

ULUSLARARASI HUKUKTA BATIK DEVLET GEMİLERİNİN BAĞIŞIKLIĞI ÜZERİNE BİR İNCELEME

A Study on the Immunity of Sunken State Vessels in International Law

Şahin Eray KIRDIM*

Özet

Bu çalışmada batık savaş gemileri ile kaybolmaları anında savaşta veya diğer kamu hizmetlerinde görevli olan devlete ait ya da devlet tarafından işletilen diğer gemilerin uluslararası hukukta devlet bağışıklığı olarak bilinen kuralın uygulama alanına girip girmediği incelenmektedir. Doktrinde meselenin batmadan sonra gemi statüsünü sürdürüp sürdürmediği veya bayrak devletinin gemi üzerindeki mülkiyetinin devam edip etmediği tartışmaları üzerinden ele alındığı görülmektedir. Diğer taraftan gemi statüsünün sürüp sürmemesi ilkenin uygulama alanını değiştirmeyeceğinden, çalışmada teorik tartışmalardan ziyade uluslararası teamül hukuku pratiğine odaklanılmaktadır. Dolayısıyla, bu çalışmanın amacı uluslararası hukukta artık yerleşmiş olan devlet mallarına yönelik bağışıklık kuralının batık gemiler bakımından da geçerli olup olmadığı sorusunun cevaplanmasıdır. Bu amaçla çalışma üç ana bölüme ayrılmıştır. İlk olarak batık devlet gemilerinin bağışıklığı, uluslararası antlaşmalar çerçevesinde incelenmektedir. İki ve çok taraflı uluslararası antlaşmaların yetersizliği nedeniyle ikinci bölümde batık devlet gemilerinin bağışıklığı meselesi *opinio juris* ve devlet uygulaması incelenerek uluslararası teamül hukuku yoluyla çözümlenmeye çalışılmaktadır. Üçüncü bölümde ise bu konudaki yabancı mahkeme kararları ele alınmaktadır. Çalışmada uluslararası teamül hukukunda devlet gemilerinin batmalarının ardından ne kadar bir süre geçtiğine ve hangi deniz bölgesinde bulunduklarına bakılmaksızın devlet bağışıklığından yararlanacakları yönünde yerleşmiş – veya en azından uzunca bir süredir yerleşmekte olan – bir uluslararası teamül hukuku kuralının varlığı gösterilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Devlet bağışıklığı, devlet gemisi, egemenlik, uluslararası teamül hukuku, sualtı kültürel mirası

Abstract

This study examines whether sunken warships and other state-owned or state-operated vessels that were engaged in warfare or other public services at the time of their loss fall within the scope of the rule known as state immunity in international law. The doctrine addresses the issue through discussions on whether the vessel retains its status after the sinking or whether the flag state's ownership over the vessel continues. On the other hand, since the continuation of the vessel's

➤ Bu makale Etik Kurul iznine tabi değildir/This article is not subject to Ethics Committee permission.

➤ Makale Geliş Tarihi/Article Received Date: 29.08.2024

➤ Yayın Kurulu Kabul Tarihi/Editorial Board Acceptance Date: 22.04.2025

* Dr. Öğr. Üyesi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Ankara-Türkiye, sahineraykirdim@aybu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-4207-6559>.



status does not alter the scope of the principle's application, the study focuses on the practice of customary international law rather than theoretical discussions. Therefore, this study aims to answer the question of whether the rule of state immunity, which is now well-established in international law, also applies to sunken vessels. For this purpose, the study is divided into three main sections. First, the immunity of sunken state vessels is examined within the framework of international agreements. Due to the inadequacy of bilateral and multilateral international treaties, the second section attempts to resolve the issue through customary international law by examining *opinio juris* and state practice. The third section examines foreign court decisions on this issue. The study demonstrates the existence of an established — or at least long-developing — rule of customary international law that the state vessels benefit from state immunity regardless of how much time has passed since their sinking or in which maritime zone they are located.

Key Words: State immunity, state vessel, sovereignty, customary international law, underwater cultural heritage

GİRİŞ

1950'li yıllara kadar sualtı kültürel mirası, insan müdahalesinin neredeyse tamamen dışında kalmıştır.¹ Ancak denizcilik teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucunda denizin ve deniz kaynaklarının kullanımının artması, sualtı kültürel mirasını² insan faaliyetlerinden kaynaklanan tehditlere fazlasıyla açık bir hale getirmiştir.³ Bu anlamda örneğin Dromgoole, son yirmi yılda yaklaşık 350 büyük gemi enkazının yok olmasından ve diğer binlerce başka sualtı kültürel miras alanının ağır hasar görmesinden ticari faaliyetlerin sorumlu olduğu tahminini aktarmaktadır.⁴ Sualtı kültürel mirasının büyük bir kısmı ise batık savaş gemileri⁵ ile kaybolmaları anında savaşta veya diğer kamu hizmetlerinde görevli olan devlete ait ya da devlet tara-

¹ Eden Sarid, 'International Underwater Cultural Heritage Governance: Past Doubts and Current Challenges' (2017) 35(2) Berkeley Journal of International Law 219, 221; Hayley Roberts, 'The British Ratification of the Underwater Heritage Convention: Problems and Prospects' (2018) 67(4) International and Comparative Law Quarterly 833, 833.

² Sualtı kültürel mirasının üzerinde mutabakata varılan bir tanımı olmamakla birlikte, aşağıda ele alınan 2001 UNECO Sualtı Kültür Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme'nin 1'inci maddesinde şu şekilde tanımlanmaktadır:
"Sualtı kültürel mirası", en az 100 yıl boyunca, periyodik veya sürekli olarak kısmen veya tamamen su altında bulunan, kültürel, tarihi veya arkeolojik nitelikteki insan varlığına ait tüm izler anlamına gelir..."

³ Lowell B. Bautista, 'Gaps, Issues, and Prospects: International Law and the Protection of Underwater Cultural Heritage' (2005) 14 Dalhousie Journal of Legal Studies, 57; Feasibility Study for the Drafting of a New Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO Doc. 146 EX127, ss. 1-2, para. 7-10 (Mart 23, 1995) <<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000101285>> Erişim Tarihi: 24 Temmuz 2024.

⁴ Sarah Dromgoole, *Underwater Cultural Heritage And International Law* (Cambridge University Press, 2013) 5.

⁵ 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 29'uncu maddesinde savaş gemisi, "Bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi" olarak tanımlanmaktadır.

findan işletilen diğer gemilerden⁶ oluşmaktadır. Bu çalışmada devlet gemilerinin hukuki durumları devlet bağımsızlığı ilkesi kapsamında incelenmektedir.

Devlet bağımsızlığı⁷, egemen eşitlik⁸ ilkesinin doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmış bir uluslararası hukuk ilkesidir.⁹ Bu ilkeye göre, bir devlet yabancı bir devletin mahkemelerince yargılamaz ve bu mahkemelerin vermiş olduğu kararlar bakımından cebri icraya tabi tutulamaz.¹⁰ Bu birincil uygulama alanının yanında ayrıca devletin organları, resmi sıfatla yaptıkları işlemler bakımından görevlileri ve temsilcileri ile kamusal hizmete özgülenmiş malları her türlü yabancı yargı faaliyetinden ve bu yargı faaliyetinden kaynaklanıp kaynaklanmadığına bakılmaksızın her türlü fiili müdahaleden de bağımsızdır.¹¹

Devletler bir zamanlar mutlak bağımsızlığa sahip olsalar da günümüzde devletlerin yalnızca kamusal nitelikli eylem veya işlemlerden kaynaklanan uyuşmazlıklarla sınırlı bir devlet bağımsızlığından yararlanabildiği, buna karşın ticari amaç taşıyan eylem veya işlemler açısından ise bağımsızlığın söz konusu olmadığı genellikle kabul edilmektedir.¹² Sur'un da ifade ettiği üzere, günümüzde sınırlı bağımsızlık anlayışı kuvvet kazanmıştır; bu nedenledir ki devletlerin her türlü işlemleri değil, yalnızca

⁶ Buradan sonra her iki grubu da kapsar şekilde ve aksi belirtilmedikçe “devlet gemisi” ifadesi kullanılacaktır.

⁷ Türkçe uluslararası hukuk doktrininde devlet bağımsızlığı terimi yerine “devletin yargı bağımsızlığı” teriminin de kullanıldığı bir vakıdır (örneğin bkz. Melda Sur, *Uluslararası Hukukun Esasları* (3. Baskı Beta 2008) 115). Ancak biz burada Pazarcı'nın da yaptığı gibi devlet bağımsızlığı terimini kullanmayı tercih ediyoruz (Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk* (16. Baskı Turhan Kitabevi 2017) 146)). Bunun temel nedeni ise “yargı bağımsızlığı” teriminin bir devletin yalnızca üçüncü devlet mahkemelerindeki yargılamaya ve hükümlerden muaf olduğu anlamını içermesi tehlikesidir. Ancak açıklandığı üzere, devlet bağımsızlığı yabancı mahkemelerdeki yargılamaya ve hükümlerden muafiyetin yanında diğer başka muafiyetleri de (devlet görevlileri ve malları gibi) içermektedir. Ayrıca bkz. Yıldırım Sak, *Devletin Yargı Bağımsızlığı ve Temel Hakların Korunması* (Seçkin Yayıncılık 2015).

⁸ Birleşmiş Millet Şartı (1 UNTS XVI), madde 2/1 (“Örgüt, tüm üyelerin egemen eşitliği ilkesi üzerine kurulmuştur”).

⁹ Sur (n 7) 115; Katherine Reece Thomas, ‘Enforcing against State Assets: The Case for Redistricting Private Creditor Enforcement and How Judges in England Have Used Context When Applying the Commercial Purposes Test’ (2015) 2(1) *Journal of International and Comparative Law* 115, 119 (“Devlet bağımsızlığı ilkesi, devletlerin egemen eşitliği ve bağımsızlığı temelinde açıklanmaktadır”).

¹⁰ Deniz Kızılsümer Özer, ‘Devletin Yargısal Bağımsızlığına İlişkin Uluslararası Adalet Divanı'nın Almanya- İtalya: Yunanistan Müdahil Davasında Verdiği Karar ve Düşündürdükleri’ (2015) 5(2) *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 195; Joy Henri Mangapul Idris and Chloryne Trie Isana Dewi, ‘Sovereign Immunity of Non-Commercial Government Vessels and Due Regard: China Coast Guard in the Natunas’ (2021) 18(2) *Indonesian Journal of International Law* 229, 229-230.

¹¹ Sur (n 7) 115; Kızılsümer Özer (n 10); Thomas (n 9) 120.

¹² Ian Brownlie, *Principles of Public International Law* (7. Baskı Oxford University Press 2008); Yasir Gökçe, ‘Mutlak Yargı Bağımsızlığından Sınırlı Yargı Bağımsızlığına Geçiş Trendi, İş Hukukundan Doğan Uyuşmazlıklarda Yargı Bağımsızlığı ve Ülkemizdeki Durum’ (2014) 18(1) *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 91; Joshua Berzak, ‘The Palestinian Bid for Statehood: It's Repercussions for Business and International Law’ (2013) 12(1) *Journal of International Business and Law* 89, 111-112.



kamusal “egemenlik işlemleri” bağışıklık kapsamındadır.¹³ Bu kapsamda, *acta jure imperii* ve *acta jure gestionis* ayrımına gidilerek, devletlerin ticari ve özel hukuk alanındaki işlemleri devlet bağışıklığı dışında tutulmaktadır. Bununla birlikte, insan hakları ihlalleri, soykırım gibi uluslararası suçlar, istihdam sözleşmelerinden çıkan uyuşmazlıklar ve haksız fiilden kaynaklanan talepler gibi konularda devlet bağışıklığının sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağına dair tartışmalar hâlâ devam etmektedir.¹⁴

Devlet bağışıklığı ilkesi devletin ülke dışında bulunan mallarını da korumakta ve özellikle cebri icra işlemleri konusunda üçüncü devlet müdahalelerinden bağışıklık sağlamaktadır. Pazarıcı’nın da aktardığı üzere, devletin büyükelçilik binaları ile her türlü araç ve gemilerine yabancı bir devlet tarafından el konulamayacağı hususunda uluslararası hukukta görüş birliğine varılmıştır.¹⁵ Henüz yürürlüğe girmemiş olmakla beraber 2004 yılında kabul edilen Devletlerin ve Mallarının Yargı Bağışıklığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi’nde¹⁶ de devlet bağışıklığı ilkesinin devletin ülkesi dışında bulunan mallarını kapsadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Mezkûr sözleşmenin 16/1’inci maddesine göre, aksi kararlaştırılmadıkça, bir gemiye sahip olan veya işleten bir devlet, dava konusu uyuşmazlığın ortaya çıktığı sırada gemi devletin ticari olmayan amaçları dışında kullanılıyorsa, başka bir devletin yetkili mahkemesi önünde yargı bağışıklığını ileri süremeyecektir. Ancak takip eden fıkra uyarınca birinci fıkra hükmü, savaş gemilerine veya donanma yardımcı gemilerine uygulanmayacağı gibi devletin sahip olduğu veya devlet tarafından işletilen ve yalnızca devletin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere de uygulanmayacaktır. Yine aynı sözleşmenin 3/3’üncü maddesinde, sözleşmenin devlet tarafından sahip olunan veya işletilen uçaklar veya uzay nesneleri ile ilgili olarak devletin uluslararası hukuk çerçevesinde sahip olduğu bağışıklıklara halel getirmeyeceği ifade edilmektedir.¹⁷

Devlet bağışıklığı ilkesinin uluslararası hukukta artık bir teamül hukuku kuralı olduğu konusunda (kuralın uygulama alanı ve biçimi hakkında akademik tartışmalar devam ediyor olsa da) genel bir kabul bulunmaktadır.¹⁸ Uluslararası Adalet Divanı’nın içtihadı da bu durumu doğrulamaktadır.¹⁹ Bu konudaki tartışmalı bir mesele ise devlet bağışıklığı ilkesinin devlet gemisi battıktan sonra ve artık seyir

¹³ Sur (n 7) 117. Ayrıca bkz. Thomas (n 9) 115.

¹⁴ Bu konuda detaylı bir inceleme için bkz. Malcolm N. Shaw, *International Law* (8. Baskı Cambridge University Press 2017) 523-588.

¹⁵ Pazarıcı (n 7) 147.

¹⁶ United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property 2004, General Assembly resolution 59/38, annex, Official Records of the General Assembly, Fiftyninth Session, Supplement No. 49 (A/59/49) <https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/4_1_2004.pdf> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2024.

¹⁷ ibid.

¹⁸ İbrahim Kaya, ‘Uluslararası Hukukta Devlet Bağışıklığı ve Jasta’ (2017) 2(2) *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 9; Xiaodong Yang, *State Immunity in International Law* (Cambridge University Press 2012) 34, 35

¹⁹ International Court of Justice, *Jurisdictional Immunities of the State (Germany v Italy)*, ICJ Reports (2012) 99, para. 118-119.

kabiliyetini yitirmesinin ardından da uygulanmaya devam edip etmeyeceğidir. Bir diğer ifadeyle, batık bir devlet gemisinin hâlâ bir gemi olup olmadığı veya mülkiyetin batma hadisesi ile sona erip ermediği ön sorunları aşılmalıdır ki söz konusu aracın bayrak devletinin sahip olduğu devlet bağıışıklığından faydalanıp faydalanmayacağı belirlenebilsin.

Doktrinde devlet gemisinin bir defa battıktan sonra bayrak devletinin sahip olduğu bağıışıklığın devam etmeyeceği görüşünde olan yazarlar bulunmaktadır. Bu görüş, geminin işlevsellik kabiliyetini yitirmiş olması üzerine temellendirilmektedir. Bir defa Forrest, tarihi veya arkeolojik nitelikli batık gemiler artık kamu görevi icra etmediklerinden devlet bağıışıklığının bunlar için geçerli olduğuna şüphayle yaklaşmaktadır.²⁰ Caflisch'e göre de "bir gemi, kazaya uğrayıp battığında, ister devlet mülkiyetinde veya devlet tarafından işletiliyor olsun, isterse sadece devletin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılıyor olsun, gemi olmaktan çıkar [...] ve dolayısıyla artık bayrak devletinin yargı yetkisine tabi olmaz; bu nedenledir ki devlet bağıışıklığını da kaybetmiş olur."²¹ Benzer şekilde Migliorino'ya göre de savaş gemileri, yalnızca sorumlu subayın komutası altındaki mürettebat tarafından yönetildiklerinde ve devlet hizmetinde olduklarında devlet aracı olabilirler; mürettebatı tarafından terk edilen veya mürettebatı ile birlikte batan batık savaş gemisi artık bir devlet aracı olarak kabul edilmeyecektir.²² Riphagen da gemi statüsünün süresiz devam etmeyeceğini vurgulamaktadır.²³

Gerçekten de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 29'uncu maddesi lafzında deniz subayının "kumandası altında bulunan" bir gemiden bahsedilmektedir ki bu durum yalnızca seyir kabiliyeti söz konusu iken mümkün olabilecek operasyonel bir gerekliliktir. Diğer taraftan Strati ise doktrinde batık gemilerin hâlâ gemi niteliğini haiz olduğu görüşünü benimseyen başka yazarların varlığına işaret etmektedir.²⁴ Yine Forrest, Türk kruvazörü Mecidiye ile C12, UC12, UB26 ve Curie denizaltıları da dâhil olmak üzere batan pek çok geminin tekrar hizmete girebildiğine, geçici bir komuta eksikliğinin gemi statüsünün kaybedilmesi için temel olamayacağına ve bir geminin enkaz haline geldiğinde bile gemi olarak kaldığı sonucuna varan yorumcuların varlığına işaret etmektedir.²⁵

²⁰ Craig Forrest, 'An International Perspective on Sunken State Vessels as Underwater Cultural Heritage' (2003) 34(1) Ocean Development & International Law 41, 45

²¹ Lucius Caflisch, 'Submarine Antiquities and the International Law of the Sea' (1982) 13 Netherlands Yearbook of International Law 3, 22.

²² Luigi Migliorino, 'The Recovery of Sunken Warships in International Law', in Budislav Vakas (ed) *Essays on the New Law of the Sea* (Sveucilisna Naklada Liver 1985) 251.

²³ W. Riphagen, 'Some Reflections on "Functional Sovereignty"' (1975) 6 Netherlands Yearbook of International Law 121, 128

²⁴ Anastasia Strati, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea* (Martinus Nijhoff Publishers 1995) 216, 220.

²⁵ Craig Forrest, *Maritime Legacies and the Law: Effective Legal Governance of WWI Wrecks* (Edward Elgar Publishing 2019) 143.



Bu tartışmada Dromgoole ilk görüşün daha ikna edici olduğunu ileri sürmektedir. Buna göre ikinci görüşün zayıflığı, ticari olmayan hizmetlerde olsun veya olmasın, tüm batık gemilerin açık denizlerde bayrak devletinin yargı yetkisini koruyacağı sonucuna yol açmasıdır. Bunun sonucu olarak da devlet (bayrak devleti sıfatıyla) açık denizlerdeki seyir kabiliyetini yitirmiş herhangi bir batığın, devlet gemisi olsun veya olmasın, kurtarılmasını (“salvage”) engelleyebilecektir ki bu kesinlikle genel olarak kabul edilen bir görüş değildir.²⁶

Ancak kanaatimizce, batık gemilerin devlet bağışıklığından yararlanmaya devam edip etmediği meselesinde batığın gemi statüsünün korunup korunmadığı tartışması – akademik değeri şüphesiz olsa da – yersizdir. Zira gemilere bağışıklık atfeden uluslararası hukuk ilkesi, bu atfı herhangi bir statüden bağımsız olarak ve yalnızca devletle ilişkili oldukları için yapmaktadır. Bir diğer ifadeyle, devlet bağışıklığı atfedilecek olan nesnenin (herhangi bir “şey” olabilir), bu bağışıklıktan faydalanması için devlet ile arasındaki rabita yeterlidir. Dolayısıyla, tartışmanın geminin statüsünün batma hadisesi gerçekleşikten sonra devam edip etmeyeceğinden çıkarılıp, gemi ile devlet arasındaki ilişkinin batma hadisesi ile son bulup bulmadığı üzerinde yoğunlaşması gerekmektedir.

Gerçekten de bazı müellifler bu tartışmayı eşya ve mülkiyet bahisleri etrafında şekillendirmişlerdir. Örneğin Strati’ye göre, savaş gemileri ile diğer devlet gemileri batık bile olsalar devlet mülkü statülerini korurlar; bu nedenledir ki devlet, enkazın deniz dibinde kalmasına karar verebileceği gibi bu mülke herhangi bir yabancı fiziksel müdahaleyi de engelleyebilecektir.²⁷ Aznar-Gomez için de devlet gemileri enkazlarının bulunduğu yer veya geçen süre fark etmeksizin, bayrak devleti mülkiyet iddiasından açık ve resmi bir şekilde feragat etmedikçe, devletin mülkiyetinde kalacaktır.²⁸ Diğer taraftan bazı yazarlar bu argümana ilişkin birkaç problemin varlığına işaret etmektedir. Örneğin Dromgoole’a göre, devlet bağışıklığına yönelik ortaya konulan bu gerekçe, neden bazı devletlerin batma anında devlet mülkiyetinde olmayan ancak kamu hizmeti ifa eden gemiler için devlet bağışıklığı kuralını ileri sürdüklerini açıklamakta yetersiz kalmaktadır.²⁹

Bu tartışmaya katkıda bulunmak amacıyla, çalışmanın birinci bölümünde, batık devlet gemilerinin bağışıklığı uluslararası antlaşmalar çerçevesinde incelenmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki çok taraflı uluslararası antlaşmaların yetersizliği nedeniyle antlaşmalar hukuku bu konudaki tartışmalara oldukça sınırlı bir katkı sağlamaktadır. Hâl böyle olunca, ikinci bölümde batık devlet gemilerinin bağışıklığı meselesi uluslararası teamül hukuku yoluyla çözümlenmeye çalışılmış, bu kap-

²⁶ Dromgoole (n 4) 137-138.

²⁷ Strati (n 23) 222.

²⁸ Mariano J. Aznar-Gomez, ‘Treasure Hunters, Sunken State Vessels and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage’ (2010) 25(3) The International Journal of Marine and Coastal Law 209, 219.

²⁹ Dromgoole (n 4) 138.

samda *opinio juris* ve devlet uygulaması incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise olası bir teamül hukukunu destekler mahiyetteki çok sayıda yargı kararı ele alınmıştır. Bulguya göre, devlet gemileri batmalarının ardından ne kadar bir süre geçtiğine ve hangi deniz bölgesinde bulunduklarına bakılmaksızın devlet bağımsızlığından yararlanacaklardır, zira bu gemiler (veya eşyalar) üzerinde bayrak devletin mülkiyet hakkı devam etmektedir.

I. ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR ÇERÇEVESİNDE BATIK DEVLET GEMİLERİNİN BAĞIŞIKLIĞI

A. Genel Olarak Uluslararası Hukukta Devlet Gemilerinin Bağışıklığı

Devlet gemilerinin (batık olmayan) devlet bağımsızlığına sahip olduğu mahkemeler ve uluslararası hukuk doktrini tarafından tarihsel olarak kabul edilmiştir.³⁰ Örneğin 1812 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Yüksek Mahkemesi tarafından karara bağlanan ünlü Schooner Exchange v. McFaddon davasında da bu ilke onaylanmıştır.³¹ Diğer taraftan Moore henüz 1906 yılında yayınlanan kitabında devlet gemilerinin (batık olmayan) bağımsızlığa sahip olduğunu kabul eden onlarca uluslararası hukukçudan alıntılar yapmaktadır.³²

Bu durum çok taraflı uluslararası antlaşmalarla da teyit edilmiştir. 1926 tarihli Devlet Mülkiyetindeki Gemilerin Bağışıklığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine İlişkin Brüksel Sözleşmesi'nin 3'üncü maddesinde, 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 8'inci maddesinde, 1982 tarihli BMDHS'nin 32, 95 ve 236'ncı maddelerinde, 1972 tarihli Devletin Bağışıklığı Avrupa Sözleşmesi'nin 30'uncu maddesinde ve nihayet 2004 tarihli Devletlerin ve Mallarının Yargı Bağışıklığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin 16'ncı maddesinde, bir devletin sahip olduğu veya işlettiği ticari olmayan kamusal hizmetlerde kullanılan gemilerin bağımsızlıktan yararlandığı açıkça yer almaktadır. Bu bağımsızlık BMDHS'nin 58/2'nci maddesi gereğince üçüncü devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde ve yine aynı sözleşmenin 32'nci maddesi gereğince zararsız geçişe ilişkin kurallara uyulması kaydıyla üçüncü devletlerin karasularında da aynı şekilde geçerli olacaktır.³³

B. Batık Devlet Gemilerinin Bağışıklığına İlişkin Düzenlemelerin Yetersizliği

Batık devlet gemilerine ilişkin olarak ise tam tersi bir durum söz konusudur. 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'nde ve 1982 tarihli BMDHS'de

³⁰ Frederic A. Eustis II, 'The Glomar Explorer Incident: Implications for the Law of Salvage' (1975) 16(1) Virginia Journal of International Law 177, 178-179.

³¹ The Exchange v. McFaddon 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812).

³² John Bassett Moore, *A Digest of International Law*, c. Volume 2 (Government Printing Office 1906) 571-582 <<https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044089230650?urlappend=%3Bseq=5>> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2024.

³³ Ayrıca bkz. Selami Kuran, 'Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı' (2011) 25(1) Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 229; Idris and Dewi (n 10) 230.



batık devlet gemilerinin hukuki statüsüne ilişkin spesifik bir düzenleme bulunmamaktadır. Dahası ne genel uluslararası hukukta ne de su altı kültürel mirasına ilişkin özel düzenlemelerde bu konuya ilişkin genel bir kural bulmak mümkündür. Hemen yukarıda bahsedilen uluslararası antlaşmaların hiçbirinde konuya ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır.³⁴ Her ne kadar BMDHS'nin 149'uncu ve 303'üncü maddeleri konuyla alakalı gibi görünsün de Blake'in de haklı şekilde ortaya koyduğu üzere, bu maddelerin yorumlanması son derece sorunludur ve oldukça "derme çatma" bir koruma sağlamaktadır.³⁵ BMDHS müzakereleri sırasında Yeşil Burun Adaları, Yunanistan, İtalya, Malta, Portekiz, Tunus ve Yugoslavya tarafından bu konuya ilişkin bir öneri³⁶ sunulsa da bu öneri sözleşmede yer almamıştır.³⁷

Bu konuda değerlendirilmesi gereken bir husus da kurtarma hukuku ("law of salvage") ve buluntu hukuku ("law of finds") olarak isimlendirilen kuralların batık devlet gemileri açısından uygulanabilir olup olmadığıdır. Denizde kurtarma faaliyetlerine ilişkin tarihsel olarak ilk uluslararası düzenleme, 1910 tarihli Denizde Kurtarma ve Yardım İşlerine Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmedir.³⁸ Sözleşmenin 2/1'inci maddesine göre, "faydalı bir sonuç doğuran her yardım veya kurtarma eylemi, adil bir ücret talep etme hakkı doğurur." Ancak Sözleşmenin bu ilk haliyle batık devlet gemilerine uygulanması mümkün görünmemektedir, zira aynı sözleşmenin 14'üncü maddesinde "Bu sözleşme, savaş gemilerine veya tamamen kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerine uygulanmaz" hükmü bulunmaktadır. Diğer taraftan mezkûr sözleşme 27 Mayıs 1967 tarihinde Brüksel'de yapılan ek protokol ile güncellenerek, "bir savaş gemisi veya bir devlet ya da kamu otoritesi tarafından sahip olunan, işletilen veya kiralanın herhangi bir gemi tarafından veya bunlara yapılan yardım veya kurtarma hizmetleri" de dâhil olmak üzere, ikinci paragrafında şu hüküm eklenmiştir: "Bir savaş gemisine veya olaya konu olduğunda ya da talep yapıldığında tamamen ticari olmayan kamu hizmetine tahsis edilmiş başka bir gemiye yapılan yardım veya kurtarma hizmetleri için bir devlete karşı yapılan bir talep, yalnızca o devletin mahkemelerinde yapılacaktır."³⁹ Dolayısıyla

³⁴ Jerry E. Walker, 'A Contemporary Standard for Determining Title to Sunken Warships: A Tale of Two Vessels and Two Nations' (2000) 12(2) University of San Francisco Maritime Law Journal 311, 322.

