyelerinin menfaatlerinin koruma misyonu üstlenen Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), 2021 yılında arabuluculuğa ilişkin klozunu güncellemiştir. Kloz Arabuluculuk/Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yöntemleri şeklinde ifade edilmiş olsa da düzenlediği yöntem arabuluculuk yönteminden ibaret değildir. Kloz geleneksel arabuluculuğa izin vermekle birlikte, tarafsız erken müdahale ve tarafsız ön değerlendirme gibi yöntemleri de içerir.

Deniz uyuşmazlıkları arabulucusu Steve Mills tarafından geliştirilen tarafsız erken müdahale yönteminde, arabuluculuğu uyuşmazlık çözümünde etkili hale getiren temel bileşenler kullanılmaktadır. Uyuşmazlığın resmi prosedürlere başlanmadan henüz ön aşamada teşhis edilmesi, dostane bir şekilde çözümüne katkı sağlamaktadır (Mills, 2015, s. 17). Bu yöntemle taraflar daha erken, dinamik ve akıcı bir şekilde uyuşmazlık çözümü hakkında bilgi sahibi olmaktadır.

Tarafsız ön değerlendirmede ise taraflar, bağımsız ve tarafsız bir değerlendirici yardımıyla henüz uyuşmazlığın başlangıç aşamasında uyuşmazlığın esası hakkında bir değerlendirme elde ederler. Değerlendirici taraflara gerçekçi göstergeler sunarak çözüm için bir rakam ya da aralık belirtmektedir. Bu yöntemin özellikle tazminat davaları için uygun bir yöntem olduğu ifade edilmektedir (İldır, 2003, s. 87; Pekcanitez, 2005, s. 16; Özbay, 2006, s. 468).

### 3.3. Türkiye'deki Durum

#### 3.3.1. Görevli Mahkeme

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nun 4. maddesine eklenen ek fıkra ile Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) düzenlenen deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıklar için denizcilik ihtisas mahkemeleri görevli kılınmış ve bu mahkemelerin asliye derecesinde olduğu belirtilmişti (5136 S.K. m. 1). Denizcilik ihtisas mahkemelerinin ticaret mahkemesi niteliğinde olmaması 6102 sayılı Kanunu'na aykırı görülmüş; yeni kanundaki görev kurallarıyla uyumu sağlamak üzere denizcilik ihtisas mahkemeleri kaldırılmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticareti kitabında düzenlenen hususlardan doğan uyuşmazlıklar mutlak ticari dava niteliğinde olduğundan bu davalar için görevli mahkeme asliye ticaret mahkemeleridir. Ancak bir yerde birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Kurulu tarafından bir veya bir kaç, sadece deniz ticaret ve deniz sigorta işlerine bakmakla da görevlendirilebilir (TTK m. 5/II). Böyle bir görevlendirme yapılmışsa, o mahkeme veya mahkemeler başka hiçbir ticari davaya bakmayacak, münhasıran deniz ticareti ve deniz sigortası ile ilgili davaları görecektir. Hâkimler ve Savcılar Kurulu Genel Kurulunun 06.10.2021 tarih ve 730 sayılı yargı çevresi kararına göre İstanbul 17. Asliye Ticaret ve İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemeleri deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin davalara bakmakla görevlendirilmiştir.

Şu an için deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıklar asliye ticaret mahkemelerinin görev alanına girmektedir. Adli istatistik raporlarında davaların görülme süreleri mahkeme bazında ele alınmış olup bu raporlardan salt deniz ticareti uyuşmazlıklarının görülme sürelerine ilişkin istatistiki bilgi elde edilememektedir. Bununla birlikte özel görevli mahkeme niteliğinde olan denizcilik ihtisas mahkemeleri 2004-2012 yılları arasında faaliyette kalmıştır. 2012 yılı istatistiklerine göre denizcilik ihtisas mahkemelerinde bir davanın görülme süresi ortalama 1 yıl 10 ay 28 gündür (URL 16, s. 144). Bu sürele kanun yolu süreleri de eklendiğinde denizcilik ihtisas mahkemelerinde kesinleşmiş bir mahkeme kararı elde etmek için gereken süre 3 yıl 7 ay 3 gün olarak hesaplanmıştır (Öksüzoğlu, 2018, s. 374). Hukuk mahkemeleri arasında en uzun görülme süresi kadastro mahkemelerinden sonra denizcilik ihtisas mahkemelerine ait olduğu tespit edilmiştir. Bunun sebebi olarak bu mahkemelerde görülen davaların teknik boyutu gösterilmiştir (Öksüzoğlu, 2018, s. 374). Bu davaların çözümü uzmanlık gerektirdiğinden bilirkişi prosedürü gerektirmesi de davaların uzamasında etkili olmuştur.

