



LİMANLAR ÖZELLEŞTİRME İŞÇİ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ

Oğuz TOPAK

Limani - İş Sendikası Danışmanı

Giriş

Limani günümüzde ve tarihte ekonomik hayatın ve ticaretin vazgeçilmez noktalarından birisi olmuştur. Gerçekten de Türkiye tarihine geriye dönük olarak bakıldığında bazı limanlarımızın ve bazı liman kentlerimizin Roma Uygarlığı öncesinde de etkin olduğu görülür. Ticaretin ve özellikle deniz ticaretinin gelişmesi nedeniyle üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu ve Limanları tarih boyunca önem arzemiştir (1).

Limanda gerçekleştirilen işlere bakıldığında limancılık faaliyetinin esas olarak gemiden karaya ve karadan gemiye yük ve yolcu taşımacılığı olduğu görülür. Bu genel ifadeyi biraz daha genişletirsek limanların yolcu ve yük taşımacılığında bir aktarma noktası olarak ele alındığını görürüz.

Gerçekten de Limanlar hem dış ticaret hem de iç ticaret açısından en uygun taşımacılık olan deniz taşımacılığının can noktasını oluşturmaktadır. Bu, hem ticaret açısından dikkate değerdir hem de sektörel ve ulusal fiyatlar düzeyi açısından önem taşır. Limancılık bir anlamda herkesi ilgilendiren bir hizmet niteliği taşır. Bu anlamda limancılık hizmeti bir kamu hizmetidir.

Türkiye'de de limancılık hizmeti Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte bir kamu hizmeti olarak değerlendirilmiş ve dönemin anayasası ve 618 Sayılı Limanlar Kanunu ile bu hizmetlerin yerine getirilmesi ve bu birimdeki her türlü denetim ve uygulama konusunda devlet düzenleyici ve uygulayıcı olarak görevlendirilmiştir. Bu anlamda yabancı şirketlerin elinde olan limanlar birer birer kamulaş-

tırılmışlardır (2). Bir anlamda liman hizmeti tekel niteliğinde kamu hizmeti olarak tasarlanmıştır. Gerçekten de bu tasarım yukarıdaki tanımlamaya ve işleve de uygundur. Daha sonra çıkarılan 1936 tarihli İskeleler Kanunu da bu tanımlamayı devam ettirmiştir.

1980'li yılların sonuna kadar devlet bu bağlamda belirli bölgeler için "Limani Tüzükleri" yoluyla bu yasaların uygulamasını yerine getirmiştir. Bu bağlamda iki kamu kurumu devlet adına bu limanların işletilmesinden sorumlu tutulmuştur. Süreç içerisinde genel amaçlı limancılık hizmetinden bağımsız olarak birçok kamu kurumu ve belediyeye kendi faaliyetleriyle bağlantılı olarak özel amaçlı liman işletme izni verilmiştir. 1987 yılı ise bu alanda bir dönüm noktası olmuş ve İzmit Körfezi Limani Tüzüğü'nde değiştirilen 6. Madde ve Maliye Bakanlığı'nın 1988 yılında Yayımladığı I No'lu Genelge aracılığıyla irili ufaklı 40 kadar özel iskelenin faaliyetine izin verilmiştir (3). Bunun anlamı yasalara aykırı olarak çıkarılan yönetmelik ve genelgeye dayalı bir fiili durumun olduğudur.

Bu tarihten sonra kamu limancılığına yönelik saldırılar peşpeşe gelmeye başlamıştır. Önce 1987 yılının sonunda Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin en büyük limanı olan Salıpazarı Limanı yük trafiğine kapatılmıştır. Ardından Körfez'de ve İstanbul çevresinde özel iskeleler devreye sokulmuş ve bunlar faaliyete geçirilmiştir. 1990'lı yılların başından itibaren İzmit Körfezi bir anda limancılık konusunda büyük bir keşmekeşin yaşandığı bir bölge haline gelmiştir. Kamu limanları giderek atıl hale

gelmeye başlarken diğer yandan özel iskelelerde işçi sağlığı iş güvenliği, gümrük kontrolü, vergi ve SSK denetimlerinin yapılmaması ve giderek artan gündelik işçi, kaçak işçi ve taşeron kullanımı nedeniyle ciddi sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde Liman-İş Sendikası'nın İzmit Şube Başkanı olan Sadettin ACAR'ın bu enformelleşmeye karşı başlattığı mücadele nedeniyle ayağından vurulması da konunun sadece salt ekonomik bir gelişme olmadığını göstermiştir.

Limanlar ve Özelleştirme Gerçeği

Bu gelişmelerin hemen ardından Türkiye Denizcilik İşletmeleri limanları özelleştirme kapsamına almış ve vakit kaybedilmeksizin ihaleye çıkarmıştır. Gerekçe olarak kamuoyuna bu limanların zarar ettiği ve verimsiz olduğu açıklanmış ancak Kurum verileri ve mali hesapları ortaya çıkınca bu sav değiştirilmiş ve ikincil bir gerekçe olarak modernleşme ve teknolojik yenilenme ortaya atılarak meşruiyet yaratılmaya çalışılmıştır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nce (TDİ) işletilmekte olan; Antalya, Tekirdağ, Trabzon, Hopa, Rize, Giresun, Ordu ve Sinop Limanları Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na "Limanların İşletme Haklarının Devri", yöntemiyle özelleştirilmeleri için ihaleye çıkarılmış ve ihale sonucunda da özel şirketlere (4) verilmiş bulunmaktadır. Özelleştirme ihalelerinin iptaline dönük İdari Mahkeme'nin verdiği bozma kararı dönemin hükümetleri tarafından uygulanmamıştır. İhalelerin arkasında yatan durum ise daha vahimdir. Çünkü bu ihaleleri alan şirketleri kuran kişiler o dönemin şaibeli kişileridir. Örneğin; Hayyam Garipoğlu, Turgay Ciner, Sedat Peker gibi isimler bu limanların alıcıları arasındadır. Trabzon Limanı ihalesi ise fiyatı veren olmadığı için iptal edilmişti. Bu süreçte Danıştay İdare Mahkemeleri'nin kararlarını onamış ve liman ihalelerinin iptali kesinleşmiş ancak dönemin hükümeti 1994 yılında aldığı Bakanlar Kurulu kararını gerekçe göstererek iptal kararlarını uygulamamıştır. Devirlerden sonra ise bütün liman işçileri işten çıkarılarak bunlardan bir kısmı sigortasız, düşük ücretli ve sendikasız olarak çalışmayı kabul etmeleri koşulu ile işe başlatılmıştır.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne bağlı bu limanların özelleştirilmelerinin gerekçesi de açık ve nettir. Bunlar, bölgelerinin doğal limanlarıdır ve genelde kâr eden yerlerdir. Özelleştirme öncesi beş yıllık ortalama gelir-gider dengesi göz önüne alındığında yılda ortalama 70 milyon Dolar net kâr getirmesi bu limanların özelleştirilmelerine yönelik

ilk gerekçedir. Özelleştirme konusunda gerek basında dile getirilen gerekse yargıya da intikal eden şaibeler ve rant sağlama yöntemleri, özelleştirmenin arkasında yatan mantığın verimlilik ve etkinlik gibi kriterler olmadığını aksine kamunun parçalanması ve haraç mezat kamu varlıklarının satılması olduğunu gösterdi. Kaldı ki, özelleştirme sonrasında bu limanları alan şahıslar limana yönelik hiçbir yatırım yapmadığı gibi teknolojik olarak da bu limanlar geliştirilmemiştir. Liman kapasitelerinin artırılmamasının yanı sıra limanların zarar ettiği öne sürülerek vergi ödenmemiştir.

İkinci neden demeti ise limanların enformel ve illegal trafikteki kilit potansiyel rolüdür. Bu da doğal olarak uyuşturucu/uyarıcı, akaryakıt ve insan ticaretinde Türkiye'nin bir aktarma merkezi olarak konumlanmasından ve bu konum içerisinde de daha çok deniz yolunun tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim TDİ liman özelleştirmeleri için öne sürülen verimsizlik ve zarar unsurları zaten geçersiz olduğu herkes tarafından kabul edilen bir gerçek olduğu için asıl nedenin ikincil neden demeti olduğu akla gelmektedir.

Bu noktada, birçok uluslararası kuruluş bu konuya dönük incelemelerinde "uyuşturucu/uyarıcı ticareti yoluyla elde edilen rantın ve karaparanın aklanmasında özellikle limanların özelleştirilmesi"nin bağlantısına dikkat çekmektedir. Bu tür gelişmelere karşı herhangi bir önlem alınmaması da dikkat çekicidir(5).

2 000 yılında başlatılan ikinci liman özelleştirme sürecinde TDİ Anonim Şirketine Bağlı Kuşadası, Dikilli, Güllük, Marmaris ve Çeşme Limanları da özelleştirme kapsamına alınmışlardır. 1999 yılı sonu itibarıyla net 7 trilyon TL. gibi ciddi bir kârı olan bu limanların, 2002 yılındaki kârı da yaklaşık 9 trilyon TL.'dir. 2000 yılı içerisinde yapılan ihalelerde Alanya Limanı satılırken diğer limanlara dönük olarak ihaleye giren "ortak girişim grupları" bedeli ödeyememişlerdir. Bunun arkasında özelleştirmeden sorumlu Devlet Bakanı'nın alıcılara bir kamu bankasından kredi sözü verdiği ve bu sayede satışların yapılmasının düşünüldüğünü öğrenmiş bulunmaktayız. Aralık ayında bankacılık sektöründe ortaya çıkan kriz ve kamu bankalarının verdiği krediler de kamuoyuna yansıyan şaibeler nedeniyle verilemeyince bu limanlar özelleştirilememişlerdir.

AKP'nin iktidara gelmesinin hemen ardından bu limanlar ve Trabzon Limanı'nın özelleştirilmesi tekrar gündeme gelmiş ve bu limanlar yine ilginç özelleştirme süreçlerine sahne olmuşlardır. İlk olarak Trabzon Limanı, değer tespit rakamının çok al-



tında olan bir rakam (yıllık kârı 3 milyon Dolar) olan 20 milyon Dolar'a AKP'ye yakın olan Albayraklar Şirketi'ne devredilirken Kuşadası Limanı da ihalede en yüksek teklifi veren LİMAR Konsorsiyumu yerine OFER ve AKFEN ortaklığına verilmiştir.

Bu ihaleler yapılırken Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ilişkin Yüksek Denetleme Kurulu Raporu açıklanmış ve ortaya ilginç bir gerçek çıkmıştır. Bu da; limanları alanların devir tarihinden itibaren üç yıl içerisinde ödemeleri gereken meblağları ödemedikleriydi. Bir başka deyişle hem ihaleler yargı kararlarıyla iptal edilmiş ve bu limanların işletme haklarını alan kişilerin hukuksal konumları yargı kararlarıyla da kanunsuz bulunmuştur. 14 Mayıs 2001 tarihinde Yargıtay 14. Hukuk Dairesi Park Denizciliğin "dava ehliyetinin bulunmadığı" hususunda karar vermiştir. Bunun anlamı bu kişilerin bu limanları fiilen işgal etmiş durumda olduklarıdır. Bütün bu gelişmelere ve kesinleşmiş mahkeme kararlarına rağmen limanlar kamuya geri alınmamakta ve konu ile ilgili suç duyuruları da yanıtız kalmaktadır.

Hal böyle iken son furya da başlatılmış bulunmaktadır. AKP Hükümeti kamunun elinde kalan ve Türkiye ekonomisi ve güvenliği açısından son derece önemli olan TCDD Limanları'nı özelleştirme programına alarak bu alandaki son darbeyi vurmaya yönelik adım atmıştır.

TCDD Limanları ve Özelleştirme Gerçeği

Türkiye'nin deniz ticaretinin % 90'ının yapıldığı TCDD Limanları yıllık ortalama 120 milyon Dolar kâr eden ve stratejik konumları nedeniyle Türkiye'de limancılık konusunda payanda olan yerlerdir. AKP, iktidara gelmesinin ardından gizlice 2003 yılının ikinci altı ayında yabancı şirketlerle görüşmeler yaparak TCDD Limanları'nı satmaya yönelik hareketini başlatmış ardından "Hukuk Devleti" kavramını zedeleyecek şekilde gizli anlaşmalar yaparak bu limanları kiralamaya yönelik bir hareketin içine girmiştir. Sendikamızın kararlı tutumu nedeniyle geri adım atmak zorunda kalan hükümet daha sonra aynı satışı bu kez özelleştirme ihaleleri adıyla tekrarlamıştır. 4046 Sayılı Yasa'ya bile aykırı olarak çıkarılan Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) kararıyla TCDD'ye bağlı 6 liman ö-

zelleştirme programına alınmış ve Haydarpaşa Limanı'nın da meşhur Haydarpaşa Projesi'ne bağlı olarak kapatılması kararı alınmıştır. Son olarak da kamuoyuna GALATAPORT Projesi olarak yansayan TDİ Salıpazarı Limanı'nın özelleştirilmesi olayı sektördeki son kamu limanının da özel sektöre devredilmesinin yolunu açmıştır.

TCDD Limanları'nın özelleştirilmelerinin gerekçesi olarak bu limanların zarar ettiği ve verimsiz olduğu yolunda kamuoyunu yanıltıcı bilgiler verilmiştir. Dahası, alınan ÖYK Kararı'nda da görüleceği gibi TCDD Limanları'na ilişkin alınan ÖYK Kararı Özelleştirme Yasası'na bile aykırıdır (6). Yine bu sürecin bir parçası olarak 1980'den beri yapılmayan yatırım her ne hikmetse bu limanların özelleştirme kapsamına alınmasının hemen ardından 2005 yılı Yatırım Programı'na (7) konulmuş ve limanlara satışlarının hemen öncesinde 40 milyon Dolar yatırım yapılması kararlaştırılmıştır. Halkın ödediği vergiler de böylelikle birilerine peşkeş çekilmiştir. Son olarak da 9 Haziran 2005 tarihinde Mersin Limanı'nın, 11 Temmuz 2005 tarihinde de İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik ihale ilânları çıkmıştır.

Özellikle Ankara ve çevresinin dış ticareti için bir kapı niteliğinde olan Mersin Limanı bir anlamda Anadolu'nun yurtdışıyla olan tek bağlantısı durumundadır. Mersin Limanı 2004 yılı yük trafiği, toplam 16.522.466 ton olarak gerçekleşmiştir. Mersin Deniz Ticaret Odası (MDTO) verilerine göre limana 3 bin 968 geminin operasyon için uğradığı gözleniyor. Transit taşımacılıkta ise; 1999 ve 2002 arasında ortalama 500 bin ton kapasitede gerçekleşen taşıma değeri 2004'de yüzde 24 artışla, 1. 294. 603 tona ulaştı.

Bunun ötesinde Mersin Limanı stratejik açıdan da çok önemli bir konumdadır. Özellikle Irak ve Ortadoğu'nun uluslar arası sulara açılacağı tek liman olması ve ABD'nin burayı bir üs olarak kullanmaya yönelik ısrarlı tutumu da bunu göstermektedir. Mersin Limanı gerek Kafkasya-Türki Cumhuriyetleri bağlantısı, gerekse Ortadoğu bağlantısını sağlaması ve bu ülkelerin dış ticareti için en anlamlı kapı olması nedeniyle ciddi bir stratejik öneme sahiptir.

Mersin Limanı'na yönelik olarak Rekabet Kurulu'nun raporu da, konunun bu önemine istinaden; bölgesel tekel niteliğindeki bu limanın blok



halinde özelleştirilmemesi gereğine dikkat çekmiştir (6 Mayıs 2005 tarihli Rekabet Kurulu Kararı), (8). Ama AKP Hükümeti Ortadoğu'daki yaşanan gelişmeler nedeniyle Ocak ayında Kemal Unakıtan'ın ABD'de yaptığı görüşmeler ışığında burayı ABD'ye satmak için anlaştığından Rekabet Kurulu Kararına da aykırı olarak bir bütün halinde özelleştirilmesine yönelik ihale ilâmı çıkarılmıştır. İhale ilâmı dikkatlice okunduğunda bu ilâmın yabancı bir şirket için yapıldığı belli olduğu gibi bu yabancı şirketin özellikleri verilerek bu şirketin isminin de belli olduğu görülmektedir. Bu konuda bazı gazetelere de yansıyan ABD ve Kürtler'in Mersin Limanı'nı kurulacak bir Kürt Devleti'nin dışa açılan kapısı olarak almak istemeleri ile bu ihale ilâmı örtüşmekte ve konunun sadece bir ekonomik meselenin çok çok ötesinde olduğu görülmektedir.

İskenderun Limanı ise ekonomik durumundan daha önemli bir işleve sahiptir. Liman, tarih boyunca stratejik bir konum işgal etmiştir. Bu konumu günümüzde de önemini korumaktadır. Nitekim "2003 ABD - IRAK SAVAŞI" sırasında İskenderun Limanı'nın ABD tarafından üs olarak kullanılması İskenderun Limanı'nı dünya gündemine taşımıştır. Liman'ın en önemli stratejik özelliği Doğu Akdeniz'in en önemli konumunu işgal etmesidir. Tarihsel açıdan bakıldığında Irak petroleri açısından elzem bir konumda olan liman bu nedenle birçok defa tartışmalara neden olmuştur. Örneğin; Emekli Büyükelçi Feridun Cemal Erkin'in anılarındaki anlatım (9) İskenderun Limanı'nın önemini göstermektedir.

Yine eski Cumhurbaşkanı'ndan Kenan Evren'in anılarından öğreniyoruz ki; ABD eski başkanlarından Carter da, Reagan döneminde Türkiye'yi ziyaret ettiği sırada, "Kıbrıs'ta ortak bir kuvvet tesisinden ve bu kuvvete ABD'nin birlik vermesinden" söz eder. Hatta "Kıbrıs'ta ileride bir ABD üssü kurulması düşünülebilir mi?" diye sorar!

1991'de ABD yine Kıbrıs'ta üs peşindedir. Yahudi Lobisi'nin önde gelen adamı, senatör Joseph Biden, Kıbrıs'a BM Barış Gücü yerine 70 bin Amerikan askerinin yerleştirilmesini ister!

Bu projelerden de "Kerkük-Yumurtalık Petrol Boru Hattı" gerçekleşir, ancak Körfez Savaşı'nda ABD'nin isteği ile bu hat kapatılır.

Günümüzde ise bu anıların önemini daha iyi

anlayabilmekteyiz. Artık kirli atık bırakan fosil enerjiler ile problemlili ve çok tehlikeli olan nükleer enerji gözden düşmüştür. Yerine yeni teknolojiler geliştirilmektedir. Mesela toryum, nükleer enerji kadar çok enerji ve '0' atık veya bor. Bor madenleri tüm kamuoyunca bilindiği üzere dünya üzerinde en çok Türkiye'de bulunmaktadır keza toryum da öyle. Fakat bu teknolojilerin tamamen optimal hale gelmesi için 40-50 seneye ihtiyaç vardır ki bu da dünyanın bir o kadar sene, enerji için petrole ihtiyaç duyacağı gerçeğidir. İşte İskenderun Limanı meselesindeki kilit nokta da tam buradadır. Çünkü İskenderun Limanı XXI. Yüzyılın enerji merkezi olacaktır. Azerbaycan'dan gelen boru hattı, Türkmenistan petroleri ve de Irak(Kerkük, Musul) petroleri, Kazak petroleri ve de İran petrolerinin dünyaya açılma noktası olarak, İskenderun Limanı'ndan senede 150-200 milyon ton petrol geçiş yapacaktır. Aristo mantığıyla düz hesap; Türkiye'nin ton başına petrolden 100 Amerikan Doları aldığını ve de sair gelirlerden de 50 Amerikan Doları aldığını farz edersek, senede 30 milyar Amerikan Doları'nın hazineye gireceği aşikârdır. Ve bu noktada hem İskenderun Limanı'nın hem de Kıbrıs'ın önemi ortaya çıkmaktadır. Zaten bütün bu yaygara ve kavga o limana ve burna sahip olma yüzündendir. Kıbrıs Burnu'nun gerek direk İskenderun'a bakması gerekse de İsrail'e bakması ve bütün Orta-Asya'ya ve de Orta-Doğu'ya hâkim durumda olmasından dolayı Akdeniz'in en stratejik noktasıdır. Petrol gelirlerinin gelmeye başlamasına müteakip TCDD'ye ait İskenderun Limanı'nın öneminin artacağı ve Türkiye Devleti açısından vazgeçilmez bir öneme sahip olacağı malumdur.

Özetle söylemek gerekirse; "Enerji kaynaklarına hükmeden dünyaya hükmeder." İskenderun Limanı ve Kıbrıs Adası, enerji kaynaklarını kontrol noktasındadır. ABD bu yüzden 1949'dan beri İngiltere'den devraldığı misyonun gereği olarak, enerji kaynaklarına hükmedebilmek için İskenderun Limanı'nı ve Kıbrıs'ı kontrol altında tutmak istemektedir. ABD'nin iç yapısına ve petrol şirketlerinin sermayesinin kimlerin elinde olduğuna baktığımızda ise bu güçler için İsrail'in güvenliğinin de aynı derecede önemli olduğu görülür. İskenderun'a ve Kıbrıs'a hükmetmek, neredeyse dünyaya hükmetmek gibidir. Çünkü Liman ve Kıbrıs anahtar durumundadır.

Aynı şekilde petrolün dışında İskenderun Limanı Ortadoğu açısından ticaret ve taşımacılık noktasında da kilit öneme sahiptir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde 1990'lı yıllarda başlatılan ve büyük miktarlarda yatırım yapılan GAP Projesi'nin en önemli kilit noktasını oluşturmaktadır. GAP projesi çerçevesinde bölgede faaliyet gösteren şirketlerin dünyaya açılacakları ve ihracat yapabilecekleri yegane optimal çıkış noktası İskenderun Limanıdır. Aynı şekilde GAP çerçevesinde bölgede bulunan fabrikaların gereksinim duyduğu ara girdi ve hammadde ihtiyaçlarının bölgeye aktarılmasında ve ithalatında da en ucuz maliyete sahip yol da İskenderun Limanı'ndan geçmektedir. Yine Irak ile transit taşımacılığının başlaması halinde ve GAP projesinin bitiminde limanın öneminin daha da artacağı bir gerçektir.

Genel anlamda diğer limanlara yönelik şaibeler de bulunmaktadır. TCDD Limanları söylenenlerin aksine gerçekten kârlı, verimli ve etkin olarak kamu hizmetini yerine getiren işletmelerdir. Sadece, kârlı olmakla kalmayıp yıllardır zarar eden demiryollarının zararlarını da sübvansede edip Genel Müdürlüğün nakit açığını kapatmaktadır.

TCDD Limanları, diğer kamu limanlarından ve özel sektör tarafından işletilen iskele ve limanlardan çok farklı bir konumdadır. Dünya genelinde artık geçerli olan inter-modal taşımacılık sistemine doğal olarak uygunluk taşıyan bu limanlar, demiryolu ağı ile doğrudan bağlantısı olan yegane limanlardır. Deniz taşımacılığı, Türkiye'nin dış ticaretinde yüzde 90'lık oranıyla çok yüksek bir konum ihtiva etmektedir.

TCDD Limanları da bu deniz taşımacılığında yüzde 90 civarında bir paya sahiptir. Deniz Ticaret Odaları ve bir takım çevrelerce limanların zarar ettiği öne sürülmektedir. Oysa son on yıllık süreçte yıllık ortalama 35 milyon ton yük elleçleyen bu limanlarımız aynı süre içinde yıllık ortalama 120 milyon ABD Doları kâr elde etmiştir. Daha önceki hükümetler döneminde TCDD Limanları'nın fiilen atıl duruma getirilmesine yönelik iktisadî açıdan hiçbir mantığı olmayan adımlar atılmıştır. 1991 yılından bu yana elleçlenen yük miktarı sürekli artarken limanlarda çalışan işçi sayısı sürekli olarak düşürülmüştür.

Yukarıda da belirtildiği üzere TCDD tarafından işletilmekte olan limanların özelleştirilmesinin ar-

kasında yatan gerçek ise doğrudan kârlılık durumudur. Nitekim TCDD Limanları'nın kâr-zarar durumlarına bakıldığında Limanların genelde kârlılık düzeyinin yüksek olduğu görülmektedir. 2002 yılı kârlılık durumu 87.6 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılında TCDD'ye bağlı limanların net kârı 111.725.540 Dolar'dır. 2004 yılı kârı 117 Milyon Dolar'dır.

Bugün TCDD Limanları'nın gerçek sorunu yatırım eksikliği ve personel yetersizliğidir. Özellikle 1963 ve 1982 yılında alınan araç ve ekipmanla çalışmak zorunda kalan bu limanlar gerek altyapı gerekse ekipman ve araç hususundaki eksikliklerinin giderilmesine yönelik olarak adımlar atılmamıştır. TCDD Genel Müdürlüğü tarafından Hollanda Hükümeti ile ortaklaşa yapılan çalışma sonucunda bu limanlara yaklaşık 200 milyon Dolarlık yatırım yapılması durumunda teknolojik olarak eksikliklerinin giderilebileceği tesbit edilmiştir. Mevcut personeline de takviye yapıldığı zaman TCDD Limanları'nın kârlılık durumu % 100 artacak ve Doğu Akdeniz'in deniz ticaretinde önemli bir yere sahip olacaktır.

Özellikle deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik olarak akaryakıttan alınan Özel Tüketim Vergisi'nin (ÖTV) indirilmesiyle birlikte deniz ticaretimiz 2004 Temmuzundan itibaren ciddi şekilde artmıştır. TCDD Limanları açısından özel sektörün en çok şikayet ettiği ancak gerçekten de incelendiğinde haksız bir şikayet konusu da liman tarifeleridir. TCDD Limanları gerek Avrupa Birliği (AB) içerisindeki bir çok ülkenin limanlarından gerekse Akdeniz'deki İsrail, Lübnan ve Güney Kıbrıs'tan daha ucuza yük elleçlemektedir. Nitekim Türkiye'deki diğer özel sektör limanlarıyla karşılaştırıldığında da yük elleçleme fiyatları arasında önemli bir fark bulunmamaktadır. Yapılacak yatırımlarla ve doğru politikalarla hem denizcilik sektörünün talepleri karşılanabilir hem de devlete ciddi bir gelir kaynağı yaratılabilir. Yıllık ortalama 250 milyon Dolar'lık bir gelir kaynağı, yaşanan bütçe sıkıntısı ve borç ödemelerinde önemli bir yer tutabilecektir.

Bütün bunlara rağmen limanların özelleştirilmesinde ısrar eden AKP'nin bu politikasının arkasında kendi yandaşlarına rant kapısı yaratma hedefi de bulunmaktadır.

Sektörde yaşanan bir diğer gelişme de İstan-



bul'un, Türkiye'nin gözbebeği olan Haydarpaşa Limanı ve Garı'nın kapatılmak istenmesidir. Nedeni ise ilginç: Boğazın en önemli tarihi dokusunun bulunduğu yere Dünya Ticaret Merkezi ve çevresine de gökdelenler dikerek burayı yerleşim ve ticaret alanı haline getirmek.

Burada iki önemli kurum ve tarih yok edilmek istenmektedir. Bunlardan birincisi hiç kuşkusuz Haydarpaşa Limanı'dır. Türkiye'nin ve İstanbul'un en önemli limanı olan Haydarpaşa Limanı ekonomik açıdan bölge için vazgeçilmez durumdadır. Bölgenin en büyük limanı olmasının yanı sıra konteyner taşımacılığının yapılabilmesi için uygun tek limandır. Yıllık kârı yaklaşık 30 milyon Dolar'dır. Limanın kapatılması demek doğrudan dış ticaretimizin sekteye uğraması demektir. Fabrikaların taşınmasına, işçilerin işinden olmasına yol açacaktır.

Bunun ötesinde liman boğaz güvenliği açısından ve stratejik açıdan da önemlidir. Geçtiğimiz aylarda denize dökülen LPG tanklarını Haydarpaşa işçileri ve gemileri denizden çıkararak İstanbul'u büyük bir faciadan kurtarmışlardır. Bunun gibi İstanbul Boğazı'na ilişkin birçok olayda ekiplelerimiz gecelerini gündüzlerine katarak çalışmışlar ve İstanbul halkını birçok tehlikeden kurtarmışlardır. Aynı şekilde Haydarpaşa Limanı stratejik açıdan da çok önemlidir. Rumeli yakasında konuşlanmış olan ordumuzun tek geçiş noktasıdır. Proje ile demiryolu bağlantısının ortadan kaldırılması nedeniyle ordunun Anadolu'ya geçişi de bitirilmektedir.

Diğer yandan boğazın tarihi dokusu rant uğruna yağmalanacak, bu bölge ve İstanbul yaşanmaz bir yer haline gelecektir. Londra, Paris gibi şehirler bu tarz yapıların yapılmasına izin vermemekte ve şehrin dışında yapılanmaya müsaade edilmektedir. Oysa bu zihniyet, dünyanın sayılı tarihi ve doğal zenginliği olan Boğaz'ı adeta yağmalatmakta ve İstanbul'a İstanbullulara rağmen kendi yandaşları için bu tarihi ve ekonomik değerleri peşkeş çekmektedir.

Bunların yanında TCDD Limanları bölge ekonomileri açısından da önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle, Mersin, İskenderun, Samsun, Bandırma, Derince, İzmir ve İstanbul Haydarpaşa Limanları hinterlandlarındaki ekonomiyi doğrudan etkilediği gibi bu limanlarda çalışan 4500 işçi ve ailesi de

bu illerin ekonomisine ciddi katkılarda bulunmaktadır.

TCDD Limanları ekonomik işlevlerinin ötesinde ülke güvenliği ile yakından ilgili kuruluşlardır. Özellikle, TSK'nın ulaştırma sisteminde önemli yer tutan bu limanlar aynı zamanda gümrük alanları olarak da kamusal öneme sahiptirler. Öte yandan bu limanlar savaş gibi hallerde yüksek öneme sahip merkezler haline gelmektedir. Irak savaşı nedeniyle Türkiye gündeminde sıkça rastladığımız konulardan birisi de liman ve üslerin ABD silahlı kuvvetlerinin kullanımına açılmasıdır. Özellikle TCDD'ye bağlı İskenderun, Mersin Limanları'yla Antalya ve Trabzon Limanları'nın adı bu süreçte sıkça tekrarlanmıştır. Bilindiği üzere bu limanlar, İzmir Alsancak Limanı ve Haydarpaşa Limanı'yla birlikte Türkiye'deki NATO Limanları'dır. Gerçekten de ortadoğuya en yakın ve en güvenli liman olarak jeopolitik konumlarından dolayı limanlarımızın günümüzdeki stratejik önemi daha iyi bir şekilde anlaşılmıştır. Yukarıda İskenderun Limanı'na ilişkin aktardığımız bilgiler zaten limanın stratejik önemini de doğrudan vurgulamaktadır. Öte yandan İstanbul Haydarpaşa ve Derince Limanları da 618 Sayılı Limanlar Yasası gereğince Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından askeri amaçlı kullanım için özel önem verilen ve gerektiğinde kullanılan limanlardır. Nitekim Irak savaşı döneminde ordu sevkiyatları için bu iki liman kullanılmıştır. Derince Limanı ise daha stratejik bir öneme sahiptir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı sevkiyatlar (asker ve mühimmat sevkiyatları) bu liman tarafından yerine getirilmektedir. Kamu açısından bu durum ekonomik olmaktan ziyade stratejik önem taşıyan bir konudur.

Son olarak kamuoyuna yansıdığı şekliyle GALATAPORT Projesi de kamunun elindeki son limanın da elden çıkarılması olarak ele alınabilir. Kamuoyuna ilk yansıdığı şekliyle turizm kompleksi için yatırım yapılması olarak ihaleye çıkarılan bu liman ve çevresi açısından yapılan ihalenin akıllara durgunluk veren yeni bir öykü oluşturacağı görülmektedir. Projenin tarihine bakıldığında olayın yine meşhur 1987 yılına kadar geri gittiği görülür. O dönemde Salıpazarı Limanı'nın yük trafiğine kapatılması ve yükün Haydarpaşa'ya devredilmesiyle birlikte bu limanın yolcu limanı (kruvaziyer limanı) olarak genişletilmesi ve büyütülmesi için bir proje-



ye başlanmıştır. Bu çerçevede liman çevresinde bulunan ve kullanılmayan depo ve antrepoların kullanıma açılması ve rıhtım sahasının genişletilmesine dayalı proje ilk defa 30 Kasım 1990 günü ihaleye çıkarılmış ve buranın yapımına talipli olmadığı için ihale 04.08.1992 tarihinde iptal edilmiştir. Daha sonra 1995 yılında yeni bir ihaleye çıkılmış bir adet teklif verilmesi nedeniyle 1997 yılında ihale iptal edilmiştir. 2000 yılında tekrar proje için Yönetim Kurulu Kararı alınmış ve ihale öncesinde 2002 yılında hazineye ait taşınmazların bir kısmının mülkiyeti TDİ'ye geçirilmiştir. Ardından Anıtlar ve Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'na başvurularak ruhsat alınmak istenmiş ancak Kurul bu izini vermeyince Kurul kararına aykırı olarak ihale projesi değiştirilerek ihaleye çıkarılmıştır (10). 14 Haziran tarihinde yayımlanan ihale ilamından sonra kamuoyunun tepkileri gelmeye başlamış ve Ağustos ayında gerçekleştirilen ihalenin ardından ihaleyi Kuşadası Limanı'nı alan Sami OFER'in şirketinin kazanmasıyla birlikte ihaleye yönelik iddialar artmaya başlamıştır. Sendikamız tarafından bu ihale sürecine yönelik olarak yapılan çalışmalar ise ortaya daha vahim bir tablo çıkarmıştır. Şöyle ki; Birinci ihale ilâmı yap-işlet-devret projesi olarak yapılmış ancak gerçekte projenin adı "Salıpazarı-Karaköy Kruvaziyer Yat Limanı Projesi" olarak geçmektedir ve 3996 sayılı Yasa çerçevesinde yapılamaz. Çünkü yasa bu konuda açık ve net olarak; "Ancak kamu kurumu, kuruluşu veya KİT'ler bu tür projeler yaptırabilir." demektedir. Oysa Türkiye Denizcilik İşletmeleri 1995 yılında yapılan bir değişiklikle özel hukuka tabi bir şirket haline getirilmiştir. İkincisi ise liman işletme hakkı devri de bu proje içerisinde adi bir kiralama olarak tasarlanmış ve yılda 15 milyon Dolar kâr eden Liman 4046 sayılı Yasa haricinde adi kiralama suretiyle bütün araçlarıyla kiralanmıştır. Oysa 4046 sayılı Yasa gayet açık ve nettir. Liman devirleri imtiyaz sözleşmelerine konu olmaktadır. Kaldı ki limanlar ancak maksimum 36 yıllığına devredilirken bu liman 49 yıllığına devredilmiş ve üst hakkı ayrı olarak verildiği için de 40. yılın bitiminde kiracının sözleşmeyi 100 yıl uzatma hakkı bulunmaktadır. Öte yandan alıcı firmanın açıklamaları da konuyu daha ilginç hale getirmektedir. Alıcı firma ihale projesinde bulunmamasına rağmen buraya konut yapıp satacağını beyan etmekte sakinca gormemektedir.

Görüldüğü gibi GALAPORT Projesi de Haydarpaşa gibi bir rant projesi haline gelirken İstanbul hem limansız bırakılmakta hem de Boğaz yağmalanmaktadır.

Özel İskele ve Limanlar

Yukarıda uzun uzadıya anlattığımız tablonun son bölümü ise daha da işler acısıdır. Yani; "Özel Liman ve İskeleler Gerçeği". Yukarıda da bahsedildiği gibi 1987 yılından itibaren özellikle İzmit Körfez'inde başlayan özel iskele kurma furyası 1990'lı yıllarda yerini daha büyük özel limanların kurulmasına bırakmıştır. Yasal hiçbir dayanak olmamasına ve mevcut mevzuata aykırı olmasına rağmen bu özel liman ve iskeleler kurulmuş ve bunların faaliyete geçmesine izin verilmiştir. Ardından, Bursa ve İskenderun bölgesinde de benzer gelişmeler yaşanmış ve bölgedeki kamu limanlarına karşı özel iskele ve limanlar kurulmaya başlanmıştır. Bu limanlar, 1990'lı yılların sonuna doğru gelişmiş ve kamu limanlarıyla rekabet eden bir konuma ulaşmıştır. Tabi ki bu rekabetin arkasında ise ciddi avantajlar bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla; işgücü maliyetlerinin çok düşük olması, fiyat avantajı ve tarife altı işlemleri yapabilmeleri, denetim açısından daha esnek oluşları, vs. Bu rekabet avantajlarının ardında ise daha vahim bir tablo bulunmaktadır. Bu tablo, Türkiye'deki sektörel işgücü piyasaları açısından enformelliğin ve segmentasyonun önümüzdeki süreçte nerelere gelebileceğini göstermesi açısından son derece anlamlı bir noktadır.

Özel iskele ve limanlar tamamen esnek çalışma koşullarında faaliyet göstermekte ve liman hizmetlerinde çekirdek işgücü olarak tanımlanabilecek olan yükleme boşaltma işçilerinin arasındaki vinç operatörleri gibi iş makinesi kullanabilen işçiler gemi trafiğine bağlı olarak yasal sınırların çok çok ötesinde günde 12-16 saat arası çalıştırılmakta hatta vardiya arası dinlenme süreleri bile göz ardı edilerek bu çalışma süreleri 24 saate kadar çıkarılmaktadır. İşçilere asgari ücret düzeyinde bazen altında ücretler ödenirken yasadışı fazla çalıştırılmalarına ilişkin ücretler hiçbir zaman ödenmemekte ve ücret ödeme esnasında gerçekte varolmayan zorunlu izin uygulaması (11)yoluyla işçi ücretleri sürekli olarak asgari ücret düzeyinin altında tutulmaktadır.

Bu işçilerin dışında kalan işçilerin durumu ise



daha vahimdir. Özellikle emek-yoğun olarak konteyner için yükleme-boşaltma hizmetlerinde çalışanlar ile genel kargo, dökme katı yük elleçlemede çalışanlar açısından özel limanlar çalışma mevzuatı hükümleri dışında yerlerdir. ILO tarafından belirlenen kıstaslara göre 2. ağır işkolu olarak tanımlanan liman işçiliğinde işçiler en ilkel koşullarda çalıştırılmakta ve çalışma saatleri haftalık 70-80 saate kadar çıkabilmektedir. Günlük yasal sınır diye bir kavramın olmadığı bu çalışmada işçiler, iş bitimi üzerinden çalıştırılmaktadırlar. Yani bir diğer deyişle; geminin işi bitinceye kadar burada çalışmak zorundadırlar. Liman sahipleri işgücü maliyetini daha da aşağı çekebilmek için bu tür işçileri taşeronlaştırmakta ve taşeronlara parça başı iş üzerinden para ödemektedirler. Taşeronlar da kendi içlerinde taşeronlaşarak gerek kendi çalıştırdıkları işçiler aracılığıyla gerekse çevreden gününbirlik olarak bulunan, tamamen kayıtdışı ve kaçak işçiler aracılığıyla bu işleri yapmaktadırlar. Üç-dört düzeyli taşeronlaşma ve alt-taşeronlaşmanın sonucunda hiçbir kayıt tutma olanağı bulunmazken işçiler açısından işveren tanımı da muğlaklaşmaktadır. İzmit Körfezi'nde bu tarz bir taşeron olarak çalışan bir kişinin söylediği söz bu gerçeğin hangi boyutlarda olduğunu ifade etmektedir: “..Eğer ben işe çağırdığım işçilere asgari ücret verirsem benim aldığım paranın iki katı düzeyinde bir parayı gözden çıkarmam gerekir.” Buradan da anlaşılacağı üzere işçiler asgari ücretin çok altında çalıştırılmaktadırlar.

Dahası özel iskele ve limanlar, işçi sağlığı ve iş güvenliği hususunda da oldukça vahim durumdadırlar. Limanda her türlü mal hiçbir işleme tabi tutulmadan elleçlenmekte ve işçilere hiçbir koruyucu malzeme verilmemektedir. Gemi manifestolarıyla oynandığı ve denetim olmadığı için normal bir mal yükleme ve boşaltma işlemi bile tehlike arz etmekte ve bu işçilerden gizlenmektedir (12). Dahası bu işçilerin hiç biri limancılık konusunda eğitim almadıkları ve bu iskeleler ve limanlar güvenlik ve koruma önlemlerine uymadıkları için sürekli ölümcül iş kazaları olmakta ve bunların birçoğu yetkililerden gizlenmektedir. Birçok olayda da işçi ile işveren arasındaki akdin bulunamaması nedeniyle ölümcül kazalar bile iş kazası kapsamında değerlendirilmemektedir. Bazı durumlarda da kaza tarihleri ve yerleri değiştirilmekte ve raporlarda

tahrifat yapılmaktadır. Limanlarda çalışanlar açısından en önemli meslek hastalıklarından birisi hiç kuşkusuz ortopedik rahatsızlıklardır. Aşırı yük kaldırmaktan kaynaklı bel ve omurilik rahatsızlıkları liman işçilerinin birçoğunda görülen vakalardandır. Özel liman ve iskelelerde bu tür meslek hastalıklarına yakalanma düzeyi inanılmaz boyutlardadır.

Özel limanlara ilişkin bir başka gerçek ise devletle olan ilişkilerindeki sorunlardır. Öncelikle bir vergi sorunu bulunmaktadır. Bu limanların birçoğu ki buna özelleştirilmiş olan limanlar da dâhildir, zarar ettiklerini beyan ederek vergi ödememektedirler. Aynı şekilde işçilerinin birçoğunu kaçak çalıştırmakta, beyan ettiklerini de düşük ücretli göstermektedirler.

Sonuç

Yukarıda da özetlemeye çalıştığımız üzere Türkiye'de limancılık 1980'li yılların sonuna kadar kamu eliyle yerine getirilmiş ancak daha sonra de facto durum yaratılarak özel şirketler de bu sektöre girmiştir. Kamu hizmeti ve tek el niteliğinde olan bu hizmet türünün bu şekilde dönüşmesi ise ortaya bir enformellik sorunu çıkardığı gibi sektördeki kayıtdışılık oranını da yüksek boyutlara çıkarmıştır. 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren başlayan özelleştirme furyası ise buna eklemlenmiş ve konuyu daha da karmaşıklaştırmıştır. Bugün geline durumda ise kamunun sektörden tasfiyesine neden olacak olan son ve en büyük özelleştirme furyası başlatılmıştır.

Bu özelleştirme furyasının nedenleri, amaçları farklı bir tartışma konusunu oluşturmaktadır. Ancak burada önemli bir nokta bulunmakta; bu da özelleştirme sürecinin sonuçlarının sektöre ve ülkeye olan etkileridir. Bu etkileri kısaca üç başlık altında toplayabiliriz. Birincisi ekonomik etkileridir. İkincisi stratejik sonuçlarıdır. Üçüncüsü ise çalışma ilişkilerine, işçi sağlığı ve iş güvenliğine olan etkileridir.

Ekonomik sonuçlarına bakıldığında makro ve mikro sonuçlar olmak üzere iki ana eksen üzerinde liman özelleştirmelerinin etkilerini görebiliriz. Birincil sonuç limanların özel şahısların eline geçmesi nedeniyle fiyatlar genel düzeyi etkileyebilir. Taşıyan yük maliyetlerinin artması genel anlamda ham madde, ara ve nihai ürün fiyatlarını etkileyebilece-

ğinden bu da doğrudan fiyatlar genel düzeyini etkileyici bir unsur olarak karşımıza çıkar. Aynı şekilde limanın belli bir grubun eline geçmesi de sektörel düzeyde bu firmanın veya grupla bağlantısı olanların kendi sektörlerinde tekelleşme olanağına kavuşmasına neden olabilir. Ayrıca, liman tarifeleri ve limanın kullanımında öncelik yaratılması da sektörel ekonomik dengeleri doğrudan etkileyebilir. Özellikle ihracata ve ithalata yönelik olan sektörlerde bu etki daha da fazla önemli hale gelir.

Diğer yandan kamu limanlarının ikili bir mikro işlevi daha bulunmaktadır. Bu da hem doğrudan gelir getiren ekonomik işletmeler olmaları hem de özel şirketlerin ticari faaliyetlerinin kayıtlarının kontrol edilebilmesi açısından önemli bir yer tutmalarıdır. Kamu limanları doğrudan kârlılık oranları yüksek yerler olmalarının yanı sıra geçtiğimiz on yıl içerisinde yıllık 180 milyon Dolar civarında (TCDD ve TDİ toplamı) bir gelirin devlet kasasına girmesine neden olmuşlardır. Bu sayede demiryolları gibi hizmetler yerine getirilmiş ve kamunun kısa vadeli harcamaları açısından önemli bir mekanizma olarak işlev görmüşlerdir. Özelleştirme sonrası dönemde bu kadar yüksek bir gelirden kamunun mahrum kalması sadece limanları değil birçok kamu hizmetini de doğrudan etkileyecektir. İkinci olarak bu limanlar birçok sektör açısından ticari kayıt sistemlerinin doğru ve sağlıklı olarak tutulup tutulmadığının kontrolünün yapılabilmesini sağlamaktadır. Öte yandan dış ticaret açısından vergileme ve vergi iadesi gibi süreçlerin sağlıklı işlemesi açısından önem taşımaktadır. Özelleştirme sonrası dönemde ise bu verilerin ve kayıtların doğruluğu ve denetiminin riskli hale gelmesi mali açıdan risk taşıdığı gibi birçok mal açısından da ciddi sorunlara yol açabilecektir.

Stratejik sonuçlarına bakıldığında da karşımıza ciddi bir potansiyel tehlike çıkmaktadır. Birincil potansiyel tehlike ülkenin güvenliği açısından çıkmaktadır. Limanlar ülke güvenliği ve askeri ulaşım açısından önemli noktalar olarak karşımıza çıkar. Bu limanların özellikle yabancı şirketlerin eline geçmesi askeri açıdan ciddi sakıncalar içermektedir. Birincil sakıncalardan birisini "Irak İşgali" sırasında İskenderun Limanı'nın ABD tarafından üs olarak kullanılmak istenmesinde yaşadık. Herhangi bir savaşa istemeden de katılma nedeni olabilir. Dahası askeri mühimmat ve sevkiyat açısından ö-

nemli bir yerdir. Örneğin; Mersin Limanı ihale şartnamesinde de yer aldığı üzere, alıcı firma askeriye bu limandaki rıhtımdan yararlanmasını engelleyebilir(13). Son olarak da savaş hurdalarının taşınmasında denetim ve güvenlik gibi konular göz ardı edilebilir. Nitekim İskenderun Limanı'nın Irak savaşında ortaya çıkan hurdaların taşınmasında kullanılmasına yönelik girişim sendikamızın müdahalesiyle engellenmiştir. Bu hurdaların büyük bir çoğunluğu radyasyon ve kimyasal kalıntı içermekteydi. Bu tür kontrol ve denetimlerin özel şirketler tarafından yapılmayacağı ve sendikali işçilerin bu tür malları elleçlememe şanslarının olmadığı açıktır.

İkincil stratejik potansiyel tehlike ise limanların, uyuşturucu/uyarıcı, silah, insan, akaryakıt gibi bilimum kaçakçılık ve illegal trafikte kullanılma riskidir. Mevcut durumda da özel iskele ve limanlar da bu trafiğin yüksek düzeyde olduğu bilinmektedir. İçişleri Bakanlığı Organize Suçlar ve Kaçakçılık Dairesi'nin Yıllık Raporları da bunu göstermektedir. Kamu limanlarının da özelleştirilmesiyle bu trafiğin artacağı ve hiçbir denetimin ve kontrolün yapılamayacağı aşikârdır. Nitekim özelleştirilen diğer kamu limanlarının bu amaçla kullanıldığı görülmüştür. Rize Limanı ve Antalya Limanları akaryakıt kaçakçılığında kullanılmışlardır. Kuşadası, Çeşme Limanları'nın da insan ve uyuşturucu/uyarıcı kaçakçılığında kullanıldığı belirtilmektedir.

Üçüncül sonuç ise limanlardaki çalışma ilişkileri ve işçi sağlığı ve iş güvenliği hususlarına etkilidir. Yukarıda mevcut durumu özetlerken de belirttiğimiz üzere özel iskele ve limanlarda çalışma koşulları ve şartları gerçekten çok kötü durumdadır ve enformellik ve esneklik hat safhadadır. İş kazaları ve meslek hastalıkları yüksek düzeydedir. Kamu limanları bir anlamda bu enformellik düzeyini düşürdükleri gibi çalışanları açısından da bir güvence oluşturmaktadırlar. Mevcut durumda işkolunda yaklaşık 10-15 bin kişinin çalıştığı ve bunun 5 bin kadarının kamuda çalıştığı ve örgütlü olduğu göz önüne alındığında en azından büyük bir kısım açısından koruyucu önlemlerin alınmış olduğu görülür. Oysa özelleştirme sonrasında neler olacağı daha önce özelleştirilen kamu limanları gerçeğinden dolayı bilinmektedir. Şöyle ki, önce sendikal örgütlülük yok edilmektedir. İşçilerin iş a-



kitleri devir esnasında feshedilmekte ve yeni şirket bunlarla ancak sendikadan istifa etmeleri ve asgari ücret karşılığında çalışmayı kabul etmeleri şartıyla akit imzalamaktadır. Ardından, çalışma süreleri ve koşulları değiştirilmekte esnekleştirilmekte ve işçilerin bütün yasal ve sosyal hakları ellerinden alınmaktadır. Genelde nitelsiz işgücünün istihdam edilmesi nedeniyle de işgücü arzının bol olması da işçileri bu tür koşullara karşı savunmasız bırakmaktadır. İşyerlerinin işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda mevzuata uymamaları ve gerekli işyeri hekimi ve iş güvenliği mühendisi çalıştırmamaları nedeniyle de hastalık ve kaza riski yükselmektedir. Buna taşeronlaşma süreci de eklenince ortaya kapitalizmin ilkel dönemlerini aratmayan görüntüler ortaya çıkmaktadır. Büyük limanların özelleştirilmeleri sonucunda ortaya çıkacak olan durumda da benzer gelişmeler yaşanacağı aşikârdır. Sağlıklı bir kayıt sisteminin kurulmuş olması, liman işçilerinin gerekli eğitimden yoksun gününbirlik çalıştırılmaları, sigortasız ve kaçak çalışmanın yaygın olduğu bu sektör kendi kaderine terk edilmektedir.

Sonuç olarak limanların özelleştirilmesi sadece bu limanlarda çalışan işçileri etkilemeyecektir. Bir bütün olarak sektörü etkileyecektir. Dahası bütün yurttaşlarımızı etkileyecektir. Sendikamız bütün bu gerekçelerle kamu limanlarının özelleştirilmesine yönelik bir mücadele sergilemektedir. Bu mücadele sadece üyelerimiz için değil bütün sektör ve ülke içindir. İlgili bütün kurum ve kuruluşların ve duyarlı vatandaşların bu konuya hassasiyet göstermesi önümüzdeki süreçte oldukça önem taşımaktadır.

Kaynaklar ve Dipnotlar

1. Bkz: Liman-İş (2005) TCDD Limanları ve Gerçekler Dosyası, Yayınlanmamış Liman-İş Araştırmaları, Ankara.

2. Cumhuriyet'in ilanını müteakip 29 Temmuz 1925 tarih ve 2256 sayılı Kanun ile İstanbul Liman İşleri İhissarı T.A.İ. kurulmuştur. Bu kuruluşun ortakları; Sanayi ve Maden Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Bahri Muamele T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş.'dir. Türkiye Cumhuriyeti'nin millileştirme politikasına paralel olarak 23 Kasım 1934 tarihinde 2265 sayılı Yasa ile İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü kurulmuştur. 1935 yılında Fransız şirketinin bütün hisseleri 162 milyon Fransız Frangı'na satın alınarak liman, millileştirilmiştir.

İstanbul sınırları içinde bulunan Haydarpaşa Limanı da 1903'de İstanbul-Bağdat demiryolunu inşa eden Almanya tarafından yapılmıştır. Bu liman da 31.01.1928 yılında demiryolu hattı ile birlikte millileştirilmiş olup halen TCDD'na bağlıdır.

Bir diğer örnek de İzmir Alsancak Limanıdır. İzmir Limanı, 1875 tarihinde Sultan Aziz tarafından inşaa ettirilmiştir ve işletme imtiyazı Fransız şirketi M.R. Gifre'ye verilmiştir. Pasaport-Konak arası ile mendirek inşaa bu şirket tarafından 1877 tarihinde tamamlanmıştır. 1884 yılında Şirket-i Hamidiye tarafından Karşıyaka, Pasaport, Konak, Göztepe'de ve daha birkaç yerde vapur iskelesi inşaa edilerek işletmesi yapılmıştır. 15 Mayıs 1919 tarihinde Yunanlılar işletme imtiyazını tekrar Gifre Şirketine vermişlerdir.

İzmir'in 9 Eylül 1922'de düşmandan kurtuluşunu müteakip millileştirilen İzmir Liman ve Körfez İşleri İhissarı T.A.Ş.; 1934 yılında İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1938'den itibaren Denizbank'ın bir şubesi olarak faaliyetine devam etmiş ve yeniden kurulan Denizcilik Bankası T.A.O'na bağlanmıştır. 1959 tarihinde Alsancak Beton İskelesi faaliyete geçmiş ve 1964 yılında 440 sayılı Kanun'la bir iktisadi devlet teşekkülü haline gelmiştir.



3. Bu konu ile ilgili olarak Liman-İş Sendikası olarak Denizcilik Müsteşarlığı'na Bilgi Edinme Yasası çerçevesinde yaptığımız müracaata verilen yanıt ilginçtir: "1988 yılında Maliye Bakanlığı tarafından çıkarılan I No'lu Genelgeye dayanılarak bunlara faaliyet izni verilmiştir."

4. Tekirdağ Limanı Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.'ne; Rize Limanı, Ripor Rize Limanı Yatırım A.Ş.'ne, Hopa Limanı, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmesi A.Ş.'ne; Giresun Limanı, Çakıroğlu Giresun Liman İşletmesi A.Ş.'ne; Ordu Limanı, Çakıroğlu Ordu Liman İşletmesi A.Ş.'ne; Sinop Limanı, Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş.'ne; Antalya Limanı, Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.'ne verilmiştir.

5. Bkz, OGD Annual Yearbook, 1997-98 <http://www.ogd.org/>

6. 6 Ocak 2005 Tarihli Resmi Gazete.

7. 15 Ocak 2005 Tarihli Resmi Gazete.

8. Bkz. <http://www.rekabet.gov.tr/>

9. Yıl 1949... Yer, Washington. Sun Oil adlı petrol şirketinin sahibi Joseph Pew, Türkiye'nin Washington Büyükelçisi Feridun Cemal Erkin'i yemeğe davet eder... Joseph Pew, Erkin'e ilgi çekici bir teklif getirir: Kerkük-Musul petrollerini Cizre üzerinden boru hattı ile İskenderun Limanı'na nakledin. Erkin, hattın Ramandağ üzerinden geçmesini halinde Türkiye petrollerinin de değerlendirilebileceğini söyler. Mr. Pew ise "Siz Ramandağ'dan çıkan petrolü mahallinde rafine ederek Doğu Bölgenize bırakın" der. Erkin, kendi petrolümüzü üretmek için para ve teknoloji yardımından söz edince Mr. Pew, "Krediye gerek yok. Borcunuzu, krom, kurşun ve bakırla ödeyin" cevabını verir. Ve Mr. Pew, çantasından büyük bir Türkiye haritası çıkarıp ortaya serer. Muhtemel petrol alanları, renkli kalemlerle işaretlenmiştir. Mr. Pew, bu yardımı Türkiye'ye dostluk olsun diye yapacaklarından dem vurduktan sonra asıl baklayı ağzından çıkarır: "Kıbrıs'ta bir ABD üssü kurulması halinde, İskenderun Limanı'nın güvenliği sağlanabilir." der. Erkin durumu Ankara'ya İsmet Paşa'ya bildirir. Yakında seçim vardır. Konu o dönem için kapanır.

10. Özelleştirme İdaresi ve Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğüne hazırlanan, Karaköy Tophane Salıpzaranı kapsayan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Tophane Salıpzaranı Kruvaziyer Yat Limanı'na İlişkin Planlar 2004.Temmuz. 2004 tarih 225 5972 20576 sayılı yazı eki olarak İstanbul 1 No'lu kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun onayına sunulmuştur. Koruma Kurulunun 20 Eylül 2004 tarih 118 sayılı Karar'ı ile; Koruma Amaçlı İmar Planından soyutlanarak yapılan planların; korumacılık ilkeleri ile ters düşeceği ve spekülasyon baskıları tetikleyeceğinin açık olduğundan bahisle, böylesine bir plan çalışmasının Boğaziçi Silüetinin devamlılığından ve

yakın çevresindeki saray, cami, çeşme, saat kulesi gibi çok önemli kültür varlıklarından da soyutlanamayacağına bilimsel ve yasal bir gereklilik olduğunun altı çizilmiştir.

Yukarıda özetlenen esas hakkındaki gerekçeler ile uygun görülmeyen söz konusu Tophane -Salıpzaranı Liman Projesi'nin ancak; Planı çevreleyen kıyıdaki ve silüete giren yamaçlardaki tüm kültür varlıkları ve sit alanı dokusu dikkate alınarak; alandaki anıt yapılar ve tarihi gümrük yapılan öne çıkarılarak; Sit Bölgesi'nde kalan öneri planların koruma anlayışı çerçevesinde irdelenebilmesi için mevcut ve kaybedilmiş kültür varlıklarının belgelenecek ve restitüsyon projeleri hazırlanarak; kıyı şeridi ve geri bölgesinin görsel ve işlevsel ilişki kurularak; işlev ve yapı yoğunluğu sit alanının taşıma kapasitesi kapsamında düşünülererek; öneri projenin yasal bir gereklilik olarak hazırlanması gereken 1/5000 ve 1/1000 ölçekli "Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı" ile entegre edilerek hazırlanması gerektiğine; kentsel tarihi kimliği ve silüeti koruma adına bu bölgedeki yapılanmanın Beşiktaş'tan Karaköy'e kadar "Boğaziçi Mimarisi"nin genel ölçü ve oranları içinde kalmak üzere kuzeyde Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nin (Sultan Çift Sarayları) saçak kotunu, batıda; Nusretiye ve güneyde; Kılıçlı Paşa camilerini perdelemeyecek ve beden duvarları silme kotunu geçmeyecek irtifada ve silüete duvar etkisi yapmayacak bir avam proje hazırlanmasından sonra, kurulca değerlendirilebileceğine dair karar verilmiştir. İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun, yukarıda özetlenen 20 Eylül 2004 tarih 118 sayılı Kararı'na rağmen itirazımıza konu olan planlar Kurul'un bu önerileri doğrultusunda hiçbir düzenleme yapılmadan ve bu kez Koruma Kurulu atlanarak, onaylanmış ve askıya çıkarılmıştır.

11. Bursa Gemlik ilçesinde faaliyet gösteren Borusan Lojistik Firması'na ait limanda işçiler limanda gemi olmadığı zamanlarda işbaşı yapmalarına rağmen izinli gibi gösterilmekte ve bu yolla fazla mesai ücretleri buradan mahsup edilmektedir. Oysa gerçekte işçi o dönemde de çalışmaktadır. Dahası, işçi bordroları zorla imzalatılmakta ve zorla imzalatma yoluyla işçilerin almadıkları ücretler alınmış gibi gösterilmektedir.

12. İzmit Körfez Bölgesi'nde akaryakıt ve kimyasal madde taşımacılığına ilişkin basına da yansıyan haberlerde de görüldüğü üzere hekzen olarak bildirilen bir yük akaryakıt çıkabilmekte ya da asbest gibi maddeler başka isim altında yüklenip boşaltılmaktadır.

13. İhale Sözleşmesinde limanın askeri amaçla kullanılmasına izin vermeme durumunda 60. günden sonra sadece para cezası uygulanacağı belirtilmektedir.●