

# ÇATMADAN KAYNAKLANAN UYUŞMAZLIKLARDA UYGULANACAK HUKUK

Ar. Gör. Cüneyt SÜZEL\*

## Giriş<sup>1</sup>

Bir geminin başka bir gemiyle çarpışması çatma olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla çatma bir haksız fiildir. Türk Ticaret Kanunu'nda çatmaya ilişkin özel düzenlemeler bulunmaktadır.

Çalışmada çatmaya uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralları açıklanacaktır. Öncelikle çatmaya ilişkin düzenlemeler kısaca ortaya konulacak ve çatma kavramı tanımlanacaktır. Daha sonra, Türk kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca çatmaya uygulanacak hukuk kuralları belirlenecektir. Bir sonraki aşamada yabancı ülke suları ve açık denizde meydana gelen çatmalarda hangi hukukun uygulama alanı bulmasının daha uygun olduğu tartışılacaktır. Çalışma, akit dışı borç ilişkilerine uygulanacak hukukun düzenlendiği Akit Dışı Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Kurallarına İlişkin 11/7/2007 tarihli Tüzük'ün<sup>2</sup> ("Roma II") ilgili hükümlerinin de değerlendirilmesiyle tamamlanacaktır.

---

\* İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi (csuzel@bilgi.edu.tr).

<sup>1</sup> Eserlerin künyeleri ilk kez kullanıldıkları dipnotunda verilmiştir. Aynı esere yapılan daha sonraki atıflarda, künyenin belirtildiği dipnotu parantez içinde gösterilmiştir. Metinde kullanılan kısaltmalar, çalışmada parantez içinde gösterilmiştir. Çalışmada tanımlananlar haricinde kullanılan kısaltmalar şunlardır: aşa: aşağıdaki, b.: bent, bkz.: bakınız, c.: cümle, DenizHD: Deniz Hukuku Dergisi, dn.: dipnotu, f.: fıkra, HD: Hukuk Dairesi, HPD: Hukuki Perspektifler Dergisi, LMCLQ: Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, m.: madde, MHB: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, No.: sayı, MS: milletlerarası sözleşme, par.: paragraf, Vol.: volume, yuk.: yukarıda.

<sup>2</sup> Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II). Tüzük resmî metni için bkz. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:199:0040:0049:EN:PDF>.

## I. Çatmaya İlişkin Düzenlemeler ve Çatmanın Tanımı

### A. Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler

Ülkelerin ulusal mevzuatları birbirinden farklılık göstermektedir. Deniz yoluyla ticaretin aracı olan gemiler dış taşımalarda farklı ülke sularında seyrederek. Bu durum, muhtemel deniz tehlikesi ile karşı karşıya olan gemilerin birbirinden farklı hukuk düzenlerine tâbi olması sonucunu doğurur. Uygulanacak hukuktaki belirsizlik, milletlerarası hukukun birleştirilmesi yoluyla ortadan kaldırılacaktır<sup>3</sup>. Hukukun birleştirilmesi, tüm ülkelerin katılımına açık ve geniş katılım gösterilen milletlerarası sözleşmeler yoluyla gerçekleşecektir. Milletlerarası sözleşmelerin sık düzenlendiği alanlardan biri deniz ticareti hukukudur<sup>4</sup>. Ancak, sözleşmelere taraf olan ülke sayısı<sup>5</sup> dikkate alındığında, hazırlanan sözleşmelerin her biri milletlerarası hukukun birleştirilmesinde aynı başarıyı sağlayamamıştır.

23/9/1910 tarihli Deniz Müsademelerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme<sup>6</sup> ("1910 ÇatmaMS") özel hukuk alanında

<sup>3</sup> Deniz ticareti hukukunun milletlerarası alanda birleştirilmesi ile ilgili olarak bkz. ÇAĞA, Tahir/KENDER, Râyegan, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 14. bası, İstanbul 2005, 15; GÖKNİL, Mahzar Nedim, *Deniz Hukukunun Birleştirilmesinde Enternasyonal Konvansiyon ve Kaideler*, M. R. Seviğ Armağanı, İstanbul 1956, 59; TEKİL, Fahiman, *Deniz Hukuku*, 6. bası, İstanbul 2001, 58; KALPSÜZ, Turgut, *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1971, 12; OKAY, Sami, *Deniz Ticareti Hukuku cilt I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları*, 3. bası, İstanbul 1970, 26; GRIGGS, Patrick, *Obstacles to Uniformity of Maritime Law*, CMI Year Book 2002, 164, [http://www.comitemaritime.org/year/pdffiles/obst\\_uniform.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/pdffiles/obst_uniform.pdf); YIANNPOULOS, A. N., *The Unification of Private International Law by International Conventions, Law and Contemporary Problems*, Vol. 30, No. 2, Unification of Law, (Spring 1965), 370.

<sup>4</sup> Deniz ticareti hukukuna ilişkin milletlerarası sözleşmelerin listesi için bkz. ILGIN, Sezer, *Deniz Hukukuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeler*, DenizHD yıl: 3, sayı: 3-4 (Eylül-Aralık 1998), 147; ÇAĞA/KENDER (dn. 3), 19. Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin Resmî Gazete'de ("RG") yayımlanan Türkçe tercüme için bkz. ATAERĞİN, Selim/CANER, Oğuz, *Türk Deniz Mevzuatı Cilt II, Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları*, İstanbul 2006.

<sup>5</sup> Deniz hukuku ile ilgili milletlerarası sözleşmelere taraf olan ülkelerin tam listesi için bkz. CMI Year Book 2007-2008 Annuaire, [http://www.comitemaritime.org/year/2007\\_8/pdffiles/YBK\\_07\\_08/contents/index\\_3.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/2007_8/pdffiles/YBK_07_08/contents/index_3.pdf). International Maritime Organization (IMO) tarafından hazırlanan milletlerarası sözleşmelere taraf olan ülkelerin güncel listesi için bkz. [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D21441/status-x.xls](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21441/status-x.xls).

<sup>6</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. 1910 ÇatmaMS hakkında bkz. KENDER, Rayegân, *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri (Müşterek Avarya, Çatma, Kurtarma-Yardım)*, İstanbul 1973, 39; ÇETİNGİL, Ergon A., *Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu, Sorumluluk ile Sigorta*

hazırlanan ilk milletlerarası sözleşmelerdendir. 1910 ÇatmaMS, taraf devlet sayısı bakımından yüksek katılım gösterilen sözleşmelerdendir<sup>7</sup>. Dolayısıyla çatma ile ilgili maddi hukuk kurallarının düzenlendiği bu sözleşme ile milletlerarası hukuk büyük ölçüde birleştirilmiştir<sup>8</sup>. Maddi hukukun yanı sıra, çatma ile ilgili usul hukuku kurallarının da birleştirilmesi amacıyla 10/5/1952 tarihli Çatma Konusunda Hukuki Yetki İle İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme ("1952 YetkiMS") kabul edilmiştir<sup>9</sup>. Türkiye 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmasına<sup>10</sup> rağmen 1952 YetkiMS'ye taraf değildir.

*Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler - Tartışmalar*, 13-15 Ekim 1982, Ankara 1983, 126; ATAMER, Kerim, *1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Çatma*, MHB yıl: 24 (2004), sayı: 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan), 175; TEKİL, Fahiman, *Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)*, İstanbul 1987, 246; TEKİL (dn. 3), 428; GÖKNİL, Mahzar Nedim, *Çatma Hukuku (Çatmayı Önleyici ve Düzenleyici Hükümler Üzerine Bir İnceleme)*, Tahir Taner'e Armağan, İstanbul 1956, 512.

- 7 1910 ÇatmaMS'ye taraf olan ülkelerin listesi için, bkz. CMI Year Book 2007-2008 Annuaire, [http://www.comitemaritime.org/year/2007\\_8/pdffiles/YBK\\_07\\_08/contents/brussels.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/2007_8/pdffiles/YBK_07_08/contents/brussels.pdf). 1910 ÇatmaMS'nin hazırlanmasının ardından doksan sekiz yıl geçmesine rağmen bu alanda yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlanması gereği hissedilmemiştir. Comité Maritime International'ın 1997 yılında gerçekleştirilen 100'üncü yıl kuruluş kongresinde 1910 ÇatmaMS tartışmaya açılmış ve fakat Sözleşme hükümleri açısından hiçbir tartışmalı hususun bulunmadığı saptanmıştır, bkz. ATAMER, Kerim, *Comité Maritime International'ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında*, DenizHD yıl: 2, sayı: 2-3 (Haziran-Eylül 1997), 96.
- 8 1910 ÇatmaMS m. 4 f. 2 hükmü uyarınca donatanların eşya sahiplerine karşı sorumluluğu müteselsil değildir. Amerikan Hukuku'nda bu sorumluluk müteselsildir. Taşıtan ülke konumundaki Amerika'nın 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmamasının sebebi Sözleşme'nin belirtilen maddesi olarak gösterilmektedir, bu hususta bkz. Comment, *The Difficult Quest for a Uniform Maritime Law: Failure of Brussels Conventions to Achieve International Agreement on Collision Liability, Liens and Mortgages*, The Yale Law Journal, Vol. 64, No. 6 (May 1955), 879.
- 9 International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision; Sözleşme'nin İngilizce metni için bkz. [http://www.transportrecht.org/dokumente/CivilJurisdictionConv\\_engl.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/CivilJurisdictionConv_engl.pdf); Türkçe tercümesi için bkz. TEKİL (dn. 6), 228; Sözleşme'ye taraf olan ülkeler hakkında bkz. CMI Year Book 2007-2008 Annuaire [http://www.comitemaritime.org/year/2007\\_8/pdffiles/YBK\\_07\\_08/contents/brussels.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/2007_8/pdffiles/YBK_07_08/contents/brussels.pdf), 395. Sözleşme hakkında bkz. RIPERT, Georges, (çev: Hotinli, Bihterin), *Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 10 Mayıs 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları*, İHFM XIX (1953), 432; TEKİL (dn. 6), 231.
- 10 Türkiye'nin 1910 ÇatmaMS'ye 9/5/1937 tarihli ve 3226 sayılı Kanun (RG t: 23/6/1937, sayı: 3638) ile taraf olması konusunda Bakanlar Kurulu'na yetki verilmiş, fakat katılma belgesinin tevdiindeki gecikme sebebiyle Sözleşme, 16/9/1955 tarihinde Türkiye açısından yürürlük kazanmıştır, bkz. ATAMER (dn. 6), 176; 1910 ÇatmaMS'nin RG t: 23/6/1937 sayı: 3638'de yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. ATAERGİN/CANER, (dn. 4), 161; TEKİL (dn. 6), 221.

Ulusal hukukta çatma<sup>11</sup>, Türk Ticaret Kanunu'nun<sup>12</sup> ("TTK") m. 1216 ilâ 1221 hükümlerinde düzenlenmiştir<sup>13</sup>. TTK'nın çatmaya ilişkin hükümlerinin kaynağı Alman Ticaret Kanunu'dur ("AlmTK") ve TTK hükümleri, 1910 ÇatmaMS ile büyük ölçüde benzerlik göstermektedir<sup>14</sup>.

TTK'nın yerine geçmek üzere hazırlanan ve hâlen TBMM Genel Kurulu gündeminde bulunan Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda<sup>15</sup> ("Tasarı") ise 1286 ilâ 1297'nci maddeler çatma ile ilgilidir. Söz konusu alanda yer alan milletlerarası sözleşme hükümlerinin aynen iç hukuka aktarılması, Tasarı'nın deniz ticareti hükümleri bakımından benimsenen bir ilkedir<sup>16</sup>. Dolayısıyla, 1910 ÇatmaMS hükümleri aynen Tasarı'nın ilgili maddelerine alınmıştır<sup>17</sup>.

- 
- <sup>11</sup> Çatma ile ilgili kurallarının kökeni için bkz. OWEN, David R., *The Origins and Development of Marine Collision Law*, Tulane Law Review, Vol. 51, No. 4 (June 1977), 759.
- <sup>12</sup> RG t: 9/7/1956, sayı: 9353 – düstur: 3/37.
- <sup>13</sup> Çatma hakkında bkz. TEKİL (dn. 3), 416; İZVEREN, Adil/FRANKO, Nisim/ÇALIK, Ahmet, *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara, 1994, 371; KENDER, Rayegân/ÇETİNGİL, Ergon, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)*, 8. bası, İstanbul 2007, 190; ERİŞ, Gönen, *Açıklamalı – İctihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara 1990, 817; DOĞANAY, İsmail, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Üçüncü Cilt – Madde 816-1475*, 4. Bası, İstanbul 2004, 3085; ATAMER (dn. 6), 175; YAVAŞCA, Cemaleddin, *Deniz Ticaret Hukuku, Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları*, İstanbul 1993, 3.
- <sup>14</sup> 1910 ÇatmaMS ile TTK hükümleri arasındaki farklılıklar hakkında bkz. ATAMER (dn. 6), 175; TEKİL (dn. 6), 225.
- <sup>15</sup> Tasarı'nın deniz ticareti hükümlerine ilişkin hazırlık süreci hakkında kapsamlı bilgi için bkz. ATAMER, Kerim, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra*, İstanbul 2006, 41; 9/11/2005 tarihli TBMM'ye gönderilen Tasarı'nın sunuş bölümü, <http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari>. Tasarı'nın nihai metni ve Adalet Komisyonu Raporu için bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96m.htm>. Çalışma hazırlandığı sırada Tasarı hakkında 26/11/2008 tarihinde TBMM Genel Kurulu 23'üncü dönem 3'üncü yasama yılı 22'nci birleşimde görüşmeler başlamıştır.
- <sup>16</sup> Deniz ticaret hukukuna ilişkin Türk Ticaret Kanunu Komisyonu'nun Tasarı'da benimsediği ilkeler hakkında bkz. Tasarı Genel Gerekçe, par. 160 ilâ 164; ATAMER (dn. 15), 60; KALPSÜZ, Turgut, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın deniz ticareti hukuku hükümlerine ilişkin açıklamalar (1)*, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), 32; ATAMER, Kerim, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın deniz ticareti hukuku hükümlerine ilişkin açıklamalar (2)*, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), 40.
- <sup>17</sup> 1910 ÇatmaMS hükümlerinin Tasarı'ya aynen alınması hakkında kapsamlı bir inceleme için bkz. ATAMER (dn. 6), 175.

## B. Çatmanın Tanımı

Çatma, TTK'nın Dördüncü Kitabının Beşinci Faslına İkinci Kısımında düzenlenmiş, ancak tanımlanmamıştır. Çatma hükümlerinin hangi zararlara uygulanacağı, TTK m. 1216, m. 1218 ve m. 1220'nin sözünden anlaşılmaktadır<sup>18</sup>.

Çatma 1910 ÇatmaMS m. 1'de tanımlanmıştır. İlgili hüküm esas alınarak düzenlenen Tasarı m. 1286'da çatma hükümlerinin uygulama alanı belirlenmiştir. Çatma hükümleri iki veya daha fazla geminin çarpışması hâlinde uygulanabilecektir<sup>19</sup>. Başka bir ifadeyle hukuk düzeni uyarınca gemi olarak tanımlanan bir araçla<sup>20</sup> bu tanıma girmeyen bir aracın çarpışması hâlinde çatma hükümleri uygulanmayacaktır. Aynı şekilde geminin araç dışında kalan başka bir nesneye

<sup>18</sup> Gemi, gemide bulunan kişi ve eşyanın çatma sebebiyle zarar görmesi hâlinde çatma hükümleri uygulanacaktır. Çatma hükümlerinin uygulanabilmesinin ön şartı, çatmanın donatanın veya gemi adamlarının kusurundan kaynaklanmasıdır. Çatmaya karışan her iki tarafın da kusuru yoksa tazminat talep edilmeyecektir. Kusur sorumluluğuna dayanan çatmadan dolayı sorumlu kişi donatandır ve sorumluluğu kusuru oranındadır. 1910 ÇatmaMS m. 4 f. 2 ve TTK m. 1218 f. 1 ve Tasarı m. 1289 uyarınca yük zararı bakımından yük ilgililerine karşı donatanların müteselsil sorumluluğu bulunmamaktadır. Ancak, bedensel zararlarda ise, donatanların kusuru hangi derecede olursa olsun, donatanlar üçüncü kişilere karşı müteselsilen sorumludurlar (1910 ÇatmaMS m. 4 f. 3, TTK m. 1218 f. 2, Tasarı m. 1290). Kusur oranından fazla tazminat ödemesinde bulunan donatan, diğer donatana rücu talebinde bulunacaktır (1910 ÇatmaMS m. 4 f. 3, TTK m. 1218 f. 2, Tasarı m. 1290 f. 2).

<sup>19</sup> 1910 Çatma MS m. 13 hükmüne uygun olarak TTK m. 1220 ve Tasarı m. 1286 f. 2 uyarınca çatma ile ilgili hükümler bir geminin bir manevra yapmak veya yapmamak veya seyir kurallarına uymamak neticesinde fiilen iki gemi arasında çatma gerçekleşmemesine rağmen, gemi, gemide bulunan insan veya eşyaya zarar verilmesi hâlinde de uygulanacaktır.

<sup>20</sup> Gemi tanımı hakkında bkz. ÇAĞA/KENDER (dn. 3), 45; TEKİL (dn. 3), 67; KALPSÜZ, Turgut, *Deniz Ticareti Hukuku*; Ankara 1971, 73; KENDER/ÇETİNGİL (dn. 13), 31; CAN, Mertol, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri)*, gözden geçirilmiş 2. baskı, Ankara 2003, 15. Geminin tanımlandığı Tasarı m. 931 hükmü üzerinde en çok tartışmaların yaşandığı maddelerdendir. Tasarı m. 931 f. 1 hakkında değerlendirme için bkz. ATAMER (dn. 15), 140; eleştiriler ile ilgili bkz. ÇETİNGİL, Ergon/KENDER, Rayegân/ÜNAN, Samim/YAZICIOĞLU, Emine, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler*, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 7; DEMİRKIRAN, İhsan/DEMİRKIRAN, H. Murat, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler*, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 340; KOYUNCU, İbrahim Serdar, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler*, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 347.

çarpması sebebiyle doğan uyuşmazlıklara da çatma hükümleri uygulanmayacaktır.

Gemilerde, çatmaya karışan gemilerde bulunan kişilerde ve eşyalar da meydana gelen zarar sonucu yöneltilen tazminat talepleri çatma hükümleri uyarınca karşılanacaktır (TTK m. 1216). Çatma bir haksız fiildir. Ancak, çatma hükümleri iki geminin çarpışması sonucunda meydana gelen tüm zararlara değil, kanunda sınırlı sayıda sayılmış tazminat taleplerine uygulanır<sup>21</sup>. Bu sebeple, söz konusu hükümler özel nitelik taşıyan haksız fiil düzenlemeleridir.

## II. Kanunlar İhtilâfı Kuralları

Çatma, her zaman aynı ülkenin bayrağını taşıyan iki gemi arasında meydana gelmez. Her iki geminin de aynı ülkenin bayrağını taşımasına rağmen çatmanın bir başka ülkenin egemenlik sahasında meydana gelmesi mümkündür. Aynı şekilde çatma bir ülkenin karasularında meydana gelebileceği gibi, açık denizlerde de gerçekleşebilir. Çatmaya uygulanacak maddi hukuk kurallarının bir ülkeden diğerine değişebileceği de göz önünde tutulduğunda, hangi ülke hukukunun uyuşmazlığa uygulanacağını tespit edilmesi önem taşır<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Bkz. yuk. dn. 18.

<sup>22</sup> Çatma ile ilgili kanunlar ihtilafı kuralları hakkında bkz. OKAY, M. Sami, *Çatmalarda Kanunlar İhtilafı*, Ahmet Esat Arsebük'ün Hâtırasına Armağan, Ankara 1958, 481; GÖĞER, Erdoğan, *Denizde Çatmadan Doğan Kanun İhtilâfları*, Adalet Dergisi 1966, 628; GÖĞER, Erdoğan, *Deniz Ticareti Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilâfı*, Ankara 1969, 144; WINTER, D., *Maritime Torts: The Choice – of - Law Principles*, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 3, No. 1 (Jan., 1954), 115; E.O.C., *Conflict of Laws: Admiralty: Tort in Territorial Waters*, Michigan Law Review, Vol. 30, No. 4 (Feb., 1932), 588; GEORGE, Martin P., *Choice of Laws in Maritime Torts*, Journal of Private International Law, Vol. 3 No. 1 (April 2007), 137; SCHOENBAUM, Thomas J., *Admiralty & Maritime Law*, chapter 14-9, Collision and Marine Casualty; ULUOCAK, Nihal, *Kanunlar İhtilâfı, (Yasama Yetkisi Kuralları)*, İstanbul 1971, 184; GÖĞER, Erdoğan, *Devletler Hususî Hukuku (Kanunlar İhtilâfı)*, üçüncü bası, Ankara, 1975, 319; TEKİNALP, Gülören, *Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları*, 9. Bası, İstanbul 2006, 363; NOMER, Ergin, *Devletler Hususi Hukuku*, 16. Bası: Nomer/Şanlı, İstanbul 2008, 339-340, ÇELİKEL, Aysel/ERDEM, B. Bahadır, *Milletlerarası Özel Hukuk, Açıklamalı MÖHUK Tasarısı ile Birlikte*, 388, dn. 190, ÖZTEKİN-GELGEL, Günseli, *Akit Dışı Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Avrupa Birliği Düzenlemesi*, İstanbul 2006, 268.

Türk bayraklı gemilerin Türk karasularında çarpışması ve tazminat talebiyle birbirine dava açan kişilerin Türk vatandaşı veya Türk şirketi olması hâlinde uyuşmazlıkta yabancılık unsuru<sup>23</sup> bulunmamaktadır. Dolayısıyla, söz konusu durumlarda, çatma sebebiyle gemi, gemideki insan veya eşyada meydana gelen zarar taleplerinde kanunlar ihtilafı kuralları tatbik edilmeden, TTK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır.

Bir uyuşmazlıkta yabancılık unsuru bulunması durumunda uyuşmazlığa uygulanacak maddi hukuk hükümleri, kanunlar ihtilafı kuralları tarafından belirlenir. TTK'da ve Tasarı'da çatma ile ilgili herhangi bir kanunlar ihtilafı kuralı bulunmamaktadır. Çalışmanın bundan sonraki kısımlarında Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun<sup>24</sup> ("MÖHUK") kuralları çerçevesinde değerlendirme yapılacaktır. Çatmanın bir haksız fiil olduğu ve ulusal mevzuatta ve Türkiye'nin de tarafı olduğu 1910 ÇatmaMS'de düzenlendiği açıklanmıştı. Dolayısıyla inceleme öncelikle MÖHUK m. 1 f. 2 ve MÖHUK m.

