

- Araştırma Makalesi -

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN

SICAK TAKİP HAKKININ DEVLETLERİN İŞBİRLİĞİ DOĞRULTUSUNDA KULLANILMASI*

(THE EXERCISE OF THE RIGHT OF HOT PURSUIT ACCORDING TO
INTERNATIONAL LAW IN ACCORDANCE WITH THE COOPERATION OF STATES)

Dr. Nasıh Sarp ERGÜVEN**

ÖZ

Sıcak takip hakkı kıyı devletine ait deniz alanlarına yönelik kuralları ihlal eden yabancı devlet bayraklı gemilerin, takip edilerek bunlara müdahalede bulunulmasına ve devamında yargılama yetkisinin kullanılmasına imkân tanımaktadır.

Sıcak takip hakkının birden fazla devlet tarafından işbirliği halinde kullanılması, devletler arasındaki uygulamada son yıllarda kendine önemli bir yer edinmiştir. Aynı bölgede yer alan kıyı devletlerinin, müşterek sorunlara karşı beraber hareket ederek, süre ve mesafe açısından tek bir

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale 15.09.2018 tarihinde Yayinevimize ulaşmış olup, 07.11.2018 tarihinde birinci hakem; 24.10.2018 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

Bu makale, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi tarafından, 5-6 Haziran 2018 tarihleri arasında düzenlenen, “Hukukun Güncel Sorunları Sempozyumu” bünyesinde tarafımızca sunulan “Sıcak Takip Hakkının Devletlerin İşbirliği Doğrultusunda Kullanılmasının Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi” başlıklı tebliğde kısaca değinilen hususların genişletilerek güncellenmiş halidir.

** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Elemanı (erguven@law.ankara.edu.tr) (ORCID ID: orcid.org/0000-0003-4610-2515).

devletin sürdürmesinin mümkün olmadığı sıcak takip kapsamındaki faaliyetleri, ortak bir şekilde yerine getirmeleri, deniz güvenliğinin sağlanması hususunda olumlu bir gelişme biçiminde değerlendirilmektedir.

Konuyla ilgili tüm bu müspet gelişmelerin yanı sıra, devletlerin imzaladıkları iki taraflı anlaşmalarda, karşı taraf devlete kendi karasularında takibe devam etme yetkisi tanımaları uygulamasının, ADS ve BMDHS ile düzenlenen sıcak takip hakkının kapsamı ile uyumlu olmadığını ifade etmek gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sıcak Takip Hakkı, Uyuşturucu Madde Ticareti, Kaçak Balıkçılık, Deniz Güvenliği, Bayrak Kuralı

ABSTRACT

The right of hot pursuit enables the coastal state to intervene and to exercise its judicial power on foreign state ships which breach its regulations.

Multilateral hot pursuit gains an essential ground in state practice recently. State actions under the multilateral hot pursuit which could not be performed by only one state, concerning time and distance, and collaboration of the coastal states of the same region for common problems is considered as a positive development in respect of maritime security.

Apart from these favoring developments, the fact that contracting states empower each other to pursue within each one's territorial sea by bilateral conventions do not comply with the scope of the right of hot pursuit which is prescribed by CHS and UNCLOS.

Keywords: Right of Hot Pursuit, Drug Trafficking, Illegal Fishing, Maritime Security, The Principle of the Exclusive Jurisdiction of Flag State

GİRİŞ

Uluslararası deniz hukukunun temel prensibi olan bayrak kuralının istisnalarından birisini teşkil eden sıcak takip hakkı, karasuları kavramının ortaya çıkmasıyla gündeme gelmiştir. ADS’de ayrıntılı biçimde düzenlenen söz konusu kavram, BMDHS ile beraber deniz hukukuna dâhil olan münhasır ekonomik bölgenin de (MEB) etkisiyle uygulama alanını genişletmiştir. Bu süreçte, takibin gerçekleştirilmesi esnasında uyulması gerekli şartlar ile ilgili devletler arasında uyuşmazlıkların yaşanması, sıcak takip hakkının uluslararası mahkeme kararlarına konu teşkil etmesine ve bu şekilde gelişim göstermesine sebebiyet vermiştir. Özellikle teknolojik alanda yaşanan gelişmelerin etkisiyle kıyı devletlerinin, takibi başlatmak ve devam ettirmek hususundaki esnek tutumları, doktrinde de geniş biçimde ele alınmıştır.

Bütün bunların yanı sıra, özellikle 2000’li yıllardan itibaren, deniz aşırı konumda adaları bulunan devletler, bu adaların sahip olduğu deniz alanlarındaki ilgili düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önüne geçmek için girişimlerde bulunmuşlardır. Avustralya’nın başını çektiği devletler, takip mesafeleri ve sürelerinin uzunluğu, yüksek masraflar ve Güney Okyanusu’ndaki seyredilen deniz alanlarının seyrüsefer emniyeti açısından barındırdığı tehlikeler nedeniyle, bölgede bulunan diğer devletlerle işbirliği halinde takip gerçekleştirmeye başlamışlardır. Bu noktada bahsi

geçen uygulamanın ve devamında iki taraflı olarak imzalanan konuyla ilgili Anlaşmaların, ADS ve BMDHS hükümlerine uygunluğu tartışma konusu olmuştur. Hem doktrindeki güncel tartışmaları ele almak, hem yakın dönemde açık denizde gerçekleştirdiği müdahaleler ile dikkat çeken Türkiye Cumhuriyeti'nin, sıcak takip hakkı kapsamındaki faaliyetlere, Akdeniz'e kıyısı olan diğer devletler ile işbirliği halinde başvurması ihtimali nedeniyle, çalışmanın konusunu meydana getiren kavramın ayrıntılı bir biçimde incelenmesi gerekmektedir.

I. SICAK TAKİP HAKKI

A) GENEL OLARAK

Karasuları kavramının ortaya çıkması ile beraber, özellikle egemenliğin kapsamının belirlenmesi, devletin kara ülkesinin dışında yargılama yetkisinin uygulanması ve ülke-dışı yetki gibi kavramlar gündeme gelmeye başlamıştır. Uluslararası ticaretin gelişme gösterdiği 19. yüzyıl ile birlikte, kıyı devletlerinin gümrük ile ilgili düzenlemeleri yaygınlık kazanmış; söz konusu düzenlemeleri ihlal eden gemilerin açık denize kaçmaları ile yargılama yetkisinden kurtulmalarının sıklıkla karşılaşılan bir durum haline gelmesi, devletlerin sıcak takip hakkı ile bağdaşan düzenlemeler yapmasını ve zamanla uluslararası örf ve adet hukukunda sıcak takip hakkının oluşmasını sağlamıştır¹.

Kıyı devletlerinin düzenlemelerinin onları ihlal eden yabancı devlet bayraklı gemilere karşı uygulanmasına ilişkin önemli bir gereklilikten ortaya

¹ Rothwell, D. R., Stephens T.: *The International Law of the Sea*, Oxford-Portland 2010, s. 412.

çıkan sıcak takip hakkına², günümüzde özellikle uyuşturucu madde ticareti ve kaçak balıkçılık ile mücadelede başvurulmaktadır. Teknoloji alanında ortaya çıkan yeniliklerin, adı geçen faaliyetlerin kapsamını genişlettiği bir ortamda, ADS ve BMDHS hükümlerinin mevcut durumla aynı oranda uyum içerisinde olduğunu söylemek ise mümkün değildir³.

İlk kez ADS ile düzenlenen, sonrasında BMDHS ile güncellenen sıcak takip hakkı, yabancı bir geminin, kıyı devletinin kanun ve düzenlemele-

² Reuland, R.: “The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention”, Va. J. Int’l L., Vol. 33, No 3, s. 559.

³ Allen, C. H.: “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices”, Ocean Development & International Law, 1989, Vol. 20, No. 4, s. 310-311; ABD’nin, Kuzey Pasifik Okyanusu’na olan kıyısı, ülkenin kıyı şeridinin yarısını meydana getirmektedir. Aynı zamanda, ülkede tüketilen deniz mahsullerinin yine yarısı, söz konusu kıyıların açığındaki deniz alanlarından elde edilmektedir. Özellikle Rusya ile mevcut deniz sınır hattında görülen kaçak balıkçılık faaliyetleri ile mücadelede Sahil Güvenlik gemilerinin bölgenin genişliği nedeniyle yetersiz kalmaları, 2003 yılından itibaren deneme amaçlı insansız hava araçlarının kullanılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bilhassa, kaçak balıkçılık yapan yabancı devlet bayraklı gemilerin yerinin tespitinde gerçek zamanlı görüntü iletmek suretiyle işlev gösteren insansız hava araçları, 2016’dan bu yana bahsi geçen bölgede aktif biçimde görev yapmaya başlamıştır. Uyuşturucu madde ticareti ve göçmen kaçakçılığı gibi deniz güvenliğine yönelik tehditler ile mücadelenin yanında, ABD’nin kurallarını ihlal eden herhangi bir eyleme karşı gerçekleştirilecek takip kapsamında da insansız hava araçları gündeme gelmektedir. Söz konusu araçların, BMDHS’de düzenlenmemelerine rağmen, sıcak takip hakkı bünyesindeki izlemeyi gerçekleştirmekle yetkili askeri uçak niteliğini taşımalarının yanı sıra, şüpheli geminin yerinin tespit etmek anlamında BMDHS hükümlerine aykırılık göstermedikleri ileri sürülmektedir. Üstelik, bahsi geçen geminin kendisini görebileceği alçaklıkta uçabilen ve ilgili açık dış işaretleri taşıyan insansız hava araçlarının, bizzat takip faaliyetini yerine getirmeleri mümkün olarak değerlendirilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tasikas, V.: “Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations”, Tul. Mar. L. J., 2004, Vol. 29, No. 1, s. 59-80; ADS’nin resmi metni için bkz. UNTS, Vol. 450, No. 6465, 1963, s. 82-103, Sözleşme metni için ayrıca bkz. Gündüz, A.: *Milletlerarası Hukuk, Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, (Ed., Günel, R. V.), İstanbul 2013, s. 208-214; BMDHS’nin resmi metni için bkz. UNTS, Vol. 1833, No. 31363, 1994, s. 397-523, Sözleşme metni için ayrıca bkz. Gündüz, 220-308.

rini ihlal etmiş olduğu inancını uyandıran yeterli sebeplerin varlığı halinde kıyı devleti tarafından kullanılabilir⁴. ADS kapsamında söz konusu takip, geminin kıyı devletinin iç sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde olduğu zaman başlatılmalıdır⁵. Karasuları veya bitişik bölgede bulunan geminin, durma emrini aldığı zaman, emri veren geminin aynı şekilde karasularında veya bitişik bölgede bulunması zorunlu değildir. BMDHS ile takibin başlamasının mümkün olduğu deniz alanlarına, kıyı devletinin takımda suları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölgesi ve buralardaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgeleri de dâhil edilmiştir⁶. Sıcak takip, sadece savaş gemileri ve askeri uçaklar aracılığıyla, takip edilen gemiye görülebilir veya işitilebilir bir durma emrinin verilmesinden sonra başlar; söz konusu gemi bayrağını taşıdığı devletin veya üçüncü bir devletin karasularına girdiği anda ise sona erer⁷. Sıcak takip hakkı, açık denizde seyrüsefer serbestisi ve dolayısıyla bayrak kuralına istisna teşkil edecek şekilde yabancı devlet bayraklı gemilere müdahale yetkisi tanınmasının yanında, kıyı devleti için, bu gemileri limanlarına refakat halinde götürmeyi ve devamında yargılama yetkisini kullanmayı mümkün kılmaktadır⁸.

⁴ ADS md. 23/1; BMDHS md. 111/1.

⁵ ADS md. 23/1.

⁶ BMDHS md. 111/1-2.

⁷ ADS md. 23/3-4 ve BMDHS md. 111/4-5.

⁸ BMDHS md. 111/7.

