

EMPERYALİZMİ, İŞİD TERÖRÜNÜ VE AKP GERİCİLİĞİNİ KINIYORUZ TÜRKİYE'NİN VE ORTADOĞU HALKLARININ ÖNCELİKLİ GEREKSİNİMİ GERÇEK DEMOKRASİ VE GERÇEK LAİKLİKTİR

Ortadoğu'da gelişen İŞİD tehlikesi ve AKP'nin bu örgüte üstü örtülü verdiği desteğe ilişkin Oda Yönetim Kurulu, 11 Ağustos 2014 tarihinde bir basın açıklaması yaparak şeriatçı İŞİD terörünü ve AKP gericiliğini kınadı.

Ortadoğu'nun demografik açıdan İslami yoğunluğu yanı sıra bölgenin ve şeriatçı güçlerin emperyalizmin manipülasyon alanında bulunması, Müslüman Kardeşler, Özgür Suriye Ordusu, El Kaide, Nusra Cephesi, Irak Şam İslam Devleti (İŞİD) gibi şeriatçı örgütlere bölgede etkili bir hareket serbestisi sağlamıştır. Bugün özellikle Irak ve Suriye'de halklar şeriatçı terör sonucu katliamlarla kırıma maruz kalmaktadır. Tunus ve Mısır'da gerçekleşen rejim değişikliklerini zorlayan kitle hareketlerinin, hatta Suriye'deki ilk hareketlenmelerin ortaya çıkışında bile görülebilen iktisadi-sosyal faktörler, manevra olanaklarını ellerinde tutan egemen güçlerce geri plana itilebilmiş; kitlelerin sonuç alıcı örgütlülükler ve programlardan, karşı çıktıkları iktidarları ve onlardan sonra gelecek iktidarları da aşacak siyasi hedeflerden yoksun olmaları sonucu bugünkü kaos ortamları oluşmuştur. Her biri farklı süreçler yaşamakla ve farklı düzeylerde olmakla birlikte, Afganistan, Irak, Suriye, Lübnan ve daha birçok ülke iktisadi, etnik-ulusal, dinsel-mezhepsel etkenleri de içeren çatışmalarla, yeni süreçlere de yol açılacak şekilde toplumsal tahribat, yıkım veya iç savaş süreçleri yaşamaktadır.

Ancak görülmelidir ki, geçmişte Sovyetler Birliği'ne ve sol güçlere karşı geliştirdiği "yeşil kuşak" politikası ile Ortadoğu'da İslami güçleri destekleyen emperyalizm, Afganistan'da beslediği, Suriye'de desteklediği şeriatçı çeteleri son yıllarda Suriye iç savaşı ve Irak'taki kargaşadan yararlanarak, AKP iktidarı ile işbirliği içinde, Suriye'ye ve bölgeye kaydıran başlıca sorumlu güçtür. Diğer yandan AKP iktidarı, emperyalizmle ilişkisinde kraldan çok kralcı

davranarak Suriye iç savaşında şeriatçıların yanında tam bir taraf olmuş; Sünni mezhepçiliğini desteklemiş, İŞİD dahil bütün şeriatçı örgütlere her tür desteği sunmuştur. Suriye'den Irak'a sığırayan İŞİD'in terörü, katliamlar yanı sıra tecavüz, cariyelik gibi her tür vahşete başvurarak milyonlarca insanı canından, yerinden, yurdundan etmiştir.

Kürtlere karşı İŞİD'i destekleyen Erdoğan ve AKP'nin "yeni Türkiye"si en sonunda İŞİD'in esiri olmuş, Türkiye'nin Musul Konsolosluğu çalışanları İŞİD'in elinde rehin olarak bulunmakta, İŞİD İstanbul'da gösteri düzenleyebilmekte, ABD'nin müdahalesine kadar AKP iktidarı bu örgüte "terör örgütü" bile diyememektedir. ABD'nin İŞİD'e yaptığı müdahale bu örgütün Irak ve bölge dengelerini sarsma durumuna ulaşan konumunu sınırlamak içindir; Erdoğan-AKP iktidarının göstermelik temas ve kinamaları da gerici kara politikalarını aklamak içindir. Her politikanın aşırı uçları sınırlanır, törpülenir, ABD'nin yaptığı budur; Türkiye ise dinciliğin, mezhepçiliğin, şeriat destekçiliğinin etkinliği altındadır ve AKP'yi sınırlayacak güç halkımızın birleşik mücadelesi olacaktır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, emperyalizmi, şeriatçı İŞİD terörünü ve AKP gericiliğini kınamakta; bu belalardan kurtulmanın en etkin yolunun Türkiye ve Ortadoğu'da bağımsızlık ile gerçek bir demokrasi ve gerçek bir laikliğin tesisi için mücadele etmek olduğuna işaret etmektedir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**



TRAFİK CİNAYETLERİNİN SORUMLUSU KAMUSAL DENETİMİ VE MÜHENDİSLİK HİZMETLERİNİ DEVRE DIŞI BIRAKMAYA ÇALIŞAN SİYASAL İKTİDARDIR KULLANIMI YASAK VE TEHLİKELİ OLAN 10 NUMARA YAĞ KULLANIMINA GÖZ YUMULMAMALI, ARAÇLARDA YANGIN ALGILAMA VE ALARM SİSTEMLERİNİN OLUP OLMADIĞI DENETLENMELİDİR

OdaYönetim Kurulu, 14 Ağustos 2014 tarihinde son günlerde yaşanan toplu ulaşım araçlarındaki yangınlar ve trafik kazaları nedeniyle bir basın açıklaması yaparak çeşitli uyarı ve önerilerde bulundu.

Son zamanlarda şehir içi ve şehirlerarası yollarda seyreden otobüs, minibüs, midibüs gibi toplu taşıma araçlarında meydana gelen ve kamuoyuna 10 numara yağ kullanımından kaynaklı olduğu yansıyan yangınlarda ayrıca fren patlaması, fren boşalması, tanker devrilmesi olarak da anılan birçok trafik kazasında çok sayıda vatandaşımız hayatını kaybetmiş onlarca da yaralanmıştır.

Kamu hizmeti sayılması gereken toplu taşımacılık hizmetini, özelleştirme, taşeronlaştırma, esnek ve yoğun çalıştırma, eğitimsizlik, ucuz ve yasak yakıt kullanımı gibi çevre sağlığını, toplumun kamusal can ve mal güvenliğini tehlikeye atan pek çok uygulamanın yolunu açan siyasal iktidar; yaşananları sadece seyretmekte, “kader” ve “işin fıtratı” gibi alışlageldik tabirlerle sorumluluğunu örtmeye çalışmaktadır.

Söz konusu toplu taşıma araçlarındaki yangınların “10 numara yağ”dan kaynaklandığı ifade edilmekte; bunun da özellikle akaryakıt fiyatlarındaki yüksek artışlar, yedek parça, tamir ve bakım gibi maliyetleri düşürmek gibi nedenlerden kaynaklandığı bilinmektedir.

M2 ve M3 sınıfı araçlarda 10 numara yağ kullanımı; motordaki sıcaklığı yükselttiği ve motor soğutma sisteminin sıcaklığı düşüremediği, yakıtı inceltmek için kullanılan solvent veya tiner benzeri parlayıcı maddeler patlamaya neden olduğu için son derece tehlikelidir. Bu durum, karayolu taşıtlarında kullanılacak olan akaryakıtların imalatı, depolanması, taşınması, dağıtımı ve satışının belirlendiği 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu ve ikincil mevzuatına aykırılık oluşturmaktadır.

Öte yandan 26.06.2012 tarih ve 28335 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Araçların İmal, Tadil ve Montajı

Hakkında Yönetmelikte yapılan değişiklik ile ilk defa tip onayı alınarak imal edilecek yeni tip M2 ve M3 kategorisi araçların 01.11.2012 tarihinden itibaren, aynı kategorideki tip onayı mevcut araçların ise 01.11.2013 tarihinden itibaren, önceden tescil edilmiş araçların (2005 model ve sonrası M2 ve M3 kategorisi araçlar) ise 01.01.2014 tarihinden itibaren, yayımlanmış olan “yangın algılama ve alarm sistemleri” hükümlerine uygun hale getirilmeleri zorunlu kılınmıştır.

Yangın algılama ve alarm sistemlerinin önceden tescil işlemi görmüş 2005 model ve sonrası M2 ve M3 kategorisi araçlarda uygulanması amacıyla Yangın Algılama ve Alarm Sistemleri İle İlgili Usul ve Esaslar TSE tarafından oluşturulmuş ve tadilatlar kapsamına alınmıştır.

Yayımlanmış olan söz konusu yönetmelik hükümleri hayati bir önem taşımaktadır. Ancak son günlerde yazılı ve görsel basında da yer aldığı üzere, otobüslerde çıkan yangınlar nedeniyle büyük tehlikeler yaşanmaktadır. Yönetmelik hükümlerinin özellikle önceden tescil işlemi görmüş “2005 model ve sonrası M2 ve M3” kategorisi araçlarda uygulanıp uygulanmadığının takibi ve denetimi, koordinasyonsuzluk nedeniyle hiçbir kurum ve kuruluş tarafından yapılmamaktadır.

Yaşanan kazalar göstermiştir ki işletme veya araç sahipleri yönetmeliğin hükümlerini yerine getirmemekte, yönetmeliğin söz konusu araçlarda uygulanıp uygulanmadığı, 10 numara yağ kullanılıp kullanılmadığı gibi trafik güvenliğini tehlikeye atan hususların takibi ve denetimi hiçbir kurum ve kuruluş tarafından yapılmamaktadır. Kısaca, özel ve kamuya ait toplu taşıma araçlarında ciddi bir güvenlik sorunu oluşmuştur.



Yaşanan kazalar yasal denetim ve mevzuat eksikliklerinin yanı sıra siyasal iktidarın her alanda olduğu gibi bu alanda da mühendislik hizmetlerini devre dışı bırakma çabalarını bir kez daha göz önüne sermektedir.

Bu gerçeklerden hareketle:

► Çevre kirliliği yaratan ve insan sağlığına büyük zararları olan 10 numara yağ kullanımına engel olmak için, bu yağın satışını yapan işyerlerinin yerel yönetimlerce işyeri ruhsat denetimleri yapılmalıdır.

► Ticari ve ağır vasıtaların araç muayene istasyonlarında yapılan egzoz gazı emisyon ölçümleri sırasında donanımın iyileştirilmesini sağlayarak duman ölçümüne ilave olarak tehlikeli gazların da ölçümüne başlanması için yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

► Araç muayenesi tüm araçlar için şarttır ancak yeterli değildir. 2009/40/EC AB direktifine ve “basit, çabuk ve ucuz” temel kuralına göre, M2 ve M3 kategorisi araçlara yılda bir yapılan araç muayenesi bu araçların yola elverişli ve güvenli olduğu anlamına gelmez. Ruhsat şartlarının devam edip etmediği, yola elverişlilik muayenesi ve çevre kirliliği ile ilgili şartların sağlanıp sağlanmadığını ortaya koyan araç muayenesi gerek şarttır ancak yeter şart değildir. M2 ve M3 kategorisi araçlara, yıllık araç muayenesine ek olarak ve iki araç muayenesi arasında, yüksek aşınma riski taşıyan veya trafik güvenliği açısından özel öne-

mi olan donanım veya düzenlemelerin detaylı denetimi dahil ara teknik denetimler, Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından eğitilerek belgelendirilen mühendislerin denetiminde yapılmalıdır.

► Söz konusu araçlar aşırı hızlı kullanıldığında, frenler bakımsız olduğunda veya aşırı ısındıklarında fren tutuşu azalır veya araç hiç fren tutmaz. Kamuoyunda fren patlaması veya fren boşalması olarak adlandırılan ve çok tehlikeli kazalarla sonuçlanabilecek bu sorunlar, tamamen araç kullanıcılarının ihmal ve hataları sonucu oluşmaktadır. Bu nedenle sürücülerin periyodik aralıklarla kullandıkları araçlarla ilgili eğitime alınmaları sağlanmalıdır.

► Ticari araçların periyodik bakımı, enerjinin tasarruflu kullanımı, sürücü eğitimi, araçlarda güvenli bakım ve yedek parça kullanımı gibi konularda, ivedilikle mevzuat düzenlemesi yapılmalı ve MMO tarafından eğitilip belgelendirilmiş “Araç Teknik Denetim Mühendisleri”ne denetim yetkisi verilmelidir.

► Kamu hizmeti sayılması gereken toplu taşımacılıktaki özelleştirme-taşeronlaştırma durdurulmalı, mühendislik hizmetleri devreye sokulmalı, kamusal denetim olanakları geliştirilmeli, trafikle ilgili mevcut mevzuat eksiklikleri ve boşluklar ivedilikle giderilmelidir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

17 AĞUSTOS 1999 MARMARA DEPREMİNİN 15. YILINDA DİKKATLER, İKTİDARIN RANT ABLUKASI SONUCU OLUŞACAK SOSYAL AFET VE YIKIMLARA ÇEVRİLMELİDİR

TMMOB'YE BAĞLI ODALARIN GÖREV VE YETKİ ALANINA GİREN KAMUSAL NİTELİKLİ MESLEKİ DENETİM, YETERLİLİK, EĞİTİM VE BELGELENDİRMEYE DAYALI YENİ BİR YAPI DENETİMİ MODELİ BENİMSENMELİDİR

Oda Yönetim Kurulu 17 Ağustos 1999 Marmara Depreminin 15. Yılı ve Yapı Denetimi üzerine bir basın açıklaması yaptı.

Ülkemiz topraklarının, sanayinin ve barajların büyük kısmı aktif deprem kuşağı üstünde yer almaktadır. Ancak deprem çok bilimli bir mühendislik, mimarlık, şehir planlığı alanı olmasına karşın bu disiplinlerin katkısı dışlanmaktadır. 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi sonrasındaki “yapı denetimi” düzenlemelerinde kamusal denetim alanı ticarileştirilmiş, katılımcılığı ve meslek odalarının önerilerini dışlayan bir yaklaşım egemen olmuştur. Yapı Denetim Yasası’nda kamu yapıları denetim dışı tutulmuş ve TMMOB’ye bağlı ilgili Odaların yasa ve yönetmeliklerce tanınmış görevleri içinde bulunan mühendislik, mimarlık hizmetlerinin mesleki yeterlilik, eğitim, belgelendirme, denetleme gereklilikleri dışlanmıştır. Bu arada bu dışlama çabası ile Taksim Gezi Parkı Direnişinin ardından TMMOB’ye bağlı Odaların mesleki denetim yetkilerinin kısıtlanmaya çalışılmasının birbiriyle ilişkili neoliberal bir politika hedefi olduğunu belirtmek isteriz.

Planlama, mühendislik, mimarlık, yapılaşma ve denetime ilişkin ülkemizdeki sistemik sorunları yansıtan ve yüzyılın afeti olarak da anılan 1999 Marmara Depreminden hiçbir ders alınmadığı, Deprem Şurası, Ulusal Deprem Konseyi gibi oluşumların devre dışı bırakılması ile, 2011 yılı sonundaki Van depremi sonucu oluşan sosyal yıkım tablosu ile, yeni mevzuat düzenlemeleri ve rant eksenli kentsel dönüşüm programları ile tekrar tekrar ortaya çıkmıştır.

2011 yılındaki Kanun Hükmünde Kararnameler (KHK) ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yerel yönetimlerin yapı, ruhsat vb. yetkilerini de üstlenmiş, TOKİ’ye çok özel yetkiler verilmiş, “kentsel dönüşüm” iktidar aracılığıyla merkezileştirilmiş, TMMOB’nin merkezi vesayete tabi

kılınması istenmiştir. Aynı KHK’ler ile bütün ülke imara açılmış, Yapı Denetimi Yasası’nda denetim dışı yapıların sayı tür ve dağılımında önemli değişiklikler yapılmış, yasanın denetim kapsamı daraltılmış, denetimsiz yapılaşmanın sınırları genişletilmiştir.

Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planı 2012-2023 (UDSEP) da aynı kapsamdaki yeni mevzuat ve uygulama sistemine dair önemli ipuçları sunmuştur. Neoliberal serbestleştirme politikalarında önemli bir yer tutan “kamu-özel sektör işbirliği” yöntemi ile deprem gibi kompleks ve tamamen kamusal düzlemde olması gereken bir alanın özel sektöre terk edilmesi doğrultusunda yeni adımlar öngörülmuş, bölgesel kalkınma ajanslarına depremle ilgili sorumluluk yüklenmiştir. “Serbestleştirme, özelleştirme, sivil toplumu güçlendirme ve yerelleştirme” bağlamı, kamu kaynaklarını ve kamu erkini ayrıcalıklı biçimde kullanan, yasama-yargı denetimini dışlayan, özel sektör ve uluslararası sermaye kuruluşlarıyla iç içe olan bu ajansların, yerel kaynaklar ile kentleşme-yapılaşma alanını sermayeye sunmaya nasıl hizmet edeceği, önümüzdeki yıllarda daha net olarak görülecektir. TMMOB’nin tüm uyarılarına karşın mühendislik, mimarlık uygulama, hizmet ve örgütleri bu “strateji” belgesinde de dışlanmıştır.

2013 yılında benimsenen Onuncu Kalkınma Planı’nda da sermaye lehine bir yaklaşımla “işgücü ve üretim maliyetleri artışı”nın önüne geçilmesi yanı sıra “Kentsel dönüşümün doğurduğu değer artışlarından kamuya kaynak sağlanması” ve “Özel sektör tarafından geliştirilen kentsel dönüşüm proje sayısının artırılması” amaçlanmıştır. Planda ayrıca “teknik müşavirlik firmalarının inşaat sek-

törünün tüm üretim süreçlerinde ve kamu-özel işbirliği projeleri ile kentsel dönüşüm gibi alanlarda daha etkin faaliyet göstermeleri temin edilecektir” denilerek mühendislik, mimarlık hizmetlerinin kamusal niteliğinin özel sektör lehine tasfiyesi de açık bir şekilde yer almıştır.

Onuncu Plan, “yaşam mekânlarının ekonomik gelişme ve rekabetçiliği destekleme”ye tabiyetini hedeflemiştir. “Batıdan doğuya ve gelişmekte olan ülkelere kayan üretim yoğunluğu ile uluslar üstü boyut kazanan yer seçimleri ve şehirlerin rekabetçiliğini öne çıkaran yeni bir bölgesel gelişme ve şehirleşme” yaklaşımı “kentsel imaj yönetimi ve markalaşma” ile cıalanmıştır. Planın mantığı “kentsel dönüşüm ihtiyacının büyüklüğüyle ortaya çıkardığı iş hacmi” yaklaşımıyla belirlenmiştir. Plan, “meslek örgütleri, odalar, STK’lar ve özel sektör örgütlerinin hizmet kapasitelerinin geliştirilmesi ve kendi aralarındaki ağ yapılarının güçlendirilmesi” belirlemesiyle bu kuruluşların yeni sermaye birikimi-rant politikalarına tabiyetini de hedef olarak öne koymuştur. Plan, doğal afetler konusunu iktidar ve sermaye çevrelerinin dizginsiz kâr ve rant amacına tabi kılmıştır.

İktidar, birçok kez değiştirdiği İmar Yasası ve Yapı Denetimi Yasası’nda yaptığı değişikliklerle, Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Yasa’nın devamı niteliğindeki düzenlemelerle, Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ve Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile yapı üretim ve denetim sürecindeki mühendislik-mimarlık projeleri arasındaki bağları bilimsel-teknik gerekliliklerden koparmakta, bu hizmetlerin kamusal niteliğini teknik müşavirlik kuruluşları aracılığıyla büyük ve büyümesi istenen sermaye güçleri lehine tasfiyede yeni adımlar atmaktadır.

Türkiye’de 20 milyon civarında olan yapı stokunun yüzde 67’si ruhsatsız ve kaçak, yüzde 60’ı 20 yaş üzeri konutlardan oluşmakta, yüzde 40’ı oturulamaz ve depreme karşı güçlendirilmesi gerekir durumdadır. Bu noktada yapı denetimi konusu birinci derecede önem taşımaktadır. Ancak bu konu afet, risk, kentsel dönüşüm, imar kavramlarını da içeren mevzuat değişiklikleri ile kentlerden



başlayarak tüm ülke topraklarını yeni sermaye birikimi politikaları kapsamında kâr-rant unsuru haline getirilerek istismar edilmektedir. Yargı kararlarına karşın tüm plan ve dönüşümlerle kentlerimiz, kırlarımız, kıyılarımız, ormanlarımız ve tüm doğal çevrem yoğun rant projeleri ablukası altındadır. Hemen her ölçekte ve kullanılmaya başlanan dönüşüm kavramı bugün finansal olarak “arazi geliştirme” anlamında kullanılmaya başlanmış, özellikle peyzaj alanları olan bölgelere rant amaçlı yönelim artmıştır.

Depremlere karşı bütünlüklü önlemler ve sağlıklı, insanca bir yaşam ve çevre için, mevcut Yapı Denetim Yasası’nın öngördüğü, ticari yanı ağır basan yapı denetim şirketi modeli yerine uzmanlık ve etik niteliklere sahip yapı denetçilerinin etkinliğine dayalı, meslek odalarının sürece etkin katılımını sağlayacak yeni bir planlama, tasarımı, üretim ve denetim süreci modeli benimsenmelidir. Bu noktada uyarıyoruz: Yapı denetimi uygulamasını yönlendiren kararlar ve ilgili tüm mevzuatın TMMOB ve bağlı Odalar, üniversiteler ve ilgili kesimlerin katılımıyla düzenlenmemesi durumunda ülkemizi yeni büyük sosyal afetlerin, sosyal yıkımların beklediği bilinmelidir. Depremlere karşı önlemler bütünlüğü, güvenli yapılaşma ve halkın kent ve çevre hakkı için neoliberal piyasacı yaklaşımlar reddedilmelidir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

AKP'NİN BARIŞ KARŞITI İÇ VE DIŞ POLİTİKALARINI REDDEDİYORUZ ÜLKEDE, BÖLGEDE, DÜNYADA BARIŞ!

Oda Yönetim Kurulu 1 Eylül Dünya Barış Günü nedeniyle 29 Ağustos 2014 tarihinde bir basın açıklaması yaptı.

Türkiye 1 Eylül Dünya Barış Günü'ne, barış karşıtı iç ve dış politikalar ve adil bir barış gerekliliği eşliğinde giriyor.

Haziran direnişinde ve sonrasında halka gaz bombaları ve mermileri yağdıran AKP iktidarı, katledilen insanlarımızın faillerinin bulunmaması için engellemelerde bulunmuş, gözaltına almalarında, cezaevlerinde ve hazırlanan iddianamelerde 12 Eylül döneminin benzeri yöntemlere başvurmuştur. Toplumsal muhalefetin köylerden mahallelere, alanlara, okullara ve stadyumlara dek antidemokratik önlemlerle bastırılması için ülkemiz polis cumhuriyetine çevrilmiştir.

İktidar içte ve dışta barış karşıtı politikalar izlemektedir. İktidar Kürt sorununu otoriter yönelimleri için kullanmakta, diğer yandan Kürt halkını "Türkiye'nin Çin'inin ucuz emek sömürsünün" nesnesi kılmak istemektedir. İktidar Mısır'da, Suriye'de, Irak'ta şeriatçı güçlerin yanında yer almıştır. AKP iktidarı altındaki Türkiye, Suriye ve Irak'taki iç savaşlara siyasal İslamcı politikalarla müdahil

olmuştur. Türkiye, emperyalist güçlerin Suriye'ye yönelik müdahalelerinin yanında, kullanılan bir ön cephe ülkesi gibi yer almıştır. AKP emperyalist ülkelerin karmaşık politikalarına ve bölgedeki hızlı değişimlere ayak uyduramamış ve hem kullanılan hem de yalnız bir ülke olmuştur. AKP Türkiye'si komşu ülkelerle "sıfır sorun"dan "sıfır komşu"luğa geçmiştir. Erdoğan ve halefi Davutoğlu'nun "stratejik derinlik" politikası, Türkiye için stratejik sorunlar oluşturmuştur.

Bilindiği üzere iktidar, ülkemizin yakıcı gündemi olan Kürt sorununda önce bir "açılım" başlatmış, "çözüm süreci" adı verilen yeni bir döneme girilmiş, ancak bu sürecin gereklerini tam olarak yerine getirmekten kaçınan bir tutum içine girmiştir. İktidar Kürt halkını Türk-İslam tezine yedeklenmiş tarzda bir Kürt-İslam sentezi ve Barzaniciliğin yaygınlaşmasına dayalı bir yönelim içinde ucuz emek gücü olarak istismar etmek istemektedir.

Bütün dünyanın bildiği üzere iktidar, kör terör yöntemlerini benimseyen, insanları başlarından kesip kalplerini yiyen, ırza geçme ve katliamı "cihad" olarak gören Suriye ve Irak'taki şeriatçı güçlerin Türkiye'yi lojistik, geçiş ve bir harekât üssü olarak kullanmalarına destek olmuştur. Şeriatçı güçlerin Suriye ve Irak Kürtleri, Alevileri, Şiiileri, Ermenileri, Hristiyanlarına, kısaca bölge halklarına yönelik katliamlarına yönelik kınayıcı tek bir ses çıkarılmamıştır. AKP iktidarı, Ortadoğu'da ve ülke içinde, halklar arasında açık bir şekilde etnik düşmanlık, din-mezhep düşmanlığı ve savaş yanlısı politikalar izlemektedir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, geçmişten bugüne taşıdığı toplumsal sorumlulukları doğrultusunda sanayileşmiş, kalkınmış, demokratikleşmiş, laik bir Türkiye için, karanlığa, ayrımcılığa, savaşlara, emperyalist çıkarılara karşı ülkemizde, bölgede ve dünyada barışı savunmaya devam edecektir. Barış içinde bir dünya ve Türkiye mümkündür diyor, meslektaşlarımızı, tüm halkımızı ve kamuoyunu içte ve dışta barıştan yana aktif tutum almaya çağırıyoruz.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

KONYA'DAKİ LPG'Lİ ARAÇ PATLAMASINDAN HAREKETLE UYARIYORUZ: ARAÇLARINI LPG'YE DÖNÜŞTÜRMEK İSTEYEN VEYA DÖNÜŞTÜRMÜŞ YURTTAŞLARIMIZIN ARAÇ DÖNÜŞÜMLERİNİN SON KONTROLÜNÜ VE PERİYODİK GAZ SIZDIRMAZLIK TESTİNİ MMO'YA YAPTIRMASI GEREKMEKTEDİR

Oda Yönetim Kurulu, Konya'da bir arazi taşıtında LPG sisteminden kaynaklı patlama meydana gelmesi nedeniyle 8 Eylül 2014 tarihinde bir basın açıklaması yaparak LPG'li araç kullananları uyardı.

Bugün Konya'da bir arazi taşıtında LPG sisteminden kaynaklı patlama meydana gelmiş, araç sahibinin park halindeki aracı çalıştırdığı anda motor kısmında alev ve patlama meydana geldiği, hızlı bir şekilde yayılan alevden kendisini son anda kurtardığı, etrafta bazı araçların da zarar gördüğü anlaşılmıştır. Yapılan ilk incelemede araç üzerinde sıralı LPG sisteminin bulunduğu, aracın ilk çalışması esnasında benzinle çalışıp sonrasında LPG'ye geçmesi esnasında bu olayın meydana geldiği anlaşılmıştır. Söz konusu aracın 2010 yılından sonra LPG Gaz Sızdırmazlık Denetiminden geçmediği, aracın LPG kontrol merkezlerimize gelmediği tespit edilmiştir.

Toplumun can ve mal güvenliği açısından olası vahim olayları önlemek için LPG'li araç dönüşüm ve kontrolleriyle ilgili bazı hususları kamuoyu ile yeniden paylaşmak istiyoruz. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı AİTM Yönetmeliği uyarınca, araçların muayene istasyonlarında fenni periyodik muayeneleri öncesinde istenmesi gereken LPG Gaz Sızdırmazlık Raporu düzenleme çalışması 1999 yılından beri; araçların LPG'ye dönüşümlerinin son kontrolüyle ilgili Montaj Tespit Raporu onayı düzenlenmesi çalışması da Bakanlığın yaptığı yetki devri sonucu 2005 yılından bu yana, TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından başarıyla yürütülmektedir.

