

ESKİŞEHİR EKSPRESİ TRENLERİNİN 03 OCAK 2010 TARİHİNDE VEZİRHAN İSTASYONUNDA ÇARPIŞMASINA İLİŞKİN RAPOR

Osmaneli-Vezirhan İstasyonları arasında dizel işletmeciliği yapılması nedeni ile 03 Ocak 2010 tarihinde Haydarpaşa Gardan saat 07.10'da hareket eden 11016 numaralı Eskişehir Ekspresi'ne Osmaneli istasyonundan dizel lokomotif bağlanması ve dizel lokomotif ile temin edilen Eskişehir Ekspresinin Vezirhan İstasyonunda bekleyen Eskişehir Ekspresinin bulunduğu yola girip bu trene çarpması sonucu meydana gelen olayla ilgili olarak; Olayın Sendikamız tarafından yapılan araştırılması sonucu olayın etki eden birçok faktörün bulunduğu tespit edilmiş olup bu tespitler ve benzer olaylarının olmaması için önerilerimiz aşağıya çıkartılmıştır.

1- Osmaneli-Vezirhan İstasyonları arasında Bayırköy-Sarmaşık arası hızlı tren yolu alt yapı çalışması sırasında hızlı tren yolu güzergahına viyadük ayağı yapılması için konvansiyonel hattın deplase edilmiştir(yan tarafa alınmış). Yolun kaydırıldığı yere katener (elektrik) hattı döşenmemiştir. Bu çalışma 15 Aralık 2009-15 Ocak 2010 tarihleri arasında bir ay süre olarak planlanmıştır. Hızlı tren yol çalışması nedeni ile oluşan 30 gün sürecek bu geçici durum nedeni ile TCDD Genel Müdürlüğü bu kısma geçici katener-elektrik hattı çekmek yerine bu yol kesiminde dizel tren işletmeciliği tercih etmiştir.

Geçici katener (elektrik) hattının çekilmesi ile dizel tren işletmeciliğinin karşılaştırmasının yapılması gerekmektedir.

Kaza Riski Yönünden:

Yolun yana çekilmesi (deplase edilmesi) 200 m.lik bir mesafe için söz konusudur. 200 metrelik yol kesimine geçici olarak katener (elektrik) hattının yapılması halinde yıllardır süregelen trafik uygulaması (tren işletmeciliği) aynen devam edeceğinden hiçbir tren kazası riski oluşmayacaktır. Bunun yapılmayarak dizel işletmeciliği ile bu arada tren trafiğinin temin edilmesi kaza riskini ciddi ölçüde artırmış ve ciddi bir tren kazası ile de bu durum teyit edilmiştir. Hızlı tren altyapı çalışmasında bu lokal durum önceden planlarda mevcut olup oluşan bu duruma ilişkin deplase edilen kesimde katener (elektrik) hattının geçici olarak döşenmesi işi de yüklenici firma üzerinde bırakılarak tren işletmeciliğinde hiç bir maliyet ve aksama olmadan temin edilmesi sağlanabilirdi. **Bundan sonra benzer konularda bu seçeneğin önceden öngörülmesi ve bunun için gerekli planlamalarının yapılması gerekmektedir.**

Maliyet Açısından:

Deplase edilen 200 metrelik mesafeye geçici olarak tesis edilecek katener-elektrik hattının maliyeti ile katener (elektrik) hattı çekilmeyerek dizel işletmeciliğın seçilmiş olması halinde ortaya çıkacak dizel lokomotifinin yakıt masrafı, bunu kullanmak üzere 24 saat ve 60 gün boyuca bir makinist ve yardımcı makinistin ücret, kilometre tazminatı ve bekleme bonusu ve fazla mesai ücretleri; görevlendirilecek Hareket Memuru ve Tren Teşkil Memurlarının maliyeti; tehir eden trenlerin tehir ücretleri ve dizel lokomotifinin yıpranma masrafları hesaplanarak karşılaştırma yapıлып hesaplı olan işletim sisteminin tercih edilmesi gerekirken böyle bir maliyet kıyaslamasının yapılmaması ayrı bir bilimsel yönetimden uzaklaşma olgusudur.

2-Personelin Toplam Çalışma Süreleri:

Demiryollarında makinistliğinde içerisinde bulunduğu faal personel(treni hazırlayan ve tren üzerinde görev yapan personelle, trafikle ilgili personel) zor ve yorucu bir görevdir.

Çalışma süresince yoğun dikkat gerektirmektedir. Ancak çalışma süreleri çok uzun yıllardan beridir sürekli fazla mesai yapmak üzere planlanmıştır. Faal personel kapsamı içinde olmakla idari izin, haftalık dinlenme kullanımları neredeyse hiç yoktur. Yıllık izin kullanma oranları yeterli değildir. Hatta yıllık izinlerinin tam kullanım oranı % 60-70'i geçmemektedir. Göreve geliş ve gidişleri arasındaki zaman dilimi 16 ile 24 arasında değişmektedir. Bu zaman dilimi gece saatlerine görevi bırakan makinistin 24 saat sonra göreve gelmesinde tekrar gece olacağından bu kişinin normal dinlenemeyeceği çok açıktır. Aylık çalışma saatler bulunduğu iş yerine göre farklılık göstermekle beraber fazla mesai süresi 150–200 saate kadar çıkmaktadır. Bu süreye evinin dışında başka merkezde tam sağlıklı ortam olmamasına rağmen yatakhanelerde yattığı süre dâhil değildir.

Bu yoğun çalışmanın nedenlerinden biri, iş yerindeki eksik personel ile çalışma olmakla beraber asıl trajik olan uygulanan kilometre tazminatı uygulamasıdır. Makinistlerin ortalama ücretleri 1500 TL ile 1600 TL arasında değişmektedir. Oysaki trene görevlendirildiklerinde trende geçirdikleri her saat için 4 TL kilometre tazminatı ücret almaktadırlar. İşte bu düşük maaş uygulaması ile makinistler daha fazla ücret almak için sürekli tren üzerinde çalışma isteği ile hareket ederler ve bu sistem çoğu zaman işveren zorlaması olmadan makinisti çalışmaya zorlar. Bu sistem makinisti idari izini, haftalık dinlenmesini hatta yıllık iznini almamaya zorlar. Çünkü insanların büyük bir çoğunluğu ekonomik sıkıntı içinde bulunduğundan bu ekonomik sıkıntılarını yoğun çalışarak gidermeye çalışmaktadırlar. Bu gerekçelerle makinistlerin büyük çoğunluğu yıllık izinlerini kullanmazlar veya bir kısmını kullanmazlar. Yıllarca yoğun çalışma sonucu biriken yorgunluk iş kazası riski olarak TCDD'ye geri dönmektedir. Aynı durum diğer faal personel içinde geçerlidir.

Makinistin çalışma ortamları ile ilgili yapılması gereken konular Ocak 2009 tarihinde ODTÜ Psikoloji Bölümü Güvenlik Araştırma Birimi Öğretim Üyesi Yrd. Doç.Dr. Türker ÖZKAN tarafından hazırlanan Demiryollarında İnsan faktörü(Makinist ve Yardımcı Makinist) Projesinin Nihai Raporu adlı çalışmanın 4. Bölümünde (Sayfa 87–88) geniş kapsamlı olarak açıklanmıştır.

Tren personelinin (makinist, yardımcı makinist, tren şefi, kondüktör) büyük bir çoğunluğu normal çalışma süresinin en az yarısı kadar da fazla mesai yapmaktadır. Bu fazla mesai 12 ay yani 365 gün boyunca devam etmektedir. Fazla çalışma istisnai bir çalışma olup arıza durumlarda yaptırılması gerekmektedir. İstisnai durumlar için fazla mesai öngörüldüğünden fazla çalışma ücreti sembolik cüzi bir tutar olarak kararlaştırılmıştır ve böyle devam etmektedir. (Şu an 1 TL civarında) Oysa bu **istisnai çalışma (fazla mesai)** durumu TCDD'de **asli çalışma haline getirilmiştir.** Faal personel arasında fazla mesai yapmayan personel yoktur. Faal personelin tamamı 12 ay boyunca fazla mesai yapmaktadır. **İstisnai bir durumun kural haline getirilmesi** hukuksuzluk olup **bu hukuksuzluk personel üzerinde ciddi bir fiziki ve ruhsal tahribat yaratmaktadır.**

Örnek verecek olursak:

Yapılan lokal alan çalışması sonucunda:

Depo Müdürlüğünde görevli makinistlerin % 90'ı normal çalışma saatinden % 50 daha fazla çalışmıştır. Günlük çalışma süresi 8 saat olduğuna göre makinistlerin % 90'ı günde 12 saat çalışmış demektir. Günde 12 saat çalışan bir makinistin iş yerine gelmesi, işyerinden evine dönmesi İstanbul trafiği de dikkate alındığında bir makinistin sağlıklı dinlenmeden tekrar işe geldiğini göstermektedir. Yıl boyunca hatta yıllarca yoğun ve yorgun çalışan makinistin süre

içinde görevinde dikkatsiz ve tedbirsiz olması kaçınılmazdır. Bu durumda KAZA GELİYOR demektir.

En çarpıcı olanı ise 8 makinistin normal çalışma süresinin 1 katından fazla mesai yapmış olmasıdır. Söz konusu 8 makinist normal mesai günlerinde her gün toplam en az 16 saat çalışmış demektir. **Ör:** Normal çalışma süresi 148 saat olan bir makinist normal çalışma süresi olan 148 saati doldurduktan sonra 235 saat daha çalışmıştır. Yani toplam 383 saat çalışmıştır. Bu personel nerdeyse hiç uyumadan normal mesai günlerinde 30 gün boyunca çalışmıştır. Bu makinist çalıştığı bu ay kaza yapmamışsa bu makiniste plaket vermek gerekir, ancak bu makinisti bu şekilde çalıştıran TCDD yetkililerini ise, **insan hakları ihlali yapmaktan** ve **yasalara aykırı çalışma süresi içinde personeli çalıştırmaktan** yargı önüne çıkarmak gerekmektedir.

Şimdi bu durumlar TCDD kayıtlarında olduğu halde TCDD buna neden seyirci kalmaktadır? Buna seyirci kalan TCDD yönetimi tarafından kazaya **davetiye çıkarmaktadır.**

Bir ay boyunca her gün 16 saat çalışan bir makinist nerde ne kadar dinlenip tekrar göreve gelmiştir? Bu makinistlerin tren süremsi halinde KAZA OLMAMASI tesadüftür. Yani yeni kazalar BEN GELİYORUM demektir. Bu TCDD kayıtlarında olduğu halde TCDD yönetimi bu **“hukuk dışı çalışmaya”** neden seyirci kalmaktadır? TCDD Yönetimi buna seyirci kaldığı sürece **daha çok kazalar olacaktır.** Çalışma koşullarını ve sürelerini düzeltmediği sürece, disiplin cezalarıyla kazaları önlemeye çalışan TCDD yönetimi kazaları ancak seyretmek zorunda kalacaktır. TCDD hukuk dışı çalışmaya seyirci kalmak bir yana çalışanlarını buna zorlamaktadır. Çünkü personel fazla çalışma yapmak istememesi halinde birçok trenin seferleri iptal olacak ve tren seferleri aksayacaktır. Tren seferlerinin aksamasını önlemek için personel fazla çalıştırılmaktadır.

Bu durum tüm faal personel için de geçerlidir.

Bakanlar Kurulunun aldığı karar doğrultusunda TCDD’den her ne sebeple ayrılan olursa olsun (Emekli, istifa, memuriyetten atılma, vefat vb) ayrılanların % 10’u kadar TCDD’ye memur alınabilmektedir. Bir yıl içinde 100 memurun ayrılması halinde 100 memurun yerine sadece 10 memur alınabilmektedir. Yerine alınmayan 90 memurun işi diğer personelin üzerine yığılmaktadır. Bu her yıl katlanarak büyümektedir yani personel sayısı her geçen gün azalmaktadır. Bu durumda her geçen yıl çalışanların üzerine çalışma yükü artarak devam etmektedir. Bu durum personelin her geçen yıl bir önceki yıla göre daha fazla mesai yapacak demektir. Ayrıca bir personele birçok görev yüklenerek esnek çalışmanın önü de açılmaktadır. Bu çalışma koşullarında bunalan personel **işine ve kurumuna karşı yabancılaşmakta**, işe yoğunlaşmamakta ve bu durum TREN KAZASI-İŞ KAZASI olarak geri gelmektedir.

Bu durum tüm faal personel için de geçerlidir.

TCDD’de birçok unvanında norm kadro sayıları belirlendiği halde bu kadrolara memur alınmamaktadır. Mevzuatın emrettiği kadro sayısı oranında personel temin etmeyen **TCDD Genel Müdürlüğü ihmali davranışla suç işlemektedir.**

TCDD Genel Müdürü bir makinistin 5000 TL maaş aldığını söylemiştir. 5000 TL. Maaş alan bir makinistin bir ay boyunca kaç saat lokomotif üzerinde görev yaptığı hesaplanırsa yukarıdaki vahim durumun TCDD Genel Müdürün ağzından itiraf edildiği görülecektir.

3- Emniyet Sistemleri:

ATS(Automatic Train Sytem Japon NIPPON firması) TDS (Tren Denetleme Sistemi Türkiye SAVRONİK firması):

Her iki sistemde treni seyir esnasında sarı sinyal öncesinde daha önceden belirlenen hızda seyir edilmesi, kırmızı sinyalde ise önce hızın düşürülmesi sonrada sinyal önünde durulması işlemini otomatik olarak gerçekleştirmektedir. Olası bu kurallara uyulmaması durumunda treni frene geçirmesi gerekmektedir. Ayrıca TDS sisteminde bunlara ilave olarak treninin livre hızının kontrol edilmesi, GPRS vasıtasıyla trenin tüm hareketlerinin bilgisayar üzerinden takip edilmesi de söz konusudur. İşte ATS ve TDS sistemlerinin bu görevleri yapması içinde açık olması yani devrede olması gerekmektedir. Halen banliyölerde çalışan 14000 ve 8000 tipi ünitelerde bulunan ATS emniyet sistemleri makinistin açma inisiyatifinin dışında tutulmuş, ATS açma anahtarı açılmadan cer motorları devreye girmeyeceğinden treni hareket ettiremeyecektir. Dolayısıyla makinist ATS yi mecburen açacaktır. Makinist ATS'yi açmadığı sürece banliyö trenini hareket ettiremeyecektir. Seyir halinde ATS'yi kapatması halinde banliyö treni otomatik frene geçecektir.

Oysaki ana hat trenlerinde çalışan 43 000(Toshiba), 52500 (Konchar) tipi elektrikli lokomotifler ile 24000, 22000ve 33000 tipi dizel lokomotiflerde bulunan ATS ve TDS emniyet sistemlerinin devreye alınması talimatname gereği mecbur olsa da makinistin inisiyatifindedir. Yani makinist ATS ya da TDS yi açmasa da (devreye sokmasa da veya açık olan bu sistemleri kapatsa da) sistem motorlara bağlı olmadığından tren hareket edecek ve seyrine devam edecektir.

Peki, ama makinist sistemi neden kapatır?

A-Sistemin çalışması cer motorlarına bağlı olmadığı için unutulmuştur ve lokomotif cer motorları, sistem kapalı olduğunda da devreye girdiğinden hatırlanması için bir gerekçe yoktur.

B-ATS sistemine yol üzerinden sinyal gönderen yer mağnetleri arızalı olduğunda sinyal yeşil veya sarı olsa da lokomotif üzerindeki ATS sistemi bunu kırmızı olarak algıladığından ve treni frene geçireceğinden bu nedenle tehir oluşacağından tren tehir etmesin diye kapatılmış olabilir.

C- En sık rastlanan ve özellikle Savronik tipi cihazların çoğunun arızalı olması veya sık sık arızalanmasından dolayı kapatılmış olabilir.

Vezirhan istasyonunda meydana gelen kazada sistemin açık olması halinde, (banliyö trenlerindeki gibi makinistin inisiyatifinde olmasaydı sistem mutlaka açık olmak zorunda olacaktı, aksi halde lokomotif çalışmayacaktır.) 11016 nolu tren Vezirhan istasyonuna yaklaşık 1000 metre mesafede bulunan ve sarı bildiri veren yaklaşma sinyalinde ihbar verecekti. Makinist hızını düşürecek, devamında da kırmızı olan Vezirhan giriş sinyalinin 300 metre öncesi mesafedeki mağnetten uyarı alacaktı. O anki hızı 40 km/h üzerinde ise tren frene geçecekti, hız 40 km/h altında ise sesli uyarı alacaktı ve en son tren giriş sinyalinde kırmızıyı ihlal ettiği için sistem tarafından durdurulacaktı. Bu durumda trene çarpma ihtimali 0 olacaktı.

Ocak 2009 tarihinde ODTÜ Psikoloji Bölümü Güvenlik Araştırma Biriminden Yrd. Doç.Dr. Türker ÖZKAN tarafından hazırlanan “**Demiryollarında İnsan Faktörü**” (Makinist ve Yardımcı Makinist) Projesinin Nihai Raporunda (Sayfa 42) ATS sisteminin kapatılması işle ilgili tespit olmasına rağmen bu konuda her hangi bir önlem alınmamıştır.

TOTMAN(ÖLÜ ADAM) :

Totman sistemi makinistin seyir halinde iken uyumadığını göstermek için çeşitli zaman (3–9 saniye) aralıklarıyla ayakla ya da elle temas ederek çalıştırdığı bir sistemdir. Sesli uyarı alınması ile bu pedala basılmadığı zaman tren otomatik frene geçer. Makinistin sürekli uyanık kalmasını ve dikkatini trenin seyrine vermesini sağlar. Bu sistemde çeşitli nedenlerle devre dışı bırakılabilir.

4-TCDD Mevzuatı Yönünden:

TCDD Mevzuatında tren işletmeciliği başta olmak üzere birçok husus detaylı düzenlenmiş ve kurallara bağlanmıştır. Personel olağan tren işletmeciliği içinde yıllardır aynı kuralları uyguladıklarından bu kurallar davranışa dönüşürken kalıplaşmakta-ezberleşmektedir. Olağan durumlar dışında farklı bir lokal işletmecilik sistemi oluşturulduğunda önceki otomatik davranışlar-alışkanlıklar tekerrür ettiğinden yeni lokal alana uygulanan işletmecilik sistemine uygun olmayan işlemler-davranışlar ortaya çıkabilmekte bu durumda kazalara sebep olmaktadır. Lokal alanlarda genel işletmecilik sistemlerinden uzaklaşılma zorunluluğu ortaya çıktığında bu alana ilişkin mevzuat uygulamalarının lokal-farklı işletmecilik uygulamasına başlamadan önce ilgili personele lokal alanda uygulanacak işletmecilik sistemi ve buna ilişkin kuralların hatırlatıcı mahiyette ayrıca tebliğ edilmeli veya konuda deneyimli-egitimli öğretmenler tarafından bu lokal alanda görev yapacak personele eğitim verilmelidir. Bunların yapılmamış olması olayda farklı bir uygulama olan mevzuat yönetmeliğinin gözden kaçması, önceki olağan işletme kurallarının refleks olarak gerçekleşmesi kazalara sebep olmaktadır. Bu durumda tüm mevzuat ve yönetmelikler sendikalarında içinde bulunacağı bir komisyonla gözden geçirilmeli; gelişen teknolojik ve işletim sistemlerine uygun mevzuatın yenilenmesi gerekmektedir.

5-Tehir Baskısı:

Haydarpaşa Gar'dan hareket eden 11016 numaralı Eskişehir Ekspresinin hızlı tren bağlantısı olduğundan Eskişehir Gara vaktinde varması gerekmektedir. Aksi halde bu gecikme hızlı trene de gecikme olarak yansiyacaktır. Bu durumda zımnî bir baskı altında kalan gerek trafik kontrolörleri gerekse makinistler tren trafiğinin emniyetinden önce trenin tehir yapmadan seyrine odaklanmaktadır. Bu durum **trafik emniyeti arka plana itmekte** ve personeli dikkatsiz ve tedbirsiz davranmaya sevk etmektedir. Bu nedenle uzun mesafede yolcu taşımacılığında aktarmalı taşımanın yarattığı bu risk kazalara yol açmaktadır. Olayda bu yönüyle de işletim sisteminin kusuru bulunmaktadır.

6- Livrelerin Akıcı Olmaması:

Lokomotiflerin hangi kilometreler arasında hangi hızı yapacağını gösterir hız çizelgelerindeki-livrelerdeki hızların çok sıklıkla değişmemesi gerekmektedir. Tren hızlarının sıklıkla ve kısa mesafelerde sürekli değişmesi treni kullanan makinisti yormakta, trenin seyrini sağlıklı izlemesini uzun süreçte zora sokmaktadır. Bu sürede **konsantrasyonu ve işe yoğunlaşmasını kaybeden makinistin** hata yapma riskini yükselmektedir. Olayda bu hususun da dikkate alınması gerekmektedir. Livreler ve takayyüatlardaki hız değişiklikleri yapılırken olabirliğine teknik olarak bakılmalıdır. Örneğin 2–3 km.lik bir yol kesiminde 50 km/saat, 20 km/saat, 80 km/saat, gibi tekniğe sığmayan hız değişiklikleri olmamalıdır.

Pamukova tren kazası bilim kurulu inceleme raporunda da kaza nedeni olarak gösterilen livrelerdeki yanlışlık bu trenlerin livresinde daha fazla olarak karşımıza çıkmaktadır. Personel

tarafından her seferinde şikâyet edilmesine rağmen livreler bazı güzergâhlarda uyulması gerçekte mümkün olmayan şekildedir. (12 km olan Alifuatpaşa- Pamukova arasında 14 yerde hız değişimi vardır.)

8-Vekâlet Görevlendirmeler:

Memuriyette asıl olan asaleten görevlendirmedir. Vekâlet görevlendirmeler personelin izinli, görevli, hasta olması gibi geçici olarak görevinden ayrılması halinde bu personelin dönüşüne kadar vekâlet müessesisi oluşturulmuştur. Oysa TCDD vekâlet görevlendirme müessesesini asıl bir görevlendirme sistemi olarak kullanmaktadır. Bunu yaparken de ayrıca hukuku arkadan dolanmaktadır. Vekâleten atamalar hukuka uygun olmadığından İdare hukukunda düzenlemesi olmayan **vekâlet(tedviren)** görevlendirme adı altında bu uygulamayı yapmaktadır. **Ör:**1. Bölge Müdürlüğü Haydarpaşa Yol Müdürlüğü görevi (1.Bölgenin Yol Bakımından Sorumlu) yıllardır vekâleten yürütülmekte, hatta bu göreve atanma koşullarını taşımayan personeli bu görevlerde görevlendirmektedir. Yine **Yol Müdürlüğü Yol Müdür Yardımcılarının tamamı VEKÂLETTİR.** 1. Bölge Tesisler Müdür Yardımcılarının (Kataner-elektrik, Sinyal, Haberleşme ve Trafikten Sorumlu) tamamı-4 tane **vekâlettir.** Cer Müdür Yardımcılarından (Çeken-çekilen araçlar, bunlarla ilgili personel ve bunların işletilmesinden sorumlu) sadece biri dışında, Cer Kontrolörlerinden sadece biri dışında diğerleri vekâlettir. En önemlisi bölgenin en üst yetkilisi 1. Bölge Müdürü **VEKÂLETTİR.**

Çok önemli üç uzman servis müdürlüklerinin ve bunların başında bulunan BÖLGE MÜDÜRÜNÜN vekâleten (tedviren) görevli olması hali içler acısıdır. **Vekalet müdürlerle yürütülen TCDD ne kadar bilimsel yönetilebilir?!**

Vekâlet personel 657 sayılı DMK'nın memur güvencelerinden yararlanamamaktadır. Bu durumda bağımsız görev yapamamakta, siyasi baskılara açık hale gelmektedir. Bu durumu gören diğer personel kuruma ve işine yabancılaşmakta, disiplinden uzaklaşmaktadır. Disiplinden uzaklaşan personelin iş kazasına maruz kalması kaçınılmazdır. Şimdi suç kimde?

TCDD'yi "**mevzuat hükümlerine**" ve "**bilimsel ilkelere**" uygun yönetmeyen TCDD yönetimi suçludur. TCDD'deki çalışma koşulları iş kazaları açısından kaçınılmaz suç kavramını yaratmakta, bu koşullarda kim çalışırsa çalışsın mutlaka bir gün kaza yapacaktır. Bu koşullarda Genel Müdür de çalışsa kaza yapacaktır. Bu durumda personeli kaza yapması için bütün koşulları yaratan TCDD Yönetimi tren kazalarında birinci derecede kusurlu ve sorumludur

Öneriler:

- 1- Çok kısa zamanda yeni personel alınarak kesinlikle fazla çalışmanın önüne geçilmelidir. Tüm faal personel sayılarını belirleyen norm kadrolar yeniden gözden geçirilmeli ve faal personelin fazla mesai-çalışma yapmayacak şekilde personel alımı yapılmalıdır. Ayrıca bir an önce unvanları dışında çalışan makinist, TTM, Revizör vb. gibi faal personelin asil işlerini yapmaları temin edilmelidir.
- 2- Fazla çalışma personelin isteği olsa bile müsaade edilmemelidir.
- 3- Günlük çalışma süresi faal personel için tren üzerinde en fazla 6 saat olacak şekilde ayarlanmalıdır.
- 4- Haftalık dinlenmeler mutlaka verilmelidir, yıllık ücretli izin kullanmak zorunlu olmalıdır.
- 5- Fazla çalışmanın en büyük nedeni olan kilometre tazminat ücreti kesinlikle kaldırılmalı ancak bu ücret kaybı fazla çalışmayı teşvik etmeyecek düzenleme ile maşlar yükseltilmeli. **Makinistlik tazminatı** adı altında standart oranda ücret verilmelidir. Bu

durumda yola gitmemeyi özendirebileceğinden bir makinistin normal çalışma ortamında bir ayda yapacağı sefer sayısının tespiti ile alt sınır belirlenerek makinistlik **tazminatının** alma koşulları belirlenmelidir. (THY’de pilotlar için uygulanan sistem) Yine kilometre tazminatı alan diğer unvanlar içinde benzer uygulamaya geçilmelidir.

- 6- Kaza ya da herhangi bir olaya karışan makinist, her hangi bir kaza ve olaya karışmasa dahi her personel kendisi ihtiyaç duyduğu zaman gidebileceği ücretsiz psikolojik destek birimleri oluşturulmalıdır
- 7- Hızlı tren vs yol yapım işleri verilirken seyrüseferle ilgili her daireden uzman görüşleri alınmalı; önerilerin öncelikle trafik-işletim emniyetine birinci derecede öncelik verilmelidir. Diğer hususlar karşılaştırmalı mukayese edilmeli en hesaplı olan tercih edilmelidir.
- 8- Fren emniyet sistemleri (ATS, Totman) makinistlerin inisiyatiflerinden çıkarılmalı ve otomatik ve daha güvenli çalışır hale getirilmelidir.
- 9- Yönetmelikler ve mevzuatlar sendikaların ve bilim insanların da içinde bulunacağı bir komisyonla yenilenmelidir.
- 10- Personele gecikme (tehir) baskısı yapılmamalı, tüm trenler uzmanların belirleyeceği yol/hız ilişkisi ile çalıştırılmalıdır. Bu konuda akademik destek alınmalıdır.
- 11- Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği gereğince tüm unvanlar için biran önce görevde yükselme sınavları yapılarak vekalet görevlendirmeler sonlandırılmalıdır.

SONUÇ OLARAK:

Çalışma ve iş yaşamında insanı önceleyen, öncelikle insanın çağdaş bir birey olması yönündeki çağdaş standartlarda ekonomik, sosyal, kültürel ve çalışma alanlarını oluşturan zihniyetin hâkim kılınması ve bu süreçte demokratik yöntemler ile hukukun evrensel ilkeleri ile bilimsel yaklaşımla bunun hayata geçirilmesi halinde özlediğimiz bir toplumu yaratmış olacağız, aksi halde kaderimiz olmayan iş kazalarına insanlarımızı kaybetmeye devam edeceğiz, hiçbir suçu olmayan bu insanların yaşama haklarını ellerinden almaktan dolayı kusurlu ve sorumlu olacağız.

Kurum yöneticilerini biran önce gerekli önlemleri almaya, personel sorunları konusunda duyarlı davranmaya çağırıyoruz.

BTS
BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI