

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU DERGİSİ

Pîrî Reis University
JOURNAL of MARITIME LAW

Université Pîrî Reis
REVUE de DROIT MARITIME

Pîrî Reis-Universität
ZEITSCHRIFT für SEEHANDELSRECHT

Cilt 3 • Sayı 2 • Aralık 2024



Pîrî Reis Üniversitesi
Hukuk Fakültesi



Pîrî Reis Üniversitesi
Deniz Hukuku Uygulama ve
Araştırma Merkezi

Yayın Sahibi / Owner

Pîrî Reis Üniversitesi Adına
Rektör Prof. Dr. Nafiz ARICA

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Editor in Chief

Prof. Dr. Sezer ILGIN
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Editör Yardımcısı / Editorial Assistants

Arş. Gör. Şeyma KUŞ
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Arş. Gör. Nil İrem SARAY
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Arş. Gör. İclal Nihal BARAÇ EVCI
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Arş. Gör. Ümran AKCAN
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Dil Editörleri / Language Editors

Fransızca: Prof. Dr. Samim ÜNAN
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Almanca: Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI
(Pîrî Reis Üniversitesi)

İngilizce: Doç. Dr. Başak BAŞOĞLU KAPANCI
(Pîrî Reis Üniversitesi)

İletişim Adresi

Postane Mah. Eflatun Sk. No: 8

Tuzla / İSTANBUL

Tel: 0216 581 00 50

Faks: 0216 581 00 51

E-Posta: denizhukukudergisi@pirireis.edu.tr

Yayın

Seçkin Yayıncılık A.Ş. (Sertifika No: 45644)
Mustafa Kemal Mah. 2158 Sok. No: 13

Çankaya / ANKARA

Tel: 0312 435 30 30

Faks: 0312 435 24 72

Sayfa ve Kapak Tasarımı

Emre KIZMAZ

Baskı

Vadi Grafik. Ltd. Şti. (Sertifika No: 47479)

İvedik Organize Sanayi Bölgesi 1420 Cad. No: 58/1

Yenimahalle / ANKARA

Tel: 0312 395 85 71

Basım Yeri | Yılı

Ankara | Ocak 2025

Yayın Aralığı

6 ay | Haziran-Aralık

Yayın Türü

Ulusal | Süreli

ISSN 2822-4205

E-ISSN 2822-5171

- Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi (Pîrî Reis University Journal of Maritime Law), Bilimsel Hakemli Dergidir.
- Bu eserin Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndan doğan tüm hakları saklıdır. Dergide yayımlanan makalelerde ileri sürülen görüşler yazarlarına aittir. Yayın Kurulu, makalelerde ileri sürülen görüşlerden dolayı herhangi bir sorumluluk üstlenmemektedir.
- Bu derginin "PRU-DHD" olarak kısaltılması önerilir.
- Derginin web sayfasına www.pirireis.edu.tr linkinden ulaşılabilir.

EDİTÖR KURULU / EDITORIAL BOARD

Prof. Dr. Sezer ILGIN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Samim ÜNAN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. B. Ceyda SÜRAL EFEÇİNAR
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

Doç. Dr. Başak BAŞOĞLU KAPANCI
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi M. Uğur AYTEKİN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi Sevda KESKİN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul- Türkiye)

DANIŞMA KURULU / ADVISORY BOARD

Prof. Dr. Rayegan KENDER
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi - Em. Öğr. Üy.
İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Pınar AKAN
(Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Serap AMASYA
(Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Sabih ARKAN
(Atılım Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Ankara- Türkiye)

Prof. Dr. Kerim ATAMER
(İstanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. İsmail DEMİR
(Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Ankara- Türkiye)

Prof. Dr. Haluk KABAALİOĞLU
(Ada Kent Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Gazimağusa- KKTC)

Prof. Dr. İnci Deniz KANER
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi - Em. Öğr. Üy.
İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Hakan KARAN
(Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Ankara- Türkiye)

Prof. Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT
(O.P.D. Osgoode Hall School York University Öğr. Üy.
Toronto- Kanada)

Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Barış SOYER
(Swansea University, The Institute of International Shipping and
Trade Law / Swansea- Galler)

Prof. Dr. Ayşenur TÛTÛNCÛ
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi / İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Fehmi ÜLGENER
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi - Em. Öğr. Üy.
İstanbul- Türkiye)

Prof. Dr. Richard WILLIAMS
(Swansea University, The Institute of International Shipping and
Trade Law / Swansea- Galler)

Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi / İstanbul- Türkiye)

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZ HUKUKU DERGİSİ

YAYIN İLKELERİ

PİRİ Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi (PİRİ Reis University Journal of Maritime Law), bilimsel hakemli ulusal bir dergidir. Haziran ve Aralık aylarında olmak üzere yılda iki defa yayımlanmaktadır. Dergi, öncelikle Deniz Hukuku, Deniz Ticareti Hukuku ve Sigorta Hukuku olmak üzere bu alanlarla bağlantılı alanlardaki çalışmalara yer verir.

Dergide yayınlanacak makalelerin aşağıda belirtilen yazım ve yayın kurallarına uygun olması gerekmektedir.

1. Derginin Haziran sayısı için son yazı kabul tarihi **1 Nisan**, Aralık sayısı için son yazı kabul tarihi ise **1 Ekim** olarak belirlenmiştir. Bu tarihlerden sonra gönderilecek yazılar, takip eden sayılar için değerlendirme listesine alınacaktır.
2. Dergiye gönderilen, yazılar başka bir yerden yayımlanmamış ya da yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır. Yayımlanmak üzere kabul edilen yazıların basılı ve elektronik tüm yayın hakları PİRİ Reis Üniversitesi'ne aittir, Üniversite'nin izni olmadan başka bir yerde yayımlanamaz. Yazarlar telif haklarını Üniversite'ye devretmiş sayılır, yazarlara ayrıca telif ücreti ödenmez. Yazarlar, bu durumu yazılarıyla birlikte gönderdikleri telif hakkı devir sözleşmesiyle kabul ederler.
3. Dergide yayımlanan makalelerde ileri sürülen görüşler yazarlarına aittir. Yayın Kurulu, makalelerde ileri sürülen görüşlerden dolayı herhangi bir sorumluluk üstlenmemektedir.
4. Dergiye gönderilen yazılar, uluslararası bilimsel etik kurallarına uygun olarak hazırlanmalıdır. Ayrıca, gönderilen makaleler için Turnitin benzerlik raporu ibraz edilmeli ve benzerlik oranı %10'u aşmamalıdır.
5. Yayın Kurulu tarafından yapılan ön incelemede, açıkça yayın ilkelerine ve bilimsel etik kurallarına aykırı bulunan yazılar hakeme gönderilmeden önce, gerekli düzeltmelerin yapılması için yazara gönderilir. Yayın Kurulu tarafından yayın ilkelerine uygun bulunan ve benzerlik oranını aşmayan yazılar ise en az iki hakemin incelemesine sunulur. Hakemlerden gelen raporlar doğrultusunda yazının yayınlanmasına, düzeltilmesine ya da geri çevrilmesine karar verilebilir; yazar en kısa sürede durumdan haberdar edilir.
6. Yazılar, denizhukukudergisi@pru.edu.tr adresine Word formatında, Turnitin benzerlik raporu ile birlikte gönderilmelidir. Gönderilen metinlerde yazarın kimliğini belirleyecek herhangi bir ifade bulunmamalıdır. Yazar, gönderdiği e-posta metninde, adını-soyadını, (varsa) akademik unvanını, çalıştığı kurumu, iletişim bilgilerini ve orcid araştırmacı kimlik numarasını adresini bildirmelidir.

7. Derginin yayın dili Türkçe, İngilizce, Fransızca ve Almanca'dır. Dergide hakem denetiminden geçen makaleler dışında karar incelemesi, kitap incelemesi gibi yazılara da yer verilebilir. Bu nitelikteki yazıların ve derginin yayın dili dışındaki dillerde yazılmış yayınların kabulü Yayın Kuruluna aittir.
8. Makaleler, kaynakça dahil 3.000 kelimedenden az, 12.000 kelimedenden çok olmamalıdır. Makalenin başlığı 12 punto boyutunda Times New Roman yazı karakteri kullanılarak, tamamı büyük, dik ve normal harflerle Türkçe ve İngilizce olarak yazılmalıdır. Makalenin başında en fazla 250 sözcükten oluşan bir kısa öz (abstract) ile 5 anahtar kelimenin de Türkçe ve İngilizce olarak yazıya eklenmesi gerekmektedir.
9. Metin, 12 punto boyutunda Times New Roman yazı karakteri kullanılarak, dik ve normal harflerle yazılır. Dipnotlar ise, 10 punto boyutunda, Times New Roman yazı karakterinde, dik ve normal harflerle yazılır. Aynen veya kısaltılarak yapılan alıntılar tırnak içinde ve yatkı (*italik*) karakter kullanılarak belirtilir. Koyu harfler başlıklarda, yatkı (*italik*) yazı yabancı dildeki deyim ve özel isimlerde kullanılır. Virgül, nokta ve öteki noktalama işaretlerinden sonra bir karakter boşluk bırakılır. Metin içerisindeki kısaltmalarda, kısaltılacak isim veya başlık metinde ilk defa kullanıldığında kısaltılmadan ve parantez içinde kısaltması belirtilerek kullanılmalıdır.
10. Metin içerisinde başlıklar, aşağıdaki şekilde düzenlenmelidir:

I. KALIN VE TÜRÜMÜ BÜYÜK HARF

A. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

a. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

aa. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

11. **Kaynakçada gösterim:** Yazıda yararlanılan eserler soyadına göre alfabetik olarak sıralanır. Kararlar ve internet kaynakları için ayrı bölümleme yapılabilir.

a) **Kitap:** Yazar **SOYADI** (Büyük harf, kalın), **Adı** (İlk harfi büyük, kalın), *Eser adı (italik)*, Basım sayısı, Yayınevi, Yayın yeri, Yayın yılı (normal).

Örnek: **ÇAĞA, Tahir**, *Deniz Ticareti Hukuku - I*, 3. Bası, Fakülteler Yayınevi, İstanbul, 1973.

Örnek: **ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan**, *Deniz Ticaret Hukuku I Giriş - Gemi - Donatan ve Kaptan*, Gözden Geçirilmiş 16. bası, On İki Levha, İstanbul, 2010.

Örnek: **ÜNAN, Samim** (Editör), *Sigorta Hukukunun Bazı Güncel Sorunları, Kişisel Veriler - Kredi Bağlantılı Sigortalar - Zorunlu Trafik Sigortası*, 1. Bası, On İki Levha, İstanbul, 2017.

- b) **Yüksek Lisans veya Doktora tezleri için: Yazar SOYADI** (Büyük harf, kalın), **Adı** (İlk harfi büyük, kalın), *Eser adı* (İtalik), Tez bilgisi, Yeri, Üniversite ve Enstitü Bilgisi, Yılı (normal).

Örnek: ARKAN, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Doktora Tezi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982

- c) **Makale: Yazar SOYADI** (Büyük harf, kalın), **Adı** (İlk harfi büyük, kalın), *“Makale başlığı”* (Tırnak içinde, italik), Eser adı (Normal), cilt/yıl sayısı, basım sayısı, yayın tarihi, makalenin yer aldığı sayfa aralığı.

Örnek: ATAMER, Kerim, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XXIV, S. 3, 2008, 101-213.

- d) **Karar:** Kararı veren kurum, karar tarihi, esas sayısı, karar sayısı ve karara ulaşılabilecek kaynak.

- e) **İnternet kaynakları:** Tam adres ve son erişim tarihi belirtilmelidir.

12. Dipnotlarda gösterim: Dipnotlarda bir esere yapılan ilk gönderme ile kaynakçada yer verilen eserler aynı biçimde yazılmalıdır. Dipnot gösterimleri aşağıdaki gibidir.

- a) **Kitap / tez / makale:** Dipnotta sadece kalın harflerle yazarın soyadı ile sayfa numarası gösterilir. İki yazarın bulunması durumunda her iki yazarın soyadı da kullanılır. İkiyiden fazla yazar olması durumunda ilk yazarın soyadını “et al.” ifadesi takip eder. Aynı yazarın birden fazla eserine yapılacak atflarda yazarın soyadı, eserin başlığı ile uyumlu ve anlamlı bir kısaltma ile sayfa numarası gösterilmelidir.

Örnek: GÜNAY, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 32.

- b) **Karar:** Kararı veren kurum, karar tarihi, esas sayısı, karar sayısı ve karara ulaşılabilecek kaynak.

- c) **İnternet kaynakları:** Tam adres ve son erişim tarihi belirtilmelidir.

İçindekiler^(*)

Hakemli Makaleler

“Birlikte Taşınmaz İpoteği” ile “Birlikte Gemi İpoteği” Arasında Kısa Bir Karşılaştırma

A Brief Comparison between “Joint Real Estate Mortgage” and “Joint Ship Mortgage”

Prof. Dr. K. Berk KAPANCI 161

Tahkim Anlaşmasının Dili ve Geçerliliği

The Language and the Validity of an Arbitration Agreement

Prof. Dr. Zeynep Derya TARMAN 179

Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Deniz Alanlarının Verimli Kullanımı ve Korunması İçin Mekansal Planlama Öncelikleri

Spatial Planning Priorities for Efficient Use and Preservation of Sea Areas Beyond National Jurisdiction

Dr. Öğr. Üyesi Dinçer BAYER 199

Güncel Gelişmeler Işığında Koruma ve Tazmin (Protect & Indemnity) Sigortasının Savaş Rizikoları ve Savaş İstisna Şartı Çerçevesinde Değerlendirilmesi

Evaluation of Protect & Indemnity Insurance within the Scope of War Risks and War Exclusion Clause in the Light of Current Process

Av. Dr. Buğrahan BİCAN 221

BIMCO Yolculuk Çarteri (GENCON-2022) ve Türk Hukuku’nda Yer Alan Genel Mücbir Sebep Düzenlemelerinin Karşılaştırılması

Comparison of General Force Majeure Provisions in BIMCO Voyage Charter (GENCON-2022) and Turkish Law

Av. Ogeday ÇUHADAR - Pınar YiĞİT 247

Wissenschaftliche Arbeit über die Bindungswirkung der Haftpflichtversicherung und die Rechtsschutzverpflichtung des Versicherers im Rahmen des deutschen Versicherungsrechts

Alman Sigorta Hukuku Çerçevesinde Sorumluluk Sigortasının Bağlayıcı Etkisi ve Sigortacının Hukuki Koruma Yükümlülüğü Üzerine Bilimsel Çalışma

İpek ÖZDAMAR 267

Çeviri

Denizde İnsan Haklarına İlişkin Cenevre Bildirisi

Çeviren: Arş. Gör. Şeyma KUŞ 289

^(*) Makale çalışmalarının sıralanması, kıdem esasına göre yapılmış olup eşit kıdeme sahip yazarlar arasında soyisimlerinin alfabetik olarak sıralanması usulü benimsenmiştir.

HAKEMLİ MAKALELER

“Birlikte Taşınmaz İpoteği” ile “Birlikte Gemi İpoteği” Arasında Kısa Bir Karşılaştırma^(*1)

A Brief Comparison between “Joint Real Estate Mortgage”
and “Joint Ship Mortgage”

Prof. Dr. K. Berk KAPANCI^(*)

Öz

Birlikte taşınmaz ipoteği ve birlikte gemi ipoteği, ayrı ayrı hükümlerle Türk Medeni Kanunu (“TMK”) ve Türk Ticaret Kanunu (“TTK”) çatıları altında düzenlemeye kavuşturulmuştur. Her iki birlikte ipotek yapısı da paylı ve toplu ipotek olmak üzere ikili bir alt gruplandırma ile ele alınmaktadır. TMK m. 855’e bakıldığında, birlikte taşınmaz ipoteğinin toplu ipotek ayağında ciddi sınırlamaların yapıldığı ve bu birlikte ipotek yapısına istisnai olarak yer verildiği görülürken, TTK m. 1021’in birlikte gemi ipoteği bakımından böyle bir kısıtlamaya gitmediği görülmektedir. Diğer taraftan bu iki yapının birbirlerine ciddi anlamda benzeyen yönleri de mevcut bulunmaktadır. İşbu çalışmamızın amacı, bu iki kurum arasındaki benzerlik ve farklılıkların ortaya koyulmasıdır.

Anahtar Kelimeler

Birlikte Taşınmaz İpoteği, Birlikte Gemi İpoteği, Toplu İpotek, Paylı İpotek, Aynı Teminat.

Abstract

Joint real estate mortgages and joint ship mortgages are separately regulated under the Turkish Civil (“TCivilC.”) and Commercial (“TComC.”) Codes. Both of these legal institutions are divided into two sub-categories in themselves: Collective mortgage and partial mortgage. Under TCivilC. Art. 855, though no restriction is foreseen for the establishment of partial mortgages, collective mortgages on real estates are only allowed under some exceptional and strict conditions. However, TComC. m. 1021 has a far more relaxed regulatory approach particularly for collective mortgages on ships, stipulating no restriction at all for the establishment of these. Despite the said differences, these two institutions share numerous easily remarkable similarities. Accordingly, the aim of this article is to identify and examine both the similarities and the differences between the aforementioned institutions.

Keywords

Joint Real Estate Mortgages, Joint Ship Mortgages, Collective Mortgages, Partial Mortgages, Security in Rem.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 30.10.2024 - Makale Kabul Tarihi: 29.11.2024.

^(*2) MEF Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Medeni Hukuk Anabilim Dalı, Öğretim Üyesi, İstanbul - Türkiye,
E-posta: kapancib@mef.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-6540-5872>.

Tahkim Anlaşmasının Dili ve Geçerliliği^(*)

The Language and the Validity of an Arbitration Agreement

Prof. Dr. Zeynep Derya TARMAN^(*)

Öz

Tahkim anlaşması, tarafların aralarındaki uyuşmazlıkları devlet mahkemeleri yerine özel bir yargılama yolu olan tahkim yoluyla çözme konusunda anlaştıkları sözleşmedir. Tahkim anlaşması, asıl sözleşmeye eklenen bir şartla veya ayrı bir sözleşme ile yapılabilir. Anlaşmanın geçerliliği, tarafların açık ve kesin tahkim iradesine dayanmalıdır ve yazılı olmalıdır. Tahkim anlaşmasının Türkçe kaleme alınmasının gerekliliği konusunda 805 sayılı İktisadi Müesseselerde Mecburi Türkçe Kullanılması Hakkında Kanun (805 sayılı Kanun) yabancı unsurlu sözleşmelerde tahkim şartlarının Türkçe olmaması durumunda geçersiz sayılabileceğine dair kararlar alınmasına yol açmaktadır. Bu durum da yabancı yatırımcılar ile uluslararası ticari ilişkiler açısından belirsizlik ve güvensizlik yaratmaktadır. Yargıtay'ın son dönemde verdiği kararlar, yabancılık unsuru taşıyan sözleşmelerde yer alan tahkim anlaşmalarına Milletlerarası Tahkim Kanunu'nun uygulanması gerektiği yönünde olsa da 805 sayılı Kanun'un uygulama alanına ilişkin belirsizlikler hâlâ tam olarak giderilmiş değildir. Bu nedenle, uyuşmazlıklarını tahkim yoluyla çözmek isteyen taraflar tahkim anlaşmasını hem yabancı dilde hem de Türkçe olarak hazırlamaya özen göstermelidir. Bu kanun değişmediği sürece, özellikle yabancılık unsuru içeren sözleşmelerde tahkim anlaşmasının Türkçe tercümesine yer verilmesi bu konudaki belirsizlik giderilinceye dek önem taşımaktadır. Bununla beraber, tahkim anlaşmasının *incorporation* yolu ile bağlayıcı hale geldiği durumlarda esas sözleşmede tahkim anlaşmasının tercümesine yer verilmiş olması dahi tahkim anlaşmasının geçerliliğine ilişkin 805 sayılı Kanun'un yorumlanmasından doğan tereddütleri bütünüyle ortadan kaldırmayabilir. *Charter party* içinde yer alan bir tahkim klotuna konişmentoda atf yapılması halinde bu tahkim şartının şekli geçerliliği bakımından anlaşmanın Türkçe dilinde kaleme alınmış olması koşulunun aranması uygulamadaki ihtiyaçlara cevap vermeyen bir yaklaşım olacaktır.

Anahtar Kelimeler

Tahkim Anlaşması, 805 Sayılı Kanun, Tahkim Anlaşmasının Geçerliliği, Milletlerarası Tahkim Kanunu, New York Sözleşmesi, Tahkim Anlaşmasının Dili.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 15.11.2024 - Makale Kabul Tarihi: 31.12.2024.

^(*) Koç Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul - Türkiye,
E-posta: ztarman@ku.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-2574-8643>.

Abstract

An arbitration agreement is a contract in which the parties agree to resolve their disputes through arbitration, a private judicial process, instead of state courts. The arbitration agreement can be made as a clause added to the main contract or as a separate contract. The validity of the agreement has to be based on the parties' clear and definite intention to arbitrate and has to be in writing. Regarding the necessity of drafting the arbitration agreement in Turkish, Law No. 805 on the Mandatory Use of Turkish in Economic Enterprises in Turkey creates uncertainty by leading to decisions that arbitration clauses in foreign-related contracts may be invalid if not in Turkish. This situation creates uncertainty and insecurity for foreign investors and international commercial relations. Although the recent decisions of the Court of Cassation indicate that the International Arbitration Law should be applied to contracts with a foreign element, the uncertainties regarding the scope of Law No. 805 have not yet been fully resolved. Therefore, parties are advised to ensure that the arbitration clause is prepared both in a foreign language and in Turkish. Until this law is amended, adding a Turkish translation of the arbitration agreement, especially in contracts with foreign elements, remains important to address this uncertainty. However, in cases where the arbitration agreement becomes binding through incorporation, even including a translation of the arbitration agreement in the main agreement may not eliminate the hesitations arising from the interpretation of Law No. 805 regarding the validity of the arbitration agreement. If an arbitration clause within the charter party is referenced in the bill of lading, requiring the agreement to be written in Turkish in terms of the formal validity of this arbitration clause would be an approach that does not meet the needs in practice.

Keywords

Arbitration Agreement, Law No. 805, Validity of the Arbitration Agreement, International Arbitration Law, New York Convention, Language of the Arbitration Agreement.

I. GİRİŞ

Tahkim anlaşması, özel bir uyuşmazlık çözüm yolu olan tahkimin ve hakemlerin yetkilerinin temelini oluşturan bir sözleşme olarak tanımlanabilir. Taraflar, tahkim anlaşması ile aralarında mevcut olan veya ileride meydana gelebilecek bir uyuşmazlığı devlet mahkemeleri yerine alternatif bir yargılama yolu olan tahkime götürme konusunda anlaşılır. Bu sebeple, tahkim anlaşmasının en temel unsuru, uyuşmazlığın tahkimde çözüleceğine yönelik tarafların ortak iradeleridir.¹

Geçerli bir tahkim anlaşması sadece ilgili taraflar üzerinde değil devlet mahkemelerinin yetkisi üzerinde de etki doğurmaktadır. Taraflar arasında geçerli bir tahkim anlaşması bulunuyorsa, kural olarak, tahkim anlaşmasına rağmen uyuşmazlığın getirildiği devlet mahkemesinin söz konusu davayı, usulünce ve süresinde yapılan itiraz üzerine, görmemesi gerekir. Bu kapsamda, Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanmış 10 Haziran 1958 tarihli Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkında New York Sözleşmesi² (“*New York Sözleşmesi*”) madde II fıkra 3’te “*Bir Âkit Dev-*

¹ BLACKABY, Nigel, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration*, 6. Bası, Oxford University Press, Oxford, 2015, s. 12-13; AKINCI, Ziya, *Milletlerarası Tahkim*, 5. Bası, Vedat, İstanbul, 2021, s. 207; NOMER, Ergin, *Milletlerarası Usul Hukuku*, 2. Bası, Beta, İstanbul, 2018, s. 152.

² Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkında New York Sözleşmesi (İngilizce adıyla “*Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*”), 3732, 08.05.1991, RG 21.05.1991/20877.

Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Deniz Alanlarının Verimli Kullanımı ve Korunması İçin Mekansal Planlama Öncelikleri^(*1)

Spatial Planning Priorities for Efficient Use and Preservation of Sea Areas Beyond National Jurisdiction

Dr. Öğr. Üyesi Dinçer BAYER^(*2)

Öz

Deniz alanlarının hukuki statüsü, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) tarafından belirlenmiştir. Ulusal yargı yetkisi dahilindeki deniz alanlarının sınırları; normal şartlarda bu deniz alanlarına komşu olan devletler arasında tarihi, coğrafi ya da politik hususlar gözetilerek varılan mutabakatlarla belirlenmektedir. İç sular ve karasuları devletlerin egemenlik alanına dahil edilmiştir. Bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge olarak adlandırılan deniz alanlarında kıyı devletleri bu bölgelerde egemen olmadıkları halde sözleşme de belirlenmiş ayrıcalıklı haklara sahiptirler. Bunların dışında denizler hiçbir devletin egemenlik alanına girmeyen ve hiçbir devletin ayrıcalıklı haklara sahip olmadığı ortak alanlar olarak adlandırılan deniz alanlarını da içermektedir. Ortak alanlar (*Global Commons*), tüm ulusların yasal bir hak olarak erişebildiği kaynak alanlarıdır ve ulusal yargı yetkisinin sınırlarını aşan farklı statüde deniz alanlarından oluşmaktadır. Bu ortak alanların önemli bir kısmı, devlet otoriteleri yerine farklı kurumların oluşturduğu uluslararası kuruluşlar tarafından yönetilmektedir. Ortak alanların statüsü 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi tarafından, tüm ulusların müşterek kaynaklardan özgürce yararlanmalarını sağlama hedefi doğrultusunda belirlenmiştir. Bu çalışmada, tartışmalı münhasır ekonomik bölgeler ve kıta sahanlıkları da dahil olmak üzere devletlerin hukuki sorumluluklarının ötesindeki ortak deniz alanlarının durumu incelenecek ve denizlerin korunmasına, etkin ve verimli kullanılmasına yönelik olarak mekânsal planlama gereksinimleri ortaya çıkarılacaktır.

Anahtar Kelimeler

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Münhasır Ekonomik Bölge, Kıta Sahanlığı, Açık Denizler, Mekânsal Planlama.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 31.10.2024 - Makale Kabul Tarihi: 11.12.2024.

^(*2) Piri Reis Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, İstanbul - Türkiye,
E-posta: dbayer@pirireis.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-8095-1353>.

Abstract

Legal statute of sea areas is determined by the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The boundaries of sea areas within national jurisdiction are normally determined by agreements reached between neighboring states considering historical, geographical or political issues. Internal waters and territorial waters are included in the sovereignty of states. In the sea areas called contiguous zones, continental shelves and exclusive economic zones, coastal states have privileged rights specified in the convention, although they are not sovereign in these areas. Apart from these, the seas also include sea areas called common areas that are not under the sovereignty of any state and where no state has privileged rights. Common areas (Global Commons) consist of sea areas with different statuses that exceed the boundaries of national jurisdiction are resource areas that all nations can access as a legal right. These common areas are managed by international organizations formed by state authorities. The status of common areas was determined by the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea in line with the aim of ensuring that all nations freely benefit from common resources. In this study, the status of common sea areas beyond the legal responsibilities of states, including disputed exclusive economic zones and continental shelves, will be examined and spatial planning requirements for the protection and effective and efficient use of the seas will be revealed.

Keywords

United Nations Convention on the Law of the Seas, Exclusive Economic Zone, Continental Shelf, High Seas, Maritime Spatial Planning.

I. GİRİŞ

Denizlerdeki ortak alanlar aynı zamanda UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*) ve Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi (*International Seabed Authority-ISA*) tarafından belirlenmiş bir terim olan “İnsanlığın ortak mirası” (*Common Heritage of Mankind*) olarak ifade edilmektedir. Denizlerdeki ortak alanların yönetimi birçok bölgesel veya küresel çokuluslu anlaşmaya dayalı olarak yapılmaktadır. Ortak alanların yönetim süreçlerinin merkezi olarak yapılabilmesine yönelik uluslararası bir teşkilat henüz kurulamamıştır.¹

Ulusal yargı yetkisinin sınırlarını aşan ortak deniz alanları, uluslararası terminolojide “Global Commons” olarak adlandırılmakta ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) tarafından aşağıda sınırları belirtilen deniz alanlarının statüsünün belirlenmesinde ana belirleyici unsur olmaktadır.

- Münhasır ekonomik bölge ötesinde veya münhasır ekonomik bölge tanımlanmamışsa karasuları ötesinde, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 86’ncı maddesi ile “açık deniz” olarak adlandırılan su alanı ve
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 76’ncı maddesi ile belirlenmiş olan ve “Alan” olarak tanımlanan, kıta sahanlığı sınırlarının ötesinde kalan deniz yatağı.

¹ ZUKLIN, T., “*International Governance of Global Commons in the Context of SDG 17.*” In: Leal Filho W., Azul A., Brandli L., Özuyar P., Wall T. (eds) *Partnerships for the Goals. Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals.* Springer, Cham. 2019. https://doi.org/10.1007/978-3-319-71067-9_7-1.

Güncel Gelişmeler Işığında Koruma ve Tazmin (Protect & Indemnity) Sigortasının Savaş Rizikoları ve Savaş İstisna Şartı Çerçevesinde Değerlendirilmesi^(*1)

Evaluation of Protect & Indemnity Insurance within the Scope of War Risks and War Exclusion Clause in the Light of Current Process

Av. Dr. Buğrahan BİCAN^(*2)

Öz

Krizler, çatışmalar ve savaşlar sadece yıkım ve ölümlere sebep olmakla kalmayıp; küresel tedarik zincirini de ciddi şekilde etkilemektedir. Rusya-Ukrayna savaşı ve sonrasında İsrail-Filistin savaşı çerçevesinde İran'ın vekil unsuru olarak dahil olan Husilerin faaliyetlerinin etkileri sadece savaş bölgesi ile sınırlı kalmamış; uluslararası taşımacılığa çok büyük etkileri olmuştur. Bu etkiler ise halen devam etmektedir. Şüphesiz bu etkilere en çok maruz kalan; küresel taşımacılıktaki en etkili, büyük ve sürekli artan paya sahip olan deniz taşımacılığıdır. Pek çok ticari yük gemisi hem denizci kaybı hem de doğrudan veya taşıdığı yüklerle birlikte zarar görmüş, artan riske paralel armatörler rotalarını değiştirmiştir. Bu gelişmeler uluslararası endekslerdeki navlun fiyatlarında büyük yükselişlere sebep olmuştur. Küresel ticaretin birbirine sıkıca bağlı olduğu günümüzde en ufak bölgesel krizin bile küresel etkileri olurken böylesi büyük hem Kuzey hem de Güney aksında ticaret rotalarını etkileyen gelişmelerin çok büyük ticari krizlere yol açmaması düşünülemez. İşte tam da bu noktada bir "riziko" olarak çıkan savaşların deniz sigortaları bakımından armatörlere, işletmecilere ne gibi olanaklar ve teminat (kapsamı) sağladığı, sigortaclarının savaş rizikosu şartları bakımından neleri kapsama alıp neleri dışarıda bıraktığı gibi konular hayati önem kazanmıştır.

Anahtar Kelimeler

Savaş, Riziko, Taşımacılık, Sigorta, Teminat.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 04.11.2024 - Makale Kabul Tarihi: 01.12.2024.

^(*2) Avukat, Çanakkale Barosu, Çanakkale - Türkiye,
E-posta: bbican17@gmail.com,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-0146-9543>.

Abstract

Crises, conflicts and wars not only cause destruction and death but also they seriously affect the global supply chain. Russia-Ukraine war and the effects of the activities of the Houthis, who were included as Iran's proxy forces within the framework of Israel-Palestine war, were not limited to the war zone; they had huge effects on international transportation and these effects still continue. Undoubtedly, the most exposed to these effects is maritime transportation, which has the most effective, largest and constantly increasing share in global transportation. Many commercial cargo ships suffered both loss of sailors and damage directly or together with the cargo they carried, and shipowners changed their routes in parallel with the increasing risk and this caused major increases in freight rates in international indexes. In today's world where global trade is tightly interconnected, even the smallest regional crisis may have global effects and it is unthinkable that such major developments affecting trade routes on both the North and South axes will not lead to major commercial crises. At this point, it has become vitally important what kind of possibilities about insurance and guarantee (coverages) to wars, which break out as a "risk", provide to shipowners and operators in terms of maritime insurance and what insurers/underwriters cover and exclude in terms of war risk clauses.

Keywords

War, Risk, Transportation, Insurance, Coverage.

GİRİŞ

Deniz yoluyla yapılan taşımacılıktaki konumu ve küresel ticaret içerisinde deniz nakliyatının sahip olduğu pay sebebiyle deniz taşımacılığı ve nakliyatının ikame edilmesi olanaksız bir yere sahip olduğu açıktır. Fakat deniz taşımacılığı günümüzde hem geçmişte yaşadığına benzer hem de tamamen yeni birtakım sorunlarla, krizlerle de karşılaşmaktadır. Bunların bir kısmı donatanlar/armatörler/işletmeciler açısından öngörülebilir düzeyde kalırken bazıları tüm küresel sektör için tam anlamıyla öngörülemez ve ani gelişmeler olmakta; dolayısıyla hazırlıksız yakalanan sektör, donatanlar, armatörler, işletmeciler krizlere, şoklara, talepteki ani daralma veya artışlara hazırlıksız yakalanabilmektedir.

Son yıllarda yaşanan bölgesel ve küresel sıkıntılar ise pek tabii deniz taşımacılık/nakliyat faaliyetlerini etkilemektedir. Aden Körfezinde 5 yıllık süreçte yaşanan ve ticaret gemileri açısından riskler teşkil eden korsanlık faaliyetlerinden; özellikle 2019 yılında başlayan Küresel Covid-19 salgını ve daha yakın zaman diliminde ise etkilerini gözlemlemeye devam ettiğimiz Rusya-Ukrayna savaşı ile İsrail-Filistin savaşıyla paralel seyir izleyen İran destekli Husilerin Kızıldeniz ve Akdeniz'deki saldırıları öne çıkan bölgesel ve küresel nitelikteki krizlerin bazılarını oluşturmuştur. Ancak eldeki verilere göre salgın öncesi küresel ticaretin %85'ine denk gelen deniz ticareti mevcut süreçte yavaşlamış da olsa¹ payını %90'a yaklaştırmayı başarmıştır.²

¹ Avukat & Hukukçu (Deniz Ticaret Hukuku) / Araştırmacı (Uluslararası İlişkiler & Güvenlik) "Review of Maritime Transport 2021", United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], UN, 2021, s. xviii, 15-18.

² GÜLER, Alperen, *UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020*, UTİKAD Rapor, 2022, s. 118-119; 2022 için bu rakam %86,58 olarak gerçekleşmiştir: UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2022, UTİKAD Rapor, s. 124. "Ocean Shipping and Shipbuilding", The Ocean (OECD: Better Policies for Better Lives), <https://www.oecd.org/oce>

Wissenschaftliche Arbeit über die Bindungswirkung der Haftpflichtversicherung und die Rechtsschutzverpflichtung des Versicherers im Rahmen des deutschen Versicherungsrechts^(*1)

Alman Sigorta Hukuku Çerçevesinde Sorumluluk Sigortasının Bağlayıcı Etkisi ve Sigortacının Hukuki Koruma Yükümlülüğü Üzerine Bilimsel Çalışma

İpek ÖZDAMAR^(*2)

Zusammenfassung

Die Bindungswirkung hat eine immanente Bedeutung für die Haftpflichtversicherung im deutschen Versicherungsrecht, indem sie für einen angemessenen und gerechten Umgang mit schwierigen und strittigen Fällen sorgt. Ihre Erforderlichkeit und ihr Wesen ergeben sich aus den Interessen und den hypothetischen Willen der Parteien der Haftpflichtversicherung. Problematisch ist, dass die Rechtskonstruktion der Bindungswirkung sehr abstrakt und unklar ist. Es fehlt an einer gesetzlichen Definition und diese lässt sich vielmehr den Entscheidungen der deutschen Rechtsprechung entnehmen. Die Bindungswirkung kann eingeschränkt werden, aus unterschiedlichen Gründen wegfallen oder überhaupt nicht entstehen. Dabei folgt ihre Einschränkung durch eine weitere ebenfalls unklare Rechtsfigur, nämlich durch die Voraussetzungsidentität. Alles in allem zeigt sich, dass das Thema der Bindungswirkung, kein einfaches Thema ist. Aus diesem Grund wird in den folgenden Abschnitten zu den Rechtsfiguren der Bindungswirkung und Voraussetzungsidentität ausführlich Stellung bezogen, und zwar auch im Rahmen der Rechtsschutzverpflichtung des Versicherers. Ziel ist es, ein besseres Verständnis und einen klaren Überblick der beiden deutschen Rechtsfiguren zu ermitteln.

Schlüsselwörter

Die Bindungswirkung, Die Haftpflichtversicherung, Die Rechtsschutzverpflichtung des Versicherers, Die Voraussetzungsidentität, Das Trennungsprinzip.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir, Makale Geliş Tarihi: 30.10.2024 - Makale Kabul Tarihi: 20.12.2024.

^(*2) Öğrenci, LL.M., Berlin Özgür Üniversitesi (Freie Universität Berlin), Berlin - Almanya, E-posta: ipekozdamarr@gmail.com, Orcid Id: <https://orcid.org/0009-0004-6098-1223>.

Öz

“Bağlayıcı etki” isimli hukuki yapı, sigorta olayının gerçekleşmesi durumunda, poliçe sahiplerini ilgilendiren dava kararlarının, aynı poliçe sahiplerinin sigortacılarını ne kadar bağladığını tartışmaktadır. Bağlayıcı etki, gerekliliğini ve oluşumunu sorumluluk sigortasına taraf olanların menfaatlerine ve varsayımsal iradelerine borçludur. Bu yapı, zor ve ihtilafli davaların uygun ve adil bir şekilde ele alınmasını sağladığı için Alman sigorta hukuku ve sorumluluk sigortası açısından önemli bir yere sahiptir. Ancak, temelinde kesin bir hukuki tanımı bulunmamakta ve özünü daha çok Alman içtihatlarının kararlarından almaktadır.

Hukuki yapısı fazlasıyla soyut ve belirsiz olan bağlayıcı etki, çeşitli nedenlerle sınırlandırılabilir, ortadan kaldırılabilir veya hiç oluşmayabilir. Bu yapının sınırlandırılması da, aynı derecede belirsizlik taşıyan başka bir hukuki figür ile sağlanır: “önkoşul kimliği”. Sonuç olarak bağlayıcı etki, özünde kolay bir konu olmadığını göstermektedir. Bu sebeple aşağıdaki bilimsel çalışmanın amacı, Alman içtihat kararları yardımıyla ve sigortacının hukuki koruma yükümlülüğü çerçevesinde, bu iki hukuki figürün daha net anlaşılabilmesini sağlamak ve önemlerini gözler önüne sermektir.

Anahtar Kelimeler

Bağlayıcı Etki, Sorumluluk Sigortası, Sigortacının Hukuki Koruma Yükümlülüğü, Önkoşul Kimliği, Ayrılık İlkesi.

I. EINLEITUNG

Das Prinzip, „*Casus sentit dominum*“, welches besagt, dass „der Inhaber eines Rechtsgutes den daraus entstehenden Schaden selbst zu tragen hat“ mag in unserer heutigen Gesellschaft nicht mehr so eine wichtige Rolle spielen.¹ Heute sucht jeder im Falle eines Schadenseintritts nach dem ersatzpflichtigen Schädiger und seiner Versicherung, weil die Gesellschaft irgendwelche Schäden als Gottesfügung oder Schicksalsschlag nicht hinnehmen will.² Dies liegt daran, dass der Einzelne jeden Tag zunehmend von vielfältigen Risiken bedroht wird und sich selbst vor diesen Gefahren immer weniger schützen kann.³

Zum Schutze der Einzelnen in solchen zivilrechtlichen Drei-Personen-Konstellationen dient die Haftpflichtversicherung, bei der haftungsrechtliche Fragen in zwei Prozessen geklärt werden.⁴ Um eine gerechte und systematische Behandlung von haftungsrechtlichen Fragen ermöglichen zu können, werden sie jeweils auf verschiedenen Ebenen behandelt, wozu das sog. *Trennungsprinzip* in Betracht kommt. Das *Trennungsprinzip* besagt, dass die Fragen bzgl. dem Haftpflichtverhältnis zwischen Schädiger (Versicherungsnehmer) und Geschädigter auf einer Ebene und die Fragen bzgl. dem Versicherungsverhältnis zwischen dem

¹ BECKER, Désirée, *Der Einfluß der Haftpflichtversicherung auf die Haftung*, 1. Auflage, Pro Universitate Verlag, Sinzheim, 1996, s. 15.

² SCHLEGELMILCH, Günther, „Symposion Haftungsrecht und Haftpflichtversicherung - Beiträge und Materialien“ in *Schriftenreihe Versicherungsforum* - Heft 10, Verlag Versicherungswirtschaft e.V., Karlsruhe, 1992, s. 3 f.

³ SCHLEGELMILCH, „Symposion Haftungsrecht und Haftpflichtversicherung - Beiträge und Materialien“, s. 4.

⁴ ARMBRÜSTER, Christian, „Prozessuale Besonderheiten in der Haftpflichtversicherung“, r + s, 2010, s. 441.

Denizde İnsan Haklarına İlişkin Cenevre Bildirisi^(*1)

Çeviren: Arş. Gör. Şeyma KUŞ^(*)2)

Önsöz

“İnsan hakları evrenseldir; karada olduğu gibi denizde de uygulanır.”

Küresel olarak su kütlelerinde yaşayan, çalışan ve geçiş yapan tüm insanlar için temel insan hakları korumalarının ele alınmasında gerekli iyileştirmelere odaklanılması, denizde insan hakları kavramının temelini oluşturan temel ilkeleri tanımlamak için mevcut uluslararası hukuk organlarının tekrarlayıcı tek bir belgede kısa ve öz bir şekilde yeniden odaklanması ihtiyacı ile sonuçlanmıştır.

Denizdeki ihlallerin rapor edilmesi, soruşturulması ve etkili bir şekilde çözüme kavuşturulması yollarının ve araçlarının iyileştirilmesine yönelik gelişen küresel anlatı, başarılı olmak için tüm paydaşlar tarafından ortak bir dilin ve temel yasal anlayışın gerekli olduğu anlamına gelmektedir. Bu nedenle bu yayının amacı, içeriğinin doğruluğu konusunda dayanılabilecek daha fazla netlik ve temel referans materyali sağlamaktır.

Devam eden bu geliştirme çalışması, denizde karadaki koşullardan son derece farklı olan ve yeterince anlaşılmayan bir çevresel bağlamın arka planına dayanmaktadır. Bu, denizde olup bitenlerin gözden ve dolayısıyla akıldan uzak olduğuna dair sık sık dile getirilen yanlış kanıyı yansıtan yaygın bir “deniz körlüğü” algısıyla birleşir. Buna karşılık bu durum, kamu şeffaflığı ve hesap verebilirliğin eksikliğine dayanan zayıf uygulama sistemleri içinde istismarcılar tarafından suiistimal edilen cezasızlık koşullarını teşvik eder.

Bu yayın, Denizde İnsan Hakları tarafından her yıl gözden geçirilecektir. Yardımcı Ekler, gerektiğinde dış paydaşlar tarafından özel incelemeye tabi tutulabilecekken, dört temel ilke sabit ve değişmeden kalacaktır.

Bu yayın ayrıca liman, kıyı ve bayrak devleti yetkilileri ve denizde insan hakları ihlallerini sona erdirmeye yönelik tek vizyonu destekleyen, insan hakları korumalarının pekiştirilmesi ve genişletilmesi ile ilgilenen diğer tüm paydaşlar tarafından rehber olarak kullanılmalıdır.

^(*1) Çeviren notu: İlgili çalışma Londra menşeli “Human Rights at Sea” isimli sivil toplum kuruluşunun 2020 yılında yayımlanmış olduğu “Geneva Declaration on Human Rights at Sea” deklarasyonunun gayri resmi çevirisidir.

^(*2) PİRİ Reis Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul - Türkiye,
E-posta: skus@pirireis.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-6280-9986>.

Denizde İnsan Hakları, özellikle uzman araştırmaları ve taslak hazırlama destekleri için Greenwich Üniversitesi'nde Uluslararası Kamu Hukuku Profesörü olan Prof. Steven Haines'e, İsviçre Basel Üniversitesi'nde Uluslararası Hukuk ve Kamu Hukuku Profesörü olan Prof. Anna Petrig'e, İtalya Milano-Bicocca Üniversitesi'nde Uluslararası Hukuk Doçenti Prof. Irini Papanicolopulu'ya, Yunanistan Atina Panteion Üniversitesi Uluslararası Kamu Hukuku alanında Doktor Öğretim Üyesi Dr. Sofia Galani'ye, Denizde İnsan Hakları Araştırma Başkanı ve Westminster Üniversitesi Misafir Öğretim Üyesi Dr. Elizabeth Mavropoulou'ya ve idari destekleri için Bayan Anastasia Papapetrou'ya (LL.M.) teşekkür eder. Bağımsız yasal inceleme, Bayan Vuirrey Blount tarafından koordine edilen uluslararası hukuk firmaları Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP ve Reed Smith LLP'nin ortakları ve meslektaşları tarafından gerçekleştirilmiştir. Orijinal fikir, STK'nin kurucusu ve CEO'su David Hammond Esq tarafından düşünülmüştür.

DENİZDE İNSAN HAKLARINA İLİŞKİN CENEVRE BİLDİRİSİ

Zemin Hazırlama

Denizler ve okyanuslar dünya yüzeyinin %70'inden fazlasını kaplamaktadır. Denizdeki hem yasal hem de yasadışı faaliyetler her geçen yıl artmaktadır. Bu da denizlerdeki insan sayısında artışa yol açmaktadır; şu anda 30 milyondan fazla erkek, kadın ve çocuk olduğu tahmin edilmektedir.

Bu insanların büyük çoğunluğunu balıkçılar oluşturmakta olup; sayıları toplamda yaklaşık 40 milyonu bulmakta ve 25 milyondan fazlasının herhangi bir zamanda fiziksel olarak denizde olduğu tahmin edilmektedir. Bu sayısının tahminen 20.000'i denizde ve kıyı balıkçılığında çalışan çocuklardır. Diğerleri deniz taşımacılığı, açık deniz petrol ve gaz ile turizm sektöründe çalışmaktadır. Yolcular, tatilciler, bilim insanları, deniz ve sahil güvenlik gemilerindeki devlet görevlileri gibi daha birçok kategori bulunmaktadır. Buna ek olarak, denizleri ve okyanusları göç aracı olarak kullanan insanların sayısı artmaktadır. Son olarak, yasadışı faaliyetlere karışan insanlar vardır.

Denizde insan haklarının yaygın, kasıtlı ve çoğunlukla sistematik olarak ihlal edildiğine dair önemli ve artan kanıtlar bulunmaktadır. Küçük çocuklar da dahil olmak üzere, ailelerinden ve memleketlerinden binlerce mil uzaktaki balıkçılık alanlarında kölelik koşullarında tutulan balıkçılar; ücret veya tazminat ödenmeden terk edilen gemi insanları; yolcu ve kruvaziyer gemilerinde cinsel saldırıya uğrayan ve çoğu zaman yasal koruma veya etkili bir çözüm yolu olmaksızın bırakılan mağdurlar; çocuklar da dâhil olmak üzere, hayati tehlike arz eden koşullarda suçlular tarafından kaçırılan ya da insan ticaretine konu edilen göçmen ve mülteciler; aşırı güç kullanı-