



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi
The Journal of International Social Research
Cilt: 10 Sayı: 51 Volume: 10 Issue: 51
Ağustos 2017 August 2017
www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581
Doi Number: <http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2017.1764>

ULUSLARARASI HUKUKA GÖRE DEVLETLERİN AÇIK DENİZLERDE MÜDAHALE YETKİLERİ: MAVİ MARMARA OLAYI INTERVENTION RIGHTS OF STATES FOR HIGH SEAS AS PER INTERNATIONAL LAW: MAVİ MARMARA CASE

Ali GÖK*

Öz

31 Mayıs 2010 tarihinde İsrail, Gazze'ye insani yardım götürdüklerini beyan eden sivil gemilere açık denizde seyir halindeyken müdahalede bulunmuş, bu müdahalenin sonucunda 9 sivil hayatını kaybetmiş ve çok sayıda yaralanmalar meydana gelmiştir. Farklı ülkelerde faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının liderliğinde, İsrail ablukası altında bulunan Gazze'ye insani yardım götürmek ve İsrail ablukasının neden olduğu sorunlara dikkat çekmek amaçlarıyla yola çıkan yardım gemilerine yönelik İsrail Silahlı Kuvvetlerinin gerçekleştirdiği eylem, "Mavi Marmara Olayı" olarak literatüre geçmiş ve uluslararası hukuk açısından tartışmalara neden olmuştur. 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre denizlerle ilgili kabul edilen temel anlayış "açık denizlerin serbestliği" ilkesidir. Bu ilkeye göre gemiler, açık denizlerde herhangi bir müdahaleye uğramadan, serbestçe ancak zararsız olmak şartıyla seyir yapabilmektedirler. Herhangi bir zarar söz konusu olduğunda ise uluslararası hukuka göre kıyı devlet, gerekli tedbirleri alabilmektedir. Bu doğrultuda yapılan çalışmada açık denizlerde devletlerin hangi durumlarda müdahale edebileceği ve ne gibi tedbirler alacağı 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi referans alınarak Mavi Marmara Olayı üzerinden incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mavi Marmara Olayı, İsrail, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi.

Abstract

On May 2010 Israel had intervene to the non-militarian ships declared they were carrying humanitarian aid to Gaza while they were sailing on high sea, and caused loss of lives of 9 civilian and many injured. The ships were carrying humanitarian aid to Gaza and also aiming to call attention to the problems caused by Israel blockade, under the leadership of non-governmental organizations from different countries. That attack named "Mavi Marmara Case" in the literature and caused many discussion under international law. According to 1958 Geneva Convention on the High Seas and 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, main principal for high seas is independency of high seas. Mentioned principal provides guarantee to ships to sail on high seas without intervention of any state, unless any damage loss caused by them. International Law also says states are liable for necessary precautions to avoid any loss or damage. This article is a study of intervention rights and liabilities of states under 1958 Geneva Convention on the High Seas and 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea referring to Mavi Marmara Case.

Keywords: Mavi Marmara Case, Israel, United Nations Convention on the Law of the Sea, Geneva Convention on the High Seas.

Giriş

Uluslararası hukukta denizlerle ilgili kabul edilen temel anlayış "açık denizlerin serbestliği" ilkesidir. Bu ilke 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer almıştır. Bu ilke doğrultusunda denizlerde seyir ve sefer serbestisi prensibine göre; ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın, serbestçe ancak zararsız olmak koşuluyla duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahip olabilmektedirler. Ancak, bu gemilerin geçişi kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar veriyorsa Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre kıyı devlet, karasularında zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alabilmektedir. Kıyı devletinin alacağı bu tedbirler (diğer ülke gemilerine el koyma, izleme ve müdahale hakkı gibi) ancak uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde mümkün olabilmektedir. Ayrıca kıyı devleti uluslararası örf ve adet hukukundan kaynaklanan ya da uluslararası antlaşmalar ile kabul ettiği şartlara da uymak zorundadır.

Uluslararası ticarete sınırların ve sınırlamaların ortadan kalkmaya başlamasıyla birlikte, bir yandan devletlere daha fazla ticari serbestlik tanınırken, diğer yandan da denizlerde sınırlarının belirlenmesi sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda deniz alanlarını ve devletlerin bu alanlarda yetkilerini belirleyen antlaşmalar, özellikle devletlerin ticari, siyasi ve askerî faaliyetleri açısından büyük önem arz etmektedir. Her ne kadar "açık denizlerin serbestliği" ilkesi benimsenmiş olsa da fiiliyatta göze çarpan farklı uygulamalar devletler için yeni sorunlar yaratmaktadır.

* Öğr. Gör., Gaziantep Üniversitesi İlahiyat İİBF Uluslararası İlişkiler Bölümü., aligok86@gmail.com



Bu bağlamda yapılan çalışmada açık denizlerde devletlerin hangi durumlarda gemilere müdahale edebileceği ve ne gibi tedbirler alacağı 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi referans alınarak Mavi Marmara Olayı üzerinden incelenecektir.

İsrail'in Mavi Marmara müdahalesi sonrası, müdahalenin hukuka uygun olup olmadığı uluslararası alanda çok sık tartışılmıştır. Çünkü açık denizlerde meydana gelen bu olay, uluslararası hukuk açısından birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Çalışmada, açık denizde Mavi Marmara gemisini ve yardım filosunu hedef alan İsrail'in müdahalesinin uluslararası hukuk açısından meşru olup olmadığı incelenecektir. Bu bağlamda öncelikle ilk bölümde uluslararası hukuk açısından deniz alanları açıklanacak ve özelde devletlerin açık denizlerdeki müdahale yetkileri ele alınacaktır. İkinci bölümde ise, ilk bölümde anlatılanlar çerçevesinde "Mavi Marmara Olayı" uluslararası hukuk açısından analiz edilmeye çalışılacaktır.

1. Açık Deniz ve Devletlerin Müdahale Yetkileri

Açık denizlerde devletlerin müdahale yetkileri 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi referans alınarak değerlendirilmiştir. Bu bağlamda öncelikle açık deniz tanımı, açık denizlerin hukuki statüsü ve bayrak yasası konuları incelenmiştir.

Açık deniz "içsular, karasuları, takımada suları ve MEB dışında kalan" deniz alanlarıdır. Bütün devletlerin yararlanmasına açıktır. Devletler ulusal yetkileri altında bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkilidir (bayrak yasası, izleme hakkı) (1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 92).

"Ayrıca, açık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerektiği de, uluslararası deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Açık deniz bu özellikleri ile hiçbir devletin ülkesine girmeyen bir uluslararası deniz alanını oluşturmaktadır. Bu çerçevede açık deniz bütün devletlerin yararlanmasına açık bir deniz alanı olup, burada temel ilke serbestlik ilkesidir" (Pazarıcı, 2006:284-285).

Açık denizlerin statüsüne ilişkin detaylı düzenlemeler 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde ve 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi'nde yer almıştır. Açık denizler, serbestlik ilkesi bağlamında denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlerin kullanımına açık bir alanıdır. (1982 tarihli BMDH Sözleşmesi, m. 87). Ancak, açık denizlerin serbestliği, hiçbir kuralın bulunmadığı anlamı taşımamakla birlikte; devletler açık denizlerden belirli hukuki kurallar (barışçıl amaç) çerçevesinde faydalanabilmektedirler (Pazarıcı, 2006:285).

