

## **Milli Birlik ve Dayanışma, Kardeşlik ve Demokrasi Komisyonuna BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI (BTS) RAPORU**

### **1) Demokratik, özgürlükçü, eşitlikçi çözümün sendikal çerçevesi**

Temel ilkeler: Halkların eşit yurttaşlığı esas alınmalı, anadil ve kültürel haklar tanınmalı, yerel katılım güçlendirilmeli, şiddet karşılıklı ve kalıcı biçimde terk edilmeli; yargı güvenceli ifade-toplanma-örgütlenme özgürlüğü esas alınmalıdır.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) üyesi ülke olarak imza altına alınmış olan 87 ve 98 sayılı sözleşmelerin uygulanmasında eksikler bulunsa da bu metinler sendikal taleplerimizin hukuki temelini oluşturmaktadır. Buna uygun olarak tüm alt düzenlemeler gözden geçirilerek uygulanmasındaki tüm pürüzler giderilmeli ve aykırılıklar ortadan kaldırılmalı, ILO tarafından yapılan uyarı ve eleştiriler dikkate alınarak bu uyarı ve eleştirileri giderecek adımlar atılmalıdır.

Sosyal diyalogun mekanizmasının zorunluluğu: TBMM zemininde şeffaf ve katılımcı bir şekilde emek örgütlerinin katıldığı diyalog mekanizması sürekli bir şekilde yer almalıdır.

Geçmiş dönemlerde Kürt Sorununun çözümüne yönelik olarak çaba göstermiş başta akademisyenler olmak üzere kamu da çalışmakta iken haklarında açılan soruşturmalar nedeniyle işten çıkarılanlar bulunmaktadır. Sendikamız üyeleri arasından da çeşitli nedenlerle haklarında dava açılmış ve işten çıkarılmış üyelerimiz bulunmaktadır. Bu durumda olanların görevlerine başlatılmaları için gerekli düzenlemelerin yapılması öncelikli taleplerimizdendir.

### **2) Ulaştırma işkolunda çatışmanın etkileri**

#### **2.1 Hizmet üretimi ve erişim**

Güvenlik operasyonları, sokağa çıkma yasakları ve çatışmalar, özellikle bölgenin demiryolu/karayolu/posta/havayolu akışını kesintiye uğratmakta; yer yer personel sirkülasyonunda artışlar olurken, ulaşım alt ve üst yapısının bakım-onarımında gecikmeler, sefer iptalleri ve tehirler yaşanmaktadır.

Demiryolları, karayolları ve havayolları askeri ve güvenlik operasyonlarının merkezi lojistik üssü olmakla çatışmalı sürecin hedefi olmuştur.

PKK ve Devlet tarafından yol, hat, istasyon, havalimanı kapatmaları meydana gelmiş, bu durum bölge halkının seyahat hakkı başta olmak üzere, haber alma, örgütlenme, serbest ticaret gibi tüm alanlardaki hak ihlallerine neden olmuş, tüm bu yasak ve operasyonların siviller ve altyapı üzerindeki ağır etkileri insan hakları raporlarında yer almıştır.

Zorunlu göç ve yerinden edilmeler nedeniyle tüm ulaşım modları için planlama ve projeksiyonları bozmuş, planlama ve vardiya düzenleri sürdürülemez hale gelmiştir. (İlgili dönemlere dair saptamalar için uluslararası raporlarda kapsamlı veriler mevcut.)

### ***Dil yasaklamaları ve kültürel duyarsızlık***

Gişe/istasyon/çağrı merkezi ve saha denetimlerinde kullanıcı memnuniyeti ve hizmete erişimde sorunlar ortaya çıkmıştır. Çatışmalı süreç nedeniyle Kürt dili yasaklanmış, zorunlu kullanılması gereken yerlerde yok sayılmıştır.

Vatandaşların anadilde bilgilendirilmesinde eksikliğin bir sonucu olarak; tercüme/rehberlik yokluğu hizmete erişimi engellemiştir.

### ***2.2 Sendikal hak ve özgürlüklere etkileri:***

Çatışmalı süreç örgütlenme ve grev hakkının pratikte sınırlandırılmasına neden olmuştur. Türkiye’de grevlerin “erteleme” adıyla fiilen yasaklanabildiği istisna mekanizmaları, sürekli hale gelmiş, güvenlik eksenli politika nedeniyle sendikaların pazarlık gücü zayıflamıştır.

Ulaştırma ve bağlı sektörlerde dönem dönem grev yasakları, anti demokratik uygulamalar ve sendikal baskılar yoğun şekilde yaşanmış, sendikacıların soruşturma ve gözaltı süreçleri kamuoyunda geniş biçimde yer bulmuştur. (BTS/KESK çevresinde eylem ve baskı örnekleri raporlandı.)

Olağanüstü hal döneminden miras kalan KHK ve geniş yetkili güvenlik anlayışı; toplantı-gösteri, basın ve ifade özgürlüğündeki kısıtlamalar sendikal alanı daraltmıştır. OHAL’in haklar üzerindeki etkisine dair BM/insan hakları kurumlarının eleştirileri bulunmaktadır.

### ***2.3 İşçi sağlığı ve iş güvenliğine etkileri***

Çatışmaların yoğunlaştığı yerleşim bölgeleri ve kırsal alanda yüksek riskli güzergâhlar olmuştur. Güvenlik nedeniyle uzun süreli kontrol/nokta beklemelerine, ulaşımın aksamasına, gecikmelere neden olmuştur.

Toplumsal ve taraflar arasındaki çatışma ve gerginlik psiko-sosyal riskler doğurmuştur. Sahada çalışan makinist, şoför, hat bakım, dağıtım ve güvenlik personeli için kronik tükenmişlik ve kaza riski başta olmak üzere, olmaması gereken İşçi Sağlığı Ve Güvenliği sorunları yaratmıştır. (Bu riskler çatışmaların yoğun yaşandığı dönemlerde belirgin olarak görülmekte olup insan hakları örgütlerinin saha bulguları bunu dolaylı biçimde teyit etmektedir.)

### ***3) İşkolu bazında sendikal politika ve öneriler***

Anadilde/çok dilli hizmet: İstasyon içi/hat üzeri duyurular, biletleme ara yüzleri ve acil durum talimatları, işletme kılavuzları için Türkçe-Kürtçe minimum çift dil standardı sağlanmalıdır.

Çatışmalı süreçten kaynaklı işyeri değişmiş, değiştirilmiş personel öncelikli olmak üzere yer değişiklikleri yapılmalı, çatışmalı bölgenin ulaşım hizmetlerinde maksimum hizmet amacıyla ilave personel istihdam edilmelidir.

Yerel istihdam ve dil yetkinliği esas alınmalı, Bölge içi işe alımlarda Kürtçe yeterliliği pozitif kriter olmalıdır.

Şiddet ve nefret söylemiyle mücadele tüm kamu hizmetlerine esas olmalı, 657 Devlet Memurları Kanunu (DMK) disiplin hükümlerine şiddet ve nefret söylemi eklenmeli. Suç en ağır disiplin cezası ile tecziye edilmelidir.

Çatışma-kaynaklı psiko-sosyal risk değerlendirmesi yapılmalı, emekçiler belirli bir programa uygun psiko-sosyal rehabilitasyona tabi tutulmalıdır.

### **3.1 Demiryolu (TCDD/TCDD Taşımacılık)**

Baris odaklı olunmalı ancak olası yaşanacak çatışmalı süreçte benzer sorunların ortaya çıkmasını engellemek adına Bölge Emri denilen o bölgeye özgü iş/işyeri düzenlemesi yapılmalıdır. Çatışma dönemlerinde sefer planlaması, riskli hatlarda ekip çiftlemesi, zorunlu mola ve refakat; psiko-sosyal destek ve travma sonrası danışmanlık gibi destekler sağlanmalıdır.

### **3.2 Havacılık ve limanlar**

Hassas güvenlik-emek dengesi: Güvenlik tedbirleri emek süreçlerine zarar vermeden, sendika-işveren komiteleri tasarlanmalı.

Sivil hava meydanları askeri uçuşlara zorunlu olmadıkça açılmamalı.

Uçaklarda acil durumlar vb. için uçuş güvenliği açısından zorunlu olan uçak içi bilgilendirme anonslarının çok dilli yapılması, acil durumlarda özellikle uçak kazalarında saniyelerin bile ne kadar önemli olduğu biliniyorken yolcuların sağlıklı bir şekilde tahliyesine katkı sunup yaralanma ve can kaybını en aza indirmesinde önemli bir husustur. (Örneğin uçak içi acil çıkış kapılarının yolcu tarafından anlaşılması o yolcunun acil bir durumda nasıl çaresiz kalacağı ve sonuçlarının ne olacağını düşünmek gerekiyor.)

## **4) Sendikal hak ihlallerine karşı eylem planı**

Tüm işyerlerinde “eşitlik ve anadil” modülü devreye alınmalıdır. Nefret söylemine karşı çalışanlar psiko-sosyal eğitimlerden geçirilmeli, çok dilliliğe hızlı giriş, temel Kürtçe iletişim cümlelerinin yer aldığı eğitimler verilmelidir.

Toplumsal müzakere ve barış çağrısı: Konfederasyonumuz ve bağlı Sendikalarımız tarafından yapılmalıdır.

Ulaştırma sendikaları ortak Barış ve Erişim Bildirgesi yayımlasın: kamu hizmetinin kesintisizliği, yurttaşların güvenli erişimi ve emekçilerin can güvenliği ortak payda olarak ele alsın.

## **5) Kamusal politika önerileri (sendika talepleri)**

- ✓ Toplantı-gösteri-ifade özgürlüğünün güvenceye alınması, sendikal baskıların son bulması, grev ertelemelerinde ölçülülük/kısıtlama ve yargısal denetim sağlanmalıdır.
- ✓ Hakikat-Adalet-Tazmin Mekanizması kurulmalı, Çatışma dönemlerinde sivil zararın tespiti, altyapı ve hizmet kesintileriyle ilgili bağımsız soruşturmalar; uluslararası raporların işaret ettiği ihlallerin aydınlatılması sağlanmalıdır.
- ✓ Yerel katılım ve dil hakları: Ulaşım planları yerel meclisler ve meslek-sendika temsilcileriyle yapılmalı; çok dilli kamusal hizmet zorunluluğu esas alınmalıdır.

- ✓ Bölgesel istihdam ve yatırım: Ray-yol-istasyon/gar-lojistik merkez yatırımları kamucu biçimde artırılmalı, taşeronluğun sınırlandırılması esas alınmalı, yerel istihdam kotası uygulanmalıdır.
- ✓ Şeffaf veri altyapısı ve paylaşımı sağlanmalı. Sefer iptali, gecikme, kaza, şikâyet ve erişim göstergeleri açık veri olarak yayımlanmalı; sendikaların katılımıyla Erken Uyarı ve Erişim Eşitliği Endeksi oluşturulmalıdır.