



Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası  
United Trade Union of Transport Employees

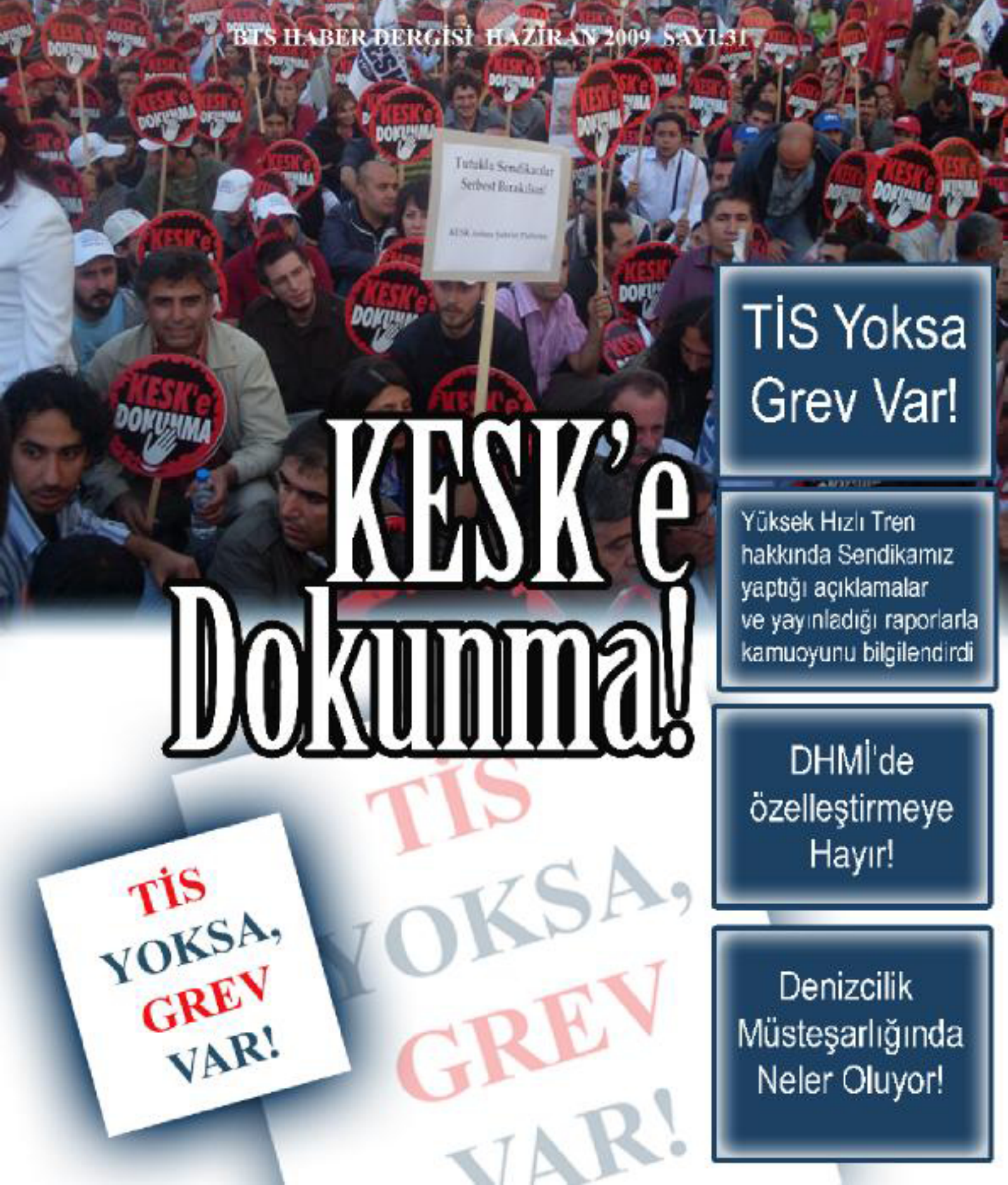


**BTS**

**HABER**



BTS HABER DERGİSİ HAZİRAN 2009 SAYI 31



# KESK'e Dokunma!

**TİS Yoksa  
Grev Var!**

Yüksek Hızlı Tren hakkında Sendikamız yaptığı açıklamalar ve yayınladığı raporlarla kamuoyunu bilgilendirdi

DHMI'de  
özelleştirmeye  
Hayır!

Denizcilik  
Müşteşarlığında  
Neler Oluyor!

**TİS  
YOKSA,  
GREV  
VAR!**

**TİS  
YOKSA,  
GREV  
VAR!**

Değerli mücadele arkadaşlarım,

Sendikamızın 3.Olağan Genel Kurulunu hep birlikte 21-22 Şubat 2009 tarihinde yaptık. Göreve gelen yeni Merkez Yönetim Kurulumuz kendi arasında görev bölümü yaparak ardından, önümüzdeki süreci örgütlemek için 11-12 nisan tarihinde ilk başkanlar kurulunu yaptı.

Genel kurulumuzda kabul edilen önergeler ve çalışma programının bütünlüklü olarak hayata geçirilmesi önümüzdeki süreçte bizlere yol gösterecektir.

Genel Kurulumuzda da belirttiğimiz gibi önümüzdeki süreç hem krizin etkileri, hem ülkemizin sorunları hem de işkolumuzda uygulanan yıkım politikaları nedeniyle bizler açısından oldukça zor bir dönem olacak.

Kapitalist sistemin krizinin her gün derinleştiği bir süreçte ülkemiz bir yerel seçim yaşadı. Siyasi iktidar %8 oranında bir oy kaybıyla seçimden çıktı.Yerel seçimlerle birlikte Kürt Sorununun demokratik ve barışçıl yöntemlerle çözümü konusunda en uygun zeminler oluşmuştur. Gerek Cumhurbaşkanlığı gerekse de ana muhalefet partisinin açıklamaları barış umutlarını yeşermesine neden olmuştur.

Ardından OBAMA hepimizin bildiği gibi genelde Ortadoğu özelde ise ABD'nin Irak'a çekilmesinden sonra Irak'ta oluşacak boşluğun nasıl doldurulacağı ve Afganistan'da ihtiyaç duyduğu askerin temin edilmesi amacıyla ülkemizi ziyaret etti.

Diğer yandan kriz her geçen gün ivmesini artırarak derinleşmektedir. Krize karşı 29 Kasım Ankara, 15 Şubat İstanbul ve 1 Mayıs Taksim miting ve eylemliliklerini ören KESK'e göz dağı verilmek istenmektedir. Bu amaçla KESK ve bağlı sendikalarının yöneticilerin hukuksuz bir şekilde gözaltına alınması bizler açısından anlaşılabilir. Kendi medya ve sivil toplum örgütlerini oluşturan siyasi iktidar, krizin bedelinin emekçilere yüklenmesine hayır diyen O'nun uygulamalarını teşhir eden KESK'e teşekkür etmesi beklenemezdi.

İktidara geldiği günden beri, Meslek Odalarına, Barolara, Sendikaların Genel Kurullarına müdahale eden siyasi iktidar kendi çizgisine çekemediği



KESK' i gözaltı ve tutuklamalarla baskılamaya kendi çizgisine çekmeye çalışmaktadır. KESK 20 yıllık mücadele tarihinde hiçbir iktidara boyun eğmedi ve de eğmeyecektir.

Bu baskılamaların özellikle "TİS YOKSA GREV VAR" denilen bir süreçte yapılması da üzerinde düşünülmesi gereken bir durumdur. KESK'in krize karşı yürüttüğü ve bunu TİS süreciyle bütünleştirmeye çalıştığı eylemlilik programı hükümeti rahatsız etmiştir. KESK'in bu süreci GREV ile taçlandırmak istemesi elbetteki hükümeti rahatsız edecek. 20 yıllık mücadele birikimimiz ve AHİM kararı bizim TİS ve GREV hakkımızı tescil etmiştir. Bir kez daha haklarımızı koruma ve geliştirme Grevli ve Toplu Sözleşmeli bir sendika yasasından geçtiğini göstermiştir. Ölü doğan 4688 sayılı yasayı da mezara gömmüştür. Bununla yetinmemiş aynı zamanda bu yasaya dayanarak her yıl Toplu Görüşme masalarına oturup sadaka oranlarıyla hükümetlerle mutabık kalanların da cilasını atmıştır.

Bizler sendikalarımızı kurduğumuz daha ilk günlerde grev hakkımızı kullandık. Kullanmaya da devam edeceğiz. Çünkü, hem TİS hakkımız var hem de GREV.

Yunus AKIL  
Genel Başkan

## Konfederasyonumuza ve Sendikalarımıza Yönelik Baskıları Protesto Ediyoruz

Ankara-29 Mayıs 2009



Bir süredir Konfederasyonumuz ve Sendikalarımıza yönelik yaşadığımız baskılar sonucu çoğunluğu İzmir'de olmak üzere , Ankara ve Van'da 34 sendika yöneticimiz ve kamu çalışanı arkadaşımız gözaltına alındı.

Öncelikle soruşturmanın İzmir'de başlaması nedeniyle burada Sendikamızın eski Genel Sekreteri Hasan SOYSAL'da aralarında olduğu pek çok sendika yöneticisi gözaltına alındı, ardındansa Konfederasyonumuz Genel Merkez yöneticilerine kadar ulaşarak, 28 Mayıs 2009 tarihinde Konfederasyonumuz Kadın Sekreteri Songül MORSÜMBÜL, Eğitim-Sen Kadın Sekreteri Gülçin İSBERT'in de aralarında bulunduğu yönetici ve üye gözaltına alındı.

Gözaltıların başladığı saatlerden itibaren başta KESK örgütlülüğü olmak üzere; birçok meslek ve emek örgütü, demokratik kitle örgütü, siyasi parti kurum yönetici ve aktivistleri ve yöneticileri aktif bir dayanışma içerisinde olmuş, örgütümüz sürekli ve kitlesel nitelikli eylem ve etkinlik içerisinde bulunmuştur. Uluslar arası alanda da birçok sendika ve kurum dayanışma içerisinde olmuş, siyasi iktidara, Cumhurbaşkanlığına protesto mektupları göndermişlerdir. KESK'in yalnız olmadığı, ulusal ve uluslararası demokrasi güçlerinin, tüm Türkiye emekçilerinin özgürlük, eşitlik ve barışa inananların KESK'in yanında olduğu, yıllardır

birlikte verdiğimiz mücadeleyle harmanlanmış bu dostluk ve dayanışmanın büyüklüğünü herkes görmüştür.

Konfederasyonumuzun bu operasyon karşısında sergilediği direnç sonucu şimdiye kadar başta KESK MYK Üyesi, Kadın Sekreterimiz Songül MORSÜMBÜL ve Eğitim-Sen MYK Üyesi, Kadın Sekreteri Gülçin İSBERT arkadaşlarımızın da aralarında bulunduğu 20 arkadaşımız serbest bırakılmıştır.

Arkadaşlarımızın serbest bırakılması hepimizi sevindirmiştir. Öte yandan aynı süreçte tutuklanan 14 arkadaşımızın neden tutuklandıklarına ilişkin hiç bir somut, ikna edici gerekçe sunulmamıştır. Gerek sorgu aşamasında, gerekse arkadaşlarımız gözaltına alınırken toplanan deliller açısından serbest bırakılan arkadaşlarımız ile tutuklanan arkadaşlarımız arasında hiç bir fark yokken, 14 arkadaşımızın tutuklanması yeni bir hukuk komedisi oluşturmuştur.

Soruşturma kapsamında Konfederasyonumuz Genel Merkezinde de arama yapılmış, bu aramalarda Konfederasyonumuzun kadın çalışmalarına ilişkin belgelere, kurum içi yazışmalara, Cumhurbaşkanlığı, Başbakanlık ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığıyla yapılan yazışmalara; üyesi olduğumuz uluslararası konfederasyonlarla yapılan ve çoğu kadın haklarıyla, kreş hakkıyla ilgili, doğum izniyle ilgili yazışmalara dahi el



konulmuştur. Basına ve kamuoyuna gözaltı ve tutuklamaların gerekçesi ve kanıtları olarak lanse edilen tüm alınan evraklar sonradan geri iade edilmiştir.

Gözaltına alınan ve tutuklanan arkadaşlarımız toplum içinde tanınan, saygınlığı olan, adresleri belli yöneticilerimiz ve üye arkadaşlarımızdır. Onlar kamu çalışanı, kamu emekçisidir. Durum böyle olmasına rağmen baskınlarla gözaltına alınmışlar, arkadaşlarımız bir suçlu gibi teşhir edilmek istenmiştir. Bu durum sendikalarımızın hedef haline getirilmesi ve kamuoyundaki saygınlıklarının zedelenmesi amacı taşıdığına göstergesidir.

AKP hükümeti ve çatışmalı ortamdan beslenen kesimler, çalışma yaşamındaki anti demokratik uygulamalara, örgütlenme, TİS ve Grev önündeki engellere karşı yükselttiğimiz mücadelenin önünü kesmek, sindirmek ve toplum nezdinde Konfederasyonumuzu tartışmalı hale getirmek, KESK'in sürdürdüğü emek ve demokrasi mücadelesini sekteye uğratmak hedefindedir. Ancak bu amaçlarına ulaşamayacaklardır.

KESK 20 yılı aşkın süredir kamu emekçilerinin hak ve çıkarlarını korumak için mücadele eden, kendi hak ve çıkarlarını toplumun diğer işçi ve emekçi kesimlerinden ayrı görmeyen, mücadelesini fiili ve meşru zeminde yürüten bir örgüttür.

Kurulduğundan bugüne emek ve demokrasi mücadelesi veren KESK'in egemen güçler tarafından hedef gösterilmesi; demokrasi, insan hakları, adalet, özgürlük ve eşitlik gibi en yüce değerlere karşı yapılan bir saldırıdır.

Yüzbinlerce üyesi bulunan, Türkiye'nin uluslararası konfederasyonlara üye tek memur Konfederasyonu KESK, bugüne kadar yaşadığı baskı ve gözaltı uygulamalarıyla binlerce üyesi sürüldü, gözaltına alındı, soruşturmalara uğradı.

Geçmiş, birikimleri ve duruşuyla önemli bir mevzi olan KESK dün olduğu gibi bugünde aynı yerinde durmakta, aynı yolda yürümekte, mücadelesini sürdürmektedir. Konfederasyonumuz özellikle son süreçte ciddi eylem ve etkinliklerde bulunmuştur.

KESK, 1 Mayıs'larda, 'devlet büyüklerimizin' gösterdiği kutlama alanlarına gitmemiş, Taksim'e çıkılması iradesini göstermiştir, bir yanda krize karşı mitingler düzenleyip ortak eylem yapmayı gerçekleştirirken diğer yandan patron örgütleriyle el ele "Evde oturma pazara çık" kampanyası yapan konfederasyonlara karşı itirazını göstermiş, "Krizin bedelini ödemeyeceğiz", "Krizin bedelini patronlar ödesin" demiştir.

Hükümetlerin, kendi kararlarını meşrulaştırmak için yandaş sendikalarla her yıl oturduğu, "Toplu Görüşme" komedisine katılmayarak meydanlara inmiş, sefalet zamlarına karşı, "Grev ve Toplu



### Tutuklamaları protesto eylemi 01 Haziran 2009-Ankara Gar

"Sözleşme" hakkını talep etmiş, Herkese, eşit/parasız/nitelikli eğitim ve sağlık hakkı istemiş, "Savaşa değil, emekçiye bütçe", "Vergide adalet", "İş güvencesi", "İnsanca yaşam", "Sosyal devlet" demiştir. Hükümetler; emekçilere, halka, ezilenlere yönelik her olumsuz adımında karşılıklarına KESK dikilmekte, bu nedenle de siyasi iktidardan, bürokrasiye tüm uygulamacılar bir karar almadan önce KESK'in ve onunla birlikte yürüyenlerin tepkisini hesaba katmak zorunda kalmıştır.

KESK' yönelik bu operasyonu gerçekleştirenler bilmelidir ki bir hak arama örgütü olan KESK'e yapılan bu operasyonla, yalan haberlerle, toplumu kandırarak istedikleri hedefe ulaşamayacaklardır. Konfederasyonumuzu giderek tırmandırılan, adeta bir kampanyaya dönüştürülen bu uygulamalarla cendere altına almak mümkün değildir.

Operasyon ve gözaltıların başlamasının ardından biz kamu emekçileri, demokrasiden yana olanlar sokaklardayız. Yıllar önce verdiği fiili ve meşru mücadelesiyle KESK'i kuran bizler yine sokaklarda, mücadele ederek bu saldırılara karşı kendisini korumayı bilecektir.

Yıllarca birlikte yürüdüğümüz, sendikamızı kurarken de onu büyütürken de yan yana olduğumuz ve bu dönem Sendikamız Merkez Denetleme Kurulu üyeliği görevine seçilmiş olan arkadaşımız Hasan SOYSAL şimdi tutuklu yargılanmak üzere diğer KESK üyeleriyle birlikte cezaevinde. Ülkemizde adalet çarkının nasıl kör topal döndüğü bilinir... Oysa on yıllardır demiryollarında çalışan, ailesi, çocukları evi kapısı olan, işe gidiş gelişi, belli olan bir kişinin apar topar tutuklanması neyin nesidir. Ne için gözaltına alındı, ne için tutuklandı, henüz bu bile belli değil.

Demokrasi ve barış için, insanca yaşanabilir bir ülke için, mücadele etmekten başka bir şey yapmayan, keyfi bir şekilde hürriyetleri ellerinden alınan, tutuklanan arkadaşlarımız serbest bırakılıncaya ve KESK'e yönelik baskılar durduruluncaya kadar mücadelemizi sürdüreceğiz.



## Sendikamız 4.Olağan Genel Kurulu Yapıldı.

21-22 Şubat 2009 tarihlerinde TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonunda Sendikamız 4. Olağan Genel Kurulu yapıldı. Divan Başkanlığını BES Eski Genel Başkanı Bülent KAYA yazmanlıklarını ise Abdurrahman ÖZTÜRK ve Birtan KULAKOĞLU'nun yaptığı Genel Kurulumuzda; saygı duruşu ve açılış konuşmasının ardından Yönetim, Mali Rapor, Denetleme Kurulu raporları ayrı ayrı okunarak tartışmaya açılmış ve oylanarak ibra edilmiştir. Ardından da tahmini bütçe okunarak oylanmış ve kabul edilmiştir.

Dünyada, ülkemizde ve işkolumuzda hızlı gelişmelerin yaşandığı bir süreçte yapılan Genel Kurulumuzda sürece ilişkin değerlendirme yapılmıştır.



