

**T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

**HAVA TAŞIMACILIĞINDA İNSAN TİCARETİNİN
ÖNLENMESİNE DAİR FARKINDALIK OLUŞTURMAYA
YÖNELİK BİR EĞİTİM ÖNERİSİ**

Yüksek Lisans Tezi

Melike DÜNDAR

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Yalçın PAMUK

İstanbul-2022

TEZ TANITIM FORMU

- Yazar Adı Soyadı** : Melike DÜNDAR
- Tezin Dili** : Türkçe
- Tezin Adı** : Hava Taşımacılığında İnsan Ticaretinin Önlenmesine Dair Farkındalık Oluşturmaya Yönelik Bir Eğitim Önerisi
- Enstitü** : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
- Anabilim Dalı** : Havacılık Yönetimi
- Tezin Türü** : Yüksek Lisans
- Tezin Tarihi** : 13.05.2022
- Sayfa Sayısı** : 99
- Tez Danışmanları** : Dr. Öğr. Üyesi Yalçın PAMUK
- Dizin Terimleri** : İnsan ticareti, havacılıkta personel eğitimi, insan ticaretiyle mücadele
- Türkçe Özet** : Bu çalışmanın temel amacı dünyada bir süredir havacılık personeline uygulanmakta olan ama henüz Türkiye’de mevcut olmayan insan ticareti farkındalık eğitimi için bir öneri sunmaktır. Çalışmada doküman analizi yöntemi ile veriler (havacılık otoritelerinin eğitimleri, bilimsel yayınlar, konuyu aydınlayabilecek olan çeşitli dokümanlar vs.) toplanmış ve betimsel analiz yöntemiyle bu veriler işlenmiştir.
- Dağıtım Listesi** : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

Melike DÜNDAR

**T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

**HAVA TAŞIMACILIĞINDA İNSAN TİCARETİNİN
ÖNLENMESİNE DAİR FARKINDALIK OLUŞTURMAYA
YÖNELİK BİR EĞİTİM ÖNERİSİ**

Yüksek Lisans Tezi

Melike DÜNDAR

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Yalçın PAMUK

İstanbul-2022

BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin/dönem projenin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez/dönem projesi olarak sunulmadığını beyan ederim.

Melike DÜNDAR
.../.../2022



İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Melike DÜNDAR'ın Hava Taşımacılığında İnsan Ticaretinin Önlenmesine Dair Farkındalık Oluşturmaya Yönelik Bir Eğitim Önerisi adlı tez çalışması, jürimiz tarafından Havacılık Yönetimi anabilim dalı, Havacılık Yönetimi bilim dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

İmza

Başkan

Dr. Öğr. Üyesi Yalçın PAMUK
(Danışman)

İmza

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Habibe GÜNGÖR

İmza

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Abdullah TÜRK

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 20..

İmzası

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

İnsan ticareti suçu uzun yıllardır mücadele edilen sınıraşan bir suç türüdür. Bu suç çoğu zaman göçmen kaçakçılığı ile karıştırılmakta olup arasındaki ayrımın farkına çoğu zaman varılamamaktadır. Oysa ikisi birbirinden farklı kavramlardır. Kaçakçılık suçunda göçmenin rızası mevcutken insan ticaretinde mağdurun rızası bulunmamaktadır. Kaçak yöntemlerle ülke değiştiren kişilerin kaçakçılarıyla olan ilişkileri ilgili ülkeye vardıklarında ve ödemeyi yaptıklarında sonlanır. İnsan ticaretine konu olan mağdurlar ise götürüldükleri ülkede tacirleri tarafından çeşitli sebeplerle sömürülürler. Bu sömürü türlerinin başında cinsel sömürü ve emek sömürüsü gelmektedir.

İnsan ticareti ile mücadele için devletler arasında imzalanan sözleşmeler bulunmaktadır. Devletler bu suça karşı kendi iç işleyişlerinde de çeşitli önlemler almakta, mağdurları korumaya yönelik programlar geliştirmektedir. Ayrıca mağdurların sevki sırasında kullanılan ulaşım yolu personellerini eğitmektedir. Havayolu taşımacılık sektörü çeşitli özellikleri nedeniyle insan tacirleri tarafından giderek daha fazla kullanılmaktadır. Bununla birlikte hava taşımacılığı, yolcuların check-in işleminden varışta pasaport kontrolüne kadar tüm süreç boyunca gözlem altında tutulması nedeniyle insan ticaretini tespit etmek ve müdahale etmek için birçok fırsat da sunmaktadır. Özellikle havayolu personelinin konu hakkında bilgi sahibi olması mücadele açısından çok önem taşımaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı dünyada bir süredir havacılık personeline uygulanmakta olan ama henüz Türkiye’de mevcut olmayan insan ticareti farkındalık eğitimi için bir öneri sunmaktır. Çalışmada doküman analizi yöntemi ile veriler (havacılık otoritelerinin eğitimleri, bilimsel yayınlar, konuyu aydınlatabilecek olan çeşitli dokümanlar vs.) toplanmış ve betimsel analiz yöntemiyle bu veriler işlenmiştir. Sonuç olarak ise farkındalık oluşturmaya yönelik bir eğitimin insan ticaretini önleme yolunda önemli katkılar sağlayacağı kanısına varılmıştır.

Anahtar kelimeler: İnsan ticareti, havacılıkta personel eğitimi, insan ticaretiyle mücadele

SUMMARY

Human trafficking crime is a transnational crime that has been fought for many years. Majority number of this crime are often confused with migrant smuggling and noticing the distinction between those two crimes can not identified easily. However, the two are different concepts. In the crime of smuggling while the consent of the migrant is present, whereas there is no consent of the victim in human trafficking. The relations disconnects with smugglers of migrants who changed countries when migrants arrive and pay the charge. Whereas victims of human trafficking on the other hand, they are exploited by their merchants for various reasons in the country they are taken to. This exploitation sexual exploitation and labor exploitation come first among its types.

There are agreements signed between states and countries to combat human trafficking. States also take various measures in their internal operations against this crime, as well as international operations. It develops programs for protection. The air transport sector is increasingly used by human traffickers due to its various features. However, air transport also offers many opportunities to detect and respond to trafficking, as passengers are monitored throughout the entire process, from check-in to passport control on arrival. Also during the referral of victims states trains the personnel of the transportation route used. Especially the subject of aviation and airline personnel. It is very important and vital to have information about the struggle.

The main purpose of this study is to present a proposal for human trafficking awareness training, which has been applied to aviation personnel in the world for a while but is not yet available in Turkey. In the study, data (trainings of aviation authorities, scientific publications, various documents that may illuminate the subject, etc.) were collected by document analysis method and these data were processed with descriptive analysis method. As a result, it has been concluded that an awareness-raising education will make important contributions to the prevention of human trafficking.

Keywords: Human trafficking, aviation personnel training model, fighting against human trafficking, raising awareness.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
SUMMARY	ii
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vii
TABLolar LİSTESİ.....	viii
HARİTALAR LİSTESİ.....	ix
RESİMLER LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
EKLER LİSTESİ	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İNSAN TİCARETİNE YÖNELİK GENEL BİLGİLER

1.1. Literatür İncelemesi	4
1.2. Bazı İlişkili Tanımlar	6
1.3. İnsan Ticareti ve İnsan Kaçakçılığı Arasındaki Farklar	9
1.4. İnsan Ticaretinde Sömürü Türleri.....	13
1.5. Sömürüye Neden Olan Faktörler	13
1.6. Sömürü Türleri ve Sayısal Veriler	14
1.7. Tacirlerin ve Mağdurların Özellikleri.....	17
1.8. Tacirlerin Özellikleri.....	17
1.9. Mağdurların Özellikleri	18
1.10. Mağdurların Çoğunlukla Sömürüldükleri Alanlar ve Oranları.....	20
1.11. İnsan Ticaretini Engellemeye Yönelik Ulusal ve Uluslararası Hamleler	24
1.11.1. Uluslararası Anlaşmalar	25

1.11.1.1. 18 Mayıs 1904 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme	25
1.11.1.2. 4 Mayıs 1910 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme	26
1.11.1.3. 30 Eylül 1921 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme	26
1.11.1.4. 11 Ekim 1933 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme	26
1.11.1.5. 2 Aralık 1949 Tarihli İnsan Ticareti ve Cinsel Sömürünün Engellenmesine Yönelik Sözleşme	26
1.11.2. Birleşmiş Milletlerin (BM) Düzenlediği Konferanslar	27
1.11.2.1. Meksika-1975: Uluslararası Kadın Yılı (1. Dünya Kadın Konferansı)	27
1.11.2.2. Kopenhag-1980: Birleşmiş Milletler Kadın On Yılı (2. Dünya Kadın Konferansı)	27
1.11.3. Türk Hukukunda İnsan Ticareti	30

İKİNCİ BÖLÜM

İNSAN TİCARETİ VE SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ İLİŞKİSİ

2.1.Literatür İncelemesi	41
2.2.Temel Aktörler	44
2.2.1. Havalimanlarının Rolü	44
2.2.1.1. İnsan Ticaretine İlişkin Havalimanı Politikası	44
2.2.1.2. İnsan Ticareti ile Mücadelede Havalimanlarının Faaliyet Alanları	45
2.2.1.3. Koordinasyon	47
2.2.2. Havayolu Firmalarının Rolü	47
2.2.2.1. Havayollarının insan ticaretiyle mücadele girişimlerine ön saflarda katılma motivasyonları	48
2.2.2.1.1. Mevzuat	48
2.2.2.1.2. Terörle Bağlantılar	48

2.2.2.1.3. Sosyal açıdan bilinçli tüketiciler ve yatırımcılar	49
2.2.2.2. İnsan Ticaretine İlişkin Havayolu Politikası.....	49
2.2.2.3. Havayolu Firmasının Sorumlulukları	50
2.2.2.4. IATA'nın Çalışmaları.....	51
2.2.3. Devletin Rolü ve Sorumlulukları	52
2.2.3.1. Eğitim	52
2.2.3.2. Mücadele Prosedürü	52
2.2.3.3. Roller ve Sorumluluklar	53
2.3. İnsan Ticaretine Karşı Önlemler	53
2.3.1. Eğitim.....	54
2.3.2. İşaretler	55
2.3.3. Raporlama	56
2.3.3.1. Havalimanında Şüpheli İnsan Ticareti Vakalarının Bildirilmesi İçin Standart İşlem.....	57
2.3.3.2. Uçakta Şüpheli İnsan Ticareti Vakalarının Bildirilmesi İçin Standart İşlem	58
2.3.3.3. Raporlama İçin Standart Bilgiler.....	59
2.3.3.4. Raporlamadan Sonra	60
2.3.4. Kampanyalar	60
2.4. Vaka Çalışmaları	61
2.4.1. Houston Havaalanı Sistemi.....	61
2.4.2 Hartsfield-Jackson Atlanta.....	62
2.4.3. Toronto Suç Durdurucuları Genel Halkı Bilinçlendirme Kampanyası.....	62
2.4.5. San Francisco Uluslararası Havalimanı	63
2.4.6 Büyük Toronto Havalimanları Otoritesi	64

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE İNSAN TİCARETİ FARKINDALIK EĞİTİMİ İÇERİKLERİ VE BİR EĞİTİM ÖNERİSİ

3.1. Araştırmanın Metodolojisi	66
--------------------------------------	----

3.1.1. Araştırmanın Problemi.....	66
3.1.2. Araştırmanın Amacı.....	66
3.1.3. Araştırmanın Önemi.....	66
3.1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	67
3.1.5. Araştırmanın Yöntemi.....	67
3.2. Eğitim İçerikleri.....	69
3.2.1. ICAO-OHCHR Tarafından Önerilen Eğitim İçeriği.....	70
3.2.2. IATA Tarafından Önerilen Eğitim İçeriği.....	72
3.2.3. Eğitim Uygulama Örnekleri.....	73
3.3. Eğitim Önerisi.....	74
3.3.1. Ders Akış Talimatı Önerisi.....	75
3.3.1.1. Amaç.....	75
3.3.1.2. Kapsam.....	76
3.3.1.3. Tanımlar.....	76
3.3.1.4. Sorumluluk.....	76
3.3.1.5. Uygulama.....	77
3.3.1.6. Eğitim Ders Akış Talimatı.....	78
3.3.1.7. Sınıf Eğitimi.....	78
3.3.1.8. Uzaktan Eğitim.....	78
3.3.2. Eğitim Bilgileri.....	78
3.3.3. Eğitim İçeriği.....	79
3.3.4. Eğitim Planı.....	81
3.3.5. Sıkça Sorulan Sorular.....	81
3.3.6. Revizyon Tarihi.....	81
3.3.7. Örnek Eğitim Planı ve Dokümanı.....	82
SONUÇ.....	88
KAYNAKÇA.....	92
EKLER.....	97

KISALTMALAR

AAAE	: American Association of Airport Executives
AAI	: Airline Ambassadors International
ACI	: Airports Council International
ECA	: European Cockpit Association
EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
HOU	: William P. Hobby Airport
GTAA	: Greater Toronto Airports Authority
IAH	: Houston George Bush Intercontinental Airport
IAR	: International Airport Review
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organization
IHTI	: International Human Trafficking Institute
İBGİGM	: İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü
IOM	: International Organization for Migration
UNODC	: United Nations Office on Drugs and Crime
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
OHCHR	: Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TDKS	: Türk Dil Kurumları Sözlüğü
SFO	: San Fransisco International Airport
UA	: Uniting Aviation
UNICJRI	: The United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute
UNGIFHT	: United Nations Global Initiative to Fight Human Trafficking
UYM	: Ulusal Yönlendirme Mekanizması
UK MSTDGI	: United Kingdom Modern Slavery Training Delivery Group Initiatives
WGHT	: Working Group on Trafficking in Persons

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Türkiye'ye Kabul Edilen Göçmen ve Mültecilerin Ülke Dağılımları.....	10
Tablo 2. Göçmen, Mülteci ve İnsan Ticareti Mağdurları Arasındaki Farklar ve Benzerlikler.....	12
Tablo 3. Çalışma Alanları.....	13
Tablo 4. İnsan Ticareti Mağdurlarının Sömürü Şekilleri.....	14
Tablo 5. İnsan Ticareti Mağdurlarının Cinsiyet Dağılımları	15
Tablo 6. İnsan Ticareti Mağdurlarının Yaş Dağılımları	15
Tablo 7. İnsan Ticareti Mağdurlarının Uyruklarına Göre Dağılımları	16
Tablo 8. Tespit Edilen Mağdurların Bölge ve Cinsiyetlerine Göre Dağılımı.....	19
Tablo 9. Tespit Edilen Kadın Mağdurların Sömürü Şekilleri Oranları.	20
Tablo 10. Tespit Edilen Erkek Mağdurların Sömürü Şekilleri ve Oranları.....	21
Tablo 11. Tespit Edilen Kız Çocuğu Mağdurların Sömürü Şekilleri ve Oranları	22
Tablo 12. Tespit Edilen Oğlan Çocuğu Mağdurların Sömürü Şekilleri ve Oranları. ..	22
Tablo 13. Tespit Edilen 24.687 Mağdurun Sömürü Şekilleri Oranları.	23
Tablo 14. Tespit Edilen Sömürü Türlerinin Bölgelere Göre Dağılımı.	23

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. Bölgeler arası tespit edilen kaçakçılık akışları..... 7

Harita 2. Türkiye'ye gelen göçmenlerin giriş çıkış noktaları 11



RESİMLER LİSTESİ

Resim 1. Adana’da tarım işçisi olarak çalışan Suriyeli mülteci 12

Resim2. Toronto Crime Stoppers halkı bilinçlendirme kampanyası afişi.....63



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. İnsan Ticaretini Tespit Sürecinde Türkiye'nin Güçlü ve Zayıf Yönleri	37
Şekil 2. İnsan Ticaretini Tespit Sürecinde Türkiye'nin Karşı Karşıya Bulunduğu Fırsatlar ve Tehditler.	37
Şekil 3. Ulusal Yönlendirme Mekanizması.....	38
Şekil 4. Şüpheli insan ticareti vakalarını raporlama prosedürü.....	58
Şekil 5. Şüpheli insan ticareti vakalarını raporlamak için akış şeması	59



EKLER LİSTESİ

Ek 1. Uçakta İnsan Ticareti Raporlama Formu..... 97



GİRİŞ

Kişiyi baskı altında tutarak, rızası olmadan onu çeşitli aktivitelere zorlamak dünyanın kuruluşundan bu yana var olan bir sorundur. Bu sorun zamanla şekil değiştirmiş ancak asla yok olmamıştır. Tarihi açıdan inceleyecek olursak bir zamanlar normlara uygun gibi görünse de insani değerlerle bağdaşmayan kölelik uygulaması köleliğin yasaklanmasıyla ne yazık ki ortadan kalkmamış yalnızca isim ve şekil değiştirerek varlığını sürdürmeye devam etmiştir. Değişikliğe uğrayarak günümüze kadar gelen bu sorun modern kölelik diye de nitelendirilen insan ticaretidir.

Bu sorun ilk bakışta sadece gelişmemiş ülkelerin bir sorunuymuş gibi görünse de tablonun geneline baktığımızda konumu, ekonomik durumu, güvenli bir bölge olup olmayışı gibi nedenlerden bağımsız olarak dünya üzerindeki tüm devletleri ilgilendiren bir durumdur. Çünkü gelişmiş ülkelerin kaynak ülke olarak nitelendirilen, mağdurun insan tacirlerinin faaliyetlerine maruz kalmadan önce yaşantısını sürdürdüğü ülke olma olasılıkları düşük olsa da hedef ülke olma olasılıkları yüksektir. Hedef ülke ise ticaret mağdurlarının sömürülmek üzere götürüldükleri ülkelerdir. Bu iki tanımın haricinde bazı ülkeler de mağdurun hedef ülkeye götürülme rotasında bir köprü görevi görmektedir. Bu ülkeler için de transit ülke tanımı kullanılmaktadır.

Görüldüğü üzere her ülke bu faaliyetin gerçekleştirilebileceği yerler olma potansiyeline sahiptir. Bu sebepten her devletin bu konu hakkında çeşitli yasal düzenlemeler ve önlemler alması gerekmektedir. Ancak bu düzenlemelerden önce çok sık karıştırılan iki kavramın da tam anlamıyla anlaşılması önem arz etmektedir. Çünkü insan kaçakçılığı ve insan ticareti kavramlarının karıştırılması devletlerin mağdurlara yönelik uygulamalarında farklılıklara yol açmaktadır. İnsan ticareti mağdurları insan kaçakçılığına konu olan göçmenlerle karıştırılmamalıdır. İnsan ticaretinde kişi baskı altında tutularak birtakım faaliyetleri yapmaya zorlanır. Kaçakçılık bağlamında ülkesini terk eden kişi ise bu işlemi tamamen kendi isteği ile bir başkasının zorlaması olmadan hür iradesine dayanarak gerçekleştirmektedir. Bu durumda ticaret mağduru bireye ismi kaçakçılık ile anılan düzensiz göçmenlere uygulanabilecek yaptırımları uygulamak yersiz olacaktır. İnsan ticareti mağduru yaşamış olduğu stresli durum sebebiyle yeterince travmatik bir deneyim elde etmiştir. Bir de bunun üzerine tanımların doğru anlaşılmasından kaynaklanan yanlış devlet uygulamalarının eklenmesi mağdurlar için çok daha olumsuz sonuçlar doğuracaktır.

İnsan ticaretine yönelik devletlerin yapması gerekenler ticari faaliyet öncesi, ticari faaliyet sırası ve ticari faaliyet sonrası olarak üç başlık altında gruplanabilir. Ticari faaliyet öncesinde bireyleri bu duruma yönelik bilinçlendirme çalışmaları, kişi hak ve özgürlüklerini tanıtmaya, iş bulma niyetiyle farkında olmadan tacirlerle görüşen bireylerin yasal bir şirket ile görüşüp görüşmediğini anlamaları için doğrulama sistemlerinin oluşturulması gibi önleyici uygulamalar gerçekleştirilebilir. Faaliyetin gerçekleşmesi esnasında mağdurların imkânı varsa kolluk kuvvetleri haricinde de ulaşabilecekleri bir destek hattı oluşturulması, kullanılan ulaşım yolu personelinin konu hakkında eğitilmesi gibi adımlar atılabilir. Faaliyet sonrasında ise tacirlerin elinden kurtulmuş olan mağdurlara psikolojik destek imkanı sunmak en doğru hamlelerden biri olacaktır.

Günümüzde İnsan ticareti korkunç boyutlara ulaşmıştır. Dünya genelinde her 60 saniyede bir, çoğu kadın ve çocuklardan oluşan 50 kişinin insan ticareti mağduru olduğu ve cinsel, işgücü veya diğer sömürü biçimlerine maruz kaldığı tahmin edilmektedir (IATA, 2018a, s.5). Havacılık; kara, deniz ve demiryolları ile birlikte insan tacirleri tarafından kullanılan ulaşım modlarından biridir. İnsan tacirlerinin havacılık endüstrisini kötüye kullanmalarını sağlamak esasen kanun uygulayıcı makamları, göçmenlik ve sığınma makamları aracılığıyla Devletlerin sorumluluğundadır. Bununla birlikte sivil hava taşımacılığı sektörünün de bu mücadelede devletlere yardımcı olmak açısından hem sorumlulukları hem de oynayabileceği ciddi roller vardır. Sivil hava taşımacılığı sektörünün bu mücadeleye etkin katkı sağlamasının ön koşulu ise havacılık personelinin bu konuda eğitilerek farkındalık düzeylerinin yükseltilmesidir.

Devletlerin yapabileceği uygulamalar arasında olan ulaşım yolu personelinin eğitilmesinin sadece devlet eliyle yapılmasını beklemek pek doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Çünkü ulaşım sektörü çok uzun süredir sadece devleti ilgilendiren bir alan olmaktan çıkmış özel sektörün de yoğunluklu olarak faaliyet gösterdiği bir alan haline gelmiştir. İnsan tacirlerinin de bu faaliyeti gerçekleştirmek için mecburen bir ulaşım yolu, taşıtı kullanması gerektiği düşünüldüğünde ulaşım sektöründe çalışan personelin eğitilmesi bu suçun önlenmesi noktasında kilit noktalardan biri olacaktır.

Bu tez çalışması temelde havacılık personelinin kaçakçılık faaliyeti hakkında eğitilmesini konu alacaktır. İlk bölümde araştırma problemleri, varsayımları,

sınırlılıkları ve yöntemi konuları açıklanacaktır. İkinci bölümde insan ticareti hakkında bilgiler sunulacak, kaynak ve hedef ülkeler tarafından sayısal veriler ortaya koyulacaktır. Devletlerin bu suçla yönelik yasal mevzuatları, sivil toplum örgütlerinin, vakıfların ve Birleşmiş Milletler, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi gibi dünya genelinde kabul edilmiş olan yapıların bu konu hakkında yapmış olduğu çalışmalar incelenecektir. Dünya genelindeki ülkelerin ardından ülkemizde suçla karşı devletin belirlediği uygulamalar nelerdir, Türk Ceza Kanunu'ndaki yeri nedir gibi soruların yanıtları verilecektir. Yasal faaliyetlerin yanında önleyici veya mağduru korumaya yönelik yapılan hizmetlerin neler olduğu irdelenecektir.

Üçüncü bölümde dünya genelindeki havayolları şirketlerinin personellerine yönelik eğitimlerin neler olduğu, bu eğitimlerin nasıl uygulamalar içerdiği, eğitimlerin içerikleri, süreleri derlenecek ve Türkiye'de bu eğitimlerin uygulanabilirliği tartışılacaktır.

Dördüncü bölümde ise Türkiye hava yollarında çalışan havacılık personelinin eğitimi için bir eğitim önerisinde bulunulacaktır. Bu eğitimin yaratacağı olası olumlu etkiler, eğitimin eksik görülen tarafları ayrıca tartışılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

İNSAN TİCARETİNE YÖNELİK GENEL BİLGİLER

Bu bölümde insan ticareti tanımı yapılırken kullanılan farklı terimlerin açıklaması yapılacaktır; İç İşleri Bakanlığı, Türk Ceza Kanunu gibi resmi kaynaklarda geçen tanımlar incelenecektir. Daha sonra ise insan ticaretinin sebeplerini açıklamada önemli yeri olan sömürü türlerinden bahsedilecektir.

Sürekli gelişen havacılık sektörü ise insanların odağında olduğu için insan ticareti dışında çeşitli terör olaylarına da sıkça konu olmaktadır. Örneğin yakın geçmişte Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Dünya Ticaret Merkezi'ne uçaklarla yapılan saldırıda 3000'e yakın can kaybı yaşanmış, milyarlarca dolar zarar ortaya çıkmıştır. İnsan ticareti suçu bu tarz saldırılar kadar göz önünde olmayı hedeflemiyor olsa da yine de havacılıkta güvenlik konusuna da temas etmektedir. Terör saldırılarını eğitim ve farkındalık ile engellemek pek mümkün olmasa da en azından insan ticareti için temel kavramların bilinmesi, eğitim verilmesi ve farkındalığın artırılması havacılıkta güvenlik açısından olumlu bir etki yaratacaktır (Çoban ve İpek, 2020, s.90).

Sınırlarının çizilmesi gereken ikinci terim ise mağdurları bu suça maruz bırakan diğer kişi veya kişiler olan insan tacirleridir. Bu ticari faaliyette bulunan kimseler çeşitli amaçlarını gerçekleştirmek maksadıyla mağdurlara baskı kurarak ülkelerinden çıkarır, farklı ülkelere sevk eder, kaçıtır, alıkoyar ya da sevk aşamasında yardım eder. Bu çeşitli amaçlara kişinin rızası olmadan çalıştırma ve elde ettiği gelire el koyma, zorla fuhuş yaptırma, organlarını satarak doğrudan bedeninden faydalanma gibi örnekler verilebilir (TCK, 2004: Madde 80).

1.1. Literatür İncelemesi

İnsan ticaretinin tanımı ve uygulanacak ceza Türk Ceza Kanunu'nda açıkça belirtilmiştir. Ticari faaliyette bulunan yani bir kimseyi kandırarak, baskı ve şiddet yoluyla sindirerek, mağdurun üstündeki yaptırım gücünden veya mağdurun çaresizliğinden faydalanarak kısacası mağdurun rızası yokken zorla çalıştıran, fuhuş yaptıran ya da organlarını satmak yoluyla gelir elde etmek için mağdurları ülke dışına çıkararak, ülkeye sokan, ülkeler arasında sevk eden ya da barındıran kişiye en az sekiz

yıl en çok on iki yıl arası hapis ve en fazla on bin güne kadar adli para cezası uygulanır (TCK, Madde 80).

Bir kimsenin insan ticareti mağduru olması için en temel özelliğın rıza göstermeyişi olduğu açıktır. Ancak bunun dışında mağdurların ortak özellikleri incelendiğinde toplumsal konumlarının birbirlerine yakın olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Smit'in çalışmasına göre (aktaran Tekin, 2020) mağdurların çoğunun ekonomik olarak daha geride olan, fırsat eşitsizliğinin olduğu, siyasi düzensizliklerin çokça görüldüğü ülkelerdeki eğitim düzeyi düşük insanlardan oluştuğu tespit edilmiştir.

İnsan taciri terimi düşünöldüğünde Türk Ceza Kanunu'ndaki tanımı hatırlamakta fayda vardır. TCK'ye göre mağduru ülkeden çıkaran, ülkeye sokan, sevkinde yardımcı olan veya barındıran kimseler tacir olarak nitelendirilir. Ancak bunlarla beraber mağdurları kendi işletmelerinde çalıştıran ve bu suçun mağduru olmasına göz yuman kişiler de bu ticaret faaliyetine destek olmaktadır (TCK, Madde 80).

İnsan ticaretine yol açan etmenlerin yanı sıra göçe "iten" faktörler olduğu gibi göçe "çeken" faktörler de vardır. Göçe iten faktörleri düzeltebilecekleri yani daha insani koşullarda, güvenli bir ortamda, sosyal ve ekonomik imkanların yeterli olduğu ülkelerin bulunması da mağdurların tacirlerin ellerine düşmesine neden olan çekici faktörlerdendir. Bununla beraber sosyal medya kullanımının artışı, internetin yaygınlaşması gibi nedenler hedef ülkelerin daha da fazla arzulanmasına yol açmaktadır (UNODC, 2008).

Yapılan uygulamalardan bahsedilirken işin içine özellikle hem devletler hem de özel kurum ve kuruluşlar katılmıştır çünkü gün geçtikçe büyük bir hızla büyüyen havacılık sektöründe güvenlik konusu aslında sadece belirli bir grup insanın değil havacılıkla ilişkili olan herkesin sorumluluğundadır. Bu hızlı büyümenin bağlı olduğu üç faktör bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla çevreye zarar vermeden havalimanı operasyonlarını yürütecek yeterli ve verimli bir alt yapı, kalkış ve varış noktalarına yolcuların bagaj ve yüklerinin hızlı bir şekilde taşınması ve son olarak da güvenli bir ortam oluşturulması. O halde havacılık endüstrisinin sağlıklı büyümesi bekleniliyorsa güvenli bir ortamın oluşturulması önemlidir. Bu güvenli ortamdan da havacılıkla ilgili olan herkes sorumludur. Buradan dolaylı olarak havacılıkta insan ticaretinin de sadece

bir grubun sorumluluğunda olmadığı herkesi ilgilendirdiği sonucu çıkartılabilir (Elphinstone, 2008).

Bahsedilen iş birliği devletlerarasında da gelişmekte olsa da çeşitli hedefler doğrultusunda Chicago Sözleşmesi gibi sözleşmeleri ihlal edebilmektedirler. Bu durumda yapılan faaliyetler ve imzalanan çeşitli anlaşmalar olsa dahi yine de bazı noktalarda bu çıkar çatışmalarının insan ticaretini olumsuz etkileyebileceği gerçeğini ortaya koymaktadır (Özkanlısoy, 2020).

Çıkar çatışmaları olduğunda ihlal ediliyor olsa da Chicago Konferansı güvenlik konusunda ilk ve en önemli sayılabilecek olan adımdır. Çünkü genel bir çerçeve ortaya koymuş ve 1944 senesinden beri de hala kullanılabilmektedir (Huang, 2009).

1.2. Bazı İlişkili Tanımlar

İnsan ticareti kavramıyla ilişkili olan ilk terim bu eylemin sonuçlarından olumsuz şekilde etkilenen yani bu suça maruz kalan kişilerdir. Bu kişilere mağdur denmektedir. (İBGİGM, 2019)

İnsan ticaretine konu olacak olan devletleri sadece ekonomik olarak daha güçsüz devletler şeklinde düşünmek yanlış bir yaklaşım olacaktır. Zira insan ticareti sınırları aşan bir eylemdir, yani sadece mağdurun kendi ülkesinde gerçekleşen bir eylem değildir. Mağdurun hedeflediği ülkeye ulaşmak için geçmek durumunda olduğu ülkeler ve bu eylemin sonucunda ulaşmak istediği ülke de bu eylemi oluşturan boyutlardandır. Bu aşamada mağdurun ticari faaliyete maruz kalmadan önce zaten yaşıyor olduğu veya vatandaşı olduğu ülke kaynak ülke olarak nitelendirilirken, mağdurun sevki sonucu ulaşılan ülke hedef ülke olarak tanımlanır. Kaynak ülke ve hedef ülke arasında geçmek durumunda olduğu ülke veya ülkeler ise transit ülke olarak tanımlanmaktadır (İBGİGM, 2019).

Harita 1. Bölgeler arası tespit edilen kaçakçılık akışları



Kaynak: UNODC, 2018

- Bölge arası akışlar: Hedef ülkelerde tespit edilen kurbanlar
- Bölge arası akışlar: Hedef ülkelerde tespit edilen kurbanların %5'inden daha azı
- Bölge arası akışlar: Hedef ülkelere geri gönderilen kurbanlar

UNODC'nin 2020 senesinde yayınladığı insan ticareti konulu raporda kaynak ülke ve hedef ülkeler arasındaki akış ile ilgili bir harita paylaşılmıştır. Buna göre bölgelerarası hareketliliğe bakıldığında pembe kesiksiz oklarla gösterilmiş olan ilişki hedef ülkede tespit edilen mağdurların, pembe kesikli oklarla gösterilmiş ilişki hedef ülkedeki mağdurların yüzde beşinden daha azını oluşturan mağdurların, sarı oklar ise hedef ülkeden kendi ülkesine geri gönderilen mağdurların rotasını göstermektedir. Örneğin Sahra Altı Afrika'dan Orta Doğu, Güney ve Batı Avrupa'ya yoğun bir akış mevcutken, Kuzey Amerika'daki mağdurların yüzde beşinden daha azını Sahra Altı Afrikalı mağdurlar oluşturmaktadır. Mağdurların ülkelerine geri dönüşleri ile ilgili detaylara daha sonra ayrıca değinilecektir ancak şu aşamada harita ile ilgili yapılacak bir yorumun temellendirilebilmesi için mağdurların ülkesine geri dönüşünün gönüllülüğe bağlı olduğunu belirtmek gerekmektedir. Bu bilgiyi de göz önünde bulundurarak harita yeniden incelendiğinde ülkesine dönme talebinde bulunan mağdurların Güney Amerika, Sahra Altı Afrika, Doğu Avrupa gibi kaynak ülke olma potansiyelinin yüksek olduğu ülkelere götürülen mağdurlardan oluştuğu görülmektedir. Bu durumda, zaten istemediği koşullarda yaşayan mağdurların

götürdükleri hedef ülkelerin durumlarının da kendi ülkeleri ile aşağı yukarı benzer olması halinde daha yüksek oranlarla geri dönüş talep ettikleri çıkarımı yapılabilir. Kuzey Amerika'dan ve Batı Avrupa'dan geri gönderilen mağdurun olmayışı da bu durumu anlamlı kılmaktadır (UNODC, 2018).

Tora Nolan 2019 senesinde havacılık sektörü için önemli isimlerle bir görüşme düzenlemiştir. Bu isimler Uluslararası Göç Örgütü -Fransa'nın yürüttüğü İnsan Ticaretiyle Mücadele Projesi'nde yönetici olarak çalışan Chloe Taillard Yevenues, Fanny Ruinat ; insan ticaretinden kurtulan Michelle Furguele ve Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) yöneticilerinden olan Jean-Sebastien Pard'dır. Yevenues ve Ruinat'ın aktardığına göre kaçakçılık faaliyetlerinin %80'inden fazlasında ulusal ve uluslararası havaalanları dahil olmak üzere resmi sınır noktaları kullanılmaktadır. IOM'nin yayınladığı bu veri aslında korkunç bir gerçeği de gözler önüne sermektedir. Sanılanın aksine insan ticareti karanlık ve kapalı kapılar ardında değil gözler önünde gerçekleşmektedir. Bu konuyla başa çıkmak için IATA'nın da ICAO'nun da önemli adımlar attığını belirten Yevenues ve Ruinat her şeyden önce en önemli anahtarın ön saflardaki personelin yüz yüze eğitimi olduğunu belirtmiştir. Herkesin insan ticareti mağduru olabileceğini ancak potansiyel mağdurları tespit edebilmenin profilleri, yolları, fiziksel, duygusal, sözel olmayan işaretleri bilmeye mümkün olacağını dile getirmişlerdir. İkinci anahtarın ise bu personelin iş birliği yapabileceği yani tespit ettiği vakaları iletebileceği kurumlara sahip olmalarının olduğunu söylemişlerdir. Yerel koordinasyon ve sevk mekanizmalarının oluşturulmasının zorunlu olduğunu eklemiştir.

Görüşmenin yapıldığı ikinci isim ise Michelle Furguele'dir. Faaliyeti mağdur tarafından aktardığı için belki de en önemli görüşmeci sayılabilir. Furguele'ye göre ise havacılık sektörü insan ticaretiyle mücadelede hayati bir rol oynamaktadır. Havaalanı ve havayolu personelinin erişebileceği eğitim ve tabelaların sağlanması, farkındalığı arttırmak ve kaçakçıları eylemde durdurmak için oldukça önemli bir adımdır. Her ayrıntının rapor edilmesinin önemini vurgulayan Furguele mağduru tespit sırasında dikkat edilebilecek önemli noktaları şu şekilde aktarmıştır:

- Bir yolcunun diğer arkadaşlarından çok daha iyi bir şekilde giyinmiş olması,
- Bir yolcunun hiçbir şekilde göz teması kurmuyor ve konuşmuyor olması,
- Yolcuların birinin koltukta bir diğerinin ise yerde oturması,

- Özellikle seks ticareti konulu olan vakalar için şüpheli kurbanın iyi manikürlü, özenli saçları ve bakımlı olması ama buna karşılık kıyafetlerinin yırtık pırtık olması,
- Seyahate çıkmak için yanlarında yeterince eşya bulunmayışı.
- Furgiuete'nin aktardığı bu maddeler mağdurların belirlenmesinde çok kritik öneme sahiptir ancak elbette bu maddelerin her biri kesin sonuca götürecek maddeler değildir. Bu noktada hepsini bir bütün halinde değerlendirmek ve içinde bulunulan duruma göre de hareket etmek gerekebilir.

Pard ise yine personelin eğitimi için ellerinden ne geliyorsa yaptıklarından, ücretsiz eğitim ve kurs imkanları sağladıklarından bahsetmiştir. Ve farkındalığı arttırmak için çok fazla kişiye ulaşmak gerektiğinden bahsetmiştir (International Airport Review, 2019).

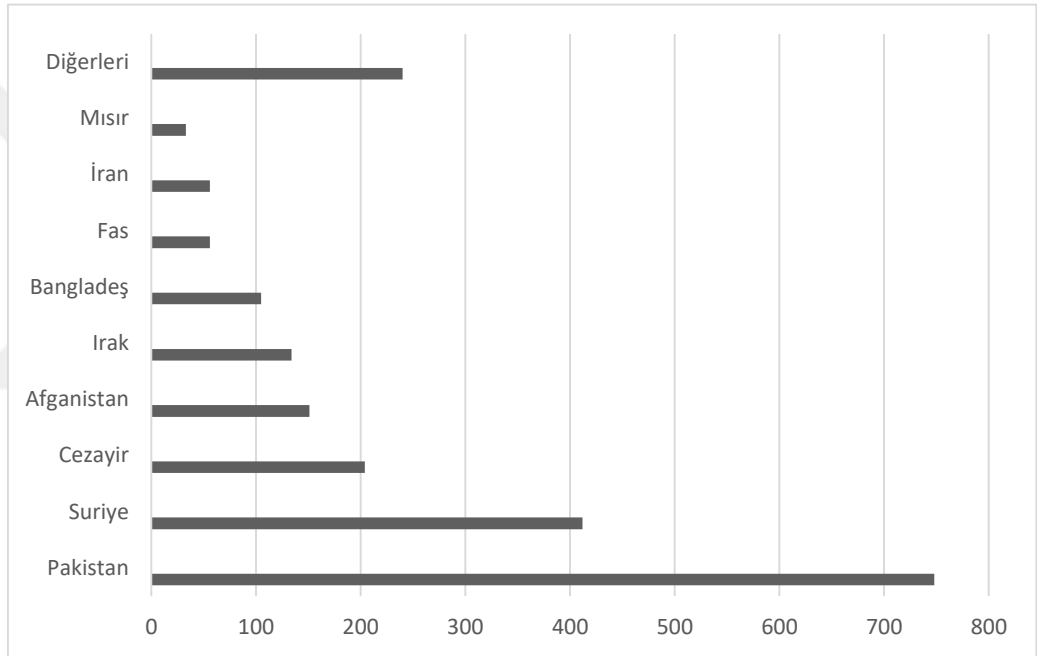
1.3. İnsan Ticareti ve İnsan Kaçakçılığı Arasındaki Farklar

İnsan ticareti ile ilgili en belirleyici ifade “zorla” ifadesidir. Bu sözcük insan ticareti ve insan kaçakçılığı arasındaki farkı ortaya koyar. İnsan kaçakçılığı kavramında baskı ve zorlamadan ziyade gönüllülük esası mevcuttur. Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'ne göre iki kavram arasındaki farklar;

- Önceki cümlede de bahsedildiği gibi insan kaçakçılığında ortada açık bir şekilde rıza gösterme ve lokasyon değişimine yardımcı olan kişi ya da kişilere belli bir ücret ödeme durumunun olmasıdır.
- İnsan ticareti mağdurlarının ise rızaları yoktur ya da değişik yollarla iradeye zarar vererek alınmış bir rıza mevcuttur.
- Öte yandan her iki suç da uluslararası boyutlarda gündeme gelen bir suçtur. Ancak göçmen kaçakçılığı tanımında sınırların değişmesi olmazsa olmaz maddelerden biriyken insan ticareti için kesinlikle ülkeden çıkışın olması gerekmektedir.
- Bunlara ek olarak insan ticareti kişi hak ve özgürlüklerine yönelik işlenmiş bir suçken göçmen kaçakçılığı devlete karşı işlenen suçlar arasında yer almaktadır.
- Ve son olarak insan kaçakçılığında göçmen ve kaçakçı arasındaki ilişki hedef ülkeye ulaşıp, ücret ödendikten sonra biterken insan ticaretinde mağdur ve tacir arasındaki ilişki daha uzun sürelidir. Bu süre tacirin mağduru kullanarak kazanç elde etmesi sonlanana kadar devam eder (İBGİGM, (t.y.)).

Kaçakçılık ve insan ticareti arasında her ne kadar fark olsa da birbirlerine yakın olan faaliyetler olduğu ortadadır. Bu yüzden kaçakçılık ile ilgili veriler insan ticaretine de ışık tutabilir. Örneğin IOM Türkiye tarafından 9 Temmuz 2021 tarihinde sunulan rapora göre Türkiye'ye kabul edilen göçmen ve mültecilerin milliyetleri incelendiğinde Pakistan, Suriye, Cezayir, Afganistan, Irak, Bangladeş gibi sosyoekonomik düzeyi daha düşük ve daha güvensiz olan ülkelerle karşılaşılmaktadır. Bu da akıllara insan ticaretine sebep olan itici faktörlerin aslında göçmen kaçakçılığında da etkili olabileceğini ve iki faaliyetin ortaya çıkış nedenleri açısından benzerlik taşıdığını getirmektedir (IOM, 2021).

Tablo 1. Türkiye'ye Kabul Edilen Göçmen ve Mültecilerin Ülke Dağılımları



Kaynak: IOM, 2021

IOM'nin 2022 seneli raporuna göre ise göçmenlerin kullandığı güzergâh da bir harita ile paylaşılmıştır. Haritaya göre doğudan kara sınırı ile ülkeye giriş yapan göçmenler ülkenin büyük havaalanları ve Ege kıyılarından deniz yoluyla ülkeyi terk etme eğilimi de göstermektedir. Bu yüzden Türkiye'nin ticari faaliyetlerde transit ülke olarak kullanılabilmesi için Avrupa'ya olan uçuşlar, seyahatlerde personelin daha da dikkatli olması gerekmektedir.

Harita 2. Türkiye'ye gelen göçmenlerin giriş çıkış noktaları



Kaynak: IOM, 2021

Ayrıca göçmen ve insan ticareti mağdurlarının ayırımına ek olarak mültecilerin de belirleyici özelliklerinden kısaca bahsetmekte fayda vardır. Mültecilik kavramında göze çarpan en önemli husus kişinin göçünün arkasında zorunlu bir nedenin bulunma durumudur. Bu durum göçmen ve insan ticareti mağdurlarında da görülebilir ancak mültecilerin onları göçe zorlayan kesin ve mecburi nedenleri vardır. Mültecilerin kendi ülkelerinde çeşitli sebeplerden dolayı zulüm göreceklerine dair korku ve endişeleri vardır. Oysa göçmenlerde ve insan ticareti mağdurlarında kaynak ülkede çeşitli sorunlar yaşansa da bu kişileri yer değiştirmeye zorlayacak kadar mecburi bir rahatsızlık yoktur. Tablo 1' de bu kavramlar arasındaki farklılıklar daha kısa ve net bir biçimde gösterilmiştir.

Tablo 2. Göçmen, Mülteci ve İnsan Ticareti Mağdurları Arasındaki Farklar ve Benzerlikler

	Göç sürecine üçüncü bir kişinin dâhil olması	Kişinin ülkeler arası göç etmesi	Kişinin hukuki koruma altında olmaması	Kişiyeye yönelik istismar	Kişinin göç etmesinin zorunlu bir nedenden dolayı gerçekleşmesi
Göçmen	Mümkün	Mümkün	Mümkün	Mümkün	Mümkün
Mülteci	Mümkün	Evet	Mümkün	Mümkün	Evet
Göçmen kaçakçılığına maruz kalmış kişi	Evet	Evet	Evet	Mümkün	Mümkün
İnsan ticaretine maruz kalmış kişi	Evet	Mümkün	Mümkün	Evet	Mümkün
Belgesiz/düzensiz göçmen	Mümkün	Mümkün	Evet	Mümkün	Mümkün

Kaynak: Memişoğlu, 2019

Ancak her ne sebeple olursa olsun ülkelerini değiştirmek zorunda kalan bu insanların hedef ülkelerinde de pek iyi koşullarda yaşamadıkları bilinmektedir. Aşağıdaki görsel Diego Cupolo tarafından 2017 senesinde Adana’da çekilmiş bir Suriyeli mülteciye ait. Görselden de anlaşıldığı üzere Türkiye’de dil becerisinin pek aranmadığı tarım sektörü mültecilerin yoğun olarak görüldüğü iş sahalarından biri.

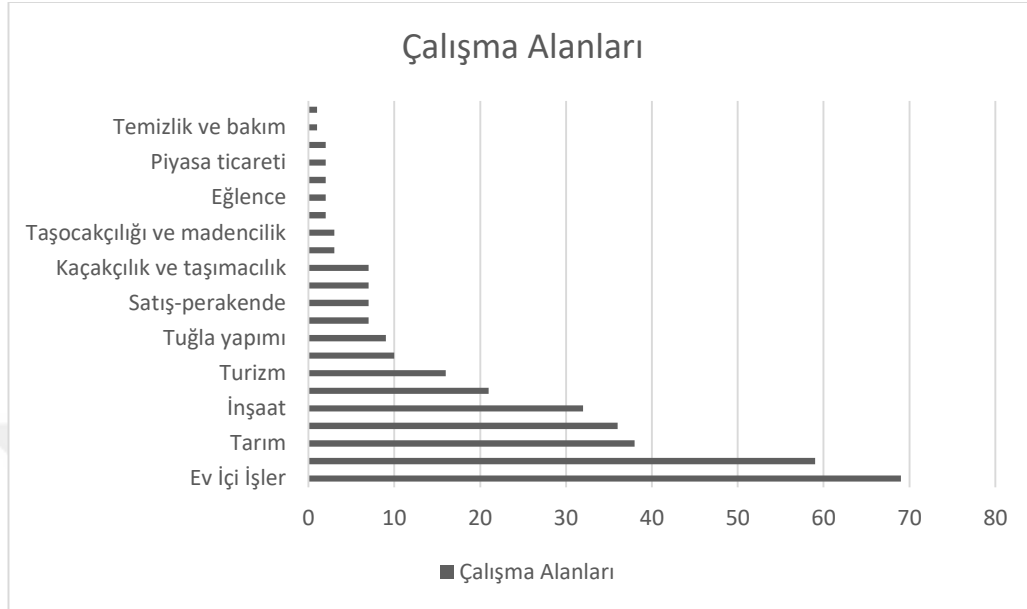


Resim 1. Adana’da tarım işçisi olarak çalışan Suriyeli mülteci

Kaynak: IOM, 2019

Ayrıca IOM' nin 2019 senesindeki raporuna göre insan ticareti mağdurları, mülteciler ve göçmenlerin çalıştıkları iş alanları aşağıdaki grafikteki gibidir.

Tablo 3. Çalışma Alanları.



Kaynak: IOM, 2019

1.4. İnsan Ticaretinde Sömürü Türleri

İnsan ticareti suçunun önlenmesinde kişileri bu suçun mağduru olmaya iten faktörlerin analiz edilmesi çok önemli bir yer tutmaktadır. Nedenlerin doğru anlaşılması önleyici hamleler planlamak için yol gösterici olacaktır. Bu bölümde bahsedilen bu nedenler incelenecek olup sömürü türleri açıklanacaktır. Son olarak sömürü türlerine ilişkin sayısal veriler de paylaşılacaktır.

1.5. Sömürüye Neden Olan Faktörler

Sömürü bir kimse veya bir şey üzerinden haksız bir şekilde gelir elde etme, kazanç sağlama anlamına gelmektedir. (TDKS, t.y)

Tanımdan da anlaşıldığı üzere bir kimsenin bedeninden, emeğinden faydalanarak haksız gelir elde eden kişiler insan tacirleridir. Sömürü türlerini açıklamadan önce mağdurları tacirlerin eline düşüren etmenleri incelemekte fayda vardır. Bu noktada Emniyet Genel Müdürlüğü'nün konuya yönelik yayınlamış olduğu metin incelenebilir. Buna göre mağdurları istismar edilmeye açık hale getiren insan ticareti faaliyeti ekonomik anlamda az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde daha

fazla görülmektedir. İnsan tacirleri kaynak ülkedeki refah düzeyinin düşük olması, toplumsal dengesizlikler, siyasi istikrarsızlıklar, daha iyi ekonomik koşullara sahip olma isteği, toplumsal cinsiyet eşitliğinin gözetilmemesi gibi sebeplerle başlayan sorunları da kullanarak mağdurlara hayallerindeki gibi şartlarda yaşayabileceği ülkeleri vadeler. Ve bu hayallere ulaşma yollarını mağdurlara sunacaklarını iddia ederek onları kandırırlar ve daha sonrasında mağdurlardan özellikle cinsel ve emek sömürsü alanlarında faydalanırlar (EGM, t.y.).

1.6. Sömürü Türleri ve Sayısal Veriler

Mağdurların sömürülme şekilleri incelendiğinde birden fazla sömürü şekli ile karşılaşılmaktadır. Bunlar arasında cinsel, emek, dilendirme, evlendirme, çocuk satışı, organ satışı gibi sömürü şekilleri görülmektedir. 2015-2019 yılları arasındaki insan ticareti mağdurlarının sömürülme şekillerine göre sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir (İBGİGM, 2019).

Tablo 4. İnsan Ticareti Mağdurlarının Sömürü Şekilleri

Yıl/Toplam	Cinsel Sömürü	İşgücü Sömürüsü	Zorla Dilendirme	Zorla Evlendirme	Çocuk Satışı	Toplam
Toplam	656	195	78	11	1	941
2015	88	19	1	-	-	108
2016	143	30	8	-	-	181
2017	186	52	65	-	-	303
2018	95	39	-	-	-	134
2019	144	55	4	11	1	215

Kaynak: GİGM, (2019)

Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı'na bağlı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'nün paylaşmış olduğu veriler de incelendiğinde Türkiye'deki insan ticareti mağdurlarının en çok sömürüldükleri alanın cinsel sömürü olduğu görülmektedir.

Yine aynı raporda mağdurların cinsiyet ve yaş dağılımlarına ilişkin bilgiler de verilmiştir. Aşağıdaki tablolarda bu istatistikler görülmektedir.

Tablo 5. İnsan Ticareti Mağdurlarının Cinsiyet Dağılımları

Cinsiyet/Toplam	2015	2016	2017	2018	2019	Toplam
Toplam	108	181	303	134	215	941
Erkek	19	18	91	23	20	171
Kadın	89	163	212	111	195	770

Kaynak: GİGM. (2019)

Tablo 5 incelendiğinde kadınların insan ticareti mağduru olma risklerinin daha fazla olduğu görülmektedir. Mağdurların daha çok kadınlardan oluşması sömürü şekli olarak cinsel sömürünün daha yüksek oranlarda çıkmasını da açıklamaktadır.

Tablo 6. İnsan Ticareti Mağdurlarının Yaş Dağılımları

Yaş/Toplam	2015	2016	2017	2018	2019	Toplam
Toplam	108	181	303	134	215	941
(-) 18	26	29	98	15	31	199
18-25 Yaş	35	63	124	63	74	359
26-35 Yaş	40	76	61	42	73	292
36 (+) Yaş	7	13	20	14	37	91

Kaynak: GİGM. (2019)

Yaş tablosu incelendiğinde ise en fazla mağdurun 25 yaşına kadar olan çocuk, ergen ve genç yetişkin grubunda olduğu görülmektedir. Bu duruma genç grubun hayat tecrübesi yetersizliğinden kaynaklı olarak kandırılmaya daha müsait olması sebep olmakla birlikte genç yetişkin grup (18-25 yaş) için ekonomik anlamda özgürleşme gerekliliğinin yaratmış olduğu baskının da yol açabileceği düşünülmüştür. Daha iyi koşullara sahip olan hedef ülkelere ulaşma çabası, mağdurların insan tacirlerinin kurbanları olma olasılığının artmasına yol açabilir.

Tablo 7. İnsan Ticareti Mağdurlarının Uyruklarına Göre Dağılımları

	2015	2016	2017	2018	2019	Toplam
Uyruk/Toplam	108	181	303	134	215	941
Suriye	9	36	86	15	37	183
Özbekistan	34	16	19	29	44	142
Kırgızistan	17	33	31	14	32	127
Fas	6	10	26	18	28	88
Afganistan	15	7	21	21	14	78
Ukrayna	4	7	16	3	10	40
Moldova	5	8	20	1	4	38
Gürcistan	-	23	10	1	2	36
Endonezya	-	14	3	6	11	34
Rusya	3	6	16	1	4	30
Azerbaycan	4	4	11	3	6	28
Kazakistan	2	4	9	7	4	26
Türkmenistan	2	3	11	3	5	24
Belarus	1	-	10	3	1	15
Türkiye	2	2	9	-	2	15
Diğer	4	8	5	9	11	37

Kaynak: GİGM. (2019)

Tablo 7'e göre Türkiye'de insan ticareti suçu mağduru olan kişilerin uyrukları incelendiğinde ilk sırada Suriye görülmektedir. Ülkemizdeki korumasız ve düzensiz Suriyeli göçmen sayısı düşünüldüğünde sıralamanın bu şekilde olması beklenmedik bir durum değildir. Zira Mülteciler Derneği'nin Nisan 2021'de bildirdiğine göre ülkemizde bulunan Suriyeli sayısı 3.665.946'dır (Mülteciler Derneği, 2022).

Ancak yukarıda bahsedilen tablolardaki tüm veriler ve hatta insan ticareti ile ilgili ortaya konmuş olan tüm veriler için bir sınırlılık mevcuttur. Bu sınırlılık ulaşabildiğimiz oranların tespit edilebilen vakalar üzerinden olmasıdır. Tespit edilemeyen, müdahale edilemeyen vakaların sayısı ve durumları bilinemediği için ortaya konan sayısal ifadelerin gerçeği ne kadar yansıttığı da belirsizliğini korumaktadır. Fakat tüm bunlara rağmen bu sınırlılığın göz ardı edilmesi mecburidir.

1.7. Tacirlerin ve Mağdurların Özellikleri

Suçu engellemeye yönelik uygulanan yaptırımların suçu kesinlikle engellemediği açıktır. Zira bugün idam cezasının bile olduğu ülkelerde suç işlenmeye devam etmektedir. O halde suçu önleme adına sadece ceza caydırıcı olmamakta bunun yerine insan faktörünün de ayrıntılı incelenmesi gerekmektedir. Bu sebeple bu bölümde tacirlerin ve mağdurların özellikleri incelenecektir.

1.8. Tacirlerin Özellikleri

Literatürdeki tanımının dışında tacirlerin cinsiyet özellikleri incelendiğinde tacirler tamamen erkeklerden ya da tamamen kadınlardan oluşur demek pek mümkün değildir. Kadınlardan da erkeklerden de oluşabilmektedir. Kadınların ticari faaliyet ile ilgili suçta çeşitli rolleri olduğu görülmektedir. Ancak bazı suç gruplarında örneğin Nijerya'dan İtalya'ya ticaret yapan suç örgütlerinde sürecin daha çok kadınlar tarafından yönetildiği, erkeklerin ikinci planda kaldığı görülmektedir (UNICJRI, 2004).

Cinsiyet faktörü ile ilgili olarak tacirlerin sadece erkeklerden ya da hem erkek hem kadınlardan oluştuğu vakalarda mağdurların kadın, erkek ve çocuklardan oluşan bir dağılım gösterdikleri tespit edilmiştir. Ancak tacirlerin sadece kadın olduğu faaliyetlerde mağdurların genellikle kız çocukları ve kadınlardan oluştuğu rapor edilmiştir (UNODC, 2006).

Kadın tacirlerin bazen eski mağdurlar olduğu da görülmüştür. Örneğin bazı ülkelerde eskiden kendileri de bu ticari faaliyetin kurbanı olan ve “Madam” diye nitelendirilen kadın tacirler seks işçiliğine zorlanan kadın ve kız çocuklarının organizasyonundan sorumludur (UNODC, 2006).

Eskiden mağdur olan kadınların zaman içinde tacire dönüşmesinde birçok sebep etkili olabilmektedir. Bunlar arasında korku, mecbur kalmak veya zorla çalıştıkları yerdeki rollerinden mecaz anlamda emekliye ayrılma durumları vardır. Ayrıca birçok rehin tutulma vakasında görülen “Stockholm Sendromu” olgusu sebebiyle eskiden mağdur olmuş olsalar da zaman içinde kendilerine baskı uygulayan tacirlerle empati kurup, onlara karşı sempati duyarak dünya görüşlerini benimsemiş olma olasılıkları mevcuttur (UNGIFHT. 2008).

Tacirler milletleri bakımından incelendiğinde herhangi bir milletin ağırlıklı olarak bu işi yaptığını söylemek doğru olmayacaktır. Çünkü daha önce

de bahsedildiği gibi her ülke bir şekilde bu faaliyete temas etmektedir. Kimisi kaynak ülke, kimisi hedef ülke kimisi ise transit ülke olabilmektedir. İşte bu sebepten dolayı tacirler her milletten olabilir. Uyrak bakımından sağlıklı bir filtreleme işlemi yapmak pek mümkün olmasa da tacirler ve mağdurlar arasındaki ilişkiyi aynı dili konuşuyor ve aynı kültürden geliyor olmaları oldukça kolaylaştırmaktadır (Levenkron ve Nomi, 2007, s.39).

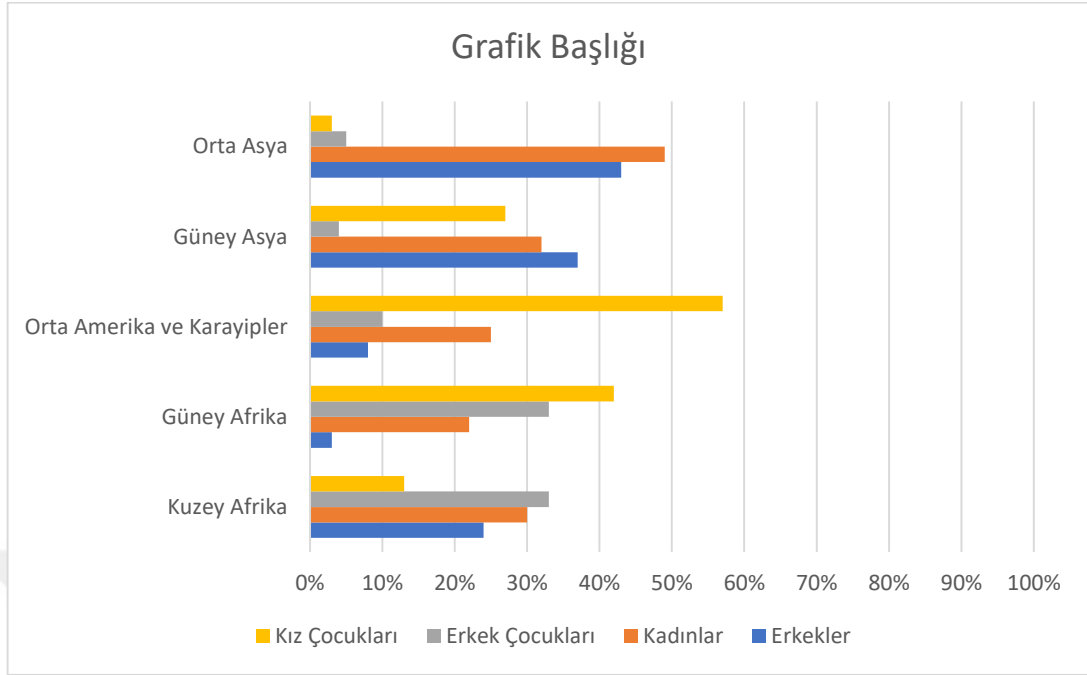
Yaş faktörü incelendiğinde ise tacirlerin genç ya da yaşlı olduğu olabildikleri görülmektedir. Ancak dikkat çekici olan nokta ise tacirlerin genellikle mağdurlardan daha büyük olduğudur. Genç mağdurun daha yaşlı biri tarafından daha kolay manipüle edilebileceği fikrini akla getirmektedir (UNGIHT. 2008).

1.9. Mağdurların Özellikleri

Mağdurların özellikleri incelenmeden önce bir kez daha mağdur tanımını hatırlamak ve kimlere mağdur dendiğini netleştirmekte fayda vardır. Bu durumda Türkiye'nin 2003 senesinde taraf olduğu Palermo Sözleşmesi'nin 3. Maddesine göre tehdit, zor kullanma, baskı, kaçırma, hile gibi durumlarla kişilerin iradelerini tam olarak kullanmalarının önüne geçerek bu kişiler üzerinden haksız kazanç elde etmek amacıyla sevk edilen, ülke dışına çıkarılan, ülkeye sokulan, taşınan, barındırılan kişiler mağdurdur (Palermo Protokolü, Madde 3-a.).

Birleşmiş Milletler'in 2018 senesinde yayınlamış olduğu rapora göre mağdurların yaş ve cinsiyetlerine göre gruplandırılması sonucu kadın mağdurların oranının %49, erkeklerin %21, kız çocuklarının %23, oğlan çocuklarının ise %7'lik bir orana sahip olduğu görülmüştür. Ancak bu noktada ülkeden ülkeye farklılıklar olduğu da belirtilmelidir. Örneğin; Batı Afrika'da mağdurların -hem kız hem de erkek olmak üzere- yarısından fazlasını çocukların oluşturduğu saptanmıştır. Güney Asya'da ise kadın, erkek ve çocuk mağdurların oranının eşit olduğu belirtilmiştir. Yani Güney Asya'da erkekler ve kadınlar aynı oranda insan ticareti mağduru olmuştur. Bu da bize şunu göstermektedir ki ticaret mağdurlarının genellikle kadınlardan oluştuğu bilgisi yanlış bir varsayımdır. Zira bu durum ülkeden ülkeye değişmekle beraber genel oranlara bakıldığında erkek mağdurları temsil eden %21'lik oran göz ardı edilebilecek kadar az bir örnekleme temsil etmemektedir (UNODC, 2018).

Tablo 8. Tespit Edilen Mağdurların Bölge ve Cinsiyetlerine Göre Dağılımı.



Kaynak: UNODC, 2018

Mağdurların mağdur olmasına yol açan belirleyici ve karakteristik etkenlerden biri de eğitim seviyesinin düşük olmasıdır. Hindistan’da 103 adet mağdur ile yapılan bir araştırmaya göre insan ticareti mağdurlarının %28’inin resmi kayıtlara göre eğitimi hiç yoktur. Yani söz konusu mağdurların bir kısmı okur yazar dahi değildir. %19’u yalnızca ilkokul eğitimi almıştır. %22’si ise lise mezunudur. Mağdurlar arasında eğitim seviyesi lise üstü olan herhangi birine rastlanmamıştır. Araştırmanın yapıldığı ülke olan Hindistan’da ilkokul eğitimi birinci ve beşinci sınıflar arasını, lise eğitimi ise altı ve onuncu sınıflar arasını kapsar (Budiani-Saberi, D., Raja Rajendrian, K., Findley, C.K., Kerketta, P., Anand, V., 2014, s.2).

Hindistan’da gerçekleştirilen araştırmada eğitim seviyesi lise üzeri olan bir mağdur olmasa da farklı bir araştırmada Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Moldova gibi ülkelerden küçük bir örneklemin yüksek bir eğitim seviyesine sahip üniversite ve kolej mezunlarından oluştuğu ortaya konmuştur. Bu durum mağdurların sadece düşük eğitim seviyesine sahip insanlardan oluşmadığını göstermektedir. Ancak bu çıkarımı yaparken böyle bir durumun oluşmasına sebep olan şeyin ülkelerin yapılarından kaynaklı olabileceğini de düşünmek gerekmektedir. Yani Hindistan’da zaten düşük olan eğitim oranları mağdurların da düşük eğitim seviyesine sahip olma olasılığını arttırmakta olabilir. Yine aynı şekilde bahsedilen Avrupa ülkelerinin eğitim

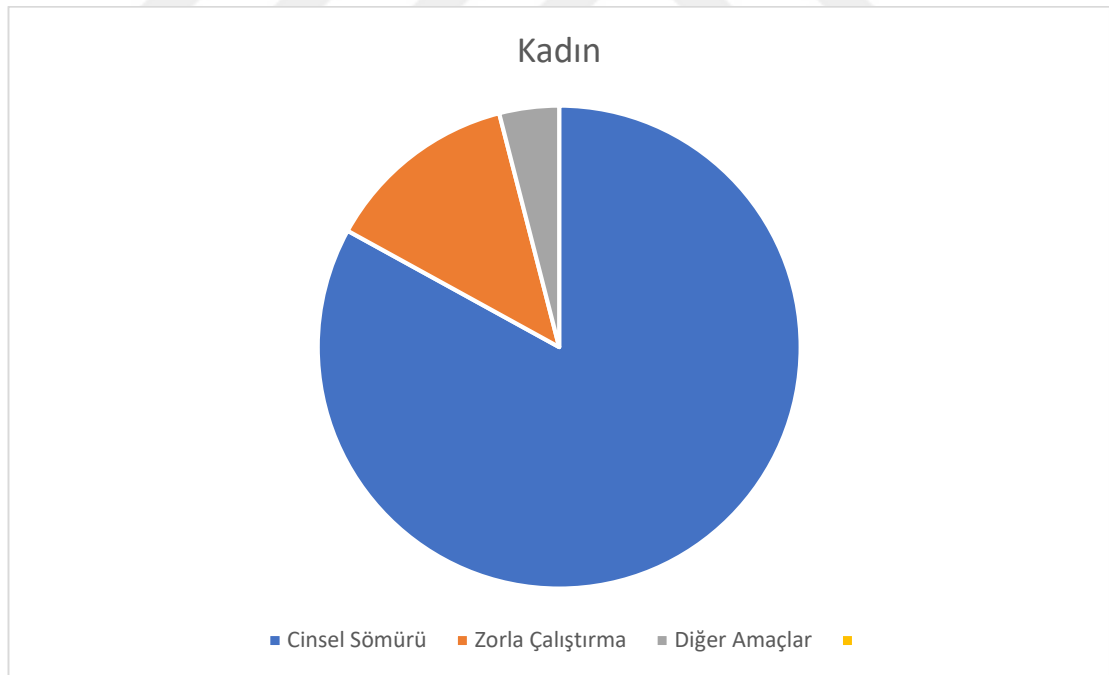
oranlarının yüksek olması dolaylı yoldan mağdurların da eğitim durumlarının yüksek olmasına sebep olmuş olabilir. Yani bu durumda birbirinden birçok yönden farklı iki bölge arasında karşılaştırma yapmaktansa birbirine daha benzer seviyede ülkeler arasında karşılaştırma yapmak mağdurların yüksek eğitilmiş insanlardan da oluşabileceği bilgisini daha anlamlı hale getirecektir. (IOM, 2005)

Kısacası insan ticareti mağdurları herhangi bir eğitim düzeyi, dil ,din, etnik köken veya yaştan olabilir. Bu noktada mağdurları sınıflandırmanın kolay bir yolu yoktur (Action Plan to Combat Human Trafficking, 2021).

1.10. Mağdurların Çoğunlukla Sömürüldükleri Alanlar ve Oranları

Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi'nin 2018 senesinde yayınlamış olduğu rapora göre mağdurların sömürüldükleri alanlar cinsiyetlerine ve buldukları ülkelere göre değişiklik göstermektedir. Örneğin çoğu bölgelerde kadınlar cinsel sömürü alanında ilk sırada olsa da bazı ülkelerde kadınların en çok sömürüye uğradığı alan zorla çalıştırma da olabilmektedir.

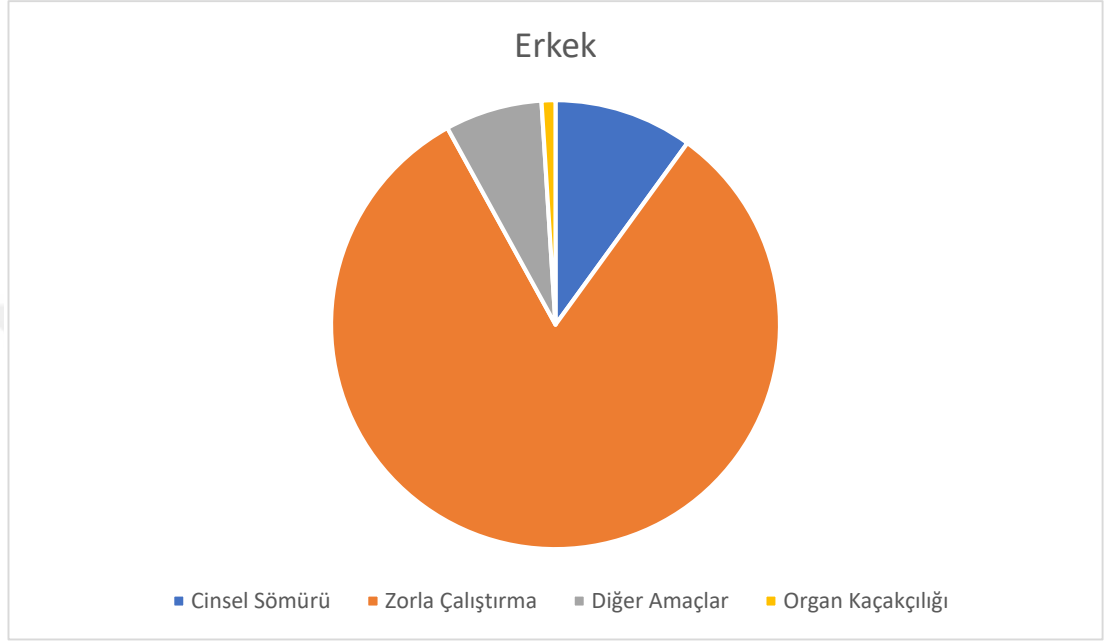
Tablo 9. Tespit Edilen Kadın Mağdurların Sömürü Şekilleri Oranları.



Kaynak: UNODC, 2018

54 ülkeden 5440 kadın mağduru konu alan tablo incelendiğinde %83'ünün cinsel sömürü, %13'ünün zorla çalıştırma, %4'ünün de belirtilmeyen diğer amaçlar için kullanıldığı görülmektedir.

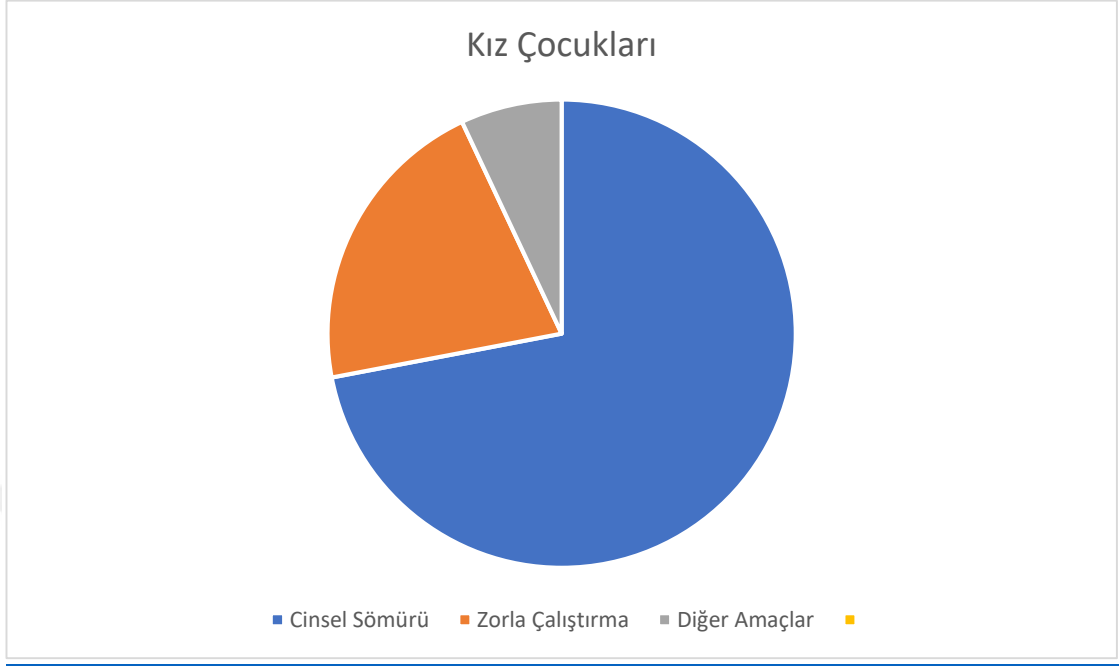
Tablo 10. Tespit Edilen Erkek Mağdurların Sömürü Şekilleri ve Oranları.



Kaynak: UNODC, 2018

54 ülkeden 2271 erkek mağduru konu alan Tablo 7'de ise mağdurların %10'unun cinsel sömürü, %82'sinin zorla çalıştırma, %1'inin organ kaçakçılığı, %7'sinin belirtilmeyen diğer amaçlar için kullanıldığı görülmektedir. Kadın ve erkek arasındaki farka bakıldığında zorla çalıştırma ve cinsel sömürü oranlarının iki cinsten birbirinin zıttı olduğu ve erkeklerde ilaveten organ kaçakçılığının da olduğu göze çarpmaktadır.

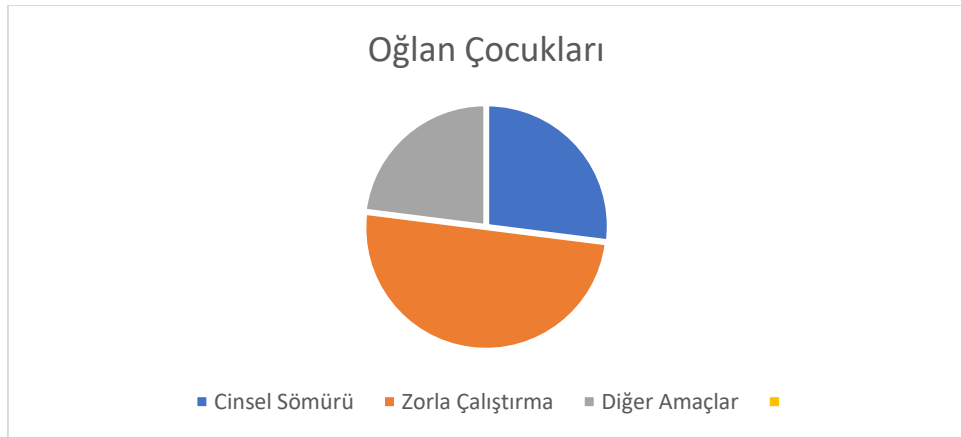
Tablo 11. Tespit Edilen Kız Çocuğu Mağdurların Sömürü Şekilleri ve Oranları



Kaynak: UNODC, 2018

Tablo 8, 54 ülkeden 2350 adet mağdur kız çocuğunun sömürü şekillerini ve oranlarını göstermektedir. Buna göre mağdurların %72'sinin cinsel sömürü, %21'inin zorla çalıştırma, %7'sinin ise belirtilmeyen diğer amaçlar için kullanıldığı izlenmektedir.

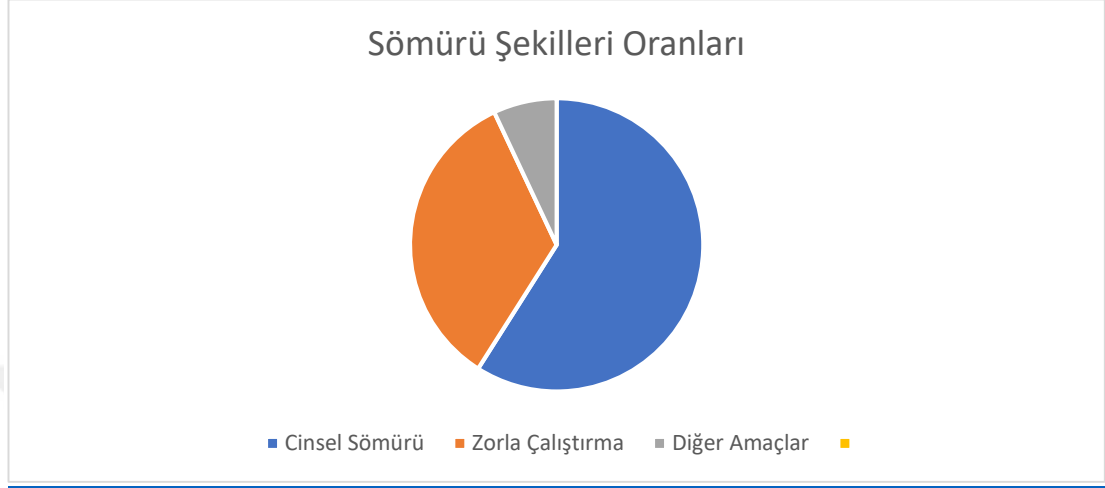
Tablo 12. Tespit Edilen Oğlan Çocuğu Mağdurların Sömürü Şekilleri ve Oranları.



Kaynak: UNODC, 2018

Tablo 9’da 54 ülkeden 711 adet oğlan çocuğu mağdur incelendiğinde ise bu çocukların %27’sinin cinsel sömürü, yarısının zorla çalıştırılma, %23’ünün ise belirtilmemiş diğer amaçlar için kullanıldığı gözlenmiştir.

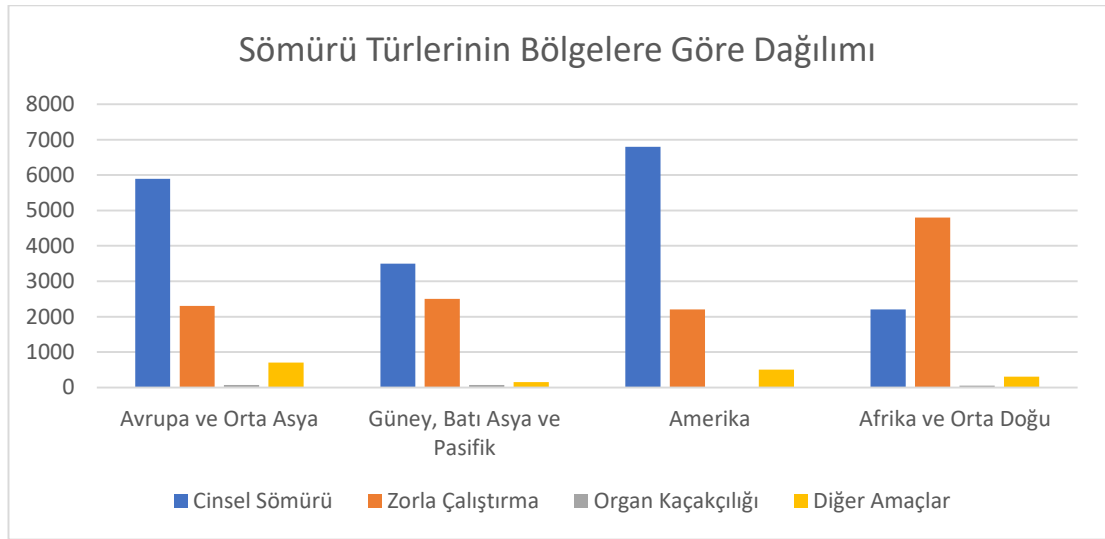
Tablo 13. Tespit Edilen 24.687 Mağdurun Sömürü Şekilleri Oranları.



Kaynak: UNODC, 2018

Aynı raporda paylaşılan 110 ülkeden 24.687 mağdur üzerinde yapılan çalışmaya göre insan ticareti mağdurlarının %59’u cinsel sömürü, %34’ü zorla çalıştırılma, %7’si ise belirtilmemiş diğer nedenler başlığı altında sömürüye maruz kalmaktadır (Tablo 13).

Tablo 14. Tespit Edilen Sömürü Türlerinin Bölgelere Göre Dağılımı.



Kaynak: UNODC, 2018

Daha önce bahsedilen 24.687 kişilik çalışma verilerinden hareketle hangi kıtada hangi sömürü türünün daha fazla olduğu bilgisine ulaşılmaktadır. Tabloya göre neredeyse tüm dünyada insan ticareti mağdurlarının sömürüldükleri nokta cinsel sömürüdür. Ancak Afrika ve Orta Doğu'da birinci sırayı zorla çalıştırılma almaktadır. Tablodaki diğer üç bölgede ikinci sırada zorla çalıştırma bulunurken en az oranı organ kaçakçılığı alanı kaplamaktadır. Bu noktada organlarını elde etmek amacıyla sömürülen mağdurların tabloda çok az yeri işgal ediyor olma sebebinin bu sömürü türünün sömürü türleri içinde ölüme en çok sebebiyet verebilecek olan tür olmasından kaynaklanabileceği düşünülmüştür. Yani belki de organlarını almak için sömürülen mağdur sayısı çok daha fazla iken bu mağdurların organ naklinden sonra yaşamlarını yitirmeleri istatistiklere yansıyan verilerde büyük bir eksikliğe yol açmış olabilir.

1.11. İnsan Ticaretini Engellemeye Yönelik Ulusal ve Uluslararası Hamleler

İnsan ticareti hakkında genel bilgilerden sonra eğitim örneklerine ve planlamasına geçmeden insan ticaretini engellemeye yönelik devletlerin, kurum ve kuruluşların neler yaptığını, ne gibi anlaşmaların imzalanmış olduğunu incelemekte fayda vardır. Böylece planlanacak olan eğitim daha doğru verilere oturtulmuş olacaktır.

İnsan ticaretini engellemek adına tıpkı tıp literatüründe bahsedilen 'koruyucu hekimlik' kavramı gibi, olay yaşanmadan ve insanlar mağdur olmadan önce bu suçu engellemek kıymetli bir adımdır. Bu yüzden bu noktada bireyleri bilinçlendirmek adına devletlerin, sivil toplum kuruluşlarının, eğitim birimlerinin atacağı adımlar, yapacağı anlaşmalar, düzenleyeceği farkındalık çalışmaları önem arz etmektedir.

İnsan ticaretini engellemek adına tıpkı tıp literatüründe bahsedilen 'koruyucu hekimlik' kavramı gibi, olay yaşanmadan ve insanlar mağdur olmadan önce bu suçu engellemek kıymetli bir adımdır. Bu yüzden bu noktada bireyleri bilinçlendirmek adına devletlerin, sivil toplum kuruluşlarının, eğitim birimlerinin atacağı adımlar, yapacağı anlaşmalar, düzenleyeceği farkındalık çalışmaları önem arz etmektedir.

Bunların dışında suçun işlendiği esnada suçun işlenmesini engelleyebiliyor olmak da önemli bir adım olacaktır. Suçun bu aşamada önüne geçilebilmesi için ise mağdurların sekinde kullanılan ulaşım yolu personellerinin durumu iyi analiz edebilmeleri, işaretleri doğru algılayabilmeleri ve zamanında müdahale edebilmeleri

gerekmektedir. Tezin ikinci bölümünde personelin eğitiminde dünya örnekleri incelenecek olup üçüncü bölümünde ise yeni bir eğitim planı ortaya konacaktır.

Suç işlenmiş ve iş işten geçmiş gibi görünse dahi suçu engellemeye yönelik yapılabilecek hala bir şeyler vardır. Örneğin mağdurların koruma altına alınması, yaşadıkları travmayı hafifletmeye yönelik çalışmalar yapılması, eğitilmesi gibi hizmetlerle söz konusu mağdurların yeniden bu durumu yaşamalarının önüne geçilmiş olacaktır. Ya da ticaret faaliyetinde doğrudan görev almasa da mağdurun sömürülmesine dolaylı yoldan destek olan kişilerin durumdan haberdar olması, farkındalıklarının artması mağdurların daha fazla sömürülmelerinin önüne geçecektir.

Bu kısımda öncelikle Birleşmiş Milletler tarafından yürürlüğe sokulmuş anlaşmalar, Türkiye'nin suça yönelik yapmış olduğu faaliyetler gibi noktalara değinilecektir. Özellikle Türkiye'nin önleme, koruma ve yasal mevzuatlar, soruşturma, kovuşturma aşamalarında yapmış olduğu çalışmalar hakkında 2019 senesinde İç İşleri Bakanlığı'na bağlı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'nün yayınlamış olduğu Türkiye İnsan Ticaretiyle Mücadele Yıllık Raporu'ndaki veriler referans alınacaktır.

1.11.1. Uluslararası Anlaşmalar

Kölelik ile ilgili hukuki bilgilere Sümerler'den kalma tabletlerde bile rastlanıyor olsa da elbette o kadar eski belgelerdeki bilgiler köleliği meşru kılıp, kölelerin hakları gibi konulardan bahsetmekteydi. Daha sonraki aşamada insan ticaretini engelleme amacıyla yapılmış olan ilk yasal düzenlemelere 1900'lerin başlarında rastlanmıştır. Engelleme amacıyla ilk adımlar atılıyor olsa da bu sefer de tacirlere herhangi bir yaptırımda bulunmadığı için eksik kalmıştır. Yaptırımın olmayışı insan ticareti/kölelik kavramlarını dolaylı yoldan da olsa suç unsuru kapsamına sokmamaktadır. İlerleyen yıllarda her yeni düzenleme ile eksikler giderilmeye çalışılmıştır.

1.11.1.1. 18 Mayıs 1904 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme

İnsan ticareti ile ilgili imzalanmış olan ilk çok uluslu sözleşmenin en belirleyici özelliği tacirlere uygulanacak olan yaptırımlardan ziyade mağdurların geri dönmek istemeleri halinde devletlerin mağdurlara gerekli hizmetleri sağlamasından bahsetmesidir. Bu hizmetler geri dönüşün organize edilmesinden sorumlu bir birimin

oluşturulması, dönüş yolundaki ulaşım masraflarının karşılanması gibi hizmetleri kapsar. Ancak bu sözleşmenin en büyük eksiği tacirlere yasal bir yaptırım uygulamaması sadece mağdurları ‘talep etmeleri’ durumunda korumaya yönelik bir düzenleme öneriyor olmasıdır (International Agreement for the Suppression of the “White Slave Traffic”, 18 May 1904).

1.11.1.2. 4 Mayıs 1910 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme

İnsan ticareti suçuna dair belli kavramları ilk kez ele alan bu sözleşmede rıza gösterme durumu da netleştirilmiş olup baskı, hile ile elde edilen rızanın geçersiz olacağı ve belli bir yaş altındaki kadınların rızalarının doğrudan geçersiz sayılacağından bahsedilmiştir. Türkiye bu anlaşmayı Lozan Antlaşması ile kabul etmiştir (International Agreement for the Suppression of the “White Slave Traffic”, 4 May 1910).

1.11.1.3. 30 Eylül 1921 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme

1904 ve 1910 senelerinde imzalanan sözleşmelerin aksine bu sözleşmede sadece beyaz kadınların ticaretinden bahsedilmemiş, insan ticareti mağduru tanımının kapsamına kız ve erkek çocukları da dahil edilmiştir. Sözleşmeye imza atan ülkelerin insan ticareti mağdurlarının tespiti ve gereken tedbirleri alması yükümlülüğü mevcuttur. Ancak bu tarihte de cezalandırma ile ilgili herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Türkiye bu anlaşmayı da Lozan Antlaşması ile kabul etmiştir (International Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Children, 30 September 1921).

1.11.1.4. 11 Ekim 1933 Tarihli Kadın Ticaretini Önlemeye Yönelik Sözleşme

Diğer tüm sözleşmeleri kapsayıcı bir sözleşme olup aynı zamanda tacirlerin cezalandırılması konusunda harekete geçmeyen devletlerin bu konuda düzenlemeye gitmesini istemiştir. Türkiye ilgili sözleşmeyi 1935 tarihinde 2693 sayılı yasa ile onaylamıştır (International Convention for the Suppression of the Traffic in Women of the Full Age, Geneva, 11 October 1933).

1.11.1.5. 2 Aralık 1949 Tarihli İnsan Ticareti ve Cinsel Sömürünün Engellenmesine Yönelik Sözleşme

Bu sözleşmede kendisinden önce imzalanan sözleşmelerin önemli görülen maddeleri tek çatı altında toplanmıştır. Sözleşmeye göre;

- Kişi rıza gösterdiğini belirtse dahi insan ticareti mağdurunun rızasının hükümsüz olacağı ve kandırılmış olduğu kabul edilmiştir.
- Mağdur rıza gösterdiğini belirtiyor olsa dahi fuhuş amaçlı olan bir sömürünün cezalandırılmasına karar verilmiştir.
- Taraf devletler fuhuşun yasal bir iş olarak yapılabilmesinin önüne geçecek yeni yasalarında ve mevzuatlarında düzenlemelere gideceklerdir.
- Bunların dışında sözleşme ilk kez insan ticareti konusunda sivil toplum kuruluşlarına da makul seviyede görev düştüğünü belirtmiştir. Bu sözleşme Türkiye tarafından 2003 senesinde 4008 sayılı yasa ile kabul edilmiştir (Convention for the Suppression of the Traffic in Persons and of the Exploitation of the Prostitution of Others, 2 December 1949).

1.11.2. Birleşmiş Milletlerin (BM) Düzenlediği Konferanslar

İnsan ticareti suçuna yönelik yapılan anlaşmaların yanı sıra yıllar içinde çeşitli konferanslar da düzenlenmiştir. Bu bölümde bu konferanslar incelenecektir.

1.11.2.1. Meksika-1975: Uluslararası Kadın Yılı (1. Dünya Kadın Konferansı)

Dünyada yapılmış olan ilk kadın konferansında devletlere ticaretin engellenmesine yönelik daha etkin hamleler yapılması ve kadınların zorla fuhşa itilmesine engel olmak konularında hatırlatmada bulunulmuştur (International Women's Year, June 1975).

1.11.2.2. Kopenhag-1980: Birleşmiş Milletler Kadın On Yılı (2. Dünya Kadın Konferansı)

Sömürü ve ticaretin önlenmesine yönelik devletlerin daha aktif olmasının beklendiği açıklanmış, imzalanmış olan eski sözleşmelerinin fonksiyonelliğini takip etmeleri talep edilmiştir (World Conference on Women, 1980).

1.11.2.3. Palermo Protokolü

Önceki sözleşmelerde bulunan eksikliklerden daha önce bahsedilmişti. Örneğin ilk sözleşmelerde cezalara dair bir madde yoktur. Bu gibi eksiklikleri gidermek amacıyla BM 2000 senesinde ilgili protokolü İtalya'nın Palermo kentinde kabul etmiştir. Protokol ilk kez daha önce de bahsedilen suç işlenmeden önce engelleme, suç işlenirken önüne geçebilme ve sonrasında tacirin cezalandırılması

aşamalarını kapsamıştır. Bu açılardan bakıldığında Palermo Protokolü'nün insan ticareti suçunun yasal tarafı konusunda önemi büyüktür. Bu sebeple Protokol yapılan diğer çalışmalara göre daha detaylı incelenecektir.

Protokolün ikinci maddesine göre insan ticareti konusunda üç temel amacı vardır. Bunlardan ilki özellikle kadınlar ve çocukların hedef olduğu insan ticaretini 'önlemek' ve engellemek, ikincisi insan hakları kavramından da bahsederek mağdurların korunması, üçüncüsü ise belirtilen amaçlara ulaşma konusunda sözleşmeye taraf olan devletler arası iş birliğinin artırılmasıdır (Palermo Protokolü, Madde 2.).

Tacirlerin cezalandırılması hususuna protokolün beşinci maddesinde değinilmiştir. İlgili maddeye göre devletler üçüncü maddedeki tanım çerçevesinde insan ticareti suçunun işlenmiş olduğunu tespit etmesi durumunda uygulamak üzere kanunlarını düzenlemeli ve çeşitli önlemler almalıdır (Palermo Protokolü, Madde 5.1.).

Protokolde cezalandırma ile ilgili ayrıntılı bir bilgi yoktur ancak insan ticareti ile ilgili olan bölümün de içine dahil olduğu daha geniş, ayrıntılı ve temel sözleşme olan Sınırşan Örgütlü Suçlar Sözleşmesi'nin ilk maddesinde belirtildiğine göre temel sözleşmenin maddeleri insan ticareti ile ilgili olan bölüm için de geçerlidir. Haliyle insan ticareti suçu da temel sözleşmede belirtilen sınırşan suçlar kapsamında değerlendirilecektir. Maddelerde insan ticareti suçuyla bağlantılı olarak elde edilen haksız kazanç, bu kazancın aklanması, tüzel kişilerin sorumlulukları, zamanaşımı, sınırdışı edilme gibi konularda ayrıntılı bir çerçeve çizilmiş olmasa da temel sözleşmedeki öneriler insan ticareti suçu için de geçerliliğini korumaya devam edecektir (UNODC, 2004, Legislative Guide for the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocol Thereto).

Temel sözleşmede bu suçlara ilişkin yapılmış olan öneriler arasında iş birliğinin desteklenmesi, usul ve esasların belirlenmesi, organize suç örgütlerinin kamu ve tüzel kişilikleri kötüye kullanımının engellenmesi, toplumsal bilincin artırılması gibi noktalar mevcuttur (UNODC, 2004.).

İnsan ticareti bölümü için ise bu önerilere ek olarak engelleme ve iş birliği eklenmiştir (Palermo Protokolü, Madde 9).

Eklenen bu özelliklere göre taraf devletlerin ticari faaliyetle mücadele etmesi, bilhassa kadınlar ve çocukların yeniden mağdur edilmesini engelleme adına kapsamlı

bir politika, program geliştirilmesi ve alınabilecek diğer önlemlerin alınması beklenmektedir. Diğer önlemler arasında araştırma, bilgilendirme, iletişim araçlarının kullanımı, sosyal ve ekonomik planlamalar mevcuttur. Tüm bunların gerçekleştirilebilmesi için Sivil Toplum Kuruluşları, ilişkili diğer kurumlar ve bağ kurulabilecek diğer sivil kuruluşlar ile iş birliği yapılmalıdır. Devletlerin yapabileceği en güzel hamlelerden biri mağdurların kaynak ülkeden çıkma taleplerini en aza indirmektir. Bu sebeple devletler başta kaynak ülkeyi kaynak ülke haline getiren etkenleri ortadan kaldırmalıdır. Örneğin fırsat eşitsizliği, düşük ekonomik imkanlar, az gelişmişlik, yoksulluk gibi etkenleri en aza indirmeye çalışması gerekmektedir. Kaynak ülkeden kopuşu zorlandırmak adına sosyal, kültürel etkinlikler de düzenlemek devletlerin işlerini kolaylaştıracaktır. Bunlara ek olarak devletler tespit ettikleri tacir ve mağdurların bilgilerini sözleşmeye taraf diğer ülkeler ile de paylaşmalıdır (Palermo Protokolü, Madde 10).

Mağdurların korunmasına ilişkin düzenlemeler temel sözleşmede de yer almış olup koruma, yardım etme, statülerinin belirlenmesi, ülkelere dönüşleriyle ilgili olan kurallar insan ticaretiyle ilgili olan bölümde de ayrıca belirtilmiştir (Palermo Protokolü, Madde 6,7,8.).

Temel sözleşmeye göre taraf devletler özellikle mağdurlara karşı yapılan tehdit, gözdağı verme, sindirme çabaları gibi durumlara karşı koruma sağlamalı, imkanları dahilinde konuyla ilgili olarak usul ve esasları belirlemeli, uygun önlemleri almalıdır. Ayrıca soruşturma ve kovuşturma aşamalarında mağdurların endişelerini dile getirmelerini sağlamalı ve öncelikli olarak mağdur haklarına zarar gelmeyecek şekilde bu süreci yönetmelidir (UNODC, 2004. Madde 25.).

Mağdurların korunması konusunda verilen ayrıntılı bilgiler incelendiğinde taraf devletlerin mağdurların kimliklerini gizleme, fiziksel açıdan koruma sağlama, STK'lar veya yardımı dokunabilecek diğer ilgili kuruluşlar ile birlikte hareket ederek fiziksel, psikolojik ve sosyal yönden mağdurları destekleme, buldukları ülkedeki yargı sürecine göre hangi aşamalardan geçileceği konusunda bilgilendirme yapma, mahkemede temsilini sağlama, tazminat alabilmelerine olanak verecek hükümlere kanunlarında yer verme gibi yükümlülükleri vardır. Mağdurların fiziksel, psikolojik ve sosyal yönlerden desteklenmesi amacıyla yapılabilecekler arasında kendilerine uygun bir konut, yasal haklarına dair ana dillerinde danışma, tıbbi ve psikolojik tedavi,

maddi destek, iş imkanı sunma, eğitim fırsatlarından yararlandırma gibi öneriler mevcuttur (Palermo Protokolü, Madde 6).

Mağdurların kendi ülkelerine geri dönmesi ile ilgili düzenlemelere ilişkin bahsedilen konular incelendiğinde ise mağdurun geri dönüşünün gönüllülük esasına dayanması gerektiğinden bahseder. Bu esasın dışında kaynak ve hedef ülkelere ise ayrı ayrı sorumluluk yüklenmiştir. Kaynak ülke kendi vatandaşı olmasa dahi topraklarında kalıcı oturma iznine sahip olan ya da doğrudan kendi vatandaşı olan mağdurların geri dönüşleri ile ilgili işlemleri kolaylaştırmalı, kabul etmelidir. Hedef ülke ise geri dönüş işlemi sırasında mağdurun statüsünü ve güvenliğini gözetecek şekilde işleme destek olmalıdır. Geri dönüşü kolaylaştırmak adına taraf devletler kendi aralarında mağdurun kimliği, resmi evrakları, uyruğunun belirlenmesi gibi konularda iletişim içerisinde olmalıdır (Palermo Protokolü, Madde 8).

Daha önce de bahsedildiği gibi Palermo Protokolü ile tüm devletlerin kabul ettiği bir insan ticareti tanımı yapılmıştır. Önleme, engelleme, koruma ve cezalandırma gibi noktalara ilk kez değinen bir belge olması açısından önemlidir, ancak bu durumda bile devletlere yapmak zorunda oldukları şeyler konusunda baskıcı bir tutum sergilemekten uzaktır. Örneğin mağdurların korunması ile ilgili maddeler için ‘devletler tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir’ gibi net ifadeler yerine kullanılan ‘değerlendirmeli, dikkate alınmalı’ ibaresi ya da ‘ülkelerin imkanları dahilinde’ gibi daha belirsiz ve ucu açık ifadelerle kullanılan bir dil düşündürücüdür. Bu noktalardan bakıldığında Palermo Protokolü’nün mağdurlar için tam bir yasal dayanak sağlamaktan ziyade devletler arasındaki iletişimi kuvvetlendirme noktasında daha işe yarar olduğu görülmektedir.

1.11.3. Türk Hukukunda İnsan Ticareti

1982 tarihli Anayasa’nın ikinci bölümünde yer alan ‘Kişinin dokunulmazlığı, maddi ve manevi varlığı’, ‘Zorla çalıştırma yasağı’, ‘Kişi hürriyeti ve güvenliği’ başlıklı maddeler esasında insan ticareti suçunu oluşturan çeşitli fiillerin haksızlığı noktasında dayanak sağlanmaktadır. Örneğin Madde 17’deki “Tıbbî zorunluluklar ve kanunda yazılı haller dışında, kişinin vücut bütünlüğüne dokunulamaz; rızası olmadan bilimsel ve tıbbî deneylere tâbi tutulamaz.” ifadesi çok net bir biçimde insan ticareti mağdurlarının organ kaçakçılığı alanındaki sömürsüyle ilişkilendirilebilir. Ya da Madde 18’deki “Hiç kimse zorla çalıştırılmaz. Angarya yasaktır” beyanı mağdurların

rızaları dışında çalıştırılıyor olmalarının anayasada belirtilen bir maddeye aykırı bir fiil olduğunu belirtmektedir.