Burada belirtmek istenen, açık denizlerin serbestliklerinden yararlanan devletler, diğer devletlerin çıkarlarına aykırı davranmaması gerektiğidir. Ayrıca açık deniz serbestliklerinin sınırsız bir özgürlük anlamında olmadığı, başka devletlerin haklarına ve çıkarlarına makul ölçüde saygı göstererek uygulanması gerektiği ortaya çıkmaktadır (Misili, 2014:187).

Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 2 ve BMDHS m. 87'ye göre açık denizlerin serbestliği ilkesi, "barış zamanında, özellikle deniz ulaşımı, açık deniz üzerindeki hava sahasında hava ulaşımı, balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması, bilimsel araştırma, kablo ve boru döşeme ile bu alanda yapay ada ya da tesisler kurma" konularında her devletin denize kıyısı olup olmamasına bakılmaksızın eşit koşullarda yararlanılabileceğini öngörmektedir.

1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m. 5 ve 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi m.91'e göre; "her devlet, tabiiyetinin gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşımaları hakkı için gerekli şartları tespit edecektir. Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları devletin tabiiyetini haizdir." Bu bağlamda gemiler sadece bir devletin bayrağı altında seyredabilmektedirler. Milletlerarası antlaşmalarda veya 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi'nde açıkça öngörülmüş olan istisnai durumlar hariç, açık denizde devletler münhasıran kendi yargı yetkisini kullanabilmektedirler (1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, m. 6/1; 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi, m. 92/1.). Ayrıca 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi m. 94/1, 2'ye göre; "her devlet; idari, teknik ve sosyal meseleler konusunda bayrağını taşıyan gemiler üzerinde yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanma hakkına sahiptir."

"Açık deniz serbestliği ilkesinin en önemli özelliklerinden biri her devletin ulusal ve uluslararası hukuka uygun olmak üzere, bir gemiye kendi uyrukluğunu verebilmesi hakkıdır." Ayrıca uluslararası hukuka göre açık denizlerde seyreden tüm gemilerin bir ulusal kimliklerinin olması gerekmektedir. Sonuç olarak, gemilere devletlerin uyrukluğunu bahşetmesi, hukuki bağlamda devletler yönünden hak ve görev olarak değerlendirilmektedir. Uyrukluğunu gemiye bahşetmiş olan devlet artık uluslararası hukuk karşısında bayrak devleti olarak ifade edilmektedir (Misili, 2014: 188).

Açık denizde bulunan gemiler, bayrağını taşıdıkları devletin münhasır yetkisine tabi olmakla birlikte, bu yetki doğrudan gemilerin seyrüsefer özgürlüğü (serbestlik) ile bağlantılı bir ilkedir. Gemiler, bayrak devletin kara sularından uzaklaştıkça bir anlamda onların yetkilerinden de uzaklaşmaktadırlar. Ancak açık deniz herhangi bir devletin egemenliğine tabi olmadığından, bir anlaşmazlık yaşanmaması için bayrak devletlerinin gemileri üzerinde etkin bir şekilde yetki kullanması deniz hukuku açısından büyük



önem taşımaktadır. Açık denizde bayrak devletlerinin gemiler üzerinde münhasır yetkili olması prensibi uluslararası örf ve adet hukuku bağlamında değerlendirilmektedir (Okur, 2011:146-147).

1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, m. 8 ve 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi m. 95'e göre; "bir geminin bayrak devleti dışındaki hiçbir devletin uluslararası hukukun izin verdiği istisnalar dışında açık denizde bulunan gemilere müdahale edebilmesi, arama, soruşturma, el koyma ya da tutuklama gibi yetkiler kullanabilmesi mümkün değildir." Ayrıca bu sözleşmelere göre, savaş gemileri ve gayri ticari amaçlı (kamu hizmeti için kullanılan gemiler) devlete ait gemiler ise hangi durumda olursa olsun hiçbir şarta bakılmaksızın yalnızca bayrak devletinin yetkisine tabidirler.

Gemilerde hukuki bakımından açık denizde herhangi bir boşluk doğmasının sakıncaları göz önünde tutularak, her devletin kendi ulusal yetkileri altında bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olmasına bayrak yasası adı verilmektedir. Diğer bir husus da, "bir kıyı devletinin ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında bir yabancı devlet uyruğunda bulunan gemi daha sonra açık denize kaçsa bile, kıyı devletince izlenerek açık denizde yakalanması ve gerekli cezaya çarptırılması da uluslararası hukukta kabul edilmektedir." Kıyı devletinin bu hakkına da izleme hakkı denilmektedir (Pazarıcı, 2006:285).

"Bir yabancı gemi bir kıyı devletinin egemen yetkiler kullandığı sulara yasalara aykırı davrandıktan sonra açık denize kaçarsa bu kıyı devletinin kamu hizmetindeki devlet gemileriyle söz konusu gemiyi açık denizde de izleyerek gerekli yasal işlemleri yapma yetkisi vardır. Geleneksel olarak izleme hakkı yabancı gemilerin bir kıyı devletinin iç suları, kara suları ya da bitişik bölgesinde buldukları sırada işledikleri suçlar için tanınan bir hak niteliğinde olmaktadır. Ancak BMDHS ile kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge ve bu deniz alanlarında kurulu tesisler etrafında ilan edilen güvenlik kordonları içinde söz konusu deniz alanlarına ilişkin yasalara aykırı davranışlar için de kıyı devletine izleme hakkı tanındığı görülmektedir" (Pazarıcı, 2006:285-286). Kesintisiz izleme hakkı, suçluların hukuka aykırı şekilde deniz yoluyla ülkeye girmesinin, ülke hukuk ve düzenlemelerinin ihlalinin ve aynı zamanda ülke içinde işlenen suç faillerinin kolayca sınır ötesine geçiş suç kovuşturmasından kurtulmasının önlenmesi açısından önem arz etmektedir (Gözlügül, 2013:475).

Kesintisiz izleme hakkı bayrak yasasına getirilmiş önemli bir istisnai durumdur. "Buna göre, ulusal hukukunun ve düzenlemelerinin belirli deniz alanlarında ihlal edildiği bulgusu ve kanaatine ulaşan kıyı devleti bayrak yasasına uymaksızın yabancı ticaret gemilerini takip ederek yakalayabilmekte ve yargılamak üzere limanlarına çekebilmektedir" (Gözlügül, 2013:479).

Ayrıca devletler uyrukluk ayrımı gözetmeksizin şu konularda denetleme ve cezalandırma yetkisine sahiptir: Deniz haydutluğu (korsanlık değil), Köle ticareti, Uyuşturucu kaçakçılığı ve İzinsiz ses/görüntü yayını (1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 105, 108, 109, 99).

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre "Deniz Haydutluğu" şunları kapsar: Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından: Açık denizde veya hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde¹, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili; bu fiile isteyerek katılma, kolaylaştırma veya buna teşvik (1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 101). Korsanlık ise bir ticari geminin devlet eliyle silahlandırılarak askeri gemi haline getirilmesidir.