³⁵ Janet Blake, 'The Protection of the Underwater Cultural Heritage' (1996) 45(4) International and Comparative Law Quarterly 819, 824; David Curfman, 'Thar Be Treasure Here: Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters - A New Policy Regime' (2008) 86(1) Washington University Law Review 181, 181-182

³⁶ UN Doc. A/CONF.62/C.2/Informal Meeting/43/Rev.3

³⁷ Ayrıca not edilmelidir ki Aznar-Gomez'e göre bu önerinin kabul edilmemiş olması, devlet gemilerinin batmaları ile bağımsızlıklarını kaybedecekleri şeklinde bir *opinio juris* olduğu anlamına gelmemelidir. Bkz. Mariano J. Aznar-Gomez, 'Legal Status of Sunken Warships 'Revisited'' (2003) 9(1) Spanish Yearbook of International Law Online 61, 63.

³⁸ Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea, of 23 September 1910, 37 Stat. 1658.

³⁹ Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assis-

kurtarma hizmetlerine ilişkin tazminat talepleri bayrak devletinin mahkemelerinde yapılabilecektir. Diğer taraftan belirtilmelidir ki 1910 Sözleşmesini savaş gemilerinin kurtarılmasını kapsayacak şekilde genişleten 1967 Protokolü devlet desteğinden mahrum kalmış, yalnızca birkaç devlet tarafından kabul edilmiştir.⁴⁰

Kaldı ki 1910 Sözleşmesinin yerini alan 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin⁴¹ 4/1'inci maddesi ile devlet gemilerinin üçüncü tarafların kurtarma faaliyetlerinden muafiyeti açıkça teyit edilmiştir. Buna göre, “bu sözleşme, savaş gemilerine veya bir devletin maliki olduğu veya işlettiği ve kurtarma faaliyetleri esnasında, söz konusu devlet aksi yönde karar vermedikçe, uluslararası hukukun genel prensipleri uyarınca devlet bağışıklığına sahip olan diğer ticari olmayan araçlara uygulanmaz.”

1989 Sözleşmesi'nin lafzi yorumu da bu sonucu doğrulamaktadır. Mezkûr sözleşmenin 1/a maddesinde kurtarma faaliyeti, “*seyrüsefere elverişli sularda veya her türlü diğer sularda tehlikede bulunan bir aracı ya da diğer bir eşyayı kurtarmak amacıyla yapılan herhangi bir eylem veya hareketi*” ifade etmektedir. Yine aynı maddeye göre ise araç “her türlü gemi veya taşıt veya *seyrüsefere elverişli yapıyı*” ifade etmektedir. İlk olarak batık bir gemi herhangi bir tehlikede bulunmamaktadır, zira hâlihazırda batık durumdadır. İkinci olarak batık bir geminin seyrüsefere elverişli bir yapı olduğu da ileri sürülemeyecektir.

Diğer taraftan Bederman bu konuda kayda değer bir itirazda bulunmaktadır. 1989 Sözleşmesinin 30/1/d madde hükmüne⁴² dikkat çeken Bederman'a göre, “bir akit devletin çekince koymaması durumunda, 1989 Sözleşmesi tarihi gemi enkazlarının kurtarılmasına uygulanacaktır.”⁴³ Ancak Aznar-Gomez bu iddianın Uluslararası Denizcilik Örgütü⁴⁴ tarafından benimsenmediğini ileri sürmektedir. Aznar-Gomez'in dikkat çektiği üzere, Uluslararası Denizcilik Örgütü 2001 tarihli UNESCO Sözleşmesi'nin taslak çalışmaları sırasında 1989 Sözleşmesi'nin özel hukuk niteliği ve zorunlu olmaması nedeniyle, devletlerin “açık bir çekince olma-

tance and Salvage at Sea (Brussels 1967) <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protosalvage1967.html>> Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2024.

⁴⁰ Nicholas J. J. Gaskell, ‘The 1989 Salvage Convention and the Lloyd’s Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990’ (1991) 16(1) Tulane Maritime Law Journal 1, 5.

⁴¹ International Convention on Salvage, 28 April 1989, 1953 UNTS 165 <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201953/v1953.pdf>> Erişim Tarihi: 12 Haziran 2024.

⁴² “Herhangi bir Devlet imza, onay, kabul, uygun bulma ya da katılım esnasında bu Sözleşme'nin hükümlerini uygulamama hakkını, aşağıdaki durumlarda saklı tutabilir:

...

(d) İlgili eşyanın tarih öncesi, arkeolojik ya da tarihi öneme sahip deniz kültürü varlığı olduğu ve deniz yatağında yer aldığı durumlarda.”

⁴³ David J. Bederman, ‘Historic Salvage and the Law of the Sea’ (1998) 30(1) University of Miami Inter-American Law Review 99, 111.

⁴⁴ 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, denizcilik faaliyetlerinin düzenlenmesi ile görevli ve bir Birleşmiş Milletler uzmanlık kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından hazırlanmıştır. Bkz. Bederman (n 42) 110.



dan bile kurtarma hukukunun uygulanmasını hariç tutma hakkı bulunmaktadır” görüşünü ortaya koymuştur.⁴⁵

1989 Sözleşmesi’nin devlet gemilerini sözleşme kapsamı dışında tutan hükmü Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi’nde de benzer şekilde yer almıştır. 2007 yılında imzaya açılıp 2015 yılında yürürlüğe giren Nairobi Sözleşmesi, giriş bölümünde amaçlarından birini “gemi enkazlarının hızlı ve etkili bir şekilde kaldırılmasını ve bu süreçte oluşan maliyetlerin tazmin edilmesini sağlamak amacıyla, uluslararası düzeyde birbiriyle uyumlu kuralların ve prosedürlerin benimsenmesi ihtiyacını” karşılamak olarak ifade etmektedir.⁴⁶ Sözleşmenin 4/2’nci maddesine göre, “sözleşme, herhangi bir savaş gemisine veya bir devlet tarafından sahip olunan ya da işletilen ve geçici olarak yalnızca ticari olmayan kamu hizmetinde kullanılan diğer gemilere, o devlet aksini kararlaştırmadıkça, uygulanmayacaktır.”

2001 UNESCO Sualtı Kültür Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme (“2001 UNESCO Sözleşmesi”) konuyla doğrudan alakalı olduğundan, bu sözleşmenin batık devlet gemilerine uygulanabilir olup olmadığı tartışılmalıdır. 2001 UNESCO Sözleşmesi’nin birkaç maddesi – 1982 BMDHS ile birlikte – ele alındığında sözleşme ile batık devlet gemileri arasındaki rabıta kurulacaktır. Öncelikle belirtmek gerekir ki sualtında bulunan herhangi bir nesnenin “sualtı kültürel mirası” olarak kabul edilmesi ve dolayısıyla 2001 UNESCO Sözleşmesi’nin uygulama alanına girmesi için “kültürel, tarihi veya arkeolojik bir özelliğe sahip olması” gerekir ki bunun için de “en az 100 yıldır, periyodik veya sürekli olarak kısmen veya tamamen su altında kalmış olma” şartı bulunmaktadır (madde 1/a). Mezkûr sözleşmenin 1/a/ii maddesine göre de “arkeolojik ve doğal çevreleri ile birlikte deniz araçları, hava araçları, diğer araçlar ya da bunların yüklerinin veya diğer muhteviyatının herhangi bir kısmı” 100 yıldır sualtında bulunmak kaydıyla sözleşmenin kapsamına girecektir.

Diğer taraftan 2001 UNESCO Sözleşmesi’nin sistematik yorumu sözleşme-deki hükümlerin devlet bağışıklığı kuralına herhangi bir şekilde etki etmediğini göstermektedir. Sözleşmenin 2/8’inci maddesine göre, “devlet uygulamaları ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de dâhil olmak üzere uluslararası hukuka uygun olarak, bu Sözleşmedeki hiçbir hüküm, devlet bağışıklıklarına ilişkin uluslararası hukuk kurallarını ve devlet uygulamalarını veya herhangi bir devletin kendi gemileri ve uçakları ile ilgili haklarını değiştirecek şekilde yorumlanmayacaktır.” Önceki bölümlerde gösterildiği üzere, bayrak devletinin devlet gemileri üzerinde sahip olduğu hakların bu gemiler battıktan sonra da devam edeceğine (gemiler hangi deniz bölgesinde bulunursa bulunsun) ve bu hakların ancak açık feragat (terk, bağışlama veya satış gibi) ile sona ereceğine yönelik kuralın uluslararası hukukta yerleştiği sonucuna hem devlet uygulaması hem de *opinio juris* yoluyla

⁴⁵ Aznar-Gomez, ‘Legal Status of Sunken Warships ‘Revisited’’ (n 36) 72.

⁴⁶ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (adopted 18 May 2007, entered into force 14 April 2015) 46 ILM 694”, <<https://iml.org/wp-content/uploads/2021/03/Riesco-Carolina-Drafting.pdf>> Erişim Tarihi: 01 Ağustos 2024.

ulaşmak mümkündür. Bu nedenle, 2/8'inci madde hükmünde geçen “bu sözleşmedeki hiçbir hüküm, devlet bağımsızlıklarına ilişkin uluslararası hukuk kurallarını ve devlet uygulamalarını veya herhangi bir devletin kendi gemileri ve uçakları ile ilgili haklarını değiştirecek şekilde yorumlanmayacaktır” ifadesi, sözleşmenin, batık devlet gemileri üzerindeki hakların yalnızca bayrak devletinin rızası yoluyla kaybedileceği kuralını etkilemediği anlamına gelmektedir.⁴⁷

Bu sonuç 2001 UNESCO Sözleşmesinin hem 3'üncü hem de 10'uncu maddeleri ile de teyit edilmektedir. Sözleşmenin 3'üncü maddesine göre, “bu sözleşmedeki hiçbir hüküm, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de dâhil olmak üzere*, uluslararası hukuk kapsamındaki devletlerin haklarına, yetkisine ve yükümlülüklerine hâlel getirmez. Bu sözleşme, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de dâhil olmak üzere* uluslararası hukuk bağlamında ve bu hukukla uyumlu bir şekilde yorumlanmalı ve uygulanmalıdır.” Münhasır ekonomik bölgede ve kıta sahanlığında bulunan su altı kültürel mirasının korunmasına yönelik olan 10/7'nci madde hükmüne göre ise, “devlet gemileri ve uçaklarına yönelik hiçbir faaliyet, bayrak devletinin rızası ve koordinatör devletin işbirliği olmaksızın yürütülemez.” Aynı durum, 12/7'nci madde uyarınca, “hiçbir taraf devlet, bayrak devletinin izni olmadan, Alandaki devlet gemilerine ve uçaklarına yönelik faaliyetlerde bulunamaz veya herhangi bir faaliyeti yetkilendiremez” hükmünün yer aldığı “Alan” için de söylenebilir.⁴⁸

Sonuç olarak, 2001 UNESCO Sözleşmesi en az 100 yıldır su altında bulunan batık devlet gemilerine gerçekten de uygulanabilir olsa da sözleşmenin uygulama alanı kıyı/keşif devletine enkaz üzerinde herhangi bir hak sağlamamaktadır. Kaldı ki sözleşmenin amacının su altı mirasının korunması olduğu hatırlandığında, bu tür bir sözleşmenin mülkiyet hakkını içermesi de beklenmemelidir. Hâl böyle olunca, 2001 UNESCO Sözleşmesi'nin batık devlet gemilerinin bağımsızlığına yönelik herhangi bir etkisi olduğu söylenemez.⁴⁹

Görüldüğü üzere, uluslararası antlaşmalar batık devlet gemilerinin statüsünün belirlenmesine yönelik sınırlı bir katkı sağlamaktadır. Bu konudaki özel düzenlemeler olan 1910 ve 1989 tarihli antlaşmalar kurtarma hukukunun devlet gemilerine uygulanamaz olduğunu açıkça kabul etmektedirler. Bu kabul daha yeni tarihli olan UNESCO ve Nairobi sözleşmeleri ile de teyit edilmektedir. Bu kabullerden yola çıkan Roberts, “bu durum, batık [devlet] gemilerinin dokunulmazlığını koruduğu

⁴⁷ Aznar-Gomez, ‘Treasure Hunters, Sunken State Vessels and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage’ (n 27) 224.

⁴⁸ Sözleşmenin 1/1/5 maddesinde “Alan”, ulusal yetki sınırlarının ötesindeki deniz tabanı, okyanus tabanı ve bunların altındaki toprak olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Convention on the Law of the Sea, Dec. 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397, art. 1/1/5.

