



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 6 / Sayı: 1 / Yıl: 2023, ss. 21-86

ULUSLARARASI HUKUKTAKİ DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ DÜZENLEMELERİ BAĞLAMINDA SAHİL GÜVENLİK TEŞKİLATLARI*

*COAST GUARD ORGANISATIONS IN THE CONTEXT OF MARITIME
SAFETY AND SECURITY REGULATIONS IN INTERNATIONAL LAW*

Alper KIYAK**

ÖZ

Uluslararası hukukta deniz emniyeti ve güvenliğinin teminine yönelik devletleri bağlayıcı pek çok yükümlülük bulunurken devletler, denizlerde denetim, gözetim, müdahale ve arama kurtarma gibi birtakım faaliyetleri yerine getirmekle mükelleftir. Devletlerin bu yükümlülüklerini yerine getirmesi için deniz kuvvetlerinden veya polis teşkilatından ayrı bir sahil güvenlik teşkilatı kurmaları zorunlu olmasa da birçok devlet bu konuda bir kolluk gücü olarak sahil güvenlik teşkilatlarını yetkilendirmiştir. Bu çalışmada devletlerin genellikle sahil güvenlik birimlerini yetkilendirdiği deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin öne çıkan uluslararası yükümlülüklerinden bahsedilecek, sahil güvenlik teşkilatlarının temel özellikleri ve uluslararası hukuktaki yerine değinilecek ve seçilmiş bazı devletlerdeki bu teşkilatların kurumsal yapısı ve görevleri ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: •Sahil Güvenlik •Deniz Emniyeti •Deniz Güvenliği •Kolluk

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 16.08.2023 / Kabul Tarihi: 13.12.2023.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Ankara Üniversitesi Denizcilik, Ulaştırma Hukuku ve Siyaseti Anabilim Dalı Deniz Hukuku (İngilizce) Doktora Programı Öğrencisi (kiyaka@ankara.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0001-6417-1608).

**ABSTRACT**

International law imposes a number of obligations on states to ensure maritime safety and security. These obligations include activities such as supervision, surveillance, intervention, and search and rescue. Although states are not required to establish a separate coast guard organisation from their naval forces or police forces to fulfil these obligations, many states have authorized coast guard organisations to act as law enforcement agencies for this purpose. This paper discusses the prominent international obligations regarding maritime safety and security, in which states generally authorize coast guard units, the basic features and place of coast guard organisations in international law, and the institutional structure and functions of these organisations in selected states.

Keywords: •Coast Guard •Maritime Safety •Maritime Security •Law Enforcement

GİRİŞ

Denizlerde artan ekonomik faaliyetler, küresel tedarik zincirlerine bağımlılıklar ve iklim değişikliği başta olmak üzere çevre kaygıları, deniz emniyeti ve güvenliğinin teminine yönelik ihtiyacı artırırken, deniz alanlarında emniyet ve güvenliğin sağlanması ve uluslararası hukukun uygulanmasında sahil güvenliği teşkilatları etkin bir rol oynamaktadır. Bahse konu teşkilatlar, son yıllarda uluslararası ilişkiler bağlamında giderek önem kazanmakta, özellikle de deniz yetki alanı ihtilafları, sınır güvenliği ve düzensiz göçle mücadele meselelerinde daha sık gündeme gelmektedir.

Üstlendikleri kritik role karşı, “sahil güvenliği” kavramının kabul edilmiş bir tanımı veya bu teşkilatlara doğrudan işaret eden uluslararası hukuk belgeleri bulunmamaktadır. Söz konusu teşkilatların vasıf, görev ve yetkileri ülkeden ülkeye kayda değer farklılıklar gösterdiğinden, bu teşkilatların ana hatlarının tanımlanması ve ayırt edilmesi bir zorluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sahil güvenliği teşkilatları hakkında uluslararası hukukta açık düzenlemelerin yer almaması, konuya uluslararası hukuk perspektifinden yaklaşan akademik çalışmaların sınırlı kalmasına yol açmış; bu durum sahil güvenliğinin faaliyetlerini düzenleyen hukuki çerçeveye ilişkin anlayışımızda bir boşluk bırakmıştır. Hâlbuki birçok devlet, uluslararası hukuk uyarınca deniz emniyeti ve güvenliğini temin yükümlülüklerinin pek çoğunu sahil güvenliği teşkilatları vasıtasıyla yerine getirmektedir. Öte yandan, mevzu bahis teşkilatların esas faaliyet sahaları deniz alanları olduğu için bu teşkilatları yalnızca ulusal mevzuat çerçevesinde değerlendirmek yetersiz olacaktır.



Bu makale, sahil güvenlik teşkilatlarının uluslararası hukuktaki deniz emniyeti ve güvenliği düzenlemeleri bağlamında rolüne ilişkin genel bir bakış sunmayı, söz konusu teşkilatların ayırt edici görev ve niteliklerine, ortaklık ve farklılıklarına ve uluslararası hukuki çerçevedeki eksikliklere dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. Belirtmek gerekir ki, hem uluslararası hukuktaki deniz emniyeti ve güvenliği düzenlemeleri hem de sahil güvenlik teşkilatlarının görev ve yetkileri oldukça kapsamlıdır. Bu nedenle, çalışma içerisinde tüm düzenlemelerin veya bu teşkilatların tüm faaliyetlerinin ele alınması mümkün olmayacaktır.

Çalışmada ilk olarak deniz emniyeti ve güvenliği kavramları açıklanacak, takiben deniz emniyeti ve güvenliği konusunda sahil güvenlik teşkilatlarını ilgilendiren başlıca uluslararası hukuki belgelere değinilecektir. Üçüncü bölümde sahil güvenlik kavramı, bu teşkilatların temel özellikleri ve uluslararası hukuktaki yeri irdelenecektir. Son bölümde ise, sahil güvenlik teşkilatlarının ortak ve farklı yönlerini sunabilmek adına seçilmiş ülke örneklerinden özlü bir inceleme yapılacaktır.

I. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ

Sahil güvenlik teşkilatlarının uluslararası hukuktaki deniz emniyeti ve güvenliği düzenlemeleri bakımından rolünü inceleyebilmek için öncelikle deniz emniyeti ve deniz güvenliği kavramlarının anlaşılması ve bu kavramlara dair uluslararası hukukta nasıl bir hukuki çerçevenin mevcut bulunduğu bakılması gerekmektedir. Bu başlık altında deniz emniyeti ve deniz güvenliği kavramları ele alınacak ve ardından ilgili uluslararası hukuki belgelere değinilecektir.

1. Deniz Emniyeti ve Deniz Güvenliği Kavramları

Denizcilik faaliyetlerinin sorunsuz ve güvenli bir şekilde sürdürülmesi; insanların, gemilerin ve malların kayıplardan, kazalardan, çevre felaketlerinden, yasa dışı tehdit ve saldırılardan korunması denizlerde emniyet ve güvenliği temin etmekle mümkündür. İyi düzeyde sağlanan deniz emniyeti ve güvenliğinin taşımacılık, turizm, balıkçılık ve kıyı ötesi enerji kaynaklarının kullanılması gibi pek çok alana da olumlu katkı sağlayacağı şüphesizdir. Birbiriyle bağlantılı olmakla beraber iki farklı kavram olan deniz emniyeti ve deniz güvenliğine ilişkin tanım ve açıklamalar aşağıdaki iki alt başlıkta yapılacaktır.



A. Deniz Emniyeti

Deniz emniyeti kavramı denizde yürütülen faaliyetlerde insan hayatının, gemilerin ve malların getirilen çeşitli kural, düzenleme ve standartlar vasıtasıyla korunmasını ihtiva etmektedir. Deniz emniyetine dair dünyada üzerinde uzlaşmış bir tanım bulunmamaktadır¹. Ticari gemilere matuf genel ilke ve kurallar getirerek emniyetsiz gemilerin neden olabileceği kaza ve kayıplardan korunmak deniz emniyeti kavramı kapsamında ele alınmaktadır².

Deniz emniyeti, gemilerin inşasındaki teknik standartlardan gemi adamlarının eğitim müfredatına kadar geniş bir konu yelpazesini içerisinde barındırmaktadır³. Gemilerin klaslanması, sertifikalandırması, gemilerde standartlara ve düzenlemelere riayet edilip edilmediğine ilişkin yetkili makamlarca denetimler yapılması, tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişlerini emniyetle yapabilmeleri için gemiye devlet gemilerince refakat edilmesi, kazalara müdahale etme ve arama kurtarma (SAR) sistemi kurulması ve deniz çevresinin korunmasına yönelik tedbirler alınması deniz emniyetini sağlamaya yönelik faaliyetler arasında örnek gösterilebilir⁴. Deniz kirliliğinin önlenmesinin yanında; deniz kirliliğine yol açan döküntülerin kaldırılması, döküntüden kaynaklı sorumluluk ve tazminat meseleleri de deniz emniyeti kavramı içerisinde değerlendirilmektedir⁵.

Birleşmiş Milletlerin (BM) 2008 tarihli Okyanuslar ve Deniz Hukuku Raporunda deniz emniyetinin temel olarak denizde can emniyetinin sağlanması, seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunması edilmesiyle ilgili olduğu belirtilmiştir. Bu amaçla gemilerin güvenli bir şekilde inşa edilmesi, düzenli sörveye tabi tutulması, uygun şekilde donatılması, kargonun düzgün

¹ Örnek olarak, deniz emniyetine dair Türk mevzuatında yer verilen bir tanım şu şekildedir: “(...) deniz alanlarında meydana gelebilecek kaza, olay ve faaliyetlerde can ve mal emniyetinin sağlanmasına yönelik alınacak tedbirler, bu kapsamda denizlerde icra edilen yarışma, etkinlik ve organizasyonlar ile atış ve tatbikatlarda saha emniyetinin sağlanmasında ve seyir emniyeti tehlike altındaki gemilere refakat edilmesinde alınacak önlemler”. Bkz. Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği (SGKTYGY) m.3/f. RG 21.01.2017/29955.

² Nasıh Sarp Ergüven, ‘Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması’ (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi 2016) 94.

³ Bu çalışmada İngilizcedeki “maritime safety” kavramının karşılığı olarak “deniz emniyeti”, “maritime security” kavramının karşılığı olarak “deniz güvenliği” kavramları kullanılmıştır.

⁴ US Coast Guard, *Doctrine for the U. S. Coast Guard*, (2014) 7-10; Suk Kyoon Kim, *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement* (CUP 2020) 184, 185.

⁵ Iliana Christodoulou-Varotsi, *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?* (Springer 2009) 11.



istiflenmesi, gemide yeterli ve iyi eğitimli mürettebat ve etkin bir iletişim sistemi bulunması gerektiği raporda kaydedilmiştir⁶.

B. Deniz Güvenliği

Deniz güvenliği, deniz faaliyetlerinde insan hayatının, malların, liman tesislerinin ve gemilerin gayrihukuki tehdit, eylem ve saldırılara karşı getirilen kural ve düzenlemeler ve alınan tedbirler vasıtasıyla korunmasını ifade eden bir kavramdır. Deniz güvenliği kavramı üzerinde mutabık kalınmış bir tanım yoktur⁷. Avrupa Birliği mevzuatında yer verilen bir tanımda deniz güvenliği; “denizcilik faaliyetlerini ve liman tesislerini kasıtlı ve gayrihukuki eylem ve tehditlere karşı korumaya yönelik önleyici tedbirlerin birleşimi” olarak tanımlanmıştır⁸. Deniz güvenliği, Amerika Birleşik Devletleri’nin (ABD) deniz stratejisi uygulama belgesinde ise egemenliği ve kaynakları korumak, serbest ve açık ticareti sağlamak ve denizcilikle ilgili terörizm, sınır aşan suçlar, deniz haydutluğu, çevre tahribatı ve yasa dışı göç ile mücadele etmek için yürütülen faaliyetler olarak açıklanmıştır⁹.

Deniz emniyeti ve deniz güvenliği kavramlarının birbiriyle karıştırılması mümkün olabilmektedir. Türkçede bazen emniyet ve güvenlik sözcüklerinin birbirinin yerine geçmesi ve Fransızca ve İspanyolca gibi bazı dillerde emniyet ve güvenlik kavramlarının karşılığı tek bir sözcük kullanılması durumu daha karmaşık hale getirmektedir. Türk Dil Kurumuna göre “emniyet” sözcüğü güvenlik, güven, inanma, itimat, polis işleri ve güvenlik işlerinin yürütüldüğü yer anlamlarına gelirken, “güvenlik” sözcüğü için verilen tanım ise “toplum

⁶ UNGA ‘Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General’ (2008) UN Doc A/63/63 (Report).

⁷ Christian Bueger, ‘What Is Maritime Security?’ (2015) 53 Marine Policy 159, 163. Örnek olarak, deniz güvenliğine dair Türk mevzuatında yer verilen bir tanım şu şekildedir: “(...) deniz alanlarında güvenliğin sağlanması, bu bölgelerde ulusal çıkarların korunması, stratejik öneme sahip tesis, liman, gemi, şahıs ve organizasyonlara, patlayıcı ve tehlikeli yük taşıyan gemilere deniz yoluyla yapılabilecek toplumsal eylem ve terörist saldırıların önlenmesi ve engellenmesine yönelik olarak gerektiğinde zor ve silah kullanmak dâhil alınacak önlemler”. Bkz. *SGKTYGYY*, m. 3/g.

⁸ Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security [2004] OJ L 129/6.

⁹ James Kraska, Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff 2013) 6; US Navy, *Naval Operations Concept* (US Navy 2010) 35.



yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet” şeklindedir¹⁰.

Haddizatında, deniz emniyeti ve deniz güvenliği birbiriyle yakından ilgili ve birbirine tesir eden iki kavramdır¹¹. Deniz emniyetinde, yeterli nitelikleri karşılamayan gemiler, eğitimsiz gemi adamları, yanlış uygulamalar ve operatör hatalarından doğabilecek deniz kazalarının önlenmesine yönelik düzenlemeler öne çıkarken, deniz güvenliği kavramında daha ziyade önceden tasarlanmış gayrihukuki bir eylemin önlenmesi söz konusudur¹². Genel itibarıyla denilebilir ki deniz güvenliğine dair hukuki normlar; uluslararası deniz hukukunun yanında uluslararası ceza hukuku, insan hakları hukuku, insancıl hukuk ve bir ölçüde silahlı çatışmalar hukukuyla da ilişkilidir¹³. Zira deniz güvenliği; seyrüsefer güvenliği, denizde can ve mal güvenliği ile savunma maksatlı güvenlik konularını içerisinde barındırmaktadır¹⁴.

BM Genel Kurulu 2008 yılında kabul ettiği 63/111 sayılı Karar’ında¹⁵ uluslararası deniz güvenliği ile ilgili olarak uyuşturucu ve psikotrop maddelerin yasa dışı ticareti, göçmen kaçakçılığı, insan kaçakçılığı, deniz haydutluğu, denizde silahlı soygun ve kaçakçılık dâhil olmak üzere süregelen ulus ötesi organize suçlar ile birlikte denizcilik faaliyetlerine, kıyı ötesi tesislere ve denizcilik çıkarlarına yönelik terörist eylemleri endişeyle not ettiğini belirtmiş, bahse konu tehditleri deniz güvenliği kavramı içerisinde değerlendirmiştir. Ayrıca; yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılık faaliyetleri ile gemilere ve liman tesislerine yapılan siber saldırıları deniz güvenliğine yönelik tehditlerden saymak mümkündür.

2. Uluslararası Hukuki Belgelerde Deniz Emniyeti ve Güvenliği

Deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması için BM ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) öncülüğünde kabul edilen uluslararası antlaşmalarla devletlere birçok görev ve sorumluluk verilmiş; devletler ise bahse konu görev

¹⁰ Türk Dil Kurumu, ‘Emniyet’, ‘Güvenlik’ (*Güncel Türkçe Sözlük*) <sozluk.gov.tr> s.e.t. 25 Kasım 2023.

¹¹ Hakan Selim Canca, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin 2015) 90.

¹² ibid 94-95.

¹³ Ergüven (n 2) 93.

¹⁴ Sami Doğru, ‘Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği’, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi 2008) 114, 115.

¹⁵ UNGA Res 63/111 (5 Aralık 2008) UN Doc A/RES/63/111.



ve sorumluluklarının büyük bir bölümünü yerini getirmek için kendi sahil güvenlik teşkilatlarını yetkilendirmiştir. Bunun dışında, bazı BM Güvenlik Konseyi Kararları ile IMO tarafından yayımlanan Kodların icrası da sahil güvenlik teşkilatlarının görev kapsamına düşmektedir. Bu çerçevede genel bir bakış sunmak amacıyla, sahil güvenlik ile ilgili uluslararası hukuki belgelere ve öne çıkan bazı hükümlere aşağıda değinilecektir.

A. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)

Kimi çevreler tarafından denizlerin anayasası olarak adlandırılan ve bugün 169 tarafı bulunan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)¹⁶; mekânsal rejim hükümleri dışında deniz emniyeti, deniz güvenliği ve deniz çevresinin muhafazasıyla ilgili çok sayıda hüküm içermektedir. Sözleşme, seyrüsefer emniyetinin sağlanması ve denizde kolluk faaliyetlerinin yerine getirilmesinde en başta bayrak devletlerini sorumlu tutmaktadır¹⁷.

BMDHS'nin muhtelif maddelerinde köle ticaretiyle mücadele, deniz haydutluğu ile mücadele, uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi ve denizden izinsiz yayınların önlenmesi amacıyla deniz güvenliğiyle ilgili önemli hükümler düzenlenmiştir¹⁸. Sözleşme bazı hükümleriyle açık bir şekilde devletlere kolluk yetkisi tanımakta, devletlere kimi durumlarda gemiyi kesintisiz takip etme, durdurma, denetleme veya gemiye el koyma hakkı vermektedir. Örneğin her devlet, açık denizde deniz haydutlarının ele geçirdiği bir gemiye el koyabilmekte veya açık denizde bir geminin köle ticaretine karıştığı yönünde ciddi emare bulunuyorsa bu gemi yabancı bir gemi olsa dahi söz konusu gemiyi durdurup denetleyebilmektedir.

¹⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

¹⁷ Keyuan Zou, 'Maritime Enforcement of United Nations Security Council Resolutions: Use of Force and Coercive Measures' (2011) 26 Intl J of Marine and Coastal L 235, 241.

¹⁸ BMDHS'nin 99'uncü maddesi deniz yoluyla köle taşınmasının yasaklanmasını öngörmüş; hangi devlet bayrağını taşırsa taşırsın, bir gemiye sığınan her kölenin kendiliğinden hür olmasını hükme bağlamıştır. Sözleşme'nin 100'üncü ile 110'uncü maddeleri deniz haydutluğu suçunu düzenlemektedir. Anılan maddelerde bu suçu teşkil eden fiiller sayılmış, devletler için elkoyma yetkisi tanınmış ve deniz haydutluğuyla mücadelede devletlere işbirliği yükümlülüğü getirilmiştir. 108'inci madde açık denizlerde uyuşturucu ve psikotrop maddelerin gayrimeşru trafiğinin önlenmesini, müteakip madde açık denizlerden yapılan izinsiz radyo yayınlarının engellenmesini konu edinmiştir. 110'uncü madde deniz haydutluğu veya köle ticareti yapan yahut herhangi bir tabiyeti bulunmayan gemilerin durdurulup denetlenmesini düzenlemiştir. 111'inci maddeyle sahildevletinin yetkili makamlarına bu devletinin kanun ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip olduğunda yabancı bir gemiyi kesintisiz takip hakkı verilmiştir.



Devlet gemileri, uluslararası teamül hukuku gereğince bir geminin tabiiyetini tespit amacıyla gemiye yanaşma hakkına sahip bulunmaktadır¹⁹. BMDHS'nin 111'inci maddesi, yine teamülde mevcut olan kesintisiz takip hakkını özel olarak düzenlemiştir²⁰. Buna göre sahildevlet devlet kendi iç sularında, takımada sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde kanun ve kurallarını ihlal ettiğine dair yeter kanaate vardıkları bir yabancı gemiyi takip edebilmektedir. Sahildevlet devletin kıta sahanlığında ve münhasır ekonomik bölgesinde ilgili kanunlarının ihlal edilmesi halinde, kesintisiz takip bu bölgeden de başlayabilecektir²¹.

Sözleşmede deniz emniyetine dair devletlere verilen birtakım yükümlülükler de yer almaktadır. Mesela her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde emniyeti sağlamak amacıyla gemilerin inşası, donatımı ve denize elverişliliği, mürettebatın teşkili, çalışma şartları ve yetiştirilmesi; denizde işaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi konularında tedbir almak zorundadır. Gerçekten, bayrak devletleri, deniz emniyetine yönelik uluslararası kural ve standartların etkin bir şekilde icrasının sağlanmasında birincil derecede sorumlu tutulmuştur²².

Benzer şekilde, BMDHS'nin deniz kirliliğinin önlenmesi ve deniz çevresinin korunmasını düzenleyen 12'nci kısmın altıncı bölümünde; bayrak devleti, liman devleti ve sahildevlet devlet sıfatından ileri gelen kolluk yetkileri ve yükümlülükler sayılmıştır. Buna göre uluslararası kurallar gereğince gemilere mecbur kılınan sertifikaların gemide bulundurulup bulundurulmadığını ve sertifikalarda belirtilen hususların gemilerin fiili durumuna uyup uymadığını devletlerin denetleyebilmeleri öngörülmüştür. Yine gemi kaynaklı kirliliklerin önlenmesi amacıyla bazı durumlarda geminin durdurulabileceği ve maddi denetiminin yapılabileceği hükme bağlanmıştır.

BMDHS'de devletlere arama ve kurtarma yükümlülüğü getirilmekle beraber arama ve kurtarma konusunda kapsamlı bir düzenleme mevcut değildir. Sözleşme'nin yardım etme yükümlülüğünü düzenleyen 98'inci maddesinde sahili bulunan bütün devletlerin, deniz ve hava güvenliğini temin etmek üzere

¹⁹ Malcolm N. Shaw, *Uluslararası Hukuk* (B.8, Türkiye Bilimler Akademisi 2018) 436.

²⁰ Robert C. Reuland, 'The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention' (1993) 33 *Virginia J of Intl L* 557, 587.

²¹ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 110.

²² UNGA, *Report*.



uygun, etkili ve sürekli bir arama ve kurtarma hizmetinin tesis edilmesi ve bu hizmetin çalışır bulundurulması için destekte bulunacakları hükmü yer almıştır.

BMDHS içerisinde sahil güvenlik teşkilatları hakkında bir tanım veya özel bir düzenleme yer almasa da Sözleşme bu teşkilatlar bakımından temel bir belgedir. Bayrak devleti, liman devleti veya sahildevlet devlet sıfatıyla kolluk faaliyetleri yapılması, deniz emniyeti kural ve standartlarının icrası, arama kurtarma hizmetleri yürütülmesi, deniz haydutluğu ile mücadele ve uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi konularında sahil güvenlik teşkilatları devlet adına bu faaliyet ve yükümlülükleri yerine getirebilmektedir. Bunun yanında Sözleşme, sahil güvenlik teşkilatlarının faaliyet sahası olan deniz yetki alanlarını belirlemesi ve bu teşkilatların yararlanabileceği kesintisiz takip hakkını düzenlemesi bakımından da önem taşımaktadır.

B. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

Deniz kazaları neticesinde meydana gelen petrol veya tehlikeli maddelerin sızıntı ve döküntüleri nedeniyle deniz çevresi zarara uğrayabileceği gibi, can ve mal kayıpları da meydana gelebilmektedir. Öte yandan denize pis su, yağ, cıva ve diğer zararlı atıklar dökülerek deniz çevresinin kasten veya taksirle kirletilmesi yaygın rastlanan bir vakıdır. Dolayısıyla, deniz çevresinin korunması deniz emniyeti ve deniz güvenliğini de ilgilendirmektedir. Deniz çevresinin korunmasına ilişkin akdedilen ilk uluslararası antlaşma olan 1954 tarihli Denizlerin Petrol ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme'nin (OILPOL)²³ ardından deniz çevresinin petrol dışındaki kirleticilere karşı da muhafaza edilebilmesi adına Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) kabul edilmiştir²⁴. Altı ekten oluşan MARPOL 73/78; petrol, dökme zehirli sıvı maddeler, paketlenmiş şekilde²⁵ taşınan zehirli sıvı maddeler, gemilerden atılan çöpler, gemilerden kaynaklanan pis sular ve gemi baca gazları dolayısıyla

²³ *The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, 1954.

²⁴ Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, 1978.

²⁵ Bahse konu III no.lu ekin tam başlığı şöyledir: "Paketlenmiş Durumlarda veya Yük Konteynerlerinde, Taşınabilir Tanklarda veya Karayolu veya Demiryolu Tank Vagonlarında Deniz Yoluyla Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Kurallar".



denizlerin kirlenmesinin önlemeyi ve bu amaca yönelik denetimi hedeflemektedir.

MARPOL 73/78 gereğince gemilerin seyrüsefer yapabilmesi için birçok kayıt tutulması ve belge bulundurulması zorunludur. Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi, Petrol Kayıt Defteri, Uluslararası Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi, Çöp Kayıt Defteri ve Petrol Kirliliği Acil Durum Planı bu zorunluluklardan bazılarıdır. Söz konusu gerekliliklerin denetimine ilişkin olarak bayrak devletleri, kendi bayrağını taşıyan gemilerin sözleşme hükümlerine riayet etmelerini temin edecektir. MARPOL kapsamında liman devleti kontrolü (PSC) de gerçekleştirilebilmekte, bu bağlamda örneğin geminin Uluslararası Enerji Verimliliği Belgesi ve Ozon Tabakasını İncelten Maddeler Kayıt Defteri liman devleti tarafından incelenebilmektedir²⁶. Deniz çevresinin korunması sahil güvenlik teşkilatlarının tipik görev alanlarından birisi olup, MARPOL hükümlerinin icrasının sağlanması ve gemi denetimlerinin gerçekleştirilmesinde devletler sahil güvenlik teşkilatlarını görevlendirebilmekte, aykırılık tespiti halinde ceza uygulanabilmektedir.

C. Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)

Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW²⁷) gereğince, hangi tabiiyette olursa olsun tüm gemi adamları Sözleşme’de belirlenen koşullara uygun olarak ilk yardım, can kurtarma teknikleri ve yangınla mücadele gibi muhtelif konularda kapsamlı eğitimler ve bu eğitimleri tasdik edici belgeler almak mecburiyetindedir. Sözleşme gereğince aranan zorunlu belgeler ve sertifikalar gemide bulundurulmalı ve istendiğinde yetkili makamlara sunulmalıdır. Kuşkusuz, deniz kazalarını önlemenin ve deniz emniyetine ilişkin insan faktöründen kaynaklanan riskleri azaltmanın en iyi yollarından birisi görevli personelin sağlıklı, eğitim almış ve yeterli vasıfta olmasını temin etmektir. STCW böylelikle denizde can ve mal emniyetine ve deniz çevresinin muhafazasına katkı sağlamaktadır.

²⁶ IMO Res (2021) A.1155(32).

²⁷ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.



D. Denizde Can Emniyetine Dair Uluslararası Sözleşme (SOLAS)

1974 tarihli Denizde Can Emniyetine Dair Uluslararası Sözleşme (SOLAS 74)²⁸ ile denizlerde seyir emniyetinin sağlanması için devletlere birçok görev verilmiş; devletler, kendi sahillerinin gözlenmesi ve sahilleri boyunca denizde tehlikeye düşen kişilerin kurtarılmasını sağlamak üzere gerekli tertibatı almakla yükümlü kılınmıştır²⁹. Benzer şekilde Sözleşme, gemilerde Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) alıcı-vericisi ve Acil Durum Konum Gösterici Telsiz Vericisi (EPIRB) gibi bazı cihazları bulundurmaya, gemilerin bir IMO Gemi Tanıtım Numarası almasını ve Sürekli Özet Kayıt (CSR) Belgesi edinmelerini zorunlu tutmuştur³⁰.

SOLAS devletlere önemli denetim görevleri vermektedir. Sözleşmede bayrak devleti yükümlülüklerinin yanı sıra liman devleti kontrolü de öngörülmüştür. Bu bağlamda liman devletleri yabancı bayraklı gemilerin can filikası, deniz telsizi sistemleri ve acil durum jeneratörleri gibi SOLAS'ta yer verilen gerekliliklere sahip olup olmadığını denetleyebilmektedir.

Sözleşme'nin beşinci bölümünde arama kurtarmaya ilişkin bazı hükümler yer almaktadır. Sözleşmede BMDHS'ye benzer biçimde devletlere kendi kıyılarına bitişik deniz alanlarında acil durumdaki insanların kurtarılması için yeterli donanımına sahip arama kurtarma tesislerinin çalışıyor bulundurmaları öngörülmüştür. Bununla beraber SOLAS, arama kurtarma konusunda uluslararası bir sistem getirmemektedir.

SOLAS, eklerinde bulunan IMO Kod bölümleriyle deniz emniyeti ve güvenliğine dair çok sayıda detaylı düzenleme içermektedir. Söz gelimi, SOLAS'ın altıncı bölümüne eklenerek çoğu hükmü uygulanması zorunlu hale gelen Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod (IMDG Kodu), paketlenmiş tehlikeli malların taşınmasında sınıflandırma, belgeleme, etiketleme, istifleme ve elleçleme gibi hususlarda koşullar getirmektedir. Örneğin Koda göre, tehlikeli madde taşıyan gemilerde, tehlikeli maddelerin adları ve yerlerini gösterir özel bir liste, manifesto veya istif planı bulundurulması zorunlu kılınmıştır. Yine SOLAS uyarınca tehlikeli madde

²⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Sözleşme, 1978 Protokolü (SOLAS 78) ve 1988 Protokolü ile güncellenmiştir. Anılan protokollerin haricinde, zımni kabul esasına uygun olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) kararlarıyla SOLAS 74 üzerinde çok sayıda ekleme ve değişiklik yapılmıştır.

²⁹ Bölüm V, Kural 15.

³⁰ Bölüm IV, Kural 7.6; Bölüm XI-1, Kural 3, 5.



taşıyacak gemilerin yetkili makam tarafından tanzim edilmiş ve geminin tehlikeli madde taşımaya elverişli olduğunu gösterir bir Uygunluk Sertifikası bulundurmaları gerekmektedir³¹.

Deniz emniyetine dair kapsamlı düzenlemeler içeren ve birçok denetim yükümlülüğü öngören SOLAS ve dâhilindeki Kodların icrasının sağlanarak gerekli emniyet kurallarına uyulup uyulmadığının tespitinde sahil güvenlik teşkilatları görev almakta ve gemilere yönelik denetimlerde bulunmaktadır.

E. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi

Deniz emniyeti ile ilgili kural ve koşulların belirlenmesinde ve uygulanmasında gemilerin tonilatosu belirleyici olup, deniz emniyeti çerçevesinde gemilere yapılan kolluk denetimlerinde ilk bakılacak hususlardan birisi geminin tonilatodur³². 1969 yılında kabul edilen Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE)³³ gemilerin tonilatodunun tespitinde uluslararası bir standarda gidilmesini sağlamıştır. Buna göre, uluslararası sefere çıkacak gemilerin Sözleşmeye uygun olarak yapılan ölçüm sonuçlarını, geminin belirleyici özelliklerini ve teknik özelliklerini gösteren Uluslararası Tonilato Belgesi alması koşulu getirilmiştir.

F. Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR Sözleşmesi)

Arama ve kurtarma; hava ve deniz araçlarındaki kazazedelerin tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması durumunda, her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri vasıtasıyla aranması ve kurtarılması hizmeti olarak ifade edilmektedir³⁴. 1979 yılında kabul edilen Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi³⁵ (SAR Sözleşmesi) ile arama ve kurtarma hizmetinin uluslararası bir sisteme oturtulması amaçlanmıştır. SAR Sözleşmesi, devletlere etkin ve yeterli arama kurtarma hizmetleri tesis etme ve bu hizmetleri yirmi dört saat esasına göre münferiden veya komşu diğer devletler ile iş birliği

³¹ Bölüm II-2, Kısım G, Kural 19.4.

³² Mesela SOLAS'ta yapılan 2009 tarihli bir tadile göre 500 groston üzerindeki yolcu gemileri ile 3000 groston üzeri tanker gemilerinde Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS) bulundurulması, 2013 tarihli başka bir tadile göre ise 3000 groston üzeri kargo gemilerinde Köprü Seyir Takip Alarm Sistemi (BNWAS) teçhiz etme zorunluluğu getirilmiştir. Bkz. IMO Res (2009) MSC.282(86), IMO Res (2013) MSC.350(92).

³³ International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

³⁴ SAR, insanların kurtarılmasına odaklanan bir kavramdır. Türkçede kazaya uğrayan gemilerin yolcularını ve gemi adamlarını kurtarma işi "tahlisiye" olarak da ifade edilmektedir.

³⁵ International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.



halinde icra etme sorumluluğu yüklemektedir. Bu bağlamda devletlerin ilgili makamları aldığı tehlike sinyallerini gecikmeksizin arama kurtarma birimlerine iletmesi ve en kısa sürede arama kurtarma faaliyetlerine başlaması öngörülmüştür³⁶.

Denizde arama kurtarma faaliyetlerinde bulunmak sahil güvenlik teşkilatlarının karakteristik görevlerinden biri olduğu için SAR Sözleşmesi hükümleri bu teşkilatlarının faaliyetleri bakımından önemlidir. SAR Sözleşmesi'ne göre arama kurtarma sorumluluk sahalarının belirlenmesinde komşu devletlerin anlaşması esas olsa da her devlet kendi arama kurtarma sorumluluk sahasını ilan edebilmekte, komşu devletlerin sorumluluk sahalarının birbirleriyle çakışması sahil güvenlik teşkilatları arasında yetki sorunlarına yol açabilmektedir. Bu nedenle birbiriyle uyuşmayan sorumluluk sahalarında gerçekleştirilecek arama kurtarmalarda insani boyutu önleyecek ve bahse konu teşkilatlar arasındaki uyum ve iş birliğini artıracak adımlar atılması gerekmektedir.

G. Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme (COLREG)

1972 yılında kabul edilen Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme³⁷ (COLREG) ile getirilen kurallar açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerin emniyetle sefer yapabilmelerini amaçlamaktadır. Çatma veya çatışmaların engellenebilmesi için uyulması gereken seyir ve manevra kuralları, gösterilmesi gereken fenerler, gündüz şekil işaretleri ve kullanılacak ses işaretleri hakkında uluslararası standartlar getiren COLREG Kurallarına uyulması deniz emniyetinin sağlanması bakımından önemlidir. COLREG Kurallarında yazılı gerekliliklerin gemilerde bulunup bulunmadığı konusunda denetim yapmak üzere sahil güvenlik teşkilatları görevlendirilebilmekte, kuralların ihlali halinde yaptırım uygulanabilmektedir.

H. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)

Deniz terörizmiyle mücadele etme ve deniz terörizmine dair uluslararası hukuktaki boşlukların giderilmesi amacıyla kabul edilen Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA

³⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 'Uygulama Talimatı' (S.2013-11, 04.04.2013).

³⁷ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.



Sözleşmesi³⁸) ile deniz haydutluğu suçunun kapsamı dışında kalan birtakım eylemler suç olarak kabul edilmiş, öte yandan deniz güvenliği hükümlerinin daha geniş coğrafi alanda uygulanması mümkün kılınmıştır³⁹. Sözleşmeyle bir gemiyi kuvvet kullanarak, tehdit ederek veya korkutarak ele geçirmek, bir geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda gemiyi tahrip etmek, bu surette gemiye veya navlununa zarar vermek, seyrüseferi kolaylaştıran yapıları tahrip etmek ve yanlış bir bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokmak gibi fiiller suç kabul edilmiştir.

1988’de kabul edilen Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformlar Protokolü⁴⁰ ile SUA Sözleşmesi’nin kapsamı genişletilmiş ve kıta sahanlığında bulunan sabit platformların korunması amaçlanmıştır. Bahse konu Protokol ile denizdeki sabit platformları kuvvet veya tehdit uygulayarak ele geçirmek, platformların güvenliğini tehlikeye sokmak, onları tahrip etmek ve bu amaçlarla bir kimseyi öldürmek veya yaralamak yahut bu suçlara teşebbüs etmek gibi fiiller suç olarak kabul edilmiştir. Bundan başka, 2005 yılında kabul edilen iki protokol⁴¹ ile suç olarak kabul edilen fiiller artırılmıştır. 2005 Protokolü ile bir Taraf Devletin kolluk gemisi tarafından şüpheli durumlarda belirli koşullarla açık denizde yabancı bayraklı bir gemiye müdahalede bulunma ve gemiye çıkma imkânı getirilmiştir⁴². Gemilerde kimyasal, biyolojik veya nükleer silahın taşınması yahut gemide bu silahları veya herhangi bir radyoaktif malzemeyi kullanmak suretiyle ölüm, yaralanma ve zarara sebebiyet verilmesi 2005 tarihli Protokol ile suç olarak kabul edilmiştir. Özellikle silahlı personeli ve unsurları bulunan sahil güvenlik teşkilatlarının SUA Sözleşmesi hükümlerinin yerine getirilmesinde ve deniz terörizmiyle mücadele katkı sağlayacağına kuşku bulunmamaktadır.

³⁸ *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, 1988.

³⁹ TBMM, *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol’ün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporları* (Dönem 18, Yasama Yılı 3, 1988) 2. Deniz Kızılsümer Özer, ‘Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi’ (2015) 17 Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 27, 41-42.

⁴⁰ Protocol to the Convention of 10 March 1988 for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988.

⁴¹ Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 2005; Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 2005.

⁴² Kızılsümer Özer (n 39) 53-57.



I. Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi

1988 Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi, devletlerin uyuşturucu veya psikotrop maddenin üretimi, imalatı, çıkarılması, hazırlanması, arzı, satışa çıkarılması, dağıtımı, satışı, hangi koşulda olursa olsun teslimi, simsarlığı, sevki, transit sevki, nakli, ithali veya ihracı gibi çeşitli eylemleri ulusal hukuklarında suç olarak düzenlemeleri koşulunu getirmiştir.

Sözleşme'nin 17'nci maddesinde deniz yoluyla uyuşturucu ve psikotrop madde kaçakçılığıyla mücadeleye dair hükümlere yer verilmiştir. Bu maddeye göre devletler, uluslararası deniz hukukuna uygun olarak, deniz yoluyla yapılan kaçakçılığı önlemek amacıyla mümkün olan en ileri düzeyde işbirliği yapacaklardır. Anılan madde uyarınca, uluslararası hukuka uygun seyrüsefer serbestisinden yararlanan bir geminin kaçakçılık yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf devlet, bayrak devletine bu durumu bildirip, kaydın doğrulanması halinde gemiyle ilgili uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir. Bu çerçevede bayrak devleti, gemiye çıkılması, geminin aranması, kaçakçılığa ilişkin deliller bulunması halinde gemiye gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması için izin verebilecektir. Son cümlede bahsedilen işlemler, yalnızca askeri gemi veya askeri uçaklarla devlet hizmetinde olduğunu gösteren açık işaretler taşıyan, bu şekilde kolayca tanınabilecek ve usulüne uygun biçimde yetkili kılınmış diğer gemi veya uçaklar tarafından yerine getirilebilecektir. Dolayısıyla sahil güvenlik gemileri de bu kapsama dâhil olmaktadır.

Avrupa Konseyinin öncülüğü ile 1995 yılında “Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi'nin 17'nci maddesinin Uygulanmasına İlişkin Deniz Yoluyla Yapılan Kaçakçılıkla Mücadele Anlaşması”⁴³ imzalanmıştır. Bu anlaşmayla, bayrak devletinden izin alınıp müdahil devletçe gemiye çıkılarak geminin kontrol altına alınmasının ardından müdahil devlete tüm konteynerleri açma, gemi üzerindeki herkesi ve her şeyi arama, numune alma, belge inceleme, fotoğraf çekme, ortaya çıkan delil ve malzemelere el koyma yetkisi de tanınmaktadır.

1982 BMDHS'de yasa dışı uyuşturucu kaçakçılığına karıştığına ilişkin makul şüpheler bulunan bir gemiyi ziyaret etme, gemiye çıkma veya el koymaya dair

⁴³ Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1995.



devletlere hak tanıyan bir hükmün yer almadığı göz önünde bulundurulduğunda⁴⁴, 1988 tarihli Uyuşturucu ve Psicotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi ve 1995 tarihli 17'nci Madde Anlaşmasının önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

J. BM Güvenlik Konseyi Kararları

BM Güvenlik Konseyinin bazı kararları deniz güvenliğinin temini ve bilhassa deniz haydutluğuyla mücadele konusunu ele almaktadır. Bu bakımdan BM Güvenlik Konseyinin 2008 tarihli (1816), (1838), (1846) ve (1851) sayılı Kararları deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunla mücadele konusuna değinmektedir⁴⁵. 1816 sayılı Karar'da deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin uluslararası barış ve güvenlik ile uluslararası seyrüseferlerin ve deniz ticareti rotalarının güvenliğine yönelik tehdit teşkil ettiği belirtilerek IMO'nun bu suçlarla için devletlerden taleplerde bulunduğu A.1002(25) sayılı Kararı⁴⁶ ile BMDHS'nin önemine atıfta bulunmuştur. 1851 sayılı Karar ise deniz haydutluğu veya denizde silahlı soygun suçuna dair adli işlemler ve yargılama konusunu ayrıntılı olarak düzenlemiş ve faillerin evleviyetle bölge ülkelerinde yargılanmalarını teşvik etmiştir. 1540 sayılı Karar'da ise kimyasal, biyolojik ve nükleer silahların ve ilgili materyalin kaçakçılığının tespiti, önlenmesi ve caydırılması gayesiyle devletlerin etkili sınır kontrolü ve kolluk faaliyetleri icra etmesi gerektiği ifade edilmiştir. Burada getirilen etkili sınır kontrolü ve kolluk yükümlülüğünün deniz sınırlarını ve deniz alanlarını da kapsadığına şüphe bulunmamakta, bu nedenle anılan Karar sahil güvenlik teşkilatlarını da önemle ilgilendirmektedir.

K. Kodlar

Uluslararası sözleşmelerin dışında IMO tarafından kabul edilen kodlar vasıtasıyla deniz emniyeti ve güvenliğine dair kapsamlı ve detaylı bir hukuki çerçeve meydana getirilmiştir. İlk başta ihtiyari olarak yayımlanan kodlardan bazıları daha sonra sözleşmelere dâhil edilerek bunlara hukuki bağlayıcılık vasfı kazanmıştır. Örneğin 1994 yılında SOLAS'ın IX. bölümüne eklenerek uygulanması zorunlu hale getirilen Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM) Kodu; gemide tesis edilen emniyet yönetimi sisteminin Kodda aranan koşulları

⁴⁴ Klein (n 21) 131.

⁴⁵ UNSC Res 1816 (2 Haziran 2008) UN Doc S/RES/1816, UNSC Res 1838 (07 Ekim 2008) UN Doc S/RES/1838, UNSC Res 1846 (2 Aralık 2008) UN Doc S/RES/1846, UNSC Res 1851 (16 Aralık 2008) UN Doc S/RES/1851.

⁴⁶ IMO Res (2007) A.1002(25).



karşılığını gösterir bayrak devletince veya bayrak devletinin yetkilendirdiği kuruluş tarafından tanzim edilmiş Emniyet Yönetimi Belgesi'nin gemide bulundurulmasını zorunlu kılmaktadır.

ISPS Kodunun B Kısmı gibi uygulaması ihtiyari olan IMO Kodları ise deniz emniyeti ve güvenliği konusu başta olmak üzere denizcilikte evrensel, gelişmiş ve sıkı bir standarda ulaşılması için devletleri ve denizcilik dünyasının diğer paydaşlarını teşvik etmekte ve onlara yol göstermektedir.

II. SAHİL GÜVENLİK TEŞKİLATLARI

1. Kavram ve Temel Özellikler

Sahil güvenlik, bir ülkenin sahillerinde ve yetkili olduğu deniz alanlarında güvenlik ve asayişi sağlayan, meri hukukun uygulanmasını temin eden, bu maksatla denetimler yapan, tehlike altında bulunan insanlara ve gemilere yardım ederek arama kurtarma faaliyetleri gerçekleştiren bir kamu teşkilatı olarak tanımlanabilir⁴⁷. Bununla beraber, uluslararası hukukta sahil güvenlik teşkilatlarına ilişkin verilmiş bir tanım bulunmamaktadır⁴⁸.

Sahil güvenlik, tarihte deniz ticaretinin gelişmesi sonucu devletlerin deniz alanlarında asayişi tesis etmek, kaçakçılıkla mücadele etmek ve kaçakçılık dolayısıyla oluşabilecek gümrük geliri kayıplarını önlemek amacıyla ortaya çıkmıştır⁴⁹. Sahil güvenlik teşkilatları deniz kuvvetlerine kıyasla daha yeni kurumlardır. Sahil güvenlik teşkilatlarının kurulması 1970'lerde BMDHS'ye yönelik ortaya çıkan ihtiyaç ve tartışmalarla beraber daha belirgin hale gelmiş, 2000'li yıllarda bu sürecin hızlandığı görülmüştür⁵⁰.

Kurulduğu devletlerde muharebe ve savunma maksatlı deniz kuvvetlerinden farklı bir görevle vazifelendirilen sahil güvenlik teşkilatları, genellikle beyaz renkli gemileriyle gri renkli donanma gemilerinden ayırt edilebilmektedir. Barış dönemlerinde sahil güvenlik teşkilatlarının başlıca görevi devletin deniz

⁴⁷ Cf. 'Coast Guard' (*Encyclopedia Britannica*) <britannica.com/topic/coast-guard> s.e.t. 17 Temmuz 2023, 'Definition of Coast Guard' (*Merriam-Webster*) <merriam-webster.com/dictionary/coast+guard> s.e.t. 17 Temmuz 2023.

⁴⁸ Kim (n 4) 2.

⁴⁹ Andreas Østhagen, *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (Springer Nature 2020) 33. Ayrıca bkz. 'Our History' (*HM Coastguard*) <hmcoastguard.uk/history> s.e.t. 30 Temmuz 2023.

⁵⁰ Shuichi Iwanami, 'The Growth of Coast Guard Agencies Worldwide and the Current Situation on Their Cooperation' (2022) *Ocean Newsletter-Selected Papers* 24.



alanlarında kolluk faaliyetini yerine getirmek, deniz alanlarında güvenlik ve emniyeti temin etmektir⁵¹. Bu amaçla belirli durumlarda gemiye yaklaşma, gemiyi durdurma, gemiye çıkma, gemide arama yapma ve gemiye el koyma gibi yetkileri icra edebilir⁵². Ulusal caydırıcı güç sıfatını taşıyan deniz kuvvetlerinin ise esas görevi muharebe yapmak, dış saldırılara karşı ülkeyi savunmak ve diğer askeri görev ve faaliyetleri yerine getirmektir. Söz konusu iki teşkilata ait yüzer unsurlar da farklılık göstermekte; deniz kuvvetlerinde ağır silahlara sahip muhrip, fırkateyn ve korvet sınıfı gemiler öne çıkarken, sahil güvenlik teşkilatlarında ise genellikle nispeten daha küçük olan bot sınıfı yüzer unsurlar kullanılmaktadır. Deniz kuvvetleri askeri personele sahip iken, kolluk görevi üstlenen sahil güvenlik teşkilatı personeli genellikle yarı-askeri veya sivil nitelikte olmaktadır. Sahip oldukları benzerlik ve farklılıklar bakımından deniz kuvvetleri ile sahil güvenlik teşkilatları arasındaki ilişki, kara kuvvetleri-jandarma veya kara kuvvetleri-polis teşkilatları arasındaki ilişkiye benzetilebilir.

Deniz emniyeti ve güvenliğini temin etmek sahil güvenlik teşkilatlarının kuruluş amaçlarından ve asli görevlerinden birisidir. Öyle ki bu görev; sahil güvenlik teşkilatlarını deniz kuvvetlerinden, gümrük muhafaza ve su ürünleri kontrolü amaçlarıyla görev yapan diğer kolluklardan ayırt etmeye genellikle yardımcı olmaktadır⁵³.

Özel olarak yürürlükteki hukuku uygulama ve denizde güvenlik ve emniyeti sağlama amacına yönelik kurulan bir teşkilatın ülkeler arasındaki silahlı çatışma riskini azaltıp, barışa katkıda bulunacağını çıkarmak mümkündür. Şüphesiz, deniz alanlarına dair sorunlar yaşayan iki komşu ülkenin ağır silahlarla donatılmış gri fırkateynlerinin karşı karşıya kalmasına kıyasen daha küçük, ağır silahı bulunmayan, beyaz sahil güvenlik botlarının karşı karşıya kalması daha tercih edilebilecek bir durumdur⁵⁴. Bu nedenle ulusal deniz hudutlarının korunması için devletlerin sahil güvenlik teşkilatlarını görevlendirmeyi yeğledikleri müşahede edilmektedir. Söz konusu tercihe paralel olarak, son dönemde denizdeki askeri faaliyetlerin ve donanmalar arasında çatışmaların yerini sahil güvenlik teşkilatları gibi deniz kolluğu birimleri arasındaki

⁵¹ Kim (n 4) 3-4.

⁵² Ivan Shearer, 'Law Enforcement Roles of Navies and Coast Guards' (1998) 71 Intl L Studies 429, 430.

⁵³ Kim (n 4) 181.

⁵⁴ Sam Bateman, 'The Growing Significance of Coast Guards in the Asia-Pacific: A Quiet Development in Regional Maritime Security' (2006) 20 Ocean Yearbook Online 505, 511.



anlaşmazlıklara bıraktığı not edilmektedir⁵⁵. Bununla beraber, özellikle Çin Halk Cumhuriyeti gibi bazı devletlerin sahil güvenlik kuvvetlerini artırdıkları, daha büyük ve daha ağır silahlarla donatılmış gemilerini sahil güvenlik teşkilatlarına tahsis ettikleri belirtilmektedir⁵⁶. Burada, ağır savaş gemilerinin sahil güvenlik teşkilatları altında görevlendirilmesinin deniz alanlarında uluslararası hukuku ve ulusal kanunlarını uygulamakla görevli sahil güvenlik teşkilatlarının tabiatına aykırı olduğunu tespit etmek gerekir.

2. Uluslararası Hukukta Sahil Güvenlik Teşkilatları

Uluslararası hukukta devletlerin müstakil bir sahil güvenlik teşkilatı kurması zorunluluğu olmadığı gibi devletlerin ulusal deniz alanlarındaki kolluk görevlerini ordunun bir parçasını oluşturan deniz kuvvetleri tarafından da yerine getirmelerinde bir engel bulunmamaktadır. Öte yandan, sahil güvenlik teşkilatların görevi, yapısı ve özelliklerine dair uluslararası hukukta çerçeve hükümler de yer almamaktadır. Bu nedenle sahil güvenlik teşkilatları ağırlıklı devletlerin tarihi, kurumsal gelenekleri ve kanunları çerçevesinde şekillenmiştir. Dolayısıyla bu teşkilatların yapı, görev, yetki ve sorumluluklar bakımından değişiklikler göstermesi tabiidir.

Devletlerin deniz yetki alanlarına dair bir uluslararası antlaşmanın bulunmadığı ve teamülde karasuyu genişliğinin bir fersah (üç deniz mili) olduğu bir dönemde İngiltere, 1719 yılında kabul ettiği Hovering Yasaları ile karasularının ötesine geçerek kıyılardan itibaren iki fersah mesafede kendine gümrük ve mali denetim hakkı vermiş, kaçakçılıkla mücadeleyi güçlendirmek amacıyla 1736'da çıkardığı yeni yasayla söz konusu yetki alanını dört fersaha çıkarmıştır⁵⁷. ABD, 1793 yılında bir fersah karasuyu ilan etmişken, 1922'de Tariff Yasası'nı kabul etmiş ve sahil güvenlik kuvvetlerine kıyılardan itibaren dört fersahlık mesafeye kadar herhangi bir gemiyi arama, inceleme veya gemiye el koyma maksadıyla gemiyi durdurma ve gemiye çıkma hakkı tanımıştır⁵⁸.

⁵⁵ Natalie Klein, 'Meaning, Scope, and Significance of Informal Lawmaking in the Law of the Sea' Natalie Klein (ed) *Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea* (OUP 2022) 24.

⁵⁶ Damien Cave, 'China Creates a Coast Guard Like No Other, Seeking Supremacy in Asian Seas' *The New York Times* (New York, 12 Haziran 2023) <nytimes.com/2023/06/12/world/asia/china-coast-guard.html> s.e.t. 19 Temmuz 2023.

⁵⁷ Alan M. Frommer, 'The British Hovering Acts: A contribution to the Study of the Contiguous Zone' (1981-1982) *Revue belge de droit international* 434, 441.

⁵⁸ 'Hovering Act Law and Legal Definition' (*US Legal Inc.*) <definitions.uslegal.com/h/hovering-act> s.e.t. 19 Temmuz 2023. Cf. *Cook v. United States* 288 US 102 (1933).



Bugün yetki alanları bakımından uluslararası hukukta özel olarak bir sınırlandırmaya tabii tutulmayan sahil güvenlik teşkilatlarının yetkisi, doğal olarak devletlerin deniz yetki alanlarıyla ve ulusal kanunlarıyla sınırlı bulunmaktadır. Zira devletler, meşru güç kullanma tekeli olarak ancak egemenliği ve yetkisi altında bulunan yerlerde kullanabilecektir. Sahil güvenlik teşkilatları liman devleti, bayrak devleti veya sahil devleti sıfatıyla kolluk faaliyetleri, denetimler ve işlemler gerçekleştirebilir. Sahili bulunan devletler karasuyu, bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge gibi farklı deniz alanları ihdas edebilir ve burada kolluk faaliyetlerine bulunmak üzere sahil güvenlik teşkilatlarını görevlendirebilir. Devletler, BMDHS'nin 94'üncü maddesi gereği kendi bandırasını taşıyan gemilerde fiilen yetki kullanma ve denetimlerde bulunma yükümlülüklerini kendi sahil güvenlik teşkilatları vasıtasıyla yerine getirebilir. Bu noktada sahil güvenlik teşkilatları, bayrak devleti sıfatıyla gemilere yönelik kolluk denetimini açık denizlerde bile gerçekleştirebilir. Şu kadar ki, sahil güvenlik teşkilatlarının bayrak devleti sayılmasa dahi deniz haydutluğu, köle ticareti, uyuşturucu kaçakçılığı gibi uluslararası hukukta izin verilen bazı durumlarda açık denizdeki yabancı bandıralı gemilere karşı kolluk yetkisini kullanmasında bir mahzur bulunmamaktadır.

Deniz emniyeti ve güvenliğini sağlamak için ulusal kanunlarınca yetkilendirilen sahil güvenlik teşkilatları bu işlemleri yerine getirirken uluslararası hukukla bağlıdır. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi *M/V Saiga* (No. 2) Kararı'nda Gine Cumhuriyeti'ne ait devriye botlarınca bir gemiye çıkma, el koyma ve alıkoyma ve gemide bulunanların tutuklanması ve alıkonulması gibi kolluk eylemlerinin makul ve orantılı olup olmadığını belirlemek için BMDHS'nin 293'üncü maddesi uyarınca insaniyete ilişkin hususları ve genel uluslararası hukuku dikkate alabileceğini belirtmiştir⁵⁹. Buna karşın Mahkeme, devletleri deniz kolluk faaliyetleri esnasında güç kullanmaktan tümüyle menetmemiştir⁶⁰.

BMDHS'de savaş gemisinin tanımı verilmekle birlikte, sahil güvenlik gemilerine dair bir tanım yer almamaktadır. Sahil güvenlik gemileri, ait olduğu ülkedeki teşkilat yapısına göre savaş gemisi olarak kabul edilebileceği gibi, ticari amaçlar dışında kamu hizmetine tahsisli devlet gemileri kapsamında da değerlendirilebilir⁶¹. Bununla beraber, sahil güvenlik gemileri ticari amaçlar dışında kamu hizmetine tahsisli devlet gemileri olarak değerlendirilse dahi

⁵⁹ *M/V 'Saiga' (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)* (Judgment) ITLOS Reports 1999, 61-62.

⁶⁰ Zou (n 17) 249.

⁶¹ Kim (n 4) 101, 102.



dokunulmazlık ve yargı bağımsızlığı gibi savaş gemilerine uluslararası hukukta tanınan hakları ve yetkileri kullanabileceği kabul edilmektedir⁶².

Bir devletin yetkili olduğu deniz alanlarında egemenlik haklarının icra edilmesi, sınır güvenliğinin sağlanması ve ülke menfaatlerinin korunması bakımından sahil güvenlik teşkilatları temel aktör olarak öne çıkmaktadır. Şayet ortada aidiyeti tartışmalı deniz alanları bulunuyorsa, deniz alanlarındaki egemenliğin birer göstergesi olarak sahil güvenlik teşkilatlarınca yapılan kolluk devriye faaliyetlerinin diğer taraftan milli savunma amacına yönelik de icra edildiği yorumu yapılabilir⁶³. Bu bağlamda Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin Ukrayna ile Rusya Federasyonu arasındaki Ukrayna'nın Üç Donanma Gemisinin Alınkonulmasına İlişkin Davaya dair verdiği geçici tedbir kararı dikkat çekicidir. Mahkeme; askeri faaliyetler ile kolluk faaliyetleri arasındaki ayrımın sadece söz konusu faaliyetlerde donanma gemilerinin mi yoksa kolluk gemilerinin mi kullanıldığına dayandırılmayacağını, rolleri açısından donanma gemileri ile kolluk gemileri arasındaki geleneksel ayrımın önemli ölçüde bulanıklaştığını, devletlerin günümüzde çeşitli denizcilik görevleri için hem donanma hem kolluk gemilerinden istifade edebildiğini, bu nedenle, askeri faaliyetler ile kolluk faaliyetleri arasındaki ayrımın her bir vakadaki ilgili koşullar dikkate alınarak ve tarafların faaliyetlerinin objektif bir şekilde değerlendirmesiyle yapılabileceğini belirtmiştir⁶⁴.

Donanma gemileri ile kolluk gemileri arasındaki çizginin silikleşmesinde uluslararası hukuktaki düzenleme eksikliği mühim bir etkidir. Benzer şekilde, ağır savaş gemilerinin sahil güvenlik teşkilatlarına verilmesi bu teşkilatların amacına ve tabiatına uygun olmamakla beraber, uluslararası hukukta bu durumu engelleyen bir düzenleme bulunmamaktadır. Sahil güvenlik teşkilatları gibi kolluk teşkilatlarının donanmadan daha belirgin bir surette ayrılmasının özellikle deniz yetki alanları için bir anlaşmaya varamamış komşu devletler arasında ortaya çıkabilecek gerginliklerin azaltılmasına yardımcı olacağı değerlendirilebilir.

⁶² Selami Kuran, 'Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağımsızlığı' (2005) 25 Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 229, 230; A. R. Thomas, James C. Duncan (eds), *International Law Studies Volume 73: Annotated Supplement to The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* (Naval War College 1999) 109.

⁶³ Lyle J. Morris, 'Blunt Defenders of Sovereignty - The Rise of Coast Guards in East and Southeast Asia' (2017) 70 Naval War College Review 1.

⁶⁴ *Case concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (No.26) (Ukraine v. Russian Federation)* (Provisional Measures, Order) ITLOS Reports 2019, 299-300.



III. SAHİL GÜVENLİK TEŞKİLATI ÖRNEKLERİ

Ulusal yasalar çerçevesinde şekillenen sahil güvenlik teşkilatlarına verilen görev ve sorumlulukları genel hatlarıyla anlamak ve bu teşkilatların ortak ve farklı yönlerini görebilmek adına dünyadan bazı sahil güvenlik teşkilatı örneklerinin kısaca incelenmesinin faydalı olacağı düşünülmüştür. Buradaki örneklerin denizciliğın geliştiği ve geniş deniz yetki alanlarını haiz devletlerden olması koşulu aranmış, seçimlerin mümkün olduğunca farklı coğrafyalarda bulunmasına gayret gösterilmiştir. Bu nedenle ABD, Birleşik Krallık, Çin, Fransa, Filipinler, Hindistan, Japonya, Kanada, Norveç, Türkiye ve Yunanistan örnek olarak seçilmiştir. Bu noktada, dünyada denize kıyısı bulunmakla beraber sahil güvenlik adı altında herhangi bir teşkilatı bulunmayan pek çok ülkenin de bulunduğunu belirtmek gerekir.

ABD Silahlı Kuvvetlerinin bir parçası olan Sahil Güvenlik barış zamanlarında İçişleri Bakanlığına bağlı, geniş ve çeşitli yetkileri haiz, silahlı bir kolluk kuvvettir⁶⁵. ABD Sahil Güvenliğinin geçmişı 1790 yılında federal ticaret ve gümrük kanunlarının denizde icrasının sağlanması ve kaçakçılığın önlenmesi amacıyla Kongre tarafından on gemi görevlendirilmesi kararına dayanmaktadır. Bugün Teşkilat, federal bir kolluk kuvveti olmanın yanında birtakım düzenleyici görev ve yetkilere de sahiptir⁶⁶. Öte yandan Teşkilat, ABD İstihbarat Topluluğunun da bir üyesidir. ABD Sahil Güvenliği; federal devletin limanları, içsu yolları, sahilleri ve münhasır ekonomik bölgesi ile açık denizlerde deniz güvenliği ve deniz emniyetinin tesisi ve çevrenin bilinçli bir şekilde idare edilmesinden mesuldür⁶⁷. Teşkilat, liman devleti kontrolü kapsamında MARPOL, SOLAS ve ISPS Kodun icrasını sağlamaktadır. Ülkenin deniz alanlarındaki arama ve kurtarma hizmetleri de ABD Sahil Güvenliğinin sorumluluğunda gerçekleştirilmektedir⁶⁸.

Birleşik Krallık'ta deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması, deniz kirliliğinin önlenmesi, gemi trafiğinin izlenmesi, yetki alanları dâhilinde deniz mevzuatının ve ilgili uluslararası kuralların tatbik edilmesi ve arama kurtarma hizmetlerinin sunulması amaçlarıyla Ulaştırma Bakanlığı altında Deniz ve Sahil Güvenlik Ajansı faaliyet göstermektedir. Deniz ve Sahil Güvenlik Ajansının SOLAS,

⁶⁵ Ayrıca bkz. 14 US Code § 101 (1949) vd.

⁶⁶ 'US Coast Guard History' (*US Coast Guard*) <www.history.uscg.mil/home/history-program> s.e.t. 13 Temmuz 2023.

⁶⁷ 'About' (*US Coast Guard*) <www.uscg.mil/about> s.e.t. 13 Temmuz 2023.

⁶⁸ Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, *2018 Yılı Sektör Raporu* (2018) 10.



STCW, MARPOL ve SAR gibi uluslararası sözleşmelerinin ülke adına icrası bakımından sorumluluğu bulunmaktadır⁶⁹. Ayrıca, denizde paketli ışınımlı nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkların taşınmasını düzenleyen INF Kod kapsamında denetim ve belgelendirme yetkisi de Deniz ve Sahil Güvenlik Ajansının uhdesi altındadır⁷⁰. Ayrıca, Ajansa gemi sicillerinin idaresi ve deniz gözetim kurumlarının lisanslandırılması gibi yetkiler tanınmıştır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde sahil güvenlik teşkilatı yarı askeri nitelikli Halkın Silahlı Polis Kuvvetlerinin altında ülkenin denizcilik haklarını müdafaa etmek ve kolluk uygulamaları yapmak üzere kurulmuştur. 2021 yılında yürürlüğe giren yasa uyarınca Çin Sahil Güvenliği; deniz güvenliği ve savunmasını gerçekleştirmek, denizde hukuku ve asayışı korumak, kaçakçılıkla mücadele etmek, deniz kaynaklarının ve ekolojik çevrenin korunması için denetimler yapmak, arama kurtarma faaliyetlerinde bulunmak, denizde yasa dışı ve suç teşkil eden faaliyetleri önlemek, durdurmak ve cezalandırmak ile görevlendirilmiştir⁷¹. Deniz emniyeti kapsamındaki denetimler bakımından ise Ulaştırma Bakanlığı altında yer alan Deniz Emniyeti İdaresi öne çıkmaktadır.

Fransa'da sahil güvenlik adı altında ayrı bir kolluk gücü bulunmamakla birlikte, sahil güvenlik görevlerine ilişkin bir operasyon merkezi kurulmuştur. Merkez; deniz kuvvetleri, jandarma, deniz jandarması, polis, gümrük ve sivil savunma teşkilatları ile Deniz Bakanlığından temsilciler barındırmaktadır⁷². Ülkenin deniz yetki alanlarındaki adli ve idari kolluk görevi ile çevrenin korunması, deniz güvenliği ve deniz emniyetine dair diğer görevler bakımından en başta Deniz Jandarması sorumludur⁷³. Deniz Jandarması esasen İçişleri ve Denizaşırı Topraklar Bakanlığı altında bulunan Ulusal Jandarma Teşkilatının bir birimidir.

⁶⁹ 'About Us' (*Maritime and Coastguard Agency*) <www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about> s.e.t. 13 Temmuz 2023.

⁷⁰ A. A. Brown, 'Sea Transport of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes', Ken B. Sorenson (ed) *Safe and Secure Transport and Storage of Radioactive Materials* (Woodhead 2015) 155, 156.

⁷¹ 'Coast Guard Law of the People's Republic of China' (*National People's Congress of China*) <npc.gov.cn/npc/c30834/202101/ec50f62e31a6434bb6682d435a906045.shtml> s.e.t. 8 Ağustos 2023.

⁷² 'Centre Opérationnel de La Fonction Garde-Côtes (COFGC)' (*Gouvernement.fr*) <gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956> s.e.t. 17 Temmuz 2023.

⁷³ 'La Gendarmerie Maritime' (*Gendarmerie nationale*) <gendarmerie.interieur.gouv.fr/notre-institution/notre-organisation/la-gendarmerie-maritime> s.e.t. 17 Temmuz 2023.



Deniz Jandarmasının deniz gözetimi ve arama kurtarma görevlerinin yanı sıra ulusal savunma alanında da görev ve yetkileri bulunmaktadır. Deniz Jandarması, askeri görevlerini yerine getirirken Savunma Bakanlığının emri altındadır.

Filipinler'de meri deniz hukukunun tatbiki, deniz güvenliği ve emniyetinin sağlanması, liman devleti kontrolleri, denizde asayişin sağlanması, MARPOL 73/78 ve ulusal mevzuat uyarınca deniz kirliliğinin önlenmesi ve deniz çevresinin muhafazası, deniz fenerlerinin bakımının gerçekleştirilmesi ve denizde arama kurtarma faaliyetleri yerine getirmek üzere kurulmuş Ulaştırma Bakanlığına bağlı silahlı bir kolluk gücüdür⁷⁴. 2009 tarihli Filipinler Sahil Güvenlik Kanunu'na göre teşkilat, savaş döneminde Milli Savunma Bakanlığı emrine girmektedir⁷⁵.

Hindistan'da Sahil Güvenlik, Savunma Bakanlığı altında konumlanmıştır. Silahlı bir kolluk gücü olan Hindistan Sahil Güvenliği; ulusal kanunların ve taraf olunan uluslararası sözleşmelerin deniz alanlarında icrasını sağlamak, denizde can ve mal emniyetini sağlamak, SAR Sözleşmesi kapsamında arama kurtarma faaliyetlerinde bulunmak, kaçakçılık ve uyuşturucu ticaretiyle mücadele etmek, deniz gözetimi yapmak, kıyı ötesi tesislerin güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğinin önlenmesi için denetimler yapmak ile görevlidir⁷⁶.

Japonya'da sahil güvenlik teşkilatı idari olarak Toprak, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığına bağlı bir kuruluştur. Silahlı ve yarı-askeri kimliği haiz bir kolluk gücü olan Japon Sahil Güvenliği deniz güvenliğinin ve deniz seyrüsefer emniyetinin sağlanması, arama kurtarma, kazalara ve acil durumlara müdahale ve deniz çevresinin muhafazası konularında faaliyet göstermektedir. Japon Sahil Güvenliği ülke karasularının ve münhasır ekonomik bölgesinin müdafaasıyla da sorumlu tutulmuştur⁷⁷.

Kanada'da sahil güvenlik teşkilatı, Balıkçılık, Okyanuslar ve Sahil Güvenlik Bakanına bağlı Federal Balıkçılık ve Okyanuslar Kurumu dâhilinde görev yapmakta, silahlı bir kolluk gücü olmayıp sivil nitelikte bir kurum olarak çalışmaktadır. Kanada Sahil Güvenliği, deniz emniyeti ve güvenliğinin

⁷⁴ 'Functions', (*Philippine Coast Guard*) <coastguard.gov.ph/index.php/transparency/functions> s.e.t. 22 Temmuz 2023.

⁷⁵ Republic Act No. 9993 (2009)

⁷⁶ 'Charter of Duties' (*Indian Coast Guard*) <indiancoastguard.gov.in/content/1574_1_CharterofDuties.aspx> s.e.t. 7 Ağustos 2023.

⁷⁷ 'Japan Coast Guard 2023' (*Japan Coast Guard*) <https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/pdf/r05_en.pdf> s.e.t. 29 Temmuz 2023.



temininde başlıca sorumlu olan federal kurumdur⁷⁸. Teşkilat, arama kurtarma, deniz kirliliğiyle mücadele ve deniz gözetimi görevlerini üstlenmekte; deniz güvenliği konusunda yüzer unsurları ve personeliyle Kanada Kraliyet Jandarmasına ve deniz kuvvetlerine katkı sunmaktadır.

Norveç'te sahil güvenlik birimi deniz kuvvetlerinin içerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla, askeri bir yapıya sahip Norveç Sahil Güvenliği, deniz alanlarında egemenlik haklarının korunması, deniz güvenliği operasyonları, gümrük ve çevre denetimleri, balıkçılık kontrolleri ve arama kurtarma faaliyetleri ile diğer kamu kurumları adına denizde kolluk faaliyetleri yürütmektedir⁷⁹.

Türkiye Cumhuriyeti'nde Sahil Güvenlik Komutanlığı, İçişleri Bakanlığına bağlı silahlı bir genel kolluk kuvveti olarak teşkilatlanmış olup idari, adli ve askeri görevler icra edebilmektedir. Komutanlık, 1982 yılında çıkartılan 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu ile kurulmuş, 1985 yılında Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinden ayrılmıştır⁸⁰. 2692 sayılı Kanun'un yanında Komutanlığın görev ve sorumlulukları "Sahil Güvenlik Komutanlığının İdari ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük" ve "Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri (SGTGY) Yönetmeliği" içerisinde daha detaylı olarak düzenlenmektedir. Türkiye'nin egemenlik ve denetimi altındaki deniz alanlarında deniz emniyeti ve güvenliğinin temini Komutanlığın temel görevlerindedir. Şu kadar ki, deniz emniyeti ve deniz güvenliğinin ayrıntılı birer tanımına bizzat SGTGY Yönetmeliği içerisinde yer verilmiştir.

Türkiye'nin deniz hukukuna dair uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan sorumluluklarının yerine getirilmesinde Sahil Güvenlik Komutanlığı büyük pay sahibi olup; SOLAS, SAR, TONNAGE, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi⁸¹ ve MARPOL bu antlaşmalardan başlıcalarıdır. Anılan görevler dışında, ilgili ulusal mevzuatta Komutanlığa hayli çeşitli ve çok sayıda görev verildiği görülmektedir. Komutanlık; deniz hudutlarının muhafazası, deniz yoluyla yasa dışı göçün önlenmesi, istihbarat faaliyetleri yürütülmesi, kültür ve tabiat varlıklarının korunması, gemi sağlık cüzdanlarının kontrolü, balıkçılık

⁷⁸ 'Canadian Coast Guard Overview and Programs' (*Fisheries and Oceans Canada*) <dfompo.gc.ca/transparency-transparence/mtb-ctm/2022/1-a3-ccg-gcc-eng.html> s.e.t. 29 Temmuz 2023.

⁷⁹ 'The Norwegian Coast Guard' (*Forsvaret*) <forsvaret.no/en/organisation/navy/coastguardnorway> s.e.t. 8 Ağustos 2023.

⁸⁰ 'Tarihçe' (*Sahil Güvenlik Komutanlığı*) <sg.gov.tr/tarihce> s.e.t. 25 Kasım 2023.

⁸¹ International Convention on Load Lines, 1966.



faaliyetlerinin denetimi, gemi adamı yeterlik belgelerinin incelenmesi, su sporu faaliyetlerinin denetimi ve kaçakçılıkla mücadele konularında görev üstlenmekte, ayrıca gerektiğinde adli kolluk işlemlerini de yerine getirmektedir. Türkiye’de Sahil Güvenlik Komutanlığına kıyasen daha az sayıda olmak üzere, polis teşkilatına bağlı deniz polisi personeli, jandarma teşkilatı altında asayiş bot komutanlıkları personeli ve deniz gümrük muhafaza memurları da görev yapmaktadır. Ayrıca, Sahil Güvenlik Komutanlığının ihtiyacı ve talebi üzerine Türk Deniz Kuvvetleri birimlerinin kolluk gücü olarak görev yerine getirmesi mümkündür⁸².

Yunanistan’da sahil güvenlik, barış döneminde Denizcilik ve Ada Politikaları Bakanlığı altında savaş döneminde donanma emrinde görev almaktadır. Yunanistan Sahil Güvenliği; SOLAS çerçevesinde deniz emniyeti denetimleri, deniz hudutlarının kontrolü, deniz alanlarının asayişi, balıkçılık denetimi, MARPOL dâhilinde deniz çevresinin korunmasına yönelik denetimler, SAR sözleşmesi kapsamında arama kurtarma, ISM ve ISPS Kodların uygulanması ile görevli bir kolluk gücüdür⁸³.

Buna göre, sahil güvenlik teşkilatları sivil, askeri veya yarı-askeri nitelikte olabilmekte, bağlılık durumları ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Esasen deniz emniyeti ve güvenliğini sağlama, deniz çevresinin korunması, arama kurtarma ve diğer kolluk faaliyetlerini yerine getirmekle görevlendirilen bu teşkilatlardan savunma maksatlı da yararlanılabilmektedir.

SONUÇ

Uluslararası hukukta, devletlere deniz emniyeti ve güvenliğini temin etmeleri için birçok yükümlülük verilmiş ancak bu yükümlülüklerin nasıl bir teşkilat ile yerine getirileceği devletlerin kendisine bırakılmıştır. Devletlerin kendi deniz kuvvetlerinden veya polis gücünden ayrı bir sahil güvenlik teşkilatı kurmaları mecburi kılınmasa da sahil güvenlik teşkilatları bu yükümlülüklerin yerine getirilmesinde birçok devlet tarafından önemli bir araç olarak kullanılmaktadır.

Hakkında uluslararası hukukta doğrudan bir düzenleme bulunmayan sahil güvenlik teşkilatları, ulusal kanunlar çerçevesinde şekillenmekte; bağlı

⁸² Hakan Karan, ‘Turkey’s Maritime Compliance and Enforcement of International Law of the Sea, Particularly Irregular Migration in the Aegean Sea Region’ Myron H Nordquist, John Norton Moore, Ronán Long (eds) *Legal Order in the World’s Oceans* (Brill 2017) 409, 421.

⁸³ ‘Roles and Responsibilities’ (*Hellenic Coast Guard*) <hcg.gr/en/organization/duties> s.e.t. 8 Ağustos 2023.



bulunduğu mercii, teŖkilat yapısı, görev, yetki ve sorumlulukları ÷lkeden ÷lkeye ciddi farklılıklar gösterebilmektedir. Bununla beraber sahil güvenlik teŖkilatları, deniz emniyeti ve güvenliğini sağlama, arama kurtarma ve deniz çevresinin muhafazası konularında devletlerin uluslararası hukuktan ileri gelen deniz kolluğu yükümlölüklerin yerine getirilmesinde başat rol oynamaktadır. Bunların yanında söz konusu teŖkilatlar; kaçakçılıkla mücadele, ÷lke sınırlarının ve deniz alanlarının korunması, yasa dışı göçün önlenmesi gibi diğer konularda ulusal menfaatler çerçevesinde görevlendirilmekte, ancak ulusal kanunları dâhilinde görev alanları daha da çeşitlenebilmektedir.

Bu noktada, sahil güvenlik teŖkilatlarının görev alanlarının ÷lkeden ÷lkeye derin farklılıklar göstermesi ve çoğu kez bu teŖkilatlara sayıca fazla ve oldukça çeşitli görev alanları verilmesi eleştirilebilecektir. Deniz emniyeti ve güvenliğinin kendisi kapasite ve uzmanlık gerektiren geniş bir alandır. Dolayısıyla esas görevlerini aksatmamaları için sahil güvenlik teŖkilatlarının görev alanlarındaki çeşitlilik azaltılmalı, bu teŖkilatlara bir devletin tüm kurumlarının deniz alanlarındaki temsilciliğini yürütme görevi yüklenmemelidir.

Diğer taraftan, denizde uluslararası hukuku ve ulusal kanunları uygulamakla görevli sahil güvenlik teŖkilatlarının muharebe amaçlı teŖkilatlanan deniz kuvvetlerinden daha keskin ayrılmasının özellikle aidiyeti tartışmalı sularda ÷lkeler arasında ortaya çıkabilecek gerginlik ve çatışma ihtimallerinin azaltılmasına katkıda bulunacağı düşünülebilir. Bu amaçla, uluslararası hukukta sahil güvenlik teŖkilatı ile donanma arasında mevcut durumda silik bulunan çizginin koyulaştırılması ve muharebe gücü yüksek savaş gemilerinin sahil güvenlik teŖkilatlarına tahsisinin engellenmesi bir çözüm olabilecektir.

İlerleyen dönemde denizlerdeki mal, eşya ve yolcu hareketliliği, doğal kaynakların kullanımı ve devletler arası rekabet artmaya devam ettiği sürece deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin uluslararası hukuktaki düzenlemelerinin icrasının sağlanması için sahil güvenlik teŖkilatlarına daha çok ihtiyaç duyulacağı açıktır. Sonuç olarak, uluslararası hukukta sahil güvenlik teŖkilatlarına dair tanımlar, ayrımlar ve çerçeve hükümler getirilmesi ve söz konusu teŖkilatlar arasındaki iş birliği imkânlarının artırılması adına denizci devletlerin ve uluslararası kuruluşların girişimlerde bulunmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.



KAYNAKÇA

14 US Code § 101 (1949)

1969 Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (kabul tarihi 23 Haziran 1969, yürürlük tarihi 18 Temmuz 1982) 1291 UNTS 3

1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (kabul tarihi 27 Nisan 1979, yürürlük tarihi 22 Haziran 1985) 1405 UNTS 97

'About' (*US Coast Guard*) <www.uscg.mil/about> s.e.t. 13 Temmuz 2023

'About Us' (*Maritime and Coastguard Agency*) <www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about> s.e.t. 13 Temmuz 2023

Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1995

Bateman S, 'The Growing Significance of Coast Guards in the Asia-Pacific: A Quiet Development in Regional Maritime Security' (2006) 20 *Ocean Yearbook Online* 505

Brown AA, 'Sea Transport of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes', Ken B. Sorenson (ed) *Safe and Secure Transport and Storage of Radioactive Materials* (Woodhead 2015) 155, 156

Bueger C, 'What Is Maritime Security?' (2015) 53 *Marine Policy* 159

Case concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (No.26) (Ukraine v. Russian Federation) (Provisional Measures, Order) ITLOS Reports 2019, 299-300

'Canadian Coast Guard Overview and Programs' (*Fisheries and Oceans Canada*) <dfo-mpo.gc.ca/transparency-transparence/mtb-ctm/2022/1-a3-ccg-gcc-eng.html> s.e.t. 29 Temmuz 2023

Canca HS, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin 2015)

Cave D, 'China Creates a Coast Guard Like No Other, Seeking Supremacy in Asian Seas' *The New York Times* (New York, 12 Haziran 2023) <nytimes.com/2023/06/12/world/asia/china-coast-guard.html> s.e.t. 19 Temmuz 2023



‘Centre Opérationnel de La Fonction Garde-Côtes (COFGC)’ (*Gouvernement.fr*)
<gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956> s.e.t. 17 Temmuz 2023

‘Charter of Duties’ (*Indian Coast Guard*)
<indiancoastguard.gov.in/content/1574_1_CharterofDuties.aspx> s.e.t. 7 Ağustos 2023

Christodoulou-Varotsi I, *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?* (Springer 2009)

‘Coast Guard’ (*Encyclopedia Britannica*) <britannica.com/topic/coast-guard>
s.e.t. 17 Temmuz 2023

‘Coast Guard Law of the People’s Republic of China’ (*National People’s Congress of China*)
<npc.gov.cn/npc/c30834/202101/ec50f62e31a6434bb6682d435a906045.shtml> s.e.t. 8 Ağustos 2023

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

Cook v. United States 288 US 102 (1933)

‘Definition of Coast Guard’ (*Merriam-Webster*) <merriam-webster.com/dictionary/coast+guard> s.e.t. 17 Temmuz 2023

Doğru S, ‘Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği’, (DPhil thesis, Ankara Üniversitesi 2008)

Ergüven NS, ‘Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması’, (DPhil thesis, Ankara Üniversitesi 2016)

Frommer AM, ‘The British Hovering Acts: A contribution to the Study of the Contiguous Zone’ (1981-1982) *Revue belge de droit international* 434

‘Functions’ (*Philippine Coast Guard*)
<https://coastguard.gov.ph/index.php/transparency/functions> s.e.t. 17 Temmuz 2023

‘Hovering Act Law and Legal Definition’ (*US Legal Inc.*)
<definitions.uslegal.com/h/hovering-act> s.e.t. 19 Temmuz 2023



International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

International Convention on Load Lines, 1966

International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

IMO Res (2007) A.1002(25)

— (2009) MSC.282(86)

— (2013) MSC.350(92)

— (2021) A.1155(32)

Iwanami S, ‘The Growth of Coast Guard Agencies Worldwide and the Current Situation on Their Cooperation’ (2022) Ocean Newsletter-Selected Papers 24

‘Japan Coast Guard 2023’ (*Japan Coast Guard*)
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/pdf/r05_en.pdf> s.e.t. 29 Temmuz 2023

Karan H, ‘Turkey’s Maritime Compliance and Enforcement of International Law of the Sea, Particularly Irregular Migration in the Aegean Sea Region’ Myron H Nordquist, John Norton Moore, Ronán Long (eds) *Legal Order in the World’s Oceans* (Brill 2017) 409

Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair 10 Mart 1988 Protokolü (kabul tarihi 10 Mart 1988, yürürlük tarihi 1 Mart 1992) 1678 UNTS 201

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, *2018 Yılı Sektör Raporu* (2018)

Kızılsümer Özer D, ‘Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi’ (2015) 17 Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 27

Kim SK, *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement* (CUP 2020)

Klein N, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011)

— ‘Meaning, Scope, and Significance of Informal Lawmaking in the Law of the Sea’ Natalie Klein (ed) *Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea* (OUP 2022)



Kraska J, Pedrozo R, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff 2013)

Kuran S, ‘Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı’ (2005) 25 Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 229

‘La Gendarmerie Maritime’ (*Gendarmerie nationale*) <gendarmerie.interieur.gouv.fr/notre-institution/notre-organisation/la-gendarmerie-maritime> s.e.t. 17 Temmuz 2023

Lyle J. Morris, ‘Blunt Defenders of Sovereignty - The Rise of Coast Guards in East and Southeast Asia’ (2017) 70 *Naval War College Review* 1

M/V ‘Saiga’ (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) (Judgment) ITLOS Reports 1999

Our History’ (*HM Coastguard*) <hmcoastguard.uk/history> s.e.t. 30 Temmuz 2023

Østhagen A, *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (Springer Nature 2020)

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, 1978

Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 2005

Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 2005

Protocol to the Convention of 10 March 1988 for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988

Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security [2004] OJ L 129/6

Republic Act No. 9993 (2009)

Reuland RC, ‘The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention’ (1993) 33 *Virginia J of Intl L* 557

‘Roles and Responsibilities’ (*Hellenic Coast Guard*) <hcg.gr/en/organization/duties> s.e.t. 8 Ağustos 2023



Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği, RG
21.01.2017/29955

Shaw MN, *Uluslararası Hukuk* (B.8, Türkiye Bilimler Akademisi 2018)

Shearer I, 'Law Enforcement Roles of Navies and Coast Guards' (1998) 71 Intl
L Studies 429

TBMM, *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine
Dair Sözleşme ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların
Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol'ün
Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı ve Komisyon
Raporları* (Dönem 18, Yasama Yılı 3, 1988)

'Tarihçe' (*Sahil Güvenlik Komutanlığı*) <sg.gov.tr/tarihce> s.e.t. 25 Kasım 2023.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 'Uygulama Talimatı' (S.2013-11,
04.04.2013)

The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil,
1954.

'The Norwegian Coast Guard' (*Forsvaret*)
<forsvaret.no/en/organisation/navy/coastguardnorway> s.e.t. 8 Ağustos 2023

Thomas AR, Duncan JC (eds), *International Law Studies Volume 73: Annotated
Supplement to The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*
(Naval War College 1999)

Türk Dil Kurumu, 'Emniyet', 'Güvenlik' (*Güncel Türkçe Sözlük*)
<sozluk.gov.tr> s.e.t. 25 Kasım 2023

UNGA 'Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General' (2008)
UN Doc A/63/63

— Res 63/111 (5 Aralık 2008) UN Doc A/RES/63/111

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

UNSC Res 1816 (2 Haziran 2008) UN Doc S/RES/1816

— 1838 (07 Ekim 2008) UN Doc S/RES/1838

— 1846 (2 Aralık 2008) UN Doc S/RES/1846

— 1851 (16 Aralık 2008) UN Doc S/RES/1851

US Coast Guard, *Doctrine for the U. S. Coast Guard* (2014)



'US Coast Guard History' (*US Coast Guard*)
<www.history.uscg.mil/home/history-program> s.e.t. 13 Temmuz 2023

Zou K, 'Maritime Enforcement of United Nations Security Council Resolutions: Use of Force and Coercive Measures' (2011) 26 Intl J of Marine and Coastal L 235



-Çeviri / Translation-

COAST GUARD ORGANISATIONS IN THE CONTEXT OF MARITIME SAFETY AND SECURITY REGULATIONS IN INTERNATIONAL LAW*

*COAST GUARD ORGANISATIONS IN THE CONTEXT OF MARITIME
SAFETY AND SECURITY REGULATIONS IN INTERNATIONAL LAW*

Alper KIYAK**

ABSTRACT

International law imposes a number of obligations on states to ensure maritime safety and security. These obligations include activities such as supervision, surveillance, intervention, and search and rescue. Although states are not required to establish a separate coast guard organisation from their naval forces or police forces to fulfil these obligations, many states have authorized coast guard organisations to act as law enforcement agencies for this purpose. This paper discusses the prominent international obligations regarding maritime safety and security, in which states generally authorize coast guard units, the basic features and place of coast guard organisations in international law, and the institutional structure and functions of these organisations in selected states.

Keywords: •Coast Guard •Maritime Safety •Maritime Security •Law Enforcement

* Research Article, Received: 16.08.2023 / Accepted: 13.12.2023.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Ankara University, Department of Maritime, Transport Law and Politics, Maritime Law (English) PhD Candidate (kiyaka@ankara.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0001-6417-1608).

**ÖZ**

Uluslararası hukukta deniz emniyeti ve güvenliğinin teminine yönelik devletleri bağlayıcı pek çok yükümlülük bulunurken devletler, denizlerde denetim, gözetim, müdahale ve arama kurtarma gibi birtakım faaliyetleri yerine getirmekle mükelleftir. Devletlerin bu yükümlülüklerini yerine getirmesi için deniz kuvvetlerinden veya polis teşkilatından ayrı bir sahil güvenlik teşkilatı kurmaları zorunlu olmasa da birçok devlet bu konuda bir kolluk gücü olarak sahil güvenlik teşkilatlarını yetkilendirmiştir. Bu çalışmada devletlerin genellikle sahil güvenlik birimlerini yetkilendirdiği deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin öne çıkan uluslararası yükümlülüklerinden bahsedilecek, sahil güvenlik teşkilatlarının temel özellikleri ve uluslararası hukuktaki yerine değinilecek ve seçilmiş bazı devletlerdeki bu teşkilatların kurumsal yapısı ve görevleri ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: •Sahil Güvenlik •Deniz Emniyeti •Deniz Güvenliği •Kolluk

INTRODUCTION

While increasing economic activities at sea, dependencies on global supply chains, and environmental concerns, especially climate change, have increased the need for ensuring maritime safety and security, coast guard organisations play an active role in ensuring safety and security in maritime areas and enforcing international law. In recent years, these organisations have become increasingly important in the context of international relations, particularly in maritime jurisdiction disputes, border security, and combating irregular migration.

Despite the critical role they assume, there is no accepted definition of the term “coast guard” or international legal instruments that directly refer to these organisations. Since the characteristics, duties, and authorities of these organisations vary considerably from country to country, defining and distinguishing the main lines of these organisations is a challenge.

The lack of clear regulations on coast guard organisations in international law has led to a limited number of academic studies approaching the subject from the perspective of international law, which has left a gap in our understanding of the legal framework regulating the activities of the coast guard. However, many states fulfil many of their obligations to ensure maritime safety and security under international law through coast guard organisations. On the other hand, since the main areas of activity of these organisations are maritime regions, it would be insufficient to evaluate these organisations only within the framework of national legislation.



This article aims to provide an overview of the role of coast guard organisations within the context of maritime safety and security regulations in international law and to draw attention to their distinctive duties and qualifications, commonalities and differences, and gaps in the international legal framework. It should be noted that both maritime safety and security regulations in international law and the duties and powers of coast guard organisations are quite comprehensive. Therefore, it will not be possible to address all regulations or all activities of these organisations in this study.

In the study, firstly, the concepts of maritime safety and security will be explained, and then the main international legal documents concerning coast guard organisations on maritime safety and security will be mentioned. In the third part, the concept of coast guard, the basic characteristics of these organisations, and their place in international law will be examined. In the last part, a concise examination of selected country examples will be made in order to present the common and different aspects of coast guard organisations.

I. MARITIME SAFETY AND SECURITY IN INTERNATIONAL LAW

In order to examine the role of coast guard organisations in terms of maritime safety and security regulations in international law, it is necessary to first understand the concepts of maritime safety and maritime security and to look at what kind of a legal framework exists in international law regarding these concepts. Under this heading, the concepts of maritime safety and maritime security will be discussed and then the relevant international legal instruments will be mentioned.

1. The Concepts of Maritime Safety and Maritime Security

The smooth and safe continuation of maritime activities and the protection of people, ships and goods from losses, accidents, environmental disasters, illegal threats and attacks are possible by ensuring safety and security at sea. There is no doubt that a good level of maritime safety and security will contribute positively to many areas such as transport, tourism, fisheries and the utilisation of offshore energy resources. The definitions and explanations regarding maritime safety and maritime security, which are two different but interrelated concepts, will be made in the following two sub-headings.



A. Maritime Safety

The concept of maritime safety includes the protection of human life, ships and goods in activities carried out at sea through various rules, regulations and standards. There is no agreed definition of maritime safety in the world¹. The protection from accidents and losses caused by unsafe ships by introducing general principles and rules for commercial ships is considered within the scope of the concept of maritime safety².

Maritime safety covers a wide range of issues from technical standards in the construction of ships to the training curriculum of seafarers³. Classification and certification of ships, conducting inspections by the competent authorities on whether the standards and regulations are complied with, escorting of ships carrying dangerous goods by state ships in order to ensure their safe passage, establishment of an accident response and search and rescue (SAR) system and taking measures to protect the marine environment can be given as examples among the activities aimed at ensuring maritime safety⁴. In addition to the prevention of marine pollution; the issues of removal of debris causing marine pollution, liability and compensation issues arising from debris are also evaluated within the concept of maritime safety⁵.

In the Oceans and the Law of the Sea Report of the United Nations (UN) dated 2008, it is stated that maritime safety is basically related to ensuring the safety of life at sea, safety of navigation and protection of the marine environment. For this purpose, it was noted in the report that ships should be built in a safe manner, be subjected to regular surveys, be properly equipped, cargo should be stowed

¹ For example, a definition of maritime safety in Turkish legislation is as follows "(...) measures to be taken to ensure the safety of life and property in accidents, incidents and activities that may occur in maritime areas, in this context, measures to be taken to ensure field safety in competitions, events and organisations, shooting and exercises carried out at sea, and to escort ships whose navigational safety is in danger". See the Regulation on the Organisation, Duties and Authorities of Coast Guard Command art. 3/f. OG 21.01.2017/29955.

² Nasil Sarp Ergüven, 'Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması' (DPhil thesis, Ankara University 2016) 94.

³ In this study, the concepts of "deniz emniyeti (in Turkish)" as the equivalent of "maritime safety" and "deniz güvenliği (in Turkish)" as the equivalent of "maritime security" in English are used.

⁴ US Coast Guard, *Doctrine for the U. S. Coast Guard*, (2014) 7-10; Suk Kyoong Kim, *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement* (CUP 2020) 184, 185.

⁵ Iliana Christodoulou-Varotsi, *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?* (Springer 2009) 11.



properly, there should be sufficient and well-trained crew and an effective communication system on board⁶.

B. Maritime Security

Maritime security is a concept that refers to the protection of human life, goods, harbour facilities and ships in maritime activities by means of rules and regulations and measures taken against unlawful threats, actions and attacks. There is no agreed definition of maritime security⁷. In a definition given in the European Union legislation, maritime security is defined as "a combination of preventive measures to protect maritime activities and port facilities against intentional and unlawful acts and threats"⁸. In the United States of America's (USA) maritime strategy implementation document, maritime security is defined as activities carried out to protect sovereignty and resources, ensure free and open trade, and combat maritime-related terrorism, transnational crime, maritime piracy, environmental destruction and illegal immigration⁹.

The concepts of maritime safety and maritime security may possibly be confused with each other. The fact that the words "safety" and "security" are sometimes used interchangeably in Turkish and that some languages such as French and Spanish use a single word for the concepts of safety and security makes the situation more complicated. According to the Turkish Language Institution, the word "safety" means security, trust, belief, confidence, police works and the place where security work is carried out, while the definition given for the word "security" is "the execution of the legal order in social life without disruption, the state in which people can live without fear, safety"¹⁰.

⁶ UNGA 'Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General' (2008) UN Doc A/63/63 (*Report*).

⁷ Christian Bueger, 'What Is Maritime Security?' (2015) 53 *Marine Policy* 159, 163. For example, a definition of maritime security in Turkish legislation is as follows: "(...) measures to be taken, including the use of force and weapons when necessary, to ensure security in maritime areas, to protect national interests in these areas, to prevent and prevent social protests and terrorist attacks against strategically important facilities, ports, ships, persons and organisations, ships carrying explosives and dangerous cargo by sea". See *SGKTYGYY/CGODAR*, m.3/g.

⁸ Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security [2004] OJ L 129/6.

⁹ James Kraska, Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff 2013) 6; US Navy, *Naval Operations Concept* (US Navy 2010) 35.

¹⁰ Turkish Language Institution, 'Safety, 'Security (*Current Turkish Dictionary*) <sozluk.gov.tr> accessed 25 November 2023.



In fact, maritime safety and maritime security are two closely related and mutually influencing concepts¹¹. While maritime safety is characterised by regulations aimed at preventing maritime accidents that may arise from unqualified ships, untrained seafarers, improper practices and operator errors, maritime security is more concerned with the prevention of a premeditated unlawful act¹². In general, it can be said that the legal norms on maritime security are related to international criminal law, human rights law, humanitarian law and, to some extent, the law of armed conflicts in addition to the international law of the sea¹³. This is because maritime security includes security of navigation, security of life and property at sea, and security for defence purposes¹⁴.

In its Resolution 63/111 adopted in 2008¹⁵, the UN General Assembly stated that it notes with concern the ongoing transnational organised transnational crime, including illicit trafficking in narcotics and psychotropic substances, migrant smuggling, human trafficking, maritime piracy, armed robbery and smuggling at sea, as well as terrorist acts against maritime activities, offshore facilities and maritime interests, and assessed these threats within the concept of maritime security. Furthermore, illegal, unregistered and unregulated fishing activities and cyber-attacks on ships and port facilities can be considered as threats to maritime security.

2. Maritime Safety and Security in International Legal Documents

In order to ensure maritime safety and security, many duties and responsibilities have been assigned to states by international agreements adopted under the leadership of the UN and the International Maritime Organisation (IMO), and states have authorised their own coast guard organisations to fulfil a large part of these duties and responsibilities. In addition, some UN Security Council Resolutions and the enforcement of the Codes published by IMO also fall within the scope of duty of coast guard organisations. In this framework, in order to

¹¹ Hakan Selim Canca, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin 2015) 90.

¹² *ibid.* 94-95.

¹³ Ergüven (n 2) 93.

¹⁴ Sami Doğru, 'Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği', (DPhil thesis, Ankara University 2008) 114, 115.

¹⁵ UNGA Res 63/111 (5 December 2008) UN Doc A/RES/63/111.



provide an overview, international legal documents related to coast guard and some of the prominent provisions will be mentioned below.

A. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

The UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)¹⁶, which is called the constitution of the seas by some circles and currently has 169 parties today, contains many provisions on maritime safety, maritime security and the protection of the marine environment, apart from the spatial regime provisions. The Convention holds flag states primarily responsible for ensuring the safety of navigation and the fulfilment of law enforcement activities at sea¹⁷.

In various articles of UNCLOS, important provisions on maritime security are regulated in order to combat the slave trade, combat maritime piracy, prevent drug trafficking and prevent unauthorised broadcasting from the sea¹⁸. In some of its provisions, the Convention explicitly grants law enforcement powers to states and gives them the right of hot pursuit and to stop, inspect or seize a ship in certain circumstances. For example, any state may seize a ship seized by maritime pirates on the high seas, or if there is a serious indication that a ship on the high seas is involved in the slave trade, it may stop and inspect the ship in question, even if it is a foreign ship.

State ships have the right to approach a ship for the purpose of determining its nationality under customary international law¹⁹. Article 111 of UNCLOS

¹⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

¹⁷ Keyuan Zou, 'Maritime Enforcement of United Nations Security Council Resolutions: Use of Force and Coercive Measures' (2011) 26 Intl J of Marine and Coastal L 235, 241.

¹⁸ Article 99 of UNCLOS prohibits the transport of slaves by sea, and stipulates that any slave who takes refuge on board a ship, regardless of the flag of any state, shall automatically become free. Articles 100 to 110 of the Convention regulate the offence of maritime piracy. The aforementioned articles enumerate the acts constituting this offence, authorise states to seize and impose an obligation on states to cooperate in the fight against maritime piracy. Article 108 deals with the prevention of illegitimate traffic in narcotic drugs and psychotropic substances on the high seas, and the following article deals with the prevention of unauthorised radio broadcasts from the high seas. Article 110 regulates the interception and inspection of vessels engaged in maritime piracy or slave trade, or vessels of any nationality. Article 111 grants the competent authorities of the coastal State the right to pursue a foreign ship without interruption if they have sufficient evidence that it is acting in violation of the laws and rules of that State.

¹⁹ Malcolm N. Shaw, *Uluslararası Hukuk* (8th edn, Turkish Academy of Science 2018) 436.



specifically regulates the customary right of hot pursuit²⁰. Accordingly, the coastal state may pursue a foreign vessel which it has a sufficient conviction that violates its laws and rules in its internal waters, archipelagic waters, territorial sea or contiguous zone. In the event that the relevant laws of the coastal state are violated on its continental shelf and exclusive economic zone, hot pursuit may also start from this zone²¹.

The Convention also includes a number of obligations imposed on States with respect to maritime safety. For example, each state is obliged to take measures to ensure safety at sea in respect of ships flying its flag, including the construction, equipment and seaworthiness of ships, the formation, working conditions and training of crews, the use of signals at sea, the good conduct of communications and the prevention of collisions. Indeed, flag states are held primarily responsible for ensuring the effective enforcement of international rules and standards for maritime safety²².

Similarly, the sixth section of the 12th chapter of UNCLOS, which regulates the prevention of marine pollution and the protection of the marine environment, lists the law enforcement powers and obligations arising from the status of flag state, port state and coastal state. Accordingly, it is stipulated that states may inspect whether the certificates obligatory for ships in accordance with international rules are kept on board and whether the matters specified in the certificates comply with the actual situation of the ships. It is also stipulated that the ship may be stopped and material inspection may be carried out in some cases in order to prevent ship-borne pollution.

Although the UNCLOS imposes search and rescue obligations on states, there is no comprehensive regulation on search and rescue. Article 98 of the Convention, which regulates the obligation to assist, stipulates that all coastal States shall assist in the establishment and maintenance of an appropriate, effective and continuous search and rescue service to ensure maritime and air safety.

Although UNCLOS does not contain a definition or a specific regulation on coast guard organisations, the Convention is a fundamental document for these organisations. Coast guard organisations can perform these activities and

²⁰ Robert C. Reuland, 'The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention' (1993) 33 *Virginia J of Intl L* 557, 587.

²¹ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 110.

²² UNGA, *Report*.



obligations on behalf of the state in the fields of law enforcement activities in the capacity of flag state, port state or coastal state, enforcement of maritime safety rules and standards, search and rescue services, combating maritime piracy and preventing drug trafficking. In addition, the Convention is also important in terms of determining the maritime jurisdiction areas within the area of activity of the coast guard organisations and regulating the right of hot pursuit and that these organisations can benefit from.

B. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Due to the leakage and spillage of oil or hazardous substances as a result of marine accidents, the marine environment may be damaged and loss of life and property may also occur. On the other hand, it is a common phenomenon that the marine environment is polluted intentionally or negligently by pouring sewage, oil, mercury and other harmful wastes into the sea. Therefore, the protection of the marine environment also concerns maritime safety and maritime security. Following the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL) of 1954²³, which was the first international treaty on the protection of the marine environment, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) was adopted in order to protect the marine environment against pollutants other than oil²⁴. Consisting of six annexes, MARPOL 73/78 aims to prevent and control pollution of the seas by oil, bulk toxic liquids, packaged²⁵ toxic liquids, garbage discharged from ships, sewage from ships and ship flue gases.

In accordance with MARPOL 73/78, it is obligatory to keep many records and documents in order for ships to be able to navigate. International Oil Pollution Prevention Certificate, Oil Record Book, International Sewage Pollution Prevention Certificate, Garbage Record Book and Oil Pollution Emergency Plan are some of these requirements. Regarding the supervision of these requirements, flag states shall ensure that ships flying their flag comply with the provisions of the convention. Within the scope of MARPOL, port state control (PSC) can also

²³ *The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, 1954.

²⁴ Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, 1978.

²⁵ The full title of Annex III is as follows: “Rules for the Prevention of Pollution from Hazardous Substances Carried by Sea in Packaged Cases or in Cargo Containers, Portable Tanks or in Road or Railway Tank Wagons”.



be carried out, and in this context, for example, the ship's International Energy Efficiency Certificate and Ozone Depleting Substances Record Book can be examined by the port state²⁶. Protection of the marine environment is one of the typical fields of duty of coast guard organisations, and states may assign coast guard organisations to ensure the enforcement of MARPOL provisions and to carry out ship inspections, and penalties may be imposed in case of non-compliance.

C. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

In accordance with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW²⁷), all seafarers, regardless of nationality, are obliged to receive comprehensive training in various subjects such as first aid, life-saving techniques and fire fighting in accordance with the conditions set out in the Convention and to obtain certificates certifying these training. The compulsory documents and certificates required by the Convention must be kept on board and made available to the competent authorities upon request. Undoubtedly, one of the best ways to prevent maritime accidents and to reduce the risks arising from the human factor related to maritime safety is to ensure that the personnel in charge are healthy, trained and qualified. In this way, STCW contributes to the safety of life and property at sea and the protection of the marine environment.

D. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

With the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74)²⁸ of 1974 a number of duties have been assigned to states to ensure the safety of navigation at sea and it obliges States to take the necessary measures to ensure the surveillance of their coast and the rescue of persons in distress at sea along their coasts²⁹. Similarly, the Convention requires ships to be equipped with

²⁶ IMO Res (2021) A.1155(32).

²⁷ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

²⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. The Convention has been updated by the Protocol (SOLAS 78) (1978) and the Protocol (1988). Apart from the aforementioned protocols, numerous additions and amendments have been made to SOLAS 74 by decisions of the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organisation (IMO) in accordance with the principle of tacit acceptance.

²⁹ Chapter V, Rule 15.



certain devices such as Automatic Identification System (AIS) transceivers and Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB) and requires ships to obtain an IMO Ship Identification Number and a Continuous Synopsis Record (CSR) Certificate³⁰.

SOLAS gives important control duties to states. In addition to flag state obligations, port state control is also foreseen in the Convention. In this context, port states can inspect whether foreign flagged ships have the requirements of SOLAS such as lifeboats, marine radio systems and emergency generators.

The fifth chapter of the Convention contains some provisions on search and rescue. In the Convention, similar to UNCLOS, it is envisaged for states to ensure that search and rescue facilities with adequate equipment for the rescue of people in emergency situations are in operation in the sea areas adjacent to their coasts. However, SOLAS does not introduce an international system for search and rescue.

SOLAS contains many detailed regulations on maritime safety and security with the IMO Code sections in its annexes. For example, the International Code for Dangerous Goods Carried by Sea (IMDG Code), which has been added to the sixth chapter of SOLAS and most of its provisions have become mandatory, imposes conditions on issues such as classification, documentation, labelling, stowage and handling in the carriage of packaged dangerous goods. For example, according to the Code, ships carrying dangerous goods are required to keep a special list, manifest or stowage plan showing the names and locations of dangerous goods. Again, in accordance with SOLAS, ships carrying dangerous goods are required to have a Document of Compliance issued by the competent authority showing that the ship is suitable for the carriage of dangerous goods³¹.

Coast guard organisations take part in determining whether the necessary safety rules are complied with by ensuring the enforcement of SOLAS and its Codes, which contain comprehensive regulations on maritime safety and stipulate many inspection obligations and carry out inspections on ships.

³⁰ Chapter IV, Rule 7.6; Chapter XI-1, Rule 3, 5.

³¹ Chapter II-2, Part G, Rule 19.4.



E. International Convention on Tonnage Measurement of Ships

The tonnage of the ships is decisive in the determination and implementation of the rules and conditions related to maritime safety, and the tonnage of the ship is one of the first issues to be considered in the law enforcement inspections carried out on ships within the framework of maritime safety³². Adopted in 1969, the International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE)³³ provided an international standard for the determination of the tonnage of ships. Accordingly, ships that will sail on international voyages are required to obtain an International Tonnage Certificate showing the results of measurements made in accordance with the Convention, the ship's identifying features and technical specifications.

F. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention)

Search and rescue are defined as the service of searching and rescuing services in air and sea vessels by means of all kinds of vessels, special equipment or rescue units in case of exposure to danger, loss or accident³⁴. The 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue³⁵ (SAR Convention) aims to establish an international system for search and rescue services. The SAR Convention imposes a responsibility on states to establish effective and adequate search and rescue services and to perform these services on a twenty-four hour basis individually or in cooperation with other neighbouring states. In this context, it is envisaged that the relevant authorities of the states shall immediately communicate the distress signals received to the search and rescue units and start search and rescue activities as soon as possible³⁶.

Since conducting search and rescue activities at sea is one of the characteristic duties of coast guard organisations, the provisions of the SAR Convention are important for the activities of these organisations. According to the SAR

³² For example, according to a 2009 amendment to SOLAS, passenger ships over 500 gross tons and tanker ships over 3000 gross tons are obliged to have Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), and according to another amendment dated 2013, cargo ships over 3000 gross tons are obliged to be equipped with Bridge Navigation Watch Alarm System (BNWAS). See. IMO Res (2009) MSC.282(86), IMO Res (2013) MSC.350(92).

³³ International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

³⁴ SAR is a concept that focuses on the rescue of people. In Turkish, the rescue of passengers and seafarers from stricken ships is also referred to as "evacuation".

³⁵ International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.

³⁶ T.R. Ministry of Transport and Infrastructure, 'Uygulama Talimatı' (S.2013-11, 04.04.2013).



Convention, although the agreement of neighbouring states is essential in determining the search and rescue areas of responsibility, each state can declare its own search and rescue area of responsibility, and the overlapping areas of responsibility of neighbouring states may cause jurisdictional problems among coast guard agencies. For this reason, it is necessary to take steps to prioritise the humanitarian dimension in search and rescue operations to be carried out in incompatible areas of responsibility and to increase the conformity and cooperation between these organisations.

G. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)

Adopted in 1972, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea³⁷ (COLREG) aims to ensure the safe navigation of ships on the high seas and in waters connected with the high seas and navigable by high seas ships. Compliance with the COLREG Rules, which set international standards on navigation and maneuvering rules to be followed in order to prevent clashes or conflicts, lanterns to be displayed, daytime running signs and sound signs to be used, is important for ensuring maritime safety. Coast guard organisations can be assigned to inspect whether the requirements written in the COLREG Rules are present on the ships, and sanctions can be applied in case of violation of the rules.

H. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)

With the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention³⁸) adopted to combat maritime terrorism and eliminate gaps in international law on maritime terrorism, some actions that fall outside the scope of the crime of maritime piracy have been recognized as crimes, and on the other hand, the implementation of maritime security provisions in a wider geographical area has been made possible³⁹. Under the

³⁷ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

³⁸ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988.

³⁹ TBMM, *Draft Code and Commission Reports on the Ratification of the Convention on the Prevention of Unlawful Acts against the Safety of Navigation at Sea and the Protocol on the Prevention of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms on the Continental Shelf* (Term 18, Legislative Year 3, 1988) 2. Deniz Kızılsümer Özer, 'Uluslararası Hukuk ve



contract, acts such as seizing a ship by force, threatening or intimidating, destroying the ship in a way that may endanger the navigation safety of a ship, thus damaging the ship or its freight, destroying structures that facilitate navigation, and endangering the navigation safety of a ship by transmitting false information are considered crimes.

With the Protocol on Fixed Platforms on the Continental Shelf⁴⁰ adopted in 1988, the scope of the SUA Convention has been expanded and it is aimed to protect the fixed platforms on the continental shelf. With the Protocol in question, acts such as seizing fixed platforms at sea by using force or threat, endangering the safety of the platforms, destroying them, killing or injuring a person for these purposes, or attempting to commit these offences are considered as offences. Furthermore, the acts considered as offences were increased with two protocols⁴¹ adopted in 2005. The 2005 Protocol introduced the possibility for a law enforcement vessel of a State Party to intervene and board a foreign flagged vessel on the high seas under certain conditions in suspicious circumstances⁴². The Protocol of 2005 criminalised the carrying of chemical, biological or nuclear weapons on board ships or causing death, injury or damage by using such weapons or any radioactive material on board. There is no doubt that coast guard organisations, especially those with armed personnel and elements, will contribute to the implementation of the provisions of the SUA Convention and the fight against maritime terrorism.

I. UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances

The 1988 UN Convention against Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances requires States to criminalise in their national laws the production, manufacture, extraction, preparation, supply, offering for sale, distribution, sale, delivery under any circumstances, brokering, transfer, transit,

Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi' (2015) 17 Dokuz Eylül University Law Faculty Journal 27, 41-42.

⁴⁰ Protocol to the Convention of 10 March 1988 for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988.

⁴¹ Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 2005; Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 2005.

⁴² Kızılsümer Özer (n 39) 53-57.



transport, importation or exportation of narcotic drugs or psychotropic substances.

Article 17 of the Convention contains provisions on combating trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances by sea. According to this article, states shall cooperate to the fullest extent possible to prevent trafficking by sea in accordance with the international law of the sea. Pursuant to the aforementioned article, a state party that has reasonable grounds to believe that a ship enjoying freedom of navigation in accordance with international law is smuggling may notify the flag state of this situation and request permission from the flag state to take appropriate measures related to the ship if the registration is verified. Within this framework, the flag state will be able to grant permission to the ship to go on board, search the ship, and take appropriate actions regarding the persons on board and its cargo if evidence of smuggling is found. The procedures referred to in the last sentence may only be carried out by military ships or military aircraft and other duly authorised ships or aircraft bearing clear signs indicating that they are in the service of the state, which are easily recognisable as such and duly authorised. Therefore, coast guard vessels are also included in this scope.

With the leadership of the Council of Europe, the "Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances"⁴³ was signed in 1995. With this agreement, after obtaining permission from the flag state and boarding the ship by the intervening state and taking the ship under control, the intervening state is authorised to open all containers, search everyone and everything on the ship, take samples, examine documents, take photographs, and seize the evidence and materials.

Taking into consideration that the UNCLOS (1982) does not contain a provision granting States the right to visit, board or seize a vessel that is reasonably suspected of being involved in illicit drug trafficking⁴⁴, the importance of the UN Convention against Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances (1988) and the Article 17 Agreement (1995) is better understood.

⁴³ Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1995.

⁴⁴ Klein (n 21) 131.



J. UN Security Council Resolutions

Some resolutions of the UN Security Council address the issue of maritime security and in particular the fight against maritime piracy. In this respect, UN Security Council Resolutions (1816), (1838), (1846) and (1851) of 2008 address the issue of combating maritime piracy and armed robbery at sea⁴⁵. Resolution 1816 states that acts of maritime piracy and armed robbery constitute a threat to international peace and security and to the safety of international navigation and maritime trade routes, and refers to the importance of UNCLOS and Resolution A.1002(25)⁴⁶, in which IMO makes demands on States to combat these offences. Resolution 1851, on the other hand, regulated in detail the judicial procedures and prosecution of the offence of maritime piracy or armed robbery at sea and encouraged the perpetrators to be tried in the countries of the region. Resolution 1540 states that States should conduct effective border control and law enforcement activities in order to detect, prevent and deter the smuggling of chemical, biological and nuclear weapons and related material. There is no doubt that the obligation of effective border control and law enforcement also covers maritime borders and maritime areas, and for this reason, the aforementioned decision also concerns coast guard organisations significantly.

K. Codes

Apart from international conventions, a comprehensive and detailed legal framework on maritime safety and security has been created through the codes adopted by IMO. Some of the codes, which were initially published as voluntary, were later included in the conventions and became legally binding to them. For example, the International Safety Management (ISM) Code, which was added to Chapter IX of SOLAS in 1994 and made compulsory to be implemented, requires that a Safety Management Certificate issued by the flag state or an organization authorized by the flag state showing that the safety management system established on board meets the requirements of the Code must be kept on board.

IMO Codes, the implementation of which is optional, such as Part B of the ISPS Code, encourage and guide states and other stakeholders of the maritime world

⁴⁵ UNSC Res 1816 (2 June 2008) UN Doc S/RES/1816, UNSC Res 1838 (07 October 2008) UN Doc S/RES/1838, UNSC Res 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846, UNSC Res 1851 (16 December 2008) UN Doc S/RES/1851.

⁴⁶ IMO Res (2007) A.1002(25).



to achieve a universal, developed and strict standard in maritime affairs, especially in the field of maritime safety and security.

II. COAST GUARD ORGANISATIONS

1. Concept and Basic Features

The coast guard can be defined as a public organization that provides security and public order on the coasts of a country and in the maritime areas under its jurisdiction, ensures the enforcement of the applicable law, conducts inspections for this purpose, assists people and ships in distress and carries out search and rescue activities⁴⁷. However, there is no definition of coast guard organizations in international law⁴⁸.

The coast guard has emerged as a result of the development of maritime trade in history in order to establish public order in the maritime areas of states, to combat smuggling and to prevent customs revenue losses that may occur due to smuggling⁴⁹. Coast guard organizations are newer institutions compared to naval forces. The establishment of coast guard organizations became more evident in the 1970s with the emerging needs and debates on UNCLOS, and it has been seen that this process accelerated in the 2000s⁵⁰.

Coast guard organizations, which are assigned a different mission than naval forces for combat and defence purposes in the states where they were established, can generally be distinguished from gray navy ships with their white coloured ships. In times of peace, the main task of coast guard organizations is to carry out law enforcement activities in the maritime areas of the state and to ensure safety and security in maritime areas⁵¹. For this purpose, it may exercise powers such as approaching the ship, stopping the ship, boarding the ship, searching the ship and seizing the ship in certain situations⁵². The main task of the naval forces,

⁴⁷ Cf. 'Coast Guard' (*Encyclopedia Britannica*) <[britannica.com/topic/coast-guard](https://www.britannica.com/topic/coast-guard)> accessed 17 July 2023, 'Definition of Coast Guard' (*Merriam-Webster*) <[merriam-webster.com/dictionary/coast+guard](https://www.merriam-webster.com/dictionary/coast+guard)> accessed 17 July 2023.

⁴⁸ Kim (n 4) 2.

⁴⁹ Andreas Østhagen, *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (Springer Nature 2020) 33. See also 'Our History' (*HM Coastguard*) <[hmcoastguard.uk/history](https://www.hmcoastguard.uk/history)> accessed 30 July 2023.

⁵⁰ Shuichi Iwanami, 'The Growth of Coast Guard Agencies Worldwide and the Current Situation on Their Cooperation' (2022) *Ocean Newsletter-Selected Papers* 24.

⁵¹ Kim (n 4) 3-4.

⁵² Ivan Shearer, 'Law Enforcement Roles of Navies and Coast Guards' (1998) 71 *Intl L Studies* 429, 430.



which are the national deterrent force, is to conduct war, defend the country against external attacks and carry out other military duties and activities. The floating assets of these two organizations also differ, with naval forces relying on heavily armed destroyers, frigates and corvettes, while coast guard organizations generally use relatively smaller, boat-class floating assets. While naval forces have military personnel, the personnel of coast guard organizations, which undertake law enforcement duties, are generally semi-military or civilian. In terms of their similarities and differences, the relationship between naval forces and coast guard organizations can be likened to the relationship between land forces and gendarmerie or land forces and police organizations.

Ensuring maritime safety and security is one of the founding purposes and primary duties of coast guard organizations. In fact, this mission often helps to distinguish coast guard organizations from other law enforcement agencies such as naval forces, customs enforcement and fisheries control⁵³.

It is possible to infer that an organization established specifically for the purpose of enforcing applicable law and ensuring safety and security at sea would contribute to peace by reducing the risk of armed conflict between countries. Undoubtedly, it would be preferable for smaller, non-heavily armed, white coast guard boats to confront two neighbouring countries with maritime territorial disputes than to confront them with heavily armed gray frigates⁵⁴. For this reason, it is observed that states prefer to deploy coast guard organizations to protect their national maritime borders. In line with this preference, it is noted that military activities at sea and conflicts between navies have recently been replaced by disputes between maritime law enforcement agencies such as coast guard organizations⁵⁵. However, it is noted that some states, particularly the People's Republic of China, have increased their coast guard forces and allocated larger and more heavily armed ships to coast guard organizations⁵⁶. Here, it should be noted that the deployment of heavy warships under coast guard

⁵³ Kim (n 4) 181.

⁵⁴ Sam Bateman, 'The Growing Significance of Coast Guards in the Asia-Pacific: A Quiet Development in Regional Maritime Security' (2006) 20 *Ocean Yearbook Online* 505, 511.

⁵⁵ Natalie Klein, 'Meaning, Scope, and Significance of Informal Lawmaking in the Law of the Sea' Natalie Klein (ed) *Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea* (OUP 2022) 24

⁵⁶ Damien Cave, 'China Creates a Coast Guard Like No Other, Seeking Supremacy in Asian Seas' *The New York Times* (New York, 12 June 2023) <nytimes.com/2023/06/12/world/asia/china-coast-guard.html> accessed 19 July 2023.



organizations is contrary to the nature of coast guard organizations, which are tasked with enforcing international law and national laws in maritime areas.

2. Coast Guard Organizations in International Law

Under international law, just as there is no obligation for states to establish a separate coast guard organization, there is also no obstacle for states to fulfil their law enforcement duties in national maritime areas by the naval forces that form part of the army. On the other hand, there are also no framework provisions in international law on the duties, structure and characteristics of coast guard organizations. For this reason, coast guard organizations have been formed mainly within the framework of the history, institutional traditions and laws of the states. Therefore, it is natural for these organizations to show changes in terms of structure, duties, powers and responsibilities.

At a time when there was no international treaty on the maritime jurisdiction of states and the customary territorial sea width was one leagues (three nautical miles), the UK went beyond its territorial waters with the Hovering Laws adopted in 1719, granting itself the right of customs and financial control within two leagues from the coasts, and increased this jurisdiction to four leagues with a new law enacted in 1736 in order to strengthen the fight against smuggling⁵⁷. While the United States had declared one leagues of territorial sea in 1793, it adopted the Tariff Act in 1922, granting the coast guard the right to stop and board any vessel for the purpose of search, inspection or seizure up to a distance of four leagues from the coast⁵⁸.

Today, the authority of coast guard organizations, which are not subject to any special limitation in international law in terms of their jurisdiction, is naturally limited to the maritime jurisdiction of states and their national laws. This is because, as a rule, states may exercise the monopoly of the legitimate use of force only in areas under their sovereignty and jurisdiction. Coast guard organizations may carry out law enforcement activities, inspections and operations in the capacity of port state, flag state or coastal state. Coastal States may designate different maritime areas such as territorial waters, contiguous zone and exclusive economic zone and assign coast guard organizations to carry out law

⁵⁷ Alan M. Frommer, 'The British Hovering Acts: A contribution to the Study of the Contiguous Zone' (1981-1982) *Revue belge de droit international* 434, 441.

⁵⁸ 'Hovering Act Law and Legal Definition' (*US Legal Inc.*) <definitions.uslegal.com/h/hovering-act> accessed 19 July 2023. Cf. *Cook v. United States* 288 US 102 (1933).



enforcement activities there. Pursuant to Article 94 of UNCLOS, states may fulfil their obligations to exercise jurisdiction and carry out inspections on ships flying their flag through their coast guard organizations. At this point, coast guard organizations, in their capacity as flag states, can carry out law enforcement inspections of ships even on the high seas. The fact is that even if the coast guard is not considered a flag state, there is no objection to coast guard agencies using law enforcement authority against foreign-flagged vessels on the high seas in some cases permitted by international law, such as maritime piracy, slave trade, drug trafficking.

Coast guard organizations authorized by national law to ensure maritime safety and security are bound by international law in carrying out these operations. In *M/V Saiga* (No. 2) decision, the International Tribunal for the Law of the Sea stated that it may take into account humanitarian considerations and general international law, pursuant to Article 293 of UNCLOS, to determine whether law enforcement actions such as boarding, seizure and detention of a vessel by patrol boats of the Republic of Guinea and the arrest and detention of its occupants are reasonable and proportionate⁵⁹. However, the Court has not completely prohibited States from using force in maritime law enforcement activities⁶⁰.

While the UNCLOS provides a definition of a warship, it does not include a definition for coast guard vessels. Coast guard vessels may be considered as warships according to the organizational structure of the country to which they belong, or they may be considered as state vessels dedicated to public service other than for commercial purposes⁶¹. However, it is accepted that coast guard vessels can use the rights and powers granted to warships under international law, such as immunity and judicial immunity, even if they are considered as government vessels allocated to public service other than commercial purposes⁶².

Coast guard organizations stand out as the main actor in terms of exercising sovereignty rights, ensuring border security and protecting national interests in

⁵⁹ *M/V 'Saiga' (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)* (Judgment) ITLOS Reports 1999, 61-62.

⁶⁰ Zou (n 17) 249.

⁶¹ Kim (n 4) 101, 102.

⁶² Selami Kuran, 'Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağımsızlığı' (2005) 25 *International Law and Private International Law Bulletin* 229, 230; A. R. Thomas, James C. Duncan (eds), *International Law Studies Volume 73: Annotated Supplement to The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* (Naval War College 1999) 109.



the maritime areas where a state is authorized. If there are disputed maritime areas, it can be interpreted that the law enforcement patrol activities carried out by the coast guard organizations as an indicator of sovereignty in maritime areas are also carried out for the purpose of national defence⁶³. In this context, the temporary injunction decision issued by the International Tribunal for the Law of the Sea in the case between Ukraine and the Russian Federation concerning the detention of three Ukrainian naval vessels is noteworthy. The Tribunal stated that the distinction between military and law enforcement activities cannot be based solely on whether naval vessels or law enforcement vessels are used in such activities, that the traditional distinction between naval vessels and law enforcement vessels in terms of their roles has been significantly blurred, that States may nowadays make use of both naval and law enforcement vessels for various maritime missions, and that, therefore, the distinction between military and law enforcement activities can be made by taking into account the relevant circumstances in each case and by objectively assessing the activities of the parties⁶⁴.

The lack of regulation in international law is a major factor in the blurring of the line between naval vessels and law enforcement vessels. Similarly, although the assignment of heavy warships to coast guard organizations is not in line with the purpose and nature of these organizations, there is no regulation in international law that prevents this situation. A more explicit separation of law enforcement agencies such as the coast guard from the navy would help to reduce tensions that may arise, especially between neighbouring states that have not reached an agreement on maritime jurisdiction.

III. EXAMPLES OF THE COAST GUARD ORGANIZATION

In order to understand the duties and responsibilities assigned to coast guard organizations shaped within the framework of national laws in general terms and to see the common and different aspects of these organizations, it is thought to be useful to briefly examine some examples of coast guard organizations from around the world. The examples here were sought to be from states with maritime development and large maritime jurisdictions, and an effort was made to select from different geographies as much as possible. For this reason, the USA, the

⁶³ Lyle J. Morris, 'Blunt Defenders of Sovereignty - The Rise of Coast Guards in East and Southeast Asia' (2017) 70 *Naval War College Review* 1.

⁶⁴ *Case concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (No.26) (Ukraine v. Russian Federation)* (Provisional Measures, Order) ITLOS Reports 2019, 299-300.



United Kingdom, China, France, the Philippines, India, Japan, Canada, Norway, Türkiye and Greece were selected as examples. At this point, it should be noted that there are many countries in the world that have coasts but do not have any organization under the name of coast guard.

The Coast Guard, which is a part of the US Armed Forces, is an armed law enforcement agency with broad and varied powers under the Ministry of Interior in peacetime⁶⁵. The history of the US Coast Guard dates back to 1790, when Congress authorized the commissioning of ten vessels to enforce federal trade and customs laws at sea and to prevent smuggling. Today, in addition to being a federal law enforcement organisation, the Coast Guard also has a number of regulatory duties and powers. On the other hand, It is also a member of the US Intelligence Community⁶⁶. The U.S. Coast Guard is responsible for the establishment of maritime safety, maritime security in the ports, inland waterways, coasts and exclusive economic zone of the federal state, as well as the conscious management of the environment in the high seas⁶⁷. The Organization provides the enforcement of MARPOL, SOLAS and ISPS Code within the scope of port state control. The US Coast Guard is also responsible for search and rescue services in the country's maritime areas⁶⁸.

In the United Kingdom, the Maritime and Coastguard Agency operates under the Ministry of Transport to ensure maritime safety and security, prevent marine pollution, monitor vessel traffic, enforce maritime legislation and relevant international rules within its jurisdiction, and provide search and rescue services. The Maritime and Coast Guard Agency is responsible for the enforcement of international conventions such as SOLAS, STCW, MARPOL and SAR on behalf of the country⁶⁹. In addition, the Maritime and Coast Guard Agency is also authorized to inspect and certify under the INF Code, which regulates the transportation of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level

⁶⁵ See also. 14 US Code § 101 (1949) cont.

⁶⁶ 'US Coast Guard History' (*US Coast Guard*) <www.history.uscg.mil/home/history-program> accessed 13 July 2023.

⁶⁷ 'About' (*US Coast Guard*) <www.uscg.mil/about> accessed 13 July 2023.

⁶⁸ General Directorate of Coastal Safety, *2018 Yılı Sektör Raporu* (2018) 10.

⁶⁹ 'About Us' (*Maritime and Coastguard Agency*) <www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about> accessed 13 July 2023.



radioactive waste at sea⁷⁰. The Agency is also authorized to administer ship registries and license maritime surveillance agencies.

In the People's Republic of China, the coast guard was established under the semi-military People's Armed Police Force to defend the country's maritime rights and carry out law enforcement activities. According to the 2021 law, the Chinese Coast Guard is tasked with carrying out maritime security and defence, maintaining law and order at sea, combating smuggling, conducting inspections to protect marine resources and the ecological environment, conducting search and rescue activities, preventing, stopping and punishing illegal and criminal activities at sea⁷¹. In terms of inspections within the scope of maritime safety, the Maritime Safety Administration under the Ministry of Transportation stands out.

In France, although there is no separate law enforcement force under the name of coast guard, an operation center for coast guard duties has been established. The center includes representatives from the navy, gendarmerie, naval gendarmerie, police, customs, civil defence and the Ministry of the Sea⁷². The Naval Gendarmerie is primarily responsible for judicial and administrative law enforcement in the maritime jurisdiction of the country, as well as other tasks related to environmental protection, maritime safety and maritime security⁷³. The Naval Gendarmerie is essentially a unit of the National Gendarmerie Organization under the Ministry of Interior and Overseas Territories. In addition to maritime surveillance and search and rescue missions, the Naval Gendarmerie also has duties and powers in the field of national defence. In the performance of its military duties, the Naval Gendarmerie is under the command of the Ministry of Defence.

⁷⁰ A. A. Brown, 'Sea Transport of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes', Ken B. Sorenson (ed) *Safe and Secure Transport and Storage of Radioactive Materials* (Woodhead 2015) 155, 156.

⁷¹ 'Coast Guard Law of the People's Republic of China' (*National People's Congress of China*) <npc.gov.cn/npc/c30834/202101/ec50f62e31a6434bb6682d435a906045.shtml> accessed 8 August 2023.

⁷² 'Centre Opérationnel de La Fonction Garde-Côtes (COFGC)' (*Gouvernement.fr*) <gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956> accessed 17 July 2023.

⁷³ 'La Gendarmerie Maritime' (*Gendarmerie nationale*) <gendarmerie.interieur.gouv.fr/notre-institution/notre-organisation/la-gendarmerie-maritime> accessed 17 July 2023.



It is an armed law enforcement agency under the Department of Transportation established to enforce the applicable maritime law in the Philippines, ensure maritime safety and security, conduct port state controls, maintain public order at sea, prevent marine pollution and protect the marine environment in accordance with MARPOL 73/78 and national legislation, maintain lighthouses, and perform search and rescue activities at sea⁷⁴. According to the 2009 Philippine Coast Guard Act, the organization is placed under the command of the Department of National Defence during wartime⁷⁵.

In India, the Coast Guard is located under the Ministry of Defence. As an armed law enforcement force, the Indian Coast Guard is tasked with enforcing national laws and international conventions in maritime areas, ensuring the safety of life and property at sea, conducting search and rescue activities under the SAR Convention, combating smuggling and drug trafficking, conducting maritime surveillance, securing offshore installations and conducting inspections to prevent marine pollution⁷⁶.

In Japan, the Coast Guard is administratively affiliated to the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. As an armed and semi-military law enforcement force, the Japanese Coast Guard is responsible for ensuring maritime security and safety of navigation, search and rescue, responding to accidents and emergencies, and protecting the marine environment. The Japanese Coast Guard is also responsible for the defence of the country's territorial waters and exclusive economic zone⁷⁷.

In Canada, the coast guard organization operates within the Federal Fisheries and Oceans Agency under the Minister of Fisheries, Oceans and Coast Guard, and is not an armed law enforcement agency but a civilian organization. The Canadian Coast Guard is the federal agency primarily responsible for maritime safety and security⁷⁸. The organization undertakes search and rescue, anti-pollution and

⁷⁴ 'Functions', (*Philippine Coast Guard*) <coastguard.gov.ph/index.php/transparency/functions> accessed 22 July 2023.

⁷⁵ Republic Act No. 9993 (2009)

⁷⁶ 'Charter of Duties' (*Indian Coast Guard*) <indiancoastguard.gov.in/content/1574_1_CharterofDuties.aspx> accessed 7 August 2023.

⁷⁷ 'Japan Coast Guard 2023' (*Japan Coast Guard*) <https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/pdf/r05_en.pdf> accessed 29 July 2023.

⁷⁸ 'Canadian Coast Guard Overview and Programs' (*Fisheries and Oceans Canada*) <dfmpo.gc.ca/transparency-transparence/mtb-ctm/2022/1-a3-ccg-gcc-eng.html> accessed 29 July 2023.



maritime surveillance missions, and contributes to the Royal Canadian Gendarmerie and naval forces with its floating elements and personnel in maritime security.

In Norway, the coast guard is part of the naval forces. Therefore, the Norwegian Coast Guard, which has a military structure, carries out maritime law enforcement activities on behalf of other public institutions, including the protection of sovereign rights in maritime areas, maritime security operations, customs and environmental inspections, fisheries controls and search and rescue activities⁷⁹.

In the Republic of Türkiye, the Coast Guard Command is organized as an armed general law enforcement force under the Ministry of Interior and can perform administrative, judicial and military duties. The Command was established with the Coast Guard Command Law No. 2692 enacted in 1982 and separated from the Gendarmerie General Command in 1985⁸⁰. In addition to Law No. 2692, the duties and responsibilities of the Command are regulated in more detail in the "Regulation on the Administrative and Judicial Duties of the Coast Guard Command" and the "Regulation on the Organization, Duties and Authorities of the Coast Guard Command (SGTGY/CGODA)". Ensuring maritime safety and security in the maritime areas under Türkiye's sovereignty and control is one of the main duties of the Command. In so far as, a detailed definition of maritime safety and maritime security is provided directly in the SGTGY/CGODA Regulation itself.

Coast Guard Command has a major share in the fulfilment of Türkiye's responsibilities arising from international treaties on the maritime law; SOLAS, SAR, TONNAGE, 1966 International Convention on Load Lines⁸¹ and MARPOL are the main ones among these treaties. In addition to the aforementioned duties, it is seen that the Command is assigned many and varied duties in the relevant national legislation. The Command is responsible for the protection of maritime borders, prevention of illegal migration by sea, conducting intelligence activities, protection of cultural and natural assets, control of ship health certificates, inspection of fishing activities, inspection of seafarer qualification certificates, inspection of water sports activities and fight

⁷⁹ 'The Norwegian Coast Guard' (*Forsvaret*) <forsvaret.no/en/organisation/navy/coastguardnorway> accessed 8 August 2023.

⁸⁰ 'Tarihçe' (*Turkish Coast Guard Command*) <sg.gov.tr/tarihce> accessed 25 November 2023.

⁸¹ International Convention on Load Lines, 1966.



against smuggling. In Türkiye, maritime police personnel under the police organization, public order boat commands under the gendarmerie organization and maritime customs officers also serve, but in smaller numbers compared to the Coast Guard Command. In addition, it is possible for units of the Turkish Naval Forces to perform duties as a law enforcement force upon the need and request of the Coast Guard Command⁸².

In Greece, the coast guard operates under the Ministry of Shipping and Island Policy in peacetime and under the command of the navy in wartime. The Greek Coast Guard is a law enforcement force in charge of maritime safety inspections within the framework of SOLAS, control of maritime borders, public order of maritime areas, fisheries control, inspections for the protection of the marine environment under MARPOL, search and rescue under the SAR convention, enforcement of the ISM and ISPS Codes⁸³.

Accordingly, coast guard organizations can be civilian, military or semi-military in nature, and their affiliation status varies from country to country. In fact, these organizations, which are mainly tasked with ensuring maritime safety and security, protection of the marine environment, search and rescue and other law enforcement activities, can also be used for defence purposes.

CONCLUSION

In international law, states are given many obligations to ensure maritime safety and security, but the organization of these obligations is left to the states themselves how to fulfil these obligations with an organisation. Although states are not obliged to establish a coast guard organization separate from their naval or police forces, coast guard organizations are used as an important tool by many states to fulfil these obligations.

Coast guard organizations, for which there is no direct regulation in international law, are shaped within the framework of national laws, and their authority, organizational structure, duties, powers and responsibilities may vary significantly from country to country. However, coast guard organizations play a leading role in fulfilling the maritime law enforcement obligations of states

⁸² Hakan Karan, 'Turkey's Maritime Compliance and Enforcement of International Law of the Sea, Particularly Irregular Migration in the Aegean Sea Region' Myron H Nordquist, John Norton Moore, Ronán Long (eds) *Legal Order in the World's Oceans* (Brill 2017) 409, 421.

⁸³ 'Roles and Responsibilities' (*Hellenic Coast Guard*) <hcg.gr/en/organization/duties> accessed 8 August 2023.



arising from international law in the fields of maritime safety and security, search and rescue and protection of the marine environment. In addition to these, these organizations are tasked with other issues such as combating smuggling, protecting national borders and maritime areas, and preventing illegal migration within the framework of national interests, but their mandate can be further diversified within the scope of national laws.

At this point, it can be criticized that the areas of duty of coast guard organizations vary widely from one country to another and that these organizations are often assigned a large number and wide range of tasks. Maritime safety and security itself is a broad field that requires capacity and expertise. Therefore, in order not to disrupt their main duties, the diversity in the areas of duty of coast guard organizations should be reduced, and the task of conducting the representation of all institutions of a state in maritime areas should not be imposed on these organizations.

On the other hand, it may be thought that a sharper separation of coast guard organizations, which are tasked with enforcing international and national laws at sea, from naval forces, which are organized for combat purposes, may contribute to reducing the possibility of tensions and conflicts that may arise between countries, especially in disputed waters. For this purpose, a solution may be to thicken the currently blurred line between the coast guard and the navy in international law and to prevent the allocation of warships with high combat power to coast guard organizations.

In the future, it is clear that as long as the mobility of goods and passengers at sea, the use of natural resources and competition between states continue to increase, coast guard organizations will be needed more to ensure the enforcement of the regulations in international law regarding maritime safety and security. As a result, it is considered that it would be beneficial for maritime states and international organizations to take initiatives to introduce definitions, distinctions and framework provisions regarding coast guard organizations in international law and to increase the opportunities for cooperation among these organizations.

BIBLIOGRAPHY

14 US Code § 101 (1949)

‘About’ (*US Coast Guard*) <www.uscg.mil/about> accessed 13 July 2023



‘About Us’ (*Maritime and Coastguard Agency*)
<[www.gov.uk/government/organisations/
maritime-and-coastguard-
agency/about](http://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about)> accessed 13 July 2023

Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing Article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1995

Bateman S, ‘The Growing Significance of Coast Guards in the Asia-Pacific: A Quiet Development in Regional Maritime Security’ (2006) 20 *Ocean Yearbook Online* 505

Brown AA, ‘Sea Transport of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes’, Ken B. Sorenson (ed) *Safe and Secure Transport and Storage of Radioactive Materials* (Woodhead 2015) 155, 156

Bueger C, ‘What Is Maritime Security?’ (2015) 53 *Marine Policy* 159

Case concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (No.26) (Ukraine v. Russian Federation) (Provisional Measures, Order) ITLOS Reports 2019, 299-300

‘Canadian Coast Guard Overview and Programs’ (*Fisheries and Oceans Canada*) <dfo-mpo.gc.ca/transparency-transparence/mtb-ctm/2022/1-a3-ccg-gcc-eng.html> accessed 29 July 2023

Canca HS, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin 2015)

Cave D, ‘China Creates a Coast Guard Like No Other, Seeking Supremacy in Asian Seas’ *The New York Times* (New York, 12nd June 2023) <nytimes.com/2023/06/12/world/asia/china-coast-guard.html> accessed 19 July 2023

‘Centre Opérationnel de La Fonction Garde-Côtes (COFGC)’ (*Gouvernement.fr*) <gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956> accessed 17 July 2023

‘Charter of Duties’ (*Indian Coast Guard*) <indiancoastguard.gov.in/content/1574_1_CharterofDuties.aspx> accessed 7 August 2023

Christodoulou-Varotsi I, *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?* (Springer 2009)

‘Coast Guard’ (*Encyclopedia Britannica*) <britannica.com/topic/coast-guard> accessed 17 July 2023



‘Coast Guard Law of the People’s Republic of China’ (*National People’s Congress of China*)
 <npc.gov.cn/npc/c30834/202101/ec50f62e31a6434bb6682d435a906045.shtml> accessed 8 August 2023

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

Cook v. United States 288 US 102 (1933)

‘Definition of Coast Guard’ (*Merriam-Webster*) <[merriam-webster.com/dictionary/coast+guard](https://www.merriam-webster.com/dictionary/coast+guard)> accessed 17 July 2023

Doğru S, ‘Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği’, (DPhil thesis, Ankara University 2008)

Ergüven NS, ‘Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması’ (DPhil thesis, Ankara University 2016)

Frommer AM, ‘The British Hovering Acts: A contribution to the Study of the Contiguous Zone’ (1981-1982) *Revue belge de droit international* 434.

‘Functions’ (*Philippine Coast Guard*)
 <<https://coastguard.gov.ph/index.php/transparency/functions>> accessed 17 July 2023

‘Hovering Act Law and Legal Definition’ (*US Legal Inc.*)
 <definitions.uslegal.com/h/hovering-act> accessed 19 July 2023

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

International Convention on Load Lines, 1966

International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (Acceptance Date: 27 April 1979, Date of Implementation: 22nd June 1985) 1405 UNTS 97

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (Acceptance Date: 23 June 1969, Date of Implementation 18 July 1982) 1291 UNTS 3

IMO Res (2007) A.1002(25)



— (2009) MSC.282(86)

— (2013) MSC.350(92)

— (2021) A.1155(32)

Iwanami S, ‘The Growth of Coast Guard Agencies Worldwide and the Current Situation on Their Cooperation’ (2022) *Ocean Newsletter-Selected Papers* 24

‘Japan Coast Guard 2023’ (*Japan Coast Guard*)
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/pdf/r05_en.pdf> accessed 29 July 2023

Karan H, ‘Turkey’s Maritime Compliance and Enforcement of International Law of the Sea, Particularly Irregular Migration in the Aegean Sea Region’ Myron H Nordquist, John Norton Moore, Ronán Long (eds) *Legal Order in the World’s Oceans* (Brill 2017) 409

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, *2018 Yılı Sektör Raporu* (2018)

Kızılsümer Özer D, ‘Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi’ (2015) 17 *Dokuz Eylül University Law Faculty Journal* 27

Kim SK, *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement* (CUP 2020)

Klein N, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011)

— ‘Meaning, Scope, and Significance of Informal Lawmaking in the Law of the Sea’ Natalie Klein (ed) *Unconventional Lawmaking in the Law of the Sea* (OUP 2022)

Kraska J, Pedrozo R, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff 2013)

Kuran S, ‘Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı’ (2005) 25 *International Law and Private International Law Bulletin* 229

‘La Gendarmerie Maritime’ (*Gendarmerie nationale*)
<gendarmerie.interieur.gouv.fr/notre-institution/notre-organisation/la-gendarmerie-maritime> accessed 17 July 2023

Lyle J. Morris, ‘Blunt Defenders of Sovereignty - The Rise of Coast Guards in East and Southeast Asia’ (2017) 70 *Naval War College Review* 1

M/V ‘Saiga’ (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) (Judgment) ITLOS Reports 1999

Our History’ (*HM Coastguard*) <hmcoastguard.uk/history> accessed 30 July 2023



Østhagen A, *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (Springer Nature 2020)

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, 1978

Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 2005

Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 2005

Protocol to the Convention of 10 March 1988 for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988

Protocol to the Convention of 10 March 1988 for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (Acceptance Date: 10 March 1988, Date of Implementation: 1st March 1992) 1678 UNTS 201

Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security [2004] OJ L 129/6

Regulation on the Organisation, Duties and Authorities of Coast Guard Command, OG 21.01.2017/29955

Republic Act No. 9993 (2009)

Reuland RC, 'The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention' (1993) 33 *Virginia J of Intl L* 557

'Roles and Responsibilities' (*Hellenic Coast Guard*) <hcg.gr/en/organization/duties> accessed 8 August 2023

Shaw MN, *Uluslararası Hukuk* (8th edn, Türkiye Bilimler Akademisi 2018)

Shearer I, 'Law Enforcement Roles of Navies and Coast Guards' (1998) 71 *Intl L Studies* 429

T.R. Ministry of Transport and Infrastructure, 'Uygulama Talimatı' (S.2013-11, 04.04.2013)

TBMM, Draft Code and Commission Reports on the Ratification of the Convention on the Prevention of Unlawful Acts against the Safety of Navigation at Sea and the Protocol on the Prevention of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms on the Continental Shelf (Term 18, Legislative Year 3, 1988)



'Tarihçe' (*Turkish Coast Guard Command*) <sg.gov.tr/tarihce> accessed 25 November 2023

The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954

'The Norwegian Coast Guard' (*Forsvaret*) <forsvaret.no/en/organisation/navy/coastguardnorway> accessed 8 August 2023

Thomas AR, Duncan JC (eds), *International Law Studies Volume 73: Annotated Supplement to The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* (Naval War College 1999)

Turkish Language Institution, 'Safety, 'Security (*Current Turkish Dictionary*) <sozluk.gov.tr> accessed 25 November 2023

UNGA 'Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General' (2008) UN Doc A/63/63

— Res 63/111 (5 December 2008) UN Doc A/RES/63/111

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

UNSC Res 1816 (2 June 2008) UN Doc S/RES/1816

— 1838 (7 October 2008) UN Doc S/RES/1838

— 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846

— 1851 (16th December 2008) UN Doc S/RES/1851

US Coast Guard, *Doctrine for the U. S. Coast Guard* (2014)

'US Coast Guard History' (*US Coast Guard*) <www.history.uscg.mil/home/history-program> accessed 13 July 2023

Zou K, 'Maritime Enforcement of United Nations Security Council Resolutions: Use of Force and Coercive Measures' (2011) 26 *Intl J of Marine and Coastal L* 235