#### 3.3.2. Dava Şartı Arabuluculuk

7155 Sayılı Kanunu'nun 20. maddesiyle Türk Ticaret Kanunu'na 5/A maddesi eklenmiş; konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkındaki ticari davalar için arabuluculuk dava şartı olarak düzenlenmiştir (TTK m. 5/A). Buna göre arabulucuya başvurulmadan dava açıldığının anlaşılması halinde herhangi bir işlem yapılmaksızın davanın, dava şartı yokluğu sebebiyle usulden reddine karar verilir (Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu [HUAK] m. 18/A/II). Deniz taşımacılığında doğan tüm para ve tazminat alacakları için Türk mahkemelerinde dava açılmak isteniyorsa dava açmadan önce arabuluculuğa başvurmak zorunludur. Bu kapsamda donatan veya kaptan aleyhine tazminat sorumluluğu sebebiyle açılacak davalar; gemi kira sözleşmeleri, zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi, konşimentodan doğan para ve tazminat alacakları için açılacak davalar dava şartı arabuluculuk hükümlerine tâbidir. Ayrıca yükün zıyaı, hasar ve gecikmesinden kaynaklanan tazminat talepleri, çatma zararlarının tazmini, kurtarma ücretinin, müşterek avarya alacağının tahsili sebebiyle dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurulması gerekmektedir. Arabulucu görevlendirildiği tarihten itibaren 6 hafta içinde süreci sonlandırmalıdır; gerekirse bu süre 2 hafta daha uzatılabilir. Ancak arabuluculuk süreci toplamda 8 haftayı aşamaz (TTK m. 5/A/II).

Arabuluculuğun en önemli ilkelerinden biri olan iradilik ilkesi, sürecin başlatılması, devam ettirilmesi ve sona erdirilmesi aşamalarında kendini gösterir (Özümücü, 2013, s. 299; Yazıcı Tıktık, 2013, s. 35; Özbek, 2016, s. 1181). Dava şartı arabuluculuk hükümleriyle birlikte sürecin başlatılmasının tarafların iradesine bağlı olma kuralı belirli uyuşmazlıklar bakımından bertaraf edilmiştir. Ancak bu tür uyuşmazlıklar bakımından dava açabilmek için arabuluculuk sürecini başlatmak zorunlu olsa da sürecin devamı ve bir anlaşmayla sonuçlanıp sonuçlanmaması tarafların iradelerine bağlıdır. Fakat uyuşmazlığın arabulucu vasıtasıyla çözümü konusunda taraflar arasında genel isteksizlik durumu varsa bu konuda tarafları arabulucuya başvurmaya zorlamak, arabuluculuğun özüne ve ruhuna ters düşeceği gibi adalete erişim hakkının ertelenmesine yol açar (Tanrıver, 2020, s. 121).

Hiç şüphesiz arabuluculuğun uyuşmazlık çözümünde hızlı ve daha az masraflı olması, taraf ilişkilerini yıpratmaması gibi birçok faydası bulunmaktadır. Ayrıca arabuluculuğa başvuru sayısındaki artış yargının iş yükünün azalması sonucunu doğurarak kamu menfaatine de hizmet eder. Zorunlu arabuluculuğun öngörülme sebebinin arabuluculuğun sözü edilen avantajlarından maksimum faydayı elde etmek olduğu söylenebilir. Ancak uyuşmazlık çözümünde arabuluculuk yöntemine dikkat çekilmek isteniyorsa zorunlu bir arabuluculuk öngörmek yerine bu yöntemin faydaları konusunda özellikle sanayi ve ticaret odalarının aydınlatılması; varsa tereddütlerin giderilmesi konusunda gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir (Tanrıver, 2020, s. 121).

Özellikle denizcilik uyuşmazlıkları özelinde konu ele alındığında, Türk mahkemelerindeki dava süresinin uzunluğu sebebiyle, yabancılık unsuru bulunmayan uyuşmazlıklarda dahi taraflar Türk mahkemelerinde dava açmak istememekte; uyuşmazlıklar başka bir ülkede tahkim yoluyla veya devlet mahkemeleri nezdinde çözülmekte; dolayısıyla deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların çözümünün ülkemizde yaygın olmadığı ifade edilmektedir (Öksüzoğlu, 2018, s. 380). Deniz ticareti uyuşmazlıklarında zaten dava açma yolu tercih edilmediğinden dava şartı arabuluculuk kurumunun öngörülmesinin bu uyuşmazlıklar bakımından etkili bir yöntem olmayacağı kanaatindeyiz. Diğer taraftan taraflar arasında uyuşmazlığın çözümü konusunda bir tahkim sözleşmesi olduğunda kanun hükmü gereği, dava şartı arabuluculuk hükümleri uygulama alanı bulmayacaktır (HUAK m. 18/A/XVIII). Bu sebeple deniz taşımacılığı sebebiyle düzenlenen sözleşmelerde uyuşmazlık çözümüne ilişkin tahkim şartlarının bulunması dava şartı arabuluculuk hükümlerinin uygulanmasına engel olacaktır.

### 3.3.3. Denizcilik Uyuşmazlıklarına İlişkin Uyuşmazlık Çözüm Merkezi İhtiyacı

Türkiye’de İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC) başta olmak üzere İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Tahkim Divanı, İzmir Ticaret Odası Tahkim Mahkemesi gibi tahkim merkezlerinin yanı sıra UTİKAD bünyesinde de bir tahkim kurulu bulunmaktadır. ISTAC dışındaki kurumlara yapılan uyuşmazlık çözümü başvurularının sınırlı olduğu görülmektedir (Öksüzoğlu, 2018, s. 380). ISTAC ise sadece deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıklar için değil; genel olarak tüm ticari uyuşmazlıklar için tahkim ve arabuluculuk hizmeti sunmaktadır.

ISTAC bünyesinde çözülen uyuşmazlıkların % 7’sinin deniz ticaretine ilişkin olduğu bilinmektedir (URL 17, s. 6). Kurumsal bir tahkim merkezi olan ISTAC bünyesinde arabuluculuk da yapılmaktadır. ISTAC arabuluculuk kurallarına bakıldığında, arabuluculuğa ilişkin süreç yönetiminin ISTAC tarafından gerçekleştirildiği görülür. Ayrıca 2019 yılında ISTAC Med-Arb Kuralları’nın yayınlanmasıyla önce arabuluculuk sonra tahkim mekanizması yürürlüğe konmuştur.

Genel bir tahkim merkezi olarak ISTAC, yapısı ve geliştirdiği kurallarıyla uluslararası standartlarda hizmet sunan bir kurum olarak değerlendirilebilir. Ancak dünya örneklerine bakıldığında, genel tahkim merkezlerinin yanı sıra denizcilik tahkim merkezlerinin ayrıca kurulduğu görülmektedir. Örneğin; Almanya’da genel bir tahkim merkezi olarak Alman Tahkim Kurumu (DIS) yanında salt denizcilik uyuşmazlıkları için Alman Deniz Tahkim Derneği (GMAA) bulunmakta; deniz ticareti uyuşmazlıklarının alana ilişkin teknik bilgi gerektirmesi uyuşmazlık çözümü için özel merkezlere yönelim sonucunu doğurmaktadır. Nitekim Türkiye açısından da denizcilik uyuşmazlıklarına özgü uyuşmazlık çözüm merkezlerinin, deniz hukuku ve alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemleri konusunda pratik ve teorik donanıma sahip hukukçular ile sektör sorunlarına hâkim deniz ticareti alanında faaliyet gösteren tacirlerin bir araya gelmesiyle kurulması önerilebilir. Bu merkezler içerisinde arabuluculuk yöntemine dikkat çekilmesi, tarafsız ön değerlendirme ve tarafsız erken müdahale yöntemlerinin de sektör paydaşlarına tanıtılması; devlet yargısına alternatif olan tahkim yargılamasının ise en son çare olarak görülmesinin sağlanması gerekmektedir.

## 4. SONUÇ

Deniz yolu taşımacılığında doğan bir uyuşmazlıkta taraflar, salt aralarındaki ihtilafa odaklandıklarında, ticari ilişkiler zarar gördüğü gibi taraflar emek, zaman ve para kaybına uğramaktadır. Bu durum hızın ve ticari ilişkilerin ayrıca önem arz ettiği denizcilik sektöründe klasik yargılama metotları dışındaki çözüm yöntemlerinin tercih edilmesini sağlamıştır. Zaman içerisinde tahkim yargılamasının daha maliyetli hale gelmesi arabuluculuk, tarafsız ön değerlendirme, tarafsız erken müdahale gibi yöntemlere öncelik verilmesi sonucu doğurmuş; uyuşmazlık çözümünde önce bu yöntemlerin denemesi, tahkimin ise son çare olarak görülmesi için denizcilik birlikleri tarafından düzenlemeler yapılmıştır.



Konuyla ilgili Türkiye'deki düzenlemelere bakıldığında deniz yoluyla eşya taşımacılığında doğan uyuşmazlıkların çok büyük bir kısmının dava şartı arabuluculuk kapsamına girdiği görülmüştür. Bu uyuşmazlıklar asliye ticaret mahkemelerinde görülmekte; uzun süren yargılama süreleri nedeniyle taraflar Türkiye'de dava açma yolunu tercih etmemektedir. Dava açmadan önce başvurulması zorunlu olan arabuluculuk türünün bu uyuşmazlıklar için etkili bir yöntem olmadığı kanaatindeyiz. Ayrıca deniz taşımacılığı sebebiyle düzenlenen sözleşmelerde uyuşmazlık çözümüne ilişkin tahkim şartlarının bulunması dava şartı arabuluculuk hükümlerinin uygulanmasına engel olacaktır.

Türkiye'de ISTAC başta olmak üzere birçok tahkim ve arabuluculuk merkezi olmakla birlikte bu merkezler sadece deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıkların çözümü için faaliyet göstermeyip tüm ticari uyuşmazlıkların çözümü konusunda hizmet vermektedir. Deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıkların hızlı ve etkili bir şekilde çözümü için uyuşmazlık çözümüne yardımcı olacak tarafsız kişinin alana ilişkin teknik bilgiye sahip olması gerekmektedir. Bu sebeple denizcilik ve taşımacılık sektörünün ulusal paydaşlarının katkı ve destekleriyle deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıklar için alternatif uyuşmazlık çözüm merkezlerinin oluşturulması, bu merkezler içerisinde tarafsız ön değerlendirme, tarafsız erken müdahale ve arabuluculuk kurumuna dikkat çekilmesi önerilebilir. Elbette buradaki arabuluculuk türü, süreci başlatıp başlatmama konusundaki hâkimiyetin taraflara ait olduğu ihtiyari arabuluculuk olacaktır.

### KAYNAKÇA

- Akan, P. (2012). Deniz hukukunda alternatif çözüm yolları. *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18(2), 465-476.
- Çayhan, E. E. (2009). *ADR mechanisms in European Union maritime law*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Efecan, V. (2016). *Konteyner taşıma süreçlerinin hukuki boyutu, yaşanan sorunlar, alınan tedbirler ve çözüm yolları*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Toros Üniversitesi, Mersin.
- Ekşi, N. (2010). *Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında "Incorporation" Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları*. İstanbul: Beta.
- Ertan, K. (2011). *Deniz Hukukunda Londra'da Tahkim*. İstanbul: Beta.
- Güvenç, A. Ç. (2021). *Müşterek avarya*, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.
- Ildır, G. (2003). *Alternatif Uyuşmazlık Çözümü (Medeni Yargıya Alternatifler)*. Ankara: Seçkin.
- Kender, R. (1997). *Deniz Kazaları*. İstanbul: Beta.
- Marrella, F. (2005). Unity and diversity in international arbitration: the case of maritime arbitration. *American University International Law Review*, 20(5), 1055-1100.
- Measter, C. L. ve Skoufalos, P. (2002). The increasing role of mediation in resolving shipping disputes. *Tulane Maritime Law Journal*, 26(2), 515-562.
- Mills, S. (2015, October). Early intervention-the new alternative dispute resolution process. *Standart Bulletin Defence Special Edition*, 17-19.
- Öksüzöğlü, H. T. (2018). Türkiye'de deniz ticareti tahkim merkezi kurulması üzerine düşünceler. *Public and Private International Law Bulletin*, 38(2), 369-422.
- Özbay, İ. (2006). Alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemleri. *Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10(3-4), 459-475.
- Özbek, M. S. (2016). *Alternatif Uyuşmazlık Çözümü* (4. Baskı, Cilt 1). Ankara: Yetkin.
- Özümücü, S. (2013). *Uzak Doğu'da Arabuluculuk Anlayışı ile Türk Hukuk Sistemindeki Arabuluculuk Kurumuna Genel Bir Bakış*. İstanbul: On İki Levha.
- Pekcanitez, H. (2005, Aralık ). Alternatif uyuşmazlık çözümleri. *Hukuki Perspektifler Dergisi*, 5, 12-16.
- Stopford, M. (2008). *Maritime Economy*. London and New York: Routledge.

