



alarak; ülkemizin uçak, havacılık ve uzay sanayi ve hava yolu taşımacılığına yönelik politika önerilerinin tartışıldığı kurultayda aşağıdaki vurguların ivedilikle uygulamaya geçirilmesi önerilmektedir:

Havacılık ve uzay sanayine yönelik AR-GE faaliyetleri açısından özel test sistemlerine sahip olma ve geliştirme kabiliyeti büyük önem arz etmektedir. Son yıllarda havacılık sektörüne yönelik parça tasarımı ve imalatı konusunda önemli kabiliyetler kazanılmasına rağmen ürün bazlı tasarım ve geliştirme faaliyetleri yeterli düzeye ulaşmamıştır. Havacılık ve uzay sanayine yönelik test sistemleri altyapısının yetersiz olması, mevcut altyapının ise koordineli olarak kullanılamaması sonuç alınmasını zorlaştırmaktadır.

Bu alanda sonuç alınabilmesi, test sistemleri eksikliklerinin tamamlanmasına, koordinasyonunun sağlanmasına ve daha da önemlisi ihtiyaca göre test sistemleri geliştirebilme kabiliyetinin kazanılmasına bağlıdır.

Yüksek teknoloji ve kalifikasyon gerektiren havacılık sektöründe yerli katkı oranını ve yurt içi istihdamı arttırmak, böylece savunma bütçesi kaynaklarının yurt içinde kalmasını sağlamak için küçük ölçekli işletmelerin ekipman üretici ve tedarik edici rolü üstelenmesi hedefi konulmalıdır. Havacılık sektöründeki büyük üreticiler tüm tedarikçilerinden AS 9100 kalite sistemine uygunluğu talep etmektedirler. Bu uyumun sadece büyük üreticilerin kendi firmalarında değil, tüm tedarik sisteminde sağlanması gerekmektedir. Bu bağlamda havacılık sektöründe faaliyet gösteren ve/veya gösterecek küçük ölçekli firmaların AS 9100 kalite yönetim sistemine hazırlıklı olmaları için gerekli altyapı sağlanmalıdır. İnsansız Hava Araçları (İHA) gövde, motor, aviyonik, otopilot, seyrüsefer, uzaktan veri iletimi ve haberleşme, yer kontrol istasyonları, elektro-optik sistemler gibi birçok alt sisteme sahip bir sistemler bütünüdür. Bu nedenle İHA projelerinde bu alt sistemler ile ilgili hâlihazırda ülkemizde faaliyet gösteren, belli bilgi birikimi, tasarım, imalat ve test kabiliyetlerine sahip olan

ulusal şirketler tarafından koordineli çalışmalar yapılması sağlanmalıdır.

TÜBİTAK Vizyon 2023 dâhilinde hedeflenen İHA'ların ve motorlarının ülkemizde geliştirilmesi çalışmalarına önem verilmelidir. Bilginin ve daha da önemli bilgiyi etkin ve verimli bir şekilde kullanabilmenin esas caydırıcı silah haline geldiği 21. yüzyılda Türkiye, ulusal güvenliğini korumak ve savunma sanayinde kaydettiği aşamaları geliştirmek için İHA teknolojilerine ve Ağ Merkezli Muharebe kavramına uzun vadeli stratejilerle yönelmelidir.

İHA veri linklerinde güvenlik sadece bilgi kaybı değil, aynı zamanda İHA'nın kontrolünün de kaybedilmesi anlamına gelebilmektedir. Ülkemizde son zamanlarda gerçekleştirilen projeler sayesinde önemli bir birikim sağlanmıştır. Kritik olarak değerlendirilen bu teknolojinin ülkemizde kullanılacak olan İHA gibi platformlarda ulusal ölçekte gerçekleştirilmesi hedeflenmelidir.

Havacılık sektörü için gerekli yüksek kalite ve hassasiyette malzeme üretimi aynı zamanda savunma, otomotiv, tıp ve diğer sektörlerde de uygulama alanı bulabilmektedir. Bu sektörler için de gerekli olan dışa bağımlı olduğumuz kritik malzeme ya da yarı mamul malzemelerin istenilen minimum gereklilikleri karşılar şekilde yerli olanaklarla üretilebilir olması ülkemiz için büyük kazanç olacaktır. Ülkemizdeki sivil havacılık otoritesi özerk bir yapıya kavuşturulmalı, uçak ve havacılık mühendislerinin istihdamının artırılması sağlanmalıdır.