<sup>23</sup> Yabancılık unsuru hakkında bkz. NOMER/ŞANLI (dn. 22), 5-6; ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 8; TEKİNALP (dn. 22), 16. Gerek 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ("EMÖHUK"), gerekse 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'da ("MÖHUK") yabancılık unsuru tanımlanmamıştır. Yabancılık unsuru, bir hukuki ilişki veya olayı, birden fazla hukuk düzeni ile irtibatlı kılan unsur olarak ifade edilmektedir, bu yönde bkz. AKINCI, Ziya, *Milletlerarası Tahkim*, 2. Baskı, Ankara, 2007, 60; ULUOCAK, Nihal, *Milletlerarası Özel Hukuk Dersleri, Uygulama Kuralları-Sözleşmeler*, İstanbul 1989, 3; AYBAY, Rona / DARDAGAN Esra, *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması*, İstanbul 2005, 9; NOMER/ŞANLI (dn. 22), 5-6; ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 8; TEKİNALP, (dn. 22), 16. Vatandaşlık, yerleşim yeri, mutad mesken, hukuki işlemin yapıldığı veya ifa edildiği yer, malların bulunduğu yer, haksız fiilin ika yeri veya sonuçlarının meydana geldiği yer açısından ve tarafların yabancı bir hukukun uygulanmasını kararlaştırmaları gibi durumlarda, yabancılık unsuru söz konusudur, bkz. ULUOCAK, (dn. 23), 3-4; TEKİNALP, (dn. 22), 17.

<sup>24</sup> RG t: 12/12/2007, sayı: 26728. MÖHUK m. 65 uyarınca, MÖHUK yayımı ile birlikte yürürlük kazanmıştır. MÖHUK m. 64'de de açıkça belirtildiği üzere EMÖHUK, RG t: 22/5/1982, sayı: 17701, MÖHUK ile birlikte yürürlükten kalkmıştır. MÖHUK Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu için bkz. [http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/don\\_em23/yil01/ss47m.htm](http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/don_em23/yil01/ss47m.htm); Kanun'un kabul edildiği TBMM 23'üncü dönem 2'nci yasama yılı 25'inci birleşim tutanakları için bkz. [http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak\\_g\\_sd.birlesim\\_baslangic?PAGE1=1&PAGE2=1&p4=20005&p5=B.](http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_g_sd.birlesim_baslangic?PAGE1=1&PAGE2=1&p4=20005&p5=B.), MÖHUK gerekçesi, AB mevzuatı ilgili devletler özel hukuku kanunlarının muadil mevzuatı, EMÖHUK karşılaştırılmalı hükmü ve ilgili Yargıtay Kararlarının bir arada toplandığı mevzuat derlemesi hakkında bkz. ÖZTEKİN-GELGEL, Günseli/ERDEM, B. Bahadır, *27/11/2007 Tarih ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun*, İstanbul 2009.

34<sup>25</sup> çerçevesinde yapılacaktır. MÖHUK kuralları uyarınca uygulanacak hukuk tespit edildikten sonra, çatmanın yabancı ülke karasuları ve açık denizlerde meydana gelmesi durumunda hangi hukukun uygulanmasının gerektiği hakkında ileri sürülen görüşler de tartışılacaktır.

## A. MÖHUK Hükümlerinin Uygulandığı Hâller

### 1. Milletlerarası Sözleşme

Türk mahkemeleri önünde ileri sürülen ve yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri uyarınca belirlenecektir (MÖHUK m. 1 f. 1). Ancak, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri MÖHUK m. 1 f. 2 uyarınca saklı tutulmuştur. Başka bir ifadeyle, Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı maddesinin şartları karşılandığı takdirde, uyuşmazlığa uygulanacak kurallar MÖHUK hükümleri tarafından belirlenmeyecektir. Nitekim uyuşmazlığa milletlerarası sözleşmenin kendisi uygulanacaktır<sup>26</sup>. Bir milletlerarası sözleşmede uyuşmazlık ile ilgili bütün konular düzenlenmemiş olabilir. Sözleşmede yer almayan hususlara uygulanacak hukuka ilişkin bağlama kuralı MÖHUK esas alınarak tespit edilecektir. Diğer bir anlatımla, kanunlar ihtilafı kurallarınca tespit edilen hukuk, milletlerarası sözleşme ile birlikte aynı uyuşmazlıkta uygulanabilecektir.

Türkiye 1910 ÇatmaMS'ye taraftır. 1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı bulması hâlinde Türk mahkemeleri önünde ileri sürülen bir uyuşmazlığa sözleşme hükümleri uygulanmalıdır. 1910 ÇatmaMS'de düzenlenmeyen hususlarda ise MÖHUK m. 34 uyarınca tespit edilecek

<sup>25</sup> Haksız fiiller ile ilgili kanunlar ihtilafı kurallarının düzenlendiği MÖHUK m. 34, EMÖHUK m. 25'in yerine geçmiştir. EMÖHUK m. 25 hakkında bkz. TEKİNALP (dn. 22), 358; ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 383, MÖHUK m. 34 hakkında, ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 395; NOMER/ŞANLI (dn. 22), 312. EMÖHUK öncesinde haksız fiillere uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralları hakkındaki çalışmalar için bkz. ULUOCAK (dn. 22), 175; GÖĞER (dn. 22), 314.

<sup>26</sup> Deniz hukuku alanında milletlerarası sözleşmelerin Türk hukuku açısından önceliği konusunda yaşanan tartışmalara ilişkin çalışmalar kronolojik olarak ATAMER, Kerim, *MÖHUK Reformu Hakkında: MHB yıl: 23, sayı: 1-2 (Prof. Dr. Gülören Tekinalp'e Armağan)*, 90 dn. 5'de verilmiştir.



hukuk tamamlayıcı olarak uygulanmalıdır. Aynı zamanda, MÖHUK m. 34 düzenlemesi, 1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı bulmadığı hâllerde de uygulanacak hukuku belirleyici olacaktır. Bu sebeple, öncelikle 1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı belirlenmelidir.

Davaya konu edilen gemilerden her birinin 1910 ÇatmaMS'ye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması hâlinde Sözleşme hükümleri uygulama alanı bulacaktır (m. 12 f. 1). Başka bir ifadeyle, milletlerarası sözleşmenin uygulanması için gerekli ilk şart, gemilerin taşıdığı bayrağa ilişkindir. Gemilerden birinin 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmayan bir ülkenin bayrağını taşıması hâlinde Sözleşme uygulanmayacaktır.

Çatmanın meydana geldiği suların Sözleşme'nin uygulama alanını belirleyip belirlemediği ise, başka bir maddede düzenlenmiştir. Çatmanın gerçekleştiği sular, Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için bir değişiklik yaratmamaktadır (m. 1). Dolayısıyla, bayrak şartının karşılanması hâlinde, çatma ister Türk karasularında, isterse açık denizlerde meydana gelsin, 1910 ÇatmaMS uygulama alanı bulacaktır.

Aynı madde uyarınca, çatmaya karışan gemilerin her birinin deniz gemisi veya birinin deniz gemisi, diğerinin iç su gemisi olması hükümlerin tatbik edilmesi bakımından önem taşır. Başka bir anlatımla, bayrak şartının karşılanması durumunda çatışan gemilerin her birinin iç su gemisi olması, Sözleşme hükümlerinin uygulanmaması sonucunu doğuracaktır.

1910 ÇatmaMS m. 1'de deniz gemisi ve iç su gemisi, m. 12'de ise gemi ifadesi geçmektedir<sup>27</sup>. Ancak gemi sözleşmede tanımlanmamıştır. Bu durumda vasıflandırma problemi söz konusudur<sup>28</sup>. Vasıflandırmanın

<sup>27</sup> Çalışma 1910 ÇatmaMS İngilizce metni esas alınarak hazırlanmıştır. Sözleşme'nin 1 ve 12'nci maddelerine ilişkin resmî Fransızca metin, İstanbul Bilgi Üniversitesi Araştırma Görevlisi Candan YASAN ile birlikte karşılaştırılmıştır.

<sup>28</sup> Vasıflandırma, bağlanma konusu ve bağlanma noktasında kullanılan kavramların, hangi hukuk sistemi uyarınca yorumlanacağı ve bu suretle bunların hangi hukuki kavram içinde değerlendirileceği hususunda ortaya çıkan bir problemdir. Türk hukukunda vasıflandırma ile ilgili kapsamlı bilgi için bkz. ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 87; NÖMER/ŞANLI (dn. 22), 101; GÖĞER, Erdoğan, *Devletler Hususî Hukuku*, Üçüncü Bası, Ankara 1975, 81; TEKİNALP (dn. 22) 29; ULUOCAK (dn. 22), 193.

*lex fori* uyarınca yapılması ağırlıklı olarak kabul edilmektedir<sup>29</sup>. Bu sebeple, Türk mahkemeleri önünde ileri sürülen uyuşmazlıkta gemi, *lex fori* Türk hukukuna göre vasıflandırılmalı ve TTK m. 816 uyarınca gemi tanımına girmeyen araçların<sup>30</sup> karıştığı deniz kazalarına Sözleşme hükümleri uygulanmamalıdır.

1910 ÇatmaMS hükümlerinin uygulanacağı gemi Sözleşme'de tanımlanmamasına rağmen, Sözleşme hükümleri savaş gemileri ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerine tatbik edilmeyecektir<sup>31</sup> (m. 11).

Bayrak şartının karşılanması ihtimalinde Sözleşme hükümlerinin uygulanmayacağı, biri mutlak, diğeri ise yargılamayı yapan devlet mahkemesinin takdirine bırakılmış iki hâl daha vardır. Bunlardan ilki, uyuşmazlıkta yabancılık unsuru bulunmamasıdır. 1910 ÇatmaMS m. 12 f. 2'de, ilgililerinin tamamının davanın görüldüğü mahkemenin bağlı olduğu ülkenin vatandaşı olması hâlinde 1910 ÇatmaMS'nin uygulanmayacağı belirtilmiştir. 1910 ÇatmaMS m. 12 f. 2 iki şekilde yorumlanabilecektir. Öncelikle her iki geminin de aynı ülke bayrağını taşıması durumunda, 1910 ÇatmaMS m. 12 f. 1 hükmü de göz önünde tutularak Sözleşme hükümleri uygulama alanı bulmamalıdır. Bir diğer sonuç ise, gemilerin 1910 ÇatmaMS'ye taraf ülkelerin bayraklarını taşımalarına rağmen, uyuşmazlığın taraflarının tamamının mahkemenin bulunduğu ülke vatandaşı olmasıdır. Bu durumda tüm ilgililer mahkemenin bağlı bulunduğu ülkenin vatandaşı olduklarından 1910 ÇatmaMS yerine *lex fori* uygulama alanı bulacaktır.

Uygulama alanının ikinci istisnası yine kişi ve eşyaya ilişkindir. Kişinin Sözleşme'ye taraf olan ülkenin vatandaşı olması veya eşyanın taşındığı geminin 1910 ÇatmaMS'ye taraf devlet bayrağını taşıması ancak eşya maliki veya kişinin 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmayan bir ül-

<sup>29</sup> Bağlanma konusunun vasıflandırmasının *lex fori*'ye göre yapılmasının ağırlıklı görüş olduğu yönünde bkz. NOMER/ŞANLI (dn. 22), 104; AYBAY/DARDAĞAN (dn. 29), 131; GÖĞER (dn. 28), 84.

<sup>30</sup> TTK m. 816 kapsamında gemi kabul edilen araçlar hakkında bilgi için bkz. yuk. dn. 20.