⁴⁹ Roberts, (n 1) 850 (“Önemle vurgulanması gereken husus, UNESCO Sözleşmesi'nin, hâlihazırda var olabilecek devlet bağımsızlığı ilkelerinden herhangi birini değiştirmedir”).



fıkrına uygun düşmektedir” tespitinde bulunabilmiştir.⁵⁰

II. ULUSLARARASI TEAMÜL HUKUKUNDA BATIK DEVLET GEMİLERİNİN BAĞIŞIKLIĞI

Geleneksel uluslararası hukukun batık devlet gemilerinin bağımsızlığına ilişkin yeterli ve geniş katılımlı düzenleme eksikliği bir vakıa olmakla birlikte, bu konuda yerleşmiş – veya en azından yerleşmekte olan – bir uluslararası teamül hukuku kuralından bahsedilebilir. Roberts’ın da ifade ettiği üzere, “uluslararası teamül hukuku açısından, yeterince tutarlı olup olmadıklarından bağımsız olarak, bu konuda bir genel devlet uygulamasının olduğuna dair kanıtlar bulunmaktadır. Denizcilikle uğraşan büyük devletlerinin çoğunluğu, savaş gemilerinin battıktan sonra da devlet bağımsızlığını koruduğu görüşündedir ve bu temelde hareket etmişlerdir.”⁵¹ Böyle bir kuralın varlığına hem devlet uygulaması hem de *opinio juris* yoluyla rahatlıkla erişilebilir.

A. *Opinio Juris* ve Batık Devlet Gemilerinin Bağımsızlığı

Bu konuda muhtemelen en katı pozisyon ABD tarafından muhafaza edilmiştir. Örneğin ABD Dışişleri Bakanlığı, Port-of-Spain’deki (Trinidad) Amerikan Büyükelçiliğine, ABD’nin ödünç verme-kiralama yasası kapsamında gönderilen yükü taşıırken batan ABD gemilerinin kurtarılmasına ilişkin 1965 tarihli bir görüş yazısı göndermiştir. Bu yazıya göre, “gemi veya taşıdığı yükün mülkiyetinin batma anında ABD hükümetine ait olduğu durumlarda, ABD, açık bir devir veya terk olmaksızın mülkiyet hakkını korumaktadır. Dolayısıyla, ABD çıkarları devir veya terk edilmediği hallerde, bu tür yük veya batık gemilerin kurtarılması ABD’nin onayını gerektirecektir.”⁵²

ABD Dışişleri Bakanlığının bu görüşü tarihsel olarak benimsediği vurgulanmalıdır. Doktrine USS Panay olayı olarak geçen uyuşmazlıkta Japonya, Tokyo’daki ABD Büyükelçiliğine yaklaşık iki milyon dolar tutarında bir çek keşide etmiştir. Japonya bu ödemenin 12 Aralık 1937’de Japon uçaklarının ABD savaş gemisi USS Panay ve ABD bayraklı diğer ticaret gemilerine saldırısı sonucunda oluşan mal kaybı ile ABD vatandaşlarının ölümü ve yaralanmalarından doğan tazminat taleplerini karşıladığını ve böylece batık gemiler (USS Panay da dâhil) üzerinde mülkiyet hakkı elde ettiğini ileri sürmüştür. ABD Dışişleri Bakanlığı ise ticaret gemilerinin mülkiyetinin bazı koşullarla devredilmesini kabul ettiğini, ancak USS Panay’ın kurtarılmasını kesin olarak reddettiğini, zira böyle bir kurtarma talebinin “hiçbir hukuki dayanağa sahip olmadığını” ifade etmiştir.⁵³

⁵⁰ Roberts (n 1) 848.

⁵¹ ibid.

⁵² Marian Nash Leich, *Cumulative Digest of United States Practice in International Law 1980* (U.S. Government Publishing Office 1986) 1004.

⁵³ ibid.

Benzer şekilde Sovyetler Birliği de batık bir savaş gemisinin devlet bağışıklığına sahip olduğu iddiasını – hem de batmanın üzerinden yaklaşık 80 yıl geçtikten sonra – ileri sürebilmiştir. Olayda Çarlık kruvazörü Admiral Nakhimov, 1905'te Japon Denizindeki Tsushima savaşı sırasında Japon kruvazörleri tarafından saldırıya uğramış ve beyaz bayrak çekmeye zorlanmıştır. Japon kaptan Çarlık gemisini ele geçirdikten hemen sonra Japon İmparatorluk Donanması'nın bayrağını pruvaya çekse ve böylece gemi savaş hukuku kapsamında ele geçirilmiş olsa da Admiral Nakhimov su üstünde kalmayı başaramamış ve suyun altında yaklaşık 80 yıllık bir inzivaya çekilmiştir. Sovyet hükümeti, özel bir Japon şirketinin Amiral Nakhimov'un enkazı üzerinde yürüttüğü kurtarma faaliyetlerinden haberdar olmuş ve 3 Ekim 1980'de gönderdiği diplomatik notada “uluslararası hukuka göre batık bir savaş gemisi, bayrak devleti dışındaki herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen muaftır” beyanında bulunmuştur.⁵⁴

Bu konudaki *opinio juris* devletlerin tekil açıklamalarında da takip edilebilmektedir, zira birçok devlet batık devlet gemilerinin devlet bağışıklığından yararlanmasını bir “uluslararası hukuk ilkesi” olarak kabul etmiştir. Örneğin ABD bir başkanlık açıklamasında “yabancı devletlere ait batık gemilerin mülkiyetinin devredilmesinin veya terk edilmesinin yalnızca yabancı bayrak devletin yasalarına uygun olarak yapılabilceği şeklindeki uluslararası hukuk kuralını tanımaktadır” beyanında bulunmuştur.⁵⁵

Aynı şekilde Fransa da “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (özellikle madde 32 ve 236) ve uluslararası teamül hukuku uyarınca, her devlet gemisi (örneğin savaş gemisi, donanma yardımcı gemisi ve diğer gemi, uçak veya devlet tarafından sahip olunan ya da işletilen uzay aracı), konumu veya enkaz haline getirilmesinden bu yana geçen süreye bakılmaksızın, devlet bağışıklıklardan yararlanır” görüşünü ortaya koymuştur.⁵⁶

Almanya'ya göre de “uluslararası hukuk uyarınca, savaş gemileri ve bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen, yalnızca hükümetin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan diğer gemi veya uçaklar ..., nerede bulunurlarsa bulunsunlar batıktan sonra bile devlet bağışıklığından yararlanmaya devam ederler.”⁵⁷

Japonya'nın pozisyonu da “uluslararası hukuka göre, savaş gemileri ve hükümet hizmetindeki gemiler gibi batık devlet gemileri, bulundukları yere veya geçen zamana bakılmaksızın, battıkları sırada bunlara sahip olan devletin mülkiyetinde kalır; bu durum, devletin mülkiyet hakkından açık ve resmi bir şekilde feragat etmediği sürece geçerlidir”⁵⁸ beyanında bulunacak kadar nettir.

⁵⁴ Shigeru Oda and Hisashi Owada, ‘Annual Review of Japanese Practice in International Law XVI (1978-1980)’ (1986) 29 Japanese Annual of International Law 74, 186-187.

⁵⁵ Federal Register, Volume 69, Number 24 (Thursday, 5 February, 2004) 5647-5648 <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2004-02-05/html/04-2488.htm>> Erişim Tarihi: 12 Ağustos 2024.

⁵⁶ ibid.

⁵⁷ ibid.

⁵⁸ ibid.



Rusya'nın "uluslararası deniz hukuku uyarınca, tüm batık savaş gemileri ve devlet uçakları bayraklarını taşıdıkları devletin mülkiyetinde kalır" görüşü, İspanya'nın pozisyonuyla birebir aynıdır.⁵⁹ İngiltere de "devlet gemileri ve uçakları, batmalarından önce başka bir devlet tarafından ele geçirilmedikçe veya bayrak devleti haklarından açıkça vazgeçmedikçe, battıktan sonra bile devlet bağımsızlığından yararlanmaya devam ederler. Bayrak devletin hakları batmanın üzerinden herhangi bir sürenin geçmesiyle sona ermez" açıklamasıyla bu gruba katılmıştır.⁶⁰

B. Devlet Uygulamasında Batık Devletlerin Bağımsızlığı

Batık gemilerine yönelik bağımsızlık beyanları devlet uygulamaları ile de istikrarlı şekilde doğrulanmıştır. Batık devlet gemilerinin hukuki durumlarına yönelik devlet uygulamasına bakıldığında ikili antlaşmalar yoluyla sorunun çözümü yoluna gidildiği, bu antlaşmaların tamamında bayrak devletin mülkiyet haklarının üçüncü devletler tarafından açıkça tanındığını ve bazı durumlarda bayrak devletin söz konusu hakları kısmen veya tamamen üçüncü devletlere devrettiği görülmektedir.

İkinci Dünya Savaşında İtalyan karasularında batan bir İngiliz Kraliyet Donanması gemisi olan HMS Spartan hakkında İngiltere ile İtalya arasında yapılan antlaşma bu konudaki devlet uygulamasını açıkça göstermektedir. Antlaşmanın 1'inci maddesine göre, İngiliz hükümeti batık geminin kurtarılmasından elde edilecek gelirin yüzde ellisini alarak gemiyi kurtarma yetkisini kıyı devleti İtalya'ya devretmeyi kabul etmektedir.⁶¹ Buradan anlaşıldığı üzere her iki devlet de batık devlet gemileri bakımından bayrak devletin egemenlik haklarının devam ettiğini ve bu hakkın yalnızca bayrak devletin açık feragati veya devri ile sona erdiğini kabul etmektedir.⁶²

Yine İngiltere ile Güney Afrika arasındaki bir antlaşma da bu uygulamayı teyit etmektedir. İngiliz Kraliyet Donanması'na ait HMS Birkenhead, 1852'de Güney Afrika (o zamanki adıyla "Cape Colony") açıklarında 445 mürettebatı ile batan bir asker taşıma gemisiydi. Geminin aynı zamanda 240.000 adet altın sikke taşıdığı yolunda da bilgiler bulunmaktaydı. Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler Güney Afrikalı deniz arkeologlarını gemiyi kurtarmak için cesaretlendirdiğinde İngiltere ile Güney Afrika arasında bir antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşma, batık geminin askeri mezarlık statüsünü korumakta, aynı zamanda İngiltere'nin gemi üzerindeki mülkiyetine halel getirmeksizin Güney Afrika'ya kurtarma çalışmalarına devam

⁵⁹ ibid.

⁶⁰ ibid.

⁶¹ Exchange of Notes between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Italy regarding the Salvage of H.M.S. 'Spartan', 6 November 1952 <<https://treaties.fcd.gov.uk/data/Library2/pdf/1953-TS0002.pdf>> Erişim Tarihi: 24 Temmuz 2024.

⁶² William V. Dunlap, 'Ownership of Underwater Cultural Heritage' (2018) 49(3) Journal of Maritime Law and Commerce 425, 438.

etme izni vermekteydi. Dikkat çekici şekilde İngiliz Dışişleri Bakanlığı bu antlaşmanın ayrıca diğer Kraliyet Donanması gemilerinin enkazlarını korumak için diğer ülkelerle gelecekte yapacakları antlaşmalar için emsal teşkil edeceği umudunu da dile getirmekteydi.⁶³

İngiltere'nin bu umudu başka vesilelerle gerçekleşmiştir. 1845 yılında iki İngiliz savaş gemisi, HMS Erebus ve HMS Terror, Kuzeybatı Geçidi (Kanada Arktik Takımadaları ve Alaska kıyılarından geçen) olarak bilinen Arktik bölgesini bulma seyrüsefer emrindeyken 129 mürettebatıyla birlikte arkalarında herhangi bir iz bırakmadan kaybolmuştur.⁶⁴ HMS Erebus 2014 yılında ve HMS Terror 2016 yılında Kanada karasularında bulununca, mülkiyet meselesi henüz 1997 yılında İngiltere ve Kanada arasında imzalanan mutabakat bildirisine göre çözülmeye çalışılmıştır. Bu bildiri ile İngiltere'nin batık gemiler ve yükleri üzerindeki mülkiyetinin ve devlet bağıışıklığının devam edeceği, ancak enkazların araştırılması ve kurtarılması yetki ve kontrolünün Kanada'ya devredileceği konularında anlaşılmıştır. İngiltere ayrıca, batık gemilerin bulunması halinde mülkiyeti Kanada'ya devretme niyetini bildirmiş, buna karşın "enkazlardan çıkarılan altın" ve daha önemlisi "İngiltere tarafından Kraliyet Donanması için olağanüstü öneme sahip olduğu belirlenen herhangi bir eser" üzerindeki mülkiyet haklarını elinde tutmaya devam etmiştir.⁶⁵

Bahse konu devlet uygulamasına destek için yorumcular tarafından sıklıkla referans verilen bir başka antlaşmanın da ayrıca ele alınması gerekmektedir. 1950-1970 yılları arasında Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ne ait çok sayıda gemi batığı Avustralya kıyı ve açıklarında bulununca iki devlet mülkiyet meselesini bir antlaşma ile çözüme kavuşturmuştur. 1972 yılında Avustralya ve Hollanda devletleri arasında imzalanan antlaşma ile Hollanda "Batı Avustralya Eyaleti kıyısında veya açıklarında bulunan Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ne ait batık gemiler ve bunlara ait her türlü eşya üzerindeki tüm hak, mülkiyet ve menfaatlerini Avustralya'ya devretmeyi" kabul etmiştir.⁶⁶ Bu antlaşma da batık devlet gemilerinin sahip olduğu bağıışıklığın yalnızca bayrak devletinin açık feragati veya devri ile sona erdiğini göstermektedir.