Zaman içerisinde devletlerin açık denizde meydana gelen kirlilik olayları, uyuşturucu ve göçmen kaçakçılığı, terörizm ve kitle imha silahları ile mücadele gibi gerekçelerle serbestlik ilkesine müdahalede bulunma konusunda isteklerde bulunmuşlardır. Bu bağlamda bahse konu olan olaylarla mücadele için, yapılan sözleşmeler ile devletlere açık denizde bulunan gemiler üzerinde yetkiler kullanma imkanı tanınmıştır. "Ancak bu tür sözleşmeler ile tanınan yetkiler, uluslararası örf ve adet hukukundan kaynaklanan yetkilerden farklı olmakla birlikte, yalnızca ilgili sözleşmelere taraf olan devletlerce ve yine taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemiler için kullanılabilir" (Okur, 2011:147).

1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi'ne göre kesintisiz izleme yapılabilmesi için; kıyı devletinin yetkili mercilerinin, yabancı bir geminin kıyı devleti kanunlarını ve düzenlemelerini ihlal ettiğini inandırıcı sebeplere dayandırması gerekmektedir. 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi, m. 33'e göre, gemi kıyı devletinde gümrük, sağlık, maliye ve göç alanında kurallara aykırı davranmış veya aykırı davrandığı konusunda geçerli sebeplerin olması gerekmektedir. Böyle bir durumda, o kurallara uymayan veya uymadığı düşünülen bir gemiye kesintisiz izleme ile açık denizde olsa dahi devletlere müdahale etme hakkı tanınmıştır.

İzleme hakkının kullanılabilmesi için, "suçu işleyen yabancı gemiye suçu işlediği deniz alanında iken, onun tarafından görülebilir ya da işitilebilir bir biçimde ve uzaklıktan, dur emrinin verilmesi

¹ Burada dikkat edilecek husus, bahse konu olay bir devletin karasuyu veya içsuyunda olursa Deniz Haydutluğu değil, başka bir suç eylemini ifade edecektir. Diğer devlet gemileri veya uçakları müdahil olamaz.



gerekmektedir” (Pazarıcı, 2006:286). İzleme hakkının dışında diğer bir husus da ziyaret hakkıdır. 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 BMDH Sözleşmesi’nde belirtildiğine göre; “açık denizde yabancı bir ticaret gemisine rastlayan bir savaş gemisi; geminin haydutluk yaptığından, geminin köle ticaretine girdiğinden, geminin izinsiz yayına girdiğinden ve yabancı bir bayrak taşıdığı veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde geminin gerçekte savaş gemisi ile aynı tabiiyette olduğundan şüpheyi gerektirecek makul bir sebep olduğunda ziyaret hakkını kullanabilecektir.”

Ziyaret hakkı, iki aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada savaş gemisi, yukarıdaki hallerin varlığından şüphelendiği geminin “bayrağını çekme hakkını incelemek amacıyla”, gemiye bir subay komutasında tekne göndererek, geminin belgelerini inceleyebilmektedir. Ayrıca herhangi bir sonuç alınamaması (şüphelerin giderilememesi) durumunda, ikinci aşama olarak gemide daha ileri düzeyde bir inceleme yapılabilmektedir (Okur, 2011:147).

İzleme hakkı kullanılarak, yabancı bir gemiye açık denizde fiziki müdahalede bulunulması, durdurulması, yakalanması, kimlik tespiti yapılması ve kıyı devleti limanlarına çekilmesi, hukuki açıdan bazı hüküm ve sonuçlar doğurmaktadır. Bu bakımdan en önemli sorun güç kullanılma durumu olmaktadır. Hukuki açıdan bakıldığında, kıyı devletine yakalamayı gerçekleştirmek için geminin batırılmasıyla sonuçlansa bile, makul ölçülerde güce başvurma yetkisi tanınmıştır (Gözlügül, 2013:490).

Bu durumda en önemli sorun makul ölçüde güç kullanma durumudur. Kimi yazarlarca yabancı geminin batırılabilmesi olasılığının da kabul edildiği görülmektedir. Buradaki en önemli husus izlenen geminin tutuklanması, el konulması ya da batırılması durumlarında bayrak devletinin zaman geçirilmeden haberdar edilmesi gerekmektedir. Ayrıca izleme hakkının kurallara aykırı biçimde kullanılarak bir gemi durdurulmuş ya da tutuklanmış ise, kıyı devletinin neden olduğu bütün zararları gidermesi gerektiği kabul edilmektedir (Pazarıcı, 2006:286).

Açık deniz serbestliği ilkesinin bir diğer istisnai durumu da ablukadır. Uluslararası hukuk, silahlı bir çatışma mevcut olduğunda, düşman tarafın uluslararası toplumla ilişkisini engellemeye yönelik tedbirlerin alınmasına izin vermektedir. Ablukanın amacı, düşman devletin açık denizlere çıkışını ve diğer devletlerle olan tüm ticari ilişkilerini engelleyerek çatışmayı devam ettirebilmesini ortadan kaldırmak ya da bunu azaltmaktır. Abluka, silahlı çatışma kapsamında muharıplerden herhangi biri tarafından tek taraflı olarak uygulanabileceği gibi, BM Güvenlik Konseyi tarafından da uygulamaya konulabilmektedir (Topal, 2012:110).

Abluka uygulamanın şartları denizdeki çatışmalara ilişkin 1994 yılında ortaya çıkan San Remo Manual (1994 San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea) el kitabında mevcut bulunmaktadır. San Remo Düzenlemesine göre, bir ablukanın uluslararası hukuka uygun olabilmesi için gerekli olan şartlar şu şekilde belirtilebilir:

“1-San Remo Düzenlemesi madde 93. ve 94. hükümleri ablukanın ilan edilmesini öngörmektedir. Buna göre, abluka ilan edilmeli ve bütün savaşan taraflar ve tarafsız devletler ablukanın varlığından haberdar edilmelidir. Ayrıca, ablukanın uygulamaya başlandığı zaman, süresi, nerede ve ne zamana kadar uygulanacağı gibi hususlar açıkça belirtilmelidir. 2-San Remo Düzenlemesi 95. maddesi ablukanın etkin biçimde uygulanmasını şart koşmaktadır. Ablukanın etkin olup olmadığının tespiti her olayın özelliğine göre olacaktır. 3-San Remo Düzenlemesi madde 99, ablukanın tarafsız devletlerin kıyılarına ve limanlarına girişi ve çıkışları engellememesini öngörmektedir. 4-San Remo Düzenlemesi madde 100’e göre, ablukanın tarafsız biçimde bütün devlet gemilerine uygulanması gerekmektedir. 5-San Remo Düzenlemesi madde 102 (a) düzenlemesine göre, abluka, sivil halkın açıklıktan kırılmasına veya en temel ihtiyaçlarının karşılanmasına engel teşkil etmemelidir. Yine aynı maddenin (b) fıkrasına göre, ablukadan beklenen askeri avantajın sivil halk üzerinde sebebiyet vereceği zararları aşmaması gerekir. Uluslararası insani hukukta “collateral damage” olarak adlandırılan bu durum her olayın özelliğine göre değerlendirilmek zorundadır. Burada hiç de arzu edilmeyen, ablukanın sağlayacağı askeri avantajın sivil halka vereceği zararlar orantılanması gibi değerlendirilmesi son derece zor bir durum da kaçınılmaz biçimde gündeme gelmektedir. 6-San Remo 103. madde düzenlemesi bir başka şart olarak, ablukanın sivil halkı cezalandırma amacının olamayacağını ve halkın yaşamı için gerekli ihtiyaç maddelerinin girişine, abluka uygulayıcısı devletin engel olamayacağını öngörmektedir” (Aksar, 2012:29-30).