<sup>31</sup> Türk bayraklı bir gemi ile yabancı bir savaş gemisinin Türk karasularında çarpışması ihtimalinde Sözleşme hükümleri uygulanmayacaktır (1910 ÇatmaMS m. 11). Bu durumda yetkili hukuk MÖHUK m. 34 f. 1 hükmüne göre belirlenecektir ve ika yeri olan Türk hukuku tatbik edilebilecektir. TTK m. 822 f. 2 b. 2 (Tasarı m. 935 f. 2(b)) uyarınca TTK'nın çatma ile ilgili hükümleri savaş gemilerine de uygulanır. TTK m. 822 f. 2 b. 2'nin Yargıtay tarafından değerlendirilmesi hakkında bkz. ATAMER (dn. 6), 186.

ke vatandaşı olması hâlinde, yargılamanın görüldüğü mahkeme, 1910 ÇatmaMS hükümlerini uygulamama yönünde takdir hakkına sahip olacaktır (m. 12 f. 2 b. 1).

Sözleşme hükümlerinin uygulama alanını daraltan başka bir hüküm, 1910 ÇatmaMS m. 1'den çıkartılmaktadır. 1910 ÇatmaMS hükümleri sadece gemi, gemide bulunan eşya ve kişilerin maruz kaldığı haksız fiillerden kaynaklanan tazminat taleplerine uygulanacaktır. Dolayısıyla, çatma sonucunda örneğin bir çevre zararı oluşması hâlinde bu yöndeki talep, 1910 ÇatmaMS çerçevesinde ileri sürülemeyecektir<sup>32</sup>.

## 2. Türk Karasularında Meydana Gelen Çatma

Türk bayraklı iki gemi, Türk bayraklı gemi ile yabancı bayraklı bir gemi, aynı ülke bayrağını taşıyan birden fazla yabancı bayraklı gemi, birbirinden farklı iki ülke bayrağını taşıyan yabancı bayraklı gemilerin Türk karasularında birbirleriyle çarpışma ihtimali bulunmaktadır. Uyuşmazlığın Türk mahkemeleri önünde ileri sürülmesi hâlinde, söz konusu ihtimallerde yabancılık unsuru bulunmaktadır. Dolayısıyla, uygulanacak hukuk Türk kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenecektir.

<sup>32</sup> 1910 ÇatmaMS kapsamında ileri sürülen tazminat taleplerinin sınırlı sayıda olduğu çalışmada belirtilmişti. Özellikle çarpışan gemilerden birinin tanker olması hâlinde büyük çevre zararları meydana gelebilecektir. Türkiye, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme'ye ("1992 PetrolMS") taraftır. Gemilerden birinin tanker olması ve Sözleşme'de tanımlanan petrol zararının ortaya çıkması durumunda, Türkiye mahkemesinde ileri sürülen bir uyuşmazlıkta 1992 PetrolMS hükümleri yabancılık unsuru aranmaksızın doğrudan doğruya uygulanır. Bu konuda bkz. ATAMER, Kerim, 1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk - Ünal Tekinalp'e Armağan, cilt I, İstanbul 2003, 870. Sözleşme'nin uygulama alanı dışında kalan çevre zararları hakkında ise MÖHUK m. 34 f. 1 uyarınca, Çevre Kanunu m. 28 hükmü uygulanacaktır. 1992 PetrolMS hakkında bkz. TEKİL (dn. 3), 187; KARA, Hacı, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Sorumluluk*, İstanbul 2005, 213; ABDULLAYEV, Cavid, *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)*, Ankara 2005, 275. Avrupa Birliği'nin Roma II Tüzük m. 7'de çevre zararlarına uygulanacak hukuk bakımından özel düzenleme mevcuttur, bu konuda bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 162.

### a. Gemilerin Türk bayraklı olması

Öncelikle Türk bayraklı gemilerin Türk karasularında çarpışması sonucunda çatma sebebiyle zarar gören eşyanın yabancı bir ülke vatandaşına ait olması veya zarar görenin yabancı olması durumunda uygulanacak hukuk belirlenmelidir. Sözleşme'nin m. 12 f. 1 ve m. 12 f. 2 b. 2 hükümleri yukarıda birlikte değerlendirilmiştir. Söz konusu durumun 1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı dışında kaldığı saptanmıştır. Dolayısıyla Sözleşme hükümleri MÖHUK m. 1 f. 2 anlamında uygulama alanı bulmayacaktır.

Her iki geminin de Türk gemisi olmasına rağmen, yük ilgilisi veya zarar gören kişi yabancı olabilir. Bu durumda uyuşmazlık yabancılık unsuru taşımaktadır. MÖHUK m. 34 f. 1 kapsamında çatmanın ika yeri ve zarar yeri Türk karasularıdır. Dolayısıyla, uyuşmazlık TTK hükümleri çerçevesinde çözümlenebilecektir.

### b. Gemilerden birinin Türk diğerinin yabancı bayraklı olması

Çarpışan gemilerden yabancı bayraklı olanın 1910 ÇatmaMS'ye taraf bir ülkenin bayrağını taşıması hâlinde, yukarıda da tespit edildiği üzere MÖHUK m. 1 f. 2 uyarınca 1910 ÇatmaMS uygulanacaktır. Ancak, 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmayan bir ülkenin bayrağını taşıyan bir geminin çatmaya karışması hâlinde 1910 ÇatmaMS uygulanmayacaktır.

MÖHUK m. 34 hükmü doğrultusunda ika yeri Türkiye ve zarar yeri<sup>33</sup> Türkiye olarak gözükmektedir. Ancak, daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde bu hukuk uygulanmalıdır (MÖHUK m. 34 f. 3). Daha sıkı ilişkili hukukun belirlenmesinde aranan kriterlerden biri

<sup>33</sup> Roma II Tüzüğü m. 4 f. 1'de zarar yeri hukuku, ika yeri hukukuna tercih edilmiştir. Zarar yeri kavramı düzenlenirken kayıp yeri hukuku uygulanacak hukuk haricinde bırakılmıştır. Kayıp yeri, haksız fiilin dolaylı unsurlarını da kapsar. Örnek olarak çatmanın verildiği bir durumda Türk karasularında meydana gelen çatmada zararın doğrudan doğruya etkilerini gösterdiği ülke hukuku, Türkiye'dir. Kayıp yeri esasının benimsenmesi hâlinde ise, gemisi zarar gören donatanın ticari işletmesinin bulunduğu ülke hukuku kayıp yeri hukuku olarak kabul edilebilecektir. Roma II Tüzüğü'nde geçen zarar yeri düzenlemesi hakkında bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 99. Türk hukukunda haksız fiillerde zarar yeri kavramı hakkında bkz. TEKİNALP (dn. 22) 353; ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 385; NOMER/ŞANLI (dn. 22), 338.

olan taraflar arasında müşterek bir hukukun bulunması<sup>34</sup>, çatmaya karışan gemilerden her ikisinin de farklı bayrak taşıması sebebiyle gerçekleşmemektedir. Dolayısıyla bu durumda, haksız fiilin gerçekleştiği ülke hukuku olan Türk hukukunun olaya tatbik edilmesi yerinde gözükmemektedir.

Bu kısımda açıklanan uyuşmazlığa Türk hukukunun uygulanmaması ancak MÖHUK m. 34 f.5 uyarınca mümkün gözükmemektedir. EMÖHUK m. 25 düzenlemesinden farklı olarak, taraflar çatma meydana geldikten sonra açıkça yabancı bir ülke hukukunu uyuşmazlığa uygulanacak hukuk olarak seçme yetkisine sahiptirler<sup>35</sup> (MÖHUK m. 34 f.5).

### c. Gemilerin aynı yabancı ülke bayrağını taşıması

Yabancı bayraklı gemilerin her ikisinin de, 1910 ÇatmaMS'ye taraf bir ülkenin bayrağını taşıması hâlinde Sözleşme hükümleri uygulanacaktır. Söz konusu ülkelerden birinin 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmaması hâlinde uyuşmazlığa uygulanacak hukuk, MÖHUK m. 34 doğrultusunda belirlenmelidir.

Haksız fiillere öncelikli olarak uygulanacak hukuk, ika yeri hukukudur (MÖHUK m. 34 f. 1). İka yeri hukukunun tercih edilmesindeki düşünce, haksız fiil sonucu bozulan kamu düzeni ve toplumsal dengenin düzeltilmesidir<sup>36</sup>. MÖHUK m. 34 f. 2 uyarınca ika yeri ile zarar

<sup>34</sup> Taraflar arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmadığı durumlarda daha sıkı ilişki varlığı için iki unsur aranmaktadır. Bunlardan ilki taraflar arasında müşterek bir hukukun bulunmasıdır, diğeri ise, ika yeri ile kişiler arasındaki ilişkinin geçici olmasıdır, bkz. TEKİNALP (dn. 22), 362. 1972 tarihli Akit Dışı İlişkilere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki AET Tasarısı m. 10 f. 2 c. 1'de ika yeri hukuku yerine daha sıkı ilişkili hukukun uygulanması ancak olayın meydana geldiği ülke ile zarar veren olay sebebiyle oluşan durum arasında önemli bir bağ bulunmamasına bağlı tutulmuştur, bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 89.

<sup>35</sup> Haksız fiillerde tarafların uygulanacak hukuku belirlemeleri imkânı Roma II Tüzük m. 14'de de düzenlenmiştir. Ancak Tüzük'ün 14'üncü maddesinin birinci fıkrasının b bendi uyarınca bazı şartlar dâhilinde haksız fiilin gerçekleşmesinden önceki bir aşamada da taraflar uygulanacak hukuku kararlaştırılabilmektedir, bu hususta bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 220. MÖHUK m. 34 f. 5 düzenlemesinin Roma Tüzük düzenlemesi ile karşılaştırılması hakkında bkz. ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 389.

<sup>36</sup> TEKİNALP (dn. 22), 353, ÇELİKEL/ERDEM (dn. 22), 383; OKAY (dn. 22), 483. Haksız fiiller bakımından ika yerine nazaran zarar yeri hukukunun öncelikli uygulanması bakımından bkz. ULUOCAK (dn. 22), 181.

yerinin farklı ülkeler olması hâlinde zarar yeri hukuku uyuşmazlığa uygulanmalıdır. Çatmalarda ika yeri ile zarar yeri genellikle aynıdır<sup>37</sup>. Deniz ticaretinde çatma hükümlerinin haksız fiil sonucunda ileri sürülen taleplerin tamamını kapsamadığı belirtilmişti. Çatma sebebiyle gemide oluşan zarar, gemideki insan ve eşyada oluşan zarar tamamıyla söz konusu kişilerin malvarlığının aktifinde meydana gelen zararlardır. Çatma kurallarının çevre zararlarına uygulanıyor olması ihtimalinde ika yeri hukukunun tercih edilmesi yerinde olurdu. Nitekim çevre zararı aynı zamanda kamusal bir niteliği olan, başka bir ifadeyle ika yeri ile ilişkili bir zarardır. Hâlbuki gemide, gemideki kişi ve eşyada meydana gelen zarara ika yeri hukukunun uygulanmaması haksız fiilin gerçekleştiği ülkenin kamu düzenine aykırılık teşkil etmez. Nitekim çatmanın söz konusu ülke sularında meydana gelmesi tesadüfidir<sup>38</sup>. Başka bir ifadeyle haksız fiil ile zarar gören kişiler arasındaki bağlantı, geçici niteliktedir<sup>39</sup>. MÖHUK m. 34 f. 4 uyarınca tarafların müşterek milli hukuku daha sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilmelidir<sup>40</sup>. Dolayısıyla çatmada gemilerin müşterek bayrak hukukları, ika yeri hukukuna tercih edilmelidir.

Aynı şekilde, çatmanın gerçekleşmesinden sonra uygulanacak hukuku tarafların MÖHUK m. 34 f. 5 uyarınca açıkça kararlaştırmaları hâlinde, taraflarca seçilen hukuk uygulama alanı bulacaktır.

<sup>37</sup> Deniz çevresinin kirlenmesi durumunda haksız fiilin ika yeri ile zarar yeri kavramları farklılık gösterebilecektir. Nitekim haksız fiil sonucunda denize yayılan yakıt ve benzeri maddeler zamanla başka ülke sularında da zarar doğurabilecektir. Ancak, çatma hükümleri gemi malikleri, gemide bulunan eşya ve kişilerin tazminat taleplerine yöneliktir. Söz konusu zararlar doğrudan doğruya haksız fiilin gerçekleştiği yerde oluşmaktadır.

<sup>38</sup> Daha sıkı ilişkili hukuk araştırılmadan karasularında meydana gelen çatmalara ika yeri hukukunun uygulanması hakkındaki eleştiriler ve özellikle bir mahkeme kararında ika yerinin tesadüfi nitelik taşıdığı yolundaki değerlendirme için bkz. GÖĞER (dn. 22), 641. Roma II Tüzüğü ile ika yeri hukuku haksız fiile uygulanacak bağlama kuralları arasından çıkartılmıştır. Bu durumun arkasında yatan başlıca sebep ika yerinin tesadüfi nitelik taşımasıdır, bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 96.

<sup>39</sup> Bkz yuk. dn. 33.

<sup>40</sup> Çatmalarda ika yeri ülkesinin emniyet ve güvenliğinin tehdit edildiği ve bu sebeple çatmaya karışan gemilerin bayraklarının müşterek bir ülkeye ait olup olmadığına bakılmaksızın ika yeri hukukunun uygulanması hususunda bkz. OKAY (dn. 22), 492. Aynı şekilde çatmadan sonra gemilerden birinin bayrak değiştirmesi imkânının bulunduğu ve bu durumun hakkaniyete aykırı sonuç doğuracağı belirtilmiştir. Bu sebeple ika yeri hukukuna üstünlük tanınması gerektiği savunulmuştur, bkz. OKAY (dn. 22), 493.

### ç. Gemilerin farklı yabancı ülke bayrağı taşıması

Türk karasularında çarpışan gemilerin birbirinden farklı ülke bayrağı taşıması hâlinde, söz konusu iki ülkenin de 1910 ÇatmaMS'ye taraf olması, Sözleşme hükümlerinin uygulanması sonucunu doğuracaktır. Ancak, ülkelerin 1910 ÇatmaMS'ye taraf olmaması hâlinde MÖHUK m. 34 f. 1'de geçen ika yeri hukukundan daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunup bulunmadığının tespit edilmesi gereklidir.

Bu durumda haksız fiilin gerçekleştiği yer her ne kadar tesadüfi olsa da, ika yerine tercih edilebilecek müşterek bir bağlama kuralı mevcut gözükmemektedir<sup>41</sup>. Çatma bir haksız fiildir ve kusur sorumluluğuna dayanır. Çatmaya karışan gemilerden daha az kusurlu olan tarafın hukukunun uygulanması veya daha az kusurlu olan tarafa uygulanacak hukuku seçme imkânının tanınması yolundaki görüşler adil gözükmemektedir<sup>42</sup>. Dolayısıyla gerek ika yeri, gerekse zarar yeri hukuku olan Türk hukukunun hükümlerinin uygulanması yerinde olacaktır.

<sup>41</sup> Gemilerin aynı ülkeye ait olmaması ve fakat aynı hukuk sistemine tâbi olması durumunda tarafların müşterek hukuku en sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilebilecektir. Örnek olarak, Türk bayraklı bir gemi ile Alman bayraklı bir geminin Hollanda sularında çarpışması durumunda, AlmTK ile TTK hükümleri aynı olduğundan daha sıkı ilişkili hukuk olarak uygulanabilecektir. AlmTK ile TTK'nın çatmaya ilişkin hükümleri aynı olduğundan iki hukuktan birinin uyuşmazlığa uygulanması, aynı sonucu doğuracaktır. Müşterek hukuk açık denizlerde meydana gelen çatmalar için bağlama kuralı olarak önerilmiştir, bkz. GÖĞER (dn. 22), 648. Nitekim bir Hollanda Mahkemesi 2/2/1962 tarihli bir kararında Norveç bayraklı bir gemi ile Yunan bayraklı bir gemi arasında meydana gelen çatmaya ika yeri olan Türk hukukunu uygulamıştır, bu hususta bkz. ULUOCAK (dn. 22), 184, dn. 591.

<sup>42</sup> Nitekim kusur oranlarının birbirine çok yakın olduğu durumlarda, hangi hukukun diğerine tercih edilmesi yolunda uygun bir görüş ileri sürülemez. Açık denizde meydana gelen müşterek kusurlu çatmalarda zararın meydana geldiği geminin bayrak hukukunun uygulanması görüşü ağır basmaktadır. Ancak her iki geminin de zarar görmesi hâlinde iki hukukun birlikte uygulanması sonucu doğacaktır. Hukuk sistemlerinden birinin eşya zararları bakımından donatanların birlikte sorumluluğunu öngörmesi, diğerinin öngörmemesi hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurabilecektir. İleri sürülen bu görüş ika yeri hukukunun bulunmadığı açık denizlerde bile eleştirilmektedir, eleştiriler hakkında bkz. GÖĞER (dn. 22), 650. Dolayısıyla ika yerinin belirli olduğu karasularında farklı iki ülke bayrağını taşıyan gemilerin çarpışması hâlinde ika yeri hukukuna üstünlük tanınmalıdır. Açık denizlerde farklı ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin çarpışması hâlinde her iki bayrak hukukunun birlikte uygulanmasının MÖHUK'nın zarar yeri prensibine uygun düştüğü yolundaki görüş hakkında bkz. NOMER/ŞANLI (dn. 22), 340. İki hukukun birlikte uygulanmasının içinden çıkılmaz hukuki sorun doğuracağı, dolayısıyla açık denizlerde gerçekleşen çatmalara *lex fori*'nin uygulanmasının makul olduğu belirtilmiştir, bkz. TEKİNALP (dn. 22), 364. Açık denizlerde ika yeri hukukunun bulunmaması sebebiyle son çare olarak *lex fori* önerilmektedir. Dolayısıyla bu durum, ika yerinin tespit edilemediği müşterek kusurlu çatmalarda, her iki geminin farklı ülke bayrağı taşıması hâlinde ika yeri hukukunun uygulanması yolundaki görüşü destekler niteliktedir.

#### d. Sigorta şirketine doğrudan başvuru hakkı

Haksız fiil veya sigorta sözleşmesine uygulanacak olan hukukun olanak vermesi hâlinde zarar gören, doğrudan doğruya çatmadan kaynaklanan tazminat talebini sorumlu kişinin sigortacısına yöneltebilecektir (MÖHUK m. 34 f. 4). MÖHUK m. 34 f. 4 hükmü, Roma II Tüzük m. 18 düzenlemesinin<sup>43</sup> iç hukuka aynen aktarıldığını göstermektedir. Zarar görenin sorumluluk sigortacısına başvurma hakkı klasik bir kanunlar ihtilafı kuralı niteliğinde değildir. Uygulanacak iki hukuktan birinin olanak vermesi hâlinde doğrudan sigortacıya başvurma imkânı doğmaktadır. Bunlardan biri sorumluluk sigortacısı ile haksız fiil sorumlusu arasında gerçekleştirilen sigorta sözleşmesine uygulanacak olan hukuktur. Bir diğeri ise, haksız fiile uygulanacak hukukun bu yönde bir olanak tanınmasıdır. Değerlendirme, haksız fiile ilişkin bağlama kuralını düzenleyen MÖHUK m. 34 çerçevesinde yapılacaktır.

Örnek olarak Türk Bayraklı bir gemi ile yabancı bayraklı bir geminin Türk karasularında çarpışması verilecektir. Kural olarak Sigortacılık Kanunu<sup>44</sup> ("SCK") m. 15 f. 1 uyarınca Türkiye'de yerleşik kişiler sigortalananabilir menfaatlerini Türkiye'de gerçekleştirmelidirler. Ancak SCK m. 15 f. 2(c) uyarınca gemilerin sorumluluk sigortaları yurtdışında yapılabilir. Türk bayraklı geminin donatanının, üçüncü kişilere karşı vereceği zararlara karşı sorumluluk sigortasını yurtdışında yer-

<sup>43</sup> Zarar görenin doğrudan üçüncü kişinin sorumluluk sigortacısına dava açma hakkı bakımından iki farklı sistem mevcuttur. MÖHUK m. 34 f. 5 ve Roma II Tüzük m. 18 düzenlemeleri bu iki görüşü birleştirerek zarar gören lehine bir düzenleme getirmiştir. Söz konusu madde hükmü Konsey'in Tüzük teklifi ve Parlamento raporunda Tüzük m. 18 düzenlemesine nazaran farklılık göstermekteydi. Sigortacıya doğrudan başvuru hakkı bakımından bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 258. Zarar görenin üçüncü kişinin sigortacısına başvuru hakkı Trafik Kazalarına Uygulanacak Hukuk Hakkındaki 1971 tarihli Lahey Sözleşmesi ile de ("1971 TrafikMS") de tanınmıştır. 1971 TrafikMS m. 9 düzenlemesi Roma II Tüzük m. 18 ve MÖHUK m. 35 f. 4 hükmüne göre daha kapsamlı bir seçim hakkı tanımaktadır. Sözleşme uyarınca sicil yeri, ika yeri veya sigorta sözleşmesine uygulanacak hukuklardan birinin zarar görene bu imkânı vermesi hâlinde zarar gören doğrudan doğruya üçüncü kişinin sorumluluk sigortacısına başvurabilecektir. Haksız fiillere uygulanacak kanunlar ihtilafı kurallarına ilişkin 2001 tarihli Hollanda Kanunu'ndan doğrudan sigortacıya başvurma hakkına ilişkin kanunlar ihtilafı kuralı çıkartılmıştır. Kanun taslağında 1971 TrafikMS düzenlemesi doğrultusunda olan bu hükmün Sigorta Birliğinden alınan görüş doğrultusunda çıkartıldığı belirtilmiştir, bkz. *Netherlands International Law Review*, 2003, 235.

<sup>44</sup> RG t: 14/6/2007 sayı: 26552.



leşik bir P&I Klübüne<sup>45</sup> yaptırmayı mümkündür. İki geminin çarpışması durumunda MÖHUK m. 34 f. 1 doğrultusunda Türk hukuku yetkili hukuk olarak tespit edilebilecektir. TTK'da zarar görenin sorumluluk sigortacısına başvurabilmesine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır<sup>46</sup>. Ancak genel şartların bazılarında<sup>47</sup> ve Yargıtay kararlarında<sup>48</sup> bu imkân zarar görene tanınmaktadır. Aynı şekilde, Tasarı m. 1478 hükmünde bu husus açıkça düzenlenmiştir. Tasarı'nın kanunlaşması hâlinde zarar görenin doğrudan doğruya sorumluluk sigortacısına başvurması, Türk hukukunca mümkün olacaktır.

Sigorta sözleşmesine uygulanacak olan hukuk, tarafların hukuk seçiminde bulunmadığı hâllerde MÖHUK m. 24 f. 4 uyarınca sigortacının işyeri hukukudur. Sorumluluk sigortacısının işyeri hukuku doğrudan doğruya sigorta şirketine başvurma imkânı vermeyebilir. Bu durumda, MÖHUK m. 34 f. 4 uyarınca haksız fiile uygulanacak hukuk olarak Türk Hukuku'nun tespit edilmesi hâlinde, sorumluluk sigortacısına doğrudan başvuru yolu açılmış olacaktır.