Aynı yöndeki devlet uygulaması Fransa ile ABD arasında 1989 ve 2003 yıllarında karşılıklı olarak izlenmiştir. 1989 yılında iki ülke arasında yapılan bir antlaşma ile Fransa, 19 Haziran 1864'te Cherbourg (Fransa) açıklarında yapılan savaşta USS Kearsarge tarafından batırılan Konfedere savaş gemisi CSS Alabama enkazının,

⁶³ 'HMS Birkenhead' (1990) 5(2) International Journal of Estuarine and Coastal Law 404, 404-405.

⁶⁴ Christina LaBarge, 'How Two Sunken Ships Caused a War: The Legal and Cultural Battle between Great Britain, Canada, and the Inuit over the Franklin Expedition Shipwrecks' (2019) 42(1) Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review 79, 80-81; Roy Balleste, 'The Ethics of Space Exploration: Harrowing Stories of Death, Survival, and the Unknown' (2002) 37(2) Connecticut Journal of International Law 138, 149-150.

⁶⁵ LaBarge (n 63) 85.

⁶⁶ Patrick J. O'Keefe and Lyndel V. Prott, 'Australian Protection of Historic Shipwrecks' (1978) 6 Australian Year Book of International Law 119, 123-124.



tüm yükleri de dâhil olmak üzere, Amerika Konfedere Devletleri'nin halef devleti olan ABD'nin mülkiyetinde olduğunu kabul etmiştir.⁶⁷

2003 yılında ise iki ülke bir anlamda ödeşmiştir. 1684 yılında, Fransa Kralı Mississippi Nehri'nde bir koloni kurması için Fransız Donanması'na ait La Belle adında bir gemi donatmış, ancak gemi 1686'da şiddetli bir fırtınanın ardından bugünkü Teksas yakınlarında bulunan Matagorda Körfezi'nde batmıştır. 1995'te La Belle'in kalıntıları ABD makamlarınca bulunmuş ve geminin gövdesi ve üzerindeki yükler kurtarılmıştır. ABD, 1996 yılında batık gemi üzerindeki Fransız mülkiyetini kabul etmiş, Fransa ise 1997 yılında resmi olarak mülkiyet hakkı ileri sürmüştür. 2003'te iki ülke, "Fransa Cumhuriyeti, La Belle'in enkazının mülkiyetini terk etmemiş veya devretmemiştir ve bu nedenle mülkiyetini sürdürmektedir" hükmünü içeren bir antlaşma imzalamışlardır.⁶⁸

Bu örnekleri çoğaltmak mümkün olsa da⁶⁹ HMS Sussex türü itibarıyla bahsedilmeye değer son bir örnek olarak aktarılmalıdır. XIV. Louis'in genişleme politikasına karşı oluşturulan özel bir İngiliz donanma filosunun savaş gemilerinden olan HMS Sussex, Cebelitarık Boğazı'nı geçtikten sonra, Afrika kıyılarından gelen şiddetli bir fırtınada açık denizde savunmasız kalarak diğer on iki gemi ile birlikte 1694 yılının Şubat ayında Akdeniz'in sularına gömülmüştür. HMS Sussex batma anında bugünkü değeri yaklaşık 4 milyar dolar olduğu tahmin edilen altın ve gümüş sikke taşımaktaydı. Hazineyi çıkarmak isteyen ABD merkezli özel bir şirket olan Odyssey Maritime Explorations, 1998 ile 2001 yılları arasında Batı Akdeniz'de 400 mil karelik bir deniz tabanını tarayarak HMS Sussex batığını Cebelitarık Boğazı'nın doğusunda keşfetmiştir. Bu keşfin hemen ardından şirket, İngiltere ile görüşmelere başlamış ve taraflar Eylül 2002'de Sussex Antlaşması'nı imzalamışlardır.⁷⁰ Enkazdan çıkarılan maddi değerlerin paylaşımı ve ödemelere ilişkin finansal kısımlar bir yana bırakılırsa, Sussex Antlaşması'nın 5/d maddesi uyarınca, İngiltere "tüm süreç boyunca gemi enkazının sahibi olarak kalmaya devam edecektir."⁷¹ Sussex

⁶⁷ Agreement concerning the wreck of the CSS Alabama, U.S.-Fr., Oct. 30, 1989, T.I.A.S. No. 11687.

⁶⁸ 'U.S.-France Agreement regarding the Sunken Vessel La Belle' (2003) 97 The American Journal of International Law 688, 688-689; Ruida Chen, 'Bilateral or Multilateral Agreements between States for the Settlement of Dispute over Ownership of Underwater Cultural Heritage: Background, Ownership Clauses, and Implications for China' (2002) 4 China Oceans Law Review 111, 122-123.

⁶⁹ Örneğin 2013 yılında İngiltere ile ABD 1748 yılında Miami'de batan İngiliz gemisi HMS Fowey üzerindeki İngiliz mülkiyetinin devam ettiğini kabul eden bir mutabakat bildirisi imzalamışlardır (bkz. Chen (n 64) 124).

⁷⁰ Cathryn Henn, 'The Trouble with Treasure: Historic Shipwrecks Discovered in International Waters' (2012) 19(2) University of Miami International and Comparative Law Review 141, 185-186; Michael R. Nelson, 'Finders, Weepers-Losers, Keepers - Florida Court Says U.S. Company Must Return Recovered Treasure to Kingdom of Spain' (2010) 16(3) Law and Business Review of the Americas 587, 597.

⁷¹ Partnering Agreement Memorandum Concerning the Shipwreck of the HMS Sussex, Between the Government of the United Kingdom of Great Britain & Northern Ireland & Odyssey Marine Exploration, Inc. (Sep. 27, 2002) <<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/798528/000094883002000353/>>

Antlaşması, bir devlet ile özel bir ticaret şirketi arasında bir savaş gemisinin kurtarılması ve kazancın paylaşımı konusunda yapılan muhtemelen ilk antlaşma olması ve devlet uygulamasının ticaret şirketleri tarafından da takip edildiğini göstermesi bakımlarından önemlidir.⁷²

III. YARGI UYGULAMASI ÇERÇEVESİNDE BATIK DEVLET GEMİLERİNİN BAĞIŞIKLIĞI

Batık devlet gemilerinin bağışıklığına ilişkin yukarı aktarılan *opinio juris* ve devlet uygulaması yargı kararlarıyla da çeşitli vesilelerle onaylanmıştır. Bu yargı kararlarını ilginç hale getiren ise, bayrak devletinin mülkiyetine diğer devletler tarafından değil de genellikle yabancı özel şirketler tarafından meydan okunmasıdır. Bu anlamda İspanya'nın devlet gemileri ile ilgili olan ve ABD mahkemeleri nezdinde karara bağlanan iki dava, batık devlet gemilerinin hukuki statüsüne ve yabancı özel şirketlerin faaliyetlerine ilişkin önemli tespitler içermektedir. Yine bir ABD savaş gemisinin kampanasının konu edildiği United States v. Steinmetz davası da yukarıda aktarılan açık feragat/terk kuralını tasdik etmektedir. Ayrıca Singapur ve Norveç mahkemelerinin de aynı yönde kararları bulunmaktadır.

A. Juno ve La Galga Davası

La Galga isimli fırkateyn 1732'de İspanyol Donanması'nda görev almaya başlamış ve son yolculuğu için 18 Ağustos 1750'de Havana'dan İspanya'ya doğru yola çıkmıştır. La Galga, İspanyol ticaret gemilerinden oluşan bir konvoyu korumak, bir deniz piyade taburunu, bazı İspanyol Kraliyet mallarını ve bazı İngiliz askeri mahkûmlarını İspanya'ya taşımak üzere görevlendirilmiştir. Ancak, sefere başlamasından bir hafta sonra Küba ile Bahamalar arasında bir kasırga ile karşılaşan La Galga, Amerikan kıyılarına doğru batıya sürüklenmiş ve sonunda Maryland/Virginia sınırı açıklarında batmıştır. La Galga'nın enkazı, yirminci yüzyılın sonlarına kadar su altında kalmıştır.⁷³

Bir başka İspanyol fırkateyni olan Juno'nun kaderi de La Galga'ninki ile aynı olmuştur. Juno, Avrupa'yı 1815'e kadar etkisi altına alan Napolyon Savaşları'nın patlak vermesinin hemen ardından 1790 yılında İspanyol Donanması'nda görev almaya başlamıştır. 15 Ocak 1802'de Veracruz'dan (Meksika) İspanya'ya doğru yola çıkan gemide askerler ve aileleri ile İspanyol devlet görevlileri bulunmaktaydı. Amerika yakınlarında kuvvetli bir fırtınaya yakalan Juno, su almaya başlamış

ex109.txt> Erişim Tarihi: 28 Temmuz 2024.

⁷² Jeremy Neil, 'Sifting through the Wreckage: An Analysis and Proposed Resolution concerning the Disposition of Historic Shipwrecks Located in International Waters' (2010) 55(3) New York Law School Law Review 895, 917. İspanyol sularında batan HMS Sussex'in İngiliz mülkiyetinde olduğunu İspanya'nın da 2007 yılında kabul ettiği ayrıca not edilmelidir. Bkz. Aznar-Gomez, 'Treasure Hunters, Sunken State Vessels and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage' (n 27) 222.

⁷³ Walker (n 33) 314-316.



ve batma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Bir Amerikan gemisi (La Favorita) limana kadar eşlik ederek Juno'yu kurtarmaya çalışsa da yeniden şiddetlenen fırtına nedeniyle Juno sular altında kaybolmuştur. İspanya'nın arama kurtarma çabalarına rağmen Juno'nun enkazı, La Galga'nın enkazının çok uzağında olmayan bir yerde 1990'ların sonlarında keşfedilmiştir.⁷⁴

Her iki enkazı da bulan Virginia merkezli özel bir Amerikan şirketi olan Sea Hunt Inc., arama çalışmalarına başlaman önce, 1987 tarihli Terk Edilmiş Gemi Enkazları Hakkındaki Kanun ("Abandoned Shipwreck Act") uyarınca Virginia Eyaletinden araştırma/keşif izni almıştır. Bu kanuna göre ABD, karasularında batık halde bulunan "terkedilmiş" gemi enkazları üzerinde otomatik mülkiyet iddiasında bulunmakta ve ancak mülkiyet hakkını enkazın bulunduğu eyalete devretmektedir (somut olayda Virginia eyaleti).⁷⁵ Bu izin kapsamında bulunan gemi enkazları ve üzerlerindeki eşyanın mülkiyeti Virginia Eyaletine geçecek, ancak şirket çıkarılan eşyanın değerinin yüzde yetmiş beşine hak kazanacaktır.⁷⁶

Sea Hunt, gemilerin ve taşıdığı eşyanın kurtarılmasını takiben kaynaklanabilecek muhtemel ihtilaflardan kaçınmak amacıyla, Virginia Bölge Mahkemesi'ne başvurarak bir çeşit ayni hak davası ("in rem action") açmıştır. Sea Hunt, gemilerin "hiçbir zaman İspanya Krallığı'nın egemenlik yetkisine tabi olmadığını" ve Virginia eyaletinin gemilerin tek ve münhasır sahibi olduğunu içeren bir tespit hükmü talep etmiştir⁷⁷. Her ne kadar Bölge Mahkemesi Sea Hunt'ı Terk Edilmiş Gemi Enkazları Hakkındaki Kanun kapsamında münhasır kurtarıcı olarak tespit etse de şirketi ABD ve İspanya'yı kurtarma faaliyetleri hakkında bilgilendirmesi konusunda yükümlü kılmıştır.⁷⁸ Sea Hunt'ın bildirimleri üzere hem İspanya hem de ABD, iki ülke arasındaki antlaşma yükümlülükleri nedeniyle gemilerin terk edilmiş olarak kabul edilemeyeceğini ileri sürmüşlerdir.⁷⁹ Yine İspanya, ABD ile İspanya arasında 3 Temmuz 1902 tarihinde imzalanan Dostluk ve Genel İlişkiler Antlaşması'na dayanarak iki geminin de kendi mülkiyetinde olduğu iddia etmiştir.⁸⁰ Benzer şekilde İspanya, bu gemilerin deniz mezarlıkları olarak kabul edilmesi gerektiğini, bu ne-

⁷⁴ ibid. 316-317.

⁷⁵ 43 U.S.C. §§ 2101-2106 (1994).

⁷⁶ M. Barış Güner, 'Kurtarma Hukukunda Sualti Kültür Varlıkları' (2010) 26(2) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 57, 57-72; Brooke Wright, 'Keepers, Weepers, or No Finders at All: The Effects of International Trends on the Exercise of U.S. Jurisdiction and Substantive Law in the Salvage of Historic Wrecks' (2008) 33(1) Tulane Maritime Law Journal 285, 287-288; Walker (n 33) 317.

⁷⁷ Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels, 47 F. Supp. 2d 678, 682 <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/47/678/2527737/>> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2024.

⁷⁸ ibid. 682.

⁷⁹ Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels, 221 F.3d 634, 647 <[https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/Sea%20Hunt,%20Inc.,%20221%20F.3d%20634%20\(4th%20Cir.%202000\).pdf](https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/Sea%20Hunt,%20Inc.,%20221%20F.3d%20634%20(4th%20Cir.%202000).pdf)> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2024.

⁸⁰ ibid. 638.

denle de herhangi bir kurtarma tazminatının konusu olamayacağını savunmuştur.⁸¹ Buna karşın Sea Hunt, batma olayı üzerinden oldukça uzun bir süre geçmesi nedeniyle gemilerin terk edilmiş kabul edilmesi ve dolayısıyla buluntu hukukuna tabi olması gerektiğini savunarak mahkemenin zımnî feragat standardına göre hüküm tesis etmesi gerektiği görüşünü ileri sürmüştür.⁸²

Bölge Mahkemesi İspanya'nın La Galga üzerindeki mülkiyet hakkını kaybettiği, ancak Juno üzerindeki mülkiyet hakkını devam ettirdiği hükmünü kurarken açık feragat ("express abandonment") ilkesine dayanmıştır. Mahkemeye göre, Fransa, Büyük Britanya ve İspanya arasında imzalanan 1763 tarihli Kesin Barış Antlaşması'nın 20'nci maddesi İspanya'nın La Galga'nın mülkiyetini açıkça terk ettiğini gösteriyordu.⁸³ Diğer taraftan mahkeme, İspanya'nın Juno'yu açıkça terk etmediğine ve dolayısıyla mülkiyet hakkını elinde tuttuğuna karar vererek Sea Hunt'ın İspanya'nın izni olmadan Juno için kurtarma operasyonları gerçekleştiremeyeceğine ve gerçekleştirmiş olsa bile tazminata hak kazanamayacağına karar vermiştir.⁸⁴

Karar aleyhine hem İspanya hem de Sea Hunt ve Virginia Eyaletinin temyiz başvuruları üzerine, dava ABD Temyiz Mahkemesi Dördüncü Dairesi tarafından kesin olarak karara bağlanmıştır. Dördüncü Daire, Bölge Mahkemesi'nin La Galga'nın İspanya tarafından açıkça terk edildiği kararını bozmuş ve Juno hakkındaki kararını da onamıştır. Mahkemeye göre açık feragat ilkesinin uygulanabilmesi için, hak sahibinin eşya üzerindeki mülkiyet hakkından açıkça vazgeçtiğinin şüpheden uzak ve ikna edici kanıtlarla gösterilmesi gerekir. Buna karşın Mahkeme, Sea Hunt'ın İspanya'nın Amerika'daki malları ve enkazlar üzerindeki haklarından feragat ettiğine dair ileri sürdüğü 1763 Antlaşması'nda ilgili devletin bu konuda herhangi bir iradesine atıfta bulunulmaması nedeniyle açık feragatin söz konusu olmadığını tespit etmiştir.⁸⁵ Aynı şekilde mahkeme, Sea Hunt'ın İspanya'nın Juno üzerindeki mülkiyet haklarından açıkça feragat ettiğine dair hiçbir kanıt sunmadığı tespitinde bulunmuştur.⁸⁶ Bu karar ile uzun zamandır kayıp olan iki batık gemiyi bulma zahmetine ve masrafına katlanan Sea Hunt çabalarının karşılığında hiçbir maddi kazanç elde edememiştir.⁸⁷

Bu karar birkaç açıdan önemlidir. Birincisi, hem İspanya ve ABD hem de mahkeme batık devlet gemilerinin mülkiyetinin – gemi başka bir devletin karasularında olsa bile – bayrak devletinde kaldığını kabul etmiştir. İkincisi, karar ile batma hadisesinin üzerinden ne kadar uzun bir süre geçerse geçsin mülkiyet hakkının etkilen-

⁸¹ ibid.

⁸² ibid. 640.

⁸³ 47 F. Supp. 2d (n 76) 691.

⁸⁴ ibid. 691.

⁸⁵ 221 F.3d (n 78) 640.

⁸⁶ ibid. 645-648.

⁸⁷ Dromgoole (n 4) 147-149.



meyeceği tasdik edilmiştir. Üçüncüsü, davacının dayandığı “zımnı feragat” iddiası mahkeme tarafından bir bütün olarak reddedilmiş ve bayrak devletinin haklarının ancak açık feragat ile sona ereceği kabul edilmiştir.

B. Mercedes (“Black Swan”) Davası

Batık devlet gemilerinin mülkiyetinin bayrak devletinin açık feragati olmaksızın üçüncü devletlere ya da onları bulan özel hukuk kişilerine geçmeyeceğine dair yargı uygulaması “Black Swan” olarak bilinen dava ile de teyit edilmiştir. Black Swan olayında, Amerikalı derin deniz araştırma ve keşif şirketi Odyssey Marine, 2007 yılının başlarında, tam konumu açıklanmayan uluslararası sularda bir veya birkaç gemi enkazıyla birlikte yaklaşık on yedi ton gümüşten oluşan ve değeri 500 milyon doların üzerinde olan madeni paralar keşfettiğini duyurmuştur. Enkazın yeri veya madeni paraların kaynağını açıklamasa da İspanya Kültür Bakanlığı hazinenin İspanyol bayraklı bir gemiden çıkarıldığını, Odyssey Marine’in keşfettiği geminin 1804 yılında Peru’dan hareket eden ve bir İngiliz savaş gemisi tarafından batırılan bir İspanyol devlet gemisi olan Mercedes olduğunu iddia etmiştir. Güvenlik endişelerini gerekçe gösteren Odyssey Marine, batığın veya batıkların konumu veya kimliği hakkında bilgi vermekten kaçınmış, ancak bunlara “Black Swan” kod adını vermiştir.⁸⁸

Odyssey Marine, Florida Bölge Mahkemesi’nde açtığı ayni hak davasında (“in rem action”) mahkemeden kendisini “terk edilmiş gemi enkazının ve bu enkazdan çıkarılan eşyaların gerçek, tek ve münhasır maliki” olarak kabul eden bir tespit kararı talep etmiştir.⁸⁹ Ek olarak Odyssey Marine, terditli olarak açtığı davada önce buluntu hukuku uyarınca çıkarılan eşya üzerinde zilyetlik ve mülkiyet hakkı; bu mümkün olmazsa kurtarma hukuku uyarınca arama/kurtarma faaliyetleri için bir tazminat talep etmiştir.⁹⁰ Yargılama süresince Peru ile birlikte Mercedes’te bulunanların alt soylarından geldiklerini iddia eden pek çok gerçek kişi de davaya müdahil olmaya çalışmıştır. Peru 1804 yılında İspanya’nın bir parçası olduğu için, devlet halefiyeti ilkesine dayanarak Peru’dan yola çıkan İspanyol gemisinin taşıdığı yükün yasal sahibi olduğunu iddia etmiştir.⁹¹ Gerçek kişiler ise, batma anında Mercedes’te

⁸⁸ Aznar-Gomez, ‘Treasure Hunters, Sunken State Vessels and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage’ (n 27) 214-215; Dromgoole (n 4) 149; Wright (n 75) 295-296; Curfman (n 34) 185-186. (Bkz. Aznar-Gomez, ‘Treasure Hunters, Sunken State Vessels and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage’ (n 27) 215).

⁸⁹ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Amended Complaint against The Unidentified Shipwrecked Vessel filed by Odyssey Marine Exploration, Case No: 8:07-CV-00614-SCB-MAP, Filing 25, para. (c) of the Prayer for Relief Section (August 7, 2007) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/25/0.pdf>> Erişim tarihi: 20 Temmuz 2024.

⁹⁰ ibid. para. (d) of the Prayer for Relief Section.

⁹¹ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Response in opposition re 131 Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment filed by Republic of

bulunan kişilerin alt soyu olarak, geminin taşıdığı yükün İspanya Krallığı'na ait olmayan kısmının yasal sahipleri olduklarını ileri sürmüşlerdir.⁹²

İspanya'nın davaya ilişkin argümanları dört temel başlık altında özetlenebilir. Buna göre ilk olarak, Mercedes'in İspanya Kraliyet Donanması'na ait bir savaş fırkateyni olduğu konusunda şüphe bulunmamaktaydı. İkinci olarak, İspanya gemi üzerindeki egemenlik haklarından hiçbir zaman açıkça feragat etmemişti. Üçüncü olarak, hem uluslararası hukuka hem de ABD iç hukukuna göre, yabancı devlet gemilerine ABD gemileri ile aynı hukuki rejim uygulanmalıydı. Dördüncü olarak ise, Yabancı Devlet Yargı Bağımsızlığı Yasası ("Foreign Sovereign Immunity Act - FSIA") uyarınca ABD mahkemesi gemi ve taşıdığı yük üzerinde konu bakımından yargı yetkisine sahip değildi.⁹³ Ayrıca belirtilmelidir ki İspanya'nın hukuki pozisyonu ABD tarafından da desteklenmiştir.⁹⁴

Davanın Tetkik Hâkimi ("Magistrate Judge"), İspanya'nın hukuki iddialarının tamamını destekleyen raporunu 3 Haziran 2009'da mahkemeye sunmuştur.⁹⁵ Rapora yönelik itirazlar ve karşı itirazların ardından, 22 Aralık 2009'da Bölge Mahkemesi, Tetkik Hâkiminin raporunda belirttiği hususların tamamını onaylayan kararını açıklamıştır.⁹⁶ Mahkeme dosyayı ele alırken uyguladığı analitik perspektifi, "bir [ABD] federal mahkemesinin Avrupa kıtası açıklarında uluslararası sularda keşfedilen yüz-yıllar öncesine ait bir gemi enkazıyla ilgili kurtarma taleplerini yargılama görevi üstlenmesinin garip görünebileceği" endişesini belirttiikten sonra – "jus gentium" ve "constructive in rem jurisdiction" ilkelerine referansla – İspanya'nın egemenlik

Peru, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 141, s. 3 (November 17, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/141/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

⁹² Dromgoole (n 4) 100 dn. 19.

⁹³ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment by Kingdom of Spain, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 131 (September 22, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/131/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

⁹⁴ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Statement of Interest and Brief as Amicus Curiae in support of the Kingdom of Spain by United States of America; re 244 Order on motion to file amicus brief, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 247 (September 29, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/247/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

⁹⁵ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Report And Recommendation re 132 Motion to vacate 5 Order on Motion for Miscellaneous Relief pursuant to Supplemental Rule E(4)(f) filed by Kingdom of Spain, 131 Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment filed by Kingdom of Spain. Signed by Magistrate Judge Mark A. Pizzo on 6/3/2009, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 209 (June 3, 2009) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/209/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

⁹⁶ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Order, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 270 (December 22, 2009) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/270/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.



haklarına saygı temelinde açıklamıştır.⁹⁷

Mercedes mahkemesi Odyssey Marine şirketinin iddialarını reddederken oldukça kapsamlı gerekçeler ortaya koymuştur ki bu nedenden ötürü gerekçeli kararın benzer davalarda emsal teşkil edebilmesinin önü açılmıştır. Odyssey Marine'nin öne sürdüğü en kuvvetli argümanlardan biri 1804'te battığında özel kargo da taşıyan Mercedes'in münhasıran ticari olmayan bir kamu hizmetinde olmadığı ve bu nedenle İspanya'nın devlet bağısıklığı iddiasına dayanamayacağıydı. Mercedes'in batmasına sebep olan İngiltere'den savaş sonrası tazminat alamayan İspanya'nın, zarar görenlere tazminat ödemeyi teklif etmesinden yola çıkan Odyssey Marine, İspanya'nın Mercedes'teki tüm eşyanın kamu mülkü olmadığını kabul ettiği sonucuna varmaktaydı. Odyssey Marine'nin iddiasına göre, tüm eşyaya devlet bağısıklığı atfetmek hak sahiplerinin (İspanya dışındaki özel hukuk kişilerinin) mülkiyet haklarını reddetmek anlamına gelecekti. Bu nedendir ki mahkeme yükü gemiden ayrı olarak ele almalıydı.⁹⁸

ABD Yüksek Mahkemesinin Filipinler eski Devlet Başkanı Ferdinand Marcos tarafından çalındığı iddia edilen bir eşya konusunda açılan davada devlet bağısıklığı ilkesinin uygulandığı Republic of Philippines v. Pimentel davasına atıf yapan Bölge Mahkemesi kararına göre, “özel hukuk kişilerinin haklarının ayrıca ele alınıp yargılamaya konu edilmesi, İspanya'nın mülkiyet haklarını da zorunlu olarak etkileyecektir. Böyle bir uygulama, FSIA ile ulaşılmak istenen amaçları engelleyecek ve İspanya'nın egemenlik haklarına hukuka aykırı şekilde zarar verecektir.”⁹⁹ Ayrıca Odyssey Marine'nin taşınan yükü üzerinde bulunduğu gemiden ayrı tutan yaklaşımının geleneksel deniz hukuku ilkelerinden saptığına işaret eden Mahkeme, “[b]ir gemi ve yükü ayrılmaz bir şekilde iç içe geçmiştir” değerlendirmesinde bulunmuştur.¹⁰⁰

İkinci olarak bu dava uluslararası sularda bulunan batık gemiler özelinde ulusal yargı yetkisinin sınırları bakımından da önemlidir. Mercedes gemisi Odyssey Marine tarafından Cebelitarık Boğazı açıklarında uluslararası sularda keşfedilmiştir.¹⁰¹ Bölge Mahkemesi *in custodia legis* ilkesine gönderme yaparak bir mahkemenin aynı hak iddiasına ilişkin yargı yetkisini kullanabilmesi için, eşyanın mahkemenin erişilebilir hükmetme alanında olması gerektiğine işaret etmiştir.¹⁰² Sınır aşan yargı yetkisinin kullanımını içeren bir uyuşmazlığı ele alan bir mahkemenin egemen devletler arasındaki yükümlülükleri de göz

⁹⁷ ibid. 12.

⁹⁸ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Order, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 179 (February 13, 2009) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/179/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

⁹⁹ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Filing 270 (n 95) 22.

¹⁰⁰ ibid. 23.

¹⁰¹ ibid. 1.

¹⁰² ibid. 13 (“Mahkemeler, mahkemenin yargı sınırları içinde bulunan gemiler ve yükleri üzerinde fiili ya da farazi zilyetlik teorileri kapsamında rutin olarak yargı yetkisi kullanmışlardır”).

önünde bulundurması gerektiğine işaret eden Bölge Mahkemesi, işe geminin statüsünü tespit etmekle başlamıştır. Bu tespite göre, Mercedes'in İspanya'nın mülkiyetinde olduğuna şüphe yoktur, zira gemi 1788 yılında Havana'da (Küba) İspanyol Donanması'na ait bir tersanede donanma mühendisleri tarafından inşa edilmiştir; tüm hizmet süresi boyunca İspanyol Kraliyet Donanması'na ait subaylar tarafından komuta edilmiş ve İspanyol savaş fırkateyni olarak görev yapmıştır; Kraliyet Donanması'nın resmi gemi sicilinde yer almaya devam etmektedir.¹⁰³ Bölge Mahkemesi, Odyssey Marine'in FSIA'nın 1609'uncu bölüm¹⁰⁴ hükümlerinin ABD dışındaki malları korumadığı; İspanya'nın eşyaya fiilen elinde bulundurması gerektiği; taşınan yükün özel hukuk kişisi mirasçıların taleplerini karşılamak için bölünmesi gerektiği iddialarının hiçbirini geçerli bulmamıştır. Mahkeme'ye göre bu iddialar, FSIA'nın "amaçlarından, sistematüğinden ve savaş gemilerine çeşitli antlaşmalar gereği tanınan özel statüden sapmaktadır."¹⁰⁵

Burada üzerinde durulmayı gerektiren bir başka husus da Bölge Mahkemesi'nin Odyssey Marine'nin zilyetlik iddiasına yönelik verdiği karardır. Odyssey Marine'nin iddiasına göre, enkazın derinliği, enkaz alanının büyüklüğü ve üzerinden geçen uzunca bir zaman göz önüne alındığında, şirket tarafından keşfi anında İspanya'nın geminin fiili zilyedi olmadığı için devlet bağıışıklığından kaynaklanan haklara sahip olmamalıdır.¹⁰⁶ Ancak Bölge Mahkemesi meseleyi FSIA'nın lafzi yorumu üzerinden ele alarak davacının iddiasını reddetmiştir. Buna göre, "ABD Kongresi FSIA'yı yasalaştırdığında, yasanın içeriğine fiili zilyetlik şartını dâhil etmemiştir. Bunun yerine, yalnızca 'Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan yabancı bir devlete ait mal varlığı muaf olacaktır' ifadesini kullanmıştır. FSIA'nın hiçbir yerinde, Odyssey'nin ileri sürdüğü zilyetlik şartı bulunmamaktadır ve [Mahkeme] de bu şartı yasanın lafzına eklemeyi reddetmiştir."¹⁰⁷ Her ne kadar Bölge Mahkemesi doğrudan uluslararası hukuka atıfta bulunmasa da gerekçenin uluslararası hukuka ikame edilmesinde herhangi bir engel bulunmamaktadır.

Bölge Mahkemesi Odyssey Marine'nin herhangi bir tazminata hak kazanamadığına ve gemiyi on gün içinde İspanya'ya iade etmesi gerektiğine hükmetmiştir.

¹⁰³ ibid. 17-18.

¹⁰⁴ "Bu Yasanın yürürlüğe girdiği tarihte Birleşik Devletler'in taraf olduğu mevcut uluslararası antlaşma hükümleri saklı kalmak üzere, Birleşik Devletler'de bulunan yabancı bir devlete ait mal varlığı, bu bölümün 1610 ve 1611. maddelerinde belirtilen durumlar hariç olmak üzere haciz, tutuklama ve icradan muaf olacaktır" 28 U.S. Code § 1609.

¹⁰⁵ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Filing 270 (n 95) 18.

¹⁰⁶ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Response to motion re 131 Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment filed by Odyssey Marine Exploration Inc., Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 138 (November 17, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/138/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

¹⁰⁷ Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Filing 270 (n 95) 20.



Bu hüküm Odyssey Marine, Peru ve diğer 25 özel hukuk kişi tarafından temyiz edilse de temyiz dairesi Bölge Mahkemesinin kararını onamış ve karar 2011 yılında kesinleşmiştir.¹⁰⁸

C. Steinmetz Davası

Her ne kadar ABD özelinde kalsa da hem devlet hem de yargı uygulamasını göstermesi açısından kısaca ele alınabilecek bir başka dava da United States v. Steinmetz davasıdır.¹⁰⁹ United States v. Steinmetz davasının ana konusunu, 1864 yılında Fransa kıyılarında USS Kearsarge tarafından batırılan bir Konfederasyon savaş gemisi olan CSS Alabama'nın çanı (kampana) oluşturmuştur.¹¹⁰ Amerikalı bir koleksiyoncu olan Richard Steinmetz, 1979 yılında Londra'da katıldığı bir antika silah fuarında tanıştığı birinin yönlendirmesi ile çanı Hastings'de bularak satın almış ve ABD Deniz Harp Okulu'na satmaya çalışmıştır.¹¹¹ ABD ise çanı satın almak yerine, çanın ABD'nin hiçbir zaman terk etmediği bir gemi enkazından çıkarıldığını iddia ederek çan üzerinde üstün mülkiyet hakkı ileri sürmüştür.¹¹² ABD, uzun zamandır takip ettiği emsal uygulamalar ve yargı kararlarını gerekçe göstererek, açık bir feragat beyanı veya eylemi yapılmadığı sürece batık savaş gemisinin veya gemideki herhangi bir malın hukuki mülkiyetini kaybetmeyeceğini savunmuştur.¹¹³ ABD bunun yanı sıra, batma hadisesi üzerinden kısa veya uzun bir zamanın geçmesinin veya mülkiyet hakkının olumlu bir şekilde ileri sürülmemesinin mülkiyeti ortadan kaldırmaya yetmeyeceğini ileri sürmüştür.¹¹⁴ Buradan ABD'nin batık savaş gemilerindeki mülkiyet hakkına ilişkin hukuki pozisyonunun açık bir feragat olmaksızın hakkın ortadan kalkmadığı veya devredilmediği yönünde olduğu da anlaşılmaktadır.¹¹⁵

Yargılama sonunda ilk derece mahkemesi davacının iddia ve taleplerinin reddi ile ABD'nin iddialarının kabulüne ve çanın mülkiyetinin ABD'ye verilmesine

¹⁰⁸ Odyssey Marine Exploration v. Kingdom of Spain, No. 10-10269 (11th Cir. 2011), <<https://cases.justia.com/federal/appellate-courts/ca11/10-10269/201010269-2011-09-21.pdf?ts=1411119598>> Erişim Tarihi: 24 Temmuz 2024.

¹⁰⁹ United States v. Steinmetz, 763 F. Supp. 1293 (D.N.J. 1991).

¹¹⁰ ibid. 1294-1297.

¹¹¹ ibid 1297.

¹¹² ibid.

¹¹³ ibid.

¹¹⁴ ibid. 1299

¹¹⁵ Durum bu olmakla beraber, ABD'nin batık devlet gemilerini zımnı olarak terk ettiği sonucuna ulaşan eser miktarda örnek de bulunmaktadır. Örneğin Baltimore, Crisfield & Onancock Line, Inc. v. United States (140 F.2d 230, 4th Cir. 1944) davasında mahkeme, herhangi bir açık feragat eyleminde bulunmamış olsa bile, ABD hükümetinin bir savaş gemisini atış taliminde hedef olarak kullanarak batırmasını ve geminin yirmi dokuz yıl boyunca batık şekilde kalmasını göz ardı etmesini geminin terk edildiği anlamına geleceği şeklinde kadar vermiştir. Ayrıca bkz. Jeffery J. Crandall, 'Extending Admiralty Jurisdiction over Nonmaritime Property: Ascertaining the Salvor's Possessory and Proprietary Rights to Sunken Aicraf' (1984) 15(4) Pacific Law Journal 977, 1010-1011.

karar vermiştir.¹¹⁶ Temyiz mahkemesi de aynı gerekçelerle kararı onamıştır.¹¹⁷ ABD'nin savaş gemilerinin açık feragat dışında herhangi bir ölçüt altında terk edilmesine izin verip vermediği sorusunun cevabı Steinmetz kararına göre son derece açıktır: ABD, gemileri üzerindeki haklarından açık feragat olmadan vazgeçmemektedir.

D. Diğer Davalar

Devlet gemileri üzerinde hakkın açık feragat olmaksızın son bulmayacağına yönelik ABD mahkemelerinin yaklaşımı diğer yabancı devlet mahkemeleri tarafından da benimsenmiştir. Örneğin Alman denizaltısı U-859, 1944 yılında bir İngiliz denizaltısı torpiline isabet etmesiyle Malakka Boğazı'nın uluslararası sularında batmıştır. Yaklaşık 28 yıl boyunca deniz tabanını kendine mesken edinen U-859, özel bir şirket tarafından yürütülen kurtarma çalışmalarına konu olunca mesele yargıya taşınmıştır.¹¹⁸ Singapur Yüksek Mahkemesi, denizaltının malikinin Federal Almanya Cumhuriyeti olduğuna, zira mürettebatıyla birlikte batırılan gemiye yönelik Alman devletinin herhangi bir terk etme niyetinin olmadığına karar vermiştir. Yüksek Mahkemeye göre, "Almanya'nın 1945 yılında koşulsuz teslimiyetine rağmen Alman Devletinin varlığı hiçbir zaman sona ermemiştir ve Alman Devleti'ne ait olan her ne varsa, Müttefik Devletlerden biri tarafından derdest edilmediği sürece, [denizaltı] hâlâ Alman Devleti'nin malı olarak kalmaya devam etmektedir."¹¹⁹

Bir başka dava da Birinci Dünya Savaşı sırasında batırılan Alman U-76 denizaltısı ile ilgilidir. 1917 yılının ocak ayında Danimarka açıklarında bir mayına çarparak batan U-76 için 1923 yılında Norveçli özel şirketler tarafından başarısız birkaç kurtarma girişimi yapılmıştır. 1945 yılında ise Norveç'te bulunan tüm Alman mülklerine Norveç hükümeti tarafından el konulmuş ve 1957'de tüm Alman gemileri ve enkazları başka bir özel şirket olan Hovding Shipbreakers'a satılmıştır. U-76 denizaltısına yönelik farklı şirketlerden gelen kurtarma talepleri olması nedeniyle konu yargıya taşınmıştır. Nihayet Norveç Yüksek Mahkemesi önüne gelen davada mahkeme, mülkiyet hakkının 1945 yılına kadar Almanya'ya ait olduğuna ve bir devletin batık savaş gemileri üzerindeki haklarının yalnızca belirli bir zaman geçmesiyle sona ermeyeceğine karar vermiştir.¹²⁰

¹¹⁶ 763 F. Supp. (n 108) 1300.

¹¹⁷ United States v. Steinmetz, 973 F.2d 212, 223 (3d Cir. 1992).

¹¹⁸ 'Simon v Taylor' (1980) 56 International Law Reports 40-47.

¹¹⁹ ibid. 46-47.

¹²⁰ Jason R. Harris, 'Protecting Sunken Warships as Objects Entitled to Sovereign Immunity' (2002) 33(1) University of Miami Inter-American Law Review 101, 120; Aznar-Gomez, 'Legal Status of Sunken Warships 'Revisited'' (n 36) 80; Sjur Brekhus, 'Salvage of Wrecks and Wreckage: Legal Issues Arising from the Rund Find' (1976) 20 Scandinavian Studies in Law 37, 53.

SONUÇ

Batık devlet gemileri genellikle tarihi nesneler olsalar da uluslararası hukukta sualtı kültürel mirasının küresel yönetiminin karşı karşıya olduğu yeni zorluklar hâlâ devam etmektedir. Eldeki çalışmanın sonuçları, arama kurtarma teknolojilerinin gelişmesi ile günümüzde keşfedilecek yeni gemi enkazlarının akıbetine birkaç açıdan ışık tutacaktır. Buna göre ilk olarak, açıkça terk edilmedikçe, bayrak devleti, batık devlet gemileri üzerindeki mülkiyet hakkını korumaktadır. Bu durum hem *opinio juris* hem de devlet uygulamasıyla defaatle ve istikrarlı olarak teyit edilmiştir. İkinci olarak, devlet gemilerinin hangi deniz bölgesinde bulunduğu veya batmanın üzerinden ne kadar uzun bir süre geçtiğinin hiçbir önemi yoktur. Batık gemi, kıyı devletinin karasularında bulunsun bile bayrak devletinin mülkiyet hakkı zedelenmeyecektir. Aynı sonuç uluslararası sularda bulunan gemiler açısından da geçerlidir. Amerikan mahkemeleriyle sınırlı olmayan yargı kararları da bu yöndedir. Üçüncü olarak, batık devlet gemilerine yönelik herhangi bir faaliyet, eğer varsa bu durumdan etkilenen kıyı devletinin hakları gözetilerek, nerede bulunursa bulunsun bayrak devleti tarafından önceden ve açıkça yetkilendirilmedikçe bayrak devletinin haklarını ihlal edecektir.

Bu sonuçlar Uluslararası Hukuk Enstitüsü (“Institut de Droit International”) tarafından 2015 yılında kabul edilen Uluslararası Hukukta Savaş Gemileri ve Diğer Devlet Gemilerinin Enkazlarının Hukuki Rejimi kararıyla da uyumludur. Söz konusu kararın 3’üncü maddesinde batık devlet gemilerinin “bayrak devleti dışındaki herhangi bir devletin yargı yetkisinden muaf” olacağı ve 4’üncü maddesinde “bayrak devleti enkazı terk ettiğini veya üzerindeki mülkiyet hakkını devrettiğini açıkça belirtmediği sürece bayrak devletinin mülkiyetinde kalacağı” ifade edilmektedir. 5’inci maddesi ise geminin yükü hakkındadır. Buna göre “1) Batık devlet gemilerindeki yükler, bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden muaftır. 2) Bayrak devletine ait yük, o devletin mülkiyetinde kalır. 3) Diğer devletlere ait yük, o devletlerin mülkiyetinde kalır. 4. Bir geminin batması, gemideki yük ile ilgili mülkiyet haklarını etkilemez. Ancak, yük, bayrak devletinin izni olmadan yerinden oynatılamaz veya çıkarılamaz.”

