

21. Yüzyılda Bitmeyen Trajedi: Akdeniz'de Göçmen Ölümleri

YAVUZ GÜÇTÜRK

- Akdeniz'deki göçmen akınının sebepleri nelerdir?
- Göçmenler Akdeniz üzerinden Avrupa'ya ulaşmak için hangi güzergahları kullanıyorlar?
- Avrupa bu trajedi karşısında bugüne kadar nasıl bir politik tutum almıştır ve yaşanan son faciadan sonra attığı adımlar nelerdir?

19 Nisan'da haber ajanslarına göçmenleri taşıyan bir teknenin Libya açıklarında alabora olduğu ve yüzlerce göçmenin yaşamını yitirdiği haberi düştü. Bu kazanın son yıllarda medyada çok sık yer alan diğer kazalardan farkı, tek seferde en büyük can kaybının yaşanması idi. Ölü sayısının 800'ü aştığı kaza sonrasında, uluslararası kamuoyu yıllardır süren bu trajedinin sona ermesi için çağrılarını ve eleştirilerini yoğunlaştırdı. Bu çabaların sonuçlarını önümüzdeki aylarda göreceğiz. Bu metin, artarak devam eden faciaların önlenmesine yönelik çabalara, Akdeniz'de yaşanan göçmen trajedisinin nedenlerini, nasıl bir seyir izlediğini ve sonuçlarını gözler önüne sererek katkı sunmayı amaçlamaktadır.

GÖÇMEN AKINININ KAYNAĞI

İnsanlık tarihinin en eski yerleşim yerlerinden biri olan Afrika Kıtası 400 yıldır sürekli bir göçe sahne olmaktadır. Amerika'nın keşfi ile beraber milyonlarca Afrikalı, kendi iradeleri dışında, yeni kıtayı inşa etmek üzere doğup büyüdükleri topraklardan kopararak köleleştirilmişti. Afrika'nın yıkımına yol açan köle ti-

caretinin 19. yüzyılda sona ermesi de, Afrikalılar için yüzyıllardır yaşanan trajedinin sona ermesi anlamına gelmedi. Neredeyse tamamı sömürgeleştirilen Afrika, yoksulluğun yaygın olduğu, sömürge boyunduruğundan kurtulabilen ülkelerin güçlü merkezi devletler kuramadığı, istikrarsızlığın hüküm sürdüğü bir coğrafya haline geldi. Bugün Afrika'da gelecek için umut vaat eden ülkeler olmakla birlikte, süregelen istikrarsızlık Afrikalıları yaşam standartlarının daha iyi olduğu ülkelere yani Avrupa Kıtası'na göçmeye zorluyor. Başta Suriye olmak üzere Ortadoğu, yaşanan iç savaş ve çatışmalar neticesinde, Afrika'nın ardından ikinci bir göçmen kaynağı olarak karşımıza çıkıyor.

Nitekim Suriyeli göçmenler, Avrupa'ya geçiş yapmak isteyen göçmenler arasındaki en büyük kesimi oluşturuyor. Suriyelilerin sayısında özellikle son iki yılda büyük artış var. 2014 yılında yaklaşık 80 bin Suriyeli Akdeniz üzerinden Avrupa'ya geçiş yaptı. İç savaşın sona ermemesi durumunda Avrupa'ya geçiş yapmak isteyen Suriyelilerin sayısının katlanarak artması bekleniyor.

Yavuz GÜÇTÜRK

SETA Hukuk ve İnsan Hakları Direktörlüğünde araştırmacıdır. Lisans ve yüksek lisansını Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih bölümünde tamamladı. İnsan hakları alanında çeşitli sivil toplum örgütlerinde raporör ve uzman olarak çalıştı. Halen Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Siyaset Bilimi bölümünde doktora çalışmasına devam ediyor.

İkinci büyük göçmen kaynağı ise, dünyanın en baskıcı ve kapalı devletlerinden biri olan Eritre.¹ 2014 yılında yaklaşık 34 bin Eritreli Akdeniz'i illegal güzergâh olarak kullandı. 1993 yılında bağımsızlığını kazanan Eritre'de binlerce kişi siyasi mahkûm olarak hapis-te tutulmaktadır. Kâğıt üzerinde 18 ay olarak görülen askerliğin pratikte erkekler ve kadınlar için 50 yaşına kadar zorunlu olduğu ülkede, hükümet zorunlu askerlik hizmetini işgücü olarak kullanmaktadır. Toplum üzerindeki muazzam baskı nedeniyle ülke nüfusunun yüzde 5'i geçtiğimiz on yılda ülkeyi terk etti. Zorunlu askerlikten kurtulmak için halen, her ay binlerce kişi ülkeden kaçıyor.²

Akdeniz güzergâhındaki göçmen kaynağı konusunda üçüncü sırayı ise, Sovyet işgalinden günümüze değin istikrara kavuşamayan Afganistan alıyor. Afganistan'ı Somali, Pakistan ve diğer Afrika ülkeleri uyrukluları takip ediyor.

Arap Baharı sonrası istikrarsız bir bölge haline gelen Libya ise, göçmenlerin Afrika'da son bekleme noktası olarak kullanılıyor. Palermo Savcısı Maurizio Scaglia 20 Nisan 2015'te düzenlediği basın toplantısında, 1 milyon civarında göçmenin İtalya'ya gelmek üzere Libya'da beklediğini açıkladı. İtalya Başbakanı Matteo Renzi de sorunun ana kaynağının Libya olduğunu ve İtalya'ya deniz yoluyla gelen kaçakların yüzde 90'ının çıkış noktasının bu ülke olduğunu belirterek "Mesele tekneleri kurtarmak değil, bunların yola çıkmasını önlemek" açıklamasında bulundu. Göçmenlerin Avrupa kıtasındaki ilk duraklarından biri olan Malta'nın Başbakanı Joseph Muscat da Libya'nın istikrara kavuşturulması gerektiğini ifade ederek, "Avrupa'nın kapılarının eşliğinde, iflas etmiş bir devlet ve burada faaliyet gösteren çeteler var. Bence yapılması gereken, Libya'daki farklı grupları bir araya getirerek, ulusal birlik hükümeti kurmaya ikna etmek" dedi.³

1. "The Frontex Annual Risk Analysis 2015", *Frontex*, Warsaw, Nisan 2015, s. 16-18.

2. "Eritrea", "World Report 2015", *Human Rights Watch*, Şubat 2015, s. 218-222.

3. "AB, Akdeniz'de ölüm yolculuklarını neden durduramıyor?", *BBC Türkçe*, 20 Nisan 2015.

GÖÇMENLERİN AVRUPA'YA YOLCULUĞU

İç savaş, baskı, istikrarsızlık, daha iyi bir yaşam umudu vb. nedenlerle ülkelerini terk eden göçmenlerin önündeki yasal yollar kısıtlı olduğu için yüzbinlerce göçmen, insan ticaretiyle uğraşan çeteler aracılığı ile illegal yoldan Avrupa'ya ulaşmaya çalışıyor. Avrupa yolunda en çok kullanılan güzergâh olarak ise karşımıza Akdeniz çıkıyor. 2014 yılında Avrupa'ya illegal giren kişi sayısı 283.532 idi. Bunlardan 170.664'ü orta Akdeniz, 50.834'ü doğu Akdeniz, 7.842'si ise batı Akdeniz güzergâhını kullandı. Yani göçmenlerin yaklaşık yüzde 80'i Akdeniz üzerinden Avrupa'ya ulaşmaya çalışıyor. Göçmenlerin büyük bölümü yetişkin, yaklaşık yüzde 15'i ise çocuklardır.⁴

Akdeniz'in güneyinden Avrupa'ya göçmen akışı dört ana güzergâh üzerinden gerçekleşiyor: Türkiye'den Yunanistan'a ve Bulgaristan'a kara ve deniz yoluyla (doğu Akdeniz güzergâhı); Tunus veya Libya üzerinden İtalya veya Malta'ya (orta Akdeniz güzergâhı); Fas'tan İspanya'ya; batı Afrika kıyılarından Kanarya Adaları'na.

Akdeniz'in yoğun bir geçiş yolu olarak kullanımı 2011'de baş gösteren Arap Baharı ile başladı. Libya'nın Arap Baharı ile istikrarsız bir ortama sürüklenmesi ile 2011'de hızla artan göçmen sayısı 2012 ve 2013'te azaldı ancak 2014 yılından itibaren son beş yılın en yüksek seviyesine ulaştı. Akdeniz'i geçmeye çalışan göçmen sayısı ise giderek artıyor. Sadece 10-17 Nisan tarihleri arasında Akdeniz'de 13.500 göçmen kurtarıldı. Akdeniz'i geçmeye çalışan göçmen sayısının artmasına rağmen Avrupa ülkelerinin gerek arama-kurtarma çalışmaları, gerekse göçün kaynağını ortadan kaldırmak için harekete geçmemeleri, binlerce insanın kapasitenin üzerinde göçmen taşıyan, eski ve bakımsız deniz araçları ile Akdeniz'i geçerken boğularak ölmelelerine neden oluyor.

Avrupa'ya ulaşmaya çalışırken yaşamını yitiren göçmenlere ilişkin istatistik ve raporları bir araya getirmek isteyen bir grup Avrupalı gazeteci, Ağustos 2013'te (Ekim 2013'te meydana gelen ve 300'den fazla insanın

4. "The Frontex Annual Risk Analysis 2015", *Frontex*, Warsaw, Nisan 2015, s. 16-18.

yaşamını yitirdiği Lampedusa faciasından sonra) *The Migrants' Files* isimli bir projeyi hayata geçirdi. Bu çalışma sonucu ortaya çıkan veri tabanı, 2000 yılından günümüze Avrupa yolunda 28 binden fazla insanın yaşamını yitirdiğini gösteriyor. Bu ölümlerin büyük bir kısmı da Akdeniz güzergâhında gerçekleşmişti.⁵

Akdeniz, sadece Avrupa'nın en tehlikeli göç güzergâhı değil, aynı zamanda Dünya genelindeki en çok göçmen ölümünün yaşandığı bölge haline gelmiştir. 2014 yılında dünya genelinde tespit edilen ölüm sayısı 5.017 idi ve bunların 3.279'u Afrika'da gerçekleşti. Yani dünya genelinde yaşanan göçmen ölümlerinin yüzde 65'i Akdeniz'de gerçekleşmiştir.

2015 yılında ise, 19 Nisan 2015 itibariyle, dünya genelinde göç yolunda yaşamını yitiren göçmen sayısının toplamı 1.902'dir ve bu ölümlerin 1.654'ü Akdeniz'de gerçekleşmiştir.⁶ Akdeniz genelindeki göçmen ölümlerine ilişkin istatistiklerin uluslararası kurumlar, devletler ve STK'lar tarafından farklılıklar içerdiğini de not etmek gerekir. Ülkeler sadece kendi karasularındaki ölüm vakalarını kaydederken, uluslararası sularlarda yaşamını yitirenlerin bazılarının cesetleri bulunamadığı için "kayıp" olarak yer almakta, medya sık gerçekleştiği için göçmen ölümlerini artık haber olarak görmediğinden toplu ölümler dışındakilere yer vermemekte ve bu nedenle kısıtlı imkânlarla sahip STK'lar bu vakaları kayıt altına alamamaktadır.⁷

AVRUPA'NIN ALDIĞI ÖNLEMLER

Avrupa ülkelerinin Akdeniz'deki mülteci dramına ilişkin politikasını kısa ve uzun vadeli olmak üzere iki ayrı bölümde incelemek gerekiyor. Kısa vadede atılması gereken adımlar arama-kurtarma faaliyetleri, insan kaçakçılığı çetelerine ilişkin operasyonlar, göçmenlerin denize açılmalarının önüne geçmek için alınacak önlemleri içeriyor. İnsan hakları örgütleri kısa vadeli bu

çözüm önerilerinin yanı sıra, güvenli ve yasal rotaların oluşturulması, göçmenlerin yerleştirme kotalarının artırılması, aile birleşimlerinin kolaylaştırılması, daha esnek vize uygulaması vb. adımların, Akdeniz'deki illegal ve tehlikeli yolun kullanımını azaltacağını belirtmektedir. Akdeniz'in en büyük göçmen faciasından aylar öncesinde yapılan bu çağrılara seyirci kalınması, aslında bunun bir kazadan ziyade tercih edilen bir politikanın acı sonucu olduğunu gösteriyor.

Göçmenlerin insan tacirlerinin sağladığı eski ve yetersiz deniz araçları ile Akdeniz'e açılmalarının önüne geçmek için on yıldan uzun bir süredir devam eden bir çalışma söz konusu. Arap Baharı öncesi Libya'dan AB'ye doğru göçmen akını, Libya lideri Kaddafi ile yapılan anlaşma ile Libya topraklarında durdurulmuş ve göçmen akını büyük ölçüde azalmıştı. İtalya ve AB, göçmenleri Libya'da durdurma karşılığında Kaddafi dönemi Libya'sına ekonomik ve ticari kolaylıklar sağlamış, hibeler vermişti. İtalya'nın benzer bir anlaşmayı Kaddafi'nin devrilmesinin ardından yönetimi devralan Ulusal Geçici Konsey ile de gizlice imzaladığı ortaya çıkmıştı.⁸