<sup>45</sup> *Protection and Indemnity Insurance* hakkında bkz. ALGANTÜRK-LIGHT, Didem, *Deniz Sigorta Hukukunda Klüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)*, İstanbul 2002; GÖKTAN, Işıl, *Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Klüp Sigortası) P&I, Yük Hasarı Tazminatları, İş Kazası Davaları, Deniz Kirliliği ve Gümrük Cezaları ve Diğer İlgili Tüm Konular*, İstanbul 2006.

<sup>46</sup> TTK'da zarar görenin üçüncü kişinin sorumluluk sigortacısına doğrudan doğruya başvuru hakkı bakımından genel bir düzenleme bulunmamaktadır. TTK m. 1310 f. 1 c. 1'de yangın sigortalarında zarar görene bu hak tanınmıştır. Aynı şekilde, Karayolları Trafik Kanunu (RG t: 18/10/1983, sayı: 18195 – düstur 5/22) m. 97 hükmü uyarınca da, zarar gören zorunlu mali sorumluluk sigortacısına doğrudan doğruya sigorta tazminatının ödenmesi bakımından dava açabilecektir.

<sup>47</sup> Hâlen yürürlükte olan genel şartların bazılarında zarar görene bu hak tanınmaktadır, örnek olarak bkz. Özel Güvenlik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları B. 1, Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m. 12, Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartları, m. 12, Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk sigortası Genel Şartları B. 1, genel şart metinleri için bkz. <http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Mevzuat/Yururlukteki+Mevzuat/Genel+Sartlar/>.

<sup>48</sup> Yargıtay, CMR sigortası ile ilgili bir kararında "...Tıpkı diğer sorumluluk sigortalarında olduğu gibi, bu tür sorumluluk sigortasında da taşıma sırasında malı hasar gören kişilerin taşıyıcının yaptırdığı sorumluluk sigortasına dayanarak, doğrudan sigortacı aleyhine dava açabilmeleri de mümkündür. Bu nedenle somut olayda davalı sigorta şirketine husumet yöneltmesinde bir isabetsizlik bulunmamaktadır..." denilmiştir. Yargıtay 11. HD, t: 30/6/2003, E. 1585, K. 7134. Karar metni için bkz. ÇELİK, Salih/LALE Muktedir, *Özetli-İçtihatlı-Uygulamalı Sigorta Hukuku*, 2. cilt, Ankara 2007, 1457.

## B. Yabancı Ülke Karasularında Meydana Gelen Çatma

Yabancı ülke karasularında meydana gelen çatmalarda uygulanacak hukuk, davanın Türkiye’de açılmaması hâlinde, söz konusu ülkenin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenecektir<sup>49</sup>. İka yeri, zarar yeri ve daha sıkı ilişkili hukuk bakımından yukarıda yapılan açıklamalar bu kısım için de kural olarak geçerli kabul edilmelidir.

Bu kısımda iki husus üzerinde durulacaktır. Bunlardan ilki, 1910 ÇatmaMS’ye taraf olan iki ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin Sözleşme’ye taraf olmayan bir ülkede çarpışmasıdır. Hiçbir mahkeme, ülkesinin tarafı olmadığı bir milletlerarası sözleşme hükmünü uygulamaya zorlanamaz. Ancak, çatma sonucunda ileri sürülen tazminat taleplerinin ika yeri kamu düzenini ihlal eden bir durum yaratmadığı da yukarıda açıklanmıştı<sup>50</sup>. Bu sebeple, ika yeri hukukuna nazaran daha sıkı ilişkili bir hukukun var olup olmadığı tespit edilmelidir. Gemilerin her ikisi de farklı ülkelerin sicillerine kayıtlı olduklarından tarafların müşterek bayrak hukukları bulunmamaktadır. Ancak, her iki ülke de 1910 ÇatmaMS’ye taraftır. Çatmanın Sözleşme’ye taraf başka bir ülkenin sularında veya açık denizde dahi meydana gelmesi hâlinde 1910 ÇatmaMS hükümleri uygulanacaktır. Çatmanın 1910 ÇatmaMS’ye taraf olmayan bir ülkede meydana gelmesinde tesadüfîlik unsuru ön plandadır. Bu sebeple tarafların müşterek hukukları<sup>51</sup> olan 1910 ÇatmaMS hükümlerinin daha sıkı ilişkili hukuk olarak uyuşmazlığa uygulanması yerinde olacaktır.

Yukarıda, Türk karasularında meydana gelen çatmalarda gemilerin müşterek bayrak hukukunun daha sıkı ilişkili hukuk olarak uygulanması gerektiği belirlenmişti. Yabancı ülke karasularında çarpı-

<sup>49</sup> Türkiye 1952 YetkiMS’ye taraf değildir. Dolayısıyla Sözleşme hükümleri Türk mahkemesinin milletlerarası yetkisini belirleyici nitelikte değildir. MÖHUK m. 40 uyarınca Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini iç hukukun yer itibarıyla yetki kuralları belli eder. Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (“HUMK”) m. 21 uyarınca yetkili mahkeme ika yeri mahkemesidir. Ancak HUMK m. 21 düzenlemesi kesin yetki kuralı değildir, dolayısıyla HUMK m. 9 doğrultusunda davalının yerleşim yeri mahkemesi de yetkili mahkemedir, bkz. KURU, Baki, *Hukuk Muhakemeleri Usulü*, altıncı baskı cilt: 1, İstanbul 2001, 486. Sonuç olarak, yurtdışında meydana gelen bir çatmada davalı konumundaki donatanın gemisinin Türk bayraklı olması veya donatanın Türkiye’de yerleşik olması hâlinde Türkiye’de dava açılabilmesi mümkün gözükmektedir.

<sup>50</sup> Bkz. yuk. II A 2 c.

<sup>51</sup> Bkz. yuk. dn. 41.

şan gemilerin aynı ülke bayrağını taşıması hâlinde gemilerin müşterek bayrak hukuklarının uyuşmazlığa uygulanması yerinde olacaktır<sup>52</sup>.

### C. Açık Denizlerde Meydana Gelen Çatma

Çatmanın açık denizde gerçekleşmesi, ika yeri ve zarar yerinin açık deniz olduğu anlamına gelecektir<sup>53</sup>. Açık denizler hiçbir ülkenin egemenlik sahasına girmez. Dolayısıyla, haksız fiiller için öngörülen ika yeri ve zarar yeri bağlama noktaları, açık denizde gerçekleşen çatmalar için belirleyici olmaktan uzaktır. Bu sebeple, açık denizlerde meydana gelen çatmalarda daha sıkı ilişkili bir hukukun tespit edilmesi gereklidir.

Tarafların MÖHUK m. 34 f. 5 uyarınca çatmanın gerçekleşmesinden sonra uygulanacak hukuku açıkça belirlemeleri hâlinde, seçilen hukuk öncelikli olarak uyuşmazlığa uygulanacaktır.

Tarafların hukuk seçimi yapmadıkları durumlarda hangi hukukun uygulanması gerektiği hususu tartışmalıdır. İleri sürülen görüşlerden ilki İngiliz hukuku ağırlıklıdır. Bu görüş uyarınca açık denizlerde meydana gelen çatmalara genel deniz hukuku kuralları uygulanmalıdır<sup>54</sup>. Genel deniz hukuku kuralları, milletlerarası alanda kabul görmüş ve tüm ülkeleri bağlayıcı nitelikteki kurallar olarak tanımlanmıştır<sup>55</sup>. Genel deniz hukuku kurallarının üstünlüğü görüşünün altında İngiliz hukukunun *lex fori* olarak uygulanmasına haklılık kazandırılması yattığı ileri sürülmüştür. Nitekim İngiliz mahkemeleri-

<sup>52</sup> Doktrinde karasularında meydana gelen çatmalarda yetkili kanunlar ihtilafı kuralını, davanın açıldığı mahkemeye dayanarak tespit eden görüş bulunmaktadır. Söz konusu görüş uyarınca, dava ika yeri mahkemesinde açılmışsa, ika yeri hukuku, ika yeri mahkemesinden başka bir mahkemede açılmışsa tarafların müşterek bayrak hukukunun uygulanması gerekmektedir, bu görüşler hakkında kapsamlı bilgi için bkz. GÖĞER (dn. 22), 153.

<sup>53</sup> Açık denizlerde meydana gelen çatmalarda uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralları hakkında kapsamlı bilgi için bkz. GEORGE (dn. 22) 154; WINTER (dn. 22), 115; OKAY (dn. 22), 498; GÖĞER (dn. 22), 644; GÖĞER (dn. 22) Deniz Ticareti Hukuku Kanunlar İhtilafı, 156.

<sup>54</sup> GEORGE (dn. 22), 154; GÖĞER (dn. 22), 644.

<sup>55</sup> GEORGE (dn. 22), 157; GÖĞER (dn. 22), 645.

nin verdiği kararlarda genel deniz hukuku kurallarından İngiliz hukukunun anlaşılması gerektiği sonucu çıkmıştır<sup>56</sup>.

Örf-adet veya teamül niteliği kazanmış kuralların genel deniz hukuku kuralları olarak kabul edilebileceği savunulabilir<sup>57</sup>. Maddi hukuk kuralları bakımından çatma hukukunda teamül niteliğini kazanmış bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, tazminat taleplerinde zıya ve hasar tespiti ile ilgili *Comité Maritime International* tarafından hazırlanmış Lizbon Kuralları<sup>58</sup> bulunmaktadır. Lizbon Kuralları'nın genel deniz hukuku kuralı niteliğinde olduğu kabul edilebilir. Ancak, söz konusu kurallar tarafların hangi hâllerde sorumlu olacağını düzenlemediğinden, çatmaya uygulanacak maddi hukuk bakımından Lizbon Kuralları genel deniz hukuku kuralları niteliğinde sayılamayacaktır. Bu sebeple, maddi hukuk bakımından çatmaya uygulanacak genel deniz hukuku kurallarının bulunmadığı sonucuna varılmaktadır.

Bir diğer görüş, gemilerin bayrağını taşıdıkları ülkenin yüzen bir parçası<sup>59</sup> olması kıstasından yola çıkmaktadır. Dolayısıyla geminin bayrağını taşıdığı ülkenin hukuk kurallarının gemiyi takip ettiği ileri sürülmektedir. Bu durumda, çatmaya karışan gemilerin farklı ülke bayrağı taşıması ihtimalinde bile haksız fiile ilişkin bağlama noktası olan ika yeri veya zarar yeri kurallarının işletilebileceği savunulmuştur<sup>60</sup>.

<sup>56</sup> Açık denizde iki Hollanda bayraklı geminin çarpışmasından kaynaklanan tazminat taleplerine, müşterek bayrak kanununun uygulanmayıp genel deniz hukuku kurallarının dolayısıyla İngiliz hukukunun uygulandığı karar hakkında bkz. GEORGE (dn. 22), 156. Genel deniz hukuku kurallarının *lex mercatoria* Rolls of Oléron ve milletlerarası genel kabul görmüş belgelerden oluştuğu yolunda açıklama için bkz. TETLEY, William, *The General Maritime Law – The Lex Maritima (with a Brief Reference to the Ius Commune in Arbitration Law and the Conflict of Laws)*, 20 Syracuse J. Int'l L. & Com., 105.

<sup>57</sup> Nitekim müşterek avarya alanında bir milletlerarası sözleşme niteliğinde olmayan York-Anwers Kurallarının ("YAK") genel deniz hukuku niteliğinde olduğu ileri sürülmektedir, bkz. TETLEY (dn. 56), 144. YAK sıklıkla değişikliğe uğradıklarından örf-adet kuralı olarak kabul edilemez. Ancak, YAK'nın milletlerarası bir teamülü yansıttığı söylenebilir.

<sup>58</sup> 1987 tarihli Lizbon Kuralları metni için bkz. <http://www.comitemaritime.org/cmdocs/ruleslisbo n.html>.

<sup>59</sup> Bkz. GÖĞER (dn. 22), 648; OKAY (dn. 22), 506; TEKİNALP, Gülören, *Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, İstanbul 1967, 46; GEORGE (dn. 22), 509. Türk Ceza Kanunu ("TCK") m. 8'de TCK hükümlerinin yer bakımından uygulanma alanı düzenlenmiştir. Suçun açık denizde bir deniz aracında işlenmesi hâlinde, suç Türkiye'de işlenmiş sayılacaktır (TCK m. 8 f. 2(c)). Hüküm TCK hükümlerinin yer bakımından uygulanmasını genişletmektedir. Geminin yüzen bir ada sayılmasının ceza hukuku anlamındaki karşılığı olduğu savunulabilecektir.

<sup>60</sup> Bkz. OKAY (dn. 22), 505; GÖĞER (dn. 22), 650.

Nitekim gemi, bayrağını taşıdığı ülkenin bir parçası olduğundan ika yeri ve zarar yeri gemilerin bayraklarına göre tespit edilebilecektir. Çatma kusur sorumluluğuna dayalı bir haksız fiildir. Dolayısıyla tek tarafın kusurlu olduğu çatmalarda ika yeri hukukuna ağırlık tanınması hâlinde, bu görüş uyarınca, kusurlu geminin bayrağını taşıdığı ülke hukuku uygulanacaktır. Zarar yeri hukukunun öncelikli bağlama kuralı olarak kabul edildiği ülkelerde ise çatmada kusursuz olan geminin hukuku uygulama alanı bulacaktır<sup>61</sup>.

Bu görüş, çatmaların gemilerin birlikte kusuru sebebiyle gerçekleşmesi hâlinde veya her iki geminin de kusuru olmaksızın açık denizde gerçekleşen çatmalar bakımından yetersiz kalmaktadır<sup>62</sup>. Nitekim müşterek kusurlu çatmada ika yeri hukuku olarak hangi ülke hukukunun üstün tutulacağı, uygulanacak hukukun tespit edilmesinde güçlük doğurmaktadır<sup>63</sup>.

Açık denizde meydana gelen çatmalarda uygulanacak olan hukuku belirlemek için öncelikle 1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı bulup bulmadığına bakılmalıdır. 1910 ÇatmaMS m. 1 uyarınca çatmanın hangi sularda meydana geldiği önem taşımamaktadır<sup>64</sup>. Dolayısıyla Sözleşme hükümleri yukarıda açıklanan uygulama alanı maddesinde yazılı kriterler karşılanmak kaydıyla açık denizde meydana gelen çatmalara uygulanacaktır<sup>65</sup>.

<sup>61</sup> MÖHUK m. 34 f. 1 ve f. 2 hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda zararın ika yerinden başka bir yerde gerçekleşmesi hâlinde zarar yeri hukukuna öncelik tanınması sonucu çıkmaktadır. Dolayısıyla zarar gören ve kusuru bulunmayan geminin hukukunun uygulanmasının Türk hukuku ile bağdaştığı söylenebilecektir.

<sup>62</sup> Çatmaya ilişkin uygulanacak kanunlar ihtilafı kurallarının tek taraflı veya müşterek kusur bulunması ihtimallerine göre farklı değerlendirilmesi eleştirilmiştir. Açık denizlerde gemilerin farklı ülke bayrağı taşıması durumunda bayraklardan birinin diğerine tercih edilmesinde makul bir sebep görülmemektedir. Dolayısıyla müşterek kusurun bulunması durumunda tarafların her iki bayrak kanununa da dayanabilmesi teklif olunmuştur, bkz. OKAY (dn. 22), 509. Müşterek kusurlu çatmada kabul edilen ağırlıklı görüş, her gemi donatanının kendi milli kanununun kendisine tanıdığı tazminat hakkından fazlasını talep edemeyeceğidir, bkz. OKAY (dn. 22), 506. Bu görüşe karşı olarak müşterek kusurlu çatmada *lex fori* hükümlerinin uygulanması görüşü mevcuttur. Her ne kadar bağlama kuralı olarak *lex fori* sakıncalı görülse de, her türlü sakıncasına rağmen bu durumda *lex fori* hükümlerinin uygulanması gerektiği hakkında bkz. TEKİNALP (dn. 59), 49.

<sup>63</sup> Bkz. GÖĞER (dn. 22), 650.

<sup>64</sup> Bkz. yuk. II A.

<sup>65</sup> Bkz. yuk. II A.

1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı bulmaması durumunda daha sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi gereklidir. Söz konusu ihtimallerden ilki, açık denizde çarpışan her iki geminin de aynı ülke bayrağını taşımasıdır. Yabancı ülke karasularında meydana gelen çatmalarda gemilerin aynı ülke bayrağını taşımaları hâlinde çatmanın meydana geldiği yer hukukunun değil, gemilerin müşterek bayrak hukukunun uyuşmazlığa daha sıkı ilişkili hukuk olarak uygulanmasının uygun olacağı tespit edilmişti<sup>66</sup>. Bu durumda açık denizlerde meydana gelen çatmalarda MÖHUK m. 34 f. 3 hükmü doğrultusunda müşterek bayrak hukuku<sup>67</sup>, daha sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilmelidir.

Gemilerin farklı ülke sicillerine kayıtlı olmaları durumunda, her iki geminin bayraklarını taşıdığı ülkelerin hukuk kuralları aynı yönde hükümler içeriyorsa, söz konusu hükümlerin müşterek hukuk kuralı olarak uyuşmazlığa uygulanması gerektiğine yönelik görüşün uygulanması uygun gözükmemektedir<sup>68</sup>.

Bir başka görüş, açık denizde meydana gelen çatmalar hakkında her hâlükarda yargılamanın görüldüğü ülke hukuku olan *lex fori*'nin uygulanması gerektiğidir<sup>69</sup>. Hâkimin bildiği hukuk olan *lex fori* hükümlerini uygulaması şüphesiz pratik bir çözümdür. Ancak, *lex fori*'nin üstün tutulması, uygulanacak hukukun çatma anında değil, daha sonraki bir aşamada belirlenmesi sonucunu doğuracaktır. Nitekim uyuşmazlığa uygulanacak hukuk, davacının davasını ileri süreceği ülke hukukuna göre farklılık gösterebilecektir<sup>70</sup>. Dolayısıyla son çare<sup>71</sup> olarak *lex fori*'ye başvurulması uygun gözükmemektedir.

<sup>66</sup> Bkz. yuk. II A 2 c.

<sup>67</sup> Gemilerin müşterek bayrak hukukunun *lex fori*'ye tercih edilmesinin yerinde olduğu hakkında bkz. OKAY (dn. 22), 503. Açık denizde meydana gelen çatmalarda müşterek milli hukukun değil müşterek bayrak hukukunun uygulanması hakkında bkz. GÖĞER (dn. 22), 647. Yük ilgilileri bayrak ülkesi vatandaşı olmayabilirler. Bu durumun yük ilgilileri aleyhine bir durum yaratıp yaratmadığı tartışılmıştır. Ancak, açık denizde meydana gelen çatmalarda malların yüklendiği geminin bayrak kanununun uygulanmasının, tesadüfi *lex fori* hükümlerinin uygulanmasına nazaran daha avantajlı olduğu sonucuna varılmıştır, bkz. GÖĞER (dn. 22), 647.

<sup>68</sup> Bkz. GÖĞER (dn. 22), 648.

<sup>69</sup> Bu hususta bkz. OKAY (dn. 22), 499; GÖĞER (dn. 22), 640.

<sup>70</sup> *Lex fori*'nin sakıncaları hakkında bkz. OKAY (dn. 22), 501; GÖĞER (dn. 22), 652.

<sup>71</sup> Birden fazla bayrak kanununun aynı anda ve aynı olaya uygulanması sakıncalı sonuçlara yol açıyorsa *lex fori*'nin uygulanması gerektiği hakkında bkz. TEKİNALP (dn. 59), 49.

Açık denizde meydana gelen çatmalarda gemilerin müşterek bayrak hukukuna veya müşterek diğer bir hukukunun bulunması hâlinde bu hukuka üstünlük tanınması gerektiği açıklanmıştı. Aynı şekilde, kusurun tek bir gemide bulunduğu çatmalarda da kusurlu geminin veya zarar gören geminin bayrak hukukunun üstün tutulması gerektiği belirtilmişti. Bir diğer ihtimal, tarafların açık iradeleriyle uyuşmazlığın meydana gelmesinden sonra hukuk seçimi yapmalarıdır.

Açık denizlerde meydana gelen çatmalarda, gemilerin birlikte kusurunun bulunması hâlinde veya kusursuz çatmalarda hangi geminin bayrak hukukuna üstünlük tanınması gerektiği sonucuna varılamamıştı. Dolayısıyla son çare ilkesi olarak, bu durumda *lex fori* hükümlerinin uygulanması makul gözükmektedir<sup>72</sup>.

*Lex fori* hükümlerinin uygulanmasındaki belirsizlik unsuru bir başka alanda yaygın kabul görecektir olan milletlerarası sözleşme ile ortadan kaldırılabilecektir<sup>73</sup>. Başka bir ifadeyle, milletlerarası usul hukuku alanında gerçekleştirilecek bir sözleşmeyle *forum shopping*<sup>74</sup> ihtimalinin önüne geçilebilecektir. Nitekim bu durumda milletlerarası yetki bakımından milletlerarası hukuk birleştirilmiş olacaktır. Böylece *lex fori*'nin uygulama alanı bulması ancak dava açılacak ülkelerin maddi hukuku ile sınırlı olacaktır. Dolayısıyla, belirsizlik unsuru kalkmış olacaktır. Çatma ile ilgili 1952 YetkiMS'nin milletlerarası alanda yetki kurallarını düzenlendiği açıklanmıştı<sup>75</sup>. Ancak, söz konusu yetki kuralları sadece 1952 YetkiMS'yi kabul eden ülkeler ile sınırlı kalacaktır.

<sup>72</sup> Bu durumun çatma zararı sebebiyle ileri sürülecek gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukuk ile birlikte değerlendirilmesi ve *lex fori*'nin uygulanması gerektiği hakkında varılan sonuç için bkz. TEKİNALP (dn. 59), 48.

<sup>73</sup> Bu hususta bkz. GÖĞER (dn. 22), 667.

<sup>74</sup> Aynı davada birden çok devlet mahkemesinin kendini yetkili kabul etmesinin yol açtığı hile durumu hakkında bkz. NOMER/ŞANLI (dn. 22), 456; EKŞİ, Nuray, *Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi*, 2. Bası, İstanbul 2000, 264; EKŞİ, Nuray, *Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Gemilerin Yurt Dışında Cebri İcra Yoluyla Satışı*, DenizHD yıl: 8, sayı: 1-4, 33.

<sup>75</sup> 1952 YetkiMS hakkında bkz. yuk. dn. 9.

## Ç. Roma II Tüzüğü

Akit dışı borç ilişkilerine uygulanacak hukukun belirlendiği 11/7/2007 tarihli Tüzük, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi tarafından kabul edilmiştir<sup>76</sup>. Tüzük 11/1/2009 tarihinde yürürlüğe girecektir (Tüzük m. 32). Haksız fiillere uygulanacak hukuk genel hüküm olarak düzenlenirken (Tüzük m. 4), bazı akit dışı borç ilişkileri bakımından özel düzenleme getirilmiştir<sup>77</sup>. Çatma hakkında özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla, çatma hakkında Tüzük m. 4, m. 14 hükümleri ve m. 15 ilâ 22 arasında yer alan ortak kurallar uygulama alanı bulabilecektir.

Taraflar, haksız fillin gerçekleşmesinden sonra uygulanacak hukuku seçme imkânına sahiptir<sup>78</sup> (Tüzük m. 10). Uygulanacak hukukun taraflarca belirlenmemesi hâlinde, Tüzük m. 4 par. 1 uyarınca zarar yeri hukuku öncelikli bağlama kuralıdır<sup>79</sup>. Tüzük'te geçen "zarar yeri" kavramı doğrudan doğruya zararın sonuçlarını doğurduğu yer olarak anlaşılmalıdır<sup>80</sup>. Dolayısıyla, iç sularda veya karasularında meydana gelebilecek olan çatmalarda uygulanacak hukukun zarar yeri hukuku olduğu sonucuna varılmaktadır. Çatmalarda çatmanın gerçekleştiği yer eş zamanlı olarak zararın doğduğu yerdir. Bu sebeple çatmanın gerçekleştiği yer hukuku, Tüzük kapsamında uygulanacak hukuk olarak gözükmektedir.

Zararın oluştuğu tarihte gerek zarar gören, gerekse kendisine karşı istemde bulunulan kişilerin mutad meskenlerinin ortak olması hâlinde söz konusu hukuk, zarar yerine göre öncelikli olarak uygulanacaktır (Tüzük m. 4 par. 2). Çatmalarda bağlama kuralının belirlenmesinde gemide bulunan kişilerin ve eşya sahiplerinin milliyeti değil, gemilerin milliyeti önem taşımaktadır. Dolayısıyla, Tüzük m. 4 par. 2 düzenlemesinin çatma hukukuna uyarlanması hâlinde, çatmanın ger-

<sup>76</sup> Bkz Official Journal of the European Union t: 31/7/2007 L 199/40. Roma II Tüzüğü düzenlemesi hakkında kapsamlı bilgi için bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22); SYMEONNIES, Symeon C., *Rome II and Tort Conflicts: A Missed Opportunity*, American Journal of Comparative Law Vol. 56 (2008).

<sup>77</sup> Ürün sorumluluğu (m. 5), haksız rekabet (m. 6), çevre zararı (m. 7), fikri hakların ihlali (m. 8), endüstriyel zararlar (m. 9) özel olarak düzenlenen akit dışı borç ilişkileridir.

<sup>78</sup> Bkz. yuk. dn. 35.

<sup>79</sup> Öncelikli bağlama kuralı olarak zarar yerinin kabul edilmesi hakkında bilgi için bkz. ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 96.

<sup>80</sup> Bkz. yuk. dn. 33.



çekleşmesi anında gemilerin kayıtlı oldukları sicilin aynı olması hâlinde sicil yeri hukukunun uygulanacağı sonucuna varılabilecektir.

Tüzük m. 4 par. 3 c. 1'de ise, daha sıkı ilişkili hukukun uygulanacağı belirtilmiştir. Gemilerin müşterek bayrak hukuku, 1910 ÇatmaMS hükümleri veya bayrak hukuklarının aynı hükümleri içermesi hâlinde müşterek hukuk kuralları daha sıkı ilişkili hukuk olarak değerlendirilebilecektir. Bu hususta yukarıda yapılan açıklamalar bu kısım için de geçerlidir<sup>81</sup>.

Roma II Tüzük'te bulunmayan bir düzenleme Avrupa Topluluğu Komisyonu'nun 22/7/2003 tarihli Tüzük teklifinde yer almaktaydı<sup>82</sup>. Tüzük teklifinin 3'üncü kısmında diğer hükümler başlığı altında yer alan madde, devletin sınır olgusunun belirlenmesine yönelikti (Teklif m. 18 f. 1(b)). Başka bir ifadeyle, Tüzük hükümlerinin uygulama yeri bakımından sınırlarını çizmekteydi. Geminin siciline kayıtlı olduğu ülke veya sicile kayıtlı olmayan geminin malikinin vatandaşı olduğu ülke, açık denizde bulunan gemi bakımından belirleyici olacaktı.

Başka bir ifadeyle Tüzük m. 4 f. 1'de zarar yeri prensibi benimsenmiştir. Açık denizde meydana gelecek olan çatmada Tüzük teklifi hükümlerinin uygulanması bakımından zarar yeri, geminin siciline kayıtlı olduğu veya gemi malikinin vatandaşı olduğu ülke olarak anlaşılmalıdır<sup>83</sup>. Ancak Tüzük teklifi, m. 18 düzenlemesi 11/7/2007 tarihli Tüzük'te yer almamaktadır.

<sup>81</sup> Tüzük m. 4 par. 3 c. 2'de, daha yakın ilişkinin taraflar arasında daha önceden gerçekleştirilmiş sözleşme gibi başka bir ilişkiye dayanabileceği belirtilmiştir. Bu durumda söz konusu ilişkinin tâbi olacağı bağlama kuralı tatbik edilecektir. Çatma sonucunda meydana gelen kişi zararlarında çatmaya karışan bütün gemilerin donatanlarının kusur oralarına bakılmaksızın birlikte sorumlu olacağı belirtilmişti. Bu durumda, gemide bulunan kişilerin kendi donatanlarına karşı çatma hükümlerine dayanarak ileri sürdükleri tazminat taleplerinde uygulanacak hukuk olarak yolcu taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun belirleyici olabileceği sonucuna varılabilir. Yük ilgilileri ve zarar gören kişilerin ülke hukuklarının değil, gemilerin taşıdıkları bayrak hukukunun uygulanması gerektiği hakkında GÖĞER (dn. 22), 647.

<sup>82</sup> Tüzük teklifi metni için bkz. [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2003/com\\_2003\\_0427en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2003/com_2003_0427en01.pdf). Tüzük teklifi m. 18 hakkında bkz. GEORGE (dn. 22), 168; ÖZTEKİN-GELGEL (dn. 22), 268.

<sup>83</sup> Bu düzenleme Haksız Fiile Uygulanacak 2001 tarihli Hollanda Kanunlar İhtilafı Kanunu m. 1 f. 1(b) ile uyum göstermektedir, bkz. Netherlands International Law Review, 2003, 222.

Tüzük teklifi m. 18 hükmünün, Tüzük'ten çıkartılması iki türlü yorum yapılmasına sebep olmuştur<sup>84</sup>. Bunlardan ilki, açık denizlerde meydana gelen çatmalarda, Tüzük m. 4 hükmünün değil, üye devletlerin kendi kanunlar ihtilafı kurallarının uygulama alanı bulması yolundadır. Gerçekten de, Tüzük hükümlerinin uygulama alanını belirleyen Teklif m. 18'in çıkartılması bu şekilde yorumlanabilecektir. Ancak, söz konusu maddenin Tüzük'ten çıkartılması, Tüzük m. 4 kurallarının deniz hukuku haksız fiillerine uygulanmayacağı anlamını taşımamalıdır<sup>85</sup>. Nitekim Tüzük teklifi m. 18, Tüzük m. 4 hükmünün yer bakımından uygulama alanına ilişkin bir düzenlemedir. Dolayısıyla çatmanın konu edildiği bir kanunlar ihtilafı kuralı niteliğinde değildir. Bu sebeple Tüzük m. 4 hükmü, çatma bakımından uygulanacak hukuku belirleyici olacaktır.

### Sonuç

Akit dışı borç ilişkilerinden çatmaya ilişkin kanunlar ihtilafı kuralları incelenmiştir. Çatmaya ilişkin Türkiye'nin de taraf olduğu bir milletlerarası sözleşmenin varlığı ortaya konulmuştur. 1910 ÇatmaMS'nin uygulama alanı hükmünün karşılanması hâlinde Sözleşme hükümlerinin öncelikle uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır. Ancak çatmaya ilişkin bütün hususlar 1910 ÇatmaMS'de düzenlenmemektedir. Aynı şekilde, Sözleşme'nin uygulama alanı maddesi uygulama alanını sınırlamaktadır. MÖHUK'da akit dışı borç ilişkilerinden bazıları hakkında özel düzenlemeler getirilmiştir. Çatma hakkında bu yönde bir kanunlar ihtilafı kuralı mevcut değildir. Nitekim MÖHUK'nın mehzaz kabul ettiği Roma II Tüzük hükümlerinde de çatmaya ilişkin özel kanunlar ihtilafı kuralları bulunmamaktadır. Bu sebeple, haksız fiillere ilişkin kanunlar ihtilafı kuralını düzenleyen MÖHUK m. 34, çatma bakımından da belirleyici olacaktır.

MÖHUK m. 34 düzenlemesi çalışmada ayrıntılı olarak incelenmiştir. İlgili düzenlemenin yeterli olduğu ve çatma bakımından özel bir düzenlemenin gerekmediği sonucuna varılmıştır. Açık denizde meydana gelen çatmalar bakımından ise, MÖHUK'da ROMA II Tüzük Tasla-

<sup>84</sup> Bu konuda bkz. GEORGE (dn. 22), 169.

<sup>85</sup> Bkz. GEORGE (dn. 22), 170.

ği'nda yer alan yer bakımından uygulama hükümlerinin uygulanmasına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu yönde bir hükme gerek olmadığı savunulabilecektir. Nitekim Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi ika yeri ile sınırlı değildir. HUMK m. 9 uyarınca da Türk mahkemeleri milletlerarası yetkiye sahip olabilecektir. Bu sebeple açık denizde meydana gelen çatmada, davalı tarafın Türkiye'de yerleşik olması hâlinde, Türk mahkemeleri yetkili olacaktır. Uyuşmazlıkta yabancılık unsuru bulunması durumunda kanunlar ihtilafı kuralları MÖHUK tarafından belirlenecektir. Dolayısıyla, MÖHUK m. 34 düzenlemesi, açık denizde meydana gelen çatmada da belirleyici olabilecektir. Açık denizlerde, ika ve zarar yeri bağlama kuralları uygulanacak hukuku belirleme imkânından yoksundur. Bu durumda belirleyici olan daha sıkı ilişkili hukuk, çalışmada kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır.

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İspanya Hükümeti Arasında Deniz Üzerinde Kaynaklı Uyuşmazlıkların Çözülmesi Hakkında Protokol (RG, 04.01.2008 - 26740)

- T.C. Hukukukî Dürüstlük ve Adil Davranış İlkesi Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı (Makamda Çıkarılan Kanun Hükmünde Kararname ile Kabul Edilmiştir) (RG, 04.01.2008 - 26740)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İspanya Hükümeti Arasında Deniz Üzerinde Kaynaklı Uyuşmazlıkların Çözülmesi Hakkında Protokol (RG, 04.01.2008 - 26740)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İspanya Hükümeti Arasında Deniz Üzerinde Kaynaklı Uyuşmazlıkların Çözülmesi Hakkında Protokol (RG, 04.01.2008 - 26740)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İspanya Hükümeti Arasında Deniz Üzerinde Kaynaklı Uyuşmazlıkların Çözülmesi Hakkında Protokol (RG, 04.01.2008 - 26740)