2. Mavi Marmara Olayı

31 Mayıs 2010 tarihinde İsrail, Gazze’ye insani yardım götürdüklerini beyan eden sivil gemilere açık denizde seyir halindeyken müdahalede bulunmuş, bu müdahalenin sonucunda 9 sivil hayatını kaybetmiş ve çok sayıda yaralanmalar olmuştur (Reçber ve Ögüt, 2010:17). Farklı ülkelerde faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının liderliğinde, İsrail ablukasını altında bulunan Gazze’ye insani yardım götürmek ve İsrail ablukasının neden olduğu sorunlara dikkat çekmek amaçlarıyla yola çıkan yardım gemilerine yönelik İsrail



Silahlı Kuvvetlerinin gerçekleştirdiği eylem, “Mavi Marmara Olayı” olarak literatüre geçmiştir (Aksar, 2012:24-25).

Bu olaydan sonra uluslararası alanda, müdahalenin hukuka uygun olup olmadığı tartışılmıştır. Bu bölümde de ilk bölümde anlatılanlar çerçevesinde “Mavi Marmara Olayı” uluslararası hukuk açısından analiz edilmeye çalışılacaktır.

BM İnsan Hakları Konseyi Uluslararası Vaka İnceleme Heyeti’nin 27 Eylül 2010 tarihli Mavi Marmara Raporu’nda Mavi Marmara olayının gelişimi şu şekilde anlatılmaktadır:

“Mavi Marmara gemisi 22 Mayıs 2010 tarihinde İstanbul’dan Antalya’ya hareket etmiş, 25 Mayıs’ta Mavi Marmara Antalya’ya varmıştır. 28 Mayıs tarihinde ise Antalya’dan ayrılmıştır. Antalya Limanı’nda bulunduğu süre zarfında Mavi Marmara gemisi etrafında sıkı güvenlik tedbirleri alınmıştır. Gemiye alınan yolcular, eşyalar ve bavullar detaylı olarak incelenmiştir. Açık denizde “Challenge I” gemisinden alınan yolcular da aynı şekilde kontrolden geçirilmiştir. 30 Mayıs 2010 tarihi ve saat 15.54’te Filoda bulunan gemiler buluşma bölgesinden ayrılarak rotalarını 222 derece, güneybatı yönü olarak belirlemişlerdir. Saat 23.30 itibarı ile rota 185 olarak değiştirilmiş ve genel güney istikametinde seyre devam edilmiştir. NAVTEX üzerinden İsrail’in kendi kıyısı itibarı ile 68 mile kadar askeri tatbikat yaptığı mesajı alınmıştır. Bu yüzden gemiler karanın en az 70 mil açığından seyirlerini sürdürmüşlerdir. İsrail savaş gemileri yardım filosu ile 22.30 itibarıyla Kanal 16 üzerinden muhabereye geçmişlerdir. Bu muhaberede İsrail donanması rotalarını Aşdod Limanı’na çevirmelerini istemiş ve yüklerin bu limana bırakılması gerektiğini belirtmişlerdir. Ayrıca muhaberede filodaki bütün sivillerin silahsız oldukları da belirtilmiştir. İsrail donanması bu görüşmelerde taşıdığı yükü kontrol etme hakkında hiçbir şey söylememiştir. Telsiz muhaberesi 31 Mayıs günü 02.00 saatine kadar devam etmiştir. Saat 04.30 civarı İsrail donanmasına bağlı askerler Zodyak botlar ile Mavi Marmara gemisine çıkma girişiminde bulunmuşlardır. Bir grup bot hem sancak taraftan hem de iskele taraftan gemiye yanaşmış, İsrail askerleri gaz bombaları, şok edici el bombaları, göz yaşartıcı bombalar atmışlardır. Bu esnada gerçek fişekler ile ateş edildiği iddiası da öne sürülmektedir. Rüzgârın etkisi ile atılan gaz bombaları tesirini göstermemiştir. Askerlerin botlarla gemiye yanaşıp merdiven atma girişimleri de yolcular tarafından engellenmiştir. Botlarla gemiye çıkış mümkün olmayınca birkaç dakika sonra helikopter ile geminin üst güvertesine asker indirilmek istenmiştir. Bu sırada üst güvertede 10-20 yolcu bulunmaktadır. Helikopterden atılan ilk halatı yolcular üst güverte üzerinde bir yere bağlayarak bu ilk girişimi sonuçsuz bırakmışlardır. İkinci deneme öncesi askerlerin gerçek fişeklerle gemi güvertesine ateş açtığı Heyet tarafından tespit edilmiştir. 15 dakika içerisinde 3 helikopter ile üst güverteye asker indirilmiştir. Bu zaman diliminde 4’ü ağır yaralı olmak üzere toplam 19 yolcu ateşli silahlardan kaynaklı olarak yaralanmıştır. Ateşli silahlarla yaralananların çoğunluğunda baş, sırt, gövde gibi hayati yerlere ateş açıldığı saptanmıştır. Heyete göre güvertede bulunan neredeyse herkes kurşun yarası almıştır. Video çekimi yapan bir kişi de kafasından vurularak öldürülmüştür. Yolcular gemiye çıkan askerlere metal çubuklarla, sopalarla vurarak mücadele etmişlerdir. Heyet iki yolcunun sapan kullanarak helikoptere küçük cisimler attıklarını tespit etmiştir. Ayrıca İsrail’in iddiası olan yolcuların ateşli silah kullandıkları yönündeki yaklaşımlar heyetin tespitlerine göre gerçeği yansıtmamaktadır. Ayrıca yaralanan üç asker, gemide bulunan doktorlar tarafından tedavi edilmiş, hiç birisinde ateşli silah yarasına rastlanmamıştır. 20 civarında yolcu ellerinde sopalar ve çubuklarla gemide bulunmaktadır. Bu yolcular gaz maskeleri de takmışlardır. İsrail askerleri birkaç metrelik mesafeden içerideki bir yolcuyu vurmuştur. Pek çok yolcunun yaralandığını gören filonun organizatörleri beyaz gömleklerini çıkartıp teslim olduklarını belirtmişlerdir. Fakat İsrail askerleri ateşe devam etmişlerdir. Askerler köprü üstüne girmek için köprü üstünün pencere ve kapısına ateş açmışlardır. Köprü üstüne girdikten sonra kaptana makineleri durdurma talimatı vermişlerdir. Köprü üstünde kaptan hariç herkesi zor kullanarak yere yatırmışlardır. Fakat bu arada kaptana da silah doğrultulmuş vaziyettedir. İsrail Genelkurmay Başkanı Ashkenazi’nin 11 Ağustos 2010 tarihinde vermiş olduğu ifadeye göre operasyon saat 05.17’de sona erdirilmiştir. Operasyondan sonra 9 yolcu öldürülmüş ve en az 24 yolcu gerçek kurşunla yaralanmış, pek çok yolcu da plastik mermilerle yara almıştır. Gemi, içindeki yolcular ile beraber Aşdod Limanı’na doğru harekete geçirilmiştir. Bu sırada yolculara pek çok kötü muamele yapılmıştır. Gemi 31 Mayıs günü saat 11.00’da Aşdod Limanı’na çekilmiştir.”

2.1. Birleşmiş Milletler ve Mavi Marmara Olayı

2 Haziran 2010 tarihinde Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Konseyi Mavi Marmara olayında uluslararası hukuka aykırı bir durum olup olmadığını araştırmak için uluslararası bağımsız bir araştırma grubu belirlemiştir. Buna müteakiben 23 Temmuz 2010 tarihinde Yargıç Karl T. Hudson-Philips (Emekli



Uluslararası Ceza Mahkemesi Hakimi) başkanlığında Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Yüksek Komisyonu'ndan da destek alınarak araştırma grubu oluşturulmuştur (Ertürk, 2011).

Araştırma grubu çalışmalarını kısa sürede tamamlamış ve 56 sayfalık raporunu 22 Eylül 2010'da yayınlamıştır (Aksar, 2012:25). Ancak yayınlanan bu rapor "fact finding" çalışması veya diğer bir deyişle "gerçeğin bulunması" olarak ele alınmış olmakla birlikte uluslararası hukuk bağlamında bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır (Erdurmaz, 2011).

Araştırma grubu raporunda özetle, İsrail'in Gazze ablukasının hukuka aykırı olduğunu ve bu bağlamda da, İsrail Silahlı Kuvvetleri'nin Mavi Marmara'ya açık denizde müdahalesinin uluslararası hukuk kurallarına uygun olmadığını, ayrıca müdahalenin BM Antlaşması'nın 51. Madde çerçevesinde meşru müdafaa olarak değerlendirilmeyeceğini sonuç olarak İsrail askerlerinin Mavi Marmara müdahalesinin ağır insan hakları hukuku ihlali oluşturduğunu belirtmiştir (Aksar, 2012:25). Rapordan anlaşılan İsrail'in Mavi Marmara gemisine müdahalesinin hem uluslararası hukuka hem de insan hakları hukukuna aykırı olduğu BM İnsan Hakları Komisyonu tarafından tespit edilmiş olduğudur (Erdurmaz, 2010).

Rapor detaylı olarak incelendiğinde; Mavi Marmara gemisine yapılan müdahalede İsrail askerlerinin "orantısız" güç kullandıkları ortaya konmakta ve askeri operasyon "kabul edilemez gaddarlık" olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca raporda müdahaleyle ilgili incelemeler neticesinde İsrail'e karşı "kasti cinayet" soruşturması yürütmeye yetecek kadar kanıt bulunduğu da belirtilmektedir. Raporun 182'nci maddesinde ve sonuç bölümünde, Dördüncü Cenevre Konvansiyonu'nun 147'nci maddesine göre İsrail'in müdahalesinin uluslararası hukuka aykırı davranışını soruşturmaya yetecek kadar kanıtların mevcut olduğu belirtilmektedir. Bunlar: "Kasti adam öldürme, işkence ya da insanlık dışı muamele, kasti acı çektirme ve yaralamadır." Uluslararası İnsan Hakları Hukuku'nun ihlaline yönelik olarak da: "yaşam hakkına tecavüz, işkence ve diğer vahşi, insanlık dışı muamele ve cezalandırma" olarak belirlenmektedir. "Cenevre Konvansiyonu, savaş zamanlarında sivillerin korunmasını amaçlayan uluslararası bir anlaşmadır" (Erdurmaz, 2011 Mayıs 09).

Mavi Marmara olayıyla ilgili BM bünyesinde hazırlanan diğer bir rapor Palmer Raporu'dur. Müdahale ile ilgili Yeni Zelanda'nın eski Başbakanlarından Geoff Rey Palmer başkanlığında dört kişilik bir Soruşturma Komisyonu (Panel of Inquiry) kurulmuştur. Komisyon 105 sayfalık bir rapor hazırlamış ve söz konusu rapor Temmuz 2011'de kamuoyuna açıklanmıştır. Ancak, Palmer Raporu'nun bulguları, BM İnsan Hakları Konseyi tarafından kurulan araştırma gurubunun bulguları ile farklılık göstermektedir. Örneğin; Palmer Raporu, İsrail'in Gazze deniz ablukasını, BM Antlaşması'nın 51. maddesi doğrultusunda meşru müdafaa niteliğinde değerlendirmekte ve uluslararası hukuka uygun bulmaktadır. Rapor, ablukayı uluslararası hukuka uygun bulmasına rağmen, İsrail'in Mavi Marmara müdahalesinin dokuz kişinin ölümüne ve birçok bireyin yaralanmasına sebebiyet vermesi nedeniyle, müdahaleyi aşırı ve kabul edilemez bulmaktadır. Ayrıca rapor, İsrail'in üzüntüsünü belirtmesinin ve tazminat ödemesinin uygun olacağını belirtmekte ve İsrail ile Türkiye arasındaki ilişkilerin bir an önce düzeltilmesinin Ortadoğu'nun güvenliğinin sağlanması bakımından önemli olduğuna işaret etmektedir (Aksar, 2012:25-26).

2.2. İsrail'in Mavi Marmara Tezi

"Uluslararası silahlı çatışmalar kapsamında denizden abluka uygulayan devlet, ablukayı ihlal eden ya da ihlale teşebbüs eden düşman ya da tarafsız tüm devletlerin gemilerine ve yüklerine el koyma ve bunları cezalandırma hakkına sahiptir." Burada dikkat edilmesi gereken husus İsrail'in Gazze ablukasının hukuki durumudur. Eğer İsrail'in abluka hakkına sahip olduğu kabul edildiği takdirde, ablukayı ihlale engel olma hakkı doğmaktadır. Bu bağlamda İsrail, Mavi Marmara gemisine müdahaleyi, "ablukayı kırmayı amaçlayan bir gemi ya da gemilere karşı ilgili devletin müdahalede bulunabileceğini öngören uluslararası hukuk kurallarına" dayandırmaktadır (Topal, 2012: 145).

İsrail'in iddialarını dayandırdığı "1994 tarihli Denizdeki Silahlı Çatışmalara Uygulanabilir Uluslararası Hukuka İlişkin San Remo El Kitabı" adlı düzenlemede paragraf 67(a)'da "kaçak harp malzemesi taşıdığına veya ablukayı ihlâl ettiğine ilişkin makul gerekçelerin var olması ve durması yönünde ikaz edildiği halde ilgili geminin kasten ve açık bir şekilde durmayı reddetmesi veya ziyaret edilmeye, aramaya ya da el koymaya direnmesi halinde tarafsız ticari gemilere saldırılabileceği" belirtilmektedir (Topal, 2012:109).

İsrail tarafından Mavi Marmara olayıyla ilgili iki adet raporun yayınlanmış olduğu görülmektedir. Bunlardan ilki İsrail Ordusu Soruşturma Komisyonu'nun müdahale sonrası hazırladığı rapor olmakla birlikte, bir diğeri ise bağımsız olan Turkel Komisyonu'nun hazırladığıdır. Ancak iki raporun bulguları arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır. İsrail Ordusu Soruşturma Komisyonu'nun hazırladığı rapor bir takım operasyonel hatalardan bahsederken, Turkel Komisyonu'nun hazırladığı rapor ise, İsrail hükümetini ve donanmasını tamamen suçsuz göstermektedir (Ertürk, 2011).



14 Haziran 2010 tarihinde İsrail Ordusu Soruşturma Komisyonu'nun hazırladığı raporda; Mavi Marmara müdahalesinde, ordunun yaptığı planda bir hata unsurunun bulunmadığı fakat operasyonel eksikliklerin bulunduğu açıklanmaktadır. Bu eksiklikler; "deniz kuvvetleri komutanlarının direniş ihtimalini yeterince dikkate almaması ve istihbarat eksikliği" olarak ifade edilmektedir. Ayrıca raporda; "askeri istihbaratın, Türkiye ve İnsan Hakları Hareketi adı verilen dernek hakkında yeterli bilgiye sahip olmaması da bir hata olarak gösterilmiştir." Raporda belirtilen en önemli husus, "gemide ateş açan tarafın yolcular olduğu ve askerinin kendini korumak için karşı ateş açtığıdır" (NTV, 2010 Temmuz 12).

Raporda, İsrail askerlerinin kendini korumak için ateş açtığını belirtmekte, fakat müdahalede hatalar olduğunu da kabul edilmektedir. Bir diğer rapor ise, İsrail Devleti tarafından hazırlanan Turkel Komisyonu raporudur. Bu raporun ise İsrail hükümetini ve orduyu tamamen hatasız gösterdiği görülmektedir. Örneğin, Turkel Komisyonu, "İsrail askerlerince hedef alınan gemideki şahısların düşmanca davranışlara doğrudan iştirak etmiş sayılabileceğini belirtmektedir" (Topal, 2012:148).

Turkel Komisyonu, İsrail Devleti tarafınca Emekli Yüksek Mahkeme Yargıcı Jacob Turkel başkanlığında bağımsız bir komisyon olarak toplanmış ve rapor, Ocak 2011'de kamuoyuna açıklanmıştır. Rapordaki bulgulara göre; "İsrail ordusunun Mavi Marmara gemisine yaptığı baskın uluslararası insani hukuk kuralları çerçevesinde tamamen yasadır ve ordunun çok tartışılan müdahale şekli normal şartlarda gerçekleşmiştir." Ayrıca gemilerin yardım maksadı taşımadığı, sadece dikkat çekmek, olay çıkarmak ve İsrail'in Gazze politikasını eleştirmek için Gazze ablukasını aşmaya çalıştıkları belirtilmektedir. Ayrıca gemide bulunan yolcuların askerlere karşı şiddet uyguladığı da ifade edilmektedir. Askerlerin müdahale esnasında uyguladıkları şiddet noktasında ise komisyon, insan hakları hukukunun el verdiği şekilde zorunluluk noktasına gelindiği için gerekli şiddetin uygulandığını ifade etmektedir. Ayrıca gemideki yolcuların silah kullanmalarına rağmen, askerlerin profesyonel şekilde hareket ettikleri ve uluslararası hukukun izin verdiği şekilde şiddete başvurduğu da belirtilmektedir (Ertürk 2011).

Görüldüğü gibi, İsrail Ordusu Soruşturma Komisyonu'nun ve Turkel Komisyonu'nun hazırladığı raporlarda farklılıklar bulunmaktadır. Ayrıca İsrail'in ve Birleşmiş Milletlerin de olayları farklı yorumladığı görülmektedir.

2.3. Türkiye'nin Mavi Marmara Tezi

Türkiye'nin Mavi Marmara raporunu, İsrail'in raporunu açıklamasından hemen sonra Şubat 2011'de Birleşmiş Milletler'e sunduğu görülmektedir (Ertürk, 2011). Türkiye, İsrail askerlerinin Mavi Marmara müdahalesiyle ilgili olarak BM'ye sunduğu raporda, müdahaleyi ayrıntılı şekilde ortaya koyarak, "Uluslararası hukukun en temel ilkelerinden biri, uluslararası yükümlülüklerini ihlal eden devletlerin hatalarını telafi ve yol açtıkları zararları tazmin etmelerini emretmektedir" ifadesiyle müdahalenin tazminini istemiştir. Raporda olayın detaylarıyla anlatıldığı da görülmektedir. Türkiye'nin tezine göre; müdahalenin "İsrail kıyılarından 72 deniz mili açıktaki gerçekleştiği, 600 sivil yolcu taşıyan Mavi Marmara gemisine yapılan müdahalede sekizi Türk, biri ise Türk asıllı Amerikan vatandaşı, toplam dokuz sivilin öldürüldüğü, kırkı aşkın sivilin de yaralandığı" belirtilmektedir. Raporun detayları incelendiğinde ise, gemilerin yola çıkışı şu şekilde anlatılmaktadır: "Türkiye'den yola çıkmış olan gemiler, tüm güvenlik kontrolleri, pasaport kontrolleri ve gemi güvenliği önlemleri mevzuata uygun şekilde gerçekleşmiş olarak yola çıkmışlardır. Bu üç gemideki yolcular, bunların kişisel eşyaları ve büyük miktardaki insani yardım malzemesi de ayrıntılı bir şekilde denetlenmiştir. Kontrollerde ateşli veya başka kategoride silah bulunmamıştır. Bu gemilerin demir aldıkları Türk limanlarının tamamı, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu (ISPS) kapsamında tescilli limanlardır." Raporda müdahalenin şeklinin anlatıldığı bölümde ise en dikkat çeken unsur İsrail askerlerinin "planlı ve kapsamlı bir saldırı" düzenlediği ifadesidir. Aynı bölümde İsrail askerlerinin helikopterlerden gerçek mermilerle ateş açarak iki sivil öldürdükleri, müdahale sırasında İsrail askerlerinin sivil yolculara karşı "aşırı, rastgele ve orantısız güç" kullandıkları da ifade edilmektedir. Raporda dikkat çeken bir diğer husus, müdahale esnasında dokuz sivil yolcunun öldürülmesinin "İnsan Hakları Evrensel Beynamesinde ve İsrail'in 1991 yılında taraf olduğu Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşmesi'nde (ICCPR) kayıtlı yaşama hakkının bir ihlali" olduğunun vurgulanmış olmasıdır. Raporda son olarak "İsrail'in uluslararası yardım konvoyuna uluslararası sularda saldırması, seyrüsefer hürriyetinin ve açık denizlerde seyrüsefer güvenliğinin ihlalidir" ifadesine yer verilerek açık denizlerin serbestliği ilkesine vurgu yapılmaktadır (Milliyet, 2011 Ocak 24).

2.4. Mavi Marmara Olayında Son Durum

İsrail'in Mavi Marmara müdahalesi sonucunda yaralananlar ve saldırıda mağdur olanlar, ölenlerin yakınları ve farklı gerekçelerle şikayetçi olanlar adına dava açılmış olmakla birlikte, 6 Kasım 2012 tarihinde İstanbul Çağlayan Adliyesi'nde görülmeye başlanan davada toplamda 490 kişi müşteki mağdur olarak yer almaktadır." İsrail Genelkurmay Başkanı Rau Gabiel Ashkenazi, Deniz Kuvvetleri Komutanı Eliezer Alfred Maron, Hava Kuvvetleri İstihbarat Sorumlusu Avishay Levi ve İsrail İstihbarat Başkanı Amos Yadlin" davda



firari sanık olarak yargılanmaktadırlar. “Ceza davasında katılacak olan müşteki-mağdurların her biri, bu saldırıda emri veren devlet yetkilileri ve üst düzey komutanlar başta olmak üzere, saldırıya bizzat katılan askerlerin de dahil olduğu tüm failerin tespit edilmesini, iddianamede ve BM İnsan Hakları Konseyi raporunda sayılmış olan her bir suç için ayrı ayrı cezalandırılmalarını talep etmektedirler.” Hazırlanan iddianamede, Mavi Marmara müdahalesinin faillerinin, “kasten adam öldürmek, kasten adam öldürmeye teşebbüs, nitelikli kasten yaralama, kasten yaralama, nitelikli yağma, deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarını kaçırma veya alikoyma, nitelikli mala zarar verme, kişiyi hürriyetinden yoksun kılma ve eziyet suçlarını azmettirme” suçlarından dolayı cezalandırılmaları talep edilmektedir (Turan, 2012).

İsrail’in uluslararası sularda Mavi Marmara müdahalesi sonucu Türk vatandaşlarının zarar görmesi nedeniyle, zarar sanki Türkiye’de verilmiş gibi işlem görebilmekte ve bu nedenle Türk Mahkemelerinde cezai yargılama yapılabilmektedir. Bu nedenle, İsrail askeri personelinin Türk Ceza Mahkemeleri önünde yargılanması yürürlükteki mevzuat gereği mümkün olmaktadır.

İstanbul 7. Ağır Ceza Mahkemesi bu sanıklar hakkında yakalama kararları çıkarmakla birlikte, bu durum “suçluların iadesi” hükümleri gereği İsrail açısından da bağlayıcılık arz etmektedir. “Suçluların İadesine Dair Avrupa Sözleşmesi (SİDAS- Avrupa Konseyi Sözleşme No. 24)” ne hem Türkiye hem de İsrail taraftır. Bu bağlamda Türkiye’de bu sanıklar hakkında yakalama kararları olması nedeniyle sözleşme gereği, İsrail’in iadeleri yapması gerekmektedir. Ayrıca, İstanbul 7. Ağır Ceza Mahkemesinin vermiş olduğu yakalama kararlarının ifası için İnterpol Genel Sekreterliğinden (Uluslararası Polis Örgütü) kırmızı bültenle arama kararı çıkartılması talep edilebilecektir (CNN, 2014 Aralık 09).

Mavi Marmara olayıyla ilgili diğer bir dava da Uluslararası Ceza Mahkemesi’nde görülmektedir. Mavi Marmara gemisinin bayrak devleti olan Komorlar Birliği Devleti, gemisine yapılan müdahale hakkında, müdahalede sorumluluğu bulunan İsraili yetkililer hakkında Uluslararası Ceza Mahkemesi’ne (UCM) başvuruda bulunmuştur. UCM Savcılık Ofisi bu başvuruyu kabul ederek, Mavi Marmara olayına ilişkin “Ön Soruşturma” safhasını başlatmıştır. UCM Savcılık Ofisi, usul açısından “mahkemenin yetkisi, işlenen suçlar, suçun ağırlığı, tamamlayıcılık” ilkeleri uyarınca Mavi Marmara olayını araştırmıştır. Roma statüsünün 53. maddesi uyarınca, “Mavi Marmara olayına ilişkin olarak soruşturma açıp açmama konusundaki kararında savcılık, bu davada yer, zaman ve konu bakımından UCM’nin yetkili olduğunu” kabul etmiştir. UCM Savcılık Ofisinin kararında, “Mavi Marmara olayında Roma Statüsünün 8. maddesi kapsamında İsrail tarafından savaş suçları işlendiği (kasten adam öldürme, kasten ağır yaralama, insan onuruyla bağdaşmayan saldırı) tespit edilmiştir. Ayrıca bu suçlar bakımından İsrail’in “Meşru Savunma” tezini de kabul etmemiştir. Çünkü UCM Savcılık Ofisi, İsrail’in müdahalesinde öldürme vakalarını incelediğinde, bunların önemli bir kısmının “baş ve boyun bölgesine çok yakın mesafeden ateş edilerek” gerçekleştirildiğini tespit etmiştir. Bu bağlamda Roma statüsünün 3. Maddesinde tanımlanan “meşru savunma” tanımına girmediği görülmektedir. Ayrıca müdahale yönteminde “orantılılık” durumu da söz konusu olmamıştır. UCM’nin bütün bu tespitlerine rağmen Savcılık Ofisi, işlenen suçlar hakkında “suçun ağırlık derecesini yeterli bulmağı” için soruşturma açmaktan imtina etmiştir. Bu duruma gerekçe olarak da “öldürülen mağdur sayısının azlığı, işlenen suçların filodaki 7 gemiden sadece birinde işlenmiş olması, filonun durdurulmasının Gazze’ye giden yardımlarda hatırı sayılır bir etkisi olmayacağı” gibi tespitler gösterilmiştir (Turan, 2012).

Sonuç ve Değerlendirme

Gemilerin açık denizleri kullanmasının temelinde serbestlik (seyrüsefer özgürlüğü) ilkesi bulunmaktadır. Bu ilke doğrultusunda, İsrail askerlerinin Mavi Marmara müdahalesi uluslararası deniz hukuku kuralları bakımından, her devletin ticaret gemilerinin özgürce seyrüsefer haklarını icra etme haklarının bulunduğu, uluslararası bir alanda (kıyıda 72 mil uzakta) meydana gelmiştir. Sonuç olarak, İsrail’in Komorlar Birliği’nin bayrağını taşıyan ve açık denizlerde seyrüsefer halinde bulunan Mavi Marmara adlı gemiye müdahalesi, hukuk kurallarının ihlali niteliği taşımaktadır.

Açık denizlerin serbestliği, hiçbir kuralın bulunmadığı anlamı taşımamakla birlikte, açık denizde bir gemiye müdahalede bulunulacaksa, bazı istisnai durumlar hariç bu yetkiyi sadece bayrak devleti kullanabilmektedir. 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi’ne göre bazı istisnai durumlarda devletlere yabancı bayraklı ticaret gemilerine müdahale etme hakkı (izleme hakkı ve ziyaret etme hakkı) verilmiştir. Bu istisnai durumlar; geminin deniz haydutluğu, köle ticareti, uyuşturucu madde kaçakçılığı ve izinsiz yayın yapmasıdır. Sonuç olarak, bahse konu olan sözleşmelerde açıkça belirtilen istisnai durumlar haricinde yabancı ticaret gemilere müdahale yapılamamaktadır.

Uluslararası hukukta devletlerin açık denizde müdahale yetkileri, uluslararası örf ve adet hukuku kuralı olarak kabul görmektedir. Ancak bahse konu olan istisnai durumlarda izleme ve ziyaret hakkı kullanılarak, yabancı bir gemiye açık denizde fiziki müdahalede bulunulması, durdurulması, yakalanması, kimlik tespiti yapılması ve kıyı devleti limanlarına çekilmesi, hukuki açıdan bazı sorunlara neden



olmaktadır. En önemli sorun ise, devletlerin güç kullanma durumudur. Hukuki açıdan bakıldığında, kıyı devletine yakalamayı gerçekleştirmek için geminin batırılmasıyla sonuçlansa bile, makul ölçülerde güce başvurma yetkisi tanınmaktadır.

Ancak Mavi Marmara gemisiyle ilgili olarak belirtilen izleme ve ziyaret şartları oluşmamıştır. İzleme hakkının başlaması için mevcut olması gereken ilk şart takibin İsrail'in kara sularında başlaması hususu gerçekleşmemiştir. Ayrıca ziyaret hakkının kullanılması için de makul sebepler bulunması gerekmektedir. Bu bağlamda yukarıda izah edilen istisnai durumlar ve İsrail'in Mavi Marmara müdahalesi arasında herhangi bir bağlantı söz konusu değildir. Çünkü bahse konu olan gemide, köle ticareti, deniz haydutluğu, uyuşturucu madde kaçakçılığı veya korsan yayın yapıldığına dair bir kanıt bulunmamaktadır.

Açık denizlerin serbestliği ilkesinin bir önemli istisnası da deniz ablukası uygulamasıdır. San Remo Düzenlemesi'ne göre "hukuki bir deniz ablukasının uygulandığı durumlarda, ablukayı aşmaya yönelik eylemlerde bulunan gemilere açık denizde müdahale edilmesi ve el konulması uluslararası hukuk kurallarına aykırı değildir." Ancak uluslararası kamuoyunda İsrail'in Gazze ablukasının hukuki durumunda bir uzlaşma bulunmadığı görülmektedir. Ayrıca Gazze ablukasının San Remo Düzenlemesine göre uygun olmadığı değerlendirilmektedir. Çünkü bu düzenlemeye göre abluka "sivil halkın açıklıktan kırımına veya en temel ihtiyaçlarının karşılanmasına engel teşkil etmemeli, ablukadan beklenen askeri avantajın sivil halk üzerinde sebebiyet vereceği zararları aşmamalı, ablukanın sivil halkı cezalandırma amacı olamamalı ve halkın yaşamı için gerekli ihtiyaç maddelerinin girişine, abluka uygulayıcısı devlet engel olamamalıdır."

Gazze'ye uygulanan ablukanın bir varsayım olarak hukuki kabul edilmesi durumunda ise, İsrail'in Mavi Marmara müdahalesi uluslararası hukuka aykırılık teşkil etmeyecektir. Ancak böyle bir varsayımın kabulü durumunda bile "kuvvet kullanma ve orantılı güç" sorunu ortaya çıkmaktadır. İnsan hakları ve insancıl hukuka göre, özellikle gereklilik ve orantılılık şartlarına uyulması gerekmektedir. Mavi Marmara'ya yönelik müdahalenin, her iki şart açısından da sorunlu olduğu görülmektedir. Çünkü müdahalede kasten adam öldürme ve kasten ağır yaralama fiilleri mevcut olduğundan, yaşama hakkının İsrail tarafından ihlal edildiği tespit edilmiştir.

KAYNAKÇA

- AKSAR, Yusuf (2012). "Birleşmiş Milletler Palmer (Mavi Marmara) Raporu ve Uluslararası Hukuk", *Uluslararası İlişkiler*, Cilt 9, Sayı 33, s. 24-30.
- BBC (2013 Mart 22). "Mavi Marmara: İsrail, Türkiye'den Özür Diledi", 07.01.2016 tarihinde http://www.bbc.com/turkce/haberler/2013/03/130322_israil_turkiye_ozur adresinden alınmıştır.
- BM Enformasyon Merkezi UNIC (1982). "BM Deniz Hukuku Sözleşmesi", 20.12.2015 tarihinde <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> adresinden alınmıştır.
- BM İnsan Hakları Konseyi (27 Eylül 2010). Uluslararası Vaka İnceleme Heyeti Mavi Marmara Raporu.
- CNN (2014 Aralık 09). "Mavi Marmara Davası Görüldü", 10.01.2016 tarihinde <http://www.cnnturk.com/haber/turkiye/mavi-marmara-davasi-oncesi-adliye-onunde-eylem> adresinden alınmıştır.
- ERTÜRK, Ahmet C. (2011 Haziran 11). "İnsan Hakları Raporları Işığında Mavi Marmara Saldırısı", *BİLGESAM*: 29.12.2015 tarihinde http://www.bilgesam.org/incele/1159/-insan-haklari-raporlari-isinginda-mavi-marmara-saldirisi/#.VpYr5_mLTIV adresinden alınmıştır.
- ERDURMAZ, Serdar (2011 Mayıs 09). "Mavi Marmara (Palmer Raporu) Hakkında Değerlendirmeler", *TÜRKSAM*: 30.12.2015 tarihinde <http://.turksam.org/tr/makale-detay/293-mavi-marmara-palmer-raporu-hakkinda-degerlendirmeler> adresinden alınmıştır.
- ERDURMAZ, Serdar (2010 Eylül 23). "BM İnsan Hakları Komisyonu Mavi Marmara Gemisi Soruşturması Sonuç Raporu Türkiye İddiaları Doğrultusunda Sonuçlanmıştır." *TÜRKSAM*: 30.12.2015 tarihinde <http://www.turksam.org/tr/makale-detay/364-bm-insan-haklari-komisyonu-mavi-marmara-gemisi-sorusturmasi-sonuc-raporu-turkiye-iddialari-dogrultusunda-sonuculanmistir> adresinden alınmıştır.
- GÖZLÜGÖL, Said V. (2013). "Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Kesintisiz Takip Hakkı", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* Sayı 62(2), s. 475-490.
- MİLLİYET GAZETESİ (2011 Ocak 24). "İşte Türkiye'nin Mavi Marmara Raporu", 01.01.2016 tarihinde <http://www.milliyet.com.tr/iste-turkiye-nin-mavi-marmara-raporu/gundem/gundemdetay/24.01.2011/1343347/default.htm> adresinden alınmıştır.
- MİSİLİ, Sinan (2014). "Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyruluğu Ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C. XVIII, s. 187-188.
- NTV (2010 Temmuz 12). "İsrail Mavi Marmara Raporunu Açıkladı", 01.01.2016 tarihinde <http://www.ntv.com.tr/dunya/israil-mavi-marmara-raporunu-acikladi,rawTenaKik6YhSBJqncAQ> adresinden alınmıştır.
- OKUR, Derya A. (2011). "Uluslararası Hukukta Devletlerin Açık Denizde Bulunan Gemilere Müdahale Yetkisi", *Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu*, s. 146-147.
- PAZARCI, Hüseyin (2006). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- REÇBER, Sercan ve ÖGÜT, Selman (2012). "Mavi Marmara Olayının Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:11, Sayı: 22, s. 17.
- TOPAL, Ahmet H. (2012). "İsrail'in Gazze Ablukası ve Mavi Marmara Saldırısı", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Sayı 1, s. 110-148.
- TURAN, Burak (2012). "Mavi Marmara Hukuk Süreci ve 6 Kasım 2012'de Yapılacak Duruşma İle İlgili Avukat Burak Turan İle Söyleşi", *ORSAM*: 05.01.2016 tarihinde <http://www.orsam.org.tr/tr/yazigoster.aspx?ID=3989> adresinden alınmıştır.