önce parçalanıp, sonrada sermayeye peşkeş çekilmeye çalışıldığı, diğer yandan "az adamla çok iş yaptırma" anlayışı ile iş güvenliği ve trafik emniyetinin yok sayıldığı, kurum taşınmazlarının haraç mezat satılmaya çalışıldığı, siyasal kadrolaşmanın artık kanıksandığı bir dönemde yapılan Genel Kurulumuz Merkez Yönetim Kurulu, Şubelerimiz, Temsilciliklerimiz, kadrolarımız ve bir bütün olarak Örgütümüze önemli bir görev yüklemiştir.

Yapılan konuşmalarda genel anlamıyla dünya ve ülkemiz değerlendirmesi, kurumlarımızın içinde bulunduğu durum ve önümüzdeki sürece dair değerlendirmeler yapılmış ve uygulanmak üzere bir dizi karar alınmıştır.

Demokratikleşmenin temellerinden birisini oluşturan Sendikalara ve sendika yöneticilerine uygulanan hukuk tanımaz tavır siyasi iktidarın demokrasi maskesi ardındaki gerçek yüzünü de ortaya koymaktadır. Yine toplumun muhalif kesimlerini baskı altına almak için gerçekleştirilen baskılarla gelecek dönemde en küçük bir muhalif sese bile tahammülsüz olacağını işaretini vermiştir.

IMF ile anlaşmaz gibi gözükken siyasi iktidarın IMF ve Dünya Bankasının işkolumuza öngördüğü başta demiryolu kanunu olmak üzere bütün yıkım yasalarını uygulamaya koyacağı bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır.

Yine yeniden yapılanma adı altında TCDD ve DHMİ'nin



**MERKEZ YÖNETİM KURULU GÖREV DAĞILIMI**

<b>GÖREVİ</b>	<b>ADI SOYADI</b>
Genel Başkan	Yunus AKIL
Genel Sekreter	Yavuz DEMİRKOL
Genel Mali Sekreter	Gülseren ARIKAN
Genel Hukuk TİS ve İnsan Hak. Sekr.	Mehmet ERDOĞAN
Genel Örgütlenme ve Eğitim Sekreteri	Selahattin NESİPOĞLU
Genel Kadın Sekreteri	Esra TETİK SENGELE
Genel Basın Yayın Sekreteri	Ali KİTAPÇI

**MYK YEDEK ÜYELER**

Ali ŞİMŞEK
Abdullah YILDIZ
Rıdvan AKGÜL
Medet ALP
Volkan GÜMÜŞ
Yakup ÜMİT
Mustafa AKIN

**DENETLEME KURULU**

<b>ASİL</b>	<b>YEDEK</b>
Adem SAĞLAM	Ergün CENGİZ
Abdurrahman ÖZTÜRK	Erdal UYSAL
Murat ORAL	Yahya YÖRÜK
Hasan SOYSAL	Mithat ÇERÇİNLİ
İbrahim TUNA	Mehmet ALTUN

**DİSİPLİN KURULU**

<b>ASİL</b>	<b>YEDEK</b>
Murat Ümit TELÖR	Mustafa KAHRAMAN
Hüseyin TAŞ	Kazım KUCAM
Erdoğan ÖZÇELİK	Sinan GÜLER
Şahin ÇİLİNGİR	Bülent TANRIKULU
Mehmet Faruk ALTIN	Kemal ASLAN

**KESK ÜST KURUL DELEGELERİ**

1.Mithat ERCAN
2.Selahattin ÖZBEY
3.Hasan BEKTAŞ
4.Yunus AKIL
5.Sadettin AKSOY
6.Muhammet TÜRK
7.Zeki OFLAZ

**ITF DELEGELİĞİ**

Gülay ERDOĞAN

**ETF DELEGELİĞİ**

Hasan BEKTAŞ

## Yüksek Hızlı Tren(YHT)

*Hızlı tren seferleri başlamadan önce konula ilişkili olarak basın ve kamuoyuyla paylaştığımız Sendikamız görüşlerini yansıtan rapor*

Bilişim ve iletişim alanında meydana gelen baş döndürücü hızdaki gelişmeler, ulaşımı da etkilemiş özellikle demiryolu ulaşımında “Hızlı Trenler” ve “Yüksek Hızlı Trenler” dönemini başlatmıştır. Hızlı Tren ve Yüksek Hızlı Tren işletmeciliği gelişmiş ülkelerde yaygınlaşarak hayatın bir parçası olmuştur.

Sendikamızda kurulduğu günden beri, bu çağdaş ulaşım sistemlerinin halkımızın hizmetine konulmasından yana görüşlerini her platformda ifade etmiştir. Ancak, ülkemizdeki hızlı tren konusundaki gelişmeler, hızlı tren sistemine sahip ülkelerin uygulamalarının aksine plansız ve programsız yürütülmektedir. Bu nedenle Sendikamız faciayla sonuçlanan “Hızlandırılmış Tren” projesiyle başlayan ve daha sonra “Hızlı Tren” ve şimdi “Yüksek Hızlı Tren” adıyla sürdürülen çalışmalara hep eleştirel yaklaşmış, kaygılarını, tespitlerini yayınladığı kitap, hazırladığı bilimsel bildiriler ve yazılı basın açıklamalarını kamuoyu ile paylaşarak, sorumluluğunu yerine getirmiştir.

Bu eleştirel tutumumuz bilinçli olarak “BTS Hızlı Trene, Hızlı Tren Teknolojisine karşı” gibi gösterilmiş, böylece hem kamuoyu yanıltılmakta hem de sendikamıza büyük bir haksızlık yapılmaktadır.

### **Hızlı Tren Projesinin Ana Karakteristiği Plansız ve Belirsizlikler İçermesidir.**

Bütün büyük projelerde olduğu gibi hızlı tren projesinin de düşünsel bir alt yapıya ihtiyacı vardır. Ancak 7 yıllık süreçte



yaşayarak tanık olduğumuz gibi ülkemizin kaderiyle doğrudan ilgili olan bu projede düşünsel bir alt yapı yoktur. Bu alt yapının eksikliği projenin her aşamasında yokluğunu hissettirmiş belirsizlikler bu projede belirleyici olmuştur.

Bu durum sadece hızlı tren projesine özgü olmayıp, tüm ulaşım sistemimiz içinde geçerlidir. Çağdaş bir ulaşım sisteminde istenilen sonuçlara ulaşılması için her şeyden önce alt ulaşım modlarının ülke ihtiyaç ve gerçeklerinden hareketle

birbirlerini tamamlamaları ve desteklemeleri, yani bir Ulaştırma Ana Planı dahilinde planlanmasıyla mümkündür. Ancak ülkemizin en büyük sorunlarından birisi ulaşım olduğu halde ülkemizde böyle bir Ana Plan yapılmamıştır. Plansızlık ulaşımın her alanına belirleyici olmuş, ülkemizin kit kaynakları ise heba edilmiştir. Bunun bedelini her yıl bütün yurttaşlarımız vergileriyle 10 bine yakın yurttaşımız ise canlarıyla ödemektedir.

Bu süreç AKP hükümetleri döneminde de devam etmiş, Ulaştırma Ana Planı hazırlanmadığı gibi plansızlık, ulaştırma ekonomisine denk düşmeyen faaliyetlere rahatça kılıf yaratabilmek özellikle tercih edilmiştir.

Aslında fazla uzağa gitmeden sadece Hızlı Tren için verilen açılış tarihlerine baktığımızda Hızlı Tren projemizin nasıl yürütüldüğünü daha açık bir



şekilde görmüş olmaktadır. Bilindiği gibi 8 Haziran 2003 tarihinde projenin temeli atılmış, tören esnasında bu hattın 5 Aralık 2005 tarihinde bitirilerek Ankara-İstanbul arasında karşılıklı hızlı trenlerin hizmete

kamuoyuna sunulmuştur. Yine tamamlanmayan hatları tamamlamış gibi göstererek bu Genel Seçimler öncesinde kamuoyunu yanıltmak üzere test sürüşleri için İtalya'dan 3.5 milyon euro bir set kiralamış,

## Güzergâh Seçimi:

Hızlı trenle ilgili en büyük eksiklik güzergâh seçiminde yaşanmıştır. 160 km daha kısa olan ve Ayaş Tüneliyle özdeşleşen Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi güzergâhı maliyetinin fazla olacağı gerekçesiyle göz ardı edilmiş, mevcut demiryoluna paralel olan güzergâh tercih edilmiştir.

## Seyahat Süresi ve kapasite:

Yüksek Hızlı Trenlerde 3 kıstas baz alınmaktadır.

- 1- Mesafenin 400-600 km arasında olması,
- 2- Seyahat süresinin 2-2.30 saat arasında olması,
- 3- Yılda taşınacak yolcu sayısının en az 5 milyon üzerinde olması.

576 km den 533 km'ye inecek olan Ankara-İstanbul hızlı tren güzergâhındaki seyahat süresi TCDD'nin açıklamasıyla 3 saatin üzerindedir.

Projeye ilişkin son fizibilite etüdünde Ankara-İstanbul parkurundaki yolcu taşımalarının %80'inin yani yaklaşık 9 milyon kişilik taşımaların hızlı trenle gerçekleştirilmesi ve bilet ücretinin de 30 € olması öngörülmüştür. projenin gerçekleştirilmesinden sonra günde 25.000 yolcu taşınması gerektiği bununsa karşılıklı olarak her 22 dakikada bir tren işletilebilmesi ile mümkün olabileceği belirlenmiştir.

## İhale usulleri

Proje bütünlüklü değil kısımlara ayrılarak, her kısım ayrı ayrı olarak altyapı, üstyapı, elektromekanik işler vb. bazen malzemeli bazen malzemesiz olarak ihale edilmiştir.

Tatbikat projesi hazırlattırılarak



konulacağı kamuoyuna Başbakan Recep Tayyip ERDOĞAN tarafından açıklanmıştı.

Daha sonra açılış tarihleri sırasıyla 29 Ekim 2006, 23 Nisan 2007 ve 2008 ortaları, 2009 başları olarak ertelenmişti. Nihayet Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesinin sadece Ankara-Eskişehir bölümü 5 yıllık bir tehir ve 4 erteleme ardından 13 Mart 2009 tarihinde daha tamamlanmadan yerel seçimler öncesinde Başbakan Recep Tayyip ERDOĞAN'ın katılacağı törenle hızlı trenler sefere konulacaktır. Ankara'dan İstanbul'a hızlı trenin ne kadar sürede varacağı ve maliyetinin ne olacağı ise hala belirsizliğini korumaktadır.

AKP hükümeti 22 Temmuz 2007 seçim bildirgesinde ve seçim sonrası kurulan 60.Hükümet programında Ankara- Eskişehir etabı tamamlanmadığı halde bu kısım tamamlanmış gibi

bu set hattaki çalışmalarını engellediğinden geri iade edilmiştir.

Hızlı tren projesindeki düşünsel altyapı eksikliği başlangıçta Ankara-İstanbul mevcut hattın rehabilitasyonun hızlı tren projesine evrilmesinde de kendini göstermiştir. Başlangıçta 250 milyon dolarlık ve 160 km/saat hızlı bir rehabilitasyon çalışması olarak öngörülen projede, inşaat başladıktan yapılan değişikliklere ön hazırlıksız olarak proje hızları önce 200 km/saat sonra 250 km /saat yükseltilmiştir. Rehabilitasyon ise yerine mevcut hata paralel yeni hızlı tren hattı inşaatına bırakmıştır. Diğer bir ifadeyle adeta kervan yolda düzülür mantığı projeye hakim olmuştur.

**Bu plansızlık içinde yürütülen Hızlı tren çalışmaları bütünlüklü incelendiğinde;**



çıkılan ihalelerde birim fiyat teklif alma usulü kullanılmış, sözleşmesi bağlanan bu ihalelerin neredeyse tamamı yakını %20 fazlası ile bile tamamlanamayarak ikmal inşaatı ihaleleri yapılmıştır.

## Garların Kapasitesi Yetersiz

Hızlı trenlerin var sayılan yolcu kapasitelerine ulaşmaları durumunda mevcut garların bu yolcu kapasitesin nasıl karşılayacağı konusunda bir etüt yapılmamıştır.

TCDD Yönetimi Ankara'da yapmayı planladığı hızlı tren garına imar izni alabilmek için daha önce reddettiği gar önü katlı kavşak projesini daha sonra onaylamış Ankara Büyükşehir Belediyesi ile bir çeşit çıkarı ilişkisine bile girmiştir.

Eskişehir Garının yeraltına alınmasının ve yeraltında 5 yollu bir istasyon inşa edilmesinin mantığı belirsizliğini korumaya devam etmektedir. Buna rağmen, Eskişehir yeraltı geçişinin altyapı inşaatı ihalesini alan Net Yapı firması ile yapılan sözleşmede tatbikat projesinde yer alan inşaat büyüklüklerinin %30'u oranında bir işin tanımlanmış olduğu da acı bir gerçek olarak karşımızda durmaktadır.

Ankara – Eskişehir Hızlı Tren hattı tamamlanmamıştır. Sefer konulması düşünülen hızlı trenler Ankara'dan Esenkent'e kadar (40 km) mevcut demiryolu kullanacak, Esenkent'te hızlı tren yoluna girerek Eskişehir'e 9 km uzaklıktaki Hasanbey'e kadar hızlı tren yolunu kullanıp burada tekrar mevcut demiryoluna girerek Eskişehir'e varacaktır. Dünyanın hiçbir ülkesinde bu şekilde hızlı tren işletmeciliği yapılmamaktadır.

Ankara-Eskişehir arasını 4 bölümde incelediğimizde hattın önemli bir kısmı için Pamukova benzeri bir maceraya davetiye çıkarıldığını sorumluluğunu

hemzemin geçitlerin kapatılması ile sınırlandırıldığını ve meydana gelebilecek olumsuzlukların belediyelerin üzerine atıldığını görmekteyiz.

1.Ankara-Sincan arasında herhangi bir çalışma başlatılamamıştır.

2.Sincan - Esenkent arasında ise hızlı tren mantığı ile örtüşmeyecek bir güzergâh seçilmiş ve bu kesim henüz tamamlanmamıştır.

3.Hasanbey-Eskişehir arası da henüz tamamlanmamıştır.

4.Tamamlandı gözüken Esenkent-Hasanbey arasında ise altyapı kontrol hizmetlerini yürüten Mescioğlu firması yaptığı kontrollerde tespit ettiği aksaklıkları kurumla sıklıkla paylaşmıştır. Örneğin, yol üst yapısına ilişkin işlerin %100'e yakın oranda tamamlandığı ve deneme seferlerinin devam ettiği belirtilen 1 Nisan 2008 tarihli yazısında sahada yapılan gözlem sırasında açılan sondaj kuyularında yapılması gereken taş dolguların yapılmadığını tespit ettiğini bildirmiştir.

Yine Esenkent-Hasanbey arasında koruyucu ray taşlamasını üstlenen Firma; uluslar arası uygulamalarda kaldırılan talaş kalınlığının maksimum 0,3 mm olmasına karşın TCDD hatlarında kesintisiz 0,5 mm ve üstü taşlama gerektiğini ve bu sorunun kullanılan rayın kalitesinden kaynaklandığını belirterek önlem alınmasını istenmiştir.

Bu çerçevede TÜV SÜD RAIL GmbH Firması ile sertifikasyon alınacağı söylemleri ile inşaat işlerinin uygunluğunun kontrolü için mükerrer sözleşmeler imzalanmıştır.

Kaldı ki projenin rehabilitasyona yönelik ilk halinde yaklaşık 150 milyon \$'lık bir yatırımla Ankara-Eskişehir arasında hızın 160 Km/saat'e seyahat süresinin ise 1 saat 25 dakikaya indirilmesi

ön görülmüşken yaklaşık 1.5 milyar €'luk harcama ile seyahat süresi 1 saat 30 dakika olarak açıklanmıştır.

Bu anlamda, Ankara-Eskişehir arasındaki mevcut seyahat süresinin hızlı tren projesi ile 2 saat kısılacağı da gerçekleri yansıtmamaktadır. Yürürlükteki orerlerde halen Başkent Ekspresinin Ankara-Eskişehir arasındaki seyahat süresi 2 saat 32 dakikadır. 2 saatlik bir kısaltma ile seyahat süresinin 30 dakikaya düşmesi gerektiği basit bir matematik işlemi ile kolayca görülebilmektedir.

İşletmeye alınan Esenkent-Hasanbey arası için bakım onarım gruplarının durumu, işletmecilik altında hattın kontrol amaçlı ölçümlerinin nasıl yapılacağı, tren setlerinin bakım onarım ünitelerinin durumu, işletme güvenliği birimlerinin oluşumu, hızlı tren işletmeciliğinde görev alacak her türlü personelin eğitim durumu ve hatta bu hızlı tren hattında yük treni işletilip işletilmeyeceği bile halen belirsizliğini korumaktadır.

İnşaatı devam ettiği iddia edilen diğer kesimlerde de durum bundan farklı değildir.

Tatbikat projesi hazır olan Eskişehir-İnönü kesiminde ilk ihaleden daha yüksek bedelle ikmal inşaatı ihalesi yapılmıştır. Tatbikat projeleri hazırlanmış olan bu kesimde 24.03.2006 tarihinde altyapı işleri için 19.9 milyon YTL bedelle Sigma firması ile sözleşme imzalanmış, daha sonra iş sözleşme bedelinin %100'ü üzerinden tasfiye edilmiş ve kalan işler için ikmal inşaatı adı altında 03.07.2008 tarihinde 23.7 milyon YTL bedelle aynı firma ile sözleşme yapılmıştır.

İnönü-Vezirhan kesiminde 11.07.2006 tarihinde, Vezirhan-Köseköy kesiminde ise 28.11.2006 tarihlerinde yaklaşık olarak toplam 1.3 Milyar YTL karşılığında sözleşme

imzalanmış olmasına karşın yer teslimlerinin sırasıyla 22.09.2008 ve 21.10.2008 tarihlerinde yapılabilmektedir. Bu bölümde Yüksel Proje firmasına hazırlattırılan tatbikat projeleri Mega Aksa firmasına revize ettirilmiş, bu mükerrer işin gerekçesi açıklanmamıştır. Üstelik bu bölümde yeni yapılacak hızlı tren hatları mevcut hattın üzerinde planlanarak, mevcut hattın deplasmanı için inşaat maliyetlerinde gözükmemeyen asgari 500 Milyon YTL tutarında bir maliyetin oluşumuna izin verilmiştir.