Anayasa haricinde TCK'da da insan ticaretinin sınırları çizilmiş ve konuya yönelik yaptırımları açıkça belirtilmiştir. Bu noktada yasanın yoruma açık olmayışından kaynaklı ilgili maddelerin doğrudan incelenmesi daha doğru olacaktır. Kanunun 'Uluslararası Suçlar' başlıklı ikinci bölümünde de 'Göçmen Kaçakçılığı' ve 'İnsan Ticareti' ayrı maddelerde işlenmiştir. Madde 80'e göre;

“Madde 80- (1) (Değişik: 6/12/2006 – 5560/3 md.) Zorla çalıştırmak, hizmet ettirmek, fuhuş yaptırmak veya esarete tâbi kılmak ya da vücut organlarının verilmesini sağlamak maksadıyla tehdit, baskı, cebir veya şiddet uygulamak, nüfuzu kötüye kullanmak, kandırmak veya kişiler üzerindeki denetim olanaklarından veya çaresizliklerinden yararlanarak rızalarını elde etmek suretiyle kişileri ülkeye sokan, ülke dışına çıkaran, tedarik eden, kaçırarak, bir yerden başka bir yere götüren veya sevk eden ya da barındıran kimseye sekiz yıldan oniki yıla kadar hapis ve onbin güne kadar adli para cezası verilir.

(2) Birinci fıkrada belirtilen amaçlarla girişilen ve suçu oluşturan fiiller var olduğu takdirde, mağdurun rızası geçersizdir.

(3) Onsekiz yaşını doldurmamış olanların birinci fıkrada belirtilen maksatlarla tedarik edilmeleri, kaçırılmaları, bir yerden diğer bir yere götürülmeleri veya sevk edilmeleri veya barındırılmaları hallerinde suça ait araç fiillerden hiçbirine başvurulmuş olmasa da faile birinci fıkrada belirtilen cezalar verilir.

(4) Bu suçlardan dolayı tüzel kişiler hakkında da güvenlik tedbirine hükmolunur.”

Türkiye'nin Mücadele Faaliyetleri

Suçla mücadelede sadece suç işlendikten sonra cezalandırmaya yönelik yapılan hamleler durumu kısır bir döngüden kurtaramayacaktır. Zira devletlerin görevi yalnızca suç işlendikten sonra suçluyu cezalandırmak ve mağdura destek olmak değil aynı zamanda suçun ortaya çıkışını da engellemektir. Çünkü bir kişi çoğu zaman geri dönülemez hasarlar alarak mağdur niteliği taşıdığı anda suçluyu cezalandırmanın o kişiye sağlayacağı fayda sınırlı olacaktır. Bu bağlamda Türkiye'nin insan ticareti suçuyla ilgili olarak yapmış olduğu önleme ve koruma faaliyetleri incelenecektir. Bu faaliyetler anlatılırken referans alınan kaynak Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı'na bağlı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'nün birimi olan İnsan Ticareti Mağdurlarını Koruma Dairesi Başkanlığı tarafından 2019 senesinde paylaşılan 'Türkiye İnsan Ticaretiyle Mücadele Yıllık Raporu' olacaktır.

Raporda önleme faaliyetlerine ilişkin değinilen ilk konu Palermo Protokolü olmuştur. Daha önce Protokol'den ayrıntılı bir şekilde bahsedildiği için yeniden bu konu üzerinde durulmayacaktır. Bunun yerine doğrudan Bakanlığın önemsemiş olduğu konular, izlemiş olduğu yol haritası incelenecektir.

Rapora göre önleme faaliyetinin en önemli unsuru doğru şekilde bilgilendirme ve bilinçlendirmedir. Bilgilendirme sayesinde suçun bireyler tarafından istenen, arzulan bir konu olmaktan çıkarılması hedeflenmektedir. Bunun dışında gelecekte işlenecek olası vakaların da engellenmesi istenen bir durumdur. Bu bağlamda raporun önleme amacıyla düzenlenecek faaliyetler açısından önem verdiği dört grup vardır. Bu dört grup şu şekildedir:

1. Kamu Personeli: Kamu personelinin doğru bilgi vermesi, doğru şekilde denetleme yapması suçla mücadele kapsamında önemli bir noktadadır. Örneğin öğrencilerin tüm eğitim hayatları boyunca doğru bilgilerle bilinçlendirilmesi, iş yerlerine daha yoğun teftişlerin düzenlenmesi, otellerin denetlemelerinin daha doğru şekilde yapılması, kayıt dışı istihdamın sıkı şekilde takip edilmesi suçla mücadele kapsamında atılacak büyük adımlardandır. Bu alanların dışında din görevlilerinin de suça yönelik farkındalıkları önleme faaliyetleri açısından önemlidir. Çünkü özellikle cinsel sömürü, çocuk yaşta evlilik konularında din, kültürel ve toplumsal olarak suçun önüne perde çekebilecek bir konumdadır.
2. Bu çalışanlar arasında ise mağdurun sevki sırasında mecburen bir ulaşım aracı kullanılacağı için sevke farkında olmadan yardımcı olacak olan taksi şoförleri, otogar personelleri ve 'hava yolu taşıyıcıları' yer almaktadır.
3. Üçüncü gruba bakıldığında ise bu grubun sivil toplum örgütleri olduğu görülmektedir. Sivil toplum örgütleri özellikle ihbar hatlarının kurulması ve işletilmesinde etkilidir. Bunun sebebi mağdurların devlet kurumlarından çekinebilmesi ve doğrudan bu kurumlara başvurmak yerine sivil toplum kuruluşları aracılığıyla bildirimde bulunmayı tercih etmeleridir.
4. Mücadele kapsamında önemi büyük olan dördüncü ve son grup ise kamuoyudur. Çünkü mağdurlar alıkonuldukları süre boyunca muhakkak ki tacirleri dışında başka insanlarla iletişime geçmektedirler. Örneğin bir genelev müşterisinin orada çalışan kadının zorlandığının farkına varması, çocuk yaşta zorla çalıştırılan kişilere diğer çalışanların göz yummayacak olması ya da daha

önce bahsedilen dini nedenlerle çocuk yaşta bir evliliğin normal karşılanmayıp bir ihbar mekanizması kurulması da önemli faktörlerden biri olacaktır. Bu yüzden basın, medya yoluyla konu kamuoyunun gündeminde tutulmalı, farkındalıkları arttırılmalıdır (GİGM, 2019, sayfa 21).

Böylece 2019 senesinde suçu önleme amacıyla çeşitli eğitimler planlanmıştır. Bu eğitimlerden 3087 kamu personeli, 297 sivil toplum üyesi, özel sektör çalışanları ve öğrenciler de dahil olmak üzere toplamda 3384 kişi faydalanmıştır. Eğitim alan kamu personelinin dağılımı aşağıda verilmiştir (GİGM, 2019, sayfa 23).

“İçişleri Bakanlığı

- Mülki idare amiri 20 vali yardımcısı,
- GİGM 269 personel,
- Emniyet Genel Müdürlüğü 117 personel,
- Jandarma Genel Komutanlığı 918 personel (100 personel yüz yüze, 818 personel ise yerinde mobil),
- Sahil Güvenlik Komutanlığı 738 personel eğitim almıştır.

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı

- Kadının Statüsü Genel Müdürlüğü 246 personel,
- Sosyal Güvenlik Kurumu 75 denetçi (Çocuk işçiliği ile mücadele kapsamında) eğitim almıştır.

Adalet Bakanlığı

- Türkiye Adalet Akademisi Meslek İçi ve Hizmet İçi Eğitim Müdürlüğü ile İçişleri Bakanlığı GİGM iş birliğiyle İstanbul, Antalya, İzmir, Hatay, Ankara, Adana, Şanlıurfa, Muğla, Mersin ve Kırklareli illerinde görev yapan 25 hâkim ve 25 Cumhuriyet Savcısı,
- Türkiye Adalet Akademisi Meslek Öncesi Eğitim Müdürlüğünce 448 savcı adayı “İnsan Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı” konusunda 3 saatlik eğitim programı düzenlenmiştir, böylece toplam 498 hâkim/savcı ve savcı adayı eğitim almıştır.

Barolar

- BMMYK uygulayıcısı olduğu “Türkiye’nin Ulusal İltica Sisteminin Kuvvetlendirilmesi Projesi” faaliyetleri kapsamında 81 il barosundan gelen 120 avukata insan ticaretiyle mücadele eğitimi verilmiştir.

Türkiye Belediyeler Birliği

- Çocuk işçiliği ile mücadele kapsamında 12 personele eğitici eğitimi,

- Gaziantep Büyükşehir Belediyesi ve Şahinbey Belediyesi'nde görevli 74 zabıta memuruna çocuk işçiliğine ilişkin eğitim verilmiştir.

Sivil toplum, özel sektör ve öğrenciler

- Sivil toplum ve özel sektörde çalışan 213 kişiye ve 84 üniversite öğrencisine farkındalık faaliyeti düzenlenmiştir.”

Eğitimlerin haricinde kamuoyu farkındalığı oluşturmak adına çocuk ve kadın sömürüsü ile ilgili iki adet kamu spotu çekilmiş ve kanallarda yayımlanmıştır. Ayrıca hedef ülkedeki toplum ve mağdur kadınlara yönelik bilgilendirme faaliyeti ve etkinlikler düzenlenmiştir. Düzenlenen 6 etkinlik sayesinde 1360 kişiye erişilmiştir. (GİGM, 2019, sayfa 25.)

Verilen eğitimlere ek olarak önleme amacıyla yürürlüğe sokulan çeşitli uygulamalar da vardır. Örneğin Türkiye’de öğrenci ikamet izni ile bulunan kişilerin ev hizmetleri ve eğlence sektöründe çalışma başvuruları kabul edilmemektedir. Ya da gazino sektöründe çalışacak yabancıların ilk kez çalışma başvuruları ve uzatma başvuruları her seferinde kendi ülkelerinden alınmaktadır. Böylece insan ticareti riski azaltılırken mücadeleye kaynak ülke de dahil edilmektedir. (GİGM, 2019, sayfa 29.)

Önleme faaliyetlerinin yanı sıra koruma amacıyla yapılan çeşitli uygulamalara da değinilecektir. Bakanlığın koruma faaliyetleri ile ilgili referans almış olduğu belge yine Palermo Protokolü’dür. Ve koruma alanıyla ilgili olarak üç kurumun etkin rol aldığından bahsedilmiştir.

- Göç İdaresi Genel Müdürlüğü yabancı mağdurların barınma hizmetlerinde,
- Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Türk vatandaşları ve çocuk mağdurların korunması konusunda,

- Adalet Bakanlığı ise suçun hukuki boyutlarının yürütülmesinde görev almaktadır.

- Mağdurlara sunulan destek hizmetleri ise iki kategoride değerlendirilebilir. Bunların ilki ülkede barınacak olan mağdurlar için planlanan destek programlarıdır. İkincisi ise kendi ülkelerine dönme konusunda talepte bulunan mağdurların güvenli geri dönüş işlemleridir. Türkiye’de yabancı mağdurların hizmetinde kullanılan üç adet sığınmaevi vardır. Ankara’daki merkezin kapasitesi 30 kişiliktir ve kadın mağdurlara hizmet vermektedir. Kırıkkale’deki merkez 12 kişiye hizmet verebilecek kapasitede olup hem erkek hem kadın mağdurlara açıktır. Son olarak raporun yayınlandığı sene

Aydın'da kurulacak olan bir sığınmaevinin tadilatlarının devam ettiğinden bahsedilmiştir. (GİGM, 2019, sayfa 34).

Sığınma evlerinde sunulan mağdur destek hizmetleri arasında şunlar yer almaktadır;

- “Mağdurlara ayni ve/veya nakdi destek sağlanmaktadır.
- Mağdurların beraberindeki çocukların yaşlarına ve eğitim seviyelerine göre okullara kayıtları yapılmıştır.

- Hızlandırılmış Aşı Programı kapsamında sığınmaevlerinde kalan çocukların tüm aşıları yaptırılmıştır.

- Sığınmaevlerine çocuk dostu alanlar inşa edilmiştir.
- Ağır travma altında olan mağdurlar psikiyatri kliniklerine yatırılmıştır.
- Bulaşıcı hastalık taşıyanlar tedavi altına alınmıştır.
- Temel sağlık, ilk yardım ve cinsel sağlık konularında ilgili kurumlarla iş birliği içerisinde düzenli eğitimler verilmiştir,

- Hukuki yardımlara erişim ve temel yabancılar hukuku alanında eğitim programlarına katılımları sağlanmıştır.

- Mağdurların, çeşitli meslek edindirme kurslarına katılımları sağlanmıştır.
- Sinema, tiyatro, piknik, doğum günü gibi sosyal faaliyetler düzenli olarak yapılmakta ve sosyal uyumlarına yönelik destek hizmeti verilmektedir.

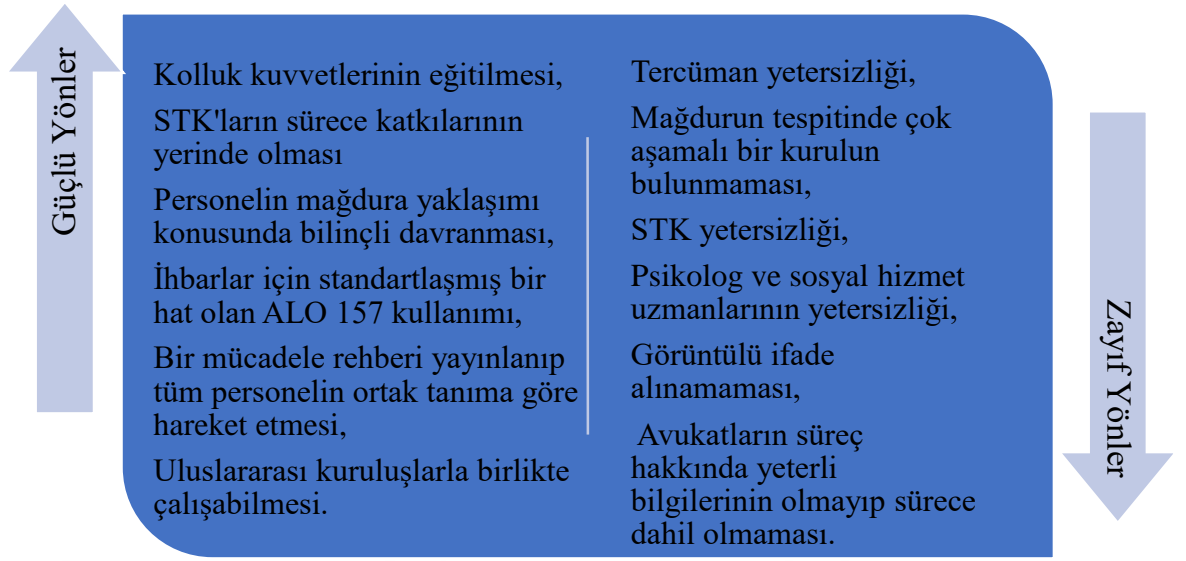
- 6735 sayılı Uluslararası İşgücü Kanunu'nun 16'ncı maddesinde mağdur destek sürecinden yararlanan insan ticareti mağdurlarına istisnai olarak çalışma izni düzenlenebileceği hükmü gereği ülkemizde insan ticareti mağduru ikamet izni ile bulunan yabancıların çalışma izni başvuruları değerlendirilirken ücret, istihdam kotası gibi çalışma izni değerlendirme kriterleri uygulanmamakta ve bu kişilerin işgücü piyasasına erişimi desteklenmektedir.”

Destek hizmetlerinin ikinci maddesi ise mağdurların kendi ülkelerine ya da farklı bir üçüncü ülkeye insan onurunu zedelemeyecek şekilde, mağdurun rızası da gözetilmek şartıyla güvenli bir biçimde dönüşünü sağlamaktır. Bu geri dönüş işlemi GİGM tarafından organize edilmektedir. Geri dönüş işlemi sırasında eğer mağdurun fiziksel olarak zarar görme ihtimali varsa kolluk güçlerinden destek ekip istenmektedir. Ayrıca mağdurların ülkeden çıkışları için gereken kontrol işlemleri sırasında mağdurların pasaport kontrol noktasında bulunmalarına gerek yoktur. Tüm kontrol işlemleri kağıt üzerinde tamamlanmakta ve mağdurlar direkt ulaşım aracının

kapısına götürülmektedir. Geri dönüş programı kapsamında Uluslararası Göç Örgütü (IOM) ile ortak çalışma yürütülebilmektedir. Bu çalışma ile mağdurların ulaşım masrafları karşılanmakta, havaalanında yardımcı olunmakta ve gideceği ülkede ulaşmak istediği yere kadar varması sağlanmaktadır. Ayrıca bu programla mağdura maddi destek de olunmaktadır (GİGM, 2019, sayfa 35-36).

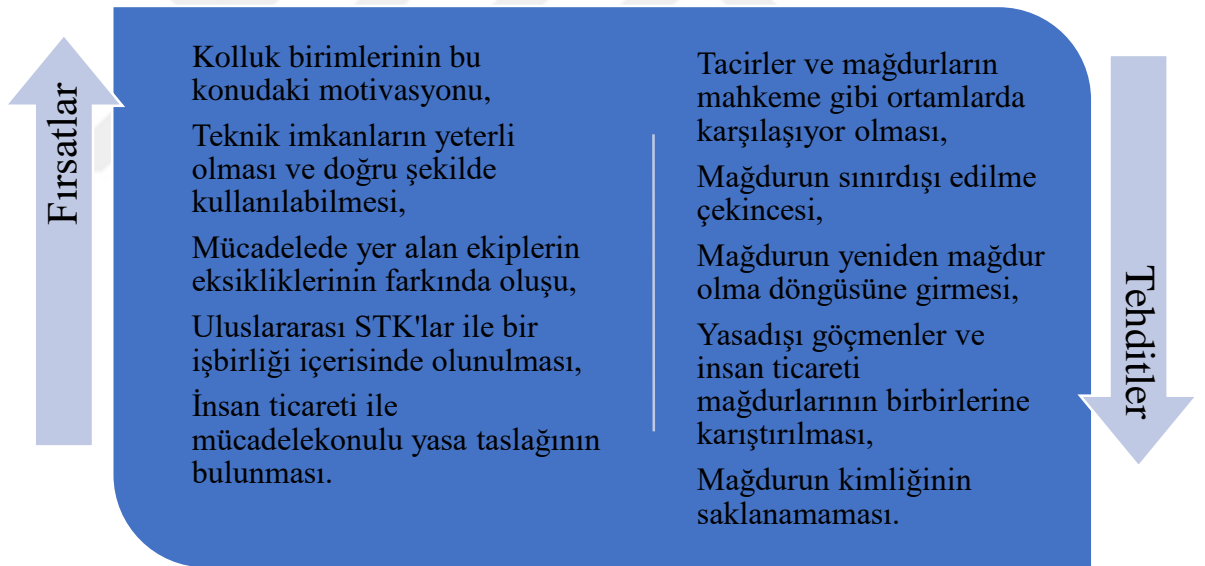
Yasal sürecin doğru şekilde yönetilebilmesi için Adalet Bakanlığı Ceza İşleri Genel Müdürlüğü tarafından çeşitli uygulamalar yapılmıştır. Örneğin ‘Mağdura Yaklaşım Kılavuzu’ ile mağdurlarla temas halinde olan emniyet, sağlık ve yargı çalışanlarının başvurabilecekleri bir belge oluşturmak hedeflenmiştir. Böylece ilgili çalışanların mağdurlara yönelik farkındalıklarının artması hedeflenmiştir. Artan farkındalık düzeyinin hizmet kalitesini de iyileştireceği düşünülmüştür. Kılavuz haricinde mağdurların haklarını ve adli süreci anlatan, çeşitli dillere çevrilmiş olan broşürler öncelikle göç idaresi müdürlükleri olmak üzere mağdurlara erişilebilecek olan kurumlara dağıtılmıştır. ‘Mültecilerin Adalet Erişiminin Kolaylaştırılması Projesi’ kapsamında yargı mensuplarına çeşitli eğitimler verilmiştir. Bu eğitimlere 210 hakim, 70 avukat ve 165 uzman dahil edilmiştir (GİGM, 2019, sayfa 41-42).

Türkiye’nin insan ticaretiyle mücadelesinde neler yaptığı hakkında kısa bir özet yapmak gerekirse, bu konu ile ilgili olarak sığınmaevleri kurduğu, personelini eğittiği, özel sektör ve STK’larda eğitimler verilmesini desteklediği, mağdurların talep etmeleri halinde geri dönüş işlemleri ile ilgili çeşitli kolaylıklar sağladığı ve maddi destekte bulunduğu görülecektir. Taraf olmuş olduğu sözleşmelere göre hareket ettiği ve hiçbir mağduru desteksiz bırakmamaya çalıştığı açıktır ancak Türkiye’nin insan ticaretiyle mücadelesinde güçlü ve zayıf yönlerini, mücadeleyi etkileyecek olan fırsatları ve tehditleri de incelemek gerekmektedir. Böyle incelemeleri yapmak, yapılmış olan işlerle ilgili geribildirim almak gelişim ve daha iyisine ulaşmak adına önemli bir adım olacaktır. Bu tarz karşılaştırmalar sonucunda mücadelenin neresinde bulunduğu tespiti daha kolay yapılabilen ve daha etkin bir yol haritası çizilebilmektedir. Ayrıca zayıf yönler ve tehditler kısmında belirtilecek olan maddeler sadece devlet adına değil eğitim planlayacak olan kişiler için de eğitimlerinde değinilmesi gereken başlıkları oluşturabilir. Aşağıdaki tablolarda Türkiye’nin mücadelesindeki güçlü ve zayıf yönleri ile süreçte karşılaşılabileceği fırsat ve tehditler paylaşılmıştır.



Şekil 1. İnsan Ticaretini Tespit Sürecinde Türkiye'nin Güçlü ve Zayıf Yönleri

Kaynak: Sever, Demir ve Kahya, 2012, s. 80-81.



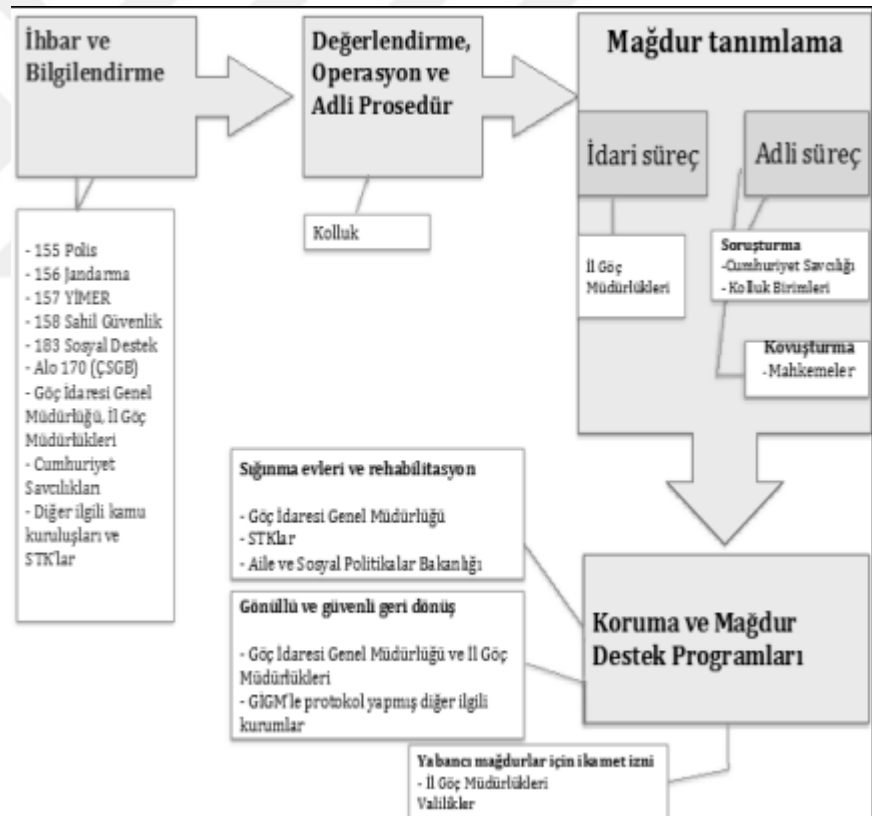
Şekil 2. İnsan Ticaretini Tespit Sürecinde Türkiye'nin Karşı Karşıya Bulduğu Fırsatlar ve Tehditler

Kaynak: Sever, Demir ve Kahya, 2012, s. 82-83.

Bunlarla beraber Ulusal Yönlendirme Mekanizması (UYM) adı verilen bir koordinasyon mekanizması da oluşturulmuştur. Öncelikli amaç insan ticaretini gerçekleştirilmeden önce önlemektir. Suça karşı yürütülecek olan politika ve yöntemlerin belirlenmesi konusunda çalışmalar yapmak, eylem planı oluşturmak, kamu, sivil

toplum kuruluşları ve uluslararası kuruluşlar arasındaki rotasyonu belirlemek amacıyla mücadelede ve sonraki süreçte mağdurların korunması konusunda ilgili olarak tüm kurumların katılım sağlayacağı bir İnsan Ticaretiyle Mücadele Komisyonu oluşturulmuştur. Bu komisyon ulusal iş birliği kapsamında UYM'yi devreye sokmuştur. Memişoğlu'nun (2019) aktardığına göre görüşme yapılan bir uzman insan ticaretiyle mücadele konusunda bu tarz güvenlik odaklı bir stratejinin uzun zamandır ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. En çok da meslekleri gereği insan ticareti mağdurlarıyla yakın temasta olan sağlık personelinin mağdurları yönlendirecekleri kurumlar ve nasıl yardımcı olmaları gerektiği konularında yaşanan bilgi eksikliğini giderici bir hamle olduğundan bahsetmiştir.

Altındaki tabloda UYM'ni kurmuş olduğu bu mekanizma görselleştirilmiştir.



Şekil 3. Ulusal Yönlendirme Mekanizması.

Kaynak: Memişoğlu, 2019, s.273.

İKİNCİ BÖLÜM

İNSAN TİCARETİ VE SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ İLİŞKİSİ

İnsan ticareti havacılık sektörü de dahil olmak üzere tüm ulaşım modlarında kavşakları olan, küresel olarak 24,9 milyon erkek, kadın ve çocuğu etkileyen milyarlarca dolarlık bir girişimdir (ICAO, 2021, s.A3).

Havayolları işletmeleri pazarlara bağlar, aileleri ve arkadaşları bir araya getirir ve turizm ve kültürel alışverişi kolaylaştırır. Ama ne yazık ki küresel hava taşımacılığı sistemi, suçlular tarafından erkek, kadın ve çocukların yasa dışı ticareti için de kullanılmaktadır (IATA, 2018b).

Her ne kadar insan tacirlerinin havacılık endüstrisini kötüye kullanmalarını sağlamak, kanun uygulayıcı makamları (yani, ulusal hukuka uygun olarak cezai yargı yetkisini kullanmaya yetkili diğer kuruluşlar), göçmenlik ve sığınma makamları ve operatörler aracılığıyla başta Devletlerin sorumluluğunda olsa da, havacılık sektörünün de bu mücadeleye ciddi bir katkıda bulunabileceği yadsınamaz.

Havacılık endüstrisi mağdurların hareketinde ana vektördür. Çünkü diğer ulaşım biçimleriyle birlikte kullanıldığında, birçok olanak ve rota sunarak yetkililerin faaliyetleri izlemesini ve analiz etmesini zorlaştırır. Hava taşımacılığındaki çok sayıda karmaşık güzergah, mağdurların nerede olduklarından emin olamamaları için evlerinden uzağa götürülmesini sağlamakta kullanılır. Bu durum, tanıdık olmayan kültürlerle zorla girişle birlikte, mağdurları kafa karışıklığını artırarak onları çaresiz, yardım arama olasılığı düşük ve insan tacirlerine daha fazla bağımlı hale getirir (the UK Modern Slavery Training Delivery Group Initiatives [UK MSTDGI], 2018, s.2).

İnsan ticaretinin bir şekilde temas ettiği alanlardaki her personelin konu hakkında bilgisi ve farkındalığının olması bu suçun önlenmesi açısından önem arz etmektedir. Çünkü mağdurların kendi ülkelerinde, sevkleri sırasında ya da hedef ülkelerde tacirleri dışında iletişime geçtikleri başka insanlar da vardır. Bu insanlar arasında genelev müşterilerinden ulaşım yolu personeline kadar çok farklı kategoride birey bulunmaktadır. Böyle geniş bir insan yelpazesi söz konusu olduğundan nokta atışı farkındalık çalışmaları, eğitimler, kamu spotları bu geniş yelpazenin her noktasındaki kişilere dokunabilmek için gereklidir. Özellikle ulaşım yolu personelinin

eğitimi mağdurların sevki sırasında olayı engelleyebileceği için çok daha kıymetlidir. Mağdurların sevki sırasında kullanılan ulaşım araçlarına bakıldığında ise Uluslararası Göç Örgütü'nün ön ayak olması ile kurulan İnsan Ticareti ile Mücadele Veri İş birliği sonuçlarına göre resmi kayıtlara geçen vakaların %20'sinde havayolları, %34'ünde otobüs, %11'inde özel araç, %33'ünde ise tren kullanıldığı görölmektedir. Resmi olmayan kayıtlar ise %5 havayolları, %12 bot, %26 otobüs, %28 özel araç, %5 yaya, %15 tren ve %9 diğer şeklindedir. Resmi verilere bakıldığında %20'lik kullanım oranı azımsanacak bir miktar değildir. Bu sebeple bu çalışmada havayolu personeline verilebilecek bir eğitimin çerçevesini çizmek amaçlanmıştır (The Counter-Trafficking Data Collaborative, t.y.).

Her gün havalimanlarında çalışan bir havayolu çalışanı olan Juliana Petani insan tacirlerinin havayolu taşımacılığını sanıldığından daha yoğun kullandığını ifade ediyor:

“Uçakla seyahat edenlerin sadece iş seyahatinde olanlar ve tatilciler olmadığını teyit edebilirim. Uçaklar, belki de şaşırtıcı bir şekilde, insan ticareti mağdurları ve insan tacirleri için çok yaygın bir ulaşım aracıdır.”

“ABD Dışışleri Bakanlığı'nın istatistikleri, her yıl 700.000'den fazla insanın insan kaçakçılığına maruz kaldığını ve uluslararası sınırları geçtiğini ve bunların 50.000'inin ABD'ye giriş yaptığını gösteriyor. Bu mağdurların ve failerin büyük bir kısmı, ülkeye ABD'nin büyük havalimanlarından sıkı güvenlik altında giriyor, ancak fark edilmiyorlar. Havaalanları ve uçakların önlem ve müdahale için son durak noktaları olduğunun çok az kişi farkındadır” (Petani, 2020).

Havacılıkta insan kaçakçılığı deneyimine ilişkin sınırlı sayıda araştırma mevcuttur. Bunlardan biri olan ve hayatta kalan 104 kişiyle yapılan Polaris araştırması (2018) kaçakçılığın %38'inin uçaklar ile yapıldığını ortaya koydu (ICAO, 2021, s.A3).

Havayolları, her yıl dünyanın her yerinden yüz binlerce göçmen işçinin Amerika Birleşik Devletleri'ne taşınmasında kullanılmaktadır. Bu konuyu araştıran Urban Institute raporu (2014), ankete katılan işgücü kaçakçılığı kurbanlarının %71'inin bu ülkeye kaçakçılığa uğramadan önce uçakla geldiğini tespit etti (American Association of Airport Executives [AAAE], t.y.).

Diğer taraftan Dünya çapında ticari uçuşlarla haftada yaklaşık 500.000

kurbanın veya günde 71.000 kişinin hareket halinde olduğuna dair spekülasyonlar yapılmaktadır (The Mekong Club, 2021, s.15).

Sivil hava taşımacılık sektörünün insan ticareti ve kaçakçılığındaki bu önemli rolü ona bu yasadışı faaliyetin önlenmesinde ciddi sorumluluklar yüklemektedir. Havacılığın benzersiz doğası, yolcuların check-in işleminden varışta pasaport kontrolüne kadar tüm süreç boyunca gözlem altında tutulması nedeniyle insan kaçakçılığını tespit etmek ve müdahale etmek için birçok fırsat sunmaktadır (European Cockpit Association [ECA], 2020, s.1).

İnsan ticareti mağdurlarından biri olan Michelle Furgieue'ye göre havacılık endüstrisi, insan kaçakçılığıyla mücadelede hayati bir rol oynamaktadır. Aslında, potansiyel insan tacirlerini ve/veya kurbanlarını tespit etme konusunda havacılık endüstrisinin birçok sektörü ön saflarda yer almaktadır. Havaalanı ve havayolu personelinin erişebileceği eğitim ve yayınların ve tabelaların sağlanması, farkındalığı artırmak ve kaçakçıların eylemlerini durdurmak için gerekli bir adımdır ve pek çok hayatın kurtarılmasını sağlar (Nolan, 2019).