Tanrıver, S. (2020). Dava şartı arabuluculuk üzerine bazı düşünceler. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 147, 111-142.

Yazıcı Tıktık, Ç. (2013). *Arabuluculukta Gizliliğin Korunması*, İstanbul: On İki Levha.

### İnternet Kaynakları

- URL 1 United Nations Conference on Trade and Development. (2019). *Review of maritime transport 2019 report*. Erişim adresi: <https://unctad.org/webflyer/world-investment-report-2019>.
- URL 2 Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. (2019). Deniz Ticaretinin Önemi Her Geçen Gün Artıyor. *Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Sektör Haberleri*. Erişim adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/25045/deniz-ticaretinin-onemi-her-gecen-gun-artiyor>.
- URL 3 Cargill International. (1997). *Euromed charter party 1983 (Revised 1997)*. Erişim adresi: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1285785/000119312511084494/dex10iic.htm>.
- URL 4 The International Oil Pollution Compensation Fund [IOPC] (2003). *Annual report*. Erişim adresi: [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003\\_ENGLISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf).
- URL 5 The Maritime Arbitration Association of the United States. Who we are. Erişim adresi: <http://www.maritimearbitration.com/Who-We-Are>.
- URL 6 The Maritime Arbitration Association of the United States. (2007). *Mediation rules*. Erişim adresi: <http://www.maritimearbitration.com/File-a-Case/Mediation-Rules>.
- URL 7 London Maritime Arbitrators Association/Baltic Exchange. (2009). *Mediation terms*. Erişim adresi: [https://www.balticexchange.com/content/dam/balticexchange/consumer/data-services/documents/other-useful-docs/2009\\_MediationTerms.pdf](https://www.balticexchange.com/content/dam/balticexchange/consumer/data-services/documents/other-useful-docs/2009_MediationTerms.pdf).
- URL 8 Chambre Arbitrale Maritime de Paris. Areas of work. Erişim adresi: <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/generalites/area-of-work/>.
- URL 9 Légifrance. *Code de procédure civile*. Erişim adresi: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section\\_lc/LEGITEXT000006070716/LEGISCTA000025181346/#LEGISCTA000025181346](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070716/LEGISCTA000025181346/#LEGISCTA000025181346).
- URL 10 Vancouver Maritime Arbitrators Association. (2013). *Mediation rules*. Erişim adresi: <https://vmaa.org/wp-content/uploads/2019/01/Mediation-Rules-Feb-1-2013.pdf>.
- URL 11 German Maritime Arbitration Association. FAQ for Mediation. Erişim adresi: <https://gmaa.de/index.php/en/mediation/faq-for-mediation>.
- URL 12 German Maritime Arbitration Association (2015). *Mediation rules*. Erişim adresi: <https://gmaa.de/index.php/en/mediation/mediation-rules>.
- URL 13 German Maritime Arbitration Association. Mediation Clauses. Erişim adresi: <https://gmaa.de/index.php/en/mediation/mediation-clauses>.
- URL 14 Society of Maritime Arbitrators. (2016). *Rules for Mediation*. Erişim adresi: <https://www.smany.org/mediation-rules.html>.
- URL 15 China Maritime Arbitration Commission. (2018). *Mediation rules*. Erişim adresi: <http://www.cmac.org.cn/data/upload/image/20210728/1627445431113638.pdf>.
- URL 16 Adli Sicil ve İstatistik Genel Müdürlüğü. (2018). *Adli istatistikler*. Erişim adresi: <https://adlisicil.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/2082019153842istatistik2018.pdf>.
- URL 17 İstanbul Tahkim Merkezi. (2018). *Rakamlarla ISTAC*. Erişim Adresi: [https://istac.org.tr/wp-content/uploads/2018/05/rakamlarla\\_istac\\_tr.pdf](https://istac.org.tr/wp-content/uploads/2018/05/rakamlarla_istac_tr.pdf).