Yetkili firmalarca LPG'li kullanıma dönüştürülen her araç, Odamız bünyesindeki uzman mühendislerce tek tek kontrol edilmekte, standartlara uygun olmayan dönüşümlerin düzeltilmesi sağlanmakta, araçların trafik tescilleri ve fenni muayeneleri Odamızın bu denetiminden sonra yapılabilmektedir. Ancak ilgili mevzuata ve standartlara uygun olmayan, yetkisiz firmalarca dönüştürülmüş, bu dönüşüme ilişkin son kontrollerini ve periyodik gaz sızdırmazlık kontrollerini Odamıza yaptırmayan araçların trafikte var olduğu bilinmektedir. Bu tür araçların trafikten men edilmesi gerektiği açıktır. Ancak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 19.12.2011 tarihinde yayımlanan genelge ile 01.01.2012 tarihinden sonra Araç

Muayene İstasyonları tarafından yapılan kontrollerde, LPG/CNG yakıt tadilatı yapılmış araçların vize/periyodik muayene işlemleri sırasında Gaz Sızdırmazlık Raporu istenmesi uygulamasına son verilmiştir. Araç muayenelerinde ilgili aracın Gaz Sızdırmazlık Raporu bulunmaması, artık "hafif kusur" olarak değerlendirilmekte, araçların bu yaşamsal eksik ile karayolunda dolaşımına izin verilmektedir. Bu noktada ülkemizde başarılı bir şekilde devam eden LPG/CNG uygulamaları büyük bir darbe almıştır. Böylece kamu ve toplumun can ve mal güvenliğini doğrudan ilgilendiren ticari araçlar için yılda bir kez, özel araçlar için iki yılda bir yapılması zorunlu olan sızdırmazlık kontrolleri yeterince yapılamamaktadır. Bu durum, 2012 yılına kadar tamamının Odamızca izlenebilirliği sağlanan LPG'li araçlarda zaman içerisinde yapılan veya yapılacak tadilatların da takip edilememesine yol açmıştır.

Odamızın görev ve yetki alanında giren hususlarla ilgili olarak, araçlarını LPG'li kullanıma dönüştürmek isteyen veya bu dönüşümü yaptırmış ama bu işlemi yapan firma/lar tarafından son kontrol için Odamıza yönlendirilmemiş araç sahiplerinin, can ve mal güvenlikleri için yasal gerekliliklere dikkat etmesi gerekmektedir. Dönüşüm yapan firmanın MMO'dan tescilli olup olmadığı, firmada MMO yetki belgeli bir mühendisin istihdam edilip edilmediği, dönüşümde kullanılan malzemelerin ilgili standartlara uygun olup olmadığı yurtttaşlarımızın dikkat etmesi gereken hususların başında gelmektedir. Yurtttaşlarımızın yetkili firmalarda dönüşüm yaptırdıktan sonra MMO'nun düzenleyeceği Montaj Tespit Raporu onayını almaları ve özel araçların iki yılda bir, ticari araçların ise yılda bir kez gaz sızdırmazlık testlerini yine Odamıza yaptırmaları gerekmektedir. Bugün Konya'da can kaybı olmamıştır, ancak bu tür kazaların olmaması için mevzuatta değişiklik yapılması gerektiğini ilgililer ve kamuoyuna önemle duyuruyoruz.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

KENT YAĞMASI VE RANT POLİTİKALARI, İŞÇİ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ GEREKLERİ İLE İNSAN YAŞAMINI HIÇE SAYMAKTADIR

Oda Yönetim Kurulu, "İstanbul-Mecidiyeköy'de meydana gelen ve 10 işçinin ölümüyle sonuçlanan asansör kazası" üzerine kamuoyunu bilgilendirmek amacıyla 8 Eylül 2014 tarihinde bir basın açıklaması yaptı.

Bilindiği üzere İstanbul Mecidiyeköy'de eski Ali Sami Yen Stadi arsasında devam eden inşaatта işçileri taşıyan asansör 32. kattan yere çakıldı, 10 işçimiz yaşamını kaybetti. TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak, öncelikle iş cinayetinde yaşamını kaybedenlerin aileleri ve yakınlarının acısını paylaşıyoruz.

Sorumlu sermaye ve siyasi iktidar

Bu vesileyle, söz konusu ölümlerin nedeninin, kentsel rant ve yoğun emek sömürüsü için işçilerin yaşamlarını gözden çıkaran sermayedarlar ile işçi sağlığı ve güvenliği alanında kalıcı, kesin, güvenceli önlemleri almayan siyasi iktidar olduğunu bir kez daha belirtmek istiyoruz.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı kazaları seyrediyor

Ülkemizde yaşanan tüm iş kazalarında olduğu gibi bu kaza da bizim için sürpriz olmadı. Çünkü ülkemizde insan yaşamının ve emekçilerin hiçbir önemi yok! Ayrıca inşaat sektöründe ölümlü iş kazasının meydana gelmediği hiçbir gün yok. Soma'da meydana gelen toplu işçi katliamından sonra yaptığımız açıklamada da belirttiğimiz üzere inşaat sektöründe denetimlere ağırlık verilmesi gerekmektedir. İşçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanmasında önemli görevi olan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ise denetim görevini yerine getirmediği gibi yaptığı kısmi denetimlerde gerekli yaptırımları uygulamıyor, kazaları sadece seyrediyor. Büyük reklamlarla yürürlüğe konulan 6331 sayılı İş Sağlığı Güvenliği Kanunu'nun yürürlükte olduğu 2013 ve 2014 yıllarında iş kazaları ve iş kazası sonucu ölümler azalmadı. Her gün "iş kazası" sonucu yaşamını kaybeden beş işçiden ikisi inşaat çalışanıdır. Bu noktada Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın görevinin ölümleri saymak ve kaza sonrası işyerlerine müfettiş göndermek değil kazaların önlenmesini sağlamak olduğunu belirtmek isteriz.