Çalışmanın ulaştığı sonuçlar ve bu sonuçlara ulaşırken izlediği yöntem uluslararası teamül hukukunun pratik gelişimi açısından da önemlidir. Zira yukarıda da ifade edildiği üzere, batık devlet gemilerinin devlet bağımsızlığından faydalanıp faydalanmadığı sorusunun cevabı aranırken batığın gemi statüsünün korunup korunmadığı ön sorusunun cevaplanması pratik bir amaca hizmet etmemektedir. Eğer bir nesneye devlet bağımsızlığı tanınacak ise, bu nesnenin devletin egemenlik alanında ve bu amaçla kullanılıyor olması (elbette uluslararası hukuka uygun olarak) yeterlidir. Meseleye bu açıdan yaklaşıldığında, araştırma sorusuna daha tatmin edici bir cevap bulmak mümkün olmaktadır. Zira bu sefer mesele batık bir geminin hâlâ gemi olup olmadığı soyut tartışmasından, uluslararası hukukta böyle bir kuralın gerçekten var olup olmadığı somut tartışmasına evrilmektedir. Tüm çalışma boyunca

ca gösterildiği üzere, batık devlet gemileri üzerindeki mülkiyet hakkı devam ettiği için bu gemiler devlet bağıışıklığından faydalanmaktadır. Gerçekten de hem *opinio juris* ve devlet uygulaması hem de yabancı mahkeme kararları bu yönde yerleşmiş – veya en azından uzun süredir ve istikrarlı olarak yerleşmekte olan – bir uluslararası teamül hukuku kuralının varlığını ortaya koymaktadır.

KAYNAKÇA

‘HMS Birkenhead’ (1990) 5(2) International Journal of Estuarine and Coastal Law 404-405.

‘Simon v Taylor’ (1980) 56 International Law Reports 40-47.

‘U.S.-France Agreement regarding the Sunken Vessel La Belle’ (2003) 97 The American Journal of International Law 688-689.

28 U.S. Code § 1609.

43 U.S.C. §§ 2101-2106 (1994).

Agreement concerning the wreck of the CSS Alabama, U.S.-Fr., Oct. 30, 1989, T.I.A.S. No. 11687.

Aznar-Gomez MJ, ‘Legal Status of Sunken Warships ‘Revisited’’ (2003) 9(1) Spanish Yearbook of International Law Online 61-101.

Aznar-Gomez MJ, ‘Treasure Hunters, Sunken State Vessels and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage’ (2010) 25(3) The International Journal of Marine and Coastal Law 209-236.

Balleste R, ‘The Ethics of Space Exploration: Harrowing Stories of Death, Survival, and the Unknown’ (2002) 37(2) Connecticut Journal of International Law 138-162.

Baltimore, Crisfield & Onancock Line, Inc. v. United States (140 F.2d 230, 4th Cir. 1944)

Bautista LB, ‘Gaps, Issues, and Prospects: International Law and the Protection of Underwater Cultural Heritage’ (2005) 14 Dalhousie Journal of Legal Studies, 57-89.

Bederman DJ, ‘Historic Salvage and the Law of the Sea’ (1998) 30(1) University of Miami Inter-American Law Review 99-130.

Berzak J, ‘The Palestinian Bid for Statehood: It’s Repercussions for Business and International Law’ (2013) 12(1) Journal of International Business and Law 89-114.

Birleşmiş Millet Şartı (1 UNTS XVI).

Blake J, ‘The Protection of the Underwater Cultural Heritage’ (1996) 45(4) International and Comparative Law Quarterly 819-843.

Brekhus S, ‘Salvage of Wrecks and Wreckage: Legal Issues Arising from the Rund Find’ (1976) 20 Scandinavian Studies in Law 37-68.



Brownlie I, *Principles of Public International Law* (7. Baskı Oxford University Press 2008).

Caffisch L, 'Submarine Antiquities and the International Law of the Sea' (1982) 13 Netherlands Yearbook of International Law 3-32.

Chen R, 'Bilateral or Multilateral Agreements between States for the Settlement of Dispute over Ownership of Underwater Cultural Heritage: Background, Ownership Clauses, and Implications for China' (2002) 4 China Oceans Law Review 111-138.

Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea, of 23 September 1910, 37 Stat. 1658.

Crandall JJ, 'Extending Admiralty Jurisdiction over Nonmaritime Property: Ascertaining the Salvor's Possessory and Proprietary Rights to Sunken Aircraft' (1984) 15(4) Pacific Law Journal 977-1012.

Curfman D, 'Thar Be Treasure Here: Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters - A New Policy Regime' (2008) 86(1) Washington University Law Review 181-208.

Dromgoole S, *Underwater Cultural Heritage and International Law* (Cambridge University Press, 2013).

Dunlap WV, 'Ownership of Underwater Cultural Heritage' (2018) 49(3) Journal of Maritime Law and Commerce 425-440.

Eustis II FA, 'The Glomar Explorer Incident: Implications for the Law of Salvage' (1975) 16(1) Virginia Journal of International Law 177-186.

Exchange of Notes between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Italy regarding the Salvage of H.M.S. 'Spartan', 6 November 1952 <<https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/1953-TS0002.pdf>> Erişim Tarihi: 24 Temmuz 2024.

Feasibility Study for the Drafting of a New Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO Doc. 146 EX127 (Mart 23, 1995) <<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000101285>> Erişim Tarihi: 24 Temmuz 2024.

Federal Register, Volume 69, Number 24 (Thursday, 5 February, 2004) 5647-5648 <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2004-02-05/html/04-2488.htm>> Erişim Tarihi: 12 Ağustos 2024.

Forrest C, 'An International Perspective on Sunken State Vessels as Underwater Cultural Heritage' (2003) 34(1) Ocean Development & International Law 41-57.

Forrest C, *Maritime Legacies and the Law: Effective Legal Governance of WWI Wrecks* (Edward Elgar Publishing 2019).

Gaskell NJJ, 'The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990' (1991) 16(1) Tulane Maritime Law Journal 1-104.



Gökçe Y, 'Mutlak Yargı Bağışıklığından Sınırlı Yargı Bağışıklığına Geçiş Trendi, İş Hukukundan Doğan Uyuşmazlıklarda Yargı Bağışıklığı ve Ülkemizdeki Durum' (2014) 18(1) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 91-111.

Güner MB, 'Kurtarma Hukukunda Sualtı Kültür Varlıkları' (2010) 26(2) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 57-72.

Harris JR, 'Protecting Sunken Warships as Objects Entitled to Sovereign Immunity' (2002) 33(1) University of Miami Inter-American Law Review 101-126.

Henn C, 'The Trouble with Treasure: Historic Shipwrecks Discovered in International Waters' (2012) 19(2) University of Miami International and Comparative Law Review 141-196.

Idris JHM and Dewi CTI, 'Sovereign Immunity of Non-Commercial Government Vessels and Due Regard: China Coast Guard in the Natunas' (2021) 18(2) Indonesian Journal of International Law 229-252.

International Convention on Salvage, 28 April 1989, 1953 UNTS 165 <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201953/v1953.pdf>> Erişim Tarihi: 12 Haziran 2024.

International Court of Justice Jurisdictional Immunities of the State (Germany v Italy), ICJ Reports (2012).

Kaya İ, 'Uluslararası Hukukta Devlet Bağışıklığı ve Jasta' (2017) 2(2) İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 9-27.

Kuran S, 'Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı' (2011) 25(1) Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 229-240.

LaBarge C, 'How Two Sunken Ships Caused a War: The Legal and Cultural Battle between Great Britain, Canada, and the Inuit over the Franklin Expedition Shipwrecks' (2019) 42(1) Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review 79-116.

Leich MN, Cumulative Digest of United States Practice in International Law 1980 (U.S. Government Publishing Office 1986).

Migliorino L, 'The Recovery of Sunken Warships in International Law', in Budislav Vakas (ed) Essays on the New Law of the Sea (Sveucilisna Naklada Liver 1985).

Moore JB, A Digest of International Law, c. Volume 2 (Government Printing Office 1906) 571-582 <<https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044089230650?urlappend=%3Bseq=5>> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2024.

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (adopted 18 May 2007, entered into force 14 April 2015) 46 ILM 694 <<https://iml.org/wp-content/uploads/2021/03/Riesco-Carolina-Drafting.pdf>> Erişim Tarihi: 01 Ağustos 2024.

Neil J, 'Sifting through the Wreckage: An Analysis and Proposed Resolution con-

cerning the Disposition of Historic Shipwrecks Located in International Waters' (2010) 55(3) New York Law School Law Review 895-922.

Nelson MR, 'Finders, Weepers-Losers, Keepers - Florida Court Says U.S. Company Must Return Recovered Treasure to Kingdom of Spain' (2010) 16(3) Law and Business Review of the Americas 587-602.

O'Keefe PJ and Prott LV, 'Australian Protection of Historic Shipwrecks' (1978) 6 Australian Year Book of International Law 119-138.

Oda S and Owada H, 'Annual Review of Japanese Practice in International Law XVI (1978-1980)' (1986) 29 Japanese Annual of International Law 74-197.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Amended Complaint against The Unidentified Shipwrecked Vessel filed by Odyssey Marine Exploration, Case No: 8:07-CV-00614-SCB-MAP, Filing 25 (August 7, 2007) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/25/0.pdf>> Erişim tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Response in opposition re 131 Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment filed by Republic of Peru, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 141 (November 17, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/141/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment by Kingdom of Spain, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 131 (September 22, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/131/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Statement of Interest and Brief as Amicus Curiae in support of the Kingdom of Spain by United States of America; re 244 Order on motion to file amicus brief, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 247 (September 29, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/247/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Report And Recommendation re 132 Motion to vacate 5 Order on Motion for Miscellaneous Relief pursuant to Supplemental Rule E(4)(f) filed by Kingdom of Spain, 131 Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment filed by Kingdom of Spain. Signed by Magistrate Judge Mark A. Pizzo on 6/3/2009, Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 209 (June 3, 2009) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/209/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Order,

Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 179 (February 13, 2009) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/179/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel, Response to motion re 131 Motion to dismiss Amended Complaint or for summary judgment filed by Odyssey Marine Exploration Inc., Case No: 8:07-CV-00614-SDM-MAP, Filing 138 (November 17, 2008) <<https://cases.justia.com/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/138/0.pdf>> Erişim Tarihi: 20 Temmuz 2024.

Odyssey Marine Exploration v. Kingdom of Spain, No. 10-10269 (11th Cir. 2011), <<https://cases.justia.com/federal/appellate-courts/ca11/10-10269/201010269-2011-09-21.pdf?ts=1411119598>> Erişim Tarihi: 24 Temmuz 2024.

Özer DK, ‘Devletin Yargısal Bağımsızlığına İlişkin Uluslararası Adalet Divanı’nın Almanya- İtalya: Yunanistan Müdahil Davasında Verdiği Karar ve Düşündürdükleri’ (2015) 5(2) Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 195-216.

Partnering Agreement Memorandum Concerning the Shipwreck of the HMS Sussex, Between the Government of the United Kingdom of Great Britain & Northern Ireland & Odyssey Marine Exploration, Inc. (Sep. 27, 2002) <<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/798528/000094883002000353/ex109.txt>> Erişim Tarihi: 28 Temmuz 2024.

Pazarıcı H, *Uluslararası Hukuk* (16. Baskı Turhan Kitabevi 2017)

Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea (Brussels 1967) <<http://www.admiralty-lawguide.com/conven/protosalvage1967.html>> Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2024.

Riphagen W, ‘Some Reflections on ‘Functional Sovereignty’’ (1975) 6 Netherlands Yearbook of International Law 121-165.

Roberts H, ‘The British Ratification of the Underwater Heritage Convention: Problems and Prospects’ (2018) 67(4) International and Comparative Law Quarterly 833-865.

Sak Y, *Devletin Yargı Bağımsızlığı ve Temel Hakların Korunması* (Seçkin Yayıncılık 2015).

Shaw MN, *International Law* (8. Baskı Cambridge University Press 2017).

Sarid E, ‘International Underwater Cultural Heritage Governance: Past Doubts and Current Challenges’ (2017) 35(2) Berkeley Journal of International Law 219-261.

Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels, 221 F.3d 634, 647 <[https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/Sea%20Hunt,%20Inc.,%20221%20F.3d%20634%20\(4th%20Cir.%202000\).pdf](https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/Sea%20Hunt,%20Inc.,%20221%20F.3d%20634%20(4th%20Cir.%202000).pdf)> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2024.



Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels, 47 F. Supp. 2d 678, 682 <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/47/678/2527737/>> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2024.

Strati A, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea* (Martinus Nijhoff Publishers 1995).

Sur M, *Uluslararası Hukukun Esasları* (3. Baskı Beta 2008) 115).

The Exchange v. McFaddon 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812).

Thomas KR., ‘Enforcing against State Assests: The Case for Redistricting Private Creditor Enforcement and How Judges in England Have Used Context When Applying the Commercial Purposes Test’ (2015) 2(1) Journal of International and Comparative Law 115-140.

UN Doc. A/CONF.62/C.2/Informal Meeting/43/Rev.3.

United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property 2004, General Assembly resolution 59/38, annex, Official Records of the General Assembly, Fifty-ninth Session, Supplement No. 49 (A/59/49) <https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/4_1_2004.pdf> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2024.

United States v. Steinmetz, 763 F. Supp. 1293 (D.N.J. 1991).

United States v. Steinmetz, 973 F.2d 212, 223 (3d Cir. 1992).

Walker JE, ‘A Contemporary Standard for Determining Title to Sunken Warships: A Tale of Two Vessels and Two Nations’ (2000) 12(2) University of San Francisco Maritime Law Journal 311-358.

Wright B, ‘Keepers, Weepers, or No Finders at All: The Effects of International Trends on the Exercise of U.S. Jurisdiction and Substantive Law in the Salvage of Historic Wrecks’ (2008) 33(1) Tulane Maritime Law Journal 285-312.

Yang X, *State Immunity in International Law* (Cambridge University Press 2012).