

BÜLTEN 73

ASANSÖR
GÜVENLİĞİ İÇİN
MERSİN'DEN
ÖRNEK BİR
UYGULAMA

YENİ DESTAN

*Akşam yeli eserken savaş alanında
düşman yenilmişti.
Telgraf telleri çınlaya titreye
ilette haberi uzaklara.*

*Bir ucunda dünyanın
yükseleverdi bir acı uluma,
çığgın bir çığlık koptu
kızgın ağızlardan gök boşluğunda.
İlenmekten soldu binlerce dudak.
Binlerce yumruk sıkıldı kudurmuş bir
hınçla.*

*Öbür ucunda dünyanın
bir sevinç çığlığı ağdı gökyüzüne,
sarıldılar birbirlerine, tepindiler delirmiş
gibi.
Ciğerler şişti, göğüsler kabardı.
Binlerce dudak mırıldandı eski duaları.
Kaskatı olmuş binlerce dindar el
kenetlendi o saat birbirine.*

*Gece yarısına doğru
telgraf telleri hala sayıyordu
savaş alanındaki ölüleri.*

*Sonra dost düşman bütün insanlar birden
sustu.*

*Yalnız analar ağladı
dünyanın iki ucunda.*

BERTOLT BRECHT

(A Kadir – A Bezirci)

SUNUŞ

Yaz mevsiminin en sıcak ve bunaltıcı günlerini yaşıyoruz. Geleneksel olarak yıllık izinlerin kullanıldığı ve imkan bulanların kent dışına çıktığı bugünlerde, bizler de dönüşümlü olarak görevimizi sürdürüyoruz. Bu arada, “küresel ısınma”nın kaçınılmaz olmayan sonuçlarının ülkemizde de yaşanmaya başlanması, uyarılara kulak tıkayan ülkemiz yöneticilerini ne kadar etkileyecek bilinmez; yaşayıp, göreceğiz.

Uzun zamandır üzerinde çalıştığımız, bizim için eskimeyen bir konudan söz etmek istiyoruz. Asansör konusu, yurttaşların can güvenliği açısından güncelliğini ve aciliyetini koruyor. 20 Aralık 1995 tarih, 22499 sayılı ve 15 Şubat 2003 tarih, 25021 sayılı Resmi Gazetelerde yayınlanarak yürürlüğe giren Asansör Yönetmeliğinin 24. ve 25. maddelerinde **“Yapının bağlı bulunduğu belediyelerce veya belediye hudutları dışındaki yapılar için valiliklerce yılda en az bir kez her asansörün kontrolü yapılacaktır. Ancak kadrosunda yeterli teknik eleman bulunmayan belediyeler ve valilikler yıllık kontrol işini dışarıdan elektrik ve makina mühendisine yaptırabileceklerdir. Bu mühendisler emniyet ve işletme yönünden tesisin işletilmesine engel bulunmadığını belirten ve sorumluluğunu taşıyan bir rapor verecektir. Bu rapor üç nüsha olacak, Belediye veya Valilikte, bakımcı firmada ve kullanıcıda kalacaktır. Bu raporun tanzim ettirilmesinin takibinden asansörün bulunduğu binanın yöneticisi ve bakımını yapan firma müştereken sorumludur.”** denilmektedir. Buradan hareketle, Makina Mühendisleri Odası Adana Şubesi Yönetim Kurulu olarak, görevli İlçe Belediyeleri olan Seyhan ve Yüreğir Belediyelerinin geçmiş ve şimdiki yönetimlerine defalarca müracaat edip, birlikte sorumluluk almaya hazır olduğumuzu belirttiğimizi hatırlatmak istiyoruz. Söz konusu belediyeler birlikte çalışma taleplerimizi kabul etmeyerek, asansör yönetmeliğinin kendilerine verdiği görev ve sorumlulukları kendi bünyelerinde yerine getireceklerini ifade etmişlerdi. Geçen zaman içinde görevlerini nasıl yerine getirdiklerine dair sağlıklı bilgimiz yok, çünkü kamuoyu bilgilendirilmemektedir. Zaman zaman yaşanan asansör kazalarını basından üzülmeye izlemekteyiz.

Oysa yanı başımızdaki Mersin ilinde bu konuda çok farklı bir süreç yaşanmaktadır. Yönetmeliğin yayınından itibaren Mersin İlçe Belediyeleri Makina ve Elektrik Mühendisleri Odaları Mersin Şubeleri ile bir protokol imzalamışlar ve asansör denetimlerini kamusal bir güvenlik anlayışla birlikte yürütmektedirler. Bunun doğal sonucu olarak asansör güvenliği konusunda olumlu gelişmeler kaydedilmekte ve kamuoyu düzenli bilgilendirilmektedir.

Bültenimizin ilerleyen sayfalarında konunun detaylarını aktarıyor ve “akıl yolu birdir” özdeyişini hatırlatıp, aynı olumlu gelişmelerin Adana’da da yaşanabilmesi için ısrarlı çabalarımızı sürdüreceğimizin bilinmesini istiyoruz.

“1 Eylül Dünya Barış Günü” nde; Irak’ta inatla sürdürülen savaş ve işgal nedeniyle çekilen acıların son bulmasını, “İncirlik” gibi askeri üslerin kapatılmasını istiyor, barış dolu günler diliyoruz. Saygılarımızla..

ASANSÖR DENETİMİ KONUSUNDA MMO VE EMO MERSİN ŞUBELERİNİN YAPTIKLARI ORTAK BASIN AÇIKLAMASININ ÖZETİNİ SUNUYORUZ

Asansör Kontrolleri;

- Bir Makina ve bir Elektrik Mühendisinden oluşan konusunda uzman ekipler tarafından yapılmaktadır.
- Kontrol sonuçlarına göre Asansör kapılarına durumuna göre ;

- * Red durumunda KIRMIZI etiket ,
- * Şartlı kabul durumunda MAVİ etiket,
- * Kabul durumunda YEŞİL etiket yapıştırılır.

		Uygun	Uygun Değil			Uygun	Uygun Değil
12	İç Kumanda Butonları ve Gösterge			23	Kumanda Panosu		
a	Dur Butonu/Kapı Açma Butonu *			a	Muhafaza Durumu		
b	İmdat Butonu *			b	Besleme Kablosu		
c	Kumanda Butonları			c	Kablo Bağlantıları		
d	Gösterge			d	Faz Sırah Koruma Rölesi		
13	Kabin Aydınlatması			e	Termik Röle(1.Hız-2.Hız)		
a	Seyir Halinde Aydınlatma			f	Ark Durumu		
b	Sabit Aydınlatma			g	Sigortalar		
c	Acil Aydınlatma			h	Montaj		
14	Kullanma Talimatı			ı	Topraklama		
a	Zemin Katta			24	Makine Motor Çalışması		
b	Kabin içinde			a	Ses		
15	Aşırı Yük Otomatığı			b	Titreşim		
a	Çalışması			c	Dişli Sistemi		
16	Kabin Üstü			d	Volan		
a	Halat Bağlantıları *			e	Yağlama		
b	Kablo ve Bağlantıları			f	Temizlik		
c	Patentler			g	Montaj		
d	Korozyon Durumu			h	Motor Terminal Bağlantıları		
e	Civata Bağlantıları			ı	Topraklama		
f	Bakımcı Kumandası			25	Tahrik Kasnağı		
g	Kurtarma Kapağı			a	Kanalların Durumu		
h	Temizlik			b	Saptırma Açısı		
17	Kabin Üstü Paraşüt Sistemi			c	Yan Yatak		
a	Paraşüt kontağı *			26	Saptırma Kasnağı		
b	Halat Bağlantıları **			a	Kanalların Durumu		
c	Fren Blokları **			b	Mil Yatakları		
18	Karşı Ağırlık			27	Fren Ekipmanları		
a	Halat Bağlantıları *			a	Çalışması *		
b	Karşı Ağırlık Dengesi			b	Balatalar		
c	Karşı Ağırlık Karkası			c	Fren Kolu *		
d	Patentler			28	Regülatör (Makine Dairesi)		
e	Civata Bağlantısı			a	Yay *		
19	Halatlar			b	Teker ve lastiği		
a	Halatlarda Tellerine *			c	Çalışması *		
b	Halat Gerginliği			29	Sınır Kesiciler		
c	Halatlarda Yağlanması			a	Alt Sınır Kesici *		
20	Kabin Kılavuz Rayları			b	Üst Sınır Kesici *		
a	Montaj			c	Şalter *		
b	Temizlik			d	Topraklama		
c	Yağlanması			30	Makine Dairesi		
21	Karşı Ağırlık Kılavuz Rayları			a	Kuyuya Açılan Kapak		
b	Montaj			b	Aydınlatma		
c	Temizlik			c	Havalandırma		
d	Yağlanması			d	Uyarı Yönergeleri		
22	Ana Besleme Tablosu			e	Kapı-Blok Merdivenleri		
a	Ana şalter - Sigortalar			f	Temizlik		
b	Kablo ve Bağlantıları						
c	Kaçak Akım Rölesi *						
d	Topraklama						

KONTROL GÖREVLİLERİ

Makina Mühendisi

Adı Soyadı :
Oda Sicil No :
İmza :

Elektrik Mühendisi

Adı Soyadı :
Oda Sicil No :
İmza :

Bina Yönetim Yetkilisi

yada Görevlisi
Adı Soyadı :
İmza :

TMMOB
Makina Mühendisleri Odası
Mersin Şubesi

TMMOB
Elektrik Mühendisleri Odası
Mersin Şubesi

Bu asansörün Makina Mühendisleri Odası ve Elektrik Mühendisleri Odası Mersin Şubelerinin uzman üyelerince/...../200.... 'de kontrolü yapılmıştır.

EKSİK VE HATALAR GİDERİLENE KADAR KULLANILMASI SAKINCALIDIR.

Bu kontrollerin 20 Aralık 1995 tarih ve 22449 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Asansör Yönetmeliğine göre yılda enaz bir kez yapılması zorunludur.

İRTİBAT TEL: 444 8 666

- Kontrol formları doğrultusunda bilgisayarda her asansör için Asansör Kontrol Raporu hazırlanıyor.

- Asansörlerde belirlenen eksik ve hataların açıklandığı raporları yöneticiler Asansör Koordinatörlüğümüzden alarak, belirlenen eksiklikleri **TSE** **ve/veya CE Yetki Belgeli** bakımcı firmalarına yaptırıyor.

- Eksiklikler bakımcı firma tarafından tamamlandıktan sonra 2. kontrole gidiliyor.

TMMOB
Makina Mühendisleri Odası
Mersin Şubesi

TMMOB
Elektrik Mühendisleri Odası
Mersin Şubesi

Bu asansörün Makina Mühendisleri Odası ve Elektrik Mühendisleri Odası Mersin Şubelerinin uzman üyelerince/...../200.... 'de kontrolü yapılmıştır.

Bu kontrollerin 20 Aralık 1995 tarih ve 22449 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Asansör Yönetmeliğine göre yılda enaz bir kez yapılması zorunludur.

İRTİBAT TEL: 444 8 666

- 2. kontrol sonucunda eksikliklerin tamamlanma durumuna göre uygun etiket yapıştirılarak 2. kontrol raporu hazırlanıyor.

TMMOB
Makina Mühendisleri Odası
Mersin Şubesi

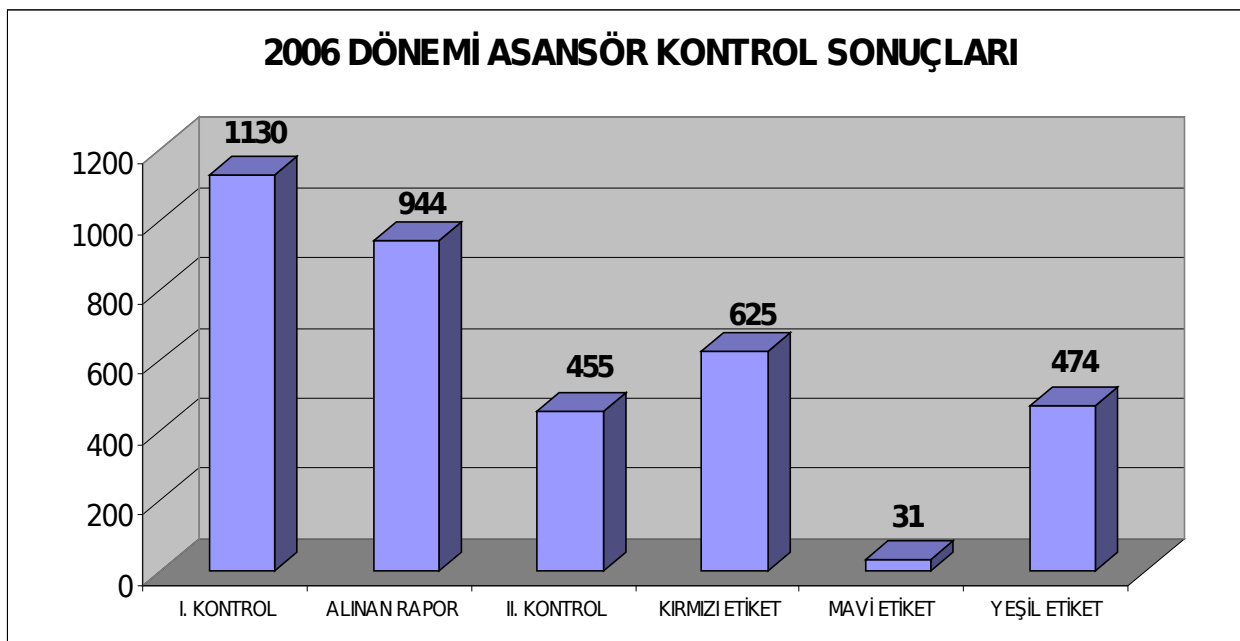
TMMOB
Elektrik Mühendisleri Odası
Mersin Şubesi

Bu asansörün Makina Mühendisleri Odası ve Elektrik Mühendisleri Odası Mersin Şubelerinin uzman üyelerince/...../200.... 'de kontrolü yapılmıştır.

EKSİK VE HATALAR İVEDİLİKLE GİDERİLMELİDİR.

Bu kontrollerin 20 Aralık 1995 tarih ve 22449 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Asansör Yönetmeliğine göre yılda enaz bir kez yapılması zorunludur.

İRTİBAT TEL: 444 8 666



Oysa 2003 yılı içinde kontrollere başlandığında kırmızı etiket oranı %98'di. Bu oran, protokol yapılan belediyelerimiz sınırlarında bugün %55' lere düşmüştür.

Denetimsiz ve bakımsız asansörlerin neden olduğu ölümlü ve yaralanmalı kazalar gün geçtikçe artarken Mersin’de protokol imzalanan belediyelerde bu oran kontrollerimiz ve duyarlı yöneticilerimiz sayesinde giderek azalmaktadır. Kontrollerin yapıldığı her geçen dönemde uygunsuz asansörlerin sayısının azaldığı görülmektedir.

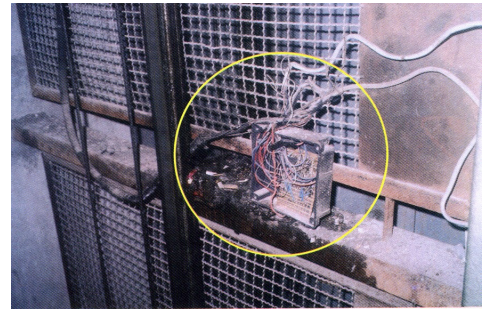
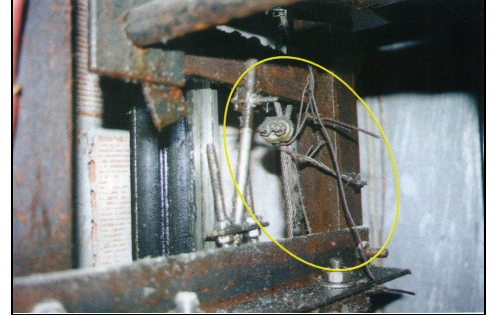
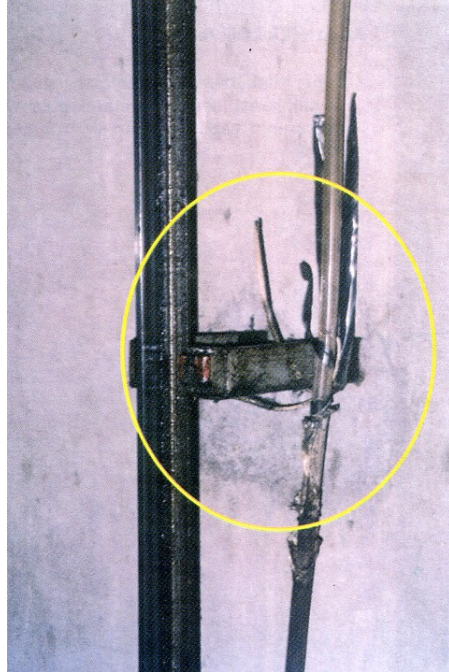
Kontrol sonrasında her asansöre ait kontrol raporları bilgisayarda 3 kopya olarak hazırlanmaktadır. Yöneticiler asansörleri için hazırlanan kontrol raporunu odamızdan imza karşılığı almaktadır. Raporla birlikte yöneticiye, içinde sözleşme örneği, kontrol formu ve yetkili asansör firmalarının listesi bulunan bir de dosya verilmektedir. Yöneticiler raporda belirtilen eksiklikleri TSE ve CE yetki belgeli firmalara yaptırdıktan sonra, tekrar odamıza müracaat etmekte ve asansörün 2. kontrolü ücretsiz olarak yapılmaktadır. Böylece asansörün yıllık periyodik kontrol süreci tamamlanmaktadır.

Binanızdaki asansörlerin kontrol edilmesinden sonra veya her üç etiketten birini yapıştırılmış olarak gördüğünüz zaman odamıza gelerek kontrol raporunu almanız, varsa rapordaki eksikleri **belge almış, yetkili asansör firmalarına** bakım yaptırarak giderdikten sonra kullanıma açmanız gerekmektedir. **Etiketlerin sonradan sökülmesi veya raporun teslim alınmaması veya rapordaki eksiklerin giderilmemesi halinde bina yöneticileri ve bakım firmaları doğabilecek can ve mal kayıplarından yasal olarak müştereken sorumlu olmaktadır.**

Vatandaşlarımızın her gün onlarca kez bindiğimiz, çocuklarımız ve ailemizle beraber kullandığımız asansörlerin periyodik kontrollerini mutlaka takip etmelerini ve kırmızı etiket yapıştırılan asansörlere binmemelerini, yöneticilere eksiklerin bir an evvel giderilmesi konusunda yardımcı olmalarını, TSE ve CE standartlarına uygun olmayan malzeme kullanan ve belgesi olmayan asansör firmalarına bakım ve montaj yaptırmamalarını önemle tavsiye etmekteyiz.

Vatandaşlarımızı ve bina yöneticilerimizi bu konuda bilinçli ve duyarlı olmaya davet ediyor, odalarımızla protokol imzalayarak duyarlılık gösteren Belediye Başkanlarımıza teşekkür ediyoruz.

ASANSÖRLERİN PERİYODİK KONTROLLERİNDE UYGUN OLMAYAN ÖRNEKLER



Teknik Kitaplarımızdan yararlanıyor musunuz?

Bilindiği gibi günümüz dünyasında en büyük yatırım insana yapılan yatırımdır. Nitelikli, bilgi birikimi yüksek çalışanlar, çağımızda yaşanan imhacı rekabet ortamında firma, kurum ve kuruluşların yarışı sürdürmelerinin en büyük güvencesidir.

Bu anlayıştan yola çıkan Odamız meslektaşlarımıza ve diğer ilgilenenlere yönelik kitaplar yayınlamaktadır.

Adana Şube olarak; her firma, kurum ve kuruluşta bir teknik kitaplık oluşturulmasına katkıda bulunmak istiyoruz. Odamız yayın listesinden gerekli gördüğünüz kitapları satın alarak çalışanlarımızın kullanımına sunabilirsiniz.

Not: Kitaplarımızın içeriklerini ve ücretlerini web sitemizden (adana.mmo.org.tr) öğrenebilirsiniz

ŞUBEMİZDEN HABERLER

MAYIS – HAZİRAN 2007 ÇALIŞMA RAPORU

AUTOCAD 2006 BİLGİSAYAR KURSU			
Tarih :	11 Ağustos-02 Eylül 2007		
Yer :	Merkez Endüstri Meslek Lisesi		
Katılımcı :	14		
Sunan :	Mak. Yük.Müh. Hamit ARSLAN		
KAZAN OPERATÖRÜ KURSU		İŞ MAKİNALARI KURSU	
Tarih :	02 – 06 Temmuz 2007	Tarih :	16 – 21 Temmuz 2007
Yer :	MMO Adana Şb.	Yer :	MMO Adana Şb.
Katılımcı :	23	Katılımcı :	31
Sunan :	Mak. Müh. Yusuf TEK	Sunan :	Mak. Müh. Yusuf TEK
LPG DOLUM BOŞALTIM KURSU		İŞ MAKİNALARI KURSU	
Tarih :	16-17 Haziran 2007	Tarih :	20 – 25 Ağustos 2007
Yer :	Uzel Tarım ve Petrol Ürün.	Yer :	MMO Adana Şb.
Katılımcı :	17	Katılımcı :	22
Sunan :	Mak. Müh. Murat AYDIN	Sunan :	Mak. Müh. Yusuf TEK

ŞUBE TEKNİK PERSONELİMİZ KURSLARA KATILDILAR

12 – 16 Mayıs 2007 tarihleri arasında İstanbul Şube’de düzenlenen “ Akredite Muayene Kuruluşu Gözetim, Denetim ve Eğitimi “ ne Şubemizden Ataol T. Öztoran katıldı.

15 – 17 Mayıs 2007 tarihleri arasında MMO Genel Merkezi’nin Ürgüp’te düzenlediği “Teknik Personel Eğitimi” ne Şube Müdürümüz Elif Doğruyol ve Şubemizden Ataol T. Öztoran, Halil Bulucu, Özgür Çelebi, Recep Kalay, Volkan Şengül, Hikmet Pekdur, Mahmut Özer, Bekir Tunç, Riyad Önal, Selçuk Büyükkaltay, Uğur Kiser katıldılar. 06 – 07 – 08 Ağustos 2007 tarihleri arasında Mersin Şube’de düzenlenen “ CE’li asansörlerin periyodik kontrolü eğitimi “ ne Şubemizden Selçuk Büyükkaltay, Ataol T. Öztoran ve Mahmut Özer katıldılar.



ÜYELERİMİZİN FERDİ KAZA SİGORTASI YAPTIRILYOR..



Makina Mühendisleri Odası ödentilerini düzenli olarak ödeyen üyelerini 10 Temmuz 2007 tarihinden itibaren ferdi kaza sigortası kapsamına aldı.

Uygulama ile büyük kısmı zor ve riskli koşullarda hizmet üreten MMO üyeleri olası kazalarda

Kalıcı sakatlık riskine karşı 30 bin YTL

Tedavi Masrafları 3 Bin YTL

Vefat için 30 Bin YTL lik güvenceye kavuşuyorlar.

Dünyanın her yerinde ve 24 saat geçerli olan ferdi kaza sigortası, "ani ve beklenmedik bir dış olayın etkisi ile sigortalının iradesi dışında ölmesi veya bedeni zarar görmesi durumunda poliçede yazılı limitler dahilinde tazminat ödenmesini" kapsıyor. 15 Ağustos 2007 Çarşamba günü Şube binamızda düzenlenen, üyelerimize sigorta poliçelerinin dağıtım töreninde konuşan Şube Başkanımız Selçuk Göndermez özetle şunları belirtti: “Odamız emek, barış ve demokrasi yolunda sizlerden aldığı güç ile yoluna devam etmektedir. Sizlerden gelen talepler çalışmalarımızı yönlendirecektir. Ayrıca yerel sorunlarla ilgili çalışmalarımızı da sürdürüyoruz. Adana’nın alt yapı,

ulaşım gibi sorunlarına ürettiğimiz çözümleri, nerileri seslendirmeye ve yapılan yanlışlara karşı çıkmaya devam edeceğiz. TMMOB'ye bağlı diğer odaların şubeleri ile birlikte yürüttüğümüz bu çabalara Adana'ya ve Adanalılara olan borcumuzdur.”

1 EYLÜL DÜNYA BARIŞ GÜNÜ

2007 Hiroşima Barış Deklarasyonu: Nükleer silahsız bir dünya için

07 Ağustos 2007

Hiroşima Belediye Başkanı Tadatoshi Akiba, dünyanın ilk atom bombası saldırısının 62. yıldönümünde yapılan törende şehrin barış bildirdesini açıkladı. Tam metnin Türkçe evirisi şöyle:

“O tarihi yaz günü, saat 08:15. Bir B-29'un gürültüsü sabahın sessizliğini bozar. Mavi gökyüzünde bir paraşüt açılır. Sonra aniden, bir ışık, inanılmaz bir patlama –sessizlik- ve cehennem dünyaya indi. Paraşütün inişini izleyen genç kızların gözleri eridi. Yüzleri dev kömür parçalarına dönüştü. İnsanların derileri tırnaklarından sarkıyordu. Saçları yok olmuştu; kıyafetleri incecik şeritler haline gelmişti. İnsanlar patlamadan yıkılmış evlerinde canlı canlı yanmışlardı. Kimisi göz bebekleri ve iç organları vücutlarından çıktığında ldler. Hiroşima bir şekilde kurtulanların, ölenleri kısılandığı bir cehennemdi. O yıl 140.000 insan öldü. Ölümden kurtulanlar hala lösemi, tiroid kanseri ve daha birçok hastalıkla boğuşuyorlar. Fakat dahası da var. Kurtulanlar, tmrl yaralarına aldırmadan, derin duygusal yaraları için şefkat görmeden, gün be gün, hayatın anlamını sorgulayarak, acı çektiler ve mücadele ettiler. Ve sonunda, bu acıdan doğan mesaj, insanlık ailesinin yolunu aydınlatan bir ışık oldu. Emin olun, “hiç kimse şimdiye kadar bizim çektiğimiz acıyı çekmedi”. Hibakusha, (Hiroşima ve Nagazaki kentlerinde atom bombası kurbanlarına verilen isim) onların unutmayı tercih ettikleri deneyimleri anlatmayı sürdürüyor ve bu yaşananların, nükleer silahların nc kez kullanılmasının nlenmesindeki başarisını unutmamalıyız diyor. Tüm çabalara rağmen, dünya kadar kullanıma hazır ve yaygın nükleer silah depolarda bekliyor. Silahların tırmanışı hız kazanırken insanlık hala yok olma tehlikesiyle yüzleşiyor. Bu sebeple bir elin parmaklarını bile aşmayan eski-moda lider, atom bombalarının gerçekliğine inanıp, Hibakusha'nın mesajına sırtlarını dönerek, kaba gücün kurallarına esir düşen 20. yüzyılın dünya görüşüne bağlı kalıyor ve küresel demokrasiyi reddediyorlar. Fakat, 21. yüzyılda problemler insanların gücü aracılığıyla çözülebilecek duruma geldi. Eski sömürgeler bağımsız oldular. Demokratik hkmetlerin kökleri sağlamlaştı. Tarihten ders alan insanlar, sivillere saldırıyı ve zalim silahların kullanılmasını yasaklayan uluslararası kurallar yarattılar. Birleşmiş Milletleri uluslararası münakaşaları çözen bir araç haline getirmek için çok çalıştılar. Ve şimdi, vatandaşlarıyla birlikte yürüyen ve acılarını paylaşan şehir yöneticileri artıyor. Onlar insan aklının ışığında, vatandaşlarının seslerini, uluslararası siyasete yükseltmek için yönlendiriyorlar. Çünkü “şehirler en çok savaşta acı ekerler.” “Barıőçı Belediye Başkanları” 2020 yılına kadar dünyadaki tüm nükleer silahları yok etme kampanyası yürütüyorlar. Hiroşima'da bizler, Amerika'nın 101 şehrinde atom bombası fuarları açarak ve Hiroşima-Nagazaki Barış Araştırması derslerini tüm dünyada üniversitelere koyarak, Atom bombası tecrübemizi insanlara aktarmak istiyoruz. Amerikan belediye başkanları “şehirler hedef değildir” projesine önderlik ettiler. ek Cumhuriyeti'ndeki belediye başkanları da mermi muhafaza sistemlerinin depolanmasına karşı ıktılar. Guernica-Lumo Belediye başkanı ise uluslararası siyaset ahlakının yeniden canlandırılması için çağrıda bulunuyor. Ypres belediye başkanı “Barıőçı belediye başkanları” için uluslararası bir sekreterlik oluştururken, Belçikalı belediye başkanları fon katkısında bulunuyor ve dünya çapında daha bir çok belediye başkanı kişisel teşebbüslerin nn açmak için vatandaşlarıyla birlikte alışıyor. Bu yıl Ekim ayında, dünya nüfusunun büyüklüğünü gösteren Dünya “şehirler ve yerel hkmetler” kongresinde bizler nükleer silahların yok edilmesine çağrıda bulunursak, insanlık tarihinin vasiyetinin göstergesi olacaklar. Dünyanın tek atom bombasına maruz kalmış devleti olan Japon devleti, Hibakusha'nın bilgisini atom bombalarının gerçekliğinde öğrenmek ve bu bilgiyi tüm dünyaya yaymak zorunda kaldı. Aynı zamanda, Japon hkmeti, uluslararası hukuka uymak ve hukukun yükümlülüklerini nükleer silahların yasaklanması için kullanmak adına eski ve yanlış Amerikan projelerine açıkça hayır diyerek “Barış Oluşumu”nu korumak ve kollamak zorundadır. Biz yaş ortalaması 74 olan Hibakushalar olarak, denizaşırı ülkelere veya “siyah yağmur” yağan yerlere geliştirilmiş ve uygun yardım talep ediyoruz.

Atom bombasının atılışından 62 yıl sonra, en içten dualarımızı huzurla yatan tüm kurbanlara ve nükleer silahların yasaklanması için çalışan ve vurulan Nagazaki Belediye Başkanı Iccho Itoh'a adıyoruz. şimdi ve burada, gelecek nesillere nükleer silahların olmadığı bir dünyayı miras bırakmak için gereken her şeyi yapacağımızı taahhüt ediyoruz

İNKILAP İLKÖĞRETİM OKULU

1900

Ulucami Mah., 5 sk.



19. yy sonunda Avrupa'daki eğitim alanındaki ilerlemelere uyularak Bahri Paşa'nın valiliği sırasında "Hamidiye Sanayi Mektebi" olarak açılmıştır. Fransızların 1918 – 1922 yılları arasındaki işgalleri döneminde karargah ve garaj olarak kullanılan yapı, Cumhuriyet döneminde, 1925'e dek Sanayi Mektebi olarak ve bu tarihten sonra kısa bir süre "Türksözü Gazetesi" yönetim yapısı olarak hizmet vermiştir. Atatürk'ün 15 Mart 1925'teki Adana gezisi sırasında ziyaret ettiği yapının tekrar okul olarak kullanılması isteği üzerine açılan okula Türkocağı tarafından İnkılap İlkokulu adı verilmiştir.

Yapı yarı kagir olarak, geleneksel yapım tekniği ile inşa edilmiş, zemin kat yığma, birinci kat kagir dolgu ahşap karkas sistemde oluşturulmuştur. "L" formlu ve bir kol üzerinde açık koridorlu plan şemasına sahiptir. Birinci katta cephe boyunca devam eden açık koridor, basık kemerlerle bağlanan ahşap kolonlara taşınmıştır. Üstü kiremit kaplı çatı açık koridorun üstünde de devam ettirilmiş ve burada, zemindeki kolonların devamı niteliğindeki ahşap dikmelerle taşınmıştır. Cephedeki, çoğunlukla basık, kemerli pencere ve kapı açıklıkları dönem özelliklerini yansıtmaktadır. Tescilli olan yapı 1998 depreminde önemli hasar görmüş, 2000'lerin başındaki restorasyon sonrasında yeniden okul olarak kullanılmaya başlanmıştır.

TMMOB ve MMO BASIN AÇIKLAMALARI

I. SERBEST MÜŞAVİRLİK MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ VE MESLEKİ DENETİM KURULTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası'na bağlı 18 Şubenin etkinlik alanında gerçekleştirdiği yerel kurultaylardan seçilerek gelen 220 delegenin katılımıyla 31 Mart 2007 tarihinde Ankara Dedeman Otel'de yapılan I. Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri ve Mesleki Denetim Kurultayı sonuç bildirgesi açıklandı.

Kurultay sonucunda delegelerin eğilimiyle belirlenen aşağıdaki tespit ve önerilerin çalışma yapılmak üzere Oda Yönetim Kuruluna önerilmesine karar verilmiştir.

1. Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetlerinin sonucunda elde edilen ürünlerin işletme bakım süreçlerini de kapsayacak biçimde toplum yararı gözetilerek uzman üyelerimiz tarafından gerçekleştirilmesi amacıyla, bu ürünlerin bilim ve teknolojinin gereklerine ve yasal kurallara uygunluğunun denetlenmesinin Odamızın temel görevleri arasında yer aldığı bir kez daha vurgulanmıştır.

2. Serbest müşavir ve mühendislik hizmetlerinin uygulama konularının ve buna bağlı olarak meslektaşlarımızın çalışma alanlarının gelişmiş ülkelere göre istenilen düzeyde olmadığı tespiti yapılmıştır. Bu tespit beraberinde planlı, sağlıklı, konforlu, verimli, güvenli, kentleşme, sanayileşme temel hedeflerinin yaşama geçirilmesi, toplumsal gereksinimlerin kamu yararı esas alınarak gerçekleştirilmesi için SMMH kapsamına giren çalışma alanlarının artırılması gerekliliği belirtilmiştir. Bu kapsamda mekanik tesisat AİTM, asansör, ölçü aletleri, enerji vb. konularda Odamızca sürdürülen yasal mevzuat çalışmalarının sonuçlandırılması yönündeki girişimlere tüm üyelerimizin destek olması gerektiği vurgulanmıştır.

3. İmar kanunu, yapı denetim kanunu ile bu kanunların uygulama usul ve esaslarını düzenleyen yönetmeliklerin önemli eksikliklerinin yanı sıra mevcut haliyle mevzuat karmaşasına da yol açtığı tespiti yapılarak; TBMM gündeminde yer alan Yapı Kanunu Taslağının, tasarım, uygulama ve denetim süreçlerini bütünsel olarak değerlendirip, bu süreçlerde ilgili meslek odalarının etkinliğini artıracak, mesleki sorumluluk sigortasını kapsayacak ve her yönüyle projesine uygun yapı yapılmasını sağlayacak şekilde mevzuatın tek bir çatı altında toplanmasının sağlanması konusunda Odamızın yasa hazırlık sürecine müdahil olması gerektiği vurgulanmıştır.

4. SMMH kapsamına giren hizmetlerin kalitesinin artırılması amacıyla;

a. Odamızca hizmetlere ilişkin asgari uygulama standartlarının tespit edilmesi ve uygulanmasının sağlanması,

b. Gelişen teknolojilere ve mevzuat değişikliklerine bağlı olarak üyelerin meslek içi sürekli eğitimlerinin gerçekleştirilmesi, uzmanlık belgelerinin geçerliliğinde meslek içi eğitimlere katılımı esas alan ölçme ve değerlendirme sisteminin Odamızca kurulması ve işletilmesi,

c. Üyeler arasında haksız rekabetin önlenmesi, bilim ve teknolojinin gereklerine ve yasal düzenlemelere uygun gerçekleştirilen hizmetlerin karşılığının hakkaniyetle üyelerimizce alınmasının sağlanması amacıyla, her bir uzman mühendise karşılık gelecek şekilde Serbest Müşavirlik ve Mühendislik Hizmetleri ve Asgari Ücret Yönetmeliğinin Yetki ve Sorumluluk alt başlıklı 4. maddesinde belirtilen yetki sorumluluk kademe ve sınırlarına ilişkin uygulama esas ve usullerinin belirlenerek anılan yönetmeliğe yansıtılması konusunda Oda Yönetim Kurulunca çalışma yapılması,



d. Üyelerimizin mesleki gelişmelerinin yanı sıra, sosyal ve kültürel bilgi ve becerilerinin artırılmasına yönelik destekleyici ve tamamlayıcı eğitim ve etkinliklerin ücretsiz olarak düzenlenmesi,

5. Makina Mühendisleri tarafından gerçekleştirilen hizmetlerin ve bu hizmetlerin gerçekleşmesinden doğan sorumlulukların toplumu, doğayı, çağımızı ve geleceğimizi doğrudan etkilediği tespitiyle; bu hizmetlerin tüm şube, temsilcilik ve mesleki denetim bürolarımızda aynı standartta, TMMOB Mesleki Davranış ilkelerine uygun, haksız rekabeti önleyecek şekilde ülke genelinde etkin ve yaygın olarak gerçekleştirilmesi amacıyla mesleki denetim uygulamalarının düzenlenmesi,

a. Mesleki denetim çalışmalarının kamu yararını esas alan sağlıklı, güvenli ve hizmet kalitesini artırıcı şekilde gerçekleştirilmesi konusunda yerel yönetimlerde uzman makina mühendislerinin

çalıştırılması ve bu mühendislerin mesleki gelişmelerinin sağlanmasına yönelik Odamızca ücretsiz eğitimler düzenlenmesi konusunda ilgili bakanlıklar ve yerel yönetimler nezdinde girişimlerde bulunulması,

b. TMMOB Serbest Müşavirlik Mühendislik ve Mimarlık Hizmetleri ve Büro Tescil Belgesi Yönetmeliği hükümlerine uygun olarak yapı üretim sürecinde proje müellifi ve teknik uygulama sorumlusu olarak görev alan mimar, inşaat, makina ve elektrik mühendislerinin ortak mesleki denetim uygulamalarını (OMDU) gerçekleştirmesi ve Odalar arasında uygulama birliğinin sağlanması amacıyla Oda Yönetim Kurulu'nca TMMOB nezdinde girişimlerde bulunulması,

c. Makina Mühendisleri Odası'nın tüm birimlerinde yürütülen mesleki denetim hizmetlerinde uygulama birliğinin sağlanması için başlatılan çalışmaların Oda Yönetim Kurulunca sonuçlandırılması,

d. Doğal Gaz Piyasası Kanunu ve ikincil mevzuat kapsamında ülke genelinde sürdürülmekte olan mekanik tesisat uygulamalarındaki farklılıkların ve hatalı uygulamaların giderilmesi için; endüstriyel ve evsel doğal gaz dönüşüm teknik şartnamelerinin ülke genelinde tek tip haline getirilmesi ve bu hizmetlerin yerine getirilmesinde Serbest Müşavirlik Mühendislik Büro Tescil Belgesi ve her proje için Proje Müellifi Sicil Durum Belgesi'nin aranması için başlatılan yasal düzenleme çalışmalarının sonuçlandırılması,

6. Araçların LPG'ye dönüşümü uygulamalarında Kasım 2006 da yayınlanan TSE 12664-1 standardının montaj servislerinde makina mühendisi bulundurma ve dönüşüm yapan yerlerin Makina Mühendisleri Odası'ndan Büro Tescil Belgesi alması zorunluluğunu ortadan kaldırdığı tespiti yapılarak bunun haksız rekabeti körükleyeceği, teknik ve idari mevzuat dışı uygulamalara neden olacağı ve böylece halkımızın can ve mal güvenliğinin tehlikeye atılacağı gündeme taşınarak, söz konusu standardın servislerde mühendislerin çalışmasını ve servisler için Büro

Tescil Belgesi alınmasını zorunlu kılacak şekilde yeniden düzenlenmesi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı nezdinde sürdürülen girişimlerin sonuçlandırılması,

7. Odamızca hazırlıkları tamamlanan Asansör İşletme ve Bakım Yönetmeliği'nin, bakım ve montaj yapan firmaların Serbest Müşavirlik Büro Tescil Belgesine sahip olmasını sağlamak üzere ivedilikle Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayınlanması yönündeki girişimlerin sonuçlandırılması,

8. Odamızca hazırlanarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığına sunulan Sıcak Su Kazanlarının Tesis İşletme Bakım Yönetmeliği'nin, tesis montaj ve bakımlarını gerçekleştiren firmaların Serbest Mühendislik Müşavirlik Hizmetleri Büro Tescil Belgesine sahip olmasını sağlamak suretiyle yönetmeliğin ivedilikle yayınlanması yönündeki girişimlerin sonuçlandırılması,

9. MMO Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri ve Asgari Ücret Yönetmeliği hükümlerine göre asgari ücret belirlenmesinde kullanılan parametrelerin mekanik tesisat alanındaki ürün ve hizmet üretimine ilişkin tasarım ve uygulama süreçlerindeki gelişmeler, Odalar arası ortak mesleki denetim uygulamaları (OMDU) gözetilerek yeniden düzenlenmesi konusunda ivedilikle çalışma yapılması,

10. Kamu kurumlarına ait yapılar ile Organize Sanayi ve Serbest Bölgelerde gerçekleştirilen yapıların proje tasarım ve yapım süreçlerinde mesleki denetim uygulamasının getirilmesi için ilgili bakanlıklar nezdinde girişimlerde bulunulması,

11. Odamız Uzmanlık ve Belgelendirme Yönetmeliği kapsamında, mesleki yeterliliğin belgelendirilmesi sürecinde ön şart durumundaki 1 yıl staj süresinin genç meslektaşlarımızca en iyi şekilde değerlendirilmesinin sağlanması amacıyla, staj süresince genç meslektaşlarımızın gelişimine yönelik bilgi ve beceri sürecinin Odamızca yakından takip edilmesi, staj yeri sıkıntısının önüne geçilebilmesi amacıyla, belli büyüklükteki SMM bürolarının zorunlu stajyer çalıştırmalarının sağlanması.

IV. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MUHENDİSLİĞİ KURULTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryalığında, 12-13 Mayıs 2007 tarihlerinde Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Kültür Merkezinde meslektaşlarımız, öğrencilerimiz ve ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilcilerin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Kurultayda "Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi", "Bilim ve Teknoloji Politikaları Çerçevesinde Havacılık ve Uzay Sektörünün Değerlendirilmesi", "Ulaşım Politikaları Çerçevesinde Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesi" ana başlıklı 3 oturum kapsamında

15 bildiri ile 3 poster bildiri sunulmuş, "Ülkemizde Havacılık Sanayi Yatırımlarının Değerlendirilmesi ve Eskişehir'in Yeri", "Ülkemizde Havayolu Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Geleceğinin Değerlendirilmesi" konulu iki panel gerçekleştirilmiştir.

Kurultay gündemi çerçevesinde ortaya çıkan aşağıdaki saptamaların ilgili tüm kesimlerin ve kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır.

Ülkemizin 1930'lu yıllarda sahip olduğu uçak tasarım, üretim kabiliyetleri sekteye uğratılarak 1950'li yıllarda duraklama noktasına getirilmiştir. 1980'li yıllarda gerçekleştirilen uçak imalatı ise montaj sanayi ile sınırlı kalmış, ulusal tasarım

kabiliyetimize katkısı olmamıştır. Bu nedenle havacılık sektörümüz ABD'ye bağımlı bir sektör olmaktan ileriye gidememiştir. Bu duruma gelişin ana kaynağı ülkenin ulusal bilim ve teknoloji politikalarına dayalı kamu çıkarlarını gözeten bir kalkınma stratejisi izlenmemesi, bütün alan ve sektörlerde ulusal politikalar oluşturularak uygulamaya sokulmaması, ülke geleceğinin planlanarak ulusal kaynakların bu amaçla seferber edilmeyişidir.

Yüksek teknoloji gerektiren ve pek çok mühendislik disiplininin eş zamanlı çalışmasına ihtiyaç duyan uzay-havacılık sanayinin en önemli besin kaynağı AR-GE çalışmalarıdır. Ülkemiz AR-GE harcamaları açısından gelişmiş ülkelere göre çok geride olmasının yanı sıra plansızlık ve dağınıklıkla da kaynaklarını verimsiz kullanmaktadır. Bu durum uzay-havacılık sanayimizin gelişimini engellemekte, dışa bağımlılığı pekiştirmektedir. Sektörel teknoloji politikalarının oluşturulmaması, ülkemizi bu alanda çok geri kalan, ithal ettiği teknolojileri bile uygulamakta güçlük çeken bir duruma getirmiştir.



Ülkemizde Türk Hava Yolları dışında sadece bir hava yolu şirketinde hangar düzeyinde bakım gerçekleştirilmektedir. Öte yandan havacılık bakım hizmetlerinde dünyada hızla tekelleşme yaşanmaktadır. Artık yabancıların da yönetimine girebileceği, kısa dönemli kârı düşünen bir firmaya dönüştürülmekte olan THY'den özelleştirilme sonucunda bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetlerinin yurt dışına yönelebileceği açıktır.

Diğer yandan Türkiye 2001 yılında uygulamaya konulan "Açık Gökler Anlaşması" ile ABD hava yolları ve ABD hava yollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük hava yollarına sınırsız uçuş hakları vermiştir. 2000'den 2003'e kadar uçuş haklarını kademeli olarak serbestleştiren bu anlaşmanın sonuçları bugün açığa çıkmaktadır ve yabancı hava yollarının Türkiye Hava Yollarındaki ağırlığı giderek artmaktadır.

Ülkemizin imzaladığı, kısa adı GATS olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması mühendislik hizmetlerinin de serbest dolaşımını kapsamaktadır. Türkiye'nin taahhütte bulunduğu hizmetlerden 3 tanesi sivil havacılıkla ilgilidir. Bu hizmetlerden bir tanesi olan uçak tamiri alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden sadece 3'ü taahhütte bulunmuştur. Avrupa Birliği İlerleme Raporlarında da görüldüğü üzere Türkiye Havacılık alanında kuşatılmıştır. Avrupa Birliği 2006 İlerleme Raporunda dış hatlarını ABD ile yaptığı anlaşma ile serbestleştiren ülkemizden, iç hatlarını da Avrupa hava yollarına açması, kapanış haklarının kaldırılması istenmektedir.

Ulaştırma politikalarının kısa dönemli çözümlerle oluşturulması sonucunda yolcu ve yük taşımacılığı ağırlıklı olarak kara yollarına yüklenmiş ve diğer ulaşım yollarına doğru yatırımlar yapılmamıştır. Hava yolu ulaşımı da bu yanlış planlamadan nasibini almış, ulaşım içindeki payı fazlasıyla düşük kalmıştır.

Buna rağmen dünyada ve ülkemizde 2010'lu yıllarda havayolu taşımacılığında artış yaşanacağı, bu gerçek doğrultusunda gerek yolcu gerekse kargo taşımacılığındaki artışın, uçak ihtiyaçlarının ve buna paralel olarak uçak bakım ve onarım faaliyetlerinin de artacağı öngörülmektedir. Bu nedenle istihdam politikalarının doğru inşa edilmesi, kalifiye personelin bugünden oluşturulması için çalışmaların yürütülmesi gerekmektedir.

Ülkemizde sivil uçak sayısı 2006 yılı sonu itibarıyla 260'lara ulaşmıştır. Havayolu taşımacılığının gelişimi ile 2015'lerde 200 civarında yeni uçağın filolarımıza katılacak olması öngörülmektedir. Ayrıca bu ivmenin başka faktörlerle de artma potansiyelinde olduğunu söylemek mümkündür. Yeni uçakların alımı sırasında 'off-set' anlaşmalarının gündeme geleceği göz önünde bulundurulmalı ve geçmiş yıllarda yapılan hataların tekrarlanmaması için planlar yapılmalıdır. Yabancı sermayenin teknoloji transferi başlığı altında katma değeri olmayan işler yapmasına izin vermeyen, ulusal teknolojiyi geliştirmeyi hedefleyen anlaşmalar yapılmalıdır.

Ülkemiz kaynaklarının ister askeri, ister sivil olsun verimli kullanılması bakımından kurumlar arasında eşgüdüm sağlanmalıdır. Değişik kurumların benzer alanlarda faaliyet göstermeleri sonucu atıl yatırım oluşması engellenmelidir. Özellikle havaalanı ortak kullanımlarında yaşanan sıkıntıların çözülmesi atıl yatırımların önüne geçecek önemli adımlardandır.

Kurultayımızda siyasi erkin talepleriyle karar alındığı, ilgili teknik çalışmaların önemsenmediği belirtilen havaalanları inşaatlarının büyük maliyetlere neden olduğu göz önünde bulundurularak, havaalanlarının yer ve büyüklüklerine, doğru ve geniş kapsamlı fizibilite çalışmaları sonucu karar verilmelidir.

Ülkemizin havacılık sektörü ile ilgili eğitim, istihdam ve teknoloji politikalarının oluşturulmasına yönelik önerilerin tartışıldığı Kurultayımız, aşağıdaki

vurguların ivedilikle uygulamaya geçirilmesini önermektedir.

- Uluslararası teknolojik gelişmeleri dikkate alarak ülke ve kamu yararını gözeterek Havacılık –Uzay teknoloji ve bilim politikaları oluşturulmalı ve yaşama geçirilmelidir.

- Havacılık ve uzay sanayimiz savunma sanayii ile sınırlı tutulmadan, bağımsızlık temelinde, ulusal ölçekte belirlenecek bir strateji ile planlı olarak geliştirilmelidir.

- “Teknolojiyi yalnızca kullanan değil teknoloji üreten bir toplum olma” hedefine ulaşabilmek için teknolojinin öncü kolunda çalışan uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin aktif bir şekilde bu sürecin bir parçası olmaları gerekmektedir. Bu nedenle mühendislik disiplinine her aşamada gereken önem verilmeli ve ilgili yasal düzenlemelerde TMMOB, Odamız ve TMMOB’ye bağlı diğer Odaların görüşleri mutlaka alınmalıdır.

- Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin eğitimlerinde havacılık ve uzay sanayi sektörünün istekleri göz önüne alınarak, üniversite, sanayi ve TMMOB birlikteliğinde tartışılıp gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır.

- Ayrıca Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin eğitimleri sürecinde “tasarla/üret/uçur” tarzı tasarım yarışmalarına katılımlarının, çalışma hayatına disiplin ve sistem seviyesi bakış açısı kazandırdığı görülmüştür. Bu kapsamdaki eğitimlerin teşvik edilmeleri gerekmektedir.

- Tasarım dersleri kapsamına endüstri deneyiminin de yansıtılması ve de projenin farklı uzmanlıkları ilgilendiren bölümleri içinde öğretim üyelerinin de takım çalışması yürütmeleri sağlanmalıdır

- Öğrencilerin bütçe ve maliyetler, proje planlama ve çizelgeleme, iş dağılım ağacı ve iş tanımları, sistem mühendisliği süreçleri ve dokümantasyon gereksinimleri, tedarikçi/müşteri ilişkileri konusunda bilgi sahibi olmaları sağlanarak proje yönetim yetenekleri geliştirilmelidir.

- Sadece havacılık uçak uzay bölümleri değil, bilgisayar, elektrik elektronik, makina ve endüstri mühendisliği bölümleri arasında da ortak proje çalışmalarına imkân tanıyan kolaylaştırıcı mekanizmalar kurulmalı ve çok disiplinli tez çalışmaları konusunda öğrenciler teşvik edilmelidir.

- Üniversitede alınan eğitimin hava aracı tasarımı ağırlıklı olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak hava aracı kullanımı süresince bakım maliyetleri uçak maliyetinden daha fazlasına denk gelmektedir. Bu nedenle Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislik eğitimlerinde bakım alanında açık kalan noktaların tamamlanmasına ihtiyaç vardır.

- Oluşturulacak ulusal bilim ve teknoloji politikaları doğrultusunda seçilen ve seçilecek nitelikli AR-GE projeleri için TÜBİTAK’a verilen destek artırılmalı ve AR-GE’ye ayrılan payın GSMH’ye oranı iyileştirilerek 2010’a kadar % 2’ye çıkartılmalıdır.

- Uçak ve uzay sanayinin organize olarak gelişmesinin sağlanması ve 2010’lu yıllarda artış beklenen uçak ihtiyacının yerli ve özgün tasarımlı üretimlerle karşılanması hedeflenmeli ve bu konuda vakit kaybedilmeden yerli yan sanayinin oluşması için planlar yapılmalıdır. Ayrıca yan sanayi alanlarında kabiliyet kazanılmasının sağlanmasına yönelik ülke ve toplum çıkarlarını gözetir destekler yapılmalıdır.

- Bakım faaliyetlerinde artan ve artması öngörülen uçak sayısına paralel olarak bakım onarım merkezlerinin de yerli kaynaklarla geliştirilmesi sağlanmalıdır.

- Ülkemizde mevcut 62 havaalanından 38 adedi havayolu taşımacılığında kullanılabilir. Büyük servetlerin harcandığı ve atıl durumda bekletilen havaalanlarının, havayolu taşımacılığı ve toplumun kullanımına kazandırılması bir zorunluluktur.

- Artan havayolu taşımacılığının hava aracı sayısındaki artışı beraberinde getireceği, hava aracı sayısındaki artışın paralelinde ülkemizde havacılık sanayisine yönelik üretim ve bakım teknolojilerinde gelişmeler yaşanacağı ve sektörde tasarım, üretim ve bakım alanlarında çalışacak eğitimli personel ihtiyacının artacağı öngörülmesi ışığında, mühendis ve teknik eleman yetiştiren eğitim kurumlarının alt yapı hazırlıkları tamamlanmalıdır.

- Havayolu taşımacılığının artması ülke ekonomisine önemli bir katkı sağlayacaktır. Ancak havayolu taşımacılığı sektöründeki mevcut ve öngörülen gelişmenin sürdürülebilir olması için, kamu kuruluşlarının, özel sektörün, eğitim kurumlarının ve meslek odalarının eşgüdümlü ve birbirleri ile koordineli çalışmaları zorunludur.

- Ülkemiz nüfusunun ancak küçük bir kısmının kullandığı hava ulaşımının halkın tüm katmanları tarafından yararlanılana bilir bir maliyete çekilmesi önemlidir. Bu amaçla, daha ekonomik ve uygulanabilir olan bölgesel küçük turbo-prop uçaklarla ulaşım bir alternatif olarak gündeme alınmalıdır.

- Mesleki formasyonlarının gelişimi ve haklarının korunabilmesi için Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin TMMOB Makina Mühendisleri Odası’na üyelikleri teşvik edilmeli; aynı şekilde ilgili bölümlerde öğrenim gören öğrencilerin Oda olanaklarından yararlanma ve mesleklerinin geleceğine bugünden sahip çıkmaları için “öğrenci üyelik” statüsündeki üyelikleri üniversiteler tarafından teşvik edilmelidir.

X. OTOMOTİV VE YAN SANAYİ SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Sempozyumda dile getirilen görüşlerden hareketle aşağıdaki saptama ve önerileri ilgili kurum ve kuruluşlar ile kamuoyunun dikkatine sunmaktadır.

Devrim otomobilinin yapımıyla ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı başarının devamı getirilememiş; otomotiv sanayisi dışa bağımlı olarak gelişmiştir. Başlangıçta ithal ikameci bir montaj sanayisine yönelmiş, 1990'lardan sonra ihracata dayalı bir yönelim benimsenerek, küreselleşen dünya pazarına uyum sağlanmaya çalışılmış, Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği (AB)'ne entegrasyon süreci ile dışa bağımlılık daha da artmıştır.

Türkiye'de AR-GE harcamalarının ulusal gelir içerisindeki payı binde 7, otomotiv ana ve yan sanayisinin AR-GE'ye ayırdığı pay ise binde 0,8-0,9 arasındadır, rekabet edebilecek inovasyon çalışmaları yeterli olmamaktadır. AR-GE'de çalışan kişi sayısına bakıldığında, 10.000 kişide; Almanya'da 151, İsviçre'de 148, Japonya'da 140, Fransa'da 121, Türkiye'de 9 kişi istihdam edilmektedir.



“Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı” yabancı sermaye lehinedir ve şu anki haliyle yasalaşması durumunda otomotiv ana ve yan sanayisi olumsuz etkilenecek, üniversiteler devre dışı bırakılacak, teknokentler tasfiye edilecek, dışa bağımlılık daha da artacaktır. Öte yandan sektör, kamu destekli AR-GE çalışmalarına ciddi kaynak ayırmazsa ülkenin “tasarım üssü” olması iyi niyet temennisinden öteye geçmeyecektir.

Dünyada gerçekleştirilen üretimin büyük bir bölümü uluslararası büyük firmalar tarafından gerçekleştirilmekte, küreselleşme sürecinin ivmelenmesiyle birlikte otomotiv sektöründe devleşmeler yaşanmaktadır. Dünyada 10 ülke küresel

üretimin % 85'ine yakın bir kısmını gerçekleştirmekte ve toplam katma değer % 90'ına el koymaktadır.

Çokuluslu şirketlerin oluşturdukları ve uyguladıkları politikalar, ulusal/yerel ve daha küçük firmaları etkilemekte ve giderek yok etmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde motorlu araçların üretimi, çevresel faktörlerden ve ucuz işgücünden de yararlanarak büyük oranda montaja dayanmakta, tasarım ve AR-GE faaliyetleri ise esasen gelişmiş ülkelerde yürütülmektedir.

Türkiye'de de otomotiv sanayi üreticilerinde yabancı sermaye ağırlığı bulunmaktadır.

İhracatın artmasıyla beraber üretilen araçlarda ithal parça maliyeti toplamın % 64'e varmaktadır. Yan sanayide üretilen pek çok parça düşük döviz kuru nedeniyle ithal edilmiş ve KOBİ niteliğindeki pek çok firma kapanmıştır. Türkiye açısından küresel üretimde “alternatif ülke ve merkezler” olasılığı giderek artmaktadır. Küresel şirketler maliyetleri aşağı çekebilecek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebilecek ve Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin başka ülkelere kayması söz konusu olabilecektir.

Bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören sanayileşme politikaları uygulandığında, durum değişecektir.

Bu gerçeklerden hareketle;

- Küreselleşme süreç ve politikalarının ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel vb. tüm düzlemlerde yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek mümkündür. Bunun için öncelikle, ülkemiz stratejik öngörüyle tüm alanlarda ve tüm sektörlerde kendi politikalarını oluşturmalıdır.
- Bilim ve teknolojiye yetkinleşmeli, bunu ülke ölçeğinde toplumsal ekonomik faydaya dönüştürmeli ve bu amaçla ulusal bir strateji belirlenmelidir.
- Ülkemizin “üretim merkezi” olma yanı sıra “tasarım”, “doğrulama” ve “AR-GE merkezi” de olması gerekmektedir.
- Araçlar içindeki ithal parça maliyeti yüksektir, yerli üretim ve parça kullanım oranı artırılmalı, motorlu taşıt üretiminde yüksek oranda yerli parça kullanılmasını sağlayacak teşvikler planlanmalı, yerli sanayi desteklenmelidir.
- Otomotiv sanayisi diğer bazı sektörlerden farklı olarak aksam ve parça üreten ve büyük çoğunluğu

KOBİ'lerden oluşan yan sanayiye bağımlıdır. Dolayısıyla uluslararası rekabette ezilmeyecek bir otomotiv sanayinin gelişimi için uygulanacak devlet yardımları otomotiv ana ve yan sanayiye kapsayacak şekilde uygulanmalıdır.

- Ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar oluşturulmalı, üniversiteler, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliği sağlanmalıdır
- Otomotiv ve yan sanayisinde AR-GE çalışmaları ve AR-GE bilinci geliştirilmelidir.
- “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkındaki Kanun Tasarısı” ülkenin sanayileşmesi, sanayide AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi ve özellikle KOBİ'lere AR-GE teşviki verilmesi için yeniden düzenlenmelidir.
- Otomotiv yan sanayisinde üretim yapan KOBİ'lere “ortak AR-GE Projeleri” gerçekleştirebilecekleri bir stratejik proje ortaklığı sistemi getirilmeli ve TÜBİTAK bu çalışmaya öncülük yapmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

GERİCİLİĞİN “TERÖRE SEVGİ” VE “TERÖRE TAPINMASI”NIN YAKIN DÖNEM DORUĞU OLAN KARANLIK 2 TEMMUZ KATLIAMINI UNUTMADIK, UNUTTURMAYACAĞIZ!

Oda Başkanı Emin Koramaz, Sivas Katliamı'nın yıldönümünde yaptığı basın açıklamasında; “2 Temmuz 1993'te Sivas Madımak Otelinde 37 insanımızın yakılışının 14. yılında, Sivas'ta katledilen aydınları, sanatçıları, ilericileri sevgi ve saygıyla anıyoruz” dedi.

Gözlerini kan bürümüş gericiler, bundan 14 yıl önce 2 Temmuz 1993'te Sivas'ta, 35'i aydın, sanatçı, yurtsever, 37 insanı güvenlik güçlerinin önünde saatlerce kuşatıp diri diri yakmışlar ve bu vahşeti kitlesel histeri içinde seyretmişlerdi.

Aydına, sanatçıya, bilim insanına ve ilerici düşünceye tahammülü olmayan ve onlardan korkan gericilik, her zaman histerik bir şekilde linççi ve linç özlemcisi olmuştur.

Sivas katliamı bu özlemin ne ilk ne de son örneği idi.



Özellikle 1960 sonrasının gerici oluşumlarından Kanlı Pazarlara, Çorum, Maraş, Sivas ve Gazi katliamlarından aydınlarımızın değişik tarihlerde öldürülmesine ve son Danıştay katliamı ile tarihimizdeki bütün karanlık noktalar aydınlatılmadıkça, gericilik gerçekte geriletilmiş ve Türkiye temizlenmiş sayılmayacaktır.

Ortaçağ'dan bu yana dini iktisat, siyaset ve toplumsal yaşamın merkezine koymaya çalışan dinsel gericilik dünya literatüründe hep lanetlenmiş ve Avrupa'da 100 yıl savaşları ile gerçekleşen katliamlar 17. yüzyılın kendi karanlığında bile lanetlenmişken, 1993'te daha 12 yaşındaki Koray Kaya'yı ve aydınlarımızı öldürecek zihniyet bile eğitilememiştir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak, Türkiye tarihinin her evresinde çeşitli alt eğilimler ve biçimler altında yayılmasını sürdüren gericiliği kendi karanlığında bir kez daha lanetliyoruz.

İnsanlarımızın, aydınlarımızın katledilmediği, düşüncenin suç sayılmadığı, düşüncelerinden dolayı insanların öldürülüp yakılmadığı, çetelerin ve sömürünün bulunmadığı; eşitlik, özgürlük ve adaletin egemen olduğu “başka bir Türkiye” özlemi, Sivas katliamının bu yıldönümü nedