

TAŞERONLAŞMAYI UNUTMAYALIM

Aydınlık Dergisi, 12 Temmuz 1998

Yıldırım Koç

Kastamonu'da bu yıl Mayıs ayı içinde Karayolları Bölge Müdürlüğü işyerinde bir iş kazası oldu. İş kazasında ölen işçi, taşeronla bağlı olarak çalışıyordu. İş kazası nedeniyle yaşamını yitirdi. 18 yıl önce SSK'ya prim ödemeye başlamıştı. Durumu incelendiğinde, 18 yıl çeşitli işlerde çalışmış olmasına karşın, prim ödenmiş gün sayısı yalnızca 519 çıktı. Diğer bir deyişle, 18 yılın 16,5 yılını kaçak çalışarak geçirmişti. İşin kötüsü, bundan kendisinin de pek haberi yokmuş. Şimdi dava açıldı. Tazminat alınmaya çalışılıyor. İş kazası olmasaydı, bu dava da açılmayacaktı. Bu işçi, Anayasanın 2. maddesinde sosyal devlet olduğu belirtilen Türkiye Cumhuriyeti'nde emeklilik hakkını kazanmadan ölüp gidecekti.

Özelleştirme, taşeronlaşma, sendikasılaşma ve kaçak işçilik, bir zincirin halkalarıdır. Özelleştirme konusunda kamuoyunun dikkatleri bugün haklı olarak satılmak istenen işletmeler üzerinde yoğunlaşmaktadır. Halbuki özelleştirmenin bir de taşeronlaşma boyutu var. Kamu tarafından emanet usulüyle yapılan işlerin, özel sektöre yaptırılması uygulaması var. Sosyal devlet açısından, özelleştirmenin en az işletme satışı kadar zarar veren bir boyutu da taşeronlaşma uygulamaları.

Taşeronlaşmada yeni bir uygulama, Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde gündeme geldi. Kamu işvereni, geçmişte belirli bölgelerin yol yapımı, asfaltlanması, bakım ve onarımı gibi belirli işleri taşeronla verirdi. Şimdi, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından üstlenilen ve Karayolları'nın kadrolu işçileri tarafından yapılan işlerde de taşeron işçileri kadrolu işçilerle birlikte çalıştırılmak isteniyor. Örneğin, Karayolları'nın bakımevlerinde Karayolları işçileri yetmeyince, oraya iki-üç tane taşeron işçisi verilmek isteniyor. Karayolları'nın araçları, bu işi bilmeyen taşeron işçilerinince çalıştırılıyor; Karayolları'nın araçları taşeronlara kiralanıyor. Taşeronlar da bu işlerde diğer işçilerin tepkisini azaltabilmek amacıyla Karayolları'ndan emekli olan işçileri veya halen çalışan işçilerin çocuklarını istihdam etmeye dikkat ediyor.

Bu uygulamaya engel olmak için, Yol-İş Başkanlar Kurulu'nun aldığı kararların uygulanması gerek.

Bu kararlar iki unsurdan oluşuyor. Bir taraftan, taşeronlara karşı tavır alınacak. Bu amaçla, yürürlükteki mevzuatın etkili bir biçimde uygulanması için çeşitli girişimlerde bulunulacak. Kaçak işçilikle mücadele edilecek. Özellikle, bu konudaki ILO Sözleşmesi ve onunla bağlantılı olarak çıkarılmış bulunan 88/13168 sayılı Bakanlar Kurulu kararının uygulanması için çaba gösterilecek. Gerektiğinde yargı yoluna başvurulacak. Ayrıca, işverenin işçi sağlığı ve iş güvenliği önlemlerine uymadığı durumlarda da gerekli kamu kuruluşlarına bildirimde bulunulacak.

Diğer taraftan, taşeron işçileri sendikaya üye kaydedilmeye çalışılacak. Üye olmayan, Karayolları'nda çalışan işçinin işini ve ekmeğini elinden almaya çalışan, sendikasılaştırmada ve çalışma mevzuatını uygulanamaz hale getirmede sermayenin politikalarına alet olanlara da, belirli bir tavır alınacak. Taşeron işçisi işyerlerine sokulmayacak. Karayolları servislerine alınmayacak, yemekhanelerden ve yatakhanelerden yararlanması engellenecek, ekip çalışmalarında ekiplere alınmayacak. Ayrıca, yaptığı işin kendisine ve diğer işçilere verdiği zarar anlatılarak ve çeşitli biçimlerde ikna edilerek, sermayedarlara alet olması engellenmeye çalışılacak.

Özelleştirmenin taşeronlaşma biçimi de işçi sınıfı ve sendikacılık hareketi için işletme satışları kadar zararlıdır. Dikkatimizi satışlara yoğunlaştırırken, taşeronlaşmayı da göz ardı etmemek zorundayız.