Bir kez eğitildikten sonra, havayolu, havaalanı, yer hizmetleri, güvenlik taraması ve gümrük personeli, insan kaçakçılığını önlemek için önemli bir istihbarat kaynağı sağlayabilir. Potansiyel insan ticareti durumlarının belirtilerini tanıyabilir ve gözlemlerini hem havaalanlarında hem de uçuşlar sırasında yetkililere rapor edebilirler (IATA, 2018b).

Amerika'da yapılan akademik bir anket çalışmasında ise 578 katılımcıya insan ticaretini ortadan kaldırmanın en etkili yolunun ne olduğu sorulmuştur. Verilen yanıtlar incelendiğinde yanıtların %41'ini 'Eğitim ve Farkındalık' maddesinin oluşturulduğu görülmüştür. Bu yanıtı ise devletlerin kendi aralarında yapacakları iş birliği takip etmiştir (Hulsey, 2018).

2.1. Literatür İncelemesi

ICAO ve BM İnsan Hakları Yüksek Komiserliği (OHCHR) işbirliği ile 2018'de hazırlanan "İnsan Ticaretini Tespit Etme ve Müdahale Konusunda Kabin Ekibine Eğitim Rehberi" yani Yönerge 352'nin amacı sivil havacılığın küresel vatandaşları ve toplumları birbirine bağlama konusundaki olağanüstü yeteneğinin, kötü niyetli kişiler tarafından kötüye kullanılmasını sağlamaktır. Genelge,

devletlere ve operatörlere, özellikle kabin ekibi üyelerine yönelik insan ticaretinin belirlenmesi ve bunlara müdahale edilmesine ilişkin eğitim paketlerinde yer alması gereken çerçeve ve konuları kapsamaktadır (ICAO-OHCHR, 2018, s.iii, 1).

(IATA) 2018'de “İnsan Ticareti ile Mücadele Rehberi”ni yayınladı. Klavuzun kilit bir amacı, insan ticaretinin doğası, ölçeği ve insani sonuçları hakkında farkındalığı artırmak ve havayollarını, potansiyel insan ticareti durumlarını nasıl tanıyacakları ve rapor edecekleri konusunda havayolu personelini eğitmeye teşvik etmektir. Klavuz, kolluk kuvvetleri uzmanları, Kabin Emniyeti Operasyonları Görev Gücü ve Güvenlik Grubunun uzman girdileriyle oluşturulan Kılavuz, havayollarına politika ve prosedürleri geliştirmek veya iyileştirmek için gerekli bilgi ve araçları içermektedir. Ayrıca, havayollarına kendi organizasyonları içindeki insan kaçakçılığını ele almaları için rehberlik ve en iyi uygulama örnekleri sağlamaktadır (IATA, 2018a, s.2-3).

Birleşik Krallık Modern Kölelik Eğitim Grubu bilinçlendirme kampanyasının bir parçası olarak hazırlanan “Modern Kölelik ve İnsan Ticareti”, insan ticaretine maruz kalan ve/veya maruz kalma riski altında olduğuna inanan herkese yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Özellikle Birleşik Krallık havacılık sektörüne yönelik olarak hazırlanmış bu yayın, modern kölelik ve insan kaçakçılığının ne olduğuna dair bir genel bakış sunmakta ve şüpheleri bildirmek için ne yapılması gerektiğine dair işaret ve göstergelerin nasıl tespit edileceğine dair tavsiyeler vermektedir (UK MSTDLI, 2018, s.2-3).

ACI tarafından 2019 yılında yayınlanan “İnsan Ticaretiyle Mücadele El Kitabı” insan ticaretiyle mücadelede havaalanlarının rolüne açıklık getirmeyi amaçlamaktadır. Bu el kitabı, halihazırda insan ticaretine karşı önlem almış olan havalimanlarının deneyimlerinden yararlanmakta ve havalimanlarına yardımcı olabilecek seçenekler konusunda rehberlik etmektedir. Boyutları veya coğrafyaları ne olursa olsun, havalimanlarına insan kaçakçılığıyla mücadelede mümkün olduğu ölçüde kendi rollerini oynamalarına yardımcı olacak materyaller ve tavsiyeler içermektedir. Havalimanlarının insan kaçakçılığıyla mücadelede yardımcı olmak için üstlendiği çalışmalara gerçek hayattan bazı örnekler sunmakta ve başkalarının kullanması için yararlı bilgiler ve materyaller sağlamaktadır. Bunlara ilave olarak havayolları, sınır koruma ve gümrük acenteleri gibi kanun uygulayıcı kurumlarla koordinasyonu içeren kapsamlı bir yaklaşımı teşvik etmektedir (ACI, 2019, s.6, 8).

İnsan Ticareti Çalışma Grubu (WGHT), Hava Taşımacılığı Komitesi (ATC) Kolaylaştırma Panelinin Onbirinci Toplantısı (FALP/11) sırasında, Ocak 2020'de kurulmuştur. WGHT'nin görev tanımı arasında (özetle), a- sivil havacılıkta insan ticaretiyle mücadele etmek ve b- potansiyel insan ticareti vakalarına yanıt vererek kolluk kuvvetlerine net raporlama hatları içeren, şüpheli bir insan ticareti olayına/vakasına yanıt vermeyle ilgili politikalar ve protokoller oluşturmak yer almaktadır. WGHT'nin çalışması "İnsan Ticareti Çalışma Grubu Raporu" adı altında 12. FALP toplantısında sunulmuştur. Rapor, WGHT'nin ICAO üyesi devletler için kapsamlı bir kolaylaştırma ile ilgili strateji kullanarak insan ticaretiyle mücadele kılavuzu oluşturma ve şüpheli insan ticareti olaylarına yanıt vermek için politikalar ve protokoller oluşturma görevini yerine getirmesinin sonuçlarını sunmaktadır (ICAO, 2021a, 1, 2).

ICAO'nun 2021 yılında yayınladığı "Genelge 357", "Uçuş ve Kabin Ekibi Tarafından İnsan Ticaretinin Bildirilmesine İlişkin Kılavuz İlkeler"i içermektedir. Genelge 352'yi uygulayan Devletlerin, havacılık sektöründen kolluk kuvvetlerine açık raporlama sistemleri de dahil olmak üzere, havacılıkta insan ticaretiyle mücadele prosedürleri konusunda yardım talep etmesi üzerine yine ICAO ve OHCHR'nin işbirliği ile hazırlanmıştır. ICAO'nun bu yeni araçla hedefi havacılıkta şüpheli insan ticareti vakalarına dair mürettebat raporlarını yönetmek için net raporlama yönergeleri sağlamak ve böylece devletlere, onların kolluk kuvvetlerine ve operatörlerine yardımcı olmaktır (ICAO-OHCHR, 2021, s.iii, iv, 1, 2).

The Mekong Club'ün "Havayollarında İnsan Ticaretiyle Mücadele" adlı çalışması insan ticareti operasyonlarını başarılı bir şekilde bozmak için kilit paydaşların tutum, düşünce ve inançlarını tek bir anlatı altında uzlaştırarak ve havayollarındaki ön saflardaki personelin insan ticaretiyle mücadelede sağlayabileceği yardımın gerçek boyutunu belirleyerek olası fikir farklılıklarını çözmeyi amaçlamaktadır. Çalışmada konuyu araştırmak için hem birincil hem de ikincil veri toplanmıştır. Kilit paydaşlarla yarı yapılandırılmış mülakatlar yapılmıştır. Görüşmeler analiz edilerek, insan ticaretiyle mücadelede ön saflardaki personelin rolünü geliştirmede algılanan motivasyonlar, engeller ve çözümler belirlenmiş, eleştirel olarak incelenmiş ve özetlenmiştir (The Mekong Clup, 2021, s.2-4).

2.2. Temel Aktörler

Sivil hava taşımacılığında insan ticareti ve kaçakçılığının önlenmesine yönelik çalışmaların üç temel ayağından ilki hava limanları, ikincisi havayolu firmaları ve sonuncusu da devlet otoritesidir.

2.2.1. Havalimanlarının Rolü

Doğru strateji uygulandığında havaalanları, halkın bilinçlendirilmesinde, insan ticareti durumlarının belirlenmesinde ve havaalanında seyahat eden mağdurlara yardım edilmesinde önemli bir rol oynayabilir (Marcellin, 2019). ACI yöneticisi Jean-Sébastien Pard'a göre havaalanları, farkındalığı artırmaya ve insan kaçakçılığının olası belirtilerini belirlemeye yardımcı olmak için seyahat ekosistemine ideal bir şekilde yerleştirilmiş kuruluşlardır (Nolan, 2019).

Havalimanlarının insan ticaretiyle mücadelede konusunda herşeyden önce bir politikasının olması gerekir.

2.2.1.1. İnsan Ticaretine İlişkin Havalimanı Politikası

ACI'ye (2019, s.13-14) göre bu tür bir politika aşağıdaki öğelerden oluşabilir:

1) Genel Müdür veya İcra Kurulu Başkanının Açıklaması

Bu açıklama bir vizyon veya misyon beyanını ve havaalanının insan ticaretiyle mücadele konusundaki kararlılığının bir ifadesini içermelidir.

2) İnsan Ticaretinin Tanımı

İnsan ticaretinin bir tanımı ile birlikte hava taşımacılığının insan ticaretinde oynadığı rol hakkında bilgi sağlanmalıdır.

3) Sorumlulukların Tanımı

Politika, yürürlükteki yasalara uyma ve savunmasız kişileri koruma konusunda her bireyin rolünü netleştirmelidir.

4) Raporlama Politikaları

Politika, tüm personelin şüpheli insan ticareti vakalarını bildirme sorumluluğunu belirlemeli ve nasıl ve ne zaman rapor edileceğine dair net talimatlar sağlamalıdır. Gizliliği vurgulamak önemlidir.

5) Tedarik Zinciri

Politika, havalimanının ürün ve hizmet tedarik zincirinin insan ticareti politikasının gerekliliklerine nasıl uyduğuna dair bir beyanı içermelidir. Havaalanları, mümkün olduğunca iş ortaklarının da bu konudaki havalimanı politikasına uygun hareket etmesini sağlamaya çalışmalıdır. Bu, tedarikçilerin yasal insan ticaretiyle mücadele yükümlülüklerine uymaları için satın alma ve imtiyaz sözleşmelerindeki satın hükümlerine bir risk değerlendirmesinin dahil edilmesini içerebilir.

6) İhbar Politikası

Havalimanının bu konudaki politikası, tüm çalışanlar tarafından şüpheli durumların rapor edilmesini teşvik etmelidir. Ayrıca raporlama mekanizmalarını içermeli ve bir gizlilik güvencesi sağlamalıdır.

7) Çalışan Bağlılığı

Politika, eğitim, etkinlikler ve iletişim kampanyaları dahil olmak üzere çalışanların katılımının nasıl sağlanabileceğini ya da teşvik edilebileceğini belirlemelidir.

8) Diğer Paydaş ve Ortaklarla İşbirliği

Politika, havalimanının gümrük, göçmenlik ve kanun uygulayıcı kurumlarla çalışma yaklaşımını ve havayolları, yer hizmetleri, perakendeciler ve tedarikçiler gibi ortaklarla çalışma yaklaşımını belirlemelidir.

Bu politika tüm personele ve halka iletilmelidir.

2.2.1.2. İnsan Ticareti ile Mücadelede Havalimanlarının Faaliyet Alanları

Havalimanlarının insan ticareti ile mücadelede aktif rol alabilecekleri faaliyet alanları ise şöyle sıralanabilir:

1) Eğitim: Havalimanları, kendi personelinin olası insan ticareti durumlarını tanımaya ve bunlarla başa çıkmasına yardımcı olmak için eğitim ve bilinçlendirme kampanyaları sağlayarak örnek teşkil edebilir. Bunlar, güvenlik bilinci eğitimleri sırasında olası insan ticareti belirtilerini tespit etmeye yönelik kısa oturumları içerir. E-öğrenme kursları sağlamak da tüm personel için faydalı bir araç olabilir (Nolan, 2019).

2) Kamusal Bilinç: Büyük kalabalıklarda, uçuş bekleyen veya güvenlik hatlarında bekleyen yolcular genellikle şüpheli yolcuları fark etmek için daha iyi bir konumdadır (AAAE, t.y.). Havaalanları da, her yıl tesislerinde seyahat eden milyonlarca yolcuya faydalı bilgiler sağlamak için ideal bir konuma sahiptir. Yolcuyla etkileşim kurmanın güçlü yolları, havalimanı terminal tabela sistemi aracılığıyla kısa video sunumları yansıtmak, sergilere ev sahipliği yapmak veya yolcularla genel anons sistemi aracılığıyla bağlantı kurmak olabilir (Nolan, 2019).

3) Topluluk Katılımı: Havalimanları, öğrencilerin ve velilerin insan ticaretinin tehlikeleri hakkında farkındalığını artırmak ve kendilerine veya arkadaşlarına yaklaşan şüpheli insan tacirleriyle nasıl başa çıkacaklarını öğretmek için yerel topluluklar ve okullarla ilişki kurabilir (ACI, 2019, s.10).

4) Mağdurları Bilgilendirme: Bilgiler, kurbanların havaalanında hareket ederken yardım almalarını sağlamak için stratejik olarak yerleştirilebilir. Örneğin, tuvalet kabinlerinin içine ve otorite ile etkileşimin gerçekleştiği yerlere. Özellikle tuvaletler bir insan ticareti mağdurunun bir insan tacirinden ayrılabilceği ve mağdurun mesaj atması veya yardım çağırması için küçük bir fırsat penceresi sunabileceği birkaç havalimanı konumundan biri olduğu için tercih edilmektedir (Airports Council International [ACI], 2021).

5) Devlet Daireleriyle İlişki: Yerel kanun uygulama ve göçmenlik makamlarıyla birlikte çalışarak havaalanları, potansiyel insan ticareti faaliyetinin bildirilmesi için iyi iletişim kanallarının mevcut olmasını ve potansiyel bir mağdur tespit edildiğinde uygun önlemin alınmasını sağlamaya yardımcı olabilir. Bunun için teknolojiden de yararlanılabilir; örneğin, hareketleri izlemek ve/veya sık gelen yolcuların yüzlerini tanımak için davranış algılama teknolojisi, paydaşlar arasında anında raporlama mekanizmaları sağlayan sistemler ve göçmenlik makamları tarafından yolcu verilerinin analizi yapılabilir. Ancak bir polis gibi hareket etmek havaalanlarının görevi değildir ve şüpheli insan tacirlerine karşı harekete geçme yetkileri yoktur.

Bunlara ilave olarak havalimanlarının hükümetler üzerinde önemli bir lobi gücü kullanarak baskı oluşturması da mümkündür. Havalimanları, konuya dikkat çekerek ve insan ticaretinden şüphelenildiğinde uygun müdahaleleri belirlemek için

hükümetlerle birlikte çalışarak daha sağlam kontrollerin uygulanmasına yardımcı olabilir (ACI, 2019, s.10).

6) Havayolları ile İşbirliği: Açık iletişim kanallarına sahip olarak, havaalanları ve havayolları endişe verici bir olay olduğunda birbirlerine haber verebilirler. Bu, uygun gözlem ve yanıt için daha fazla zaman sağlayabilir.

7) Kurumsal Sorumluluk: Bu, tedarikçilerin ve üçüncü tarafların risk değerlendirmesine dayalı olarak ve güçlü satın alma politikaları ve prosedürleri uygulayarak, tedarik zincirinde havalimanının kölelik ve insan ticareti riskleriyle mücadele etmesini içerir.

8) Savunuculuk ve Diğer Yerel Kuruluşlar: Farkındalığı artırmak, tespit ve yardım programlarını uygulamak ve kovuşturmayı desteklemek için yerel savunma grupları ve yabancı konsolosluklar gibi diğer kuruluşlarla koordinasyon içerisinde çalışılabilir.

2.2.1.3. Koordinasyon

Havaalanları, yasal sınırların ve yetki sınırlarının genellikle bulanıklaştığı sahalar arasındaki bir geçiş bölgesidir. Havaalanının kendisi, seyahat sürecinde yasal yargı yetkilerinin ve dolayısıyla sorumluluğun değiştiği birçok kontrol noktası bulunan parçalı bir alandır. Bir havaalanına giriş anından uçağa biniş, uçak yolculuğu, uçaktan iniş ve nihayetinde çıkışa kadar, yönetim organları birçok kez el değiştirir. Bu da, insan ticaretini önlemek için birlikte çalışması gereken birçok yönetim organının koordineli hareketini gerektirir (Petani, 2020) Uçuş görevlileri, pilotlar, güvenlik görevlileri ve potansiyel olarak yolcularla temas halinde olan diğer tüm aktörler, her ülkede olası mağdurları profesyonel destek hizmetlerine derhal sevk etme araçlarına sahip olmalıdır. İhtiyacı olanlar için güvenceler ve zamanında ve etkili koruma sağlamak için yerel koordinasyon ve sevk mekanizmaları oluşturulmalıdır (Nolan, 2019).

2.2.2. Havayolu Firmalarının Rolü

Hava taşımacılığının küresel destinasyonları birbirine bağlamadaki temel rolü, modern uçakların uluslararası insan tacirleri için birincil hareketlilik seçeneği olduğu anlamına gelir. Bu, havayolu personelinin bir noktada insan ticareti mağdurları ve failleriyle yüz yüze gelme olasılığını artırıyor (ICAO, 2018).

Kabin ekibi, uçuşları boyunca yolcuları gözlemlemek ve potansiyel olarak insan ticareti mağdurlarını tespit etmek ve onlara yardım etmek için benzersiz fırsatlara sahiptir ve ekip raporlarından elde edilen bilgiler devletlere ve operatörlere insan ticareti vakalarını belirleme ve bunlara müdahale etme konusunda yardımcı olur (Uniting Aviation [UA], 2021). Ancak bunu daha etkili bir şekilde yapabilmeleri için motivasyonları arttırılmalı, farkındalık becerileri güçlendirilmelidir.

2.2.2.1.Havayollarının insan ticaretiyle mücadele girişimlerine ön saflarda katılma motivasyonları

Elbette yapılması gereken doğru şey havacılık endüstrisinin topyekün insan ticareti ile mücadele etmesidir. Ancak IATA, yayınladığı 'İnsan Ticareti Rehberi' başlıklı belgede (IATA, 2018a) havacılık endüstrisinin bunun dışında insan ticaretine karşı mücadeleye katılmaya mecbur olmasının üç nedeni tanımlamaktadır (The Mekong Club, 2021, s.24):

1) Havayollarının insan ticaretiyle mücadele mevzuatına uyması giderek daha fazla talep edilmektedir.

2) Son araştırmalar, insan ticareti ile uluslararası terörizm arasında açık bir bağlantı olduğunu göstermektedir.

3) Tüketiciler ve yatırımcılar, sürdürülebilirlik ve iyi bir kurumsal vatandaş olma taahhüdünde bulunan şirketlerden alış-veriş yapmak ve bu şirketlere yatırım yapmak isterler.

2.2.2.1.1. Mevzuat

Giderek daha fazla ülke, insan kaçakçılığıyla mücadeleye yönelik olarak havayolları da dahil olmak üzere özel şirketlere sorumluluk yükleyen mevzuat geliştirmekte ve uygulamaktadır. Havayolu firmalarına özgü düzenlemeler başta, taşıyıcıların insan ticareti vakalarını belirlemek ve raporlamak için kabin ekibini eğitmesini gerektirir. Örneğin, ABD'de, Federal Havacılık Otoritesi 2016'da, ön saflardaki personel kaçakçılığıyla mücadele eğitimini zorunlu hale getiren bir Kanun çıkarmıştır (The Mekong Club, 2021, s.24).

2.2.2.1.2. Terörle Bağlantılar

İnsan ticareti terörizmi finanse etmek için bir araç olarak kullanılmaktadır. Kadın ticaretinin belirli terörist grupların finansal akışlarının kritik bir bileşeni

olduğunu destekleyen kuvvetli kanıtlar mevcuttur. 11 Eylül terör saldırısından sonra 22 milyar dolarlık gelir düşüşünde görüldüğü gibi, terörizm havayolları için sürekli bir tehdit oluşturmaktadır ve işletmelerde büyük kayıplara neden olma potansiyeline sahiptir. Bu nedenle, terörizmin gelişmesi için kolaylaştırıcı bir ortam yaratmaktan kaçınmak bir havayolunun çıkarıdır. Bu da insan ticareti ile mücadeleyi gerektirmektedir.

2.2.2.1.3. Sosyal açıdan bilinçli tüketiciler ve yatırımcılar

IATA'ya göre, günümüzde tüketiciler ve yatırımcılar, sürdürülebilirlik ve iyi kurumsal vatandaşlar olma taahhüdü satın almak istiyor. Bu da havayolu firmalarının ticari hayatta başarı sağlayabilmek için hem kurumsal sürdürülebilirlik (CS) hem de kurumsal sosyal sorumluluk (CSR) çalışmalarına önem vermesini gerektiriyor.

İnsan ticareti ile mücadele, etkili CS ve CSR yönetimi oluşturabilir ve şirketlere havayolu endüstrisinde rekabet avantajı sağlayabilir. Tersine, insan ticaretiyle mücadele girişimlerine katılmayan havayolları olumsuz yansıma riski taşımaktadır. Şöyle ki, bir havayolu firmasında bir insan ticareti keşfedilirse ve bu firma tarafından müdahale etmek ve adaleti sağlamak için hiçbir önlem alınmadıysa, bu durum o havayolunun itibarını zedeleme gücüne sahip olumsuz bir içsel şok oluşturacaktır. Sosyal medyanın itibar riskleri yelpazesini genişlettiği bir dünyada, havayolları bu tür bir potansiyel tehlikeyi görmezden gelemeyiz. Tersine bir havayolu firmasının insan ticareti ile mücadeleye dönük faaliyetleri sosyal medyada muhtemelen olumlu bir karşılık bulacaktır. Bu tür sosyal medya kaldırıcı, modern iş ortamında rekabet avantajını sürdürmek için son derece gereklidir.

2.2.2.2. İnsan Ticaretine İlişkin Havayolu Politikası

Havayolları, ağlarında şüpheli insan kaçakçılığının tutarlı bir şekilde ele alınması için özel ve ayrıntılı bir şirket politikası geliştirmelidir. İnsan ticaretini en aza indirmek ve/veya önlemek için olumlu bir destek beyanı içerecek olan bu politika ve aşağıdaki hükümlerden oluşabilir (IATA, 2018a, s.11):

- Şüpheli vakaları ve mağdurları tespit etmek ve bunlarla ilgilenmek için çalışanlara (örn. kabin ekibi ve yer personeli) uygun eğitim sağlamak,
- Yer ve kabin personelinin check-in sırasında, biniş kapısında ve uçakta tespit edilen insan ticareti işaretlerini bildirmeye teşvik etmek,

- Personelin, olası insan ticareti sinyallerine özellikle dikkat etmesini tavsiye etmek,
- Vakalar meydana geldiğinde ve/veya şüphelenildiğinde gerekiyorsa daha fazla destek sağlanarak yerel makamlara rapor etmek,

Politika ayrıca aşağıdaki sorunları da ele alabilir (IATA, 2018a, s.11):

- Eğitim ve gerekirse periyodik yeniden eğitim,
- Yerde (havalimanı) olası mağdur ve failerin ele alınması,
- Uçakta olası mağdur ve failerin ele alınması,
- Mürettebat üyelerinin ve sorumlu pilotun sorumlulukları,
- Yetkililerle iletişim (kim neyi, nasıl ve ne zaman yapar?).

Bu politika üst yönetim tarafından tam olarak onaylanmalı ve tüm havayolu çalışanlarına uygun şekilde iletilmelidir.

2.2.2.3. Havayolu Firmasının Sorumlulukları

Operatörün rolü iki yönü içerir (ICAO-OHCHR, 2021, s.3):

1) Uçağındaki şüpheli insan ticareti vakalarını veya havaalanında personeli tarafından gözlemlenebilecek vakaları (örneğin yolcuya binış veya iniş sırasında) devletin kolluk kuvvetlerine gerçek zamanlı olarak veya operasyonel olarak mümkün olan en kısa sürede bildirmek ve

2) İnsan ticareti konusunda istatistiksel analiz ve istihbarat toplamayı sağlamak için, personelinin daha sonra güvenlik yönetim sisteminin bir parçası olarak raporu dahili olarak sunmasını sağlamak.

Operatör, toplanan bilgilerin kolluk kuvvetlerine iletilmesinden sorumludur. İnsan ticareti bir suçtur ve ilgili devletin kolluk kuvvetleri tarafından ele alınır. Vakaları araştırmak bir operatörün ne rolü ne de sorumluluğudur. İlgili makamların personeli tarafından sağlanan bilgileri kullanıp kullanmayacağını ve nasıl kullanacağını belirlemek de operatöre bağı değildir. Operatör sadece kolluk kuvvetleriyle işbirliğı yapmalı ve talep edilen bilgileri zamanında sağlamalıdır (ICAO-OHCHR, 2021, s.3).

Bunlara ilave olarak havayolları halkı bilinçlendirme konusunda da birçok olanağı sahiptir. Örneğin, havayolları konuyu ve buna nasıl yanıt verdiklerini uçak içi

dergilerindeki makalelerde, uçak içi eğlence sistemlerinde, web sitelerinde veya medya ve sosyal medya aracılığıyla vurgulayabilirler (UK MSTDGI, 2018, s.17).

2.2.2.4.IATA'nın Çalışmaları

IATA personel ve yolcu farkındalığını artırmak için üye havayollarıyla birlikte çalışmaya¹ ek olarak, hükümetleri ve onların icra organlarını, potansiyel insan ticareti durumlarını bildirebilmeleri için havayolu personeli için açık, pratik ve anonim mekanizmalar sağlamaya çağırılmaktadır. Bu mekanizmalara iyi bir örnek, ABD İç Güvenlik Bakanlığı'nın ücretsiz ihbar hattı ve havayolu personelinin gözlemlerini isimsiz olarak bildirebileceği web formudur (IATA, 2018b).

IATA'nın 74. Yıllık Genel Toplantısı, insan ticaretini kınayan ve insan ticaretiyle mücadele girişimleriyle ilgili bir dizi eylemi taahhüt eden bir kararı oybirliğiyle onayladı.

Karar, insan ticaretiyle mücadelede kilit öneme sahip üç alanı vurgulamaktadır (IATA, 2018c):

1) En iyi uygulamalar: Birçok havayolu, insan kaçakçılığıyla mücadelede zaten aktif bir rol üstlenmektedir. Karar, bu aktif havayollarının geliştirdikleri en iyi uygulamaların diğer havayolları ile de paylaşılmasını içeriyor.

2) Eğitim: Bir kez eğitildikten sonra, tüm havacılık personeli insan kaçakçılığını önlemek için önemli bir istihbarat kaynağı sağlayabilir. Potansiyel insan ticareti durumlarının belirtilerini tanıyabilir ve gözlemlerini hem havaalanlarında hem de uçuşlar sırasında yetkililere rapor edebilirler (UK MSTDGI, 2018, s.18). Karar, havayollarının potansiyel insan ticareti durumlarını tespit etmek ve mağdurun güvenliğini tehlikeye atmayan uygun önlemleri almak amacıyla ilgili operasyonel personeli eğitmesini de taahhüt etmektedir.

3) Raporlamada bir ekip çabası: İnsan tacirleri göz önünde hareket eder ve ancak başta havalimanı işletmecileri, yer hizmetleri acenteleri ve diğer hava taşımacılığı sistemi paydaşları olmak üzere değer zincirinin tüm bölümlerinin tam işbirliği ile durdurulabilir. Karar, hükümet yetkililerini hava taşımacılığı sistemindeki

¹ IATA, insan kaçakçılığı konusunda farkındalığı artırmak ve 'tanı ve bildir' uygulaması da dahil olmak üzere oluşturduğu rehberlik materyallerini paylaşmak için havalimanları ve hava taşımacılığı sektöründeki diğer paydaşlarla birlikte çalışmaktadır (IATA, 2018b).

potansiyel insan ticareti faaliyetinin raporlanması için açık, pratik ve gizli mekanizmalar oluşturmaya da çağırıyor.

2.2.3. Devletin Rolü ve Sorumlulukları

Devletin rolü üç yönü içerir (ICAO-OHCHR, 2021, s.3-4).

1) Tüm havacılık personeli için, insan ticaretini belirleme ve bunlara müdahale etme konusunda eğitim gereksinimlerinin oluşturulması

2) Açık raporlama sistemleri de dahil olmak üzere insan ticaretiyle mücadele için prosedürlerin mevcut olmasını sağlamak ve

3) Ulusal raporlama sürecinin bir parçası olarak rolleri ve sorumlulukları operatörlere ve diğer paydaşlara iletme.

2.2.3.1. Eğitim

Devlet, operatörün insan ticaretiyle ilgili eğitim programının, potansiyel insan ticareti vakalarının nasıl belirleneceğini ve bunlara nasıl yanıt verileceğini belirlemesini sağlamalıdır. Devlet ayrıca, havacılıkta şüpheli insan ticareti vakalarını bildirmek için gereken bilgilerin standardizasyonunu teşvik etmelidir. Raporlamayı teşvik etmek için, personele isimsiz, isimsiz veya kimliksiz raporlama seçenekleri sunabilen yerleşik ulusal raporlama süreci hakkında operatörleri bilgilendirmelidir.

Bir Devletin Palermo Protokolü ile ilgili faaliyetlerini daha fazla desteklemek için, Devletin sivil havacılık otoritesi, operatör personeli için eğitimi zorunlu kılmalı ve uygun şekilde denetlenmesini sağlamalıdır (ICAO-OHCHR, 2018, s.11).

2.2.3.2. Mücadele Prosedürü

Devlet, ulusal düzeyde açık raporlama sistemleri de dahil olmak üzere, insan ticaretiyle mücadele için prosedürlerin yürürlükte olmasını sağlamalıdır. Devletin havacılıktaki paydaş kuruluşları, havacılık personelinin raporlaması da dahil olmak üzere, insan ticaretiyle mücadeleye yönelik girişimlerde işbirliği yapmaya teşvik edilir. İşbirliğine dayalı bir yaklaşım, bilgilerin toplanmasını ve analizini ve yerleşik bir süreç aracılığıyla uygun bir yanıtın koordinasyonunu kolaylaştırır. Devlet ile birlikte endüstriden temsilciler de havacılığa özgü raporlama prosedürlerinin geliştirilmesine dahil edilmelidir.

2.2.3.3. Roller ve Sorumluluklar

Devlet, ulusal raporlama sürecinin bir parçası olarak rolleri ve sorumlulukları netleştirmek için operatörlere aşağıdaki noktaları iletmelidir:

a) Şüpheli bir insan ticareti vakasının soruşturulması yalnızca kolluk makamına aittir.

b) Kolluk kuvvetlerinin, şüpheli insan ticareti vakalarını bildiren operatörler veya bireysel ekip üyelerini takip etme yükümlülüğü yoktur.

c) Bildirilen bir vakanın ardından daha fazla bilgiye ihtiyaç duyulursa, kolluk kuvvetleri operatörle iletişime geçebilir ve resmi olarak ek bilgi talep edebilir.

d) Operatör raporlarının tümü mağdurların kurtarılmasına ve/veya yaptırım eylemine (örneğin, insan tacirlerinin kovuşturulmasına) yol açmayabilir, ancak operatörlerden alınan bilgiler kaybolmaz. Devlet tarafından örneğin belirli rotaların veya havaalanlarının daha fazla izlenmesi gibi müteakip eylemler için bir istihbarat kaynağı olarak kullanılır.

2.3. İnsan Ticaretine Karşı Önlemler

ECA (2020, s.2) havacılıkta insan kaçakçılığıyla mücadeleye yardımcı olmak için aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiğini belirtiyor:

- İnsan kaçakçılığının tanınmasına yönelik uçuş ekibi, kabin ekibi ve havaalanı personeli eğitim modüllerinin tanıtılması. Bu tür bir eğitim şunları içermelidir:
 - Olası insan ticareti belirtilerinin erken tanınması
 - Alınacak uygun önlemler
- Konuyla ilgili endüstri yayınlarına aşinalık. Tüm Avrupalı operatörler tarafından, mürettebatın potansiyel mağdurlar ve failer ile gemide ve yerde şüpheli kişilerle ilgilenmesi için standart bir prosedürün oluşturulması.
- Kokpit ekibi tarafından hava trafik kontrolü veya operatör aracılığıyla sorumlu makamlara ve benzer şekilde yer personelinden sorumlu makamlara iletilen, uçuş ekibi tarafından gözlemlenen şüpheli durumlar için standartlaştırılmış bir raporlama zincirinin ve ilgili prosedürlerin tanıtılması.
- Mürettebat üyelerinin şüpheli bir insan kaçakçılığı olayını bildirmeye istekli olup olmadığı, büyük ölçüde raporlamayla ilişkili algılanan risklere bağlıdır. Bu

nedenle, şüpheli insan kaçakçılığı bildiren mürettebat üyelerinin kimlikleri kaydedilmemelidir.

- İnsan kaçakçılığı konusunda yolcu bilincini artırmak ve şüpheli işaretlerin havaalanı personeline ve/veya uçak mürettebatına bildirilmesi olasılığını artırmak için kamuya açık kampanyaların geliştirilmesi.

2.3.1. Eğitim

ICAO Annex 9'da, "Akit Devletler, havalimanı ve uçak operatörlerinin seyahat eden halkla doğrudan temas halinde olan personeline insan ticareti konusunda farkındalık eğitimi verilmesini sağlamak için önlemler almalıdır" şeklinde tavsiyede bulunmaktadır.²

Sivil havacılık sektöründe insan ticaretiyle mücadelede ilk adım, uyarı işaretlerini tespit etmeyi öğrenmektir ve seyahat sektörü çalışanları kendilerine özel eğitim seminerlerine katılmalıdır. İnsan ticareti bilinçlendirme eğitimini tamamlayan havalimanı, havayolu ve güvenlik personeli bu suçun önlenmesinde hayati bir ilk savunma hattı oluşturacaktır (AAAE, t.y.).

Eğitim programı, ilgili ulusal düzenlemelere ve uluslararası yönergelere uygun olmalıdır. Hem havalimanlarının ortak alanlarında çalışanlara hem de hava tarafında çalışanlara yani tüm personele verilmelidir (ACI, 2019, s.21). Eğitimin uygulaması, insan ticaretinin tanımını, suçun çeşitli biçimlerini, havacılığa özgü göstergeleri, insan ticaretinin neden oluştuğunu, geçerli yasaları, uygun raporlama kanallarını ve başarı öykülerini ele alan bir eğitim programlarının sunulmasını içermelidir (ICAO, 2021, s.A12).

Eğitim klasik yüz-yüze şeklinde olabileceği gibi insanların kendi başlarına katılabilecekleri e-öğrenme yöntemiyle de yapılabilir. E-öğrenme eğitimi, tüm personel için kolayca sağlanan, kullanışlı bir öğrenme aracı sağlayabilir. Her kullanıcının kendi başına çalışabileceği etkili bir sunum oluşturmak mümkündür. Video gibi multimedya araçlarını dahil etmek ve bir sınav veya değerlendirme ile takip etmek yararlıdır. E-öğrenme, havalimanının özel politikasına ve raporlama prosedürlerine göre uyarlanmalıdır (ACI, 2019, s.22).

² Mayıs 2019'da ICAO, tırnak içindeki metni Annex 9'a dahil edilmek üzere kabul etmiştir (ICAO, 2020, s.4A-1).

2.3.2. İşaretler

İnsan ticareti belirtilerini tanımak, şüpheli mağdurları belirlemenin ilk adımıdır ve bir kişiyi kölelikten kurtarmaya önemli derecede yardımcı olabilir (IATA, 2018a, s.12).

Havaalanlarında dikkat edilmesi gereken genel işaretler şunları içerir (UK MSTDCI, 2018, s.8):

- Kendi seyahat belgelerine sahip olmayan veya sahte ya da düzmece belge taşıyan kişiler,
- Check-in yapacakları çok az bagajı olabilir veya hiç bagajı olmayabilir veya plastik torbalarda birkaç eşyası olabilir,
- Göz temasından kaçınıyorsa,
- Grubun bir üyesi tarafından check-in yapılan bir grup insan, özellikle grup kötü giyimli kadın veya çocuklardan oluşuyorsa ve onları kontrol eden kişi adlarını bilmiyorsa,
- Fiziksel istismar veya baskı belirtileri olan kişiler,
- Yetersiz beslenme veya kötü hijyen belirtileri gösteren kişiler,
- Uyuşturulma veya aşırı yorgunluk belirtileri gösteren kişiler,
- Tedavi edilmemiş hastalık veya yaralanma belirtileri varsa,
- Asla yalnız kalmasına izin verilmeyen ve tuvalete bile eşlik eden talimat almış gibi davranan kişiler,
- Uygun olmayan giysili kişiler – özellikle çok daha iyi giyimli veya iklime uygun olmayan giysiler giyen biriyle birlikte seyahat ediyorsa,
- Çok daha yaşlı bir 'erkek arkadaş'la veya daha yaşlı erkeklerle (veya kadınlarla) birlikte seyahat ediyorsa,
- Kendisine aşağılayıcı veya saldırgan bir şekilde davranılıyorsa,
- Şu anda ve/veya geçmişte nerede olduğu hakkında bir bilgisi yoksa,
- Korku, endişe, gerginlik, boyun eğme veya sinirlilik belirtileri gösteriyorsa,
- Özellikle kadınlarda veya kızlarda şüpheli dövme veya damgalar bulunuyorsa.

Seyahat esnasında uçakta dikkat edilmesi gereken genel işaretler şunları içerir (IATA, 2018a, s.12-13):

- Kişi yönünü şaşırılmış veya kafası karışmışsa veya zihinsel veya fiziksel istismar belirtileri gösteriyorsa,

- Kişi korkak, çekingen ve/veya itaatkâr davranıyorsa,
- Kişi, yiyecek, su, uyku veya tıbbi bakımdan mahrum bırakıldığına dair belirtiler gösteriyorsa,
- Yolcu bir saldırı veya saldırganlık sonucu yaralanmış gibi görünüyorsa,
- Yolcu kendisi adına konuşmayı durumu kontrol ediyor gibi görünen başka birine bırakmışsa, örneğin nereye gittikleri konusunda.
- Yolcuya (özellikle çocuklar), ebeveyn veya vasi olduğunu iddia eden ve aslında çocukla akraba olmayan bir kişi eşlik ediyorsa,
- Yolcu kendi seyahat belgelerini kontrol ediyorsa,
- Kişiye ne söyleyeceği konusunda başka bir kişi tarafından koçluk yapılıyor gibi görünüyorsa,
- Kişinin hareket özgürlüğü yok gibi görünüyorsa,
- Kişi göz temasından kaçınıyorsa ya da tam tersine göz teması kurmaya çalışıyorsa,
- Kişinin çok az kişisel eşyası varsa veya hiç yoksa,
- Kişinin sorulara tutarsız cevaplar veriyorsa,
- Kişinin vücudunda başka birine bağlılığını gösteren dövmeler varsa,
- Yolcu beraberinde seyahat eden kişi(ler) sorulduğunda tutarsız cevaplar veriyorsa,
- Yolcu uygunsuz kıyafet giyiyorsa, görünüşü seyahat rotasına veya hava durumuna uygun değilse,
- Kişi (uçaktan indiğinde kiminle buluşacağını bilmeden) bir yerde mankenlik, dans, şarkı söyleme, ağırlama veya benzeri bir iş yapacağından bahsediyorsa,
- Size doğru gelmeyen olağandışı durumlar varsa.

Bu göstergeler mağduru tanımlamaya yardımcı olabilir, ancak tek bir gösterge mutlaka insan ticaretinin kanıtı değildir. Aynı zamanda, bir insan ticareti vakası oluşturmak için yukarıda listelenen tüm göstergelerin mevcut olması gerekmez.

2.3.3. Raporlama

Mürettebat raporlarından elde edilen bilgiler, devletlere ve operatörlere insan ticareti vakalarını belirleme ve bunlara müdahale etme konusunda yardımcı olur. Bu nedenle, tüm operatörler, kabin ekibi üyeleri, uçuş ekibi üyeleri ve seyahat eden halkla doğrudan temas halinde olan diğer personel için doğru raporlama prosedürlerine

ilişkin eğitim de dahil olmak üzere, insan ticaretini belirleme ve bunlara müdahale etme konusunda eğitim sağlamalıdır (ICAO-OHCHR, 2021, s.1).

2.3.3.1. Havalimanında Şüpheli İnsan Ticareti Vakalarının Bildirilmesi İçin Standart İşlem

Her havalimanının, yerel kolluk kuvvetleriyle koordineli olarak izlenecek kendi protokollerini ve prosedürlerini belirlemesi gerekir. Aşağıdaki çizelge olası bir protokolü önermektedir, ancak protokol, personelin güvenliğini ve görüşlerini, sendika görüşlerini ve kanun uygulama otoritelerini dikkate almalıdır ve yerel duruma uyum göstermelidir (ACI, 2019, s.18).

AYIRT EDİCİ İLK GÖSTERGE

- Olağandışı davranışları tanımlayın
- Olağandışı görünümü tanımlayın
- Diğerleriyle etkileşimi kontrol edin
- Mümkünse diğer personelin görüşlerini isteyin

GÖRÜNÜR ŞİDDET YA DA KORKUTMA İŞARETLERİ?

- Ani bir tehlike veya şiddet belirtileri varsa, derhal polise veya diğer yerel makamlara bildirin.

GÜVENLİ BİR ŞEKİLDE İLETİŞİM KURABİLİR MİSİNİZ?

Havaalanı politikası ve yerel düzenleme izin veriyorsa:

- Birey ile örneğin bir tuvalette veya yol arkadaşı meşgulken tek başına iletişim kurabiliyorsanız, sizi veya mağduru herhangi bir riske atmıyorsa bunu yapabilirsiniz.
- Bireyin gideceği yerin neresi olduğunu, yalnız seyahat edip etmediğini, oraya vardığında ne yapmayı planladığını ve yardıma ihtiyacı olup olmadığını sormak için sohbet edin.
- Dikkatli olun ve bir kolluk görevlisi olarak hareket etmeyin. Bu, uygun makamlar (uzmanlar) tarafından yönetilmesi gereken bir konudur.

HÂLÂ ŞÜPHELENİYOR MUSUNUZ?

- İsimleri, yaşı, kıyafeti, saç rengini, boyunu, alışılmadık davranışları, konuşmanın bölümlerini ve biliniyorsa varış yerini not edin.
- Hala şüpheleniyorsa, havaalanı prosedürlerine göre derhal yardım hattına veya polise bildirin.
- Güvenliyse durumu değerlendirmeye devam edin ve uygunsa sahadaki ve ilgili havayolundaki kolluk kuvvetlerine rapor etmeyi düşünün.

Şekil 4. Şüpheli insan ticareti vakalarını raporlama prosedürü

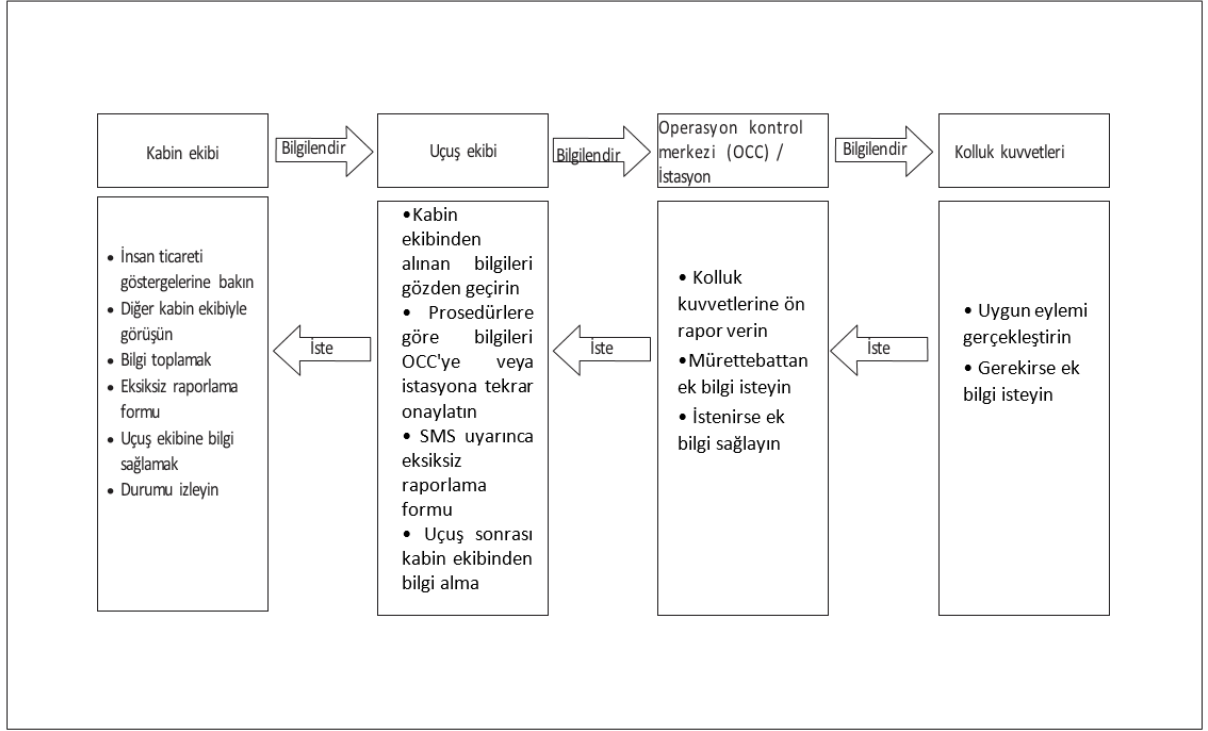
Kaynak: ACI, 2019, s.18.

2.3.3.2. Uçakta Şüpheli İnsan Ticareti Vakalarının Bildirilmesi İçin Standart İşlem

Uygun bir müdahaleyi desteklemek için, operatör, kabin ekibi eğitiminde kapsanan göstergelere dayalı olarak, gemideki şüpheli insan ticareti vakalarını raporlamak için standart bir süreç geliştirmeli ve uygulamalıdır. Uçaktaki insan ticareti şüphesi vakalarına özel raporlama sürecinin bir parçası olarak işleticinin ele alması gereken bir dizi adım şunlardır (ICAO-OHCHR, 2021, s.5):

- İlk adım, kabin ekibi üyelerinin yolcuları ve kabini gözlemlemesini ve herhangi bir şüpheliyi uçuş ekibine iletmesini içerir.
- İkinci adım, ön bilgilerin uçaktan yere iletilmesini içerir. Uçuş ekibi ilk bildirim gönderdikten sonra, uçak ve yer arasında iki yönlü bir iletişim yoluyla ek ayrıntıları aktarabilir. Bu tür durumlarda uçuş ekibi tarafından kullanılacak iletişim yöntemi, işleticinin prosedürlerinde belirtilmelidir.
- Genel olarak, uçuş ekibi havadayken kolluk kuvvetleriyle doğrudan iletişime geçemez. Bu nedenle, yerdeki atanmış personel (örneğin, hava trafik kontrolörü, uçuş operasyonları görevlisi), kolluk kuvvetlerine bilgi iletme sorumluluğuna sahiptir. Varışta (yani bir sonraki varış noktasına inişte) sorumluluk varış Devletindeki ilgili makama devredilmelidir. Mürettebat üyelerinin kolluk kuvvetleriyle etkileşimi, talep edilmesi halinde olayın ayrıntılarının verilmesini içerebilir.

Şekil, gemide şüpheli insan ticareti vakalarının ekip üyelerine raporlanması için operatörün kılavuz olarak kullanabileceği bir akış şeması sunmaktadır. Akış şemasında listelenen adımları operatörün prosedürlerine entegre etmek, raporlamayı kolaylaştıracaktır (ICAO-OHCHR, 2021, 6).



Şekil 5. Şüpheli insan ticareti vakalarını raporlamak için akış şeması

Kaynak: ICAO-OHCHR, 2021, s.6.

2.3.3.3. Raporlama İçin Standart Bilgiler

Raporlama aracı (kağıt veya dijital) “Zarar Verme”³ kavramının bir hatırlatıcısını içermelidir. Gemideki insan ticareti şüphesi vakalarına ilişkin raporlamaya aşağıdaki bilgiler dahil edilmelidir (ICAO-OHCHR, 2021, s.8):

- a) genel uçuş bilgileri (örneğin, operatör adı, uçuş numarası),
- b) hareket tarihi,
- c) şüpheli insan tacir bilgileri (örneğin koltuk numarası, fiziksel tanım),

³ **Zarar Verme (Do not Harm) İlkesi:** IATA, şüpheli İnsan Ticareti vakalarıyla uğraşırken, personelin dikkatli davranmasını ve kendilerine veya olası mağdurlara zarar vermemek için her türlü çabayı göstermesini tavsiye eder (IATA, 2018a, s.13).

- d) potansiyel mağdur bilgileri,
- e) göstergeler/işaretler;
- f) herhangi bir ek bilgi (durumu daha iyi tanımlamak için) ve
- g) ihbar edenle iletişim kurma seçeneği.

Not: Varsa, önceden yolcu bilgisi/yolcu adı kaydı (API/PNR) raporlama formuna dahil edilebilir

Ek 2, uçakta insan ticareti raporlama formu örneği sunmaktadır.

2.3.3.4. Raporlamadan Sonra

Operatör, güvenlik yönetim sistemi sürecine göre saklanan raporun ve diğer bilgilerin fiziksel veya elektronik bir kopyasını dahili kullanım için ve gerektiğinde kolluk kuvvetlerine sunulabilmesini sağlamak için saklamalıdır (ICAO-OHCHR, 2021, s.9).

2.3.4. Kampanyalar

Halkı bilinçlendirme kampanyaları, insan ticaretiyle mücadelede önemli bir rol oynamaktadır. Bir halkı bilinçlendirme programı birkaç farklı medya türü içerebilir (ACI, 2019, s.24):

Basın toplantıları/açıklamalar: Bazı havalimanları, yerel toplulukları içeren hedefli kampanyalar yürütmüştür. Örneğin, Hartsfield-Jackson Atlanta Uluslararası Havaalanı farkındalığı artırmak için 'İnsan Kaçakçılığı Farkındalık Ayı' adı altında yılın belirli bir zamanını ayırmıştır. Buna, toplulukla daha fazla etkileşim kurmak için yerel ileri gelenleri veya ünlüleri çeken bir medya kampanyası eşlik edebilir.

Çevrimiçi yerel basın veya radyo: Hazırlanan medya, belirli kampanyalara dikkat çekmek için çevrimiçi olarak, yerel basında veya yerel radyoda yer alabilir. Bir kampanya yürütürken, potansiyel insan ticareti belirtilerinin nasıl tespit edileceği ve şüpheli bir vakanın nasıl bildirileceği gibi destekleyici bilgilerin hazır olması önemlidir.

2.4. Vaka Çalışmaları

Bu bölümde havalimanlarının veya havalimanlarının da içinde bulunduğu çeşitli grupların insan ticaretiyle mücadele amacıyla yaptıkları çalışmalara dair dünya genelinde önde gelen beş örneğe değinilmiştir.

2.4.1. Houston Havaalanı Sistemi

2016 yılında, George Bush Kıtalararası Havalimanı (IAH) ve William P. Hobby Havalimanı'nı (HOU) işleten Houston Havalimanı Sistemi, bir insan kaçakçılığı karşıtı farkındalık programı başlattı. Ekip, gümrük ve sınır koruma ile çalıştı ve farkındalığın yayılmasını en üst düzeye çıkarmak için kamu algısını değiştirmeyi [örneğin bir 'Trafığı İzle' (Watch for Traffick) multimedya kampanyası aracılığıyla] ve mağdurlara destek bağlantılarını iyileştirmeyi içeren bir kampanya oluşturdu. (Marcellin, 2019).

Houston Havalimanı Sistemi, Houston kentinde insan ticareti ile mücadele çalışmalarına liderlik etmiştir. 2015 yılında, Houston Şehir Meclisi bir kaçakçılıkla mücadele yönetmeliği çıkardı ve 2016 yılında şehir, insan kaçakçılığıyla mücadele için beş temel öncelikten oluşan büyük bir belediye başkanlığı girişimi başlattı (ACI, 2019, s.28):

- konuyla ilgili kamu algısının değiştirilmesi
- mağdurlar için sosyal ve yasal hizmetlerle bağlantıların güçlendirilmesi
- bir şehir insan ticaretiyle mücadele görev gücü aracılığıyla ortak girişimlerin uygulanması
- yeni şehir yönetmelikleri ve departman politikalarının kabul edilmesi
- ABD'deki ve dünyadaki belediyeler için ulusal bir model olarak hizmet etmek.

Yılda yaklaşık 55 milyon yolcuya hizmet veren Houston Havaalanı Sisteminin bu girişimi “insan ticaretiyle mücadeleye yönelik ilk kapsamlı, belediye düzeyinde müdahale” olarak Polaris tarafından övgüyle karşılandı (Marcellin, 2019). Kentin stratejik planını (insan ticaretiyle mücadele araç setini) diğer belediyelerin kullanımına da sunan Houston Havalimanı Sistemi, ABD Gümrük ve Sınır Koruma (CBP) ile işbirliği içinde tüm havalimanı, havayolu ve kiracı çalışanları için eğitim modülleri uyguladı. Ayrıca, farkındalığı ve tespiti artırmak için United Against Human

Trafficking, Free the Captives, Airline Ambassadors International (AAI) ve Rescue Houston dahil olmak üzere çok sayıda yerel grupla ortaklık kurdu.

İşletilen iki havalimanında yapılan faaliyetler ise şöyle özetlenebilir (ACI, 2019, s.28):

- Her iki havaalanında da (IAH ve HOU) görünür insan ticareti bilinçlendirme kampanyası mesajları mevcuttur.
- Resmi ABD İç Güvenlik Bakanlığı Mavi Kampanya materyalleri, mevcut tanıtım mesajlaşma yerleri ve kamu duyuruları aracılığıyla havalimanlarında kullanılmıştır.
- Havalimanı ayrıca, Airline Ambassadors International ve Ulusal Güvenlik Departmanı ile ön saflardaki çalışanlar ve paydaşlar için farkındalık eğitimi gerçekleştirdi.

2.4.2 Hartsfield-Jackson Atlanta

Bir havalimanının farkındalığı nasıl artırdığına dair bir başka örnek, Hartsfield-Jackson Atlanta Uluslararası Havalimanı'nın Uluslararası İnsan Ticareti Enstitüsü (IHTI) ile ortaklaşa yürüttüğü Freedom Expressions ATL adlı projedir (Marcellin, 2019).

Freedom Expressions ATL projesi çerçevesinde 22 Mayıs 31 Ağustos 2015 tarihleri arasında Hartsfield Jackson Atlanta Uluslararası Havalimanı'nda, öğrencilerden ve profesyonel sanatçılardan insan ticareti konusunu ele alan 80'den fazla sanat eseri sergilendi. Sanat eserleri, kamu hizmeti duyuruları ve havalimanı çalışanları, satıcılar ve yardımcı işçilerin eğitim fırsatları aracılığıyla 100.000'den fazla ziyaretçiye eğitim verildi (ACI, 2019, s.29).

Proje aynı zamanda CNN Özgürlük Projesi'nin açılış resepsiyonunu da içerdiği için proje CNN International tarafından 20'den fazla ülkede yayınlandı.

2.4.3. Toronto Suç Durdurucuları Genel Halkı Bilinçlendirme Kampanyası

Mayıs 2018'de Toronto Crime Stoppers, insan kaçakçılığının önemli bir sorun olduğu havaalanlarında yaşananlara ışık tutmak için bir kampanya başlattı. Kampanya, halkı insan ticareti belirtileri konusunda eğitmeyi amaçlıyor ve halkı bilgi göndermeye

çağırıyor. Kampanya, kadınların uçak bagaj biletleriyle ağzının tıkandığını gösteren bir dizi portre (bkz,) kullanıyor ve kurbanların ne kadar sessiz olduklarının acı gerçeğini gözler önüne seriyor. Kampanya, mağdurları fark etme ve onlara yardım etme potansiyeli en yüksek olan kişilere, yani yolculara ve havaalanı personeline yöneliktir. Bu nedenle, reklamlar havalimanlarında ve çevresinde yayınlanır. Eylem çağrısı, halkı insan ticareti belirtilerini tanımayı öğrenebilecekleri bir web sitesine yönlendirmektedir (ACI, 2019, s.29): <https://stophumantrafficking.ca/>.



Resim 2: Toronto Crime Stoppers halkı bilinçlendirme kampanyası afişi

Kaynak: ACI, 2019, s.29.

2.4.5. San Francisco Uluslararası Havalimanı

Ocak 2021’de San Francisco Uluslararası Havalimanı ([SFO](#)), kurbanları bir yerden bir yere taşımak için genellikle havaalanlarını kullanan insan tacirleri ile mücadele için yeni bir girişimin başlatıldığını duyurdu. SFO, kurbanları yardım aramaya teşvik etmenin bir yolu olarak tüm havaalanı tuvaletlerine afişler yerleştirdi ve “SFO yardım etmek için burada” ifadesinin altını çizdi. SFO’daki umumi tuvalet kabinlerinin iç kısmına toplam 910 afiş yapıştırıldı. Havaalanı, pankartlar için uygun mesajı ve görselleri geliştirmek için San Francisco Belediye Başkanlığı, San Francisco Kadının Statüsü Departmanı ve çeşitli insan kaçakçılığı mağdurlarını savunma

gruplarıyla birlikte çalıştı. Pankartlardaki mesajlar da İspanyolca, Çince ve Tagalog'a⁴ çevrildi.

Pankartlar, aranacak veya kısa mesaj gönderilecek bir numara ve anında yardım almak için taranacak bir QR kodu içerir ve aramalar/metinler doğrudan SFO'nun yerinde İletişim Gönderme Merkezine yönlendirilir. Bir bilgisayar uygulaması sayesinde gelen aramalar/mesajlar İngilizce'ye giden aramalar/mesajlarsa kurbanların tercih ettikleri dile çevrilebilmektedir. Canlı bir SFO ekip üyesi, haftanın yedi günü, günde 24 saat yanıt vermeye hazırdır. Pankartlarda QR kodlarının kullanılmasıyla kurbanın konumu da hızlı bir şekilde belirlenebilmektedir (IAR, 2021).

2.4.6 Büyük Toronto Havalimanları Otoritesi

Toronto Pearson Uluslararası Havalimanı'nın (YYZ) işletmecisi olan Greater Toronto Airports Authority (GTAA) Şubat 2022'de bir insan ticaretiyle mücadele girişimi olan #NotInMyCity ile bir ortaklık kurdu.

GTAA, #NotInMyCity'nin kapsamlı uzmanlığı ve bilgi birikiminden yararlanarak e-öğrenim yoluyla havalimanı çalışanlarına insan kaçakçılığının belirtilerini tanıma ve bunlara nasıl yanıt verecekleri konusunda eğitim verdi. Buna ek olarak, kurbanların Pearson'dan geçerken yardım almalarına yardımcı olmak için havalimanının stratejik alanlarına tabelalar ve bilgi afişleri yerleştirildi (IAR, 2022).

⁴ Tagalog, Filipinler nüfusunun dörtte birini oluşturan etnik Tagalog halkı tarafından ilk dil olarak konuşulan bir Avustronezya dilidir (Vikipedi).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE İNSAN TİCARETİ FARKINDALIK EĞİTİMİ İÇERİKLERİ VE BİR EĞİTİM ÖNERİSİ

Bu bölümde daha önce de bahsedildiği gibi eğitim içeriğinde neler olmalı, planlama nasıl yapılmalı, içerikte neler bulunmalı gibi konular açıklanmaya çalışılacaktır. Bu noktada dünyada kullanılan eğitim içerikleri örnek alınacak, halihazırda işlenen bu içeriklere paralel bir şekilde ilerlenmeye çalışılacaktır.

Havayolu personeline insan ticareti konusunda eğitim veren farklı havayolu şirketleri de bulunmaktadır. American Airlines bu konuda örnek teşkil edecek bir sayı da bildirmektedir. Her yıl 70.000'den fazla pilot, uçuş görevlisi, havalimanı müşteri hizmetleri ekibine insan ticaretini nasıl tanıyacakları ve durumdan şüphelenirlerse ne yapmaları gerektiği konusunda bir mücadele eğitimi verdiklerini belirtmişlerdir. Buna ek olarak Super Bowl için Miami'ye gelen uçuşlarda 30 saniyelik kısa film göstermek, Twitter üzerinden 30 Temmuz 2019'da İnsan Ticaretiyle Mücadele Günü için tweet atmak ve konuyla ilgili çeşitli organizasyonlara sponsor olmak gibi farkındalık çalışmaları yaptıklarını da açıklamışlardır. Personel eğitimine ek olarak bu tarz farkındalık çalışmalarının da olumlu etki bırakacağı düşünülmektedir (Johnson, S.L., 2020).

Bahsedilen eğitimle ilgili olarak ICAO da kabin ve uçuş ekibi üyelerine vakayla karşılaşan ilk nokta olacakları için kolluk kuvvetlerine bildirmeleri için özel bir eğitim sağlanması gerekliliğini vurgulamıştır (ICAO, t.y.).

Davranışçı, bilişsel, hümanist, sosyal öğrenme ve yapısalcı olmak üzere beş ana psikolojik öğrenme yaklaşımının havacılık eğitiminde de etkili olduğu bilinmektedir. Ancak eğitim önerisinde bulunulurken her bireyin farklı öğrenme stilleriyle daha verimli öğrenebileceği bilinse de bu çalışmada genele hitap edecek bir yöntem ortaya koyulmaya çalışılmıştır (Henley, 2003).

Ancak bu konuların incelenmesine geçmeden önce araştırmanın metodolojisi konusunda temel bilgiler verilecektir.

3.1. Araştırmanın Metodolojisi

Bu başlık altında araştırmanın problemi, amacı, önemi, sınırlılıkları ve yöntemi ele alınmaktadır.

3.1.1. Araştırmanın Problemi

Türkiye’de insan ticaretinin önlenmesine yönelik havayolu çalışanlarına verilecek eğitim içeriği nasıl olmalıdır?

Araştırmanın alt problemleri de şöyle ifade edilebilir:

1. İnsan ticareti ve insan kaçakçılığı arasındaki farklar nelerdir?
2. İnsan ticaretine taraf olan kişi, kurum ve organizasyonlar nelerdir?
3. Tacir ve insan ticareti mağdurlarının özellikleri nelerdir?
4. İnsan ticaretinde bir sorumluluğu olan ve bir taraf olan devletler bu suçu engellemeye yönelik çalışmalar, anlaşmalar yapmış mıdır?

3.1.2. Araştırmanın Amacı

İnsan ticareti suçu sınırları aşan, devletlerin, kişilerin hatta organizasyonların da taraf olarak teması olduğu bir suçtur. Sadece insan ticareti suçu kapsamında değil genel olarak suç tanımının halihazırda birden çok bileşeni bulunmaktadır. Bu bileşenlerden ilk akla gelenler nedenleri, sonuçları, suçlunun özellikleri, mağdurların özellikleri gibi konulardır. Ancak tüm bunlara ek olarak suçla ilgili yapılan araştırmalarda suçu önlemeye yönelik çalışmalar da büyük öneme sahiptir. Araştırmanın amacı sivil hava taşımacılığı personelinin insan ticaretine dair farkındalığını arttırmayı hedefleyen bir eğitim önerisi sunmak ve böylece bu yasadışı faaliyetin önlenmesine katkı sağlamaktır.

3.1.3. Araştırmanın Önemi

Sivil hava taşımacılığı sektörü insan tacirlerinin kullanmakta olduğu önemli ulaştırma modlarından biridir. Son yıllarda bunun farkına varılmasıyla birlikte ICAO, IATA ve ACI gibi sivil havacılık kuruluşları insan ticareti suçunun önlenmesine nasıl katkı sağlayabilecekleri konusunda araştırmalar yaptılar. Bu kuruluşların ve havacılık personelinin suçu fiilen müdahale ederek engelleme yetki ve görevinin zaten olmadığı ama suçu tespit ederek yetkili makamlara bildirmekle bu yasadışı faaliyetin engellenmesine önemli katkılar sağlanabileceği fikri ön plana çıktı. Bunun en etkin yolunun da personele insan tacirleri ve insan ticareti mağdurlarının tespitine yönelik

eğitim sağlanması olduğu genel kabul gördü. Böylece bir süredir dünyanın çeşitli ülkelerinde havayolu personeline insan ticareti farkındalık eğitimleri verilmektedir. Ancak bu eğitimler ülkemizde henüz başlamamıştır. Bu çalışmanın nemi Türkiye’de daha önce incelenmemiş olan bu konuyu ilk kez ele alıyor olmasından ve ülkemizde muhtemelen uzak olmayan bir tarihte başlayacak olan bu eğitimlere bir içerik nerisi sunmasından ileri gelmektedir.

3.1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

1. Suçun doğası gereği eldeki istatistiklerin o suça dair ulaşılabilen oranlar olmasından kaynaklı tam anlamıyla net veri bakımından kısıtlıdır.
2. Türkiye’de bu konuda bir eğitimin olmayışı, personelin eğitim öncesi ve sonrası bildirdiği vaka sayısı gibi değişkenler üzerinden eğitimin faydalılığını hesaplamının önüne geçmiştir.
3. Türkçe literatürde bu konuda yazılan ilk örnek olması sebebiyle uluslararası eğitim içeriklerinin Türkiye rneklemeine uyarlanması konusunda rehberlik edecek kaynak sayısı kısıtlıdır.
4. Araştırma içeriği farklı sektörlerde verilmesi planlanan insan ticaretine yönelik farkındalık eğitimlerinin veriyle sınırlıdır.
5. Araştırmanın sunmayı amaçladığı içerik bir öneri halinde olduğu için Türkiye rneklemeine ne kadar uygun olduğu tartışmalıdır.
6. Konuyla ilgili sadece akademik değil ders içeriğini zenginleştirecek kaynak azlığı hedeflenen eğitim önerisine etki etmiştir.

3.1.5. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada veri toplama yöntemi olarak doküman analizi kullanılmıştır. Doküman analizi, yazılı belgelerin içeriğini analiz etmek için kullanılan bir nitel araştırma yöntemidir. Doküman analizi, nitel araştırmalarda başta basılı ve elektronik materyaller olmak üzere tüm belgeleri titizlikle ve sistematik olarak incelemek ve değerlendirmek için kullanılan bir yöntemdir (Kıral, 2020, s.173). Toplanan dokümanlar bir ek veri kaynağı olarak kullanılabilceği gibi tek başına bir araştırmanın tüm veri setini de oluşturabilir (Yıldırım ve şimşek, 2016, s.197). Bu tez çalışması ikinci türden (diğer nitel veri toplama yöntemlerinin kullanılmadığı, veri kaynağı olarak sadece dokümanları esas alan) bir yöntemi benimsemektedir.

Toplanan bu veriler bir nitel veri analiz yöntemi olan betimsel analiz kullanılarak işlenmiştir. Bu yaklaşıma göre, elde edilen veriler, daha önceden belirlenen temalara göre özetlenir ve yorumlanır. Amaç, elde edilen bulguları düzenlenmiş ve yorumlanmış bir biçimde okuyucuya sunmaktır. Elde edilen veriler, önce sistematik ve açık bir biçimde betimlenir. Daha sonra yapılan bu betimlemeler açıklanır ve yorumlanır, neden-sonuç ilişkileri irdelenir ve birtakım sonuçlara ulaşılır. Ortaya çıkan temaların ilişkilendirilmesi, anlamlandırılması ve ileriye yönelik tahminlerde bulunulması da, araştırmacının yapacağı yorumların boyutları arasında yer alabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.239-40).

Bu bağlamda öncelikle insan ticaretine dair yapılan tanımlar, kaçakçılık ile arasındaki farka dair açıklamalar, tacir ve mağdurların özellikleri, devletlerarası imzalanan anlaşmalar, insan ticareti ile sivil havacılık sektörü arasındaki ilişkiler hakkında kaynak araştırması yapılmış ve bu konular hakkında yapılan araştırmalardan, devlet, kamu ve kurum yayınlarından, havacılık otoritelerinin yayınlamış oldukları bildiri, rapor gibi veriler araştırmaya dahil edilmiştir. Elde edilen veriler arasında elemeler yapılmış, seçilen verilerle ilgili olarak anlamlandırma, analiz ve sentez süreçleri işleme konmuştur.

Araştırmada akademik yayınlara ek olarak özellikle Uluslararası Sivil Havacılık Birliği (ICAO), Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SGHM), İçişleri Bakanlığı'na ait veriler de kullanılarak resmi kaynaklarla araştırmanın ana problemi ve alt problemleri açıklanmaya çalışılmıştır. Özellikle yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan toplanan verilerin harmanlanmasıyla insan ticareti suçunun tüm dünyada benzer bir örüntüye sahip olduğu vurgulanmak istenmiştir. Yurt dışındaki vakaların özellikleri ile Türkiye'de karşılaşılan vakalar arasında benzerlikler olduğu düşünülmektedir. Öncelikle bu vakalar arasındaki olası benzerliklerin ortaya konması önleme noktasında da ortak bir paydada buluşulabileceği varsayımını kuvvetlendireceğini düşündürmüştür. Zira bu tezde asıl amaçlanan konu insan ticaretinin doğasını, kavramlarını açıklamakla beraber düzenlenecek bir farkındalık eğitim önerisinde bulunmaktadır.

İnsan ticaretine yönelik genel bilgileri sunarken özellikle İç İşleri Bakanlığı'nın verilerinde, Birleşmiş Milletler'in yayınlamış olduğu raporlardan faydalanılmıştır. İnsan ticaretine taraf olan kişilerle yapılan görüşmelerden, araştırmalardan yola

çıkarak ortaya konan sonuçlar insan ticareti suçunun önlenmesi ile ilgili havacılık personelinin eğitiminin atılacak ilk ve önemli adım olduğunu vurgulamıştır. Araştırmada bu görüşmelerin verilerine yer verilmiştir. Uluslararası Göç Örgütü (IOM) tarafından yayınlanan raporlar incelenmiş insan kaçakçılığı ve ticareti arasındaki ortak noktalar bu raporlar üzerinden sunulmuştur. Ayrıca söz konusu farkındalık eğitimini alacak olan personelin önce göçmen, mülteci ve insan ticareti mağduru arasındaki farkları biliyor olması gerektiği düşünüldüğünden bu farkları işleyen çeşitli yayınlardan faydalanılmıştır.

Sömürü türleri, bu konuya ilişkin sayısal veriler eğitim içeriğine eklenecek önemli başlıklardan olduğu düşünüldüğünden Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'nün kaynakları kullanılarak yurt içi verilere, Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi'nin raporları ile de uluslararası verilere ışık tutulması amaçlanmıştır.

Devletlerin bu konudaki sorumluluklarından ve yaptırımlarından haberdar olmanın suçu fark eden personelin bu farkındalık sonrası aşamada neler yapacağını bilmesi noktasında önem teşkil etmektedir. Bu sebeple yasal mevzuatlar konusunda devlet arası imzalanan anlaşmalara yer verilmiştir. Türkiye sınırlarında ise suçun Türk Ceza Kanunu incelenerek nasıl işlendiği açıklanmıştır.

Farklı sektörlerden dahi olsa konu hakkında verilen eğitimlerle ilgili örneklere ait veriler toplanmış. Olası bir eğitim ile ilgili tıpkı havacılık personeli gibi suçla karşılaşma ihtimali yüksek olan personellerin bu eğitime ve suça yönelik görüşlerini inceleyen araştırmalara yer verilmiştir.

Eğitim önerisinde bulunurken IATA ve ICAO'nun yayınlamış olduğu rehberler incelenmiştir. Son olarak insan ticareti suçuna dair Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'nde çalışan bir personelin görüşlerine yer verilmiştir.

3.2. Eğitim İçerikleri

Bu bölümde biri ICAO-OHCHR ve diğeri IATA tarafından geliştirilmiş iki eğitim içeriği ele alınmaktadır.

3.2.1. ICAO-OHCHR Tarafından Önerilen Eğitim İçeriği

Daha önce bahsedilen bilgiler incelendiğinde insan ticaretini engellemenin en etkili yollarından birinin eğitim ve farkındalık olduğu açıktır. Çünkü her ne kadar çeşitli sözleşmeler oluşturulmuş, yasalar ve kanunlar hukuk sistemlerine dahil edilmiş olsa da bireylerin duruma dair bilgilerinin yetersiz oluşu, mağdurların haklarından habersiz oluşu, ulaşım personelinin olay anında müdahale edemeyişi gibi sebepler atılan tüm imzaları, onaylanan tüm yasaları boşa çıkarmaktadır. Bu sebeple mağdurların sevki sırasında sıkça tercih edilen bir yöntem olan havayolu alanında çalışan personelin eğitimi önem arz etmektedir. Personel eğitimi ile ilgili olarak tüm dünyada havacılık sektöründe kabul edilmiş bir otorite olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) düzenlemiş olduğu yönerge incelenecektir.

İlgili yönergede kabin ekibinin eğitim içeriği dört ana başlıktan oluşmaktadır.

- İlk başlık insan ticareti hakkında genel bir bilgi vermek üzerinedir. Verilecek bilginin içeriğinde insan ticaretini oluşturan unsurlar, kabin ekibinin görev ve sorumluluklarını etkileyen sözleşme ve anlaşmalar, mağdurların ve tacirlerin tanımları da açıklanarak insan ticaretinin neden gerçekleştiği, insan ticareti ve kaçakçılık arasındaki farklar, insan ticaretinde sömürü türleri bulunmalıdır. Tüm bu konulardan tezin ilk bölümünde bahsedilmiştir.
- İkinci bölümün içeriğinde insan ticaretine dair göstergelerin neler olduğu ve uçuşa özel göstergeler bulunmalıdır.
- Üçüncü bölüm operatör politikasından bahsetmektedir.
- Dördüncü ve son bölümde insan ticaretini fark etme ve buna müdahale etmeyle ilgili olan kısımlar ele alınmıştır. Bu bağlamda kabin yönetimi, 'Do No Harm' ilkesi, kabin ekibi ve uçuş ekibi arasındaki ilişki ve iletişim ile şüpheler de dahil olmak üzere raporlamanın her zaman en iyi yol olduğu vurgusunun yapılması önerilmiştir (ICAO-OHCHR, 2018, Madde 5.2.1., sayfa 15.).
- Buraya kadar bahsedilen içerik verilecek olan ilk eğitimi tarif etmektedir. Ancak ICAO'ya göre bu konuda verilecek eğitimin tek basamaktan oluşmaması bunun yerine tekrarlaması gerekmektedir. Farkındalık ve bilincin doğru şekilde yer etmesi için tekrarlayan eğitimler de planlanmalıdır. Tekrarlayan eğitimlerin içeriklerinde ise suç ile ilgili kabini etkileyen herhangi

bir mevzuat, yönetmelik değişikliği ya da kabin ekibinin görev ve sorumluluklarında olan herhangi bir değişiklik, operatörün insan ticareti hakkında politika ve uyacağı kuralların değişiklik göstermesi, vaka çalışmaları ve kursiyerlerin insan ticareti hakkında danışmak isteyebilecekleri çeşitli kurum ve kuruluşların web siteleri, yayınlar bulunmalıdır (ICAO-OHCHR, 2018, Madde 5.2.2.-5.2.3., s.16.).

Planlanan ve önerilen eğitim her ne kadar kabin ekibi için geçerli de olsa insan ticaretinin temas ediyor olduğu tek personel grubu kabin ekibi olmayacaktır. Bu sebeple uçuş ekibi üyeleri, havaalanı çalışanları ve diğer operasyonel personelin de olayın farkında olması gerekmektedir. Örneğin uçuş ekibi üyeleri için planlanacak eğitim uçuş mürettebatının insan ticaretine yönelik olan farkındalığının artırılmasını, kabin ekibi üyelerinin şüpheli bir vaka durumundaki rollerinin belirlenmesini, uçuş ekibi ve kabin ekibi arasındaki iletişimin sağlanmasını, şüpheli bir vaka durumunda uçuş ekibinin görevlerinin neler olduğunun açıklanmasını ve son olarak uçuş mürettebatının olayı bildirmedeki sorumluluğunun işlenmesini içermelidir. Ancak elbette insan ticaretini önleme konusunda eğitilecek tek personel kabin ekibi veya uçuş ekibi değildir. Havayolu personeli dendiğinde operatörler tarafından istihdam edilen yer hizmetleri, yolcu hizmet acenteleri, uçak temizleyicileri ya da havaalanı yetkilisi tarafından istihdam edilen kolluk kuvvetleri, güvenlik personeli, sınır görevlileri ile doğrudan devletin görevlendirmiş olduğu müfettişler de bu personel listesine dahildir. Bu personelin bazılarının yasal sorumlulukları elbette diğerlerine göre daha farklı ve fazladır. Örneğin operatörün eğitim programıyla ilgili gözetleme ve yapılan değişiklikleri onaylama, devam eden gözetim faaliyetleri sırasında insan ticaretinin nasıl ele alındığını inceleme sorumlulukları vardır. Devletin görevlendirdiği müfettişlerin de görevlerini yerine getirmek için eğitim almaları gerekmektedir (ICAO-OHCHR, 2018, Madde 5.3., s.16-17.).

Operatörün başta eğitim verme metodu seçmesi gerekir. Bu metotlar sınıf, bilgisayar tabanlı, konuya uygun simülasyonlar, videolar, role-play etkinlikleri olabilir. Elbette sadece bunlardan birine veya burada bahsedilen metotlara bağlı kalınmak zorunluluğu yoktur. Çünkü eğitimin bazı bölümleri bilgisayar için uygunken kimi bölümlerde örnek vakalarda edinilen beceri ve tecrübelerin paylaşılması için sınıf eğitimi daha uygundur. Bunların dışında kursiyerler için bir tartışma grubu veya bir forum kurulabilir. Böylece kabin ekibi üyeleri yaşadıkları deneyimleri, neler

yaşadıklarını ve bir daha böyle bir durumla karşılaştıklarında neler yapabileceklerini tartışabilirler. Ayrıca düzenlenecek eğitimin hem kabin hem uçuş ekibini bir araya getirecek bir eğitim olması şeklinde yürütülmesi daha doğru olacaktır (ICAO-OHCHR, 2018, Madde 5.3., sayfa 16-17.).

Kanada'nın insan ticaretine yönelik çabaları incelendiğinde ise yine aynı noktalara değinildiği görülecektir. Uluslararası olarak da kabul gören en iyi uygulamalar doğrultusunda Kanada insan ticaretiyle mücadeleyi 4-P olarak bilinen temele oturtmuştur. Bahsedilen 4-P'nin p harfleri İngilizce'deki 'prevention (önlemek), protection (koruma), prosecution (soruşturma) ve partnership (iş birliği)' kelimelerini temsil etmektedir. Yani Kanada'nın eğitim planı da insan ticaretinin önlenmesi, mağdurun korunması, suçluların kovuşturulması ve yurt içinde ve yurt dışında başkalarıyla iş birliği yapmak üzerinedir (ICAO-OHCHR, 2018, s.18.)

3.2.2. IATA Tarafından Önerilen Eğitim İçeriği

Eğitim programı yerde ve uçakta insan ticareti vakalarının nasıl tespit edileceği ve yönetileceği konusunda bilgi sağlamalıdır. Eğitim, personelin görevlerine göre ihtiyaç duyduğu bilgi düzeyine cevap verecek şekilde tasarlanabilir (örneğin, yer personeli farkındalık alabilirken, kabin ekibi mağdurların ve savcılarının nasıl yönetileceği konusunda derinlemesine bilgiye ihtiyaç duyabilir).

IATA'ya (2018a, s.15-16) göre eğitimlerde dikkate alınması önerilen bazı konular şunları içerebilir:

- İnsan ticareti nedir?
- Neden oluyor ve trendler neler?
 1. Temel insan ticareti rotaları ve eğilimleri
 2. İstatistikler (UNODC, ABD)
- Neden buradasın? (Örn. insan ticaretini önlemek, yasal risklere ve itibar risklerine karşı koymak vb.)
- Senin rolün ne ve nasıl yardım edebilirsin?
- İnsan ticareti senaryoları
 - check-in sırasında,
 - uçakta,
 - varışta.

- Ne yapmalı ve ne yapmamalı?
- İnsan ticareti ve kaçakçılığı
 1. Fark
 2. Anahtar çalışma örnekleri
- Mevzuat ve havacılıkla ilgisi
 1. Uluslararası hukuk
 2. Tedarik zinciri mevzuatı örneği
- İnsan ticareti belirtileri nasıl tespit edilir?
 1. Yer personeli
 2. Kabin ekibi
- Raporlama mekanizmaları
 1. Uçuş ekibi ve operasyonlar
 2. Kara operasyonları

3.2.3. Eğitim Uygulama Örnekleri

Dünyada önde gelen bazı eğitim örnekleri şöyle sıralanabilir (ICAO, 2021, s.A12-A13):

- İngiltere’de, Heathrow Havalimanı’nın insan ticaretiyle mücadele eğitim programı, güvenlik bilinci eğitiminin yanı sıra veya tek başına bir konu olarak insan kaçakçılığını ele almak için önerilen bir ders planı içerir ve e-öğrenme eğitim planı, havalimanının politikasına ve raporlama prosedürlerine göre uyarlanmıştır.
- 50’den fazla havacılık partneri, ABD Ulaştırma Bakanlığı (USDOT) ve İç Güvenlik Bakanlığı Mavi Yıldırım Girişimi (Blue Lightning Initiative) aracılığıyla potansiyel insan kaçakçılığı örneklerini tanımak ve bildirmek için 100.000’den fazla havacılık personelini eğitmiştir. Amerika Birleşik Devletleri’nin Mavi Yıldırım Girişimi etkileşimli video eğitim modülü, havacılık personelinin karşılaşılabileceği yaygın insan ticareti göstergelerini ana hatlarıyla belirtir ve havacılık personelinin kolayca başvurabileceği bir gösterge kartı ve cep kılavuzu gibi insan ticareti göstergelerine ilişkin ek materyaller içerir.
- Japon makamları, uçuş görevlilerini kurban tespiti ve kanun uygulayıcılara yönlendirme konusunda eğitmek için Japonya’nın havacılık endüstrisi ile yeni bir danışma mekanizması kurdu.

- Hollanda'da yetkililer, havacılık ve gümrük teftiş personeline insan ticareti mağdurlarını ve çocuk seks turizmini belirleme yöntemleri konusunda eğitim verdi.
- Singapur'un insan ticareti görev gücü, havayolu hizmet çalışanlarını insan ticareti farkındalığı ve tespiti konusunda eğitmek için Singapur Sivil Havacılık Derneği ile ortaklık kurdu ve insan ticareti eğitim materyalleri sağladı.

3.3. Eğitim Önerisi

Bu bölümde daha önce de bahsedildiği gibi eğitim içeriğinde neler olmalı, planlama nasıl yapılmalı, içerikte neler bulunmalı gibi konular açıklanmaya çalışılacaktır. Bu noktada dünyada kullanılan eğitim içerikleri örnek alınacak, halihazırda işlenen bu içeriklere paralel bir şekilde ilerlenmeye çalışılacaktır.

Örnek alınacak olan temel kaynak ICAO'nun yayınladığı içerik olacaktır. Ayrıca IATA da 2013 senesinde yayınladığı “Cabin Operations Safety-Best practice Guide” isimli rehberinde havayolu personeli olan kabin görevlilerinin alması gereken eğitimleri şöyle listelemiştir:

- Yasadışı müdahale eylemleri,
- Mürettebat eğitim programları,
- Yasadışı yakalama türleri,
- Bomba tehditleri,
- En az riskli bomba konumu,
- Uçak içi kimyasal/biyolojik şüpheli silahlar için kabin ekibi kontrol listesi,
- Yolcu kabininde yasaklı eşyalar,
- Yemek güvenliği,
- Kabul edilemez yolcuların, sınır dışı edilenlerin ve özel durumda seyahat eden kişilerin uzaklaştırılması (mahkumlar),
- İnsan ticareti,
- Asi yolcular.

IATA'da personellerin insan ticareti hakkında eğitim almasını önermektedir.
(IATA, 2013, s.137)

Öncelikle ICAO tarafından 2017 senesinde yayınlanan eğitimin yol haritasını incelemekte fayda vardır. Yol haritasına göre;

1. Giriş: Eğitim İhtiyacı ve Bir Yol Haritasının Avantajları
 - Havacılık sektörü ve çalışanları için bir insan kaçakçılığı eğitimi yol haritası ihtiyacı
 - Bir yol haritasının genel avantajları
2. Bağlam: İnsan Kaçakçılığı Havacılığın Neresindedir?
 - Ulusal ve uluslararası otoritelerden alınan öneriler
 - Beklenen havacılık
 - Personelin eğitimi ve kalifikasyonu için ICAO standartları ne olmalı?
 - Evrensel Güvenlik Gözetim Denetim Programı sonuçları
 - Tanımlanan sorunlar nelerdir?
3. Havacılık Eğitimi Oluşturmak İçin Genel Yaklaşım Nasıl Olmalıdır?
4. İlgili Eğitimin Geliştirilmesi İçin Önerilen Aşamalı Yaklaşım ve Geliştirme Yol Haritası
 - Aşamalı yaklaşım nedir?
5. Hazırlık
 - Hazır aşamasının hedefleri, girdileri ve sonuçları
6. Yol haritasının uygulanması
 - Uygulama aşamasının hedefleri ve sonuçları
7. Yol haritasının değerlendirilmesi
 - Değerlendirme aşamasının hedefleri ve sonuçları
8. Sonuç

3.3.1. Ders Akış Talimatı Önerisi

Bu bölümde insan ticareti hakkında havacılık personeline verilecek olan eğitim programının çizelgesi oluşturulacaktır.

3.3.1.1. Amaç

Öncelikle kurum ya da üniversite bünyesinde verilecek olan eğitimlerin eğitimi veren her öğretmen tarafından uygulanmak üzere standart kurallara oturtulması ve ortak ders dokümanları doğrultusunda gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla uygulanacak usul ve esaslar tanımlanmalıdır.

Eğitimin amacının insan ticareti suçunu olay anında fark edebilen ve doğru şekilde müdahale edebilen personel yetiştirmek olduğunu eğitmenler de öğrenciler de fark etmelidir. Bunun için de eğitmenlerin ilk derste bu konuya, amaca, sonuçta ulaşılmak istenen seviyeye değinmeleri gerekmektedir.

3.3.1.2. Kapsam

Eğitimin kapsamı, havacılığa dair genel kavramlar, insan ticareti ve bu konuda yapılmış olan anlaşmalar gibi konulardan oluşturulabilir. Kısacası tezin ilk iki bölümünde aktarılan bilgiler aynı şekilde eğitim içeriğinde kullanılabilir.

Kapsamın belirlenmesi noktasında yalnız ulusal kaynaklar değil uluslararası standart ve içeriklerden de faydalanılmalıdır.

3.3.1.3. Tanımlar

Bir eğitim planlanırken, bir konu anlatılırken içeriğin kapsamı hakkında çizilecek çerçeve kadar eğitime katılan ve eğitimi veren herkesin ortak bir dil konuşabiliyor olması önemlidir. İnsan ticareti dendiğinde tanımın herkes için aynı olması ya da insan ticareti ile insan kaçakçılığı arasındaki farkın tüm katılımcılar tarafından net bir şekilde biliniyor olması eğitimin amacına ulaşmasında önemli bir faktördür.

Eğitim verilecek tüm konularda olduğu gibi ilgili eğitimde de tanımların baştan belirlenmiş olması, katılımcılara doğru zamanlarda duyurulması ve hatırlatılması önemlidir. Ayrıca böyle bir eğitimde işevuruk tanımlardan kaçınılması önerilebilir.

Örneğin mağdur olabileceği düşünülen kişinin çeşitli özelliklerine dikkat etmek, bu ayrıntıları yakalamak önemlidir. Fakat bu tanım çok geniş tutulduğunda her personelin kendi anladığı şekilde değerlendirmesi söz konusu olacaktır. Yeri geldiğinde edinmiş oldukları bilgilere dayanarak inisiyatif almaları önemlidir ancak bu inisiyatifin dahi belli bir çerçeve içinde kalması gerekmektedir.

3.3.1.4. Sorumluluk

Eğitimi uygulayacak olan kurumun uygulamanın sorumluluğunun kimde olduğunu ve organizasyonel olarak kime, kimlere ya da hangi birime karşı sorumlu olduğunu belirtmesi gerekmektedir.

Bunların dışında eğitim ile ilgili eğer yapılacaksa ölçme değerlendirme konusundaki sorumlulukların kime ait olduğu, bu ölçme değerlendirmenin kapsamı, sıklığı ve şekli nasıl olmalı gibi konular da ayrıntısıyla ortaya konmalıdır.

Referans Alınabilecek Doküman Önerileri

- ICAO- Kabin Ekibine İnsan Ticaretini Tespit Etme ve Müdahale Konusunda Eğitim Verme,
- IATA-İnsan Ticareti, 'Eyes Open' isimli video içeriği,
- Düz Görüşte Gizli.

3.3.1.5. Uygulama

Eğitim verilme yöntemi ve içeriğine bağlı olarak 'Sınıf Eğitimi' ya da 'Uzaktan Eğitim' olarak ayrılıp planlanmalıdır. Ülkemizde de etkisini gösteren koronavirüs etkisi sebebiyle birçok kurum uzaktan eğitim konusunda daha dikkatli ve özenlidir. Sınıf eğitiminde aktarılanların uzaktan eğitim sürecinde de aktarılmasının önünde herhangi bir engel bulunmamakla beraber uzaktan eğitim için en önemli faktörün internet bağlantı hızı, bilgisayarların yeterli özelliklere sahip olup olmaması, mikrofon ve kamera kalitesi gibi fiziki koşulların yeterli olduğundan emin olmaktır.

Eğitimlerin başlangıcında eğitmen tarafından aşağıdaki bazı temel bilgilerin paylaşılması önerilmektedir.

- Eğitmenin kendini tanıtmaması,
- Sınıf eğitimlerinde en yakın acil çıkışlar, toplanma alanları, sınıf mevcudu gibi acil durumlarda kullanılacak olan bilgilerin verilmesi,
- Ders sunumu üzerinden eğitim değerlendirme kanalı,
- Ders süresi,
- Ders sunumu üzerinden dersin amacı anlatılmalıdır.

3.3.1.6. Eğitim Ders Akış Talimatı

Eğitim uygulanırken uyulması gereken kuralların belirlenmiş olması ve tüm öğretmenlerin bu kurallara, talimatlara uyması önemlidir. Bu bölümde uyulması gereken kurallardan bahsedilecektir.

Genel Noktalar

- Ders süresinin yetmediği ya da yapılamadığı haftalar olması gibi durumlarda dersin telafisi planlanmalıdır.
- Ders ile ilgili herhangi bir geribildirim varsa (örneğin ders süresinin, ders içeriğinin yetersiz olduğu ile ilgili gelen uyarılar) daha önce de bahsedilen sorumlu birim tarafından incelenmeli ve gerekli görüldüğü takdirde içerik ve süre de dahil olmak üzere değişikliğe gidilmelidir.

3.3.1.7. Sınıf Eğitimi

Sınıf eğitimlerinde yoklama almak ve ders esnasında kullanmak üzere bulunması gereken ekipman varsa ders başlamadan önce kontrol edilerek derse eksiksiz başlanması gerekir.

3.3.1.8. Uzaktan Eğitim

Daha önce de bahsedildiği gibi uzaktan eğitim içeriklerinin de sınıf eğitimlerinden bir farkı yoktur ancak uzaktan eğitim için internet bağlantısı, derse bağlantıyı sağlayacak olan teknolojik cihazın sağlamlığı gibi şartların yeterli olduğundan emin olmak gerekmektedir.

Eğitim Ders Dosyası Hazırlanışı

İçindekiler

1. Eğitim Bilgileri
2. Eğitim İçeriği
3. Eğitim Planı
4. Sıkça Sorulan Sorular
5. Revizyon Tarihçesi

3.3.2. Eğitim Bilgileri

Eğitime dair genel bilgiler bu şekilde olabilir:

Eğitimin Adı

Havacılıkta İnsan Kaçakçılığını Önleme/Farkındalık Eğitimi.

Eğitimin Kodu

Sorumlu birim tarafından kurum içi düzene göre tanımlanır.

Eğitimin Veriliş Şekli

Sınıfta ve uzaktan eğitim şeklinde iki şekilde planlanır.

Eğitimin Amacı

İnsan kaçakçılığı ulusal ve uluslararası platformda organize bir suç olarak nitelendirilmektedir. Suçu önlemeye yönelik yapılacak olan işlemler suç işlenmeden önce, suçun işlendiği esnada ve suç işlendikten sonra olmak üzere üç başlıkta değerlendirilebilir. Mağdurun sevki sırasında mecburen bir ulaşım kanalı kullanılmak zorunda olduğu için ulaşım yolu personelinin eğitilmesi önem arz etmektedir.

Bu sebeple bu eğitim havacılıkta, insan kaçakçılığı uluslararası platformda örgütlü suç olarak değerlendirildiğinden, ilgili personelin yolcu taşımacılığı sırasında önlem, bilgi ve farkındalığının artırılmasını hedefler.

Kursiyer Sayısı

Uzaktan eğitim şeklinde ise platformun kabul ettiği katılımcı sayısı, sınıf ortamında ise sınıfın fiziki şartlarının müsaade ettiği öğrenci sayısı sorumlu birime iletilmelidir.

Eğitim Dökümanı/Aracı

Eğitim sunumu ve 3.1.5.'te belirtilen referans alınabilecek belge örnekleri.

3.3.3. Eğitim İçeriği

Bu bölümde eğitimde bahsedilecek konulara öneriler getirilmiştir.

Genel Prensipler

- Havacılıkta insan faktör ne kadar etkilidir?
- İnsan kaçakçılığı ve havacılık arasındaki ilişki ne boyuttadır?
- Havacılık işletmesinin politikası, prosedürleri, uygulamaları nelerdir?
- İnsan kaçakçılığının tanımı, unsurları ve türleri nelerdir?
- İnsan ticaretini göçmen kaçakçılığından ayıran farklar nelerdir?

- Mağdur olmada etkisi olan faktörler arasında neler olabilir?
- Suçun dünyadaki boyutu, örnekleri, verileri, dünya devletlerinin önleme amacına yönelik yaptıkları sözleşmeler gibi genel bilgilendirmeler,
- Geri bildirim verme yöntemleri nelerdir?
- Eğitim sonunda ulaşılmak istenen hedefler kursiyerlere özenle açıklanmalı, neden böyle bir eğitime ihtiyaç duyulduğu belirtilmeli, çalıştıkları pozisyonun öneminin farkına varmaları sağlanmalı ve neler yapabilecekleri sorgulatılmalıdır. Zaman zaman dönüp inceleme yapabilmeleri için eğitim içeriği kursiyerler ile paylaşılmalıdır.

Farkındalık nedir?

Bireysel olarak her bir personel açısından değerlendirilecek olursa aşağıdaki maddeler önem arz etmektedir:

- Kişisel farkındalık, insan hataları ve güvenilirlik, tavırlar ve davranış analizleri,
- İzleme yetenekleri,
- ‘Do No Harm’ ilkesi ve anlatımı, olay anında yaşanabilecek riskler neler, uygulanması gereken en doğru davranış tarzı,
- Durumsal farkındalık, bilgi verme, raporlama,
- İkna becerisi kullanımı.

Tüm çalışanlar açısından değerlendirilecek olursa aşağıdaki maddeler önem arz etmektedir:

- Paylaşılmış durumsal farkındalık, paylaşılmış bilgi edinme ve işleme süreçleri,
- İş yükü ve hiyerarşik bilgi paylaşma yönetimi,
- Deneyimsiz yeni çalışanların tüm ekip üyeleri içinde etkin dağıtılması etkin iletişim konuları,
- Koordinasyon ve tecrübe paylaşımı,
- Liderlik, iş birliği, sinerji, delegasyon, karar verme, eylemler/aksiyonlar,
- Yolcu ve çalışanlar açısından kültürel farklılıkların göz önünde bulundurulması gerekliliği,
- Yolculara ilişkin insani faktörlerin tespiti, tanımlanması ve yönetimi, kabalığın kontrolü, yolcu stresi ve çatışma yönetimi, tıbbi faktörlerin gözetilmesi,

- Uçak tiplerine ait teknik özelliklerin bilgi olarak verilmesi (yolcu sayısına göre özel ayrıntılar)
- Bazı örnek olaylardan yola çıkılarak senaryo paylaşılması.

İşletici ve organizasyon yapısı açısından değerlendirildiğinde ise aşağıdaki maddeler önem arz etmektedir:

- Uluslararası ve ulusal çapta işletici kurum ve kurumun emniyet kültürü,
- Standart operasyon prosedürleri (SOP),
- Operasyon türüne bağlı faktörler,
- Diğer operasyon ve yer hizmetleri personeli ile etkili iletişim ve koordinasyon
- Havacılıkta olay ve kaza raporlama faaliyetlerine katılım,
- Vaka çalışmaları.

Bahsedilen organizasyon yapısı ve ilgili maddelerin yalnız özel sektör tarafından değerlendirilmesi değil devletin de bu yapının neresinde durduğu eklenmelidir.

3.3.4. Eğitim Planı

İlk üç ders için eğitim planı ve içeriğine ICAO ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün kabul etmiş olduğu bilgiler, görsel-video ve uluslararası vaka çalışmalarının paylaşılması gerekmektedir. Bu paylaşımı yaparken ders için belirlenmiş olan süre ve ders aralarının da hesaba katılması gerekmektedir.

3.3.5. Sıkça Sorulan Sorular

Bu bölümün hazırlanabilmesi için eğitimi hazırlayan birim ve eğitmenlerin görüşleri, öngörülerini dinlenmelidir.

İlaveten deneme olarak planlanan eğitimin sunumu deneyimli eğitmenlere yapılarak gelebilecek sorular derlenip bir ön hazırlık yapılabilir. Ders canlıya alındıktan sonra ise gelen tüm geri bildirimler toplanıp eğitmen için sıkça sorulabilecek sorular kaynağı hazırlanabilir.

3.3.6. Revizyon Tarihçesi

Daha önce de bahsedildiği gibi eğer ders ile ilgili bir değişiklik talebi gelmişse bu değişiklikler revizyon tarihçesinin başlığı altında arşivlenebilir.

3.3.7. Örnek Eğitim Planı ve Dokümanı

DERS ADI	HAVACILIKTA İNSAN TİCARETİ FARKINDALIĞI EĞİTİMİ
EĞİTİM PROGRAMI	Temel Eğitim
SINAV BİLGİSİ	<p>Sınav uygulaması: Temel Eğitim öğrencilerine eğitim sonunda, sınav olmayacağını bunun bir farkındalık eğitimi olduğunu fakat ders sonunda küçük sözlü bir soru-cevap kısmı olduğunun bildirilmesi yapılmalıdır. Bu uygulama konu sunumunun bitimini takiben kursiyerler ile anlaşılmayan bir nokta olup olmadığı üzerine sorusu olan kişilerin sorularına cevap verilmesinden sonra yapılmalıdır. Sözlü sınav sorularına katılımın önemli olduğu, kursiyerin değerlendirileceği bilgisi verilir.</p> <p>Ders boyunca verilen bilgilerin not edilmesi ve farkındalık yönetimimizin taze tutulması gerekliliğinin altı çizilir. Konu profesyonel havacılar olarak yolcu emniyeti ve güvenliğinin önemini sağlamak dışında temelinde insan odaklı değildir.</p>

	DERS PLANI DOKÜMANI	Doküman No	
		Revizyon Tarihi	
		Revizyon No	
		Sayfa No	
DERS DOKÜMANLARI	<p>Sunum İçeriğine Eklenebilecek Kaynaklar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The joint ICAO-OHCHR Guidelines for Training Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons (Cir 352) 2. https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2018-06-05-03/ 3. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/saglik_birimi/mevzuat/cos-bp-guide-may19.pdf 		
BİLGİLENDİRME	<ul style="list-style-type: none"> • Acil Durum Bilgilendirme • Ders Akışı Bilgilendirme • Dersin amacı hakkında açılış konuşması 		
HATIRLATMA	<ul style="list-style-type: none"> • Dersin sanal veya sınıf içi eğitim olarak yapılması durumunda genel hatırlatmalar, yerleşke ile ilgili bilgiler verilebilir. 		
EĞİTİM KURALLARI	<ul style="list-style-type: none"> • Kılık, kıyafet kuralları ve ders başlangıç saatlerine riayet edilmesi hatırlatılır. • Cep telefonlarının ders süresince kullanılmaması kursiyerlere hatırlatılır. • Eğitimci kursiyerlerin kısaca kendilerini tanıtmalarından sonra kendini tanıtır. • Dersin hedeflerinden kısaca bahseder. Neden bu eğitimin planlandığı ve gün sonunda hedefimizin ne olduğu paylaşılır. 		

DERS PLANI DOKÜMANI	Doküman No	
	Revizyon Tarihi	
	Revizyon No	
	Sayfa No	

DERSİN AMACI	<p>Sivil Havacılık sektörü çalışanlarının, özellikle yolcu ile temasta olan çalışanların, görevlerini icra ederken yaptıkları yolcu davranış analizi sırasında ilave bir farkındalık kazandırmaktır. Hızlı gelişen sektörün, yaygınlaşan uçuş hatları ve kolay uçabilme gibi havacılık sektörünün insan hayatına kattığı avantajlar maalesef günümüzde farklı kesimlere de çekici gelebilmektedir. Havacılık sektörünü yasa dışı eylemleri için kullanabilmektedirler. Amacımız havacılıkta yolcu yani insan odaklı emniyet yaklaşımı olduğundan yolculuğun personel ile karşılaştığı ilk andan itibaren yasa dışı risklerden biri olan insan ticareti konusunun varlığı ve etkilerini çalışanlara benimsetip, çabayla oluşturulmuş havacılıkta emniyet algısını referanslar, görseller ve vaka örnekleriyle kursiyerlere sunmaktır. Bu sayede amaç-sonuç ve etik değerler, Dünya sicil havacılık örgütleri ve yerel sivil havacılık otoriteleri bağlayıcı kapsam ve mevzuatı, zorunlulukları da yerine getirmek ve kişisel gelişim ve farkındalık konularında da her bir çalışanda mesleğine aidiyet hissini artırmaktır. Ayrıca gönüllü emniyet elçileri olarak donanım sağlarken, diğer taraftan da sektörel hedeflerin, eğilim ve gidişat gerekliliklerinin bilinmesini sağlamaktır. İlâveten rakamsal olarak havacılık sektörünün bu konudan nasıl etkilendiğini bilmek ve görsel katkılarla içselleştirilmesine yardımcı olmak bu dersin amacıdır.</p> <p>Çalışanlardan görev yapma usulüne uygun olacak şekilde kolaylaştırma tekniği ile konunun açılması.</p> <p>T.C. SHGM, IATA ve ICAO ve ilgili eğitim veren kurumun iç tüzüğüne onaylı dokümanlar referans verilerek bulunulur. (Gerekirse ders esnasında ilgili dokümanlar link üzerinden açılabilir, gerek görülürse kullanılmak üzere linkler sunuma eklenebilir.)</p> <p>Bu eğitimin bir farkındalık eğitimi olduğunun altı çizilir.</p>
---------------------	---

**DERS PLAN
AKIŞI**

1.DERS

Eğitmen kendini tanıtarak giriş yapar.

- Derse kursiyerlerin 7 saatlik eğitimden beklentilerini bir kâğıda yazmaları istenerek devam edilir. Kursiyerlere gün sonu özetinden sonra kendilerinin eğitim ile alakalı şahsi hedeflerine ulaşip ulaşmadıkları sorulur, amaç nelerin farkına varıldığını bulmaktır.
- Akabinde veya eş zamanlı olarak, süre etkin kullanılarak kursiyerlerin kendini tanıtmaları (yolcu ile temas noktalarını görevleri üzerinden açıklanması hedeflenmelidir.)

2.DERS

- Amaç ve Ajanda ile eğitime giriş yapılır.
- İnsan ticareti, insan kaçakçılığı, göçmen, mülteci gibi tüm tanımlar tek tek farklılıklarıyla teorik olarak tanımlanır ve konu hakkında genel bilgi aktarılarak konuya genel bakışla giriş yapılır. Havacılığın bu konudaki yeri ve neden bu eğitime ihtiyaç duyulduğu konusu tartışılır.
- Amaç, hedeflenen öğrenme nedir? Çalışanlar olarak neden amacımızı bilmeliyiz? Organizasyon içi görev ve sorumluluklarımızda insan ticareti ve önleme için farkındalığımız neden gerekli?
- Aynı emniyet dilini konuşabilmek amacıyla sunum üzerinden farkındalıklarımızı aynı seviyeye getirme amaçlı bilgi aktarımı yapılır. Hedeflerin bilinmesinin önemi ve aslında havacılar olarak bu konuda farkındalığımızın ne kadar katkımız olduğunun altı çizilir.

**DERS PLAN
AKIŞI**

3.DERS

- İfadelerin daha net algılanabilmesi için görsel içeriklerden yardım alınabilir. Burada hedef kitlenin hangi öğrenim usulüne yatkın olduğu, yaş aralığı gibi unsurlar yer almalı ve eğitim teknikleri buna uygun olarak seçilmeli, içeriğe ve zamana bağlı olarak yerleştirilmelidir. Konu başlığı ve içeriği nedeniyle kursiyerlerde konuya karşı merak uyandıran ve dikkat çeken bilgi, içerik kullanılması önem arz etmektedir.
- Konunun kırılma noktalarına bakılarak, özellikle konunun uluslararası referanslarının da gösterdiği üzere insan ticareti şüphesi taşıyan anların nasıl anlaşılacağı gibi öncelikli adımların öğretilmesi konusuna geçilir.
- Standardizasyonun önemine değinilir.

4.DERS

- Günümüzdeki yolcu profillerine değinilir.
- Kursiyerler vaka örnekleriyle empatiye davet edilir.

5.DERS

- Diğer Havayolu örnekleri eğitimlerinden bahsedilir.
- Diğer sektör uygulama ve eğitimlerinden bahsedilir.
- Uluslararası ve yerel mevzuat ve içeriklerinden bahsedilir.
- Görsel içerikle zenginleştirerek konular desteklenebilir.

Sınıfın mağdur tanımı ve yaşanabilecek olası ihtimaller hakkında farkındalık oluşumunun pekiştirilmesi sağlanır.

- Son derse geçilmeden açıklanan neden sonuç bilgileri vasıtasıyla sunulan tüm içerikten sonra, “Çalışanlar olarak nerelerde ve nasıl aksiyon alınmalıdır?” sorusu sınıfa yöneltilir. Burada amaç kursiyeri içselleştirme ve aksiyon planı oluşturmaya sevk etmek, gerektiğinde doğru bilgilendirmeyi eğitmen olarak vermek, kursiyerin insan faktörleri becerilerini ve sektörel deneyimini kullanmasını ve düşünmesini sağlamaktır. Eş zamanlı olarak zaman yönetimi de yapılarak konu hedefe uygun şekilde yönlendirilerek yönetilmeye çalışılmalıdır. Aksi takdirde konu

	<p>dışına sapılarak etki alanımız olmayan alanlarda gereksiz bir zaman kaybına ve kursiyerlerde yanlış anlamaya sebebiyet verme ihtimali mevcuttur.</p> <p>6.DERS</p> <ul style="list-style-type: none">• Son bölüme başlanmadan önce dersin başlangıç noktasından itibaren ajanda kısaca tekrar edilir.• Var ise sorusu olanların sorularına cevap verilerek sunumun ve konunun amacına ulaşp ulaşmadığı kontrol edilir. Kursiyerlere soru cevap yapılarak geri bildirim alınır.• Eğitimci ise her ders sonunda gelen yorum, öneri, talep vb. sonucunda ders sunumuna katkı sağlayan yeni bir girdi olur ise gerekli revizyonu yaparak zaman yönetimini uygun olarak güncellemelidir.• Son olarak kurum eğitimciye bu konu ile ilgili yurtdışında eğitim aldırabiliyorsa bu sayede konuya ilave bakış açıları da eklenebilir.
--	---

SONUÇ

Çalışma insan ticaretine yönelik bilgi verdikten ve sivil hava taşımacılığı sektörü ile insan ticareti ilişkisini ortaya koyduktan sonra havacılık personeline konu hakkında verilebilecek bir farkındalık eğitiminin genel çerçevesini çizmeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda eğitim kaynağı olarak ICAO-OHCHR'nin İnsan Ticaretini Tespit Etme ve Müdahale Konusunda Kabin Ekibine Eğitim Rehberi referans alınmıştır. Bu kaynaktan yola çıkarak bir eğitim planı çıkartmak hedeflenmiştir.

Sınıraşan suçlar arasında bulunan insan ticareti doğası gereği tüm dünya ülkelerini ilgilendiren büyük bir sorundur. Kişilerin çeşitli şekillerde sömürmeleri amacıyla ülke dışına çıkartılması ya da ülke içine sokulması bu suçun fiiliyat boyutunu oluşturur. Sömürü çeşitlerine örnek verilecek olursa cinsel sömürü, emek sömürüsü, zorla çalıştırma, organların kullanımı gibi örnekler verilebilir. Sömürü türleri arasında cinsel sömürü en sık karşılaşılan sömürü türü olarak görülmektedir. Mağdurlar cinsiyetleri açısından incelendiğinde ise en çok kadınların ve çocukların insan ticareti mağduru olduğu görülmüş olup özellikle genç yaş grubunun da mağdur olma olasılığının daha yüksek olduğu saptanmıştır.

Mağdurların yaşadıkları ülkeden farklı bir ülkeye götürülmesi sebebiyle suçla ilgilenmesi gereken tek ülke mağdurun yaşadığı ülke olan kaynak ülke olmayacaktır. Mağdurun sevki sırasında geçilen transit ülkeler ve ulaşılmaya çalışılan hedef ülke de suçla bir şekilde temas halinde olduğu için mağdurun uyuğu ne olursa olsun beraberinde birden çok ülkeyi ilgilendiren bir durum ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple ülkeler arasında 1900'lerin başından itibaren çeşitli işbirlikleri geliştirilmiş anlaşmalar imzalanmış, kongreler düzenlenmiştir.

İnsan ticareti ve göçmen kaçakçılığı ayırımının net bir şekilde yapılması önemlidir, çünkü bu olaylara devletlerin uygulayacağı prosedürler önemli derecede farklılık göstermektedir. Örneğin göçmenlerin tespit edilmeleri durumunda sınır dışı edilmeleri oldukça kolayken insan ticareti mağdurları için durum bu şekilde değildir. Mağdurların ülkelerine geri dönüşleri gönüllülük esasına bağlıdır. Ve hatta dönüş işlemlerinde devletlerin bu kimselere çeşitli yollarla yardımcı olmaları gerekmektedir. Yardımcı olunması gereken noktalar arasında ulaşım giderlerini karşılamak, ülkeden çıkış sürecindeki resmi işlemlerin en hızlı ve kolay şekilde yapılmasını sağlamak hatta mağduru pasaport kontrol noktasına gitmek zorunda dahi bırakmamak, havaalanına

giderken güvenlik hizmeti sunmak gibi işlemler vardır. Eğer mağdur kendi ülkesine dönüş yapmak istemezse bulunduğu ülkede barınma, eğitim, istihdam gibi alanlarda da desteğe ihtiyacı olacaktır. Devletlerin mağdurların bu ihtiyaçlarına cevap vermesi gerekmektedir.

Mağdurların suçtan sonraki yaşantılarının daha yolunda gitmesi adına çeşitli uygulamaların düzenlenmesi elbette olumlu bir harekettir ancak devletlerin görevi sadece olay yaşandıktan sonra destekleme kapsamında faaliyetlerde bulunmak olmamalıdır. Önemli olan bu suçun ortaya çıkmadan önce engellenmesidir. Bu konu içinse yapılabilecekler kamuoyunu, devlet ve özel sektör çalışanlarını bilgilendirmek, mağdurun sevki sırasında temas halinde olduğu personeli olaya karşı daha bilinçli hale getirmektir.

İnsan ticareti havacılık sektörü de dahil olmak üzere tüm ulaşım modlarını kullanan bir girişimdir. İstemediği de olsa hava taşımacılığı sistemi, suçlular tarafından erkek, kadın ve çocukların yasa dışı ticareti için de kullanılmaktadır. Her ne kadar insan tacirlerinin havacılık endüstrisini kötüye kullanmalarını sağlamak Devletlerin yetki sorumluluğunda olsa da, havacılık sektörünün de bu mücadeleye ciddi bir katkıda bulunabileceği yadsınmaz.

Havacılık endüstrisi mağdurların bir noktadan başka bir noktaya taşınmasında önemli bir aktördür. Çünkü diğer ulaşım biçimleriyle birlikte kullanıldığında, birçok olanak ve rota sunarak yetkililerin faaliyetleri izlemesini ve analiz etmesini zorlaştırır. Hava taşımacılığındaki çok sayıda karmaşık güzergah, mağdurların nerede olduklarından emin olamamaları için evlerinden uzağa götürülmesini sağlamakta kullanılır. Bu durum, yabancı kültürlerle zorla girişle birlikte, mağdurun kafa karışıklığını artırarak onları çaresiz, yardım arama olasılığı düşük ve insan tacirlerine daha fazla bağımlı hale getirir.

İnsan tacirleri havayolu taşımacılığını sanıldığından daha yoğun kullanmaktadırlar. Sivil hava taşımacılık sektörünün insan ticareti ve kaçakçılığındaki bu önemli rolü ona bu yasadışı faaliyetin önlenmesinde ciddi sorumluluklar yüklemektedir. Havacılık sektörü sahip olduğu benzersiz özellikler nedeniyle insan ticaretini tespit etmek ve müdahale etmek konusunda diğer taşıma modlarında olmayan önemli olanaklara sahiptir.

Bir kez eğitildikten sonra, havayolu, havaalanı, yer hizmetleri, güvenlik

taraması ve gümrük personeli, insan kaçakçılığını önlemek için önemli bir istihbarat kaynağı sağlayabilir. Potansiyel insan ticareti durumlarının belirtilerini tanıyabilir ve gözlemlerini hem havaalanlarında hem de uçuşlar sırasında yetkililere rapor edebilirler.

Havayolu personeline verilecek bir eğitimde öncelikle insan ticaretinin ne olduğunu, mağdurların ve tacirlerin özelliklerini, kaynak ülke, hedef ülke, transit ülke kavramlarını açıklamak, göçmen kaçakçılığı ile arasındaki farklara değinmek gerekir. Kursiyerlere suçun boyutlarını sayısal verilerle açıklamak akılda kalıcılığı arttıracığından Birleşmiş Milletler gibi kabul görmüş otoritelerin yayınlamış olduğu raporlardan faydalanılarak suçu sayılarla da ifade etmek yararlı olacaktır.

Ders planları yapılırken her kuruluşun bağlı olduğu birimin kurallarına göre hareket etmek zorunda olması çok net bir çerçeve çizilmesine engel olmuş olsa da önemli olan eğitim içeriğinde neler olacağıdır. Bu çalışmada eğitim içeriği için birçok noktaya değinilmiş ve kullanılabilir, referans alınabilecek kaynaklar da ayrıca belirtilmiştir. Üçüncü bölümde sunulan eğitim çerçevesi ilk iki bölümdeki bilgi ve yönlendirmeler vasıtasıyla doldurulduğu takdirde ortaya faydalı bir eğitim çıkacağı düşünülmektedir.

Eğitim içeriği ve planlaması konusunda bir içerik dosyası sunulmuş olsa da her eğitmenin kendi tarzı ve birikimini harmanlayarak farklı bir rota izlemesi de mümkündür. İçerik konusunda sadece teorik kaynaklardan değil mümkün olduğunca görsel ve uygulamalı eğitimlere başvurulması bu denli insan odaklı bir konunun anlaşılmasında çok daha etkili olacaktır. Teori ile başlanıp uygulamalı bir çalışma ile sonlanan bir eğitim idealdir. Uygulamaya örnek olarak canlandırma etkinlikleri gösterilebilir. Kursiyerlerin mağduru, taciri ve havayolu personelini oynayacakları bir örnek senaryo oluşturulabilir. Böylece olay anı her ayrıntısıyla gerçekten canlandırılmış olacaktır. Eğitim konusu olarak en fazla talep edilen konulardan olan işaretleri anlama ve başa çıkma yöntemleri en iyi bu yolla anlaşılacaktır. Bu iki konunun eğitim sonunda kursiyerlere kazandırılmış olması eğitimin en önemli hedefleri olmalıdır.

Konuların içeriğine göre sunuş tekniği, soru-cevap tartışmaları, deneyim aktarımları gibi etkinliklerle dersler zenginleştirilebilir. Bu noktada sorumluluk biraz da eğitmenin kendisindedir. Bu çerçevenin içeriğini doldurmak, yeri geldiğinde çerçevenin şeklini değiştirebilmek eğitmenin becerisine bağlı olan bir konudur.

Eğitimin türü (uzaktan-yüzyüze), hangi personele (uçuş ekibi-yer ekibi) uygulanacağı gibi faktörler optimal eğitim süresini değiştireceği için bu çalışmada bir eğitim süresi belirlenmemiştir. Bu konu ilgili kurumun eğitim planlama birimine bırakılmıştır.

Dünyadaki uygulamalar göstermiştir ki, eğitim sivil havacılık personelinin insan ticareti konusundaki farkındalığını arttırma ve böylece yetkili makamlar ve sivil havacılık sektörü işbirliği ile bu suçun önlenmesine ve böylece mağdur sayısının azaltılmasına ciddi katkılar sağlayabilmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada ülkemiz sivil havacılık sektöründe de insan ticareti farkındalık eğitimlerinin bir an önce başlatılması ve etkin bir şekilde devam ettirilmesi önerilmektedir.



KAYNAKÇA

- AAAE (t.y.). "Human Trafficking Awareness Resources". Available at <https://aaae.org/humantrafficking>
- ACI (2019). *Combatting Human Trafficking Handbook*, First Edition, Montreal, Canada.
- Action Plan to Combat Human Trafficking. (2021). USA: The White House.
- Budiani-Saberi, D., Raja Rajendrian, K., Findley, C.K., Kerketta, P., Anand, V. (2014). Human Trafficking for Organ Removal in India: A Victim-Centered, Evidence-Based Report. *Transplantation Journal*, 97 (4), 380-384. doi: 10.1097/01.TP.0000438624.83472.55
- Çoban, R., İpek, S. (2020). Sivil Havacılık Sektöründe Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları Üzerine Kavramsal Bir Araştırma. *Journal of Aviation*, 4(1), 89-102. doi: 10.30518/jav.731012
- ECA (2020); "Combatting Human Trafficking in Aviation", available at https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/2021-01/ECA_Position_Paper_Human_Trafficking_PP_20_1126_Final_0.pdf
- Elphinstone, Garly. (2008). *The Early History of Aviation Security Practice*. Thomas, Andrew R. Aviation Security Management. USA: Praeger Security International.
- Emniyet Genel Müdürlüğü. (t.y.). *İnsan Ticareti*. <https://www.egm.gov.tr/insan-ticareti>
- Göç İdaresi Müdürlüğü. (10 Kasım 2021). İnsan Ticaretiyle Mücadele ve Mağdur Korumaya Yönelik Gerçekleştirilen İş ve İşlemler ile Uluslararası Koruma Eğitimi Gerçekleştirildi. <https://www.goc.gov.tr/insan-ticaretiyle-mucadele-ve-magdur-korumaya-yonelik-gerceklestirilen-is-ve-islemler-ile-uluslararasi-koruma-egitimi-gerceklestirildi>
- Huang, J. (2009). *Aviation Safety Through the Rule of Law*. USA: Kluwer Law International.
- Hulsey, Amber L. (2018). *Human Trafficking: Flying Under the Radar Dissertations*. (Doktora tezi, University of Southern Mississippi). Erişim adresi: <https://aquila.usm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2555&context=dissertations>
- I.M.A., Henley. (2003). *Aviation Education and Training Adult Learning Principles and Teaching Strategies*. New York: Ashgate.
- IAR (2021). "Initiative to Combat Human Trafficking Launched at San Francisco Airport". Available at

<https://www.internationalairportreview.com/news/148880/initiative-human-trafficking-san-francisco-airport/>

IAR (2022). “Toronto Pearson Joins #NotInMyCity Anti-Human Trafficking Campaign”. Available at <https://www.internationalairportreview.com/news/174497/toronto-pearson-joins-notinmycity-anti-human-trafficking-campaign/>

IATA (2018a). *Guidance on Human Trafficking*, Available at: <https://www.iata.org/contentassets/b24797c51f6a4b02a6b9036c49bc0b81/human-trafficking-guidelines-v1.pdf>

IATA (2018b). “Human Trafficking”. Available at <https://www.iata.org/en/policy/consumer-pax-rights/human-trafficking/>

IATA (2018c). “Airlines Denounce Human Trafficking and Commit to Action”. Available at <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2018-06-05-03/>

IATA. (2014, Mayıs). *Cabin Operations Safety-Best Practice Guide*. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/saglik_birimi/mevzuat/cos-bp-guide-may19.pdf

ICAO (2017). *Annex 9-Facilitation*, Fifteenth edition, Quebec, Canada.

ICAO (2018). “Preventing Human Trafficking by Empowering Aircraft Cabin Crew”. Available at <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Preventing-human-trafficking-by-empowering-aircraft-cabin-crew.aspx>

ICAO (2020). *Facilitation Panel (FALP) Eleventh Meeting Report*, Available at https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/Report%20of%20the%20Eleventh%20Meeting%20of%20the%20Facilitation%20Panel%20FALP.11_Final.pdf

ICAO (2021). *Facilitation Panel (FALP) Twelfth Meeting, Report of The Working Group on Human Trafficking*. Available at https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP12-2021/WP/WP4/WP4_WG%20Human%20Trafficking_clean%20copy.pdf

ICAO-OHCHR (2018). *Circular 352, Guidelines for Training Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons*. Available at https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/Cir352/Cir352_en.pdf

ICAO-OHCHR (2021). *Circular 357, Guidelines for Reporting Trafficking in Persons by Flight and Cabin Crew*. Available at <https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Circ.357.EN.pdf>

International Agreement for the Suppression of the “White Slave Traffic” Paris, 18 May 1904.

- International Agreement for the Suppression of the “White Slave Traffic” Paris, 4 May 1910.
- International Airport Review. (2019, Aralık 9). The aviation industry must collaborate to prevent human trafficking. <https://www.internationalairportreview.com/article/108197/aviation-prevent-human-trafficking-column/>
- International Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Children, 30 September 1921.
- International Convention for the Suppression of the Traffic in Women of the Full Age, Geneva, 11 October 1933.
- IOM. (2005). *Second Annual Report on Victims of Trafficking in South-Eastern Europe*. https://publications.iom.int/es/system/files/pdf/second_annual_report2005.pdf
- IOM. (2021). *Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond*. https://turkey.iom.int/sites/turkey/files/sitreps/Turkey_Compilation_07_july_21.pdf
- Johnson, S.L. 2020. *Modern Slavery and Human Trafficking Statement*. American Airlines. https://www.americanairlines.co.uk/i18n/customer-service/about-us/modern-slavery-act-transparency-statement.jsp?locale=en_GB
- Kıral, B. (2020). “Nitel Bir Veri Analizi Yöntemi Olarak Doküman Analizi”. *Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 15, 170-189.
- Levenkron, Nomi. (2007). *Another Delivery from Tashkent: Profile of the Israeli Trafficker. Hotline for Migrant Workers*. (1481) Tel Aviv: Hotline for Migrant Workers.
- Marcellin, F. (2019). “Speaking out: the first Human Trafficking Handbook for airports”. Available at <https://www.airport-technology.com/features/aviation-industry-and-human-trafficking/>
- Memişoğlu, F. (2019). Uluslararası İlişkiler ve Uluslararası Göç Bağlamında İnsan Ticareti. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15(30), 239- 287.
- Smit, M. (2011). Trafficking in human beings for labour exploitation. The case of the Netherlands, *Trends in Organized Crime*, 14(2), 184-197.
- Mülteciler Derneği. (2022, Mart 24). *Türkiye’deki Suriyeli Sayısı*. <https://multeciler.org.tr/turkiyedeki-suriyeli-sayisi/>
- Nolan, T. (2019). “The aviation industry must collaborate to prevent human trafficking”. Available at <https://www.internationalairportreview.com/article/108197/aviation-prevent-human-trafficking-column/>
- Özer, E. (2012). *Türkiye’de İnsan Ticareti Mağdurları Üzerine Bir Araştırma*. İstanbul: Ayizi Kitap.

- Özkanlısoy, Ö. (2020). Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın Temel Düzenlemeleri: Uluslararası Ticaret Açısından Bir Değerlendirme. *International Journal of Management and Social Researches*. 7(13):219-241.
- Petani, J. (2020). "Human Trafficking in Aviation: On the Responsibility to Report and Who Exactly is Responsible". Available at <https://www.usfca.edu/journal/globus/winter-2020-13>
- Polaris (2018). "On-Ramps, Intersections, and Exit Routes: A Roadmap for Systems and Industries to Prevent and Disrupt Human Trafficking", available at <https://polarisproject.org/on-ramps-intersections-and-exit-routes>.
- Polaris Project. (2018). *2018 Statistics from the National Human Trafficking Hotline*. https://humantraffickinghotline.org/sites/default/files/Polaris_National_Hotline_2018_Statistics_Fact_Sheet.pdf
- Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, 2237 United Nations Treaty Series.319, Nov. 15, 2000.
- Sever, M., Demir, O.Ö., Kahya, Y. (2012). *Türkiye'de İnsan Ticareti Mağduru Tespit Süreçlerinin Değerlendirilmesi*. Academia.edu. Bağlantı: https://www.academia.edu/7018302/T%C3%BCrkiyede_%C4%B0nsan_Ticareti_Ma%C4%9Fdur_Tespit_S%C3%BCre%C3%A7lerinin_De%C4%9Ferlendirmesi
- T.C. İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Başkanlığı. (t.y.). *İnsan Ticareti ile Göçmen Kaçakçılığı Arasındaki Farklar Nelerdir?* <https://www.goc.gov.tr/insan-ticareti-sss>
- T.C. İçişleri Bakanlığı, Göç İdaresi Genel Müdürlüğü. (2019) *Türkiye İnsan Ticaretiyle Mücadele Yıllık Raporu*. <https://www.goc.gov.tr/kurumlar/goc.gov.tr/Yayinlar/KITAPCK/2019-Ulke-Raporu.pdf>
- Tekin, G. (2020). *Avrupa Birliği'nde İnsan Ticaretiyle Mücadele* (Yüksek Lisans Tezi). Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı Tez Merkezi veritabanından erişildi. (Tez No: 616482).
- The Counter-Trafficking Data Collaborative. (t.y.). *Victims of trafficking on the road*. <https://www.ctdatacollaborative.org/story/victims-trafficking-road>
- The Human Trafficking Legal Center. (t.y.). About Us. Erişim adresi: <https://htlegalcenter.org/about-us/>
- The Mekong Club (2021). *Combating Human Trafficking in Airlines Motivations, Obstacles and Solutions in Developing Front-Line Staff's Anti-Trafficking Role*, Available at https://themekongclub.org/wp-content/uploads/2021/12/Combating-Human-Trafficking-in-Airlines_v2.pdf
- The United Nations Convention against Transnational Organized Crime, General Assembly, 15 November 2000.

- The United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute. (2003, Temmuz). *Trafficking of Nigerian Girls to Italy*. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/23515.pdf>
- Türk Dil Kurumu Sözlükleri. (t.y.). *Sömürü*. <https://sozluk.gov.tr/>
- UA (2021). “Equipping Cabin Crew So They Can Help Prevent Human Trafficking”. Available at <https://unitingaviation.com/news/safety/cabin-crew-to-be-better-equipped-to-prevent-human-trafficking/>
- UK MSTDCI (2018). *Modern Slavery & Human Trafficking, A Guide for the UK Aviation Industry*, available at <https://www.gla.gov.uk/media/4172/modern-slavery-human-trafficking-a-guide-for-the-uk-aviation-industry-november2018.pdf>
- United Nations Global Initiative to Fight Human Trafficking. (Şubat, 2008). 016 Workshop: *Profiling the Traffickers*. Viyana.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2006). *Trafficking in Persons Global Patterns*. https://www.unodc.org/pdf/traffickinginpersons_report_2006-04.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2008, Ekim 14). *Toolkit to Combat Trafficking in Persons*. https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Toolkit-files/07-89375_Ebook%5B1%5D.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2018). *Global Report on Trafficking in Persons*. https://www.unodc.org/documents/southeasterneurope//GLOTiP_2018_BOOK_web_small.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime. Legislative Guide for the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocol Thereto. 2004. New York.
- United Nations, World Conference on Women, 1980.
- Urban Institute (2014). *Understanding the Organization, Operation, and Victimization Process of Labor Trafficking in the United States*, available at <https://www.urban.org/sites/default/files/publication/33821/413249-Understanding-the-Organization-Operation-and-Victimization-Process-of-Labor-Trafficking-in-the-United-States.PDF>
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. 11. Baskı, Ankara: Seçkin.

EKLER

EK 1: Uçakta İnsan Ticareti Raporlama Formu

<p><i>Not. — Havacılıkta şüpheli insan ticareti vakalarıyla uğraşırken, "Zarar Verme"yi unutmayın: Şüphe uyandırmamak için tartışırken ve bilgi aktarırken dikkatli olun.</i></p> <p><i>Şüpheli insan taciriyle yüz yüze gelmeyin.</i></p> <p><i>Kurbanı kurtarmaya çalışmayın.</i></p> <p><i>Normal davranın.</i></p> <p><i>Olağandışı endişe veya alarm belirtileri göstermeyin.</i></p>			
Uçakta İnsan Ticareti – Bildirim Formu			
Operatör adı:			
Uçuş numarası:	Kimden:	Kime:	Transit durak(lar):
Çıkış tarihi:			
Şüpheli insan taciri bilgileri			
Adı:		Cinsiyet:	Koltuk Numarası:
Kısa fiziksel tanımlama:			
Genel tanımlayıcılar (aşağıda daha geniş açıklayın)			
(Tahmini) boy:	Ayırt edici özellikler (örneğin dövmeler, görünür yara izleri, mücevherler, sakal):		
(Tahmini) yaş:			
Vücut yapısı:			
Saç rengi:			
Saç stili:			
Göz rengi:			

Potansiyel mağdur bilgileri		
Adı:	Cinsiyet:	Koltuk numarası:
Kısa fiziksel tanımlama:		
Genel tanımlayıcılar (aşağıda daha geniş açıklayın)		
(Tahmini) boy:	Ayırt edici özellikler (örneğin dövme, görünür yaralar, mücevherler, sakal):	
(Tahmini) yaş:		
Vücut yapısı:		
Saç rengi:		
Saç stili:		
Göz rengi:		
Mümkün olduğu ölçüde mevcut tüm göstergeleri seçin (aşağıda listelenen tüm göstergelerin mevcut olması gerekmez):		
<input type="checkbox"/>	Fiziksel istismar belirtileri gösteriyor (örn. çürükler).	
<input type="checkbox"/>	Göz temasından ve sosyal etkileşimden kaçınıyor.	
<input type="checkbox"/>	Yetkili kişilerden/kolluk yetkililerinden kaçınıyor ve onlara güvenmiyor.	
<input type="checkbox"/>	Belgelerinden emin değil ve/veya sahte kimliğe veya seyahat belgelerine sahip.	
<input type="checkbox"/>	Eşlik eden yolcu ile dil engeli vardır.	
<input type="checkbox"/>	Parası, kişisel eşyaları veya el bagajı yoktur.	
<input type="checkbox"/>	Uygun kıyafet giymiyor veya dış görünüşü seyahat rotasına veya hava durumuna uymayabilir.	

	İnsan ticareti için kaynak veya hedef olduğu bilinen bir Devletten veya bir yerden geliyor.
	Genel olarak nihai varış noktası ve seyahat planları hakkında farkındalıktan yoksundur.
	Eşlik eden yolcuya alışılmadık derecede itaatkârdır.
	Kendi adına konuşmasına izin verilmiyor.
	Doğrudan hitap edilirse, başka biri yanıtlamak/çevirmek konusunda ısrar ediyor.
	Eşlik eden kişi, sorular sorulduğunda tutarsız yanıtlar veriyor.
	Uçakta kendini diğerlerinden ayırma özgürlüğüne sahip değildir (örneğin, tuvaleti tek başına kullanamaz).
	Yabancı bir ülkede modellik yapmak, dans etmek, şarkı söylemek, konuk ağırlama işi veya benzeri bir şeyden bahsedebilir.
	Varışta onlarla kimin buluşacağını bilmiyor ve iş/seyahat hakkında çok az ayrıntı biliyor.
	Kabin ekibi üyesine doğru gelmeyen olağandışı davranışlar sergiliyor.
	Yiyecek, su, uyku, tıbbi müdahaleden mahrum bırakıldığına veya ilaç verildiğine dair belirtiler gösteriyor.

Durumu daha iyi tanımlayan ek bilgileri aşağıya ekleyin (şüphelenizi neyin uyandırdığını açıklayın; ilk önce neyi gözlemlediniz; mürettebat üyeleriniz ne gözlemledi?):

Kolluk kuvvetlerinin herhangi bir sorunuz olması durumunda sizinle iletişime geçilmesini istiyor musunuz?

Evet Hayır

Kaynak: ICAO-OHCHR, 2021, s.10-13.