B) UNSURLARI

1- Kıyı Devletinin Kanun ve Düzenlemelerinin İhlal Edilmiş Olduğuna Yönelik Yeterli Sebeplerin Varlığı

Yabancı devlet bayraklı geminin, kıyı devletinin deniz alanlarına ilişkin düzenlemelerini ihlal etmesi, bahsi geçen deniz alanlarına göre farklılık gösterir. İç sularda ve karasularında mutlak egemenlikten ötürü ilgili düzenlemelerin herhangi bir sınırlandırması mevcut değilken, bitişik bölgede bu husus; gümrük, maliye, sağlık ve göçten ibarettir⁹. MEB ve kıta sahanlığı söz konusu olduğunda ise, doğal kaynakların kullanımı ve deniz çevresinin kirletilmesine ilişkin kurallar sıcak takip hakkı için önem arz etmektedir¹⁰. MEB, deniz alanlarının kıyı devletine tanıdığı yetkiler doğrultusunda, karasuları ve bitişik bölgeye kıyasla daha dar kapsamlıdır. Bu doğrultuda, adı geçen deniz alanlarında yabancı devlet bayraklı gemilerin eylemlerine yönelik başvurulacak sıcak takip hakkı, MEB'e göre daha geniştir. Kıta sahanlığı ise, adı geçen deniz alanlarına kıyasla kıyı devletine daha az yetki tanıdığı için, yabancı devlet bayraklı gemilerin kıyı devletinin söz konusu deniz alanında sıcak takip hakkını doğuracak nitelikteki muhtemel eylemlerinin sayısı daha az olarak değerlendirilmektedir¹¹. Bunun yanı sıra, kıyı devletinin kıta sahanlığının 200 mili aşığı durumlarda, söz konusu devletin açık denizdeki gemilere

⁹ BMDHS md. 33.

¹⁰ Allen, 310.

¹¹ Reuland, 575, 576.

yönelik, kıta sahanlığına ilişkin kurallarını ihlal ettikleri gerekçesiyle müdahale etmesi mümkündür¹².

Deniz alanlarına göre ihlal edilmesi muhtemel düzenlemelerin farklılaşması, sıcak takip hakkının gündeme gelmesi için kıyı devletinin ihlal edilmesi gerekli kurallarının niteliği veya kapsamının ADS ve BMDHS’de herhangi bir şekilde sınırlandırıldığı anlamına gelmemektedir. Kıyı devletinin ilgili deniz alanıyla alakalı tüm düzenlemeleri, sıcak takibin konusunu teşkil etmektedir¹³. Uygulamada, her ne kadar devletler açısından bağlayıcı olmasa da, uluslararası nezaket kuralları gereği, önemsiz nitelik gösteren ihlallerde takibin başlatılmaması öngörülmektedir. Aksi bir durum, söz konusu kıyı devletinin bayrağını taşıyan gemilerin yabancı devlet deniz alanlarındaki seyirlerinde benzer uygulamalar ile karşılaşma ihtimallerini ortaya çıkarmaktadır¹⁴. Dikkat edilmesi gerekli bir diğer husus, kıyı devletinin kurallarını daha önceki bir eylemiyle ihlal etmiş bir gemiye yönelik sıcak takip hakkının kullanılmasının doktrinde genellikle söz konusu hakkın kesintiye uğraması olarak değerlendirilmiştir. Bunun yanında, ilgili geminin önceki ihlalden dolayı açık denize doğru kaçmaya başlaması ile bu eyleme özel olarak yeni bir takip başlatılması mümkün görülmektedir¹⁵.

¹² Churchill, R. R./Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, Manchester 2010, s. 215.

¹³ ADS’nin hazırlık çalışmalarında özellikle ihlal edilmeleri sıcak takip hakkını doğuracak düzenlemelerin karasuları açısından sınırlandırılmasına ilişkin teklif, devletlerin çoğunluğu tarafından reddedilmiştir. O’Connell, D. P.: *The International Law of the Sea, Volume II*, (Ed. Shearer, I. A.), Oxford 1984, s. 1080.

¹⁴ Reuland, 565-566, 567.

¹⁵ Reuland, 570-571.

Kıyı devleti tarafından, yabancı devlet bayraklı gemiye karşı takibin başlatılması için, söz konusu geminin ilgili deniz alanına yönelik kural ve düzenlemelerini ihlal ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip olması kâfidir. Bu doğrultuda, kıyı devletine ait savaş gemisini gördüğü anda açık denize doğru kaçmaya başlayan bir geminin varlığı, bahsi geçen ihlalin gerçekleştiğine ilişkin kanaatin oluşması için yeterli olarak görülmektedir. Açık denizde savaş gemisinden bilinçli olarak kaçmaya başlayan bir gemiye yönelik ziyaret hakkının gündeme gelmesi, kıyı devletinin ilgili deniz alanlarında benzer durumda sıcak takip hakkı kapsamında yetkisinin ortaya çıktığı şeklinde yorumlanmaktadır¹⁶.

Kıyı devleti bakımından sıcak takip hakkının ortaya çıkması için önemli hususlardan bir diğeri, ihlali gerçekleştiren geminin bulunduğu deniz alanının tespitidir. Böylelikle, söz konusu eylemin aykırılık taşıdığı kuralın ilişkili bulunduğu kıyı devletinin ilgili deniz alanı belirlenmiş ve sıcak takip hakkını doğuran eylemin hukuki niteliği tespit edilmiş olmaktadır. BMDHS’de, kıyı devletleri açısından bu doğrultuda herhangi bir sınırlama getirilmemiştir¹⁷. Bir başka anlatımla, takibi gerçekleştiren kıyı devleti gemisinin aynı anda ihlali tespit etmesi zorunlu değildir. Radar sistemleri ve insansız hava araçları gibi herhangi bir başka şekilde tespit yapılmasından sonra, dur ihtarının verilmesiyle birlikte takip başlar¹⁸.

Bu noktada, sıcak takip hakkını gündeme getiren faaliyeti gerçekleştiren gemilerin ekip halinde hareket etmesi durumu önem taşımaktadır. Söz

¹⁶ Reuland, 570.

¹⁷ Reuland, 582.

¹⁸ Allen, 318-319.

konusu husus doktrinde iki türde ele alınmaktadır. Ana geminin, kendine ait botları kullanması halinde dar kapsamlı bir mevcudiyetten bahsedilirken; başka gemilerle ortak biçimde ilgili eylemi gerçekleştirmesinde ise, daha geniş bir uygulama gündeme gelmektedir¹⁹. Ekip halinde hareket eden gemilerin eylemleri nedeniyle sıcak takip hakkının gündeme gelmesinin devletler arasındaki ilk uygulaması *Araunah* isimli Kanada bayrağı taşıyan fok avcılığı yapan geminin, 1888 yılında kendisine ait sandallar Rusya karasuları içerisinde fok avcılığı gerçekleştirirken, söz konusu deniz alanında bulunmamasına rağmen Rusya savaşa gemileri tarafından müdahaleye uğrayarak tutuklanması ile gündeme gelmiştir. Rusya'da gerçekleştirilen yargılama sonucunda hukuka uygun bulunan sıcak takip uygulamasına, İngiltere tarafından da herhangi bir itirazda bulunulmamıştır²⁰.

Dar kapsamlı mevcudiyetin örneğini oluşturan bahsi geçen olayın yanında, geniş boyutta gündeme gelen ekip halinde hareket etmenin örneğini teşkil eden *R. v. Mills and Others* Davası da önem taşımaktadır. Dava konusu olayda, 10 Kasım 1993 tarihinde *Delvan* ve *Poseidon* gemileri açık denizde birbirlerine yanaşmışlar, hava koşullarının olumsuzluğu nedeniyle *Delvan*'da bulunan 6.25 ton esrarın, 3.25 tonunu *Poseidon*'a aktarabilmişlerdir. *Delvan*, İngiltere'nin *Littlehampton* Limanı'na giriş yaptığıında, İngiliz yetkiler tarafından müdahale gerçekleştirilmiştir. Bu süre zarfında, İngiltere'nin deniz alanlarına girmeyip açık denizde kalan

¹⁹ O'Connell, 1093.

²⁰ Poulantzas, N. M.: *The Right of Hot Pursuit in International Law*, The Hague-London-New York 2002, s. 246-247.

Poseidon'a yönelik gerçekleştirilen takip sonucunda, iki gemi arasında yapılan 3.25 ton esrar aktarımının 65 saat sonrasında İngiltere savaş gemilerince müdahalede bulunulmuştur. Yargılama sürecinde yapılan değerlendirmelerde, her ne kadar bundan önceki kararlarda ana gemi ile birlikte hareket eden gemilerin, kıyı devletinin limanlarından deniz açılması söz konusu olsa da, olayda İrlanda'dan denize açılan *Delvan*'ın, *Poseidon* ile önceden ayarlanmış bir şekilde yük aktarımı yapması, ekip halinde hareket etme ölçütünün varlığı için yeterli görülmüştür. Böylelikle, uyuşturucu madde ticareti ile İngiltere'nin kurallarının ihlal edilmesi esnasında sürekli bir biçimde açık denizde bulunan *Poseidon*'a yönelik kullanılan sıcak takip hakkı, uluslararası hukuka uygun olarak ele alınmıştır²¹. Söz konusu kararda da görüldüğü üzere, ekip şeklinde faaliyet gösterme unsurunun, mahkeme kararlarında geniş kapsamlı bir biçimde değerlendirildiğini ifade etmek mümkündür.

R. v. Mills and Others Davası'nın bir diğer altı çizilmesi gereken özelliği, sıcak takip kıyı devletinin kurallarının ihlal edildiğinin tespit edildiği an, gecikmeksizin başlatılması hususunun istisnasını teşkil etmesidir²². Buna göre, *Poseidon*'a yapılan müdahalenin esrar aktarımının yapıldığı anda değil, bundan 65 saat sonra gerçekleştirilmesi, ilgili istisnanın uygulamadaki önemli bir örneğidir. Böylelikle, her ne kadar kıyı devletinin kurallarının ihlal edildiği tespiti yapılmış olsa da, ana gemiye müdahalede bulunabilmek için, ekip olarak çalıştığı geminin, kıyı devletinin deniz

²¹ Davayla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Gilmore, W. C.: "Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*", Int'l & Comp. L.Q., 1995, Vol. 44, No. 4, s. 949-958.

²² Allen, 318.

alanlarına girmesi beklenmekte, bu aşamadan sonra, yani ihlal gerçekleş-
tikten sonra, ana gemiye tutuklama amacıyla müdahale edilmektedir.

2- “Dur” İhtarı

Kıyı devletinin deniz alanlarından kaçan bir geminin seyrüsefer hakkını kullandığı ileri sürülemez. Sıcak takip hakkı ile birlikte, açık denizlerin serbestliğinin kıyı devletlerinin yargılama yetkisini engellemesinin önüne geçilmiştir. Bahsedilen hususu sağlayan ise, kıyı devleti tarafından görülebilir veya işitilebilir bir dur ihtarının yapılmasıdır. Kıyı devletinin kurallarını ihlal eden gemi, bu andan itibaren ihtar uymayarak, seyrüsefer hakkı kapsamının dışına çıkmaktadır²³. Takip edilen gemiye, takibin başlayabilmesi için görülebilir veya işitilebilir bir dur ihtarında bulunulması şartının getirilmesindeki amaç, takip edilen geminin tespit edildiğinden ve müdahale için durmasının talep edildiğinden haberdar olduğunun belirlenmesidir²⁴. Aynı zamanda, kıyı devletinin kurallarını ihlal ettiğinden şüphelenilen gemiye demir atıp, kendisine iharda bulunan savaş gemisinin yanaşması için beklemesi yönünde imkân tanımak amaçlanmaktadır. Söz konusu geminin, ihtar gerçekleştirilmeden kaçmaya başlaması durumunda bahsi geçen unsur, sıcak takip hakkına başvurulması doğrultusunda bir formaliteye dönüşmektedir²⁵. Ancak, takibin gerçekleştirilmesi esnasında bu ve benzeri şartlara uyulmamasının, her ne kadar işlevsiz bir niteliğe bürünmüş olsalar da, kıyı devletinin uluslararası sorumluluğuna yol açabileceği unutulmamalıdır.

²³ Reuland, 558-559.

²⁴ Allen, 319.

²⁵ Reuland, 584.

ADS ve BMDHS’de dur ihtarı için kullanılan

“Yabancı gemi tarafından görülebilecek veya işitilebilecek bir mesafeden görülebilir veya işitilebilir bir durma işaretinin verilmesi”

ifadesi²⁶, telsiz aracılığıyla uzak bir mesafeden söz konusu ihtarın gerçekleştirilmesinin önüne geçmektedir²⁷. Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun kodifikasyon sürecindeki konuyla ilgili, görülebilir veya işitilebilir bir durma sinyali ifadesinin uzak mesafeden telsiz yoluyla yapılan işaretleri kapsam dışında bıraktığına ilişkin yorumunun da varlığına rağmen; günümüz koşulları doğrultusunda aksi yönde ortaya çıkan mahkeme kararlarına rastlanmaktadır²⁸. Bahsi geçen kararlardan en önemlisi, yukarıda kıyı devletinin kurallarının ekip halinde hareket eden gemiler tarafından ihlal edilmesi hususunda ele alınan, *R. v. Mills and Others* Davası’dır. Uyuşmazlık, Saint Vincent ve Grenadinler bayraklı *Poseidon* ve *Delvan* gemilerinin 6.25 ton esrarı İngiltere’nin *Littlehampton* Limanı’na sokma girişimleri neticesinde ortaya çıkmıştır. Saint Vincent ve Grenadinler’in, Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi’ne taraf bulunmaması²⁹, ekip halinde çalışan gemilerden ana gemi olarak faaliyet gösteren *Poseidon*’a yönelik takip gerçekleştirilmesi ile sonuçlanmıştır. Takibi yapan İngiltere’ye ait gemi ve he-

²⁶ Dur İhtarı, dil farklılığı nedeniyle anlaşılama riskine karşılık, birçok devlet tarafından uygulamada tercih edilen Uluslararası İşaret Kodu (*International Code of Signals*) kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Poulantzas, 206.

²⁷ O’Connell, 1091.

²⁸ Reuland, 583.

²⁹ Sözleşme’nin resmi metni için bkz. RG. T. 11.02.1996, S. 22551.

likopterlerin, VHF radyo bandı aracılığıyla dur ihtarı vermesi nedeniyle, takibin sonrasında ilgili gemiye gerçekleştirilen müdahale dava konusu olmuştur. Yargılamanın sonucunda, VHF radyo bandının gemiler arasında kullanımının standart bir hal aldığı, aynı zamanda *Poseidon*'un kaptan köşkünde gerekli teçhizatın bulunmasının ihtarın gemiye ulaştığını gösterdiği tespitleri doğrultusunda, adı geçen gemiye yönelik takip ve sonucundaki müdahale hukuka uygun olarak belirlenmiştir. Söz konusu değerlendirme, konuyla ilgili ADS düzenlemesinin gündeme geldiği 1958 yılından itibaren teknolojiye önemli gelişmelerin yaşandığı, bu nedenle sözleşme hükümleri ele alınırken ilgili yeniliklerin göz önünde bulundurulması gerektiği yaklaşımını temel almıştır³⁰.

3- Takibin Savaş Gemileri veya Askeri Uçaklar ile Gerçekleştirilmesi

Kesintisiz takip hakkı, ADS ve BMDHS hükümleri doğrultusunda, kıyı devletinin savaş gemileri veya askeri uçakları ile gerçekleştirilir³¹. Sıcak Takip hakkını kullanan gemi, BMDHS'de geçen,

“bu konuda yetkili kılındıkları belli olan”

ifadesi nedeniyle, o olay için sıcak takip yönünde özel olarak yetkilendirilmiş olmak zorunda değildir. Söz konusu yetki, sahil güvenlik gemileri gibi, belirli özellikteki gemilere genel biçimde tanınmıştır³². Aksi bir

³⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Gilmore, 949-958.

³¹ ADS md. 23/4, BMDHS md. 111/5; Günümüz teknolojik gelişmeleri doğrultusunda ABD'nin kaçak balıkçılık ile mücadelede sıcak takip hakkı kapsamında insansız hava araçlarına başvurması ile ilgili açıklamalar için bkz. supra, dn. 3.

³² Poulantzas, 197.

yaklaşım, kıyı devletinin, kurallarını ihlal eden yabancı devlet bayraklı gemilere sıcak takip hakkı kapsamında müdahale etmesini büyük oranda imkânsız hale getirecektir.

4- Kesintisiz Takip Hakkının Sona Ermesi

ADS ve BMDHS’de düzenlendiği üzere, takip edilen gemi kendi devletinin veya üçüncü bir devletin karasularına girdiği takdirde, sıcak takip hakkı sona erer³³. Genellikle üzerinde fazla tartışma olmayan söz konusu husus, takibi gerçekleştiren devletin yargılama yetkisinden kaçınmak amacıyla karasularından kısa bir geçiş gerçekleştirilmesi gibi durumlarda, her olay kendi içerisinde değerlendirilmek üzere, sıcak takip hakkının son bulmadığı şeklinde yorumlanabilmektedir³⁴. Bu ve benzeri yaklaşımlar, kuralları ihlal edilen kıyı devletinin yetkisini sürdürmek vasıtasıyla bunu gerçekleştiren gemiye karşı hukuki yaptırımın uygulanmasını amaçlamasına rağmen; sıcak takip için öngörülen ve uluslararası örf ve adet hukuku kuralı niteliği taşıyan şartlarla açık biçimde uyumsuzluk göstermektedir. Bununla birlikte, gerek ADS gerek BMDHS’de diğer deniz alanlarının belirtilmemiş olması, takibin, diğer devletlerin MEB veya bitişik bölgelerinde gerçekleştirilmesine imkan tanımaktadır. Bir başka ifadeyle, söz konusu deniz alanları, sıcak takip hakkı kapsamında açık deniz gibi değerlendirilmektedir³⁵.

Sıcak takip hakkının, takibin kesintiye uğramama şartı doğrultusunda kullanılması, bahsi geçen kesintiden anlaşılması gereken üzerinde tar-

³³ ADS md. 23/3 ve BMDHS md. 111/3.

³⁴ Poulantzas, 231.

³⁵ Tanaka, Y.: *The International Law of the Sea*, Cambridge 2015, s. 170.

tışmalara neden olmuştur. Baskın görüşe göre, takip esnasında yaşanan kesinti, belirgin bir nitelikte olduğu takdirde, sıcak takip hakkının sona erdiği kabul edilmektedir. Buna göre, sis gibi hava koşulları nedeniyle veya takip edilen geminin suya bıraktığı sandallara müdahale edilmesi esnasında ortaya çıkan geçici kesintiler, takibin devamını etkilememektedir³⁶.

Takibin karasularına kadar devam etmesi hususu, kıyı devletinin bu noktadaki yetkilerini gündeme getirmektedir. Kıyı devletinin, takip edilen gemiye yönelik, takibi devralmak veya takibi gerçekleştiren gemilere kendi karasularında takibi devam ettirme yönünde yetki vermek seçenekleri tartışma konusudur. Her iki durumda da, kıyı devletinin sahip olmadığı bir yetkiyi devralması veya devretmesi mümkün gözükmemektedir. Bu noktada, sıcak takip hakkını kullanan devletin deniz alanlarında ilgili kurallarını ihlal eden geminin, karasularına giriş yaptığı kıyı devletinin barış, düzen ve güvenliğini sadece bu eylemi nedeniyle ihlal ettiği tespitinin yapılması ihtimali, üzerinde durulmayı gerektirmektedir³⁷.

Yabancı devlet bayraklı gemilerin, kıyı devletinin karasularından zararsız geçiş hakkı, söz konusu gemilerin seyirlerini gerçekleştirmeleri için kıyı devletinin egemenliğine getirilen bir sınırlamadır. Açık denizde herhangi bir nedenden dolayı takip edilen gemiler bakımından bir güvenli bölge meydana getirmesi amacıyla düzenlenmemiştir. Bu noktadan yola çıkan görüşe göre, takibi gerçekleştirilen gemilerin, kıyı devletlerin karasularına giriş yaptıklarında, yalnızca bu sebeple kıyı devletinin barış,

³⁶ Reuland, 584.

³⁷ Reuland, 577-579.

düzen ve güvenliğini ihlal ettiklerini ileri sürmek mümkündür. Başka bir devletin deniz alanında deniz çevresini kirleten bir geminin, takip esnasından karasularına girdiği kıyı devleti tarafından, burada ilgili devletin herhangi bir kuralını ihlal etmemesine rağmen, barış, düzen ve güvenliğine yönelik bir tehdit olarak nitelendirilerek, takibin devralınması veya devredilmesi yoluyla gemiye müdahalenin sağlanması mümkün olarak değerlendirilmektedir³⁸.

Bahsi geçen görüşe katılmak, ADS ve BMDHS hükümlerine aykırı biçimde, seyrüsefer serbestisinin ve zararsız geçiş hakkının sınırlarını daraltması, aynı zamanda sıcak takip hakkının kapsamını da genişletmesi nedeniyle mümkün değildir. Deniz alanlarına ilişkin kurallarını ihlal ettiği devlete ait gemiler tarafından takip edilen geminin, karasularına giriş yaptığı kıyı devletinin barış, düzen ve güvenliğini bir tek bu eylemiyle ihlal etmesi söz konusu değildir. İlgili geminin geçişinin zararlı hale gelmesi, başka bir devletin deniz alanında o devletin kurallarını ihlal eden eylemi veya bu nedenle açık denizde takip edilirken kıyı devletinin karasularına girmesi ile ortaya çıkmaz. Bunların dışındaki bir eylemi nedeniyle geçişi zararlı hale gelen gemi bakımından kıyı devletinin yetkisi gündeme gelebilir. Öngörülen haller haricinde, kıyı devletinin, karasularından yabancı bayraklı gemilerin zararsız geçiş hakkına engel olmama yükümlülüğünün varlığı akıldan çıkarılmamalıdır³⁹.

Sıcak takip hakkının unsurlarının ele alındığı uluslararası mahkeme kararları açısından, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (ITLOS)

³⁸ Reuland, 579.

³⁹ BMDHS md. 24.

önünde görülen *M/V Saiga No.2* Davası öne çıkmaktadır. Uyuşmazlık konusu olay, Saint Vincent ve Grenadinler bayraklı petrol tankeri *Saiga*'nın, Gine'nin MEB'i içerisinde sıcak takip hakkının konusunu oluşturması ile gündeme gelmiştir. Gine, Batı Afrika kıyıları açığında kendi bitişik bölgesi ile MEB'inde, özellikle balıkçı gemilerine yakıt satışında bulunan *Saiga*'nın söz konusu faaliyetinden haberdar olduğunda takibi başlatmış, açık denizde ise tutuklamayı gerçekleştirmiştir. *Saiga*'nın bahsi geçen eylemlerinin; kaçakçılık, dolandırıcılık ve vergi kaçakçılığı niteliği gösterdiğini ileri süren Gine'ye karşı Saint Vincent ve Grenadinler, tutuklamanın gerekçelerine ve olayda sıcak takip hakkının şartlarının meydana gelmediğine ilişkin itirazda bulunmuştur. Yargılama sonucunda ITLOS, Gine'nin düzenlemelerinin ihlal edildiğine ilişkin yeterli haklı sebeplerinin bulunmadığı, görülebilir veya işitilebilir ihtarın gerçekleştirilmediği ve takibin sürekliliğinin sağlanamadığı gerekçeleriyle, *Saiga*'nın takip sonrasında durdurularak tutuklanmasının uluslararası hukuka aykırı olduğunu tespit etmiş ve Gine'nin tazmin sorumluluğuna hükmetmiştir⁴⁰. Bu doğrultuda ITLOS tarafından yapılan belirlemelerden en önemlisi, sıcak takip hakkının hukuka uygun bir biçimde kullanılması için gerek ADS gerek BMDHS tarafından öngörülen şartların tümünün kıyı devleti tarafından yerine getirilmesinin gerektiğidir⁴¹. Bir başka anlatımla, ilgili Sözleşmelerde düzenlenen şartların herhangi birindeki eksiklik, sıcak takip hakkını ortadan kaldıracak ve bu kapsamdaki faali-

⁴⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case* (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf, (Erişim Tarihi: 30.05.2018).

⁴¹ *The M/V "Saiga" (No. 2)*, para. 146.

yetlerden zarar gören gemiye yönelik tazmin yükümlülüğü ortaya çıkacaktır.

C) SICAK TAKİP HAKKININ DEVLETLERİN İŞBİRLİĞİ DOĞRULTUSUNDA KULLANILMASI

Sıcak takip hakkının devletlerin işbirliği doğrultusunda kullanılması, söz konusu hak kapsamında deniz alanlarına ilişkin düzenlemeleri ihlal eden yabancı devlet bayraklı gemiyi takip yetkisine haiz kıyı devletinin, bu doğrultuda diğer devletleri yetkilendirmesi üzerine takibin çok taraflı bir nitelikte icra edilmesi anlamına gelmektedir⁴². Sıcak takip hakkının bu şekilde uygulanmasının ortaya çıkması ve mevcut uygulamalarına değinmeden önce, konunun temelini meydana getiren, takibin devredilmesi hususuna değinmek gerekmektedir.

Sıcak takip hakkı kapsamında gerçekleştirilen takibin devredilmesine yönelik, ADS ve BMDHS’de açık bir hüküm bulunmamaktadır. Her iki Sözleşme’de konuyla ilgili tek düzenleme, takibin bir askeri uçak tarafından yerine getirildiği hallerde, uçağın kendisi tutuklamayı yapabilecek durumda olmadığı takdirde, çağırdığı kıyı devletine ait bir savaş gemisine devredebilmesidir⁴³. Bahsi geçen hususla, doğrudan alakalı olmasa da, önemli bir tahkim kararı mevcuttur. ABD-Kanada Tahkim Komisyonu’nun 5 Ocak 1935 tarihinde karara bağladığı *I’m Alone* Davası, daha çok takip esnasında başvurulması uygun görülen kuvvet mik-

⁴² Molenaar, E. J.: “Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa 1 and the South Tomi”, *Int’l J. Marine and Coastal L.*, 2004, Vol. 19, No. 1, s. 41.

⁴³ ADS md. 23/5-b, BMDHS md. 111/6-b.

tarı ile ilgili tespitler içerse de⁴⁴, takibin devredilmesinin uygulamaya yansıdığı önemli bir davadır. Uyuşmazlık konusu olay, Kanada gemi siciline kayıtlı bir İngiliz gemisi olan *I'm Alone*'un, *Louisiana* kıyısının 10 mil açıklarında seyrederken, içki kaçakçılığı yaptığı şüphesiyle ABD

⁴⁴ Çok taraflı sıcak takip hakkının ele alındığı bu çalışmanın kapsamı dışında kalsa da, sıcak takip hakkı bünyesinde kullanılması mümkün kuvvet miktarının tespiti, önemli bir konuyu meydana getirmektedir. Buna göre, *I'm Alone* Davası'nda belirlendiği üzere, takip sonrasında gemiye müdahale edilmesi ve devamında tutuklamanın gerçekleştirilmesi için gerekli ve yeterli biçimde kuvvet kullanılması sonucunda takip edilen gemide meydana gelen herhangi bir hasardan, kıyı devletinin sorumlu tutulması mümkün değildir. S. S. "I'm Alone" (Canada v. United States), Awards of 30 June 1933 and 5 January 1935, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf, (Erişim Tarihi: 30.05.2018); Tahkim Kararı için ayrıca bkz. Gündüz, 402-403. *M/V Saiga* (No.2) Davası'nda ise, kuvvet kullanılması öncesindeki izlenmesi gerekli aşamalara yer verilmiştir. İlk başta yapılması gereken, dur ihtarının Uluslararası İşaret Kodu ile uyumlu bir biçimde, görülebilir veya işitilebilir şekilde yapılmasıdır. Bunun sonuç vermediği durumlarda, geminin yakınlara ateş etmek gibi çeşitli eylemlerde bulunulması mümkünken; takip edilen geminin kaçmaya devam etmesi halinde son seçenek olarak kuvvet kullanılması uygun görülmüştür. *The M/V "Saiga"* (No. 2,) para. 156. Her iki davada da altı çizilen kuvvet kullanılmasının sıcak takip hakkı kapsamında kaldığı durumlar, İngiltere ve Danimarka arasındaki uyuşmazlığa ilişkim meydana getirilen Soruşturma Komisyonu'nun 23 Mart 1962 tarihli Raporu ile somutlaştırılmıştır. İngiltere bayrağı taşıyan balıkçı gemisi *Red Crusader*'a yönelik Danimarka'ya ait balıkçılık koruma gemisi tarafından gerçekleştirilen takibin sonuçlandırılması doğrultusunda, adı geçen geminin radar sistemleri ve ışıklarına yönelik hedef gözetilerek yapılan atışlar, Komisyon tarafından, herhangi bir uyarı olmadan yapılması ve mürettebatın hayatını tehlikeye atacak nitelik taşımaları nedeniyle sıcak takip hakkının ihlali biçiminde değerlendirilmiştir. *Investigation of Certain Incidents Affecting the British Trawler Red Crusader, Report of 23 March 1952 of the Commission of Enquiry Established by the Government of United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark on 15 November 1961*, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXIX/521-539.pdf, (Erişim Tarihi: 30.05.2018). Doktrinde de aynı doğrultuda, takip edilen gemiye müdahale edilmesi hususunda öncelik verilmesi gereken uygulama, kuvvet kullanma içermeyen tedbirler olarak belirlenmiştir. Bu şekilde sonuç alınamaması üzerine, uyarı ateşi açmak gibi sınırlı biçimde kuvvete başvurmak ve son olarak geminin batmasına veya gemidekilerin yaralanmasına sonuç vermeden ilgili geminin seyredemez hale getirilmesi yönünde yöntemleri tercih etmek kabul edilmiştir. Allen, 320-321. Takip edilen geminin eylemleri nedeniyle, takibi gerçekleştiren geminin tehlikeye düşmesi veya bir saldırı tehdidi altında kalması durumlarında, meşru müdafaa hakkı kapsamında kuvvet kullanılmasının mümkün olduğu ise unutulmamalıdır. Rothwell/Stephens, 419.

Sahil Güvenlik gemisi *Wolcott* tarafından durmasının emredilmesi ile başlamıştır. *I'm Alone*'un talebi yerine getirmeyerek yoluna devam etmesi üzerine, *Wolcott* ve ona daha sonra katılarak takibi devralan bir başka ABD Sahil Güvenlik gemisi olan *Dexter* tarafından takip gerçekleştirilmiştir. ABD sahilinin 200 mil açıklarında durmamakta direnen gemi, *Dexter* tarafından açılan ateş sonucu batmış; geminin bütün yükü denizde kaybolurken, bir mürettebat hayatını kaybetmiştir. ABD bahsi geçen eylemini, İngiltere ile 1924 yılında imzaladığı ve ABD makamlarına karasuları dışında bazı durumlarda İngiltere bayrağı taşıyan ticaret gemilerine müdahale hakkı tanıyan Anlaşma'ya dayandırmıştır. Tahkim Komisyonu kararında, olaydaki geminin ABD'ye ait sahil güvenlik gemisi tarafından batırılmasını, uluslararası hukukun hiçbir ilkesi ile bağdaşmayan ve sıcak takip hakkının kötüye kullanılması niteliği taşıyan bir eylem olarak değerlendirmiş; ABD'yi 25.000 Dolar tazminat ödemeye mahkum etmiştir⁴⁵. Yargılama sürecinde temel olarak üzerinde durulan konu, sıcak takip hakkı bünyesinde başvurulması mümkün olan kuvvet kullanmanın miktarı ve kapsamı şeklinde ortaya çıkmıştır. Dava konusu olaydaki takibin devredilmesi üzerinde herhangi bir değerlendirilmede bulunulmaması, bunun sıcak takip ile uyumlu bir biçimde tespit edildiğini göstermektedir. Bir başka ifadeyle, sıcak takip hakkını kullanan kıyı devletinin bayrağını taşıyan devlet gemisinin, söz konusu takibi bir başka gemiye devretmesi uluslararası hukukta kabul görmekte; ilgili devir, takibin kesintisizliğini ortadan kaldıran bir unsur olarak değerlendiril-

⁴⁵ S. S. "I'm Alone", 1618.

memektedir. Bunun yanında, takibi devralan gemi, tekrar bir dur ihtarında bulunmak zorunda değildir⁴⁶.

İşbirliği halinde sıcak takip hakkının ilk örneği, Togo Cumhuriyeti bayrağı taşıyan *South Tomi* isimli balıkçı gemisinin 29 Mart 2001 tarihinde, Avustralya'nın Güney Okyanusu'nda bulunan *Heard Adası*'nın MEB'i içerisinde balıkçılık faaliyetinde bulunması ile gündeme gelmiştir. Avustralya tarafından Güney Afrika Cumhuriyeti ile birlikte on dört gün süresince 3300 deniz mili mesafe kat edilerek gerçekleştirilen çok taraflı sıcak takip sonucunda bahsi geçen gemi, Güney Afrika kıyılarının 2000 mil açığında müdahaleye uğramıştır. 5 Mayıs'ta Avustralya'nın *Fremantle* Limanı'na çekilerek konuyla ilgili yargılama yapılmış, geminin kaptanı iki ayrı suçtan cezalandırılmıştır. Yine aynı bölgede 28 Ağustos 2003 tarihinde bu kez Uruguay bayraklı *Viarsa I* gemisinin yasadışı balıkçılık faaliyeti doğrultusunda başlatılan ve Güney Afrika Cumhuriyeti ile İngiltere'nin katkıları neticesinde çok taraflı bir nitelik kazanan sıcak takip, 3900 deniz mili boyunca 21 gün sürmüştür. Her iki takipte de Avustralya'ya ait *Southern Supporter* gemisi kullanılmış, tutuklama ise, İngiltere ve Güney Afrika gemileri tarafından yerine getirilmiştir⁴⁷.

Avustralya tarafından gerçekleştirilen çok taraflı sıcak takip hakkı sonrasında, Avustralya ve Fransa arasında, Güney Okyanusu'nda uygulanmak üzere iki taraflı bir Anlaşma imzalanmıştır. Fransa'nın, Güney Okyanusu'nda, Kerguelen, Crozet, Saint-Paul ve Amsterdam Adaları bulunmak-

⁴⁶ Churchill/Lowe, 152.

⁴⁷ Molenaar, 19-22; Avustralya'nın, Güney Afrika ve İngiltere ile işbirliği doğrultusunda gerçekleştirdiği takiplerin Antarktik güvenliğine olan etkisi için bkz. Ergüven, N. S.: "Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği", *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3*, Ankara 2017, s. 56-58.

tadır. 1 Şubat 2005 tarihinde yürürlüğe giren Anlaşma'nın madde 3/3 hükmü, taraflara takibi gerçekleştirme hususunda diğer taraftan yardım talep etme hakkını tanıırken; madde 4 ise, takipteki savaş gemilerine, Anlaşma'nın diğer tarafı devletin karasularında takibe devam etme yetkisi tanımaktadır⁴⁸. Söz konusu Anlaşma'nın kapsamını genişletmek adına adı geçen devletler, 8 Ocak 2007 tarihinde aralarında ek bir Anlaşma daha imzalamışlardır⁴⁹.

Konuyla ilgili açıklamalardan anlaşılacağı üzere, sıcak takip hakkı kapsamındaki takibin devredilmesi hususunda ADS veya BMDHS'de açık bir düzenleme bulunmamasına rağmen, gerek uygulamada gerek uluslararası mahkeme kararlarında aksi yönde bir değerlendirmeye rastlanmaktadır. Ancak, devam etmekte olan bir takibin, herhangi bir nedenle başka bir gemi tarafından devralınmasıyla, devletlerin işbirliği doğrultusunda sıcak takip hakkının kullanılmasını karıştırmamak gerekmektedir. Devletler arası uygulamanın ortaya koyduğu gibi, söz konusu kavram, daha çok deniz aşırı adaları bulunan devletlerin, bu adaların sahip olduğu deniz alanlarını kontrol etmek amacıyla başvurdukları bir yöntemdir. Takibin kesintisizliğinden taviz verilmediği sürece ADS ve BMDHS hükümlerine temel bir aykırılık taşımayan bu durum, devletlerin kendi karasularında, diğer devletlere sıcak takip hakkı kapsamında gemileri takip etme yetkisi vermeleri ile aksi bir nitelik kazanmaktadır.

⁴⁸ Tanaka, 170; Rothwell/Stephens, 418.

⁴⁹ 8 Ocak 2007 tarihinde imzalanan Anlaşma'nın metni için bkz. Gullett, W./Schofield, C.: "Pushing the Limits of the Law of the Sea Convention: Australian and French Cooperative Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean", *Int'l J. Marine and Coastal L.*, 2007, V. 22, No. 4, s. 576-583.

Devletlerin sahip bulunmadıkları bir yetkiyi devretmelerinin mümkün olmaması nedeniyle, sıcak takip hakkının, takip edilen geminin bayrağını taşıdığı devletin veya üçüncü bir devletin karasularına girdiğinde sona ermesine ilişkin ADS ve BMDHS'nin uluslararası örf ve adet hukuku kuralı niteliği taşıyan açık hükümleriyle çelişen bu şekilde bir uygulama, uluslararası hukuka aykırı niteliktedir. Söz konusu durumu, zararsız geçiş hakkı kapsamındaki geçişi zararlı hale getiren durumların sınırlı sayıda düzenlemediğini ifade etmek üzere BMDHS'de yer verilen,

“Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunmak”

düzenlemesine⁵⁰, başvurarak hukuka uygun hale getirmek mümkün değildir. Bir başka anlatımla, sıcak takip hakkı kapsamında açık denizde takip edilen bir geminin, sadece bu nedenle, karasularına girdiği kıyı devleti açısından geçişle ilgili bulunmayan bir faaliyet yerine getirdiği ve geçişin zararlı nitelik kazandığından ötürü, kıyı devletinin yetkisinin ortaya çıktığı ileri sürülemez⁵¹. Sıcak takip hakkının devletlerin işbirliği doğrultusunda kullanılması, deniz güvenliğine yönelik tehditler ile mücadelede güncel ve etkin bir yol olmasına rağmen, deniz hukukuna ilişkin serbestilerin kapsamını daraltacak bir nitelikte kullanılmamalıdır.

⁵⁰ BMDHS, md. 19/2-1.

⁵¹ Bahsi geçen görüş için bkz. Gullett/Schofield, 568.

SONUÇ

Deniz hukuku, bünyesinde barındırdığı konular ve bunların nitelikleri doğrultusunda, uluslararası hukukun en güncel alanlarından birisi olma özelliğini göstermektedir. Özellikle 2000’li yıllar ile beraber güvenlik kavramındaki değişim, deniz hukukunda da kendini göstermiş; deniz güvenliği önemli bir başlık haline gelmiştir. Bilhassa deniz güvenliğine yönelik tehditlerin, deniz haydutluğu ve göçmen kaçakçılığında olduğu gibi, uluslararası hukukta düzenlenme biçimlerinde değişiklik göstererek uygulama alanı bulması, deniz hukukunun devletlere bu yönde tanıdığı yetkilerin önem kazanmasına sebebiyet vermiştir.

Sıcak takip hakkı, ADS ve BMDHS’de düzenlenmesinin yanı sıra, uluslararası örf ve adet hukuku kuralı niteliği de taşımaktadır. Kıyı devletlerinin, ilk sırada kaçak balıkçılık ve uyuşturucu madde ticareti ile mücadelede etkin bir biçimde başvurduğu adı geçen hak, ilgili faaliyetlerin günümüz koşulları ile etkinliklerini artırmaları ile dur ihtarı verilmesinde telsizlerin kullanımı veya insansız hava araçları ile takip edilen gemilerin yer tespitinin yapılması gibi, uygulamada bazı değişiklikler göstermiştir. Devletlerin işbirliği doğrultusunda sıcak takip hakkının kullanılması, şu an için deniz aşırı adaları bulunan devletlerin başvurduğu bir kavramdır. Yakın dönemde açık denizde gerçekleştirdiği müdahaleler ile dikkat çeken Türkiye Cumhuriyeti’nin, sıcak takip hakkı kapsamındaki faaliyetlere, Akdeniz’e kıyısı olan devletler ile işbirliği halinde başvurması

durumunda, bölgedeki etkinliğini daha da artırma imkânına erişeceği gözden kaçırılmamalıdır⁵².

Bu vesileyle, aynı bölgede yer alan devletlerin, sıcak takip hakkı doğrultusunda açık denizde gerçekleştirdikleri takiplerde işbirliği içerisinde hareket etmeleri, hatta bu doğrultuda takibi devretmeleri veya devralmaları mümkündür. Ancak Avustralya ve Fransa arasında imzalanan iki taraflı Anlaşmalarda görüldüğü üzere, kıyı devletinin karasularında, diğer devlete sıcak takip hakkını devam ettirmesi yönünde yetki vermesi uluslararası hukuka aykırıdır. Devletler, sahip olmadıkları bir yetkiyi, diğer bir devlete devredemez. Bunun önünü açmak için, kıyı devletinin karasularında yabancı bayraklı gemilerin zararsız geçiş hakkını sınırlayacak nitelikte uygulamalara başvurmak yerinde bir yaklaşım değildir. Bu nedenle, Türkiye Cumhuriyeti'nin, özellikle Akdeniz'e kıyısı olan devletler ile gelecek dönemde açıklanan konuyla ilgili imzalaması muhtemel anlaşmalarda, söz konusu hususu dikkate alması ve sadece açık denizdeki takiplerde işbirliğine gitmesi tercih edilmelidir.

KAYNAKÇA

Allen, C. H.: "Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices", *Ocean Development & International Law*, 1989, Vol. 20, No. 4, s. 309-341.

Churchill, R. R./Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, Manchester, 2010.

⁵² Bahsi geçen müdahaleler ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ergüven, N. S.: "Deniz Güvenliğinin Değişen Gündeminde Türkiye Cumhuriyeti'nin Konumu", *TESAM II. Sosyal Bilimler Kongresi*, Bursa 2018, s. 169-184.

Ergüven, N. S.: “Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği”, *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3*, Ankara, 2017, s. 52-65.

Ergüven, N. S.: “Deniz Güvenliğinin Değişen Gündeminde Türkiye Cumhuriyeti’nin Konumu”, *TESAM II. Sosyal Bilimler Kongresi*, Bursa, 2018, s. 169-184.

Gilmore, W. C.: “Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*”, *Int'l & Comp. L.Q.*, 1995, Vol. 44, No. 4, s. 949-958.

Gullett, W./Schofield, C.: “Pushing the Limits of the Law of the Sea Convention: Australian and French Cooperative Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean”, *Int'l J. Marine and Coastal L.*, 2007, Vol. 22, No. 4, s. 545-583.

Gündüz, A.: *Milletlerarası Hukuk, Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, (Ed., Günel, R. V.), İstanbul, 2013.

Molenaar, E. J.: “Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the *Viarsa I* and the *South Tomi*”, *Int'l J. Marine and Coastal L.*, 2004, Vol. 19, No. 1, s. 19-42.

O’Connell, D. P.: *The International Law of the Sea, Volume II*, (Ed., Shearer, I. A.), Oxford, 1984.

Poulantzas, N. M.: *The Right of Hot Pursuit in International Law*, The Hague-London-New York, 2002.

Reuland, R.: “The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention”, *Va. J. Int'l L.*, 1993, Vol. 33, No 3, s. 557-590.

Rothwell, D. R., Stephens T.: *The International Law of the Sea*, Oxford-Portland, 2010.

Tanaka, Y.: *The International Law of the Sea*, Cambridge, 2015.

Tasikas, V.: “Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations”, *Tul. Mar. L. J.*, 2004, Vol. 29, No. 1, s. 59-80.

S. S. “I’m Alone” (Canada v. United States), Awards of 30 June 1933 and 5 January 1935, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf.

Investigation of Certain Incidents Affecting the British Trawler Red Crusader, Report of 23 March 1952 of the Commission of Enquiry Established by the Government of United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark on 15 November 1961, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXIX/521-539.pdf.

The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf.

- Research Article -

**THE EXERCISE OF THE RIGHT OF HOT PURSUIT
ACCORDING TO INTERNATIONAL LAW IN ACCORDANCE
WITH THE COOPERATION OF STATES***

Dr. Nasih Sarp ERGÜVEN**

ABSTRACT

The right of hot pursuit which is firstly prescribed by 1958 Convention on the High Seas (CHS), revised by 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and having the feature of international customary law constitutes one of the primary exceptions of the principle of the exclusive jurisdiction of flag state and freedom of navigation. Above mentioned right which enables the coastal state to intervene and to exercise its judicial power on foreign flag ships within the high seas, that also prevents the abuse of the principle of the exclusive jurisdiction of flag state and the freedom of navigation by foreign states ships which violate the rule of law of coastal state maritime zones.

Currently, states have been exercising the right of hot pursuit more effectively by radio detecting and ranging, naval underwater sensors, unmanned air vehicles and advanced satellites in accordance with techno-

* This article is an extension and revision of the briefly mentioned points in the presentation titled "Evaluation of the Exercise of the Right of Hot Pursuit in accordance with the Cooperation of States in Terms of International Law" presented at the Symposium on Current Issues of Law which was organized by Ankara University Faculty of Law between 5-6 June 2018.

** Research Assistant, Ankara University, Faculty of Law, Department of International Law (erguven@law.ankara.edu.tr) (ORCID ID: orcid.org/0000-0003-4610-2515).

logical developments. However, the concept of the exclusive economic zone (EEZ), which comes to the fore with UNCLOS, obstructs the supervision of the foreign state ships in terms of its compliance with the regulations of the coastal state on these maritime zones. Also technically more developed ships of today which are used for drug trafficking and illegal fishing have aggravated the situation.

In this vein, the exercise of multilateral hot pursuit in cooperation gains an essential ground in state practice recently. State actions under the multilateral hot pursuit which could not be performed by only one state, concerning time and distance, and in collaboration of the coastal states of the same region for common problems is considered as a positive development in respect of maritime security. Bilateral agreements signed between states related to the subject matter indicates the acceptance of the concept by states.

Apart from all these favoring developments on this subject, the fact that contracting states empower each other to pursue within each one's territorial sea by bilateral agreements does not comply with the scope of the right of hot pursuit which is prescribed by CHS and UNCLOS. States cannot extend the scope of application of the mentioned right unlawfully by transferring it to other states that they do not have the relevant power inherently. This might induce some disputes between states in the forthcoming period.

Keywords: Right of Hot Pursuit, Drug Trafficking, Illegal Fishing, Maritime Security, The Principle of the Exclusive Jurisdiction of Flag State.

INTRODUCTION

The right of hot pursuit which is a basic principle of international maritime law, and one of the exceptions to the law of the flag, has come to fore with the emergence of the concept of territorial waters. This concept, which is regulated in detail in the CHS, has expanded its scope of application with the impact of the exclusive economic zone (EEZ) included in maritime law with UNCLOS. In this process, the conditions to be fulfilled while exercising hot pursuit and the occurrence of disputes between the concerned states have caused the right of hot pursuit to be a subject of international court decisions and thus to make progress in this way. The flexible attitudes of the coastal states to commence and continue a pursuit, particularly with the impact of developments in technological field, have been extensively discussed in the doctrine.

Besides all these, especially from the 2000s onwards, the states, which have overseas islands, have taken steps to prevent violations of their relevant regulations in the maritime zones of these islands. Due to the long distance and duration of the pursuit, high costs and the risks it carries in terms of the safety of navigation in the Southern Ocean, the states led by Australia have begun to exercise pursuits in cooperation with other states in the region. At this point, the compliance of the aforementioned regulation and the related bilateral agreements that are signed afterwards with the provisions of CHS and UNCLOS have been a matter of debate. The concept that is the subject of this study needs to be examined in a detailed manner due to both addressing the current discussions in the doctrine and the possibility of the Republic of Turkey, who draws

attention with its interventions within the high seas in the recent time, to engage in the activities within the scope of the right of hot pursuit in cooperation with other Mediterranean coastal states.

I. THE RIGHT OF HOT PURSUIT

A) IN GENERAL

With the emergence of the concept of territorial waters, the concepts such as the determination of the scope of sovereignty, the exercise of jurisdiction outside the state's land territory and the extraterritorial authority have started to rise on the agenda. With the development of international trade in the 19th century, customs regulations of the coastal states have become widespread. The fact that the escape of the ships to the high seas, which are in breach of these regulations, and their avoidance of the jurisdiction have become a frequently encountered case, have led the states to make regulations compatible with the right of hot pursuit, and to the emergence of the right of hot pursuit in the international customary law over time¹.

The right of hot pursuit that emerged from a significant requirement for the enforcement of the regulations of the coastal states against foreign flag ships, which violated them², is nowadays being used in particular in the fight against drug trafficking and illegal fishing. It is not possible to say that in an environment, where the emerging innovations in the field

¹ Rothwell, D. R., Stephens T.: *The International Law of the Sea*, Oxford-Portland 2010, p. 412.

² Reuland, R.: "The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention", *Va. J. Int'l L.*, Vol. 33, No 3, p. 559.

of technology broaden the scope of the aforesaid activities, the provisions of CHS and UNCLOS are evenly in harmony with the current situation³.

The right of hot pursuit, first regulated with CHS and then revised with UNCLOS, can be used by the coastal state if there are sufficient reasons to believe that a foreign ship has violated the laws and regulations of the coastal state⁴. Within the scope of CHS, the pursuit should be commenced when the ship is in the inland waters, territorial waters, or con-

³ Allen, C. H.: "Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices", *Ocean Development & International Law*, 1989, Vol. 20, No. 4, p. 310-311; The US's coast to the North Pacific Ocean constitutes half of the country's coastline. At the same time, the half of the seafood consumed in the country is obtained from the maritime areas off these coasts. The fact that the Coast Guard ships were inadequate due to the region's broad expanse in combating illegal fishing activities especially at the current maritime boundary line with Russia, has revealed the need to use unmanned aerial vehicles for trial purposes since 2003. In particular, unmanned aerial vehicles, which have been operating in transmitting real time images in the detection of the location of foreign flag ships, have been in active duty in the region since 2016. In addition to combating threats to maritime security, such as drug trafficking and migrant smuggling, unmanned aerial vehicles also come to the fore as part of a pursuit to be carried out against any action that violates US rules. Although these vehicles are not regulated in UNCLOS, they are considered as military aircraft authorized to carry out the monitoring under the right of hot pursuit and it is argued that they do not contradict the provisions of UNCLOS in terms of detecting the location of the suspicious ship. Moreover, unmanned aerial vehicles capable of flying low at the level where the ship can see itself and carrying the relevant clear signs on its outer surface are considered to be able to carry out the pursuit itself. For details see. Tasikas, V.: "Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations", *Tul. Mar. L. J.*, 2004, Vol. 29, No. 1, p. 59-80; For the official text of CHS see. UNTS, Vol. 450, No. 6465, 1963, p. 82-103, For the text of the Convention see also. Gündüz, A.: *Milletlerarası Hukuk, Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, (Ed., Günel, R. V.), İstanbul 2013, p. 208-214; For the official text of UNCLOS, see. UNTS, Vol. 1833, No. 31363, 1994, p. 397-523, For the text of the Convention see also. Gündüz, 220-308.

⁴ CHS article 23/1; UNCLOS article 111/1.

tiguous zones of the coastal state⁵. When the ship in the territorial waters or the contiguous zone receives the warning to stop, it is not obligatory for the ship giving the warning to be in the same territorial waters or in the contiguous zone. With the UNCLOS, the coastal state's archipelagic waters, continental shelf, exclusive economic zone and security zones around the facilities in these areas were also included in the maritime zones where it is possible to commence the pursuit⁶. The hot pursuit begins only after giving a visible or audible warning to stop to the ship being pursued through warships and military aircraft; it ends when the ship enters the territorial waters of the flag state of the ship or of a third state⁷. The right of hot pursuit gives the authority to coastal states to intervene foreign flag ships in a way which constitutes an exception to the freedom of navigation within the high seas, and thus to the law of the flag; in addition, it makes possible for the coastal states to take these ships by escorting to their ports and subsequently to exercise their jurisdiction⁸.

B) ITS ELEMENTS

1- The Existence of Sufficient Reasons for the Violation of the Law and Regulations of the Coastal State

The violation of the regulations of the coastal state regarding its maritime zones by a foreign flag ship differs by maritime zones aforemen-

⁵ CHS article 23/1.

⁶ UNCLOS article 111/1-2.

⁷ CHS article 23/3-4 and UNCLOS article 111/4-5.

⁸ UNCLOS article 111/7.

tioned. While there is no limitation of the relevant regulations due to absolute sovereignty in inland waters and territorial waters, it only includes customs, finance, health and migration in the contiguous zone⁹. In the case of EEZ and continental shelf, the rules on the use of natural resources and the pollution of the marine environment are important for the right of hot pursuit¹⁰. The scope of the EEZ is narrower in comparison to territorial waters and contiguous zone in accordance with the authorities granted to the coastal state by maritime zones. In this respect, the right of hot pursuit to be used against the activities of foreign flag ships in the mentioned maritime zones is wider than EEZ. Since the continental shelf gives less authority to the coastal state compared to the aforementioned maritime zones, the number of possible activities of foreign flag ships that would lead to the coastal state's right of hot pursuit in this maritime zone is considered to be less¹¹. In addition, in cases where the continental shelf of the coastal state exceeds 200 miles, it is possible for the state to intervene ships within the high seas on the grounds that they violate its rules about the continental shelf¹².

The differentiation of regulations likely to be violated in accordance with maritime zones does not mean that the feature or extent of the rules of the coastal state, which are required to be violated for the right of hot pursuit comes up, is limited within CHS and UNCLOS in anyway. All regulations of the coastal state related to the relevant maritime zones

⁹ UNCLOS article 33.

¹⁰ Allen, 310.

¹¹ Reuland, 575, 576.

¹² Churchill, R. R./Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, Manchester 2010, p. 215.

constitute the subject of hot pursuit¹³. In practice, it is foreseen that, although it is not binding for the States but in accordance with the rules of international courtesy the hot pursuit will not be commenced on the violations that are of insignificant nature. Otherwise, it reveals similar possibilities that the ships carrying the flag of the coastal state in question may face similar practices in their navigation in the foreign state maritime zones¹⁴. Another point to note is that the exercise of the right of hot pursuit on a ship which has violated the rules of the coastal state with an earlier act is generally considered to be the interruption of the right in the doctrine. In addition, with the fact that the ship starts to flee onto the high seas, it seems possible to commence a new pursuit specific to this activity due to the ship's previous violation¹⁵.

It is adequate to commence a pursuit against the foreign flag ship for the coastal state having sufficient conviction that the ship in question has violated its rules and regulations regarding its maritime zones. In this respect, the existence of a ship that begins to escape onto the high seas as soon as it notices the warship of the coastal state is considered sufficient for the conviction that the aforementioned violation took place. The right of visit to a ship, which deliberately escapes from a warship within the high seas, is interpreted as the emergence of the authority of the

¹³ The proposal for the limitation of the regulations in terms of territorial waters, whose violation would give rise to the right of hot pursuit, was rejected by the majority of the states in the preparatory work of CHS. O'Connell, D. P.: *The International Law of the Sea, Volume II*, (Ed., Shearer, I. A.), Oxford 1984, p. 1080.

¹⁴ Reuland, 565-566, 567.

¹⁵ Reuland, 570-571.

coastal state in similar case within the scope of the right of hot pursuit in the relevant maritime zones¹⁶.

Another important point for the emergence of the right of hot pursuit for the coastal state is the determination of the maritime zones in regard to the position of the ship which commits the violation. Thus, the relevant maritime zones of the coastal state, which the mentioned activity is in breach of the rule pertaining to it, is determined and the legal nature of the action that leads to the right of hot pursuit is identified. In UNCLOS, there is no restriction in this direction with regards to coastal states¹⁷. In other words, it is not obligatory for the coastal state ship that is exercising pursuit to detect the violation simultaneously. After any other detection, such as radar systems and unmanned aerial vehicles, the pursuit begins with a warning to stop¹⁸.

At this point, it is important that the ships performing the activity that raise the right of hot pursuit, act as a team. This issue is discussed in two forms in the doctrine. When the mother ship uses its own boats, there is a narrow presence; when this activity is jointly carried out with other ships, a broader practice comes into question¹⁹. The first exercise of the right of hot pursuit between the states due to the activities of ships acting as a team has come to the fore with that while a seal hunting ship, which was carrying the Canadian flag, called *Araunah*, was hunting seals with its boats in Russian territorial waters in 1888, was intervened and arrest-

¹⁶ Reuland, 570.

¹⁷ Reuland, 582.

¹⁸ Allen, 318-319.

¹⁹ O'Connell, 1093.

ed by Russian warships, although it was not in the maritime zones in question. No legal objections have been filed by the UK to the exercise of the right of hot pursuit which was found legal as a result of the trial conducted in Russia²⁰.

In addition to the aforementioned case, which is an example of narrow-scope existence, the case of *R. v. Mills and Others*, which comes to the question broadly and constitutes an example of acting as a team, is also important. In the case at issue, on 10 November 1993 the ships named *Delvan* and *Poseidon* laid alongside each other within the high seas and because of the unfavorable weather conditions, they were only able to transfer 3.25 tons of 6.25 tons of cannabis in *Delvan* to *Poseidon*. When *Delvan* entered the UK's *Littlehampton* Harbor, the UK authorities intervened. In the meantime, as a result of the pursuit of *Poseidon*, which stayed within the high seas and did not enter the maritime zones of the UK, the intervention was undertaken by the UK warships after 65 hours following the transfer of 3.25 tons of cannabis between the two ships. In the evaluations made during the trial process, although in the previous court decisions it was about the ships, which move in concert with the mother ship, sail from the ports of the coastal state, in this incident the fact that *Delvan*, which had sailed from Ireland, carried out a pre-planned load transfer with *Poseidon*, has been considered sufficient as the existence of the criteria of acting as a team. Thus, the right of hot pursuit used against *Poseidon*, which was constantly within the high seas

²⁰ Poulantzas, N. M.: *The Right of Hot Pursuit in International Law*, The Hague-London-New York, 2002, p. 246-247.

during the violation of the laws on drug trafficking and the laws of UK, has been dealt with in accordance with international law²¹. As it can also be seen in the decision, it is possible to state that the element of the acting as a team is comprehensively evaluated in court decisions.

Another highlight of the *R. v. Mills and Others* case is the exception to the fact that the hot pursuit should be commenced without delay by the moment when the violation of the rules of the coastal state was established²². Accordingly, the fact that the intervention to *Poseidon* was not carried out during the transfer of cannabis but 65 hours after this, is an important example for the implementation of this exception. Thus, although it is established that the rules of the coastal state have been violated, in order to undertake an intervention, the ship, which it is working together in a team, is expected to enter the maritime zones of the coastal state, and after the violation took place, the mother ship is intervened with intent to arrest.

2- Warning to “Stop”

It cannot be claimed that a ship, which escapes from the maritime zones of the coastal state, uses the right of navigation. With the right of hot pursuit, it is prevented that the freedom of the high seas obstructs the jurisdiction of the coastal states. The aforementioned point can only be ensured that a visible and audible warning is given by the coastal state. The ship, which violates the rules of the coastal state by not obeying the

²¹ For detailed information on the case, see. Gilmore, W. C.: “Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*”, Int'l & Comp. L.Q., 1995, Vol. 44, No. 4, p. 949-958.

²² Allen, 318.

warning, goes beyond the scope of the right of navigation from that moment on²³. The purpose of introducing the condition of a visible or audible warning to stop the ship being pursued in order to be able to commence the pursuit is to determine that the ship being pursued has been identified and is aware of the demand to stop for intervention²⁴. At the same time, it is aimed to allow the ship, which is suspected of violating the rules of the coastal state, to anchor and wait for the warship that has warned it. In case, the ship in question starts to flee before warning, the aforementioned element turns into a formality in order to resort to the right of hot pursuit²⁵. However, it should be kept in mind that the failure to comply with these and other conditions during the exercise of the pursuit, albeit they turn into a dysfunctional nature, may cause the international responsibility of the coastal state.

The expression for warning to stop used in CHS and UNCLOS²⁶,

“a visual or auditory signal to stop to be given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship”

prevents the realization of this warning via radio from a long distance²⁷.

Despite the interpretation of the International Law Commission on this

²³ Reuland, 558-559.

²⁴ Allen, 319.

²⁵ Reuland, 584.

²⁶ Warning to Stop is given by using International Code of Signals, which is preferred by many states in practice, for the risk of not being understood due to language differences.

Poulantzas, 206.

²⁷ O’Connell, 1091.

subject during the codification process that the phrase of a visual or auditory stop signal excludes the signs made by radio over a long distance; there are court decisions that appear in the opposite direction in line with today's conditions²⁸. The most important of these decisions is *R. v. The Mills and Others Case* which was discussed above in respect to the violations of the rules of the coastal state by the ships acting as a team. The dispute arose as the result of attempts to smuggle 6.25 tons of cannabis from the Saint Vincent and the Grenadines flagged *Poseidon* and *Delvan* ships into *Littlehampton* Harbor, England. The fact that Saint Vincent and the Grenadines are not a party to the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substance²⁹ has resulted in a pursuit of *Poseidon*, which operates as the mother ship, among ships working as a team. The intervention carried out following the pursuit to the ship in question became the subject of a dispute because the UK ships and helicopters which undertook the pursuit gave warning to stop by way of the VHF radio band. As a result of the trial, in accordance with the determinations that the use of the VHF radio band between ships has become standardized, and at the same time the existence of the necessary navigation equipment at the *Poseidon*'s navigation bridge, which showed that the warning was received by the ship, the pursuit of the ship and consequently the intervention were found lawful. This assessment was based on that important developments have taken place in the field of technology since 1958 when the relevant CHS regulations came into question, and therefore the approach that the relevant

²⁸ Reuland, 583.

²⁹ For the official text of the Convention, see. RG. T. 11.02.1996, S. 22551.

innovations should be considered when examining the provisions of the convention³⁰.

3- The Exercise of Hot Pursuit by Warships or Military Aircraft

The right of uninterrupted pursuit is exercised in accordance with the provisions of CHS and UNCLOS, by the warships or military aircraft of the coastal state³¹. The ship, which undertakes the right of hot pursuit, due to the phrase mentioned in the UNCLOS,

“marked as authorized to that effect”

does not have to be specifically authorized for the case in the direction of hot pursuit. This authorization is generally recognized for ships of particular character, such as coast guard ships³². A contrary approach would make it virtually impossible for the coastal state to intervene foreign flag ships violating its rules under the right of hot pursuit.

4- The Cessation of the Right of Uninterrupted Pursuit

As regulated by CHS and UNCLOS, if the ship pursued enters the territorial waters of its own state or of a third state, the right of hot pursuit ceases³³. Providing that the each case is to be evaluated within its own context, this generally agreed and less contentious point can be interpret-

³⁰ For detailed information, see. Gilmore, 949-958.

³¹ CHS article 23/4, UNCLOS article 111/5; For the statements on the USA's use of unmanned aerial vehicles under the right of hot pursuit in the fight against illegal fishing in line with today's technological developments, see. supra, dn. 3.

³² Poulantzas, 197.

³³ CHS article 23/3 and UNCLOS article 111/3.

ed in a way that the right of hot pursuit does not cease in case of a short passage through the territorial waters to avoid the jurisdiction of the coastal state³⁴. Although this and similar approaches aim to enforce legal enforcements against the ship, which carries out this violation, by continuing the authority of the coastal state whose rules have been violated; this clearly fails to comply with the requirements for the hot pursuit and the provisions featured as rules of international customary law. However, the fact that other maritime zones are not specified in both CHS and UNCLOS, allows the pursuit to be undertaken in EEZ or contiguous zones of other states. In other words, these maritime zones are considered as the high seas within the scope of the right of hot pursuit³⁵.

The exercise of the right of hot pursuit in accordance with the condition that the pursuit should not be interrupted, has caused controversy over the way of understanding for the interruption. According to the dominant view, the interruption in due course of the pursuit is considered to be the cessation of the hot pursuit as so long as it is explicit. Accordingly, temporary interruptions caused by weather conditions such as fog or by temporary interruptions while intervening the boats released into the water by the ship pursued, do not affect the continuation of the pursuit³⁶.

The question of the continuing the pursuit until the territorial waters brings forward the powers of the coastal state at this point. The options of the coastal state to take over the pursuit of the ship pursued or to au-

³⁴ Poulantzas, 231.

³⁵ Tanaka, Y.: *The International Law of the Sea*, Cambridge 2015, p. 170.

³⁶ Reuland, 584.

thorize the ships to continue the pursuit in its own territorial waters are a matter of debate. In both cases, it does not seem possible for the coastal state to take over or delegate an authority it does not have inherently. At this point, the possibility of determining that the ship, which violates the relevant rules in the maritime zones of the state exercising the right of hot pursuit, violates the peace, order and security of the coastal state only because of this activity, in which it enters its territorial waters, needs to be elaborated³⁷.

The right of innocent passage of foreign flag ships through the territorial waters of the coastal state is a restriction imposed on the sovereignty of the coastal state in order to enable these ships to navigate. It is not regulated to create a safe zone for the ships pursued because of any reason within the high seas. From this point of view, it is possible to assert that when the ships pursued enter the territorial waters of the coastal states, they violate peace, order and security of the coastal state only because of this reason. Although a ship, which pollutes the marine environment in the maritime zones of another state, does not violate any rule of the state in question at this point, by featuring as a threat to peace, order and security by the coastal state in which it enters territorial waters, it is seen as possible to intervene the ship through the takeover or transfer of the pursuit³⁸.

It is not possible to agree with the aforementioned view as in contradiction to the provisions of CHS and UNCLOS, it restricts the limits of the freedom of navigation and right of innocent passage and at the same

³⁷ Reuland, 577-579.

³⁸ Reuland, 579.

time it also extends the scope of the right of hot pursuit. There is no question that the ship, which is pursued by the ships of the state in which it violates the rules regarding its maritime zones, cannot violate peace, order and security of the coastal state in which it enters its territorial waters only with this activity. The fact that the passage of the ship in question becomes prejudicial does not arise from its activity violating the rules of another state in the sea area of that state or, its entering the coastal state's territorial waters while being followed within the high seas for this reason. The authority of the coastal state may be raised in relation to the ship whose passage has become prejudicial due to an activity other than these. It should be kept in mind that except for prescribed circumstances, the coastal state has the obligation not to prevent the innocent passage of foreign flag ships through its territorial waters³⁹.

In terms of the international court decisions addressing the elements of the right of hot pursuit, the case of *M / V Saiga No.2*, which appears before the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) stands out. The matter of dispute has come into the question when *Saiga*, a Saint Vincent and the Grenadines flag oil tanker, constituted the subject matter of the right of hot pursuit in Guinea's EEZ. Guinea commenced the pursuit in its contiguous zone and EEZ in the shores of the West African coast, especially when it became aware of *Saiga's* activity in sale of fuel to fishing ships, and made an arrest within high seas. Saint Vincent and the Grenadines have objected to the reasons for the arrest that the conditions for the right of hot pursuit were not present, against Guin-

³⁹ UNCLOS article 24.

ea who claimed that *Saiga*'s activities were in the form of smuggling, fraud and tax evasion. As a result of the trial, ITLOS found that there was no sufficient justification for the claims that Guinea's regulations were violated, the stop and arrest of *Saiga* following the pursuit was in breach of international law because no visible or audible warning was given and the continuity of pursuit could not be ensured, and ruled out Guinea's liability to damage⁴⁰. In this respect, the most important of the determinations made by ITLOS is that all of the conditions prescribed by both CHS and UNCLOS should be met by the coastal state in order to ensure that the right of hot pursuit is exercised in accordance with the law⁴¹. In other words, the failure to meet any one of the conditions set out in the relevant conventions shall terminate the right of hot pursuit and bring forth the liability to damage for the ship damaged by the actions within this scope.

C) THE EXERCISE OF THE RIGHT OF HOT PURSUIT IN ACCORDANCE WITH THE COOPERATION OF STATES

The exercise of the right of hot pursuit within the cooperation of the states means carrying out the pursuit in a multilateral way upon the authorization of other states by the coastal state which has the authority to pursue a foreign flag ship violating the regulations concerning to its mar-

⁴⁰ See for details. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case* (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea), Judgement of 1 July 1999, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf, (Accessed on 30.05.2018).

⁴¹ *The M/V "Saiga" (No. 2)* para. 146.

itime zones⁴². Before mentioning the emergence of the exercise of the right of hot pursuit in this way and its current practices, it is necessary to mention the issue of the transfer of the pursuit, which constitutes the basis of the matter.

There is no explicit provision for the transfer of the pursuit exercised in terms of the right of hot pursuit in CHS and UNCLOS. The only arrangement on this issue in the two Conventions is that in case the pursuit is carried out by a military aircraft and it is not capable of make an arrest, the pursuit can be transferred to a warship of the coastal state⁴³. However, it is not directly relevant to this matter, there is an important arbitral award. The *I'm Alone Case*, upon which the US-Canadian Arbitration Commission decided on January 5, 1935, is an important case in which the transfer of the pursuit was reflected in practice, even though it included determinations about the amount of force deemed appropriate during the pursuit⁴⁴. The case as a matter of dispute began when *I'm*

⁴² Molenaar, E. J.: "Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the *Viarsa I* and the *South Tomi*", Int'l J. Marine and Coastal L., 2004, Vol. 19, No. 1, p. 41.

⁴³ CHS article 23/5-b, UNCLOS article 111/6-b.

⁴⁴ Although it is excluded from the scope of this study, in which the right of multilateral hot pursuit is discussed, the determination of the amount of force that can be used within the scope of the right of hot pursuit constitutes an important issue. Accordingly, as it was determined in the Case of *I'm Alone*, it is not possible for the coastal state to be held accountable for any damage to the ship pursued as a result of the use of force in necessary and sufficient manner in order to intervene in the ship and then to make an arrest. In the Case of *S. S. "I'm Alone"* (Canada v. United States), Awards of 30 June 1933 and 5 January 1935, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf, (Accessed on 30.05.2018); For Arbitral Award see also. Gündüz, 402-403. *M/V Saiga (No.2)*, necessary steps to be followed prior to the use of force are included. The first thing to be done is to give the warning to stop in a visible or audible manner in accordance with the International Code of Signals. When this yields no result, it is possible to take various actions like firing warning

Alone, a British ship registered in the Canadian ship registry, was given an order to stop by the US Coast Guard ship *Wolcott* on suspicion of smuggling of liquor while navigating at 10 miles off the *Louisiana* coast. After *I'm Alone* continued its navigation without fulfilling the request, the pursuit was carried out by *Wolcott*, and *Dexter*, another US Coast Guard ship which then joined it and took over the pursuit. The ship, which resisted not to stop at 200 miles off the US coast, was sunk by the fire opened by *Dexter*; the ship's entire load disappeared at sea and a crew lost his life. The US based its action on the 1924 Agreement with the United Kingdom, which granted the United States authorities the right to intervene in merchant ships carrying the UK flag in some cases outside of territorial waters. In its award, the Arbitration Commission

shots at the ship's environs; the use of force as a last resort was deemed appropriate if the ship continues to escape. The *M / V No. "Saiga" (No. 2)*, para. 156. The use of force remained within the scope of the right of hot pursuit, that was underlined in both cases, was embodied by the Report, dated 23 March 1962, of the Investigation Commission which was established on the dispute between the UK and Denmark. With the intent of concluding the pursuit of the UK flagged fishing boat *Red Crusader* by Denmark's fishing conservation ship, since the shots that targeted at the radar systems and lights of the fishing ship pursued, were fired without any warning and put crew's life in danger, this was interpreted by the Commission as the violation of the right of hot pursuit. *Investigation of Certain Incidents Affecting the British Trawler Red Crusader*, Report of 23 March 1952 of the Commission of Enquiry Established by the Government of United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark on 15 November 1961, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXIX/521-539.pdf. (Accessed on 30.05.2018). Also in the same way in the doctrine, the practice which should be given priority in terms of the intervention in the ship pursued is determined as the measures not involving the use of force. Upon achieving no results in this way, it was accepted to choose the methods towards the use force in a limited manner, such as firing a warning shot, and ultimately to make the ship unable to navigate without causing its sinking or injury to the crew. Allen, 320-321. Nevertheless, it should not be forgotten that due to the activities of the ship pursued, it is possible to use force within the scope of the right of self-defence in cases where the pursuing ship is endangered or threatened by an attack. Rothwell/Stephens, 419.

interpreted the sinking of the ship by the US coast guard ship in this case as an act of abuse of the right of hot pursuit, and incompatible with any principle of international law; the United States was ordered to pay \$ 25,000 in compensation⁴⁵. The point, which was mainly emphasized in the process of trial came up as the amount and scope of the use of force that can be resorted to within the scope of the right of hot pursuit. The fact that no consideration was made on the transfer of the pursuit in the aforementioned case of legal dispute had demonstrated that it was determined in accordance with the hot pursuit. In other words, it is accepted in international law that the state ship carrying the flag of the coastal state that exercises the right of hot pursuit is transferred to another ship; this transfer is not considered as an element that terminates the continuity of the pursuit. In addition, the ship, which takes over the pursuit, does not have to give a warning to stop again⁴⁶.

The first example of the right of hot within the context of cooperation has come to the fore with fishing activities of a fishing boat *South Tomi* carrying the flag of the Republic of Togo in the EEZ of *Heard Island* in Australia's Southern Ocean on March 29, 2001. The ship was intervened by Australia together with the South African Republic at the 2000 miles off the coast of South Africa as a result of a multilateral hot pursuit carried out by navigating 3300 nautical miles over fourteen days. On May 5, it was taken to *Fremantle* Harbor in Australia, where the trial was held and the captain of the ship was sentenced for two separate offenses.

⁴⁵ S. S. "I'm Alone", 1618.

⁴⁶ Churchill/Lowe, 152.

Again in the same region on August 28, 2003, at this time, a hot pursuit, which was commenced due to the illegal fishing activity of the Uruguay-flagged ship *Viarsa I* and gained a multilateral characteristic as a result of the contributions of the South African Republic and the UK, continued along 3900 nautical miles during 21 days. In both pursuits, the Australian ship *Southern Supporter* was used, but the arrest was carried out by the ships of the UK and South Africa⁴⁷.

Following the exercise of the right of multilateral hot pursuit by Australia, a bilateral agreement was signed between Australia and France to be applied in the Southern Ocean. France has the islands of Kerguelen, Crozet, Saint-Paul and Amsterdam in the Southern Ocean. While the provision of Article 3/3 of the Agreement, which entered into force on 1 February 2005, entitles the parties to request assistance from each other, Article 4 empowers the warships to continue the pursuit in the territorial waters of the other contracting state⁴⁸. On 8 January 2007, the aforementioned States signed an additional Agreement to extend the scope of this Agreement⁴⁹.

As it can be understood from the explanations on the subject, although there is no explicit regulation in CHS or UNCLOS in order to transfer

⁴⁷ Molenaar, 19-22; For the impact of Australia's pursuits in cooperation with South Africa and the United Kingdom on Antarctic security, see. Ergüven, N. S.: "Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği", *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3*, Ankara 2017, p. 56-58.

⁴⁸ Tanaka, 170; Rothwell/Stephens, 418.

⁴⁹ For the text of the Agreement signed on January 8, 2007 see. Gullett, W./Schofield, C.: "Pushing the Limits of the Law of the Sea Convention: Australian and French Cooperative Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean", *Int'l J. Marine and Coastal L.*, 2007, Vol. 22, No. 4, p. 576-583.

the pursuit within the scope of the right of the hot pursuit, no interpretation in the other way around is found in either implementation or international court decisions. However, the exercise of the right of hot pursuit within the cooperation of the States should not be confused with the taking over of an ongoing pursuit by any other ship for any reason. As the interstate practices demonstrates, this concept is a method that mostly states with overseas islands use to control the sea areas of these islands. Unless the continuity principle of the pursuit is compromised, this situation, which is not in a fundamental contradiction to the provisions of CHS and UNCLOS, gains an opposite qualification with the fact that states in their territorial waters authorize other states to pursue the ships within the scope of the right of hot pursuit.

Since it is not possible for the states to transfer an authority which they do not have inherently, such a practice that contradicts the explicit provisions of CHS and UNCLOS having the feature of rules of international customary law regarding the cessation of the right of hot pursuit when the ship enters the territorial waters of the flag state or of a third state, is contradictory to international law. It is not possible to make the aforementioned case legal by applying to the regulation included in UNCLOS⁵⁰;

“Any other activity not having a direct bearing on passage”,

in order to express that it does not regulate a limited number of cases which make the passage prejudicial within the scope of the right of innocent passage. In other words, it cannot be claimed that the authority of

⁵⁰ UNCLOS article 19/2-1.

the coastal state emerges just because of the fact that in terms of the coastal state in which the ship pursued within high seas within the scope of the right of hot pursuit enters territorial waters, the ship fulfils an activity that does not have a direct bearing on passage and thus the passage becomes prejudicial⁵¹. The exercise of the right of hot pursuit within cooperation of the states should not be used to narrow the scope of the freedoms related to maritime law, although it is an up-to-date and effective way to fight against threats to maritime security.

CONCLUSION

The maritime law, in accordance with the nature of the issues and their features embodied within itself, constitutes one of the most recent areas of international law. Especially in the 2000s, the change in the concept of security has arisen in the maritime law as well; maritime security has become an important subject. In particular, the fact that the threats to maritime security, as for sea piracy and illegal migrant smuggling, finds application field in international law while differing in terms of the ways of their formation, has led to the rise of the importance of authorities given by the maritime law in this direction. The right of hot pursuit is regulated by CHS and UNCLOS as well as also having a feature of the rule of international customary law.

This right, which coastal states effectively exercise to combat illegal fishing and drug trafficking in the first place, has demonstrated some changes in practice such as the use of radios in giving warning to stop or

⁵¹ For the aforementioned view, see. Gullett/Schofield, 568.

detecting the location of the ships pursued by unmanned aerial vehicles with the increase of the effectiveness of these activities in line with the recent conditions. The exercise of the right of hot pursuit in accordance with the cooperation of states is a concept to which the states with overseas islands are resorting for now. It should not be overlooked that if the Republic of Turkey, which draws attention with the interventions it carried out within the high seas in the recent time, engages in the activities under the right of hot pursuit in cooperation with the Mediterranean coastal states the state, it will find opportunity to increase its influence in the region⁵².

In this vein, it is possible for the states in the same region to cooperate in the pursuits carried out in the high sea in line with the right of hot pursuit and even to transfer or take over the pursuit to this end. However, as it is seen in the bilateral Agreements signed between Australia and France, it is against the international law that the coastal state authorizes the other state to continue its right of hot pursuit in its territorial waters. States cannot transfer an authority, which they do not have inherently, to another state. In order to pave the way for this, it is not an appropriate approach to resort to practices that would limit the right of innocent passage of foreign flag ships in the territorial waters of the coastal state. Therefore, it should be preferred that the Republic of Turkey takes into account this consideration in the possible agreements on the issue ex-

⁵² For detailed information on the aforementioned interventions, see. Ergüven, N. S.: “Deniz Güvenliğinin Değişen Gündeminde Türkiye Cumhuriyeti’nin Konumu”, *TESAM II. Sosyal Bilimler Kongresi*, Bursa 2018, p. 169-184.

plained above to be signed in the future especially with the Mediterranean coastal states and only cooperates in the pursuits within high seas.

BIBLIOGRAPHY

Allen, C. H.: “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices”, *Ocean Development & International Law*, 1989, Vol. 20, Iss. 4, pp. 309-341.

Churchill, R. R./Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, Manchester, 2010.

Ergüven, N. S.: “Uluslararası Hukuk Açısından Antarktika Güvenliği”, *Küresel Bakışla Kutup Çağı-3*, Ankara, 2017, pp. 52-65.

Ergüven, N. S.: “Deniz Güvenliğinin Değişen Gündeminde Türkiye Cumhuriyeti’nin Konumu”, *TESAM II. Sosyal Bilimler Kongresi*, Bursa, 2018, pp. 169-184.

Gilmore, W. C.: “Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*”, *Int'l & Comp. L.Q.*, 1995, Vol. 44, Iss. 4, pp. 949-958.

Gullett, W./Schofield, C.: “Pushing the Limits of the Law of the Sea Convention: Australian and French Cooperative Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean”, *Int'l J. Marine and Coastal L.*, 2007, Vol. 22, Iss. 4, pp. 545-583.

Gündüz, A.: *Milletlerarası Hukuk, Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, (Ed., Günel, R. V.), İstanbul, 2013.

- Molenaar, E. J.: “Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the *Viarsa I* and the *South Tomi*”, Int’l J. Marine and Coastal L., 2004, Vol. 19, Iss. 1, pp. 19-42.
- O’Connell, D. P.: *The International Law of the Sea, Volume II*, (Ed., Shearer, I. A.), Oxford, 1984.
- Poulantzas, N. M.: *The Right of Hot Pursuit in International Law*, The Hauge-London-New York, 2002.
- Reuland, R.: “The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention”, Va. J. Int’l L., 1993, Vol. 33, Iss. 3, pp. 557-590.
- Rothwell, D. R., Stephens T.: *The International Law of the Sea*, Oxford-Portland, 2010.
- Tanaka, Y.: *The International Law of the Sea*, Cambridge, 2015.
- Tasikas, V.: “Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations”, Tul. Mar. L. J., 2004, Vol. 29, Iss. 1, pp. 59-80.
- S. S. “*I’m Alone*” (Canada v. United States), Awards of 30 June 1933 and 5 January 1935, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf.
- Investigation of Certain Incidents Affecting the British Trawler Red Crusader*, Report of 23 March 1952 of the Commission of Enquiry Established by the Government of United Kingdom of Great Britain

and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark on 15 November 1961, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXIX/521-539.pdf.

The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf.