

YEREL YAKET KUTUSU
YEREL YAKET KUTUSU
06.01.2012
2012/1908



D. Ali TORLAK

MHP İstanbul Milletvekili

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Üyesi

04 Ocak 2012

T.B.M.M BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın İçişleri Bakanı Sayın İdris Naim ŞAHİN tarafından yazılı olarak cevaplandırılması için gereğini arz ederim.

Durmuşali TORLAK

İstanbul Milletvekili

2005 Şubat ayında; İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) ile bir protokol yaparak, 2005 Mart ayında, TDİ 'ye bağlı şehir hatlarının yönetimi; vapur ve iskeleler ile birlikte İDO'ya devredilmiştir.

İDO'dan ayrı bir tüzel kişilik ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olarak kurulan İstanbul Şehir Hatları Turizm ise, 2010 yılı Eylül ayında bünyesine devredilen ve İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO)'dan ayrılan 34 adet yolcu vapuru ve 49 şehir hatları iskelesinde hizmet vermektedir.

Ancak 1987 yılında kurulan İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. 8 Nisan 2011 tarihinde özelleştirilerek, 16 Haziran 2011'de TASS Denizcilik ve Ulaştırma Hizmetleri Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye devredilmiştir.

Oluşan bu yeni durum sonrası yapılan açıklamalarda; özleştirilmeden önce İDO bünyesinde Taşeron firma adına, Marmara Denizi sınırları içerisinde değişik unvan'larda **"Belirli Süreli İş Sözleşmesi"** ile her yıl kağıt üzerinde giriş çıkış yapılarak yenilenen mukavele kapsamında yıllardan bu yana görev yapan işçilerin bir kısmının İDO bünyesinde kaldığı belirtilmektedir.

Özelleştirilme sürecinden önce **"Belirli Süreli İş Sözleşmesi"** ile hak etmedikleri bir ücret uygulamasıyla karşı karşıya kalan işçiler, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına ve İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye mağduriyetlerinin giderilmesi yönünde yapmış oldukları girişimlerden bir sonuç alınamamıştı.

Ayrıca, özelleştirme öncesi İDO'da görev yapan ve değişik isimlerde taşeron firma adına çalışan personellerin, ihaleyi alan yeni şirketin bünyesine aktarılacağı dile getirilmekle birlikte, bu personellerden kazanılmış hakları olan kıdem tazminatları ve geriye dönük fazla çalışma mesai ücretleri gibi ödenmemiş haklarına yönelik nasıl bir uygulama yapılacağı hususu belirsizliğini korumaktadır.

Diğer taraftan, özelleştirme sonrası oluşan yeni yönetim, İDO'nun yeni fiyat politikasını belirlemiş ve bu kapsamda, **"dinamik fiyatlandırma sistemi"**ne geçildiğini duyurmuştur.

Tel:(0 312) 420 59 50-51 Faks: 420 69 76

B Blok 1. Kat 2. Banko

TBMM-ANKARA



2696

D. Ali TORLAK
MHP İstanbul Milletvekili
Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Üyesi

Söz konusu fiyatlandırma politikası ile kamu yararının ve eşitlik ilkesinin yok sayıldığı bir sürece girildiği görülmektedir.

Şöyle ki; “**Dinamik Fiyatlandırma Sistemi**” ne göre havayolu şirketlerinde olduğu gibi, erken bilet alan yolcular daha ekonomik şartlarda seyahat edebilir iken, sefer saati yaklaştıkça bilet fiyatları yükseliyor. Bu uygulama, bir yandan ekonomik seyahat etmek isteyen vatandaşların daha erken bilet almasını teşvik ederken, seyahat zamanına yakın bilet alanlar ise daha yüksek fiyattan yolculuk yapıyorlar.

Ancak, kar amaçlı ve rekabetin oldukça yoğun olduğu havayolu taşımacılığında uygulanan bu sistem ile, kamu yararının gözetilmesinin ve eşitlik prensibinin öncelikli olduğu ve özellikle rekabetin olmadığı kısa mesafeli yolculuklarda uygulanması kabul edilebilir bir durum değildir.

Çünkü İDO’nun bu uygulaması, tatil kararını aylar öncesinden vermesi mümkün olmayan veya bilet almak için maaş bekleyen insanları mağdur ederken, özelleştirilen şirketin bir kamu kuruluşu gibi tekel niteliği kazanmasına da neden olmaktadır.

Bu bilgiler ışığında;

- 1- İDO’nun 1987 yılından bu yana yıllar itibariyle, yıllık ciroları ile kar ve zarar durumu nedir?
- 2- İDO’nun 2010 yılsonu itibariyle; bilançosunda yer alan aktif toplamı ve kayıtlı sermayesi ne kadardır? Borcu var mıdır? Varsa miktarı nedir?
- 3- İDO’nun 1987 yılından bu yana yıllar itibariyle, doğrudan veya taşeron şirket aracılığı ile çalıştırılan personel sayısı ayrı ayrı nedir? Özelleştirme sonrası devredilen personel sayısı nedir? Bunların ne kadarı kadrolu personeldir?
- 4- İDO’nun özelleştirilmesine ilişkin çalışmalar için danışmanlık hizmeti alınmış mıdır? Alındı ise kimden hangi yöntemle alınmıştır? Danışmanlık hizmeti için ödenen ücret nedir?
- 5- İDO’nun satış sürecinden önce her hangi bir kurum/kuruluş veya meslek odalarından görüş alınmış mıdır? Alındı ise isimleri nedir?
- 6- İDO’nun özelleştirilmesi, Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından bedelsiz olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen şehir hatları işletmesi devir protokolüne uygun mudur?
- 7- Çalışanların mağduriyetinin önlenmesi bakımından kazanılmış hakları ve özelleştirme sonrası durumları hakkında bir tedbir alınmış mıdır?
- 8- İDO’nun özelleştirilmesi sonrasında devredilen araç, gereç, iskele, bina v.b. menkul ve gayrimenkuller nelerdir? Bunların kayıtlı değerleri nedir?
- 9- İDO’yu devralan kuruluşa hangi hak ve imtiyazlar tanınmıştır? Satış sözleşmesinde imtiyaz sınırlaması var mıdır?
- 10- Satış sözleşmesinde; taşıma ücretlerinin belirlenmesi hususunda kamu menfaati dikkate alınmış mıdır? İDO’yu devralan kuruluşun ücret belirleme yetkisi hangi kıstaslara göredir?
- 11- İDO’da uygulamaya konulan “dinamik fiyat” uygulaması vatandaşlarımız arasında büyük tepkilere neden olmaktadır. Özelleştirme öncesi sabit fiyat uygulaması söz konusuysa yeni uygulamada fiyat her an değişebiliyor. Bu durumun kamu yararı gözetilerek düzeltilmesi yönünde her hangi bir girişimde bulunmayı düşünüyor musunuz? Düşünmüyorsanız vatandaşlara yapılan bu fahiş fiyat uygulaması hakkında ne düşünüyorsunuz? Bu uygulama vatandaşlara yapılan mali bir zulüm değil midir?

Tel:(0 312) 420 59 50-51 Faks: 420 69 76

B Blok 1. Kat 2. Banko
TBMM-ANKARA