Ülkemizde bakım faaliyetlerini geliştirmek amacıyla yurt dışı firmalara ait hava araçlarının ve ünitelerinin bakım ve onarımlarının ülkemizde yapılabilmesinin yaygınlaştırılması için dış ticaret ve ilgili kanunlarda gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır. AB 7. Çerçeve Programı kapsamında havacılık ve hava yolu ulaştırması çalışmaları başlığı ile koyulan hedeflere yönelik projelerin oluşturulması teşvik edilmelidir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

*Bir araya gelmek bir başlangıçtır, beraberliği sürdürmek bir ilerleme...*

*Berber çalışmaksa gerçek başarıdır.*

*Henry Ford*



## ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ ODA RAPORU YAYIMLANDI



**Makina Mühendisleri Odası tarafından güncellenerek yayına hazırlanan "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu" nedeniyle 21 Temmuz 2009 tarihinde Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar tarafından bir basın açıklaması yapıldı.**

Bilindiği gibi 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa–Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmış; bu olay üzerine gerek "hızlı tren" gerekse "demir yolu politikaları" kamuoyu nezdinde daha çok tartışılır olmuştur.

Geçtiğimiz günlerde kamuoyunun dikkatine sunduğumuz ve Türkiye'nin demir yolu politikalarını irdeleyen "**Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu**"muz, ulaşım ve demir yolu politikalarının temel unsurlarını aydınlatıcı bir içerikle hazırlanmıştır. Raporda ulaştırmanın önemi, sömürgecilik kışkıracısındaki Osmanlı Dönemi, Cumhuriyet'in ilk dönemleri, 1950'den günümüze durum, istatistiklerle demir yollarının durumu, "yüksek hızlı tren" ve doğru bir demir yolu politikası için sıraladığımız öneriler, aşağıda özetle kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

**Demir Yollarının Yüzde 82'si 1950 Yılına Kadar Yapıldı**

Osmanlı İmparatorluğu döneminde demir yolu yapımı, özellikle Avrupa sermayesinin istemleri ve Büyük Britanya İmparatorluğu'nun Arap Yarımadası üzerinde hegemonyasını perçinlemek, Bağdat–Basra üzerinden Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine uzanan yolu güvencede tutma çabalarıyla başlamıştır. Dönemin demir yolu projeleri, Osmanlı İmparatorluğu'nu Duyun-u Umumiye'ye kadar varan ciddi bir borç kışkıracısına da almıştır.

Mevcut demir yollarımızın yüzde 41,5'i Cumhuriyet'in ilanından önce, yüzde 40,5'i de 1923–1950 döneminde yapılmıştır. 1923–1950 arasında 27 yılda ortalama 172 km demir yolu inşa edilirken, 1950'den sonra yılda ortalama 34 km olmak üzere 58 yılda yalnızca 1.981 km demir yolu yapılmıştır. 1950 yılı itibarıyla 9 bin 24 km olan toplam demir yolu hattı uzunluğu 2008 yılı sonunda 11 bin 5 km'dir.

II. Dünya Paylaşım Savaşı'ndan kârlı çıkan otomotiv ve petrol şirketlerinin tercihleri ve ABD'nin Marshall Planı ile Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demir yollarının geliştirilmesi neredeyse durdurulmuş ve kara yolu ulaştırma alt sistemi geliştirilmiştir.

**1950 Sonrasında Demir Yolları Sürekli Geriledi**

Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük

The collage consists of several overlapping newspaper pages. The most prominent ones are from 'Gaziantep' and 'Günce'. Key headlines include:

- “Umarız önerilerimiz dikkate alınır”** (We hope our suggestions are taken into account)
- Ali Peri'den Hafif Raylı İçin 3 maddelik öneri** (3-point suggestion from Ali Peri for light rail)
- Mazırcıoğlu, meslektaşlarıyla buluştu** (Mazırcıoğlu met with colleagues)
- Yerli malını tercih edin** (Buy local products)
- PERİ, YATANDAŞLARA YERLİ MALI KULLANIMINI Mahallen Mahallen teşvik ediyor** (Peri encourages local product use neighborhood by neighborhood)
- günce** (Newspaper logo)
- Peri'den 'hava kirliliği' uyarısı** (Warning from Peri about air pollution)
- HABER AJANSI BÜLTENİ** (News Agency Bulletin)
- günce Gaziantep** (Newspaper logo)
- All Peri: Hava kirliliği doğalgaz ile önlenir** (All Peri: Air pollution can be prevented with natural gas)
- Doğalgaz hava kirliliğini önler** (Natural gas prevents air pollution)
- günce** (Newspaper logo)
- Yerli malı** (Local products)
- günce** (Newspaper logo)
- Milletevli Mazırcıoğlu hava kirliliğiyle mücadele için buluştu** (Milletevli Mazırcıoğlu met to fight air pollution)
- Doğalgaz hava kirliliğini önler** (Natural gas prevents air pollution)
- günce** (Newspaper logo)
- günce** (Newspaper logo)
- günce** (Newspaper logo)

The clippings also feature numerous photographs of men in suits, likely officials or industry leaders, engaged in meetings or speaking at events.



taşımaları ağırlıklı olarak demir yolu ve deniz yolu ile yapılmıştır. 1950 yılında demir yolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, 2008 yılında demir yolu taşımacılığı yolcuda yüzde 1,7'ye, yükte yüzde 5,3'e gerileme yaşamış; kara yolu taşımacılığı ise 1950'den 2008'e yükte yüzde 19'dan yüzde 91,7'ye, yolcuda ise yüzde 49'dan yüzde 98,3'e yükselmiştir. Bu veriler ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın kara yolu üzerine yıkıldığını göstermektedir. Oysa Türkiye gibi otomotiv ve petrole dışı bağımlı bir ülkenin kara yolu taşımacılığına ağırlık vermesini anlamak mümkün değildir.

#### Yatırım Rakamları Trajikomik!

Bu durum yatırım politikalarına da yansımış, 1. ve 2. Beş Yıllık Kalkınma Planları hariç; başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açığı oluşturmuştur. 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren gerçekleşen yatırımlarda ciddi bir azalma yaşanmıştır. Örneğin; 2002-2007 döneminde yatırım ödeneklerinin yılda ortalama yüzde 61'i yatırım olarak gerçekleşmiş; uzmanların da belirttiği üzere hızlı tren dışında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na (TCDD) yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler olmamıştır. Demir yolu sistemine Ankara-İstanbul hattı hariç, kilometre başına yılda ortalama 10 bin dolar tutarında yatırım yapılmaktadır, bu trajikomik bir rakamdır ve 11 bin km'lik demir yolu hattının gerekli bakım ve yenilemeden mahrum kaldığını göstermektedir. Son yıllardaki kazalar önemli ölçüde bu bakımsızlığın sonucu olarak yaşanmaktadır.

2008 istatistiklerine göre mevcut hatların yüzde 20'si 21-30 yaş arasında, yüzde 25'i ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları yetersizdir. Yol bakım ekipleri, personel azaltma politikaları eşliğinde birbirleri ile yarıştırlarak teknik ölçütler dışında çalışmaya zorlanmıştır.

Resmi Politikalar Kendi İçinde Çelişkili Bütün Beş Yıllık Kalkınma Planlarında taşımada can ve mal güvenliğinin artırılması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji ve tüketimin tek enerji türüne bağımlılığının azaltılması; deniz yolu, demir yolu ve boru hatları taşımacılığına ağırlık verilmesi; ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demir yolu ve limanlara kaydırılması için

gerekli olanakların hazırlanacağı belirtilmekte, ancak bunlar yalnızca saptama düzeyinde kalmaktadır. Zira kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen ve öngörülen serbestleştirme - özelleştirme politikaları ve yalnızca kara yolu ulaşımını güçlendirmeye ve "hızlı tren" desteğine yönelik politikalar ile "diğer ulaşım biçimlerine de yatırım yapılması gerektiği" yaklaşımı arasındaki çelişki çok görünür bir biçimdedir.

Demir Yolları ve TCDD Üzerinde Oynanan Oyunlar Ulaşım politikalarındaki olumsuzluklar genelde idari düzensizlikler, işletme bozuklukları, planlama, araştırma yetersizlikleri ve yetersiz personele bağlanmaktadır. Oysa ulaşım ve demir yollarındaki sorunlar çok farklı nedenlere dayanmaktadır.

Dünya Bankası, AB ve IMF programları doğrultusunda TCDD'nin yeniden yapılandırılması ile altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi, farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı yapılmaması, kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazların satılması, istihdamın azaltılması, teknik yetenekler zayıflatılarak demir yollarının yerli ve yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir. Altyapı işletmeciliği bölünmesi, kurumsal bölünme, "toplam kalite yönetimi, müşteri memnuniyeti" gibi piyasa faktörleri, azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek çalışma koşulları, performansa bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, iş gücü kalitesinin düşürülmesi, istasyonları kapatma, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılmasını yeni yasal düzenlemeler izleyecektir. "Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı" ve "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı" ile 153 yıllık demir yolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesi gerçekleştirilecektir.

Bu kapsamda TCDD taşınmazları, hukuksal süreçler ve Anayasa Mahkemesi kararını beklemeksizin özelleştirilerek elden çıkarılmak istenmektedir.