Kentsel rant süreçleri ile iş kazaları/cinayetleri bağıntılı olarak artıyor

İş kazaları/cinayetleri üzerine tüm değerlendirmelerimizde, her iş kazasında teknik bir nedenin de rol oynaya-

bileceğini, tek tek bunları tartışmanın önemli olmadığını, kazaların sistem sorunu olduğunu vurguyla belirtiyoruz. İstanbul Mecidiyeköy'de meydana gelen iş cinayetine ilişkin bazı önemli teknik konulara bu çerçevede değinmek istiyoruz.

Mecidiyeköy'deki iş cinayeti, ülkemizdeki egemen rant politikalarını açıkça yansıtmaktadır. Zira Büyükşehirlerdeki arsalar AKP yandaşlarına tahsis edilmekte, imar planları sürekli değiştirilmekte, bu arsaların üzerinde "rezidans"lar yükseltilmekte, son yıllarda yükselişe geçen inşaat sektörü baronlarına iktidar tarafından devasa olanaklar tanınmakta, rant yandaşlar tarafından paylaşılmaktadır. İnşaat sektöründeki iş kazası yoğunluğu, kentsel rant politikalarının iş güvenliği gereklerini dışladığını, iş cinayetlerinin rant alanlarında yoğunlaşma seyri izlediğini göstermektedir. TOKİ tarafından projelendirilip özel sektöre devredilen bu alanlarda binalar yükselirken gözetilen tek husus, azami kâr ve inşaatın bir an önce bitirilmesidir. İnşaat sürerken insan canının maalesef hiçbir önemi bulunmamaktadır!

Aşırı/yoğun çalışma işçileri ve iş ekipmanlarını yoruyor

Örneğin söz konusu işyerinde 24 saat aralıksız yoğun çalışma yürütüldüğü kamuoyuna yansımıştır. Yoğun çalışma temposu nedeni ile çalışanların sağlıkları bozulmakta, iş



kazalarına uğramakta, iş ekipmanları da yoğun çalışma temposuna dayanmamaktadır. Nitekim kazanın meydana geldiği inşaat vincinden (cephe asansöründen) işyerinde üç tane bulunmaktadır, bunlardan biri uzun süredir arızalı durumdadır ve işçiler kazanın meydana geldiği inşaat vincinin son günlerde sürekli olarak arızalandığını belirtmişlerdir.

Periyodik kontroller azaltıldı

İşyerlerinde işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin kurallar (sağlık raporu alınması, eğitim, mesleki eğitim, araç ve gereçlerin sağlanması, risk analizi, acil durum planı hazırlanması vb.) çok geniş bir mevzuat içerisinde yer almakta ve bunların tamamı kağıt üzerinde kalmaktadır. Son kazayı da ilgilendiren ekipmanların bakım-onarım-kontrollerine ilişkin hususlar "İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği"nde belirtilmiştir. Söz konusu yönetmelik çerçevesinde bu tür ekipmanların, günlük, haftalık, aylık, üç aylık ve benzeri düzenli aralıklarla muayenelerinin yapılması ve tüm bakım ve onarımların kayıt altına alınması gerekir. Ayrıca iş ekipmanlarının çalışmaya başlamadan önce operatörleri tarafından kontrollere tabi tutulmalarının sağlanması gerekir. Kaldırma araçlarının periyodik kontrolleri en geç üç ayda bir kez yapılırken, bu periyod Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nca 25.04.2013 tarihli yönetmelikle bir yıla kadar uzatılmış; ancak TMMOB Makina Mühendisleri Odası bu tür ekipmanların periyodik kontrolünü yine en geç üç ayda bir yapmaya devam etmiştir. Fakat kazanın meydana geldiği inşaat vinçlerinin günlük, haftalık, aylık bakımlarının sağlıklı olarak yerine getirilip getirilmediği bilgimiz dâhilinde değildir.

Söz konusu vinçleri kuran firma ise şantiyede çalışma saatleri içerisinde iki bakımıcının bulunduğunu, kazanın çalışma saatleri içerisinde meydana gelmediğini, bu nedenle kaza anında şantiyede firma bakımçıların bulunmadığını belirtmiştir. Sahada vinçlerin bakımı için sürekli olarak iki kişinin bulundurulmasına gerek duyulması, günlük, haftalık, aylık, üç aylık periyodik kontrollere rağmen vinçlerin her an arıza yapabileceğini ve vinçlerin sürekli olarak kontrol altında bulunması gerekliliğini göstermektedir. Kazanın aydınlatılmasında bakım kayıtları da rol oynayacaktır, ancak bu kayıtlara ulaşmada süre uzarsa gerçek kayıtlara ulaşma olasılığının azalabileceği kamuoyunca gözetilmelidir.



Çalışma yaşamıyla ilgili neoliberal düzenlemeler emeğin ve mühendisliğin aleyhine

Diğer yandan bilinmelidir ki serbestleştirme, özelleştirme, sendikasılaştırma, taşeronlaştırma, esnek istihdam politikaları, çalışma koşullarının ağır oluşu, kadın, genç, çocuk emeği sömürüsü ve kayıt dışı istihdam, iş kazaları ve meslek hastalıklarının artmasına neden olmaktadır. Çalışma yaşamıyla ilgili yapılan düzenlemeler, emeğin ve mühendisliğin aleyhine; işçi sağlığı ve iş güvenliği normlarının dışında, tamamen sermaye güçlerinin lehine olmuştur. İş Yasası, Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Yasası, Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Yasası, Devlet Memurları Yasası, İş Sağlığı ve Güvenliği Yasası başta olmak üzere yapılan düzenlemeler sonucu, iş-sağlık-sosyal güvence bütünlüğü parçalanmıştır. Üretim sürecinde gerçekleşen yeni liberal dönüşümler sonucu, işçi sınıfı ve bütün çalışanlar esnek üretim ve esnek, güvencesiz, taşeron istihdam biçimleri altında yoğun bir sömürüye tabi tutulmaktadır. Sanayinin esnek üretim ve esnek istihdam temelinde yeniden örgütlenmesi, işçi sağlığı ve iş güvenliği politikalarına da yansımış ve bu alan da piyasanın acımasız koşullarına terk edilmiştir. İş güvenliği mühendisliği ve işyeri hekimliği uygulamaları daha yerleşmeden geriletilmiş, dizginsiz piyasacılığın gereksinimlerine göre düzenlenmiştir.

Ne yazık ki iş cinayetleri sürecek

Son 10 yıldır Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığını yöneten kadrolar ve ülkemizi yöneten siyasi iktidar bilmelidir ki, uyguladıkları politikalar on binlerce çalışanın ölümlüne, on binlercesinin sakat kalmasına yol açmıştır, bu politikaların uygulanmasına devam edildiğinde ölümler de ne yazık ki artarak sürecektir.

Yapılması gerekenler

İsrarla, inatla tekrar belirtiyoruz, emekçiler ölmeye

mahkûm değildir, emekçilerin iş kazalarında ölmeleri kader değildir. İş kazalarının/cinayetlerinin önlenmesi için:

- ▶ Yanlış politikalardan vazgeçilmeli, politika-mevzuat-uygulamalar, konunun tarafı olan sendikalar, üniversiteler, TMMOB, TTB ile birlikte kamusal bir çerçevede belirlenmeli ve uygulamaların denetiminde bu kuruluşlara da görev verilmelidir.
- ▶ Ulusal İş Sağlığı Güvenliği Konseyi'ndeki temsiliyet "kamu" ağırlıklı olmaktan çıkartılmalı, sendika, demokratik kitle örgütü, meslek örgütü ağırlıklı hale getirilmeli, Konseyin aldığı kararların uygulanması zorunlu hale getirilmelidir.
- ▶ İş Ekipmanlarının periyodik kontrolleri artırılmalı ve kamusal denetim ivedilikle benimsenmelidir.
- ▶ İşyerlerinde işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanması yalnızca iş güvenliği uzmanlarının çalışmaları ile sağlanamaz, konunun bilimsel açıdan bütün taraflarının ekip çalışması ile mümkün olur. Bunun yanında iş güvenliği uzmanlarına ilişkin son 10 yılda en az 10 kez değişikliğe uğrayan mevzuat yap-boz alanı olmaktan çıkarılmalı, işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin kararlar, uygulama ve denetim me-

kanizması, yukarıda saydığımız kurum ve kuruluşların katılımı ile oluşturulacak kurul tarafından kamusal denetim olarak yerine getirilmelidir.

- ▶ İşyerlerinde oluşturulan, İş Sağlığı ve Güvenliği Kurullarında temsiliyet işçi ağırlıklı hale getirilmelidir.
- ▶ İşyeri denetimleri daha sık yapılmalı, denetimlerde maden, inşaat, metal sektörlerine ağırlık verilmelidir.
- ▶ Eksikleri bulunan işyerlerine verilmesi gereken cezalar derhal uygulanmalı, kesinlikle ertelenmemelidir.
- ▶ Örgütlenmenin önündeki engeller kaldırılmalıdır.
- ▶ İşçi sağlığı ve iş güvenliği kapsamındaki işçi eğitimleri formalite olmaktan çıkarılmalıdır.
- ▶ "Yapı Müteahhitlerinin Kayıtları ile Şantiye Şefleri ve Yetki Belgeli Ustalar Hakkında Yönetmelik" gereğince, yapı işleri şantiye şeflerinin iş güvenliği uzmanı olması zorunludur, ancak bu hüküm altı yıl sonra 2020 yılında yürürlüğe girecektir. Bu hüküm değiştirilerek şantiye şeflerinin iş güvenliği uzmanı olması zorunluluğu derhal yürürlüğe konulmalıdır.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

10 İŞÇİMİZİN YAŞAMINI KAYBETTİĞİ İŞ CİNAYETİNİ KINIYORUZ

İstanbul Mecidiyeköy`de eski Ali Sami Yen Stadyumu`nun yerine yapılan Torun Center inşaatında 10 işçinin yaşamını kaybettiği işçi cinayeti ile ilgili olarak Oda Yönetim Kurulu bir basın açıklaması yaptı.

İstanbul Mecidiyeköy' de eski Ali Sami Yen Stadyumu'nun yerine yapılan 42 kat projeli, 36 katı tamamlanan Torun Center rezidans inşaatında, asansörün 32. kattan eksi 5. kata düşerek çakılması sonucu 10 işçimiz yaşamını kaybetti. Aynı inşaatta geçen Nisan ayında 19 yaşında bir işçi halat kopması sonucu 15. kattan düşerek ölmüş; Ağustos ayında da bir yangın çıkmıştı.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak, öncelikle Torun Center inşaatındaki iş cinayetinde yaşamını kaybedenlerin aileleri ve yakınlarının büyük acısını paylaşıyor, kentsel rant ve yoğun emek sömürüsü için işçilerin yaşamlarını gözden çıkararak sermayedarları ve işçi sağlığı ve iş güvenliği alanında kalıcı, kesin, güvenceli önlemleri almayan siyasi iktidarı kınıyoruz.

Odamız, işçi sağlığı ve iş güvenliği ve asansörler alanın-



daki uzmanlıklarından hareketle konunun takipçisi olacak, gerekli açıklamaları kamuoyu ile paylaşacaktır.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**