## DPT Çekinceleri

Projenin tümü üzerinde DPT Müsteşarlığı'nca önemli çekinceler getirilmiştir. Örneğin DPT Müsteşarlığı'nın 8 Haziran 2007 tarih ve 2479 sayılı yazısında, 56 km.lik Köseköy-Gebze mevcut koridoru üzerinden sadece 16 km'sinde ek hat yapmak suretiyle rehabilitasyon şeklinde bir proje ile hızlı tren işletmeciliği yapılamayacağı belirterek bunun yerine Arifiye-Gebze koridorunun kuzeyden geçecek yeni bir hatla bağlanması gerektiği bildirilmiş, buna ilişkin her hangi bir işlem yapılmazken bu bölümde yer teslimi yapılmıştır.

Hızlı tren konusundaki kafa karışıklığı karar vericiler üstünde bir türlü dinmemektedir. Örneğin; bir yandan İnönü-Köseköy arasında yer teslimleri yapılırken bir yandan da Karayolları Genel Müdürlüğü'nce yürütülen İzmir-Bursa-İstanbul Otoyol projesi ile birleştirilmek üzere İnönü'den sonra hızlı tren hattı için Bursa-Altınova üzerinden yeni bir g ü z e r g â h b i l e planlanabilmektedir

## Hızlı Tren Projesi ve Marmaray

İnşaat çalışmaları süren

**M A R M A R A Y** Projesi; tamamlandığında demiryolu sistemi için tüpün dışındaki bölümlerde sadece tek bir hat tahsis edilebilecektir. Bu tek hat üzerinde hem hızlı trenlerin hem de yük ve diğer konvansiyonel yolcu trenlerinin çalıştırılması planlanmaktadır. Milyarlarca € ödemeyi göze alarak oluşturacak olan kapasite Gebze sonrasında ki daralma ile birlikte hiçbir şekilde değerlendirilmemektedir. Bu durumda fizibiliteye göre hızlı tren çalıştırılmayacağı gibi çalıştırılabilen hızlı trenler tüpe kadar ulaşırsalar bile önemli bir kısmı boğazı geçemeyecektir.

## Hızlı Trenin Mevcut Demiryoluna Etkisi

Hızlı tren gölgesinde kalan mevcut 11.000 km.lik demiryollarımız hızla niteliğini kaybetmektedir. IMF ve Dünya Bankası kaynaklı yeniden yapılandırma uygulamaları sonucu bütünlüklü yapısı parçalanmakta kamusal niteliği ortadan kaldırılmaktadır. Gerekli yol bakım ve yenilenmesini bile yapamamaktadır.

## Demiryolcuların ve kamuoyunun kaygıları

Seçim kazanmak uğruna aceleyle getirilerek açılışı yapılacak olan hızlı tren projesiyle ilgili demiryolcular ve kamuoyu büyük kaygılar taşımaktadır. Bu kaygıların giderilmesi için;

- 1.Hızlı trenin sefere konulma kararı seferler başlamadan Başbakan tarafından bir kez daha gözden geçirilmelidir.
- 2.Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD yönetimi yapılan çalışmaları ve bunların sonuçlarını kamuoyu ile paylaşmalıdır.
- 3.TCDD 'ye aylık 30.000 TL'ye mal olan ve bazıları yıllardır bu projede çalışan bilim adamları görevlendirmiştir. Bu bilim

adamları hızlı tren konusundaki deneyimlerini, inşaat süresince ve işletmeye alınma aşamasına gelinmiş olan bu dönemde proje ile ilgili hangi konularda çalıştıklarını elde ettikleri bulguları (raporlarını) trenin işletmecilik yönünden her hangi bir risk taşımadığına ilişkin ön görüşlerini, tren yola çıkmadan kamuoyu ile paylaşmalıdırlar.

4.Hızlı treni sertifika ettiği iddia edilen TÜV-SÜD Firmasının tüm raporları ve sertifikasyona ilişkin Firmanın verdiği belge de Ulaştırma Bakanlığı'nca yine tren yola çıkmadan kamuoyu ile paylaşılmalıdır.

5.Esenkent-Hasanbey arasında altyapı kontrol hizmetlerini yürüten Mescioğlu firması trene ilk yolcular bindirilmeden bu bölümde inşaatın tamamlandığı ve para karşılığı yolcu taşımacılığına başlanacağına göre işlerin kesin kabul aşamasına geldiğine ilişkin raporlarını ve kamuoyu ile paylaşılan 250 Km/saat hızla bu kesimde işletme güvenliği sağlanarak tren işletmeciliği yapılabileceğine ilişkin güvenceyi kamuoyu karşısına çıkararak vermelidir.

6.Ve yine ilk yolcu hızlı trene binmeden önce ülkemizin saygın kuruluşlarından ve inşaatı üstlenen konsorsiyumun ortaklarından biri olan ALARKO Holding sözleşmeye uygun olarak bütün işlerin tamamlandığı, işletme güvenliği sağlanarak bu kesimde 250 Km/saat hızla yolcu taşımacılığına başlanabileceği ve vatandaşlarımızın gönül huzuru ile bu treni tercih edebileceklerine ilişkin güvenceyi kamuoyu karşısına çıkararak vermelidir.

Bu süreç işletilmeden trene binecek yolcuların sorumluluğunun Hızlandırılmış trende olduğu makinistlere yüklenemeyeceğini buradan bir kez daha kamuoyunun bilgisine sunuyoruz.

# Yüksek Hızlı Tren

## Yüksek Hızlı Tren (YHT) Hakkında Sendikamız Görüşleri Kamuoyuyla Paylaşıldı!

**9 Mart 2009**

Sendikamız Bilim Kurulu tarafından hazırlanan Yüksek Hızlı Tren'le ilgili rapor kamuoyuyla paylaşıldı.

**11 Mart 2009**

"AKP Tamamlanmayan Ankara-Eskişehir Hattında Seçim Öncesi Hızlı Tren Seferi Başlatıyor" başlığı ile Sendikamız Genel Merkezinde basın toplantısı yapılmıştır. Yapılan açıklamada; plansızlık içinde yürütülen Hızlı tren çalışmaları bir bütün halinde değerlendirilmiş, İnşaatı devam ettiği iddia edilen diğer kesimler, DPT Müsteşarlığının çekinceleri, Marmarayla ilişkisi, Hızlı Trenin Mevcut Demiryoluna Etkisi konularında kapsamlı bir açıklama yapıldı. Toplantıya Konfederasyonumuz Genel Sekreteri Emirali ŞİMŞEK'de katıldı.

**12 Mart 2009**

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın yerel seçimler öncesinde 13 Mart 2009 Günü Eskişehir'de tamamlanmamış hızlı tren hattında sefere koyacağı Yüksek Hızlı Trenlerinin açılış törenine başta Ankara, İzmir ve İstanbul olmak üzere çevre illerden Özel Trenlerle demiryolcu taşınarak AKP Propagandasına alet edilecek.

BTS olarak kamu kaynaklarının ve demiryolcuların seçim öncesinde bir siyasi partinin propagandasında kullanılmasını esefle kınadığımızı kamuoyunun bilgine sunduk.

**13 Mart 2009**

Genel Başkanımız Hızlı Tren açılışıyla ilgili olarak NTV televizyonunda Celal PİR'in sunduğu "Yakın Plan" programına katılarak Sendikamızın konu hakkındaki görüş ve değerlendirmelerini kamuoyuyla paylaştı.

**18 Mart 2009**

Genel Başkanımız Hızlı Trenle ilgili olarak Kanal B televizyonunun Haber Bülteni programına katıldı. Başbakan Recep Tayyip ERDOĞAN'ın 13 Mart 2009 tarihinde Hızlı Tren sefere konulması sırasında basın mensuplarının "bazı sendikaların hızlı trenle ilgili güvenlik endişelerinin sorulması" üzerine ise Sendikamızın hedef alarak söylediği sözler üzerine basın açıklaması yapılmıştır. Yapılan açıklamada Sendikamız tarafından belirtilen kaygılar



*Basın Toplantısından-11 Mart 2009*

giderilmeden meydana gelebilecek tüm olumsuzların "hızlandırılmış trende" olduğu gibi makinistlere yüklenemeyeceğini, bütün sorumluluğun Sayın Başbakanımızda olacağını kamuoyunun bilgisine sunuldu.

**27 Mart 2009**

Hızlı Tren hattında meydana gelen deformasyonların TCDD'nin iç yazışmalarına yansımaları üzerine Genel Sekreterimiz Yavuz DEMİRKOL tarafından basına açıklama gönderilmiş, açıklamada Sendikamızın kaygıları belirtilmiş ve hızlı tren seferlerinin durdurulması talep edilmiştir.

**17 Nisan 2009**

Sefere alınan YHT'le ilgili olarak 13 Nisan 2009 tarihinde bazı basın organlarında yer alan ve hatta bozulmalar oluştuğuna dönük değerlendirmeler üzerine" Yüksek hızlı tren hattında güvenliğin en üst seviyede olduğunu belirten ve "TCDD: YHT İLE İLGİLİ HER TÜRLÜ DENETİME AÇIĞIZ" başlıklı TCDD'nin resmi internet sayfasında yer alan (<http://www.tcdd.gov.tr>) ve TCDD Genel Müdürü Sayın Karaman'ın açıklama sonrası "TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'a Açık Mektup" başlığı ile Genel Başkanımız Yunus AKIL tarafından açıklama yapıldı.

## ...hızlı tren gündemi...

### Hızlı Tren Meclis'e Taşındı!...CHP'den Soru Önergesi...

13 Mart 2009 tarihinde Ankara Eskişehir arasında seferlere başlayan "Hızlı Tren'in raylarında bozulmalar oluştuğu ve trenin güvenli olmadığı" yönünde haberler üzerine CHP İstanbul Milletvekili Çetin SOYSAL tarafından 02.04.2009 tarihinde Ulaştırma Bakanının yanıtlanması istemiyle TBMM'ye verilen soru önergesi ile YHT'nin güvenlik tartışması meclisin gündemine taşındı.

CHP İstanbul Milletvekili Soysal, YHT Müdürü Tuna AŞKIN'ın 24.03.2009 tarihli bir iç yazışma üzerine basında yürüyen tartışmaları bir soru önergesi ile Ulaştırma Bakanına yöneltmiştir. Soru önergesinde; 2004 yılında Pamukova'da 2008 yılında Kütahya'da meydana gelen kazalarda demiryollarında hataların bedelinin ölümlerle ödendiği hatırlatılarak,

1. Ankara Eskişehir arası kaç deneme seferi yapılmıştır?
2. Yüksek Hızlı Tren Seferlerinin başlamasının üzerinden henüz 11 gün geçmişken Yüksek Hızlı Tren

Bölge Müdürünün gönderdiği yazıda belirtilen yolda meydana gelen dezenformasyonla ilgili nasıl çalışmalar yapılmıştır?

3. Yolda meydana gelen dezenformasyonun giderilmesi için yol tamirat makinelerinin seferlere başlamadan önce temin edilmemesinin nedeni nedir?
4. Yazıda dinamik tren kuvvetlerine karşın hattın ne gibi tepkiler vereceği henüz bilinmemektedir. denilmektedir. Bunun bilinebilmesi yeterli deneme seferi yapılması ile doğru orantılı mıdır?
5. Gönderilen yazıda bu işlerin acil olarak yapılması hatta ihale sonuçlanıncaya kadar mahalli piyasadaki firmalarla sözleşme imzalanarak bu işlerin acil olarak yapılması gereklidir denilmektedir. Bu uyarı karşısında 24.03.2009 tarihinden bu yana hızlı tren seferlerinin durdurulmamasının nedeni nedir?

Milliyet Gazetesi-13 Nisan 2009

## Yüksek Hızlı Trene Leylek Engeli...



Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın , medyaya da yansıyan hızlı trene ilişkin açıklaması yaşadığımız ülkenin bir şakalar ülkesi mi

olduğunun yada yaşananların karabasan mı olduğunun sorgulanmasını yeniden gündeme getirdi.

Sayın Yıldırım söz konusu açıklamasında seçim öncesinde alelacele hizmete sokulan "hızlı tren" in, raylardaki deformasyondan değil, "leylek yuvasının azizliği ve sinyalizasyon kartının çalınması" nedeniyle "hız kestiğini" ileri sürdü.

Eğer bu bir şakaysa bu şakaya karşılık biz de şu şekilde bir şaka ile karşılık vermek istedik.

"Sayın Yıldırım'ın açıklamasını suç duyurusu olarak dikkate alan savcılar soruşturma başlattılar. Soruşturma kapsamında saat 04.00 de görüşleri

alınmak üzere evine gidilen hızlı tren makinisti A.E'nin evi –madem buraya kadar geldik, bir de evi arayalım diyen memurlarca- arandı. Yapılan aramada sinyalizasyon kartının izine rastlanmazken ele geçirilen bankamatik kartları delil olarak emniyete götürüldü. Bu arada kişisel hakların korunması amacıyla kişisel olan kartların A.E.nin cüzdanında ve cüzdanın da A.E.nin cebinde olmak üzere Emniyete götürülmesine karar verildi. A.E. Emniyet sorgusunda susma hakkını kullanacağını belirtti. Adli tıptaki sağlık muayenesinin ardından savcı huzuruna çıkarılan A.E. savcılık ifadesinde –sinyalizasyon kartını nasıl kaybettiğini anlayamadığını, ancak kendisine bundan sonra verilecek her kartı üstünden delerek boynuna zincirle takacağını- söyledi. Bu ifade sonucunda kartın A.E.nin üzerinden alındığı ve sorumluluğunda 1. Dereceden A.E. ye ait olduğuna hükmeden savcı delillerin karartılma olasılığına istinaden A.E. yi tutuklanması talebi ile nöbetçi mahkemeye sevk etti. Nöbetçi mahkeme - ne olur, ne

olmaz gerekçesi ile A.E.yi tutukladı.

Bu arada hızlı trenin hız kesmesinde rol aldığı Sayın Yıldırım tarafından bildirilen leylek güvenlik görevlilerinin tüm aramalarına rağmen bulunamadı. Muhabirlerimizin özverili çalışmaları sonucunda Türkiye'ye gelmezden önce bulunduğu yerde bulunan leylek konu ile ilgili açıklama yapmaktan kaçınırken, göç mevsimi kavramının artık kendisi için bir şey ifade etmediğini, daha da Türkiye'ye gitmeyeceğini açıkladı."

Bizim yazdıklarımız şaka, umarız Sayın Yıldırımın açıklamaları da şakadır. Eğer şakaysa şunu hatırlatmak isteriz; insan hayatına ilişkin karar verme mekanizmalarında yer alan insanların insan hayatına ilişkin şaka yapmaları insanlık suçudur. Eğer Sayın Yıldırım'ın yaptığı şaka değilse leyleğin yuva yapmasından bile etkilenen bir sisteme güvenli diyerek insanları sonu belirsiz seyahatlere göndermek de insanlık dışıdır.

# Sivas Şube Başkanımız Serbest Bırakılsın!

## Sendikalarımız Üzerindeki Baskılara Son!

Sivas Şube Başkanımız Necat ŞEZGİNER ve Eğitim Sen Şube Başkanı Önder DOĞAN kendileriyle ilgili somut bir iddia olmaksızın Cumhuriyet Üniversitesi öğrencileri hakkında yapılan bir soruşturma gerekçesiyle 15 Ocak 2009 günü önce gözaltına alınarak serbest bırakılmış, ancak 25 Şubat 2009 tarihinde yeniden gözaltına alınmış ve tutuklanmışlardır.

Sendikalı olmak, sendikacı olmak, sendikanın yöneticisi olmak, kadrosu olmak, üyesi olmak... Sadece bu nedenle bazen yaşadığımız şehir, bazen içinden geçtiğiniz süreç ya da aklımıza gelen gelmeyen herhangi bir gerekçeyle pek çok baskıya maruz kalırız.

Olumsuzluklara yanlışlıklara ses çıkarmak, sorunların birlikte, mücadele ederek aşılabileceğini söylemek, karşılığında gücü olanın baskısıyla karşı karşıya olmaktır. İktidar gücünü elinde tutanlar, hukukun içinde ya da dışında işte bu gücü istediklerinde -gerekli gördüklerinde- kullanırlar.

İşte Sivas'ta böylesi bir süreci yaşıyoruz... Bugüne kadar olan saldırılar halkasına bir yenisi eklenerek. Şimdi; işi, çalışma saatleri, ikametleri belli olan, kamu görevlisi sendika yöneticilerimiz "görülen lüzum üzerine" tutuklandılar ve yargılanmaları tutuklu sürecektir. Tutuklu yargılanmalarına karar veren mercinin gerekçelerini hepimiz merak etmekteyiz.

Aslında bizlerde, yetkililerde neden gözaltıların olduğunu, neden tutuklu yargılamak istediklerini, bu tutuklamalarla neleri hedeflediklerini kavrayabiliyoruz. Neler mi;

Sendikamız, bağlı olduğumuz Konfederasyonumuz ve bağlı sendikalar, demokratik kitle örgütleri ve kurumlara, bu şehirde yaşayan ilerici, demokrat insanlara bu gözaltı ve tutuklamalarla gözdağı verilmek istenmektedir. Sivas... ağırlıklı olarak muhafazakar insanların yaşadığı, mücadele etmenin hak aramanın, örgütlenmenin ve demokratik haklarını özgürce kullanmanın zor olduğu bir yer... Bu hakların



KESK Gözaltıları Protesto Eylemi.Yenişehir Postanesi Önü-10 Mart 2009

kullanılmasının ağırlıklı bir kaç sendika ve kitle örgütü üzerinden yürüdüğü düşünülürse kurumlarımızın yöneticilerine baskı yapmak Sivas'ın "huzurunu ve güvenliğini" sağlamak için anlamlı gelmekte.

Hele de adı üzerinde üniversite öğrencilerine kovuşurma yapmakla başlarsa... Öğrenci gençliği, toplumun her zaman önünde, duyarlılıkları daha yoğun, sürekli bir enerjiyle mücadele eden bir güç... Bugüne kadar özellikle YÖK Kanunu başta olmak üzere pek çok alanda ses çıkaran, bu süreçlerde gözaltılarla, tutuklamalarla hatta ölümlerle karşı karşıya olan kararlılıkla mücadele eden öğrenci gençliği iktidar tarafından susturulmak istenmiş, öğrenci eylemlerini bastırmak için her şeyi yapmıştır. Sivas Şube Başkanımız ve Eğitim Sen Şube Başkanı öğrenci gençliğin akademik, demokratik mücadelesine destek verdikleri için tutuklanmışlardır. Bugün eğitim alan ya da kardeşini çocuğunu okutan pek çoğumuz öğrenci gençliğin taleplerini haklı bulmasına rağmen, büyük oranda onların yanında

yer almamış, yeterli desteği sunmamış hatta senelerce kendimizi farkındayız yada değiliz onlardan uzak tutmuştur. Oysa Sivas'ta elden geldiğince bu destek ve dayanışma yaratılmaya ve yaşatılmaya çalışılmakta.

Hakkı yenenlerin, baskı görenlerin, sorunlar karşısında duyarlılık yaratmak isteyenlerin gidip danişabileceği, destek alabileceği, bir araya gelebilecekleri yer, Sivas gibi bir ilde ancak olsa olsa yasalarla bu hakkı elde etmiş sendikalar ve diğer kurumlar olacaktır.

Çetelerin cirit attığı, ellerini kollarını sallayarak sokaklarda gezdiği ülkemizde, bu tutuklamaları doğru görmek mümkün değildir. Ülkemizde yaşadığımız sorunları tüm toplumla birlikte bir araya gelmeden, ortak çözümler bulmadan çözemeyecek olan bizlerin mağdur olan, ezilen, insanca yaşayayan tüm insanlarla birlikte olmasının kaçınılmaz gerçeği bizleri yaşanan baskılar karşısında Şube Başkanlarımızın yanında olmayı gerekli kılmaktadır.. Bu saldırıyı geri püskürtmek zorundayız.

## **Sendikalar Şiddete Hayır Diyor! Dünya Demiryolcular Eylem Günü**

Sendikamızın da üyesi olduğu Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Federasyonuna (ITF) üye Sendikalar tarafından her yıl kutlanan Dünya Demiryolcular Eylem Günü bu yıl demiryolcular tarafından "Sendikalar Şiddete Hayır Diyor" temasıyla kutlandı. Bugünle ilgili olarak 28 Nisan 2009 Salı günü saat 12:30' de TCDD Ankara Gar önünde Sendikamız tarafından basın açıklaması yapıldı.



TCDD Ankara Gar Önü-28 Nisan 2009

## **Demiryolu Mirasının Korunması konulu Konferans 22 Mayıs 2009 tarihinde TCDD Konferans Salonunda Yapıldı**

Sendikamız tarafından "Demiryolu Mirasının Korunması" konulu Konferans; TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonunda üyelerimiz, kurum çalışanları, TCDD Genel Müdürlüğünden yönetici ve çalışanlarla konferansa davet edilen kurum temsilcilerinin katılımıyla yapıldı. Kadir Has Üniversitesinden Yrd. Doç. Dr. Yonca KÖSEBAY ERKAN'ın konuşmacı olduğu Konferansta; ERKAN, slayt gösteri eşliğinde demiryollarımıza ait İstasyon, Gar, Lojman ve benzeri değerlerin tarihi, süreç içerisinde yaşanan değişimleri, şimdiki durumu, Marmaray Projesinin yaratacağı etkiler üzerine sunum yaptı. Konferans sonrası üyelerimizle sohbet eden Erkan diğer Şubelerimizde yapılacak etkinliklere memnuniyetle katılacağını ifade etti.



TCDD Konferans Salonu-22 Mayıs 2009

## **Eğitim Sistemi ve Sınavlar konulu Konferansımız 9 Haziran 2009 tarihinde TCDD Konferans Salonunda Gazeteci Abbas GÜÇLÜ'nün katılımıyla yapıldı**

Bugüne kadar ulaşım ve örgütlü olduğumuz işyerleri üzerine etkinlikler yapan Sendikamız bu sefer üye ve çalışanlarımızı yakından ilgilendiren bir konuda etkinliği hayata geçirdi. Eğitim Sistemi ve Sınavlar başlığı ile yaptığımız konferansımızın konuğu Milliyet Gazetesi yazarı ve Kanal D'de yayınlanan "Genç Bakış" programının yapımcısı Gazeteci Abbas Güçlü oldu. Üye ve çalışanlarımızın yoğun katılımıyla yapılan Konferansımız eğitim sistemi ve özellikle ÖSS ve SBS sınavları hakkında çeşitli sorular sorarak ve düşüncelerini belirterek karşılıklı konuşmalarla geçti. Konferansın ardından verilen kokteylde de demiryolcular Abbas Güçlü ile uzun süre sohbet ettiler.



TCDD Konferans Salonu-9 Haziran 2009

# BTS Onurlu Bir Süreçtir!

**Selahattin NESİPOĞLU**  
Örgütlenme ve Eğitim Sekreteri

TÜM RAY SEN'le başlayan DEM -SEN'in katılımıyla DEMİRYOL-SEN, HAVA- SEN'in katılımı ile BTS süreci başlamıştır. Sınıf ve kitle sendikal anlayışını ilke edinen BTS, bu anlayış ve ilkeleri doğrultusunda, Türkiye sendikal hareketinin en önemli öznelerinden birisi olmuştur. Bundan sonrada üstlenmiş olduğu bu misyonunu devam ettirmek gibi sorumluluğu ve aynı zamanda bir zorunluluğu vardır. Fiili ve meşru mücadele anlayışı ile mücadele rotasını oluşturmuş, grevli ve toplu sözleşmeli sendikal hakları kazanmayı hedefine koymuştur. BTS, bir sendikanın en temel görevi olan, çalışanların; ekonomik, demokratik hak ve çıkarlarını korumak adına gerekli olan mücadeleyi bu güne kadar vermiştir.

Bu güne kadar doğru, kararlı ve kesintisiz bir mücadele sürdüren BTS'ye doğal olarak bir çok yönden saldırılar ve suçlamalar olmuştur. Bundan sonrada olacaktır. BTS üyeleri, kadroları ve yönetimleri bu saldırıları kararlılıkla göğüslemiş ve geri püskürtmesini önemli ölçüde başarmıştır. Bu kararlılığı bundan sonrada gösterebilme iradesine sahiptir.

BTS kuruluş, çalışma ve mücadele felsefesinin en temel noktaları olan;

- a) Sınıf ve kitle sendikasıdır.
- b) İşveren ve siyasi partilerden bağımsızdır.

Bu iki temel anlayış üzerinde titremek herhangi birinden en ufak bir taviz vermemek, en ufak bir sapma göstermemek BTS kadrolarının görevidir. Bu güne kadar BTS sınıfının mücadelesini çok onurlu bir şekilde sürdürmüştür. Hiç bir zaman işverenle kişisel çıkar ilişkilerine girmemiş ve böyle bir ilişkiye müsadde etmemiştir. Aynı şekilde hiç bir siyasi parti yada örgütle en ufak bir organik bağı olmamıştır. Hiçbir siyasi yönlendirmeye müsadde etmemiştir. Buna rağmen, "BTS siyaset yapıyor" suçlamaları ile karşı karşıya kalmıştır. Bunu özellikle, bir takım siyasi partilerin güdümünde kurulan sendikalar yapmıştır. Yavuz hırsız misali yapılmış bundan sonra da yapılacaktır.

Ancak her BTS üyesi çok iyi bilmelidirki, her zaman sendika, siyaset birbiriyle ilişkilidir. Bu gün hepimizin hedefi olan grevli, toplu sözleşmeli sendikal hakları elde edebilmektir. Bununda hayat bulabilmesi için siyasi müdahaleye ihtiyaç vardır. O zaman bu talebimiz siyasi birtaleptir. Bu hakları isteyen her sendika siyaset yapıyor demektir. (istemeyenlere sözümüz yok)

Bir sendika, sendikal hak ve özgürlükleri kazanabilmesi üyelerinin en iyi koşullarda, güvenli ve mutlu

yaşayabilmesi için taleplerini ortaya ortaya koymak ve bunu toplumda tartışmak zorundadır. Bu talepler mutlaka siyasidir, toplumsaldır ve sosyaldır. Bu taleplerin hayat bulması için siyasal yapının mutlaka demokratikleşmesi gerekmektedir. Bu koşullarda BTS'nin demokratikleşme konusunda görüş ve önerileri mutlaka olacaktır. Ülkenin bir bölümünde kirli bir savaş devam ediyorsa, burada on binlerle ifade edilecek insanlar ölüyorsa, biz emekçilerin alın teri, göz nurundan artıdeğer bulan çok büyük kaynaklar buraya akıtılıyorsa BTS'nin barış talepleri mutlaka olacaktır. İşyerlerimiz birilerine peşkeş çekiliyorsa, insanlar işinden, ekmeğinden oluyorsa geniş kitleler her geçen gün biraz daha fakirleşiyorsa BTS mücadelesini daha yukarılara taşımak zorundadır. Gelir dağılımı her geçen gün emekçiler aleyhine bozuluyorsa BTS buna karşı sesini elbetteki yükseltecektir. Üzerine basarak ve altını çizerek söylediğimiz gibi sınıf ve kitle sendikacılığı anlayışı doğrultusunda emek, barış ve demokrasiden yana tavizsiz bir tavır koymak siyaset yapmaksa her BTS' li bundan gocunmaz.

Bütün ulaşım işkolu çalışanları bilmelidir ki BTS hiçbir siyasi partinin güdümünde kurulmadı. Hiç bir zaman işveren güdümünde olmadı. Her zaman diyalogcu tavrını sürdürdü. Taleplerini dile getirdi. Gerekli zaman demokratik tepkisini en kararlı şekilde ortaya koydu. Bunun içindirki bu süreç çok onurlu bir süreçtir.

Hatta bundan sonra daha dikkatli, daha kararlı, daha örgütlü olmak zorundadır. Dünya çok büyük küresel ekonomik krizle boğuşmaktadır. Küresel sermaye, bu krizden çıkabilmek için faturayı biz emekçilere kesecektir. Anti-demokratik yasalar her an dünyanın gündeminde olacaktır. Emekçilere karşı saldırılar her geçen gün artarak devam edecektir. Küresel sermaye bu krizi atlatabilmek için her yol mübahtır anlayışı içinde, kendi çıkarları doğrultusunda gerekli olan her türlü tedbiri alacaktır. Bizim sefaletimiz, çocuklarımızın geleceği onları pek ilgilendireceğini herhalde hiçbirimiz düşünmüyoruz. İşte bunun içindirki daha kararlı, daha örgütlü, daha çok dayanışma içinde olmalıyız. Belki de daha çok siyaset yapmalıyız. Küresel saldırıya karşı küresel mücadele anlayışını mutlaka hayata geçirmek zorundayız.

**YAŞASIN BTS, YAŞASIN SINIF VE KİTLE SENDİKACILIĞI!**  
**YAŞASIN EMEK, BARIŞ VE DEMOKRASİ MÜCADELESİ!**

## Atv ve Sabah Çalışanları Çalık Grubunun TİS Görüşmelerini Tıkaması Sonucu Grev'deler

Türkiye Gazeteciler Sendikası'nın (TGS) TURKUAZ Grubuyla sürdürdüğü Toplu İş Sözleşmesi (TİS) görüşmelerinin tıkanmasının ardından Sabah Gazetesi ve Dergi Grubuyla Atv televizyonu çalışanları GREV'deler.

Başbakan'a yakınlığıyla bilinen Çalık Grubunun grubu satın almasının ardından TGS ile TURKUAZ Grubu arasında başlayan TİS görüşmelerinde pek çok maddede uzlaşmaya varılmasının ardından sürdürülen görüşmeler TURKUAZ Grubunun gerekçesiz olarak görüşme masasından kaçması nedeniyle uyuşmazlıkla sonuçlanmış, arabulucu aşamasında ise anlaşma sağlanmadan bitirilmiştir.

İşverence yaratılan baskı ortamı içerisinde çalışanların büyük kısmı greve çıkmaya da bugün 10 çalışan anayasal haklarından vazgeçmeyip grev gözcüsü önlükleriyle haklarını ararken, İşçi Sendikalarından, Meslek Odalarından, Derneklerden Demokratik Kitle Örgütlerine kadar pek çok kurum bu grevi ciddi biçimde desteklemekte, yanlarında yer almaktadır.

Basın sektöründe, 12 Eylül darbesiyle birçok alanda olduğu gibi basın alanında da ciddi bir örgütsüzleştirme politikası uygulanmış, baskı ve engellemelerle bugünkü süreç yaratılmıştır. İktidar olmanın önemli basamaklarından biri de iktidarı isteyenlerin medya sahipleriyle gizli odalarda pazarlıklar yapmasından ve kirli çıkar ilişkileri kurmaktan geçerken çalışanların baskı altında tutulması, örgütsüzleştirilmesi konusunda işbirliği içinde olmuşlardır. Bugün medya sektöründe çalışanların büyük bir bölümü sendikası çalışmaktadır. Öylesi bir tablo yaratılmıştır ki, kendi



sektörlerinde yaşanan grev ve sonrasındaki dayanışma eylemleri bu basın tarafından görülmemekte, yok sayılmakta, gazetelerde televizyonlarda yer bulamamaktadır.

Halkın doğru ve gerçek haberleri elde etme hakkının önkoşullarından birisi medya organlarının bağımsızlığı iken bugün büyük bölümü holdinglerin denetiminde olan medya aracılığıyla doğru ve tarafsız haberlerin elde edilemeyeceği ve aynı zamanda çalışanların hakları konusunda da

duyarlılık gösterilmesi de beklenemez.

Greve çıkan çalışanlar yaptıkları işlerde, basın ilkelerine uymakla yasaların tanımladığı koşullarda çalışmaktan sorumluyken, bugün iş akitlerinin devamı koşulu medya patronlarının onların iki dudağı arasındadır. Bu koşullarda çalışan medya çalışanlarının halka baskı altında kalmadan, özgürce, doğru ve gerçek haberi vermesi beklenemez.

TURKUAZ Grubu çalışanları bugüne kadar defalarca işvereni masaya çağırmış ve çalışanların emeğine, sendikal haklarına saygı göstermeye ve toplu sözleşme sürecini uzlaşılıla tamamlamaya davet etmiştir. Bu süreçte kendilerine verilen destekten mutluluklarını belirten onların grevi sürdürmelerinde önemli bir güç olan kurumlarla birlikte bizlerin vereceği destek 12 Eylül'den bu yana uygulamalarla yaratılan bu kötü tablonun daha fazla devam etmemesi, geriletilmesi açısından önem taşımaktadır.





# 1 Mayıs



1 Mayıs 2009-Ankara

Birlik, Mücadele ve Dayanışma Günü olarak kutladığımız 1 Mayıs'ı bu yıl tarihi bir ana tanıklık ederek kutladık ve 32 yıl sonra binlerce işçi ve emekçi Taksim alanına çıktı.

1977'de yaşanan ve 37 kişinin ölümüne neden olan 1 Mayıs kutlamalarının ardından Taksim 1 yıl daha kutlama yapıldıktan sonra işçi ve emekçilere kapatılmış ve 80 darbesiyle birlikte de 1 Mayıs'ın kutlanması hepten zorlaşmıştı. Geçen zaman içinde verilen mücadele karşısında devlet 1 Mayıs'ları resmen yasadışı ilan etmeye de işçinin, emekçinin bayramı değil de yasadışı bir eylem gibi yaklaşmış, 1 Mayıs'lar susuz, copsuz, saldırısız geçmez olmuştu.

Geçmiş yıllarla birlikte özellikle geçen iki yılda 1 Mayıs'ın emekçilerin 1 Mayıs'ı anlamına yararış şekilde kutlanmasına adım adım yaklaşması yönünde önemli mevziler kazanılması bu yıl ki 1 Mayıs kutlamalarını önemli kılmıştır.

1 Mayıs denince ilk akla gelen İstanbul olduğu için o gün tüm ülkenin gözü İstanbul'a çevrilmiştir. Hükümetin, İstanbul Valisinin ve Emniyet Müdürünün açıklamaları ve "önlemleriyle" bugüne kadar 1 Mayıs'larda şehir yaşanmaz hale

çevrilmiş, korku yayılmış, sokağa adım atılamaz olmuştur. Bu yıl yine haftalar öncesinden başlayan 1 Mayıs yani Taksim tartışması KESK ve DİSK başta olmak üzere katılımcı kurumların tüm sorumlu yaklaşımlarına rağmen yine geçen yılları aratmadı.

Bu yılki 1 Mayıs'ta öne çıkan kimi başlıkları değerlendirirsek;

Birincisi, bugüne kadar neredeyse yok sayılan 1 Mayıs, AKP hükümeti tarafından resmen kabul edilip bayram ilan edilmiştir. Bu durum kimilerine göre AKP'nin demokratlığı olarak nitelendirilmektedir. Oysa bilinmelidir ki 1 Mayıs AKP'nin lütfu değil, yıllardır her türlü baskıya, saldırıya, terörize etmelere karşı



KES-DİSK-TMMOB-TTB-Ortak Basın Açıklaması

yılmadan usanmadan mücadele eden, 1 Mayıs'ı tüm hafızalardan silme, içini boşaltma çabalarına rağmen direnerek hafızalara kazıyanların mücadelesiyle kazanılmıştır. 30 yıl önce ayrıldığımız alana geri dönmek; "direne direne kazanacağız"ın, "hak verilmez alınır"ın hayattaki karşılığını gösteren büyük bir örnektir.

İkincisi -yine buna bağlı olarak hükümetin 1 Mayıs'ı resmi tatil ilan etmesi elbetteki önemlidir. Ancak hepimiz izledik, gördük. Asıl önemli olan 1 Mayıs'ın bu ülkede yaşayan emekçilerin, ezilenlerin, yoksulların gözünde ne olduğudur. Hatta adını basında, hükümet yetkililerinin dilinden dinlerken 1 Mayıs'ın önündeki sözcüklerin söylenmediğini, neyin bayramı olduğunun saklanmak istendiğini görmekteyiz. Oysa işçi sınıfının "birlik olma, dayanışma içinde bulunma ve mücadele etme" yönlerinin unutulmaması ve öne çıkarılması bizlerin asıl vurgusu, derdidir. Bu nedenle, özellikle bu günde; kime karşı, niye, nasıl mücadele etmemiz gerektiğinin bilince çıkartılmasının önemi büyüktür.

Ve üçüncüsü; resmi tatil ilan edilen bu günde özellikle işyerlerinin sorun çıkarması nedeniyle kutlamalara



### 1 Mayıs Kutlamaları-Ankara

katılmayacaklarını 'düşünebileceğimiz' çalışanların bugün resmi tatil olmasının havasıyla alanlara ne kadar çıkacaklarıydı. Bir kez daha görüldü ki aslında devletin gözünde resmen tanınmamış olsa da bugüne kadar alanlar doldurulmakta, yürüyüşler, eylemler, propagandalar yapılmaktaydı ve tüm bunlar için işyerlerimizden izin almadan kendi fiili meşru mücadelemizle, inancımızla alanlara inmekteydik. Görüldü ki 1 Mayıs'ın resmi tatil olması işçi ve emekçileri ne bir anda birleştiriyor, ne dayanışmaya katıyor ne de mücadelenin parçası yapıyor, kitleleri alanlara taşıyor.

Pek çok çalışanın bugün de yıllardır verilen mücadelenin, bedel ödemelerin hatırına dahi olsa alanlara gelmesi beklenirdi. Evet oysa öyle değil... 1 Mayıs'ın anlamı ve öneminin yeterince bilince çıkarılmaması



### 1 Mayıs Kutlamaları-Malatya

göstermiştir ki izin vermek çalışanların alanlara gelmesine yetmemektedir. Pek çok kişinin gerekçelerinden birinin güvenlik endişesi olduğu söylenebilir.

Geride kalan 1 Mayıs'ın ardından şimdi geriye takılmadan ama iyi bir değerlendirmesini yaparak önümüze bakmalıyız artık...

Yasaklar, ne hak mücadelesini



### 1 Mayıs Kutlamaları-Ankara

önleyebiliyor, ne de şiddeti... Yasaklamaların hak mücadelesini ve şiddeti hiçbir zaman önleyemeyeceği şiddetin ancak genişletilen demokratik haklarla önlenebileceği görülmüştür.



### 1 Mayıs Kutlamaları-Eskişehir

Ve asıl 1 Mayıs örneği de gösterdi ki, hak, "müsaade" ile değil, "mücadele" ile alınıyor.

Bu yıl 1 Mayıs, kapitalizmin tarihsel bir krizle yüz yüze bulunduğu, Türkiye'de krizin ağırlığının hissedildiği, işsizliğin arttığı, kitlesel işten çıkarmaların yaşandığı bir dönemde gerçekleştirildi. Asıl öne çıkarmamız gerekenler öne çıkarılmamıştır. Krize karşı geçtiğimiz aylarda kısmen yaşanan



### 1 Mayıs Kutlamaları-İzmir

direnış hareketleri 1 Mayıs'la bütünleştirilememiş, geniş emekçi kesimler bir program etrafında bir araya getirilememiş, bu anlamıyla 1 Mayıs kriz karşısında emekçilerin programı koyan alternatif direniş alanlarına dönüşme imkânına sahip olamamış, 1 Mayıs'ın Taksim tartışması ile sınırlı kalması, emek mücadelesinin taleplerinin geri planda kalmasına neden olmuştur.

Bu yıl yine 1 Mayıs'ın nerede kutlanacağı yönünde farklı görüşlerin ortaya çıkmasıyla Türk-İş, Hak İş ve bazı Sendika ve partilerin geçen yıllarda olduğu gibi Kadıköy'de kutlama yapmaları üzerinde ciddi biçimde düşünülmesi gerekmektedir. Belirtmek gerekir ki yönetimlerinin aldıkları kararlara rağmen kendileri Kadıköy'de olmasına rağmen binlerce işçi ve emekçinin yüreği Taksim'deydi.

Önümüzdeki dönemde gereken emekçilerin taleplerinin öne çıkarılması, emekçilerle 1 Mayıs alanının daha fazla buluşturulması, 77 1 Mayıs katliamının sorumlularının bulunması ve yargılanması için daha fazla tepkinin örgütlenmesidir. The Marmara Oteli'nin camından sarkıtılan '1977'de buradan ateş edenler bulunsun' pankartıyla böyle önemli bir konunun medyada yer alması ve öne çıkartılması yönüyle ise önemlidir.

## Divriği'de Yine Tren Kazası...Acımız Büyük !



Divriği'den Malatya yönüne giden Cevher yüklü tren 16 Mayıs 2009 tarihinde Demirdağ -Cürek arasında yolda kalan diğer bir cevher yüklü trene arkadan çarpmıştır. Çarpma sonucu meslektaşımız Yardımcı Makinist Hakim Koşman yaşamını yitirmiştir. Kazada makinist Haşmet Aslan ise yaralı olarak kurtulmuş olup, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Hastanesinde tedavi altına

alındı. Kaza haberi alınır alınmaz Sivas ve Malatya Şube yöneticilerimiz kaza mahalline hareket etmiştir. Çalışma arkadaşımız Hakim KOŞMAZ'ın cansız bedenine ancak 26 saat sonra ulaşılabildiği. Hakim KOŞMAZ'ın cenazesi Malatya'da TCDD Bölge MÜdürlüğü önünde yapılan törenin ardından toprağa verilmiştir. cenaze törenine Sendikamız Genel Başkanı ve TCDD'de örgütlü sivil toplum örgütleri ve TCDD yöneticileri katılmışlardır.



Divriği-Cürek arası kazadan görüntü-16 Mayıs 2009

Kazada yaşamını yitiren meslektaşımız Hakim Koşman'ın başta ailesi ve yakınları olmak üzere, tüm çalışma

arkadaşlarımıza başsağlığı, kazadan yaralı olarak kurtulan Haşmet Aslan'a geçmiş olsun dileriz.

## Su Sermayenin Saldırısı Altında!

İnsan yaşamına dair her şeyin alınıp satılabilen bir nesne olarak pazara sunulduğu bugün sistem artık temel insan hakkı olan suyumuz el koymaya çalışıyor. Emperyalist tekeller yerli işbirlikçileriyle birlikte özelleştirmeler vb. yollarla su kaynaklarına sahip olmaya çabılıyor.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 1977 'de aldığı "suyun bir insan hakkı" olduğuna dair kararını neoliberal politikalara uygun olarak 1992 yılında "suyun alınıp satılabilir bir meta" olduğu şeklinde değiştirmiştir. Buna paralel olarak 1996 yılında oluşturulan Dünya Su Konseyi'nin öncülüğünde örgütlenerek ilki Fas'ta başlayan ve Hollanda, Japonya ve Meksika ile devam eden ve son olarak ülkemizde 16-22 Mart 2009 tarihlerinde İstanbul'da su forumları yapılmıştır. Suyun özelleştirilmesi giderek Dünya Bankası ve IMF'nin başlıca politikaları arasına girmiştir. Suyun özelleştirilmesi çabaları sistemin krizinin derinleşmeye başladığı ve yeni kaynak arayışlarının tekrar gündeme geldiği bu süreçte yeniden hızlanmıştır.

Özellikle son yıllarda küresel ısınmanın etkisiyle birlikte kuraklık sorunuyla daha



fazla karşılaşan Türkiye son yıllarda sulak alanlarının yarısını kaybetmiştir. Varolan su kaynakları özellikle endüstriyel atıklarla kirletilen, tarımda suları verimsiz kullanılan ülkemiz gelecek yıllarda bu sorunla daha fazla karşılaşacaktır.

Su konusunda böylesi bir sorun karşımızdayken gerek dünya da gerekse ülkemiz sermayedarları kendilerine vazife çıkarmakta, çözüm

olarak suyun özelleştirilmesini savunmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin endüstriyel atıklarının yüzde yetmiş milyonlarca ton zehir atık hiçbir işlem görmeden doğaya salınmakta.

Forumda su kaynaklarının korunmasına vurgu yapılsa da sorunun nedeni olan kapitalizmin, çözümü yine kapitalizme atması sorunun nasıl bir çözüm ortaya koyacağını işaret etmekte.

Bu süreçte dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de **Suyun Ticarileştirilmesine Hayır** adıyla platform oluşturulmuş, Nisan 2008'den bu yana toplumsal yarar temelinde Türkiye'den sendikalar, meslek örgütleri, emekten yana siyasi partileri, çevre ve kültür dernekleri olarak tek tek her biri BM çatısı altında toplanan devletlerin "demokratik" davranmalarının mümkün olmadığını, suyun ticarileştirilmemesi ve suyun değerinin piyasada belirlenmesi" girişimini için mücadele verilmesi ve sorunun yalnızca su üzerinden düşünülmemesi gerektiği, bu mücadelenin ormanlarımız, toprağımız, emeğimiz ve sularımız özgürleşene kadar süreceği bildirilmiştir.

## TOKAT, SİNOP VE SAMSUN HAVAALANLARI YOLCUYA AÇIK, YAĞMA VE TALANA KAPALI OLMALIDIR!

### *Tokat ve Samsun'da Basın Açıklamaları Yapıldı!*

Havacılık söz konusu olunca "bilirkişi" namı kalemşörler her fırsatta yollara dökülüyor ve bar bar bağıyorlar; "Terminaler yetmez.....Şimdi sıra havalimanı özelleştirmesinde... İç hat-dış hat ayırmadan, pistinden kulesine, arıtma tesisinden enerjisine kadar tümünü anahtar teslimi özelleştirmek gerek...." Satalım gitsin!

Bugüne kadar havacılık alanında yapılmış özelleştirmelere baktığımızda, sözkonusu girişimlerinin birilerinin iştahını neden bu kadar kabarttığını anlamak daha çok kolaylaşır.

Geçmişte devletin olan havalimanları, son 15 yılda "devletin cebinden beş kuruş çıkmadan yapıldığı" iddiası ile "Yap-İşlet-Devret" modeli olarak adlandırılan modele geçilmesiyle yeni bir evreye girmiştir. Yatırım yapmak yerine, birilerine rant sağlamak amacıyla taşıyan bu modelle "devlet sadece denetleyecek, işi kolaylaşacak" denilerek bu süreç meşrulaştırılmaya çalışılmıştır. Ancak övülen bu model ile HAVAŞ'dan THY'ye kadar kamu kaynaklarının özel sermayeye teslim edildiği bir gerçektir.

"Devlet kasaplık yapar mı?", "Devlet manifatura üretir mi" propagandalarıyla ülke kaynakları bir bir peşkeş çekilirken, en sonunda iş, "devlet hava sahasıyla uğraşır mı", "devlet vatandaşlarının ulaşım, uçuş güvenliği ile ilgilenir mi" denmesinden korkulan zamanlara gelinmiştir. Sektörel bazda ilk önce, özellikle büyük havalimanı/meydanlarının terminal ve yolcu hizmetlerinin "devlet yapamıyor", "kaliteli hizmet sunamıyor" bahaneleriyle satılır/kıralanırken, bu süreç diğer havaliman ve havameydanlarını içine alan bir hale evrildi. Havaalanlarının geleceğini "satalım gitsin" diyen anlayışın tehdidi, yolcuların can güvenliği risk, DHML çalışanlarının durumu ise belirsizlik altındadır!

**HAVACILIK CİDDİ BİR İŞTİR ve İLK ÖNCE UÇUŞ GÜVENLİĞİ İLE HİZMET KALİTESİ GELİR!** Havacılık söz konusu olunca ilk olarak uçuş güvenliği ve hizmet kalitesi düşünülmemelidir. Havalimanları sadece kar amaçlı kurumlar olarak düşünülemez. Buna en iyi örneklerden birisi Erzincan Havameydanı olup, bu havameydanının yolcu sayısı çok az olmasına rağmen, Erzincan depreminde, önemini ve aslında havaalanlarının aynı zamanda stratejik kaynaklar olduğunu gözler önüne sermiştir.

Havacılık ve özelde havaalanları "nasıl olursa olsun herkes yapıyor, biz de seçim bölgemize bir havaalanı yapalım" diye



TOKAT-Basın Açıklaması Eyleminden-10 Nisan 2009.....

bakılamayacak kadar ciddi bir iş olduğu artık anlaşılmalıdır. Ancak, aslen seçim yatırımı olarak yapılan onlarca havalimanından biri olan Zonguldak Havameydanının, daha bir tane uçak bile inmeden kapatılması, ardından tekrar açılması sektöre ne kadar ciddiyetle bakıldığının bir göstergesi olduğu gibi, kaynakların nasıl heba edildiğinin de dikkat çekici örneklerindedir.

Bu gerçekliklere rağmen, devletin havalimanı işletmeciliğinden çekilmesi, "devlet beceremiyor" diye kestirilir atılamayacak kadar önemli bir mevzudur. Havalimanları, seçimlerde oy ya da birilerine kaynak sağlamak için değil, hizmet için vardır. "Satalım gitsin" denemeyecek olan havaalanları, hem bulunduğu il için bir değerdir, hem de halkın cebinden yani devletin bütçesinden oluşan kamusal nitelikli stratejik kaynaklardır.

Sonuçta, ulaştırma iş kolunun her dalında olduğu gibi, hava taşımacılığında da; can güvenliği temel alınmak, uçuş emniyeti ve hizmet esaslı yaklaşım zorundadır. Bu yüzden, tek amacı kar ve rant olan özel sektöre, havacılık sektörü asla teslim edilemez ve edilmemelidir. Aksi bir yaklaşım, intihardan başka bir anlama gelmeyecektir.

Bu koşullar dahilinde, kurumuna ve geleceğine sahip çıkan biz çalışanların, "halkın mallarını yağmalayanlara ve güvenliğini tehlikeye atan/atmak isteyenlere" ve onların temenni ve dileklerine tek sözümüz şudur;

"Havalimanlarımız yolculara, hizmete her zaman açık ama Özelleştirme ve talana daima kapalıdır!!!"

# Kadınların Sendikaya İhtiyacı Var, Sendikaların da Kadınlara...

Biz kadınlı, erkekli daha bir çocuğu bile "nasıl büyüteceğiz, nasıl okutacağız, ekonomik olarak nasıl yetişeceğiz ihtiyaçlarına...Çalışan ebeveyn olarak çocuğu nereye bırakacağız da işe gideceğiz..." diye düşünelim 7 Mart 2009 tarihinde Başbakanımız sıkı sıkı tembihledi kadınları "Doğurun!"... "Emir büyük yerden, öyleyse doğuralım" diyen olmamıştır herhalde kadınlardan...Gülündü geçilindi nihayetinde...

Çevre ve Orman Bakanı Veysel Eroğlu "hızlı tren" ile ilgili yaptığı

açıklamasında "hızlı hızlı" anlattı "kadının" nasıl görülme istendiğini de... Hatırlayalım, bir grup kadının, "İş istiyoruz sayın bakanım" sözlerine karşılık olarak, "Evdeki işler yetmiyor mu?" diyerek yanıt vermişti. En resmi ağızlardan bir kere daha duymuş olduk "kadının yerinin evi" olduğu masalını... Derken krizle ilgili çok daha parlak öneriler gelmeye başladı: "Kadınlar çalışmasın işsizlik sona erer..."

Peki neden bu ısrar? Daha bir masada kadın erkek bir arada oturamayanlar, neden biz kadınlara akıl vermeye meyilli bu kadar? Türban konusu gündeme gelince "özgürlükleri" baş tacı edilen, "seçimlerine saygı duyulması" gerektiği söylenen kadınlar, neden örneğin iş ve çalışma yaşamı söz konusu olunca ortada görülme istenmiyor ?

Neden birileri bu kadar meraklı biz kadınların adına konuşmaya ?

Ve neden kadınlar bu kadar "tehlikeli" birilerinin gözünde? Eve hapsedilip çocuk doğurma ve ev işi yapmak dışında -ha seçimlerde vitrine konması gereken bir kaç kadın hariç- bir türlü katlanılmıyor kadınların kamusal alanda / iş yaşamında olmasına?

Biz kadınlar bunu hakedecek ne yapmış olabiliriz ki?

ONLARIN DÜŞÜNEN, SORGULAYAN, HAKKINI ARAYAN KADINA TAHAMMÜLÜ YOK! Tarihten biliyoruz, önce kadınların üzerinden başlıyor bir ülkeye karanlık çökmeye...

"Üzmez"ler üzülüyor, kadınlar üzüyor... 14 yaşında cinsel tacize uğrayan bir kız çocuğuna bile sahip çıkmamıza izin verilmiyor, sırta sırta dolaşılıyor tacizci adam ortalıkta "alacaktım zaten nikahıma, size ne?" diye...

Çünkü yaşamamız istenen akıl tutulması önce kadınları hedef alıyor...

Kız çocuklarının okula gönderilmesine bile katlanılmıyor bu



zihniyet!

Kadınların kendilerine ve birbirlerine sahip çıkmaktan başka şansları yok!

Ülkemizde bir Kadından ve Aileden Sorumlu Bakanlık var, evlere şenlik...Ne teşkilatı, ne yasası, ne bütçesi, ne personeli var... Bir sığınma evi bir danışma merkezi bile kuramamış durumda...birakalım kadınların iş yaşamındaki rollerini sorgulamayı, bu konuda ön açıcı olmayı, kadına karşı ayrımcılık yapanlardan çok, ne yazık ki

kadın örgütleri ile davası var kadından ve aileden sorumlu bakanlığımızın...

Türkiye de sadece 6 tane kadın sığınma evi var, ama genelev desen 60 küsur ...

Türkiye de her 10 gebe kadından 6 sı gebeliği sırasında fiziksel şiddete uğruyor!

Türkiye de çalışan kadın oranı çalışma çağındaki kadınların çalışma oranı % 24...

Türkiye de çalışan her 100 kadından 66 sı kayıtdışı...

Türkiye töre cinayetine kurban gideceğini bildiği için sığındığı jandarma karakolundan "ben onu affettim" diyen kocasına teslim edilen, ardından "töre" gereğince kulakları, burnu kesilip öldü zannedilerek yol kenasına atılan kadınların, Güldünyaların ülkesi...

**BİZİMSE AYRIMCILIĞA, EŞİTSİZLİĞE VE KADINI İKİNCİ SINIF VAATANDAŞ OLARAK GÖREN ZİHNİYETE ARTIK TAHAMMÜLÜMÜZ YOK!**

Biz BTS li kadınlar olarak bunun bilinci ile hareket ediyoruz. Ne mızımızlanma ne "böyle gelmiş böyle gider" diye boyun eğme zamanı değil, ayağa kalkma ve ses çıkarma zamanı..haklarımız için bir arada olma bir arada örgütlü bir şekilde ses verme... Çalışma yaşamında varolan ayrımcılıkla mücadele etmek için de temel örgütlenme biçimleri sendikalar. İşte KESK tam da bu yüzden kadın çalışanların, en yüksek sendikal katılım oranlarına sahip konfederasyon. Elbette yetmez!... Sendikalarımızı daha da ileri taşımamız lazım, daha güçlü, daha örgütlü....

Çünkü kadınların sendikaya ihtiyacı var – sendikaların da kadınlara...

## 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü

Sendikamız üyeleri ve kadın çalışanlarımız bugün de gerek illerde düzenlenen mitinglere gerekse Şubelerimiz tarafından organize edilen etkinliklerde yer aldılar.

Ankara, İzmir, Adana, İstanbul 1 ve 2 nolu Şubelerimizdeki kadın üyelerimiz bir araya gelerek günün anlamına denk düşen biçimde etkinliklerde bulundular.

6 Mart 2008 Cuma günü İstanbul 2 nolu Şubemizin Atatürk Havalimanında düzenlemiş olduğu 8 Mart Emekçi Kadınlar Günü etkinliği 120 kadar katılımcı ile gerçekleşti. Şube Başkanımız Yakup Tağı'nın konukları selamlamasının ardından açılış konuşmasını yapan BTS Genel Kadın Sekreteri Esra Tetik Sengel ekonomik kriz ve kadına değinen bir konuşma yaptı. Krizlerde ilk olarak işten çıkarılan kadınların, krizin iki defa mağduru olduğunu söyleyen Sengel, dünyanın bir bütün olarak ikinci bir ortaçağa sürüklendiğini dile getirdi. Ülkemizde bir akıl tutulması yaşandığını, devlet işlerinde "ulemaya" danışılmaya ihtiyaç duyulmasından kadınlara "doğurun" komutunun verilmesine kadar kadınların gittikçe daha fazla karanlığa itildiğini söyledi. Kadınların aslında yalnız olmadıklarını, krize karşıda kadın dayanışmasının kritik olduğunu dile getirdi. DESA daki direnişini ardından işe iade kararını kazanmış olan Emine Aslan örneğini veren Sengel, kadının örgütlü gücünün emeği



8 Mart Etkinliği-İst/1 nolu Şube



### 8 Mart Etkinliği-İstanbul 2 nolu Şube

özgürleştireceğini ve bu yüzden 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nün dünyanın en güzel şarkılarının günü olduğunu söyleyerek sözlerine son verdi.

"Memleketimden Kadın Manzaraları" isimli slayt gösteriminin izlenmesinin ardından BTS 2 Nolu Şube üyeleri Destan Özbaş ve Alpay Oluklu'nun düzenlemiş olduğu şiir dinletisi yer aldı. "Tersine Dünya" isimli kısa film üzerine söz alan Özlem Kazak Özgür iise konuşmasında DHMİ'de hala bir kreş bulunmamasının aslında kadınların çalışma hakkını ihlal etmek olduğundan bahsetti. Etkinlik İstanbul 2 Nolu Şube Kadın Sekreteri Özlem KELEŞ'in Dario Fo'dan "Uyanış" isimli tek kişilik tiyatro gösterimini sunmasının ardından sona erdi.

Ankara Şubemizde, örgütlü olduğumuz kurumlardan gelen üyelerimizle Sendikamız Genel Merkezinde bir araya geldiler. Bu güne ilişkin yapılan konuşmaların ardından slayt gösterisi izlendi ve ardından kadın çalışanlarımız

tarafından bir müzik dinletisi verildi.

MİLAS-BODRUM Havalimanında da emekçi kadınlar bir aradaydı. 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü 10.03.2009 tarihinde Milas-Bodrum Havalimanında Güvenlik binası toplantı odasında DHMİ ve çeşitli şirketlerde çalışan emekçi bayanların katılımıyla kutlandı. Açılış konuşmasının ardından "Memleketimden Kadın Manzaraları" başlıklı slayt gösterisi



8 Mart Etkinliği-Ankara Şube

Ebru TURKAN tarafından sunuldu. Nilüfer HOŞGÜL, Fatma ALTIN'ın da görev aldığı ve büyük beğeni ile karşılanan sunumun sonrasında Hamza ÖZDEMİR'in hazırladığı şiir dinletisi yapıldı. Kış



**8 Mart Etkinliği-İzmir Şube**



**8 Mart Etkinliği-Bodrum**

sezonu olmasına ve limanımız çalışan sayısının az olmasına rağmen katılımın 60'dan fazla kişiye ulaşmış olması ve Milas-Bodrum Havalimanındaki emekçi kadınların güçlü sesi, kadının örgütlü gücünün emeği özgürleştireceğini bir kez daha göstermiş oldu.

## **Adana Şubemizden Basın Toplantısı!**

Adana-Mersin arasında çalışacak olan Raybüs açılışının Başbakan Recep Tayip Erdoğan tarafından yapılması nedeniyle Adana Şubemiz tarafından 6 Mart 2009 tarihinde basın toplantısı yapıldı.. Şube Başkanımız Mehmet GÖK tarafından yapılan açıklamada; "Sefere konulacak olan bu trenlerin daha öncesinde Adana-Mersin arasında çalışan raybüslerle sürat olarak bir farkı bulunmamaktadır. Sadece yeni setlerin alındığı ülke ve firma değişmiştir.

Ayrıca demiryollarına yatırım yapıldığı demogojilerinin ne kadar gerçek dışı olduğunu bir kez daha görmekteyiz. Çünkü Toprakkale-Mersin arası sinyalizasyon çalışmasıyla birlikte elektrifikasyon çalışması da başlayacaktı. Ancak alınan tren setleri dizeldir. Bu da petrolde dışa bağımlılığın devam edeceğinin göstergesidir.

Sefere konulacak setlerin daha kısa sürede seferini tamamlaması için Şehitlik-Zeytinli-Yenice-Tarsus gibi istasyonlarda duruşunun kaldırılması düşünülmektedir. Bu da bizde; ara istasyonlardaki yolcuların gözden çıkarıldığı, eğer gözden çıkarılmadıysa daha konforlu (!) yolculuk yapmaya layık görülmediği izlenimi uyandırmaktadır. Ayrıca demiryolu alt yapısında elle



**Adana Şube Binası-06.03.2009**

tutulur hiç bir değişim olmamıştır. Birçok istasyon giriş çıkışlarında bulunan makaslarda maksimum hız halen 15 km. dir. Adana-Mersin arasında birçok hemzemin geçit bulunmaktadır. Bu hemzemin geçitlerin bir kısmı bariyersiz, bir kısmı otomatik bariyerli, bir kısmı ise bekçili bariyerlidir. Bekçili bariyerli hemzemin geçitlerde özel şirketlerin elemanları çalışmaktadır. Bu elemanların demiryollarınca

kontrolleri yeterince yapılmamakta, 12 şer saat 2 li nöbetler tutulmakta, personel

maaşları geç ödenmekte olup tüm bu olumsuzluklar hemzemin geçitlerin güvenliğini tehlikeye atmaktadır.

Demiryollarının çevresine yapılan ihataların yerleşim yeri içerisinde kalan birçok kesimde üst geçit veya alt geçit bulunmadığı için halk tarafından kırılmıştır.

Hemzemin geçitlerden ve yerleşim yeri içerisinde kalan kesimlerde yeterli güvenlik önlemleri alınmadan yapılacak sürat seyrüsefer emniyetini ve vatandaşın can güvenliğini tehlikeye atmaktadır.

Salt seçim şovuna dönüşen bu açılış Pamukova ve Kütahya'da meydana gelen ölümlü kazaların benzerlerinin meydana gelmesine davetiye çıkarmaktadır" ifadelerine yer verilmiştir.

# Denizcilik Müsteşarlığı Yetkililerine Soruyoruz!

Müsteşarlık Merkez hizmet binasının bağımsız çalışma ofislerine dönüştürülmesi ile yapılmak istenen gerçek amaç verimliliği artırmak mı? Yoksa çalışanları izole etmek ve döner sermaye kaynaklarını heba etmek mi? Çalışma Ofislerine dönüştürülmesinin işlevsiz olduğu anlaşıldığı için mi diğer katlara uygulanmadan vazgeçildi. Yapılan bu harcamanın hesabı kimden sorulacak?

Döner Sermayeden kadro karşılığı sözleşmeli personel haricinde çalışanlara pay dağıtılması gerçekleşecek midir? Bu konuda herhangi bir çalışma yapılmakta mı?

Kurum çalışanları memnuniyet anketi sonuçlarının tüm çalışanlarla paylaşılması düşünülüyor mu? Çalışanlar adına yapılan, çalışanları ilgilendiren bir anket neden çalışanlarla paylaşılmamaktadır?

Kalite Yönetim İlkesinde belirtilen "TÜM ÇALIŞANLARIN ORTAK KATILIMI" esasları çerçevesinde çalışma ofislerinin oluşturulması da dahil olmak üzere çalışanları ilgilendiren uygulamalarda neden çalışanların görüşü alınmamaktadır?

Tersanelerdeki ölümlere Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürünün yoğun il dışı programları ve görevlendirmeleri nedeniyle mi duyarlılık gösterilmiyor ve önlem alınmıyor? Sessizliğimiz ne zaman bozulacak?

Müsteşarlık çalışanlarının ortak kullanım alanı olup, sosyal bir aktivite merkezi olarak kullanılan Lokal tasfiye edilip Müsteşarlık Konferans Salonu olduğu halde ayrıca Müsteşarlık Konferans Salonu ile Müsteşarlık Makam Toplantı bölümü var iken neden binlerce TL harcanarak çok lüks bir toplantı salonunun yapılmasına ihtiyaç duyulduğunun açıklanması düşünülüyor mu?

Döner Sermayedeki kaynakların neden bu tür harcamalar için kullanılıp, kadro karşılığı sözleşmesiz personele dağıtımı yapılmamaktadır?

BTS'nin sendikal faaliyetlerini engelleyici tutum ve davranışlardan vazgeçilmelisi düşünülmekte midir? Denizcilik Müsteşarlığı Personeli Görevde Yükselme Ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği hükümleri gereği hizmet içi eğitim kursları düzenlenmesi hangi gerekçelerle yapılmamaktadır? Ayrıca görevde yükselme sınavlarının yapılmamasının nedeni kadrolaşma uygulamalarının halen devam ettiğini mi gösteriyor. Son 5 yılda Müsteşarlıkta göreve başlatılan "Denizciler" neden personel sıkıntısı çekilen taşrada değil de merkezde tutulmaktadır?

Aşağıda isimleri yer alan personelin hangi gerekçeyle ünvanlarının yükseltildiğinin ve ilgili Yönetmeliğe uygunluğunun açıklanmasını bekliyoruz.

Müsteşarlık Merkez Teşkilatında Görevde Yükselme Yönetmeliği Uygulamasında Tespiti Yapılan Atamalar;

ADI SOYADI	ESKİ ÜNVANI	YENİ ÜNVANI	YENİ ÜNVANA GEÇİİN ARDINDAN
EDİP BALLIKAYA	ŞEF	LİMAN BAŞKANI	KARDO KARŞILIĞI SÖZLEŞMELİ STATÜ(ALTI İKRAMİYELİ)
DEMET CAVCAV	MEMUR	UZMAN	KARDO KARŞILIĞI SÖZLEŞMELİ STATÜ(ALTI İKRAMİYELİ)
FİLİZ Y. AVCIBAŞ	ŞEF	UZMAN	KARDO KARŞILIĞI SÖZLEŞMELİ STATÜ(ALTI İKRAMİYELİ)
ÖZCAN ALTINDAĞ	SAV. UZM.	ŞUBE MÜDÜRÜ	KARDO KARŞILIĞI SÖZLEŞMELİ STATÜ(ALTI İKRAMİYELİ)
ASUMAN KUTLUATA	ARAŞTIRMACI	ŞUBE MÜDÜRÜ	KARDO KARŞILIĞI SÖZLEŞMELİ STATÜ(ALTI İKRAMİYELİ)
HAYDAR GÖKÇE	ARAŞTIRMACI	LİMAN BAŞKANI	KARDO KARŞILIĞI SÖZLEŞMELİ STATÜ(ALTI İKRAMİYELİ)

Değerli Denizcilik Müsteşarlığı çalışanları yaşadığımız sorunlardan bir bölümünü tespit ederek yetkililerden cevap vermelerini iyi niyetimizle talep ediyor, kurum kaynaklarını cömertçe harcama alışkanlıklarından vazgeçerek çalışanların sesine kulak verilmesini istiyoruz.

Unutmayın ki gerçek çözüm ellerimizde,

Kurumumuzda yaşanan olumsuzluklara karşı ortak mücadeleyi öreerek işimize, ekmeğimize, çocuklarımızın ve kendimizin geleceğine sahip çıkabilmek için emekçilerin gerçek örgütü BTS'de buluşarak sesimizi ve gücümüzü birleştirelim.



## Kreş Kampanyası ...

Mart sonunda başlattığımız kreş kampanyamız etkinliklerimizle adım adım geliyor. Kampanyamızla, kreş hakkımızı yadsıyan Başbakanlığın "ekonomik kriz sebebi ile hiç bir sosyal yatırıma ödenek verilmeyeceğine" dair olan genelgesini geri çekirtmeyi, alanlarımızda kreşlerin açılmasını ve hakların ancak kolektif mücadeleyle kazanılacağı bilinç ve deneyiminin geliştirilmesini hedefliyoruz.

Her kampanya gibi, kreş kampanyamız da, öyle hemen sonuçlanabilecek bir çalışma, bir mücadele değil! Hiçbir hakkın lütfedilmeyip tersine kolektif mücadeleyle kazanıldığını bildiğimiz için, kreş hakkının da yükselen, güçlenen, uzun soluklu bir mücadele sonucunda kazanılacağını biliyoruz. Birçok engelle, sadece dışarıdan değil, kendimizden kaynaklı iç engellerle de boğuşa boğuşa yol alacağız; bu yolu açacağız!

Kampanyamızın hangi olanakları oluşturacağı, hangi engellerle karşılaşabileceğini en baştan öngörmek, kolay başarı beklentilerinin de, daha ilk sorunlarla karşılaşıldığında tiknefes olmanın da önüne geçecektir.

Kampanyamız birleştiricidir; hepimiz için yakıcı olan kreş talebi etrafında toplayıcı; bu talebi kolektif bir güce dönüştürücüdür. Bu birleştiricilik, özellikle alanımızda süre giden "yeniden yapılanma"ya dair kafa karışıklığının dağıtıcılığını sınırlayacak; yabancılaşma ve rekabeti darbeleyecektir. Bu başlıkta göstereceğimiz güçlü bir arada duruş daha ilerisine taşımak için bir başlangıç olacaktır.

Kampanyamız geliştiricidir; üyelerimizin ve alan çalışanlarının katılım ve katkısını sağlayıp sürekli arttıracak; kendilerini ve birbirlerini dayanışmacı, yaratıcı yönlerinden ilerletmelerini sağlayacak. Birleşerek gelişmek ve geliştirmek, gelişerek ve geliştirerek birleşmek,



kampanyamızın temel dinamiğini oluşturacak.

Bugüne kadar neler yaptık? Örgütlenme gezilerimizde de temel gündemlerimizden birisi kreş kampanyasıydı. İstanbul'da ve Nisan sonunda başlatarak, Antakya, Adana, İzmir, Bodrum, Dalaman'da gerçekleştirdiğimiz örgütlenme gezilerimizde, kreş talebinin tüm çalışanlar için de öne çıkan bir talep olduğunu bir kez daha gördük. İster çocuğu olsun olmasın ister çocuğunu büyütmüş olsun tüm çalışanlar, kreş ihtiyacının karşılanmasının acil, yakıcı olduğunda birleşiyorlardı. Halihazırda belli başlı tüm havalimanlarımızda dağıtımı yapılmış olan ve geri dönüşleri başlayan kreş anketimizin sonuçlarını ayrı bir çalışma olarak tüm çalışanlarımıza sunacağız...

Kreş kampanyamıza dair çıkardığımız bültenle birlikte dağıttığımız bu ankete verilen yanıtlarda, özellikle 10-15 yıllık çalışanların, artık bu sorunu sadece annelerin sorunu olarak görmediğinin aksine kadın erkek tüm çalışanlar için ne kadar önemli olduğunu ortaya çıkarıyordu. Son dönemin moda kelimesi ile bu kadar "makul" ve yakıcı bir talebin reddedilmesi ancak kötü niyet olarak tanımlanabilir. Kreş kampanyasının sendikamız BTS ile sınırlı olmayışı; Konfederasyonumuz KESK'in de ana taleplerinden biri olması ve bir kampanya temelinde

yürütülecek olması, kamu emekçilerini kreş talebinde ortaklaştırması; kaynaştırıcı ve sonuç alıcılığına dair umut verici olduğunu örgütlenme ziyaretlerimizde bir kez daha gördük...

kentlerde iş yerlerinde çalışan sayısının az olduğunu düşünen çalışanların kaygıları, birlikte geliştirilen ve KESK in de temel taleplerinden olan kamu emekçileri için merkezi ortak kreşler önerisiyle aşılarak, güçlü bir mücadele potansiyeline dönüştürüldü.

Bunlar, ilk ve başlangıç adımlarımız....

**ÖRGÜTLÜYSEK GÜÇLÜYÜZ!**  
Kuşkusuz kreş talebi bu alanda da bizimle başlamıyor! Daha önce de, kreş açılması için bireysel girişimler olmuş ve tek tek dilekçeler verilmiş; daha çok da "kendi başının çaresine bakma" yolu seçilmiş. Daha önce yürünen bu yollarla alandaki tüm emekçiler için kreş hedefine ulaşamamış olması, yürüyüşe çıkan bu ilk girişimler belli bir hayal kırıklığı yaratmış; ne yazık ki bireysel olarak kalmış, daha örgütlü ve daha kitlesel olarak dile getirilememiş bu samimi çabaların bize aktardığı derslerle de donanmış bugünkü yeni, taze soluklu kampanyamıza da bu hayal kırıklığı içinden bakılmasını önlemeliyiz. Geçmişteki bu çabaları, bu uzun soluklu mücadelede ilk adımı atanlar olarak görüyoruz; aktarılan derslerin önemini biliyor fakat hayal kırıklıkları tümüyle geçici olduğunu unutmuyoruz, geçecektir!  
Hayaller de kimi kırılmalar yaşansa da, eğer haklıysak ve bunun bilincinde isek, bu hayaller sürekli canlandırılmalı, yeni bir dünya kurmanın manivelasına dönüştürülmeli! Bu dönem bize bazı fırsatlar sunuyor ... Talebimizi güçlü bir sesle haykırabilirsek bu en doğal hakkımızı almamak için bir engel yok - yeter ki birlikte duralım ve birlikte mücadele edelim...

## ETF Genel Sekreteri Eduardo Chagas ve ITF Kara Taşımacılığı Bölümü Başkanı Mac Urata ile Görüşme



*ETF Genel Sekreteri Eduardo Chagas ile Liman İş Sendikası Genel Merkezinde yapılan toplantı.6 Mayıs 2009*

Ülkemizde Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Federasyonu (ITF) ve Avrupa Ulaştırma Çalışanları Federasyonu'na (ETF) üye tek kamu çalışanları sendikası olan Sendikamız uluslararası ilişkileri de aksatmadan sürdürmektedir.

Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Federasyonu (ITF) Kara Taşımacılığı Bölümü Başkanı Mac Urata, 1 Mayıs 2009 tarihinde 1 Mayıs kutlamaları için dayanışma amacıyla geldiği İstanbul'da Sendikamız Genel Sekreteri Yavuz DEMİRKOL, Kadın Sekreterimiz Esra TETİK SENGEL, İstanbul 2 No.lu Şube Kadın Sekreteri Özlem KELEŞ ve Uluslararası İlişkiler Uzmanımız Osman İŞÇİ'nin katıldığı bir toplantıda bir araya geldi. Toplantıda Ülkemiz ve Dünyadaki sendikal hareket ve ulaştırma alanında yaşanan sorunlar hakkında bilgi alış verişinde bulunuldu, dayanışmanın ve işbirliğinin daha güçlendirilmesi konusunda görüş birliğine varıldı.

Avrupa Ulaştırma Çalışanları Federasyonu (ETF) Kongresi öncesi çeşitli ülkelere ziyarette bulunan ETF Genel Sekreteri Eduardo Chagas Türkiye ziyaretinde de ETF üyesi sendikalarla toplantılar yaptı.

İstanbul'da Tümtis, Hava-İş ve DAD-DER'in katıldığı toplantının ardından 6 Mayıs 2009 tarihinde Ankara'da Liman-İş Sendikasında Liman-İş ve Sendikamızın katıldığı bir toplantı yapıldı. Toplantıya Sendikamızı temsilen Genel Başkan Yunus AKIL, Genel Sekreter Yavuz DEMİRKOL, Genel Basın ve Yayın Sekreteri Ali KİTAPÇI ve Uluslararası İlişkiler Uzmanımız Osman İŞÇİ katıldı.

Liman-İş Sendikası'nın hem Türkiye'nin siyasal, sendikal durumu hem de limanların durumunu açıklayan bir sunum yaptığı toplantıda, Sendikamızda hazırladığı raporu sundu. Genel Başkanımız Yunus AKIL tarafından yapılan sunumda Sendikamızla ilgili bilgi verilerek, ulaştırma sektörünün durumu ve Sendikal mücadelede karşılaşılan sorunlar ve baskılara değinildi.

ETF Genel Sekreteri Eduardo Chagas da Avrupa Sendikalarının gündemi, ETF'nin mücadele ettiği konular ve sendikal sorunlar konusunda bir sunum yaptı.

Toplantı sonunda Sendikalar ile ETF arasındaki iletişimin ve bir araya gelme koşullarının artırılması ile dayanışma içerisinde bulunulması kararlaştırıldı.

## Yeniden Yapılandırma

# D H M İ N e r e y e G i d i y o r ?

Samsun, Tokat ve Sinop havameydanlarının bütün olarak kiralanması ya da işletme hakkının devredilmesi gündeme alındı... bir sonraki adımda Nevşehir - Kapadokya ve Isparta havalimanlarının olduğu telaffuz ediliyor... Sırada daha başka havalimanlarımızın olduğu da...

### TOKAT, SAMSUN, SİNOP... SATMAYALIM DA BESLEYELİM Mİ?

Bu konuda birçok şey söylenebilir. Biz basit bir soru ile başlayalım...

Bu ülkede yapılmış olan özelleştirmelerin hangisinin o kurumun çalışanlarına, ülke emekçilerine, bütçemize yani genel olarak memleket, kamuya bir faydası olmuş? ... Birçok kamu kuruluşu ve varlığının altın tabaklar içerisinde "ikram" edildiğine birebir şahit olmadık mı? TEKEL de, TELEKOM da, PO da, TÜPRAŞ da, limanlarımızda... Peki, şimdi Samsun, Sinop ve Tokat havameydanlarının satışa sunulmasını "birileri karar vermiş, kim karşı koyabilir ki" diye kestirip atacak görmemezlikten mi geleceğiz?

Basın açıklamalarımızda değindik, madem satılacaktı, Sinop havameydanı neden bir yıl önce açıldı, allayıp pullayıp yenilendi? Madem satılacaktı neden o kadar masraf edildi de Tokat havameydanında yenileme çalışmaları yapıldı? Dalaman da özelleştirilen terminal işletmesine 2 milyon yolcunun altında yolcu geldiği vakit DHMİ nin eksik yolcu sayısından doğan zararı (!) işletciye ödemesi nasıl bir mantığın eseriydi?

Samsun havameydanı zarar mı ediyordu? Nevşehir-Kapadokya zarar eden bir havalimanı mı?

Neden bu havaalanlarını blok olarak kiralıyoruz ya da satıyoruz? Ve neden şimdi?

Sebepten? Sebepten yok! Soruyoruz: peki bu havalimanlarında çalışan DHMİ mensuplarının akıbeti ne olacak? Cevap yok! Devam etmeye gerek var mı? ya bu havalimanlarımızın birilerine ikram

edileceğinden kuşkusu olan var mı?

Spekülasyonlar yapılmaya devam ediliyor... Çalışanların bir kısmı emekliye sevk edilecek, bir kısmı başka limanlara tayin olacak, bir kısmı havuza aktarılacak, DHMİ bölünürse artık kontrolörler 10 000 euro alacak vs vs vs.

DHMİ çalışanlarının iki seçeneği var... ya "bize ne zaten bu havalimanlarını kim niye alsın Tokat dan Sinop dan kim ne kar edebilir ki" "Bizim meydana bir şey olmuyor ya bana ne Tokat dan Samsun dan" deyip gözlerimizi kapayacak ya da içinde bulunduğu rehavetten kurtulup süreci sorgulamaya başlayacağız.

### YENİDEN YAPILANDIRMA BAŞLADI...

Bu havalimanlarının satılması aslında yeniden yapılandırma sürecinin bir parçasıdır, yeniden yapılandırma ile birlikte ele alınmalıdır.

Bu ülkede basit bir gerçek var ki; bir kurumu elden çıkaracakları zaman adına yeniden yapılandırma diyorlar... Bu süreç, havacılık otoritelerinin ya da çalışanlarının "Arkadaşlar bizim çalışma koşullarımız çok kötü biz düşündük taşındık ülkemiz havacılığının ilerlemesi ve çalışanlarımızın refahı için yeniden yapılandırma sürecine ihtiyaç duyduk" demesi ile ortaya çıkmıyor. Aksine IMF direktifleri doğrultusunda tüm dünyada kamu kaynakları ve kamu iktisadi teşekküllerini sermayeye aktarmak için başlatılan özelleştirme sürecinin sadece 'ismi yeni - amacı eski' olan yönteminin adı Yeniden Yapılandırma'dır. Biz demiryollarının özelleştirilme sürecinden yeniden yapılandırma sürecini aslında iyi tanıyoruz.

DHMİ de de bu süreç yeni değil. Yıllardır yeniden yapılandırma ile yatıp kalkıyoruz... Ha yapılandık ha yapılanacağız... DHMİ bölünecek onun yerine ikili bir yapı kurulacak, içinde hava trafik hizmetlerinin bulunduğu bir kısım hizmet alacak, işletme merkezli diğer kısım hizmet satacak... Her niyete yenen muz gibi, herkes kendince



yorumluyor bu yeniden yapılandırmayı.

Zaten yıllardır EUROCONTROL tazminatı şu, bu, diye diye birbirimize düşürüldük... Sen çok aldın, ben az aldım, sen almamalıydın, size daha çok verildi... diye diye çalışanlar kendi içinde bölündü... Şimdi hep beraber büyük bir rehavet içerisindeyiz: 'Her koyun kendi bacağından asılır'...Hala "bir şey olsa duyardık" diye sayıklıyoruz kendi kendimize...

### **Önümüzde bir çok spekülasyon var... elimizde ise bir hiç...**

Ortaya bir denklem konmuş bizse değişkenlerle tartışırılıp duruyoruz... Şöyle mi olur böyle mi? Kim gider kim kalır... Hangi bölümler alınır, hangileri satılır? Apron trafiğinin durumu ne olacak itfaiye Sabiha Gökçen deki gibi özel şirketin mi olacak vs vs vs...bu tartışmaların argümanlarını da bir çok defa konuştuk dinledik "Yeniden yapılandırılmasın da birilerinin arpalığı olmaya devam mı edelim?"... "EUROCONTROL parayı vermek için şart koymuş bölünmemiz lazımmış" "Hizmet kalitesi artacakmış" "Özel güzeldir" "Devlette kalınca hizmet üretilmiyor zaten zor şartlarda çalışıyoruz altyapı eksik, hizmetler aksıyor" vs vs vs...

Maksadımız felaket tellallığı yapmak değil ama bir şey açık olarak ortada... Bir sabah kalktığımızda biz sizi yeniden yapılandırdık "işletme ve idari hizmetleri artık X şirketi yapacak sizi Niğde SSK ya atadık" "baktık İzmir de bu kadar hava trafik kontrolörüne gerek yok şu miktar paraya çalışan bizle kalsın diğerlerine güle güle" yahut "Bodrum havalimanında kışın bu kadar kontrolörün, elektrikçinin çalışmasına gerek yok kışları sizle sözleşme imzalamayacağız istemeyen başka kapıya" denirse; bu tehlikeye yani iş güvencemizi kaybetme riskine karşı yapabileceğimiz hiç bir şeyin kalmayacağı açıktır. Çünkü içinde bulunduğumuz rehavetin olası sonucu budur.

Hani bir şey olsa duyardık deyip duruyoruz ya, TELEKOM'da, TEK'de "bir şeyler duyulduğunda" her şey olup bitmişti... Rehavetimizin arkasındaki temel sebep, her bölümün kendilerinin vazgeçilmez olduğuna duyduğu inançtır! Hatırlamak gerekirse; Ulaştırma Bakanlığına bağlı TELEKOM'da da, teknik kadro kendisine büyük bir güven besliyordu, "askeriyenin, istihbaratın iletişimi bizden geçiyor, ülke güvenliği bizden sorulur, bizi özelleştiremezler, en azından teknik kısmı" diyorlardı... Sonuçta ne oldu; askeriye de, istihbarat da kendi iletişim ağlarını kurdu... ve yaklaşık 60.000 TELEKOM çalışanının bir hafta içerisinde havuza alındığına tanık



olduk. 5.500 kişilik DHMİ çalışanlarının havuza aktarılması ise bir saat bile sürmez!

Denklemin bir değişkenine EUROCONTROL tazminatları konmuş, tüm tartışma paraya çevrilmiş, birbirimize düşürülmeye çalışılmışız... Peki, basit bir soru daha, hangi kontrolör 63 yaşında gece nöbeti tutabilir? Alınacağı bile spekülasyon konusu olan bir para, erken emeklilik, yıpranma payı ve kıdem tazminatları üzerine örgütlenmemiz bir arda durarak mücadele etmemiz gerekirken, birbirimizden uzaklaştırılmış durumdayız. Farklı illerdeki kontrolörleri bile birbirine düşürmek için fırsat kollanıyor...

Özelleştirilmeleri söz konusu olunca en makul iki örnek gibi gözüküyor Sinop ve Samsun. Neden mi? çünkü çalışanlarımız bile Tokat ı kim niye alsın oradan kar edemez ki diye bakıyor... "Tokat ı kim alır ki, oradan nasıl kar edecek ki? "Sinop zaten bir açılıp bir kapanıyor sırtımızda bir yük"... "Samsun da bir tek terminali satabilirler geri kalan yerlere dokunamazlar"... vs vs vs... işi gücü bıraktık biz bunlar için akıl yürütüyoruz. Çünkü bir sabah hadi sizi yeniden yapılandırdık diye bizi herhangi bir kurumun havuzuna attıklarında ya zaten artık havacı sıfatımız kalmayacak ya da "başka bir yere geçirirler nasıl olsa" diye düşünenlerimiz için de artık elimizde tayin olunacak havalimanı kalmayacak... Evet, her koyun kendi bacağından asılır ama bu koyunlar için geçerlidir...

### **Spekülasyonlar sınırsız... gerçekler yalın ve net...**

Bizim bu denkleme itirazımız var... Yeniden yapılandırmaya karşı olduğumuzu söylediğimiz zaman bize yeniden yapılandırılmasın da bu günkü hali ile mi kalsın istiyorsun deniyor,"ya özel şirketin" ya da "bu günkü hali ile devletin olsun" ikilemi arasında sıkıştırılmak isteniyoruz. Bu iki değişken dışında seçeneğimiz olmadığını düşünmemizi istiyorlar. Bizim artık bu denklemlerle kaybedecek vaktimiz yok... Biz iş güvencesinin olduğu ve çalışanların talepleri doğrultusunda yükselen uçuş güvenliğini temel almış ve kendi kaynaklarını kullanabilen, ihtiyaçları doğrultusunda yatırım yapabilen bir yapıdan bahsediyoruz... Bizim tam da bu sebeple bu denklemin kuruluşuna, kendisine itirazımız var...

Biz DHMİ çalışanları; değiştirilip durulan senaryolara, değişkenlere değil bu denklemin kendisine karşı gelmeli, bir araya gelerek çalışanların seçeneğini inşa etmeliyiz... Elbette sendika ile, elbette BTS ile...

## MEVZUATA AYKIRI EMİRLERDE İZLENECEK YOL

Av. Ersin ALBUZ

İst. 1 Nolu Şube

Hukuk, TİS ve İnsan Hakları Sekreteri

Anayasamızın "Kanunsuz Emir" başlıklı 137. maddesi: "Kamu hizmetlerinde herhangi bir sıfat ve suretle çalışmakta olan kimse, üstünden aldığı emri, yönetmelik, tüzük, kanun veya Anayasa hükümlerine aykırı görürse, yerine getirmez ve bu aykırılığı o emri verene bildirir. Ancak, üstü emrinde ısrar eder ve bu emrini yazı ile yenilirse, emir yerine getirilir; bu halde, emri yerine getiren sorumlu olmaz..."

657 Sayılı DMK'nın "Devlet Memurlarının Görev ve Sorumlulukları" başlıklı 12.5.1982 tarih ve 2670 sayılı Kanunun 4. maddesi ile değişik 11. maddesi: "...Devlet memuru amirinden aldığı emri, Anayasa, kanun, tüzük ve yönetmelik hükümlerine aykırı görürse, yerine getirmez ve bu aykırılığı o emri verene bildirir. Amir emrinde ısrar eder ve bu emrini yazı ile yenilirse, memur bu emri yapmağa mecburdur. Ancak emrin yerine getirilmesinden doğacak sorumluluk emri verene aittir..."

TCDD Personel Yönetmeliğinin "Görevlerin Yerine Getirilmesi" başlıklı 17. maddesi: "...Personel amirlerinden aldığı emri, anayasa, kanun, tüzük ve yönetmelik hükümlerine aykırı görürse yerine getirmez ve bu aykırılığı o emri verene bildirir. Amir emrinde ısrar eder ve bu emrini yazı ile yenilirse Personel bu emri yerine getirmeye mecburdur. Ancak emrin yerine getirilmesinden doğacak sorumluluk emri verene aittir...."

Kurum içinde sıklıkla keyfi-mevzuat dışı emirler verilmekte, mevzuata aykırı emirlere itiraz eden personel hakkında soruşturma başlatılmakta, (suspantü edilmekte) geçici olarak görevden uzaklaştırılmaktadır. Oysa verilen görev emrine,

emrin mevzuata aykırılığı gerekçesi ile memurun itirazı halinde izlenecek prosedür-yol-usulü işlem Anayasamızın 137., 657 sayılı DMK'nın 11. ve TCDD Personel Yönetmeliğinin 17. maddelerinde açıkça gösterilmiştir.

Verilen emrin-görevin (Mevzuattaki bu düzenlemeler sözlü emirler için değil sözlü ve yazılı tüm emirler-görevlendirmeler için geçerlidir.) mevzuata aykırı olduğu ileri sürülmesi halinde emri veren amir emri yazılı olarak yenileyecektir. Verdiği emri yenilemeden memur hakkında soruşturma açılmamalıdır. Memurların itirazlarının yerinde olup olmadığı yani verilen emrin-görev emrinin mevzuata aykırı olup olmadığı yönünde inceleme, itiraza konu emri veren amirin amiri (Bir üst amir) tarafından yapılmalı veya yaptırılmalıdır. İnceleme sonucunda verilen emrin mevzuata aykırı olduğu tespit edilirse emri-görev emrini veren amir hakkında mevzuata aykırı emir-görev emri vermekten disiplin soruşturması başlatılmalıdır. İnceleme sonucunda memurun haksız yere itiraz ettiği anlaşılırsa memur hakkında disiplin soruşturması başlatılmalıdır.

Bu usulü işlemler sonuçlandırılmadan mevzuata aykırılık iddiası ile emir-görev emrine itiraz eden memur hakkında yapılacak her türlü işlem, işlemi yapan amirin disiplin sorumluluğuna yol açmaktadır.

Memurların mevzuata uymasını isteyen amirler, öncelikle kendileri mevzuatın açık hükümlerine uymalıdır. Aksi halde balık baştan kokmaya başlamış demektir.

## "Havacılık Güvenliğinin Görülmeyen Elleri": ARFF (Havaalanı Kurtarma Ve Yangınla Mücadele Birimi) Çalışanları

Havacılık Güvenliğinin olmazsa olmaz unsurlarıdır onlar... Bu sektörde çalışanlar için bile ya kaza-kırım esnasında yada Havaalanında çıkan bir yangın anında varlıklarından haberdar olunur; bu işlerin haricinde varlıkları unutulmuş, varlıkları unutulunca da ne hakları ne hukukları hatırlanan, arada hatırladıkları anda ise ancak hak gaspına uğrayan ARFF çalışanları, DHMİ nezdinde de en fazla hak kaybına uğrayan birimlerin başında gelmektedir. Bu kapsamda, ARFF çalışanlarını hem verdikleri hizmet açısından tanımak, hem de uğradıkları hak kayıplarını ve sorunlarını sizlerle paylaşmak istiyoruz

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAO) tarafından bir havaalanında tüm seyrüsefer, elektronik ve işletme imkanları bulunsa dahi, ARFF'nin (Havaalanı Kurtarma Ve Yangınla Mücadele Birimi) ICAO'nun belirlediği kriterlerde olmaması durumunda o havaalanı uçak trafiğine açılmamaktadır. Bununla birlikte, ARFF çalışanları Havaalanlarında sadece kaza/kırım olaylarında ya da yangınla mücadele içerisinde yer almamakta bunların yanı sıra; refakat etmek,

Bomba ihbarlarında uçaklara müdahale etmek,

İniş takımı açılmayan uçaklar için pistte köpükleme işlemi yapmak,

Havaalanı tesis ve binalarının yangın güvenliği için denetim ve raporlarını hazırlamak, Doğal afet ve diğer yangın olaylarına ve su baskınlarını müdahale etmek,

Havaalanı kuş ve kar mücadelesine katılmak ve sektördeki yeni gelişmeleri takip açısından Mesleki iç ve dış eğitimlere katılmaktadırlar. Tüm bunların yanında Uluslararası kurallar gereği bir kaza kırım söz konusu olduğunda olaya müdahale edecek ARFF biriminin olay yerine en geç 3 dakika içerisinde ulaşabilmesi gerekmektedir. Bu da çalışanların 24 saat gece-gündüz demeden uyanık ve dinç kalmalarını gerektirmektedir.

Ama gelin görün ki, bu kadar yoğun bir iş temposuyla çalışmak zorunda kalan ARFF çalışanları son zamanlarda birçok hak kaybına uğradı; bunlardan en önceliklisi, Ülkemiz üniversitelerinde teknik bilimler meslek yüksel

okulları bünyesinde İtfaiyecilik ve yangın güvenliği programı bölümleri bulunan ve bu bölümlerden mezun olan öğrenciler tekniker olarak bir meslek sahibi olabilmelerine rağmen, DHMİ nezdinde ARFF Birimi olarak adlandırılan ve Genel İdari Hizmetler bünyesinde kadrolandırılan çalışanlar, Devlet Personel Başkanlığı nezdinde Yardımcı Hizmetler grubu olarak adlandırılmaktadır. Ve emeklilik sürecinde ikramiye ve emeklilik aylıkları Yardımcı Hizmetler Grubuna göre karşılanmaktadır. Sorunun çözümü için bir an evvel ARFF çalışanlarının Devlet Personel Başkanlığı tarafından kadro karşılıklarının verilmesi gerekmektedir.

Havaalanı kurtarma ve yangınla mücadele personelinin yukarıda belirtilen geniş kapsamlı stresli iş yükü, çalışma koşullarının yetersizliği ve kangrene dönüşmüş çözülemeyen ekonomik ve sosyal hak kayıpları, kurumda çalışan diğer memurlara ve emsallerine göre bu hizmeti yapan personelleri daha çabuk yıpratmaktadır. Bu kapsamda ARFF çalışanlarına erken emeklilik hakkı tanınmalı ve yıpranma tazminatı ödenmesi gerekmektedir.

Havacılık sektörünün asıl unsurlarından olan ARFF çalışanları, Havacılık Tazminatından en az yararlanan Birimlerin başında gelmektedir. Yapılan işin riski ve önemi açısından çalışanların Havacılık Tazminatından daha adil bir şekilde yararlanmaları gerekmektedir.

Havaalanındaki ağır çalışma koşulları, yangın olaylarında kimyasal maddelere ve radyasyona maruz kalmaları neticesinde bu hizmeti yapan personelin, başta üst solunum yolları hastalıkları, kalp/damar hastalıkları, kanser, bel fıtığı ve ruhsal hastalıklar sık sık görülmektedir. ARFF çalışanlarının sağlık açısından ne kadar riskli çalışma koşulları içerisinde bulduklarına en son çıkan KARGO Yangınında şahit olduk. Bu çerçevede çalışanlar her yıl tam teşekküllü bir Hastanede "check-up'tan" geçirilmeli, risk altındaki personeller sağlık açısından daha risksiz birimlerde istihdam edilmelidir.



## Mizah Ekibi Sunar *İzmir Havalimanında Neler Oluyor* “Koltuk Davası”

Bilindiği üzere Havaalanlarımızın hemen hepsinde evden-işe, işten-eve servislerle taşınmaktayız. Bu servisler personelin konforu düşünülerek genelde bakımlı, temiz araçlar olmakla birlikte, ayrıca klimalı olup, yerine göre sıcaşık, yerine göre söğüt gölgesi serinliğinde bir ortama sahiptir. Evet, buraya kadar ilginç birşey yok, her şey normal ama şirin ilimiz İzmir Havalimanımızda durum bundan BİRAZ FARKLI!

Sevgili okuyucularımız, şöyle ki;

Efendim, İzmir Havalimanındaki bazı “haddini bilmez” personelin servislerde hiyerarşik sıralama için ayrılmış “tabu” koltuklara (ön sıra) oturması sebebiyle, arka sıralara “sürgün edildikleri”, itiraz eden personelde “40 kırbaç vurulacağı hissi” yaratılırcasına ileri gidilerek(Amerika’da 1 Aralık 1955’te bir otobüste beyazların oturduğu koltuğa oturarak, bu ülkedeki tüm ırkçı yasaların değişimine sebep olan **Rosa Lee Parks** gibi -ki darısı İzmir Havalimanının başına diyoruz), o “tabu” koltuklardan kalkmayan o cesur personel için, “tiz kellesi vurula”yı çağırıştıran türden fermanlar(en azından günümüz dünyasındaki haliyle bu konuda bir tamim yayınlandığı bilinmektedir.) çıkartıldığı dergimiz mizah sayfalarımıza ulaştırılmıştır.

Bu kapsamda doğal olarak, demokrasimizin vazgeçilmez güçlerinden sonra gelen (bildiğiniz gibi ilk sıradakiler Yasama, Yürütme ve Yargıdır), tıpkı futbolda seyircinin 12. oyuncu olması gibi demokrasi oyununun olmazsa olmazı unsur olan mizah kuvvetlerimizin, yurdumuzda ve dünyada “trafiğin felç olmasına”, “borsaların çökmesine” ve “büyük göçlerin yaşanmasına” sebep olan “KOLTUK DAVASIYLA” ilgilenebilmesi düşünülemezdi değil mi Efendim... İşte bizler de, “Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS) – Dergi Mizah Ekibi” olarak, demokrasinin üzerimize yüklediği bu büyük sorumluluğun bilinciyle; İzmir Havalimanındaki servislerin ilk sıralarında hak sahibi hiyerarşik kişilerin, akşam servislerine huzur içinde binip, evlerinde çoluk çocuklarıyla iyi vakit geçirdikten sonra huzur içinde uyumaları ve sabah kalkıp servise bindiklerinde, kendilerini çölde yolculuk eden “Arap prensleri” gibi hissetmeleri için ve ayrıca bu “çok önemli!” sorunun demokrasi sınırları içinde “SULH” ile çözülebilmesi için, Sayın yetkililerden konuyla ilgili taleplerimizin bir an evvel karşılanmasını istiyoruz.

İŞTE BTS Mizah Ekibi nin talepleri:

Servislerde arka sıralarda oturan personellerin sabah ve akşam servislere binerken yüzleri siyaha boyansın! - ki ön sıradakiler kendilerini “Beyaz”; arka sıradakiler kendilerini “Çirkin Ördek Yavrusu” (bu noktada “siyahi” de hissedebilir,

sorun olmaz) hissetsin, herkes akıllı olsun, yerini bilsin..

On Koltuklara bazı gizli eller tarafından toplu iğneler döşensin, bu koltuklardaki toplu iğnelerin yerleri “GİZLİ” ibareli “İGNELİ SERVİS KOLTUKLARI VAZİYET PLANLARIYLA” durumdan şikayetçi olan yetkililerimize bildirilsin!,- ki “cahil” “cühela” personel bilgisizliklerinin cezasını kaba etleriyle çeksin.

Şimdi, aynı “ayrı yemekhane düzenlenmiş” olması gerçeğindeki gibi, Sayın hiyerarşik koltuk sahiplerinin - hiyerarşik olarak ön koltukları hak etmediği halde buralarda oturma gafletinde bulunan personelden şikayetçi olan kısmı



DMİ İzmir Havalimanından...

için-, arka koltuklarda oturan “fanilerle” aynı havayı teneffüs etmelerini önlemek amacıyla, Ön Koltuklar Cam Fanuslarla kaplansın! (Bu önerimizin kamuya ve hiyerarşik olarak, ön koltuklarda hak hukuk ve yer sahipliği bulunan çalışanlarımıza yük olmaması açısından, dergimiz mizah ekibi sorumluluk bilinciyle camların ücretlerini ödeyebilir, paramızın yetmediği yerde yurt genelinde bir bağış kampanyası başlatabilir...)Bu da yetmez ise, ayrıca ayrı yürüyüş yolları, ayrı merdivenler ve mutlaka ayrı tuvaletler düzenlenmesi mücadelesine de sonuna kadar destek verilebilir....

En kesin çözüm önerimizi en sona sakladık;

İlk koltuklarda oturan gafil arkadaşlarımızdan müteessir olan “sayın hiyerarşideki ilk koltuk sahiplerimiz” artık servis kullanmasın! Evet yanlış duymadınız! Servis Kullanmasın! Bunun yerine rahatsız olan ilk sıra koltuk sahiplerimiz, sabah evlerinden tahterevallili ile alınsın. Bu da yetmez diyoruz! Bu Tahterevallileri O “Kutsal” koltuklara büyük bir haddini bilmezlikle oturan “haddini bilmez” personellerimiz taşınsın!...

TÜRKİYE VE DÜNYA KAMUOYUNA,  
İZMİR HAVALİMANINDA İLK KOLTUK SAHİBİ OLMANIN BİR SIFAT MESELESİ DEĞİL, SAYGI MESELESİ OLDUĞUNU, DEVLET MEMURU OLARAK HEPİMİZİN EŞİT STATÜDE OLMAMIZ GEREKTİĞİNİ UNUTMAK İSTEYENLERE,  
İZMİR HAVALİMANINDA O KOLTUKLARA OTURAN VE OTURMAYI DÜŞÜNEN PERSONELLERİMİZE... SAYGILARIMIZLA DUYURULUR

YAŞASIN KOLTUK MÜCADELEMİZ!  
YIL 2009: ROSE LEE PARKS YOLUMUZU AYDINLATIYOR!

## **DEÇEV ve Sendikamız yöneticileri tarafından EROL KÖRPE'nin ailesi ziyaret edilerek hayat poliçesi teslim edildi.**

20 Kasım tarihinde tren altında kalarak feci şekilde hayatını kaybeden Tren Teşkil Memuru Erol Körpe hayatını kaybetmişti. Üyemiz Erol KÖRPE aynı zamanda DEÇEV üyesi ve aynı zamanda hayat sigortası kapsamında olması nedeniyle 25 bin YTL'lik hayat poliçesi Vakıf Başkanı Nurettin GİRGİNER'le birlikte Sendikamız Genel Başkanı Yunus AKIL ve Eskişehir Şube Başkanımız Rıdvan BOZAN tarafından ailesi ziyaret edilerek eşine teslim edilmiştir.

## **Mersin Limanında TÜMTİS Kazandı !**



Mersin Limanı'nda sendikalaştıktan sonra işten atılan 192 liman işçisinin 130 gün süren direnişinin ardından işlerini geri kazandı

Mersin Limanı'nda faaliyet gösteren Akan-Sel şirketinde çalışan 192 işçi TÜMTİS'e üye olduktan sonra, Akan-Sel şirketi yaşanan ekonomik krizi bahane ederek sendikaya üye olana işçileri işten atmıştı.

Mersin muhalefetinin de yalnız bırakmadığı işçiler dört ay boyunca aileleriyle birlikte haklarını aradı. İşten atıldıktan sonra da işlerini geri kazanma taleplerini sendika hakkından bağımsız düşünmeyen liman işçileri önemli bir başarıya imza attı.

Varılan anlaşmaya göre; en son yaşanan toplu işten atmada kapı önüne konan 70 işçinin sendikalı olarak işbaşı yapması ve ilk olarak işten atılan 120 işçiden 50 kadarının da işlerine geri dönmesi konusunda anlaşma sağlandı.

Geriye kalan TÜMTİS üyesi 54 işçinin de en kısa sürede işe dönmesi için protokol sağlandı. Anlaşma sağlanmasına rağmen TÜMTİS atılan işçilerin tümü işbaşı yapana kadar direniş çadırını kaldırmayacağını duyurdu.

## **4/1 Başkanlar Kurulumuz Yapıldı!**

Sendikamız 4/1 Başkanlar Kurulumuz göreve yeni seçilen MYK ve Şube Yönetim Kurulu üyelerimiz ve temsilcilerimizin katılımıyla 11-12 Nisan tarihlerinde Sendikamız Genel Merkezinde yapıldı. 2 gün süren toplantımız ilk gün toplantıya katılan Konfederasyonumuz Genel Başkanı Sami EVREN'in konuşmasıyla başladı. Ardından gündem dahilinde süren Başkanlar Kurulumuz MYK üyelerimizin bilgilendirme yapmasının ardından, Şube Başkan ve Temsilcilerimizin Şube Temsilciler Kurullarında aldıkları karar ve önermeler çerçevesinde yaptıkları değerlendirmelerle devam etti. Başkanlar Kurulumuzda bir dizi karar alınmıştır.



Başkanlar Kurulu toplantısı - 11-12 Nisan 2009





## DHMİ Samsun Havaalanından...

Merhaba arkadaşlar

Sizlere bu mektubu Samsun'dan yazıyorum. Samsun / Çarşamba Havaalanında memur olarak çalışıyorum. Uzun süredir banka promosyonları ile ilgili tartışmalar yaşanırken BTS'den sendikacı arkadaşlar işyerimize geldi. Biz promosyonlarla ilgili konuşma beklerken sendikacı arkadaşlar Samsun, Sinop ve Tokat havaalanlarımızın blok olarak satılacağını buranın çalışanları olan bizlerinde, durumunun belirsizlik içerisinde olduğunu bu konuda bir şeyler yapmamız gerektiğini bize iletiler.

İster istemez hepimizi bir kaygı sarmıştı. Ne yapacağız, gelecekte bizi neler bekliyor, nerede ve nasıl çalışacağız. Çünkü çoğumuz ev almış, yeni evlenmiş, çocuğu üniversitede okuyor. Geçim derdiyle uğraşırken birde kurumumuzun belirsizliği iyice moralimizi bozmuştu.

Sendikadan gelen arkadaşlar havaalanı çalışanlarının kendi geleceğine sahip çıkması için çalışanların birlikte olup, kendi geleceklerine sahip çıkmaları durumunda havaalanının

satılmayacağından bahsetti. Ve biz çalışanları hafta sonu yapacakları basın açıklamasına davet ettiler. İlk önce basın açıklamasına katılma konusunda tereddüt yaşadık. Ama söz konusu bizim geleceğimiz olduğu için bir kaç arkadaşla beraber basın açıklamasına katılmaya karar verdik. Ertesi gün saat 12:30'da arkadaşlarla Samsun Süleymaniye geçidindeki basın açıklamasına katıldık. Sendikadan gelen arkadaş bize iş yerinde anlattıklarını bir kez de Samsun halkıyla paylaştı. Hiç tanımadığımız insanları yanımızda görmek bizi mutlu etti.

Ertesi gün Samsun'un tüm yerel gazeteleri açıklamaya geniş yer vermişti. Bu bizi daha da mutlu etti. Sorunumuzu halkla paylaşabilmiştik. Bizi sorunumuz konusunda bilgilendiren arkadaşlara çok teşekkür ederiz. Şimdiye kadar hep sustuğumuz için heryeri sattılar sıra havaalanlarına geldi. Şimdi birlik olursak geleceğimize sahip çıkarız...Teşekkürler.

Samsun Havaalanından Bir Çalışan



## DALAMAN HAVALİMANINDA İKİZ KULELER'İN SON DURUMU

DALAMAN dış hatlar terminal binasını (yap işlet devret) modeli ile ATM tarafından yapımının tamamlanmasından sonra, projeye dahil olan RAMP Kule yapılmamış veya unutulmuştur.

İhaleyi alan ATM şirketi tarafından yapılan dış hatlar terminal binası, Hava Trafik Kontrol Kulesi'nin görüş alanını kapatmıştır. Bu durum inen kalkan uçakların kule tarafından

Görülmesini zorlaşmıştır. Terminal binası ve apron aydınlatma direklerinin görüş alanını kapatması hava trafiği açısından can ve mal emniyetini tehlikeye düşürmektedir.

Bu seferde bu sorunu çözmek, yapımı unutulmuş RAMP Kule hesabını kapatmak için yeni bir kule yapımına karar verilmiştir. Bunun yanı sıra yeni kule çelikten yapılmıştır. Yapıldığı yer şerit saha denilen hiçbir manianın olmaması gereken, pist ve uçak park yerlerine çok yakın bir yere yapılmıştır.

Sorun bununla bitmiyor, bir yıldır kullanılan yeni kule'nin kesin kabülü hala yapılmamıştır.

Herhangi bir kaza kırım (incident/accident) durumunda çalışan Hava trafik kontrolörünün başına bir iş gelse, şirket biz kulenin teslimini yapmadık siz işgal ettiniz derse sorumlular kim olacak? Devam edelim yapılan kule'nin kolon

Diplerinden su çıkmaktadır, yağmur yağdığı zaman bina içi asansörün içine su dolmaktadır. Plan projeden ne anlaşıldığı belli olmayan hangi mühendisin hangi hesapla yaptığı anlaşılabilen bu asansörle işe geldiğimizde kapı açılınca bir bakıyoruz içi su dolu akıma kapılmamak için hemen ayağımızı geri çekiyoruz. Çelik merdivenden 35 metre yukarıya doğru yürüyüş başlıyor, arada tıkanıyor mola veriyoruz, kalbimiz şimdilik dayanıyor. Kule pis su rogarları tıkalı koyu renkli sular aprona doğru yayılıyor, kokudan duramıyoruz. Bu durum İlgililere anlatıldığı zaman ise "kuleyi teslim almadık ATM şirketi bakacak" diyerek sorumluluğu tizerinden atmaktadır. İki arada bir derede derler ya aynen öyle.

Hem uçuş emniyetini riske atan hem de çalışanları zor durumda bırakan bu durum bir an önce çözülmeli. Bize bizden başka kimsenin sahip çıkmayacağını biliyoruz ve buradan bir kez daha uyarıyoruz.... Havacılık ciddi bir iştir!

Dalaman Havalimanından bir çalışan

# Konfederasyonumuz ve Sendikalarımız Üzerindeki Baskılar Son Bulsun!



Sendikamız eski Genel Sekreteri  
Hasan SOYSAL ve  
Sivas Şube Başkanımız  
Necat Sezginer  
Serbest Bırakılsın!