AİHM'in 2012 yılında göçmenlerin Libya'ya zorla geri gönderilmesinden dolayı İtalya'yı mahkûm etmesi, insan hakları örgütlerinin sert eleştirileri ve çok sayıda göçmenin açık denizde meydana gelen kazalarda yaşamını yitirmesi üzerine İtalya yeni bir girişim başlattı. *Mare Nostrum* adı verilen operasyon ile Sicilya Boğazı'nda, Ekim 2013 yılından Ekim 2014'e kadar arama-kurtarma faaliyetleri yürütüldü. Mare Nostrum 3 Ekim 2013'te İtalya'nın Lampedusa Adası yakınlarında göçmenleri taşıyan bir geminin batmasının ve 366 göçmenin yaşamını yitirmesinin ardından başlamıştı. 364 gün süren Mare Nostrum çerçevesinde 421 operasyon yapıldı ve 150.810 göçmen kurtarıldı. Ayrıca 330 insan taciri yargı önüne çıkarıldı.⁹ Mare

5. Ayrıntılı bilgi için bkz. "The Migrants' Files", <https://www.detective.io/detective/the-migrants-files/> (25 Nisan 2015)

6. Ayrıntılı bilgi için bkz. "The Missing Migrants Project", <http://missing-migrants.iom.int/> (24 Nisan 2015)

7. Tamara Last and Thomas Spijkerboer, "Tracking Deaths in the Mediterranean", *Fatal Journeys Tracking Lives Lost during Migration*, International Organization for Migration (IOM), 2014, s. 85-108.

8. "Amnesty: Italy signs secret migrant deal with Libya", <https://euobserver.com/justice/116600>, (13 Haziran 2012)

9. Mare Nostrum sıfırdan oluşturulmuş bir operasyon değildi. "Constant Vigilance" adlı İtalyan Donanmasının operasyonunun geliştirilmiş bir biçimi idi. Ayrıntılı bilgi için bkz. "Mare Nostrum Operation", <http://www.marina.difesa.it/EN/operations/Pagine/MareNostrum.aspx> (26 Nisan 2015)

Nostrum'un İtalya devletine aylık maliyeti yaklaşık 9 milyon euro idi. Kasım 2013'te İtalya AB'den bu harcamaya katkı talep ettiğinde aylık 1,8 milyon euro alabildi. Böylece Operasyon'un maliyetinin büyük bir kısmı İtalya tarafından tek başına karşılandı. Kısa adı *Frontex* olan Avrupa Birliği Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İşbirliği Ajansı'nın Geçici İcra Direktörü Gil Arias ise, Mare Nostrum'u insan tacirlerini teşvik eden bir operasyon olarak görmekteydi. Arias, Mare Nostrum'un Libya kıyılarına yakın faaliyet göstermesinden faydalanarak, insan tacirlerinin göçmenlerin çok yakında kurtarılacağından hareketle, daha az yakıt, yemek ve su barındıran gemileri sefere çıkarmaya ve göçmenlerin maruz kaldığı riskleri arttırmaya başladığını iddia etmişti.¹⁰

Arias'ın Mara Nostrum'a ilişkin eleştirilerinin, İngiltere gibi bazı AB üyesi ülkeler tarafından da "daha fazla sayıda göçmeni bu tehlikeli yolculuklara özendirildiği" gerekçesiyle haklı bulunması ve AB'nin Operasyon'a mali desteğini sınırlı tutması üzerine İtalya Operasyon'a son verdi. Ardından AB bünyesinde *Frontex* tarafından yeni bir operasyon başlatıldı. *Frontex*, 2004 yılında AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasını ve güvenliğini sağlamak amacıyla kurulmuştu. Mare Nostrum'dan farklı olarak sınır güvenliği üzerine yoğunlaşan *Frontex*, Arap Baharı sonrası Akdeniz'de mülteci akınının artması üzerine 2011 yılında *Hermes* adlı bir operasyon başlatmış ve bu Operasyon çerçevesinde 2013 yılında yaklaşık 63 bin, 2014 yılında ise yaklaşık 29 bin kişi kurtarılmıştı.

Frontex 2014 Kasım ayı itibarıyla *Triton* Operasyonu'nu devreye soktu. *Triton*, Mare Nostrum'un hemen ardından faaliyete geçse de, bir devamlılıktan söz edilemez. Nitekim AB İçişleri Komiseri Cecilia Malmström, *Triton*'un Mare Nostrum'u ikame etmediği gibi mevcut yapısıyla edemeyeceğini de açıkladı.¹¹

10. Sergio Carrera and Leonhard den Hertog, "Whose Mare? Rule of law challenges in the field of European border surveillance in the Mediterranean", *CEPS Paper in Liberty and Security in Europe*, No. 79, Ocak 2015, s. 3-4.

11. "Statement by EU Commissioner Cecilia Malmström on operation Triton", http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-14-302_en.htm (25 Nisan 2015).

Mare Nostrum uluslararası sularda görev alırken, *Triton* İtalyan kıyılarınının 30 mil açığına kadar devriye görevi sürdürüyor. Sınır güvenliğini esas alan *Triton* 3 milyon euro aylık bütçeye sahipken, Mare Nostrum aylık 9 milyon euroluk bir bütçeye sahipti. Ayrıca, kendisine ait uçak ve gemileri bulunmayan *Triton*'un kapasitesini, destek veren ülkelerin sunduğu katkılar belirlemektedir. Uluslararası Af Örgütü ve İnsan Hakları İzleme Örgütü, henüz *Triton* Operasyonu başlarken yaptıkları açıklamada, AB ve üye ülkelere Akdeniz'de kapsamlı ve müşterek kurtarma operasyonları için harekete geçmeleri ve *Triton*'un kaynaklarının ve görev alanının genişletilmesi çağrısında bulunmuşlardı.¹²

AB'nin Akdeniz'deki göçmen akınına karşı aldığı tedbirler sadece *Triton* ile sınırlı değildir. *Triton*'a benzer şekilde Yunanistan karasularında göçmen akınına karşı devriye görevini yürüten *Poseidon* adlı bir operasyon daha bulunmaktadır. Bunun yanı sıra, 2013 yılında oluşturulan Avrupa Sınır Gözetim Sistemi (Eurosur), Denizcilik Gözetim Sistemi (Marsur) ve Ortak Bilgi Paylaşım Ortamı (CISE) AB üyesi ülkeler arasında bilgi paylaşımını düzenlemeyi amaçlamaktadır. Tüm bu operasyonlar ve istihbarat çalışmaları ise, göçmenlerin hayatlarını güvenceye almaktan ziyade AB'nin sınırlarını korumaya öncelik vermektedir. Nitekim Kasım 2014'ten beri görev yapan *Triton* ilk dört ayında Akdeniz'de 22.300 kişiyi kurtardı. Bu rakamın, bir yıl içinde 150 bine yakın göçmeni kurtaran Mare Nostrum'a göre çok düşük kaldığı açıktır.

Önlemlerin bir diğer boyutu insan kaçakçılarıyla mücadeleyle ilişkindir. Trento Üniversitesi'nde Suç Bilimi alanında görev yapan ve yaklaşık yirmi yıldır insan kaçakçılığı üzerine çalışan Andrea Di Nicola, göçmenleri taşıyan insan kaçakçılarının İtalya'daki suç örgütlerinden farklı olarak hiyerarşik bir yapılanma içerisinden olmadıklarını ve "güven" esasına dayalı bir ağın parçası olarak hareket ettiklerini belirtiyor. Göçmenlere kendilerini Avrupa'ya ulaştırarak bağlantı olarak tanıtan insan tacirleri, son derece esnek bir bi-

12. "EU Justice & Home Affairs Council: Europe Must Act To Save Lives At Sea", *Joint Press Release of Amnesty International & Human Rights Watch*, 9 Ekim 2014.

çimde hareket ediyorlar. Di Nicola, insan kaçakçılığı yapan çetelerin ortadan kaldırılmasının, uzun vadede göçe kaynaklık eden ülkelerdeki istikrar ve refahın sağlanmasına bağlı olduğunu; kısa vadede ise bu suçlara karşı kapsamlı bir yanıt verilmesi ve yürütülen istihbarat çalışmalarının ve soruşturmaların Mısır, Tunus ve Türkiye gibi ülkelerle işbirliği içerisinde gerçekleşmesi gerektiğini ifade ediyor.¹³ Bugüne kadar 1.000'den fazla insan tacirini tutuklayan İtalya'nın çabasının yeterli olmadığı ve insan tacirlerine karşı uluslararası mücadelenin gerekliliği devam edegelen felaketlerle ortaya çıkmış durumdadır.

AB içerisinde göçmenlerin illegal girişlerine ilişkin bir diğer tartışma konusu ise nereye yerleştirilecekleridir. AB ülkelerine gelen göçmen ve mültecilerin hukuki statüsü Dublin Düzenlemesi¹⁴ ile belirlenmiştir. Buna göre, iltica talebinde bulunan bir kişinin başvurusu yakalandığı ülkede değil, ilk giriş yaptığı AB ülkesinde değerlendirmeye alınıyor. Bu nedenle de, göçmenlerin ilk ayak bastığı AB ülkeleri olan İtalya, Malta, Yunanistan ve İspanya, diğer AB ülkelerine kıyasla muazzam sayıda iltica başvurusu ile karşı karşıya kalmakta¹⁵ ve göçmen yükünün paylaşılması için diğerlerine çağrıda bulunmaktadırlar. Nitekim 2012'de Almanya'nın yanı sıra Schengen'e dâhil olan Norveç gibi bazı ülkeler, kendi inisiyatifleriyle Dublin Düzenlemesi'ni dondurarak Yunanistan üzerinden kendi ülkelerine gelen göçmenleri Yunanistan'a iade etmedi. Ancak bu durum süreklilik kazanmadı. Bunun üzerine İtalya, ülkesine ayak basan göçmenleri kayıt altına almayarak göçmenlerin diğer AB ülkelerine gitmesine göz yummaya başladı. Fransa ve Almanya gibi AB ül-

keleri İtalya'yı göçmen kayıtları konusunda uyarırken, benzer bir sorun 2011 yılında da yaşanmış, İtalya Kuzey Afrika'dan gelen mültecilere Schengen vizesi vermiştir. Bunun üzerine Fransa, İtalya'dan gelen trenleri göçmenlerin girişini önlemek için sınırda durdurarak kontrol etmiş ve gerekirse Schengen Antlaşması'nın askıya alınacağını açıklamıştır.¹⁶

Dublin Düzenlemesi sadece Akdeniz ülkelerine getirdiği mülteci yükü nedeniyle değil, sığınmacıların "transfer edilecekleri" gerekçesiye uzun süreli gözetim altında tutulması, ailelerin ayrı kalmasına neden olması, transfer kararına etkili bir biçimde itiraz imkanı bırakmaması gibi nedenlerle de eleştirilmektedir. AB topraklarına ilk giriş yaptıkları ülkeye gönderilmemeleri için çok sayıda sığınmacı AİHM'in yanı sıra ulusal mahkemelerde de dava açmış durumdadır.¹⁷

SONUÇ

AB üyesi ülkeler arasında serbest dolaşımı sağlayan Schengen Bölgesi yaklaşık yirmi yıl önce, 26 Mart 1995'te yürürlüğe girmişti. Geçen zaman içinde Schengen'e dâhil olan ülke sayısı 26'ya çıktı. Kendi içindeki sınırları ortadan kaldıran AB, diğer yandan 2005 yılında kurduğu Frontex ile diğer ülkelere karşı adeta bir kale duvarı inşa etmektedir. Ancak AB'nin dış sınırlarını korumak için başlattığı mücadele uzun vadede etkili olmayacağı gibi, giderek daha tehlikeli güzergâhlar kullanmak zorunda kalacak göçmenler için daha çok ölüm anlamına gelmektedir.

Yaşanan son felaket sonrası, 20 Nisan 2015'te, Avrupa Komisyonu mülteci krizine ilişkin on adımlık bir eylem planı açıkladı. Plan, Triton Operasyonu'nun görev alanının genişletilmesi, insan kaçakçılarının kullandığı deniz araçlarının ele geçirilip imha edilmesi, insan kaçakçılarının oluşturduğu çetelerin ve mali kaynaklarının ortaya çıkarılması için kurumlar arasında daha kapsamlı işbirliği yapılması, göçmenlerin hızlı geri gönderilmeleri için yeni bir program gibi ön-

13. "Who Are The Mediterranean Migrant Smugglers?", *Here & Now*, 22 Nisan 2015.

14. Dublin Düzenlemesi (*Dublin Regulation*) ilk olarak 1990 yılında ortaya çıktı. 2003 yılında Dublin II adıyla yeni bir düzenleme, 2013 yılında ise Dublin II olarak bilinen son düzenleme hayata geçirildi. Bu üç düzenleme ile ortak bir Avrupa İltica Sistemi oluşturmak amaçlandı. Bkz. "Regulation (EU) No 604/2013 of The European Parliament and of The Council Of 26 June 2013", *Official Journal of the European Union*, 29 Haziran 2013.

15. Dublin II Düzenlemesine yönelik eleştiriler yeni değil. Dönemin Avrupa Konseyi İnsan Hakları Komiseri Thomas Hammarberg 2010 yılında Düzenleme'nin mülteci haklarını ihlal ettiğini dile getirmişti. Bkz. "The 'Dublin Regulation' undermines refugee rights", *Office of the Commissioner for Human Rights Communication Unit*, 22 Eylül 2010.

16. "Serbest dolaşımda çıkmaz sokak", *Deutsche Welle Türkçe*, 5 Mayıs 2011.

17. "Dublin Regulation", *The European Council on Refugees and Exiles (ECRE)*, <http://www.ecre.org/topics/areas-of-work/protection-in-europe/10-dublin-regulation.html>.

lemler içeriyor.¹⁸ AB, 23 Nisan'da aldığı bir kararla da Triton Operasyonu'nun bütçesini üç katına çıkarmaya, Operasyon'a daha fazla hava ve deniz aracı tahsis etmeye karar verdi.¹⁹ Bu kısa vadeli çözüm adımları, artarak devam etmesi beklenen göçmen akını karşısında oldukça yetersiz kalacaktır. Plan temel olarak sınır güvenliğini arttırmayı ve sınır gözetimini güçlendirmeyi hedefliyor. Bunun yanı sıra, Plan'ın insan hakları ihlallerinin sistematik bir şekilde işlendiği üçüncü ülkelerle işbirliğine giderek göçmenleri bu ülkelerde durdurmayı ve alıkoymayı içermesi bir diğer endişe kaynağı. Göçmenlerin keyfi olarak tutuklanıp süresiz bir biçimde alıkonulabildiği Libya gibi ülkelerle işbirliğinin hem AB hukuku hem de uluslararası hukukun ihlali anlamına geldiği uyarısı insan hakları örgütleri tarafından dile getirilmektedir.²⁰

AB'nin bugün atması gereken ilk adım, sınır güvenliğine öncelik veren Frontex operasyonları yerine İtalya'nın 2014 yılında yürüttüğü Mare Nostrum benzeri arama-kurtarma operasyonlarına destek vermek olacaktır.

Akdeniz'i geçmeye çalışan insanların büyük bir kısmı Suriye, Eritre, Somali ve Afganistan gibi ülkelerin uyruklarıdır ve mülteci hukuku kapsamında sığınma başvurusu yapmaya hakları bulunmaktadır. Ancak AB tarafından uygulanan kısıtlı vize politikası uluslararası koruma arayan sığınmacıları illegal ve tehlikeli yollara sevk etmektedir. Bu durum göz önüne alınarak, AB ülkelerinin sınır kapılarında sığınmacı olarak başvuranların işlemleri kolaylaştırılmalı, mülteci kotaları arttırılmalıdır. Sığınmacıların yasal yollardan Avrupa ülkelerine girişinin sağlanması, insan kaçakçılığı yapan organize suç örgütlerinin mali yapılarının da çökmesine zemin hazırlayacaktır.²¹

18. "Ten point action plan on migration", *European Commission Migration and Home Affairs*, 20 Nisan 2015.

19. "Special meeting of the European Council", *The European Council*, 23 Nisan 2015.

20. "End Europe's Shame: Open letter to the European Council", *The International Federation for Human Rights (FIDH)* ve *The European Association for the defense of Human Rights (AEDH)*, 22 Nisan 2015.

21. "EU must develop innovative mobility solutions now to stop deaths at sea", *The Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights (OHCHR)*, 20 Nisan 2015.

AB'nin daha fazla göçmen kabul etmesi veya vize kolaylığı sağlamasının önündeki en büyük engel altyapı eksikliği değil, siyasi iradenin yokluğudur. Avrupa ülkelerinde son yıllarda giderek artan ırkçılık, göçmen karşıtlığı ve İslamofobi söylemleriyle destek bulan partilerin varlığı, oy kaygısı içindeki diğer siyasi partilerin ve Avrupalı liderlerin bu konuda adım atmaktan imtina etmesine sebep oluyor. Siyasi kampanyalar ve medyada yer alan ayrımcı, dışlayıcı ve ötekileştirici dil, toplumun göçmenleri büyük bir sorun ve tehlike olarak görmesine neden oluyor. Ekim 2014'te yapılan bir çalışma İtalyan halkının, nüfusun yüzde 30'unu göçmenlerin oluşturduğunu sandığını ortaya çıkarmıştı. Gerçek rakam ise yüzde 7 idi. Aynı şekilde, nüfusunun yüzde 8'i Müslüman olan Fransa'da Müslümanların oranı yüzde 31, nüfusunun yüzde 6'sı Müslüman olan Belçika'da Müslümanların oranı yüzde 29 sanılmakta idi.²²

Şurası açık ki, Akdeniz'deki göçmen trajedisi tek bir ülkenin kapasitesini fazlasıyla aşan bir problem teşkil ediyor. İtalya, Yunanistan, Malta ve İspanya gibi güney Avrupa ülkeleri, göçmenlerin yükünü tek başlarına kaldıramazlar. Bu sorunun çözümü için AB'nin liderlik rolünü üstlenmesi, göçmenlerin ilk durağı olan ülkeleri desteklemesi, yabancı düşmanlığı ve göçmen karşıtlığı ile etkin bir mücadele yürütmesi gerekmektedir.²³

Akdeniz'in güneyindeki ülkelerin mültecilerin denize açılmalarının engellenmesi yönündeki çağrıları da kısa vadede anlamlı değildir. Libya bugün merkezi bir otoriteden yoksun olduğu için bu çağrıya yanıt veremez. Mültecilere ilişkin gözaltı ve alıkoyma uygulamaları da, mülteci hakları ve evrensel insan hakları hukukuna uygun değildir.

Göç ve iltica sorununun kaynağı çözüm paketine alınmadıkça Avrupa yolunda göçmen trajedilerini görmeye devam edeceğiz. Eritre'deki baskıcı yönetimi eleştiren bir rahip "Eğer ülkenizden memnunsanız yeni bir tane aramak zorunda kalmazsınız" diyordu.²⁴

22. "Today's key fact: you are probably wrong about almost everything", *The Guardian*, 29 Ekim 2014.

23. "Joint statement on Mediterranean crossings", *UN High Commissioner for Refugees*, 23 Nisan 2015.

24. "Eritre: Piskoposlardan eleştiri mektubu", *BBC Türkçe*, 9 Haziran 2014.

Yüzbinlerce insanın çok yüksek meblağlar ödeyerek ve yaşamlarını tehlikeye atarak giriştikleri yolculukları, salt maddi açıdan daha iyi koşullara ulaşmak için değil, yaşamlarını güvence altına almak için gerçekleştirdikleri dikkate alınmalıdır.

Yaşanan son felaketin ardından İtalya Başbakanı Renzi, bu yolla yapılan insan kaçakçılığını “21. yüzyıl köleliği” olarak nitelemiş ve bu trajedi karşısında Av-

rupa’yı dayanışmaya çağırmıştı. Akdeniz’deki göçmen trajedilerine ilişkin “Bundan 20 yıl önce Srebrenitsa’da gözlerimizi kapattık. Bunu bugün de yapamayız” uyarısında bulunan Renzi’nin Avrupa’nın yakın tarihindeki kara bir sayfadan verdiği bu örnek son derece yerindedir. Ne yazık ki AB’nin şu ana kadar attığı adımlar umut vadetmemektedir.



SIYASET, EKONOMİ VE TOPLUM ARAŞTIRMALARI VAKFI
FOUNDATION FOR POLITICAL, ECONOMIC AND SOCIAL RESEARCH
مركز الدراسات السياسية والاقتصادية والاجتماعية

www.setav.org | info@setav.org | [@setavakfi](https://twitter.com/setavakfi)

SETA | Ankara

Nenehatun Caddesi No: 66 GOP Çankaya
06700 Ankara TÜRKİYE
Tel: +90 312.551 21 00 | Faks: +90 312.551 21 90

SETA | İstanbul

Defterdar Mh. Savaklar Cd. Ayvansaray Kavşağı
No: 41-43 Eyüp İstanbul TÜRKİYE
Tel: +90 212 315 11 00 | Faks: +90 212 315 11 11

SETA | Washington D.C.

1025 Connecticut Avenue, N.W., Suite
1106 Washington, D.C., 20036 USA
Tel: 202-223-9885 | Faks: 202-223-6099

SETA | Kahire

21 Fahmi Street Bab al Luq Abdeen
Flat No 19 Kahire MISIR
Tel: 00202 279 56866 | 00202 279 56985