Demir yollarında kamu işletmeciliğinin tasfiye edilmesinin önemli ayaklarından biri de personel politikasıdır. Bu kapsamda izlenen bilinçli politikalarla, 1959 yılında 66 bin 595 olan toplam TCDD personel sayısı 2000 yılında 47 bin 212'ye, 2003'te 39 bin 23'e, 2008'de 30 bin 617'ye düşmüştür.

Türkiye Kaza Sıralamasında İlk Sırada Türkiye, Avrupa ülkelerine kıyasla hat uzunluğu bakımından gerilerde kalmasına rağmen kaza sayısı bakımından açık ara ile öndedir. Diğer ülkelerde yok denecek kadar az olan altyapıya dair sorunlar ve teknik sıkıntılar ülkemizde kazaların başlıca nedenini oluşturmaktadır. Çarpışma, deraymanlar ve diğer kazalar olarak nitelendirilen kazalar kategorisinde 2007 yılında Türkiye'de toplam 157 kaza yaşanırken, Almanya'da 36, İtalya'da 18, Fransa'da 5 ve Hollanda'da 2 kaza görülmektedir. Yine 2007'de ülkemizde demir yolu araçlarının raydan çıkması anlamına gelen "deraymanlar"a bağlı olarak 89 kaza yaşanırken, Fransa ve Hollanda gibi ülkelerde raydan hiç çıkılmadığı; İtalya'da 9, İspanya'da 4, Belçika'da 1 kez kaza yaşandığı görülmektedir. Toplam kaza sayısında da ülkemiz 394 kazayla 24 Avrupa ülkesi içinde ilk sırada yer almaktadır. Ayrıca Türkiye, 24 Avrupa ülkesi arasında;

- Demir yolu yolcu taşımasında yüzde 1,9 ile sondan birinci,
- Demir yolu personeli sayısında 12'nci, yüzölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında sonuncu,
- Demir yolu hat uzunluğunda 9'uncu, yüzölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Yolcu sayısında 15'inci, yüzölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yolcu-km'de 11'inci, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en fazla olan 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yük taşımada net ton ölçeğinde 16'ncı, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Ton-km ölçekli yük taşımada 12'nci, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Demir yolu trafiğinde 13'üncü, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Elektrik enerjisi tüketiminde (tüketimi tespit edilen 19 ülke arasında) 17'nci,
- Km<sup>2</sup>'ye düşen demir yolunda 23'üncü,
- 10 bin nüfusa düşen demir yolunda sonuncu,
- Nüfusun demir yolu ile seyahat sıklığında sonuncu,
- Elektrikli demir yolu hat yüzdesinde (tespit edilebilen 23 ülke arasında) 21'inci sırada yer almaktadır.

Çözüm Önerileri Kara yolu ulaşımı dışında çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları

çözümlemiş demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımın toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef olmalıdır. Ulaşım talebi en ekonomik biçimde demir yolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. Aşağıdaki değerlendirme ve öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

Bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalı; bu plan kapsamında demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve kara yolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.

Ulaşım politikaları kara yolu/deniz yolu/demir yolu/hava yolu entegrasyonlu Kombine Taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık), bir başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesi ekseninde yeterli fiziki kapasite ve olanaklara sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminaleri oluşturulmalıdır.

Yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demir yolu taşımacılığına verilmeli, demir yolu taşımacılık oranları planlı olarak artırılmalıdır.

Ulaştırma sektörü ve demir yollarının altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlarına yönelik bütün özelleştirmeler, belediyeler ve üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.

Gerekli olan altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda "sürat demir yolu" projelerine yönelinmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan "yüksek hızlı tren" projeleri durdurulmalı; bu konuda meslek odaları, sendikalar, uzmanlar ve bilim insanlarının görüş ve uyarıları dikkate alınmalıdır.

Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, Ankara-İstanbul hattı ile Marmaray olarak da anılan Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı ve bu proje yalnızca raylı sistem projesi olarak sürdürülmelidir.

Kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır. Büyükşehir ve sanayi merkezleri, çağdaş standartlara uygun demir yolları ve mevcut limanlar yoluyla birbirlerine bağlanmalıdır. "Demir yolu, demir yolcu, yolcu ve yük güvenliği" bir bütün olarak düşünülmelidir. Ulaşımın enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika olarak ele alınmalı; ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha

düşük olan sistemlere (demir yolu ve deniz yolu) öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin kapasiteleri tam ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; petrol bağımlılığı azaltılmalıdır.

Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demir yolu ve TCDD Kanun Taslakları geri çekilmeli; "TCDD'nin yeniden yapılandırılması programı" yerine kamu, ülke ve toplum çıkarlarını gözeten yeni bir yeniden yapılandırma programı uygulanmalı, çalışanların söz ve karar sahibi olması sağlanmalıdır.

Siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD'nin personel açığı siyasi değil, mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; "performansa göre ücret", "toplam kalite yönetimi" vb. uygulamalar kaldırılmalıdır. TCDD nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla iş birliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, daha önce TCDD bünyesinde olup kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.

TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi uygulaması terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.

TCDD'nin araç parkı geliştirilmeli, yeni yatırım ve iyileştirme çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisleri yeniden işlevli kılınmalıdır.

TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demir yolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır. Demir yolu modlardaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalıdır. Demir yolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onararak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.

Yolculuk alışkanlıklarının değiştirilmesine yönelik programlar hazırlanmalıdır. Başta demir cevheri, kömür olmak üzere kamu yükleri demir yolu aracılığıyla taşınmalıdır. Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, sendikalar, meslek odaları, bilim insanları ve üniversitelerin karar süreçlerine katılmaları sağlanmalı; kasıtlı yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları uygulanmalıdır.

## AKP VE YÖK'ÜN ÖZELLEŞTİRME SALDIRILARININ KARŞISINDA

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, eğitim alanına dönük AKP ve YÖK eliyle gerçekleştirilen örtülü özelleştirme saldırılarının karşısında, anayasal haklarını kazanmak için mücadele eden mühendislik ve üniversite öğrencilerinin yanında olduğunu kamuoyuna ilan eder.

12 Eylül'ün bir kurumu olan YÖK vasıtasıyla üniversiteler salt kâr mantığı ve piyasa değerleriyle kuşatılmaktadır. Eğitim ticarileştirilerek öğrenciler müşteri, eğitim kurumları tüccar haline getirilmektedir. Üniversite harçlarına yapılan fahiş zamlar ve eğitimin örtülü yollarla özelleştirilmesi hamleleri, Türkiye'nin 12 Eylül sonrasında yaşadığı dönüşümün en somut kanıtları arasında yer almaktadır.

Bugün meslek liselerine uygulanan katsayıların kaldırılmasından hareketle "eğitimde fırsat eşitliği ve adalet sağlandığı" söylemi gerçekte sahtedir. Eğitimin gerçekten tüm yurttaşlar için eşit koşullarda erişilebilir bir standarda yaklaşması, esas olarak eğitiminin niteliğinin düzenlenmesi, yoksulların üniversiteye girebilmesi ve eğitimde özelleştirmeci bütün uygulamalara son verilmesiyle mümkündür.

Eğitimde adalet; toplumun yalnızca bir kısmının ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş ve din eğitimi özendirici nitelik taşıyan kararların altına imza atarak değil, halkın ezici çoğunluğunun ödeyemeyeceği harçları ve eğitimdeki tüm paralı uygulamaları kaldırma ve üniversite içi hizmetleri paralı olmaktan çıkarma yoluyla sağlanabilir. TMMOB Makina Mühendisleri Odası, eğitim alanına dönük AKP ve YÖK eliyle gerçekleştirilen örtülü özelleştirme saldırılarının karşısında, anayasal haklarını kazanmak için mücadele eden mühendislik ve üniversite öğrencilerinin yanında olduğunu kamuoyuna ilan eder.

Anayasal bir hak olan parasız eğitimin koşullarının hazırlanması yerine, üniversitelere kriz döneminde bir gelir kaynağı olarak bakılmasının tezahürü olan ve oranları yüzde 500'e varan harç zamları geri çekilmeli, harçlar tamamen kaldırılmalı ve üniversitelerin üzerindeki piyasa vesayetine son verilmelidir.

**Emin KORAMAZ**  
**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**  
**Yönetim Kurulu Başkanı**  
**(28 Temmuz 2009)**



## İŞ GÜVENSİZLİĞİ'Nİ DAHA DA ARTTIRACAK DÜZENLEMELERE BİRAN ÖNCE SON VERİLMELİDİR!

15.08.2009 Tarih Ve 27320 Sayılı Resmi Gazete'de Yayımlanarak Yürürlüğe Giren "İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri İle Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik" En Fazla İş Kazası ve Meslek Hastalığının Yaşandığı 50'nin Altında İşçi Çalıştıran İş Yerlerini İş Sağlığı ve Güvenliği Denetimlerinin Dışında Tutarak Bu Alanlarda Çalışan İşçilerin Ölüm Fermanını Hazırlamaktadır.

Söz Konusu Yönetmeliğe Göre Bir Mühendislik Sahası Olan İş Güvenliği Alanında Meslek Lisesi Ve Yüksekokul Düzeyinde Eğitim Görmüş Tekniker Ve Teknisyenler İş Güvenliği Uzmanı Olabilirken, İşyerlerinde Uzun Yıllar Çalışmış Olan Mühendislerin Bilgi Birikimi Yok Sayılmakta, Alanın Mühendislik Bilgisi Gerekirdiği Gerçeğine Aykırı Davranılarak Büyük Bir Hukuksuzluğa İmza Atılmaktadır.

4857 sayılı İş Kanununun 82. maddesine dayanılarak 2004 yılında "İş Güvenliği ile Görevli Mühendis veya Teknik Elemanların Görev, Yetki ve Sorumlulukları ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik" 20 Ocak 2004 Tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu yönetmelikle "iş güvenliği uzmanı" kavramı getirilmiş, iş güvenliği uzmanı; "Bakanlık tarafından sertifikalandırılmış, iş güvenliği ile görevli mühendis veya teknik eleman" olarak tanımlanmıştır.

Bunun ardından TMMOB, yönetmelikte belirtilen çeşitli konular nedeniyle, yürütmenin durdurulması ve iptal istemiyle Danıştay'a dava açmıştır. Danıştay 10. Daire'de görülen 2004/6075 Esas No ve 2006/2159 Karar No'lu dava, Danıştay'ın, Yönetmeliğin 4. maddesindeki "iş güvenliği uzmanı" tanımının ve 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 ve 16. maddelerinin iptaline karar vermesiyle sonuçlanmıştır. Yönetmeliğin hayati maddelerinin iptal edilmesi üzerine Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı daha önce de birkaç kez uygulamasını ötedediği yönetmeliğin uygulamasını ortadan kaldırmıştır.

Ancak AKP iktidarının yargı kararlarına karşı gösterdiği tavır, bu yönetmeliğin iptali karşısında da sürdürülmüş ve 2008 yılında çıkarılan "5763 sayılı İş

Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile Danıştay'ın iptal kararının dayandığı gerekçeler ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır.

İktidarın bu konuda içinde olduğu kafa karışıklığı, çapraşık adımları beraber atmaya çalışması hususunda kendisini göstermektedir. Bu bağlamda arka arkaya atılan adımlara göz atmakta fayda vardır. Önce "İş Sağlığı Güvenliği Kanunu Tasarısı" ortaya sürülmüş, ardından iş sağlığı güvenliği tüzüğü Danıştay'a gönderilmiştir. Sonrasında, konuyla ilgili bu adımlar atılmamış gibi, "İşyeri Sağlık Güvenlik Birimleri'ne İlişkin Yönetmelik" 15 Ağustos 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak, iş sağlığı güvenliği alanında temel düzenlemelerin başlıcası, iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin temel yaklaşımları barındırması gereken ve Bakanlıkça hukuka uygun düzenlenmediği için Danıştay tarafından iptal edilmiş olan

"İş Sağlığı Güvenliği Yönetmeliği"nin yerine konulacak bir düzenlemedir. Bu yapılmadan yapılan düzenlemelerin birçok yönü askıda kalmak-tadır.

Bakanlık, 23 Haziran 2006 tarihinde Ulusal İş Sağlığı ve Güvenliği Kon-seyi'nin kararıyla Bakanlık bünyesinde kurulan ve o tarihten bu yana TMMOB'nin de içinde bulunduğu 12 kurumun iş sağlığı ve

güvenliği konusundaki çalışmalarını ciddiye almadığını, demokratik katılım adı altında kurumları oyaladığını 15 Ağ-u-stos'ta yayımladığı yönet-melikle ortaya koymuştur.

Yönetmelik, sanayiden sayılan ve devamlı 50 işçi çalıştıran işyerlerini kapsamaktadır. Oysa SSK 2007 yılı kayıtlarına göre, 50 veya daha fazla işçi çalıştıran işyeri sayısı 21.217 iken, 50'nin altında işçi çalıştıran işyeri sayısı 1.095.421'dir. 2007 yılında SSK istatistiklerinde yer alan 80.602 iş kazasından 49.549'u 50'nin altında işçi çalıştıran işyerlerinde meydana gelmiştir. 50'nin altında işçi çalıştıran işyerlerinin iş güvenliği mühendisliği ve işyeri hekimliği hizmetlerinden yararlanmaması; iş kazaları ile meslek hastalıklarının engellenmemesi ve işçilerin hayatlarını kaybetmeye devam etmesi anlamına gelmektedir. Bu iş yerlerine iş sağlığı ve güvenliği hizmetleri, sanayi bölgelerinde



oluşturulan "ortak sağlık ve güvenlik birimleri" aracılığıyla ulaştırılmalıdır.

Yönetmelikte işyeri sağlık güvenlik biriminin sanayiden sayılan işyerlerinde kurulması hükmü bulunmaktadır. Oysa otel, hastane, hipermarket, katı atık toplama, havaalanı yer hizmetleri gibi işyerlerinde ve faaliyetlerde sağlık ve güvenlik yönünden önemli riskler bulunmakta olup, bu tür işyerlerinde de işyeri sağlık güvenlik birimi olmak zorundadır.

Ortaya çıkan veriler ülkemizde iş sağlığı ve güvenliğine çok daha fazla önem verilmesi gerekliliğine işaret ederken, yeni yönetmelik ve yapılan düzenlemeler hizmetin özelleştirilmesinin ya da işverenden ücret alan uzmanlarca yapılmasının çalışanların güvenliğinin sağlanmasına hizmet etmeyeceğini, çözüm getirmekten çok sorun yaratacağını göstermektedir.

Bu yönetmelik, mühendis ve mimarlar yönünden kabul edilemez bir düzenlemedir. İş güvenliği alanı bir mühendislik alanı olmasına karşın, söz konusu yönetmeliğe göre, meslek lisesi ve yüksekokul düzeyinde eğitim görmüş tekniker ve teknisyenler iş güvenliği uzmanı olabilmektedir. Elbette ki tüm mühendislik alanlarında olduğu gibi, iş güvenliği alanında da yürütülecek çalışmaların mühendis ve diğer teknik elemanlardan oluşan bir teknik ekibin işbirliği ile yapılması gerekmektedir. Ancak mühendis ve teknik elemanların eğitimleri de, üretim sürecindeki konumları da birbirlerinden farklıdır. Aynı hizmetin hem mühendis hem de teknik eleman tarafından yerine getirilmesi iş güvenliğinin sağlanmasının bir mühendislik bilgisi gerektirdiği gerçeğine aykırıdır.

Bu bağlamda iş güvenliği uzmanı olabilecek meslek disiplinlerinin geniş tutulması nedeniyle yapılması gereken denetimlerin önünde engeller çıkarılmıştır. Mühendislerin üyesi olduğu meslek odalarından "Serbest Müşavirlik Mühendislik" belgesi alarak iş güvenliği hizmetini gerçekleştirmesi sağlanmalıdır. Bu durumda denetimlerinin de hali hazırda bu alanda yasalarca tanımlanmış yetkisi bulunan Odalarca yapılması sağlanabilir ve bugüne kadar eksik kalan gözetim ve denetim faaliyetlerine gereken önem verilebilir.

Yeni yönetmelikte, eğitim verme yetkisi yalnızca Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Üniversiteler, Kamu kurumu niteliğindeki meslek örgütleri ile sınırlı kalmamakta, 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanununun yetkilendirdiği kuruluşlara da iş güvenliği mühendisi yetiştirme yetkisi verilmektedir. Bu durum, iş sağlığı ve güvenliği alanının piyasalaştırılmak istendiğinin açık bir kanıtıdır.

Eski yönetmelikte ilgili Bakanlıkta görev yapmamış olanlara sertifika verilmesi mümkün olmasına

rağmen bu kişilere şu an sadece C sınıfı sertifika verilebilecektir. Yeni yönetmelik ile iş müfettişleri ve Genel Müdürlük'te görev yapmış olan iş güvenliği uzmanlarına tanınan eğitime katılmaksızın sertifika alma hakkının sektörde iş güvenliği uzmanı olarak çalışmakta olan mühendislerin tanınmadığı görülmektedir.

Yeni yönetmelik, ilgili Bakanlıkta sadece 3 yıl müfettişlik yapmış olmayı işyerlerinde "iş güvenliği uzmanı" olmak için yeterli görürken, işyerlerinde bundan önce uzun yıllar çalışmış olan mühendislerin bilgi birikimini yok saymakta, bu kişilerin 220 saatlik bir eğitimden sonra "az tehlikeli" işyerlerinden başlayarak hizmet vermeye başlamalarını ve en erken 7 yıl sonra bir iş müfettişinin bilgi seviyesine ulaşacaklarını öngörmektedir. İş kazalarının ve meslek hastalıklarının önüne geçilebilmesi için, bu alanda görev yapacak mühendislerin bilgi birikimi ve tecrübelerine ilişkin bir ölçüt konulması gereklidir. Ancak Odamızca Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikler çerçevesinde eğitime tabi tutulmuş ve belgelendirilmiş üyelerimizin bilgi birikimlerinin ve almış oldukları yetki belgelerinin yok sayılması kabul edilemez bir durumdur.

Yönetmelik bir uzmanın birden fazla iş yerinde danışmanlık hizmeti vermesini öngörmektedir. Oysa yaşanan iş kazaları ve meslek hastalıkları, iş yerlerinde tam zamanlı bir iş güvenliği uzmanı ihtiyacını zorunlu kılmaktadır. Bununla birlikte, iş güvenliği uzmanının ücretini işverenden alması, bağımsız davranması konusunda engel oluşturacaktır. Bu konuda, ücretinin işverenlerden kesilecek primlerle karşılanacağı bir mekanizmanın oluşturulması gerekmektedir.

İş sağlığı ve güvenliği konusunda TMMOB ve Odamızın görüş ve uyarıları dikkate alınmalı, "iş güvensizliği"ni daha da arttıracak düzenlemelere bir an önce son verilmelidir.

İşçilerin ve çalışanların ancak iş sağlığı ve güvenliği sürecinin içine doğrudan katılımının sağlanması ile güvenli ve sağlıklı bir iş yeri ortamının yaratılmasının mümkün olduğu unutulmamalıdır.

"İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri İle Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik" hükümlerinin iptali için gerekli hukuksal girişimin tarafımızca yapılacağını kamuoyunun bilgisine sunarız.

**Ali Ekber ÇAKAR**

**TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI**

**Yönetim Kurulu Sekreteri**

**(03 Eylül 2009)**

## MİLLETVEKİLİ MAZICIOĞLU MESLEKTAŞLARIYLA BULUŞTU



**Adalet ve Kalkınma Partisi Gaziantep milletvekili Halil Mazıcıoğlu, Şubemizi ziyaret ederek meslektaşlarının sorunlarını dinledi.**

28.07.2009 tarihinde MMO toplantı salonunda düzenlenen toplantıda konuşan Şube Başkanı Ali Peri, üyelerinin özellikle doğalgaz konusunda çeşitli sıkıntılar yaşadığını ve bir meslektaşları olarak bu sıkıntılarını Adalet ve Kalkınma Partisi Milletvekili Halil Mazıcıoğlu'na iletmek üzere bir araya geldiklerini belirtti. PERİ, "Bir toplantı düzenleyerek üyelerimiz ile milletvekilimizi bir araya getirmek istedik. Milletvekili Halil Mazıcıoğlu'nu konuk olarak görmüyorum, çünkü kendisi de makine mühendisi olarak odamızın üyesi ve şu anda kendi odasında bulunuyor. Üyelerimizin sorunlarını dinleyip, sorunların çözümü yolunda çalışan bir milletvekilimiz. Özellikle oda olarak

yapmış olduğumuz çalışmalarda verdiği destekten dolayı da teşekkür ediyorum" dedi.

Milletvekili Halil Mazıcıoğlu ise, meclis çalışmalarını dışında her an oda üyelerinin sorunlarını dinlemek üzere hazır olduğunu belirterek, oda üyelerinin doğalgaz konusu ile ilgili bazı sıkıntıları olduğunu ve bu sıkıntıları dinlemek üzere odaya geldiğini söyledi.

MMO üyelerinin doğalgaz konusundaki sıkıntılarını dinlediğini ve bu sıkıntıları çözmeye çalışacağını ifade eden Mazıcıoğlu, "Doğalgazın kullanım rahatlığını, aynı zamanda hava kirliliği yönünden ne kadar önemli olduğunu ben de Ankara'da doğalgaz kullanmaya başlayınca anladım. Bu yüzden doğalgaz kullanımı Gaziantep'te de teşvik edilmeli. Gaziantep'te şu ana kadar 7 bin 500 doğalgaz kullanıcısı var. Bu sayının giderek artacağından eminim. Zaten Gazdaş da Gaziantep'teki yatırımlarını 2012 yılına kadar tamamlanmış olacak. Doğalgaz insanlarımızın yaşam kalitesi için de çok önemli. Bu konudaki sıkıntıları dinledim ve çözümü için çalışacağım" şeklinde konuştu.

Toplantıda söz alan MMO üyeleri, baca ve kazan temizleme konusunda yeterli özenin gösterilmediğini ve bu konuda denetimlerin artırılmasını isterken, doğalgaz ile ilgili çok ciddi problemler olduğunu, doğalgazın Gaziantep'te henüz kabul görmediği ve doğalgazın teşvik edilmesi gerektiği yönünde sıkıntıları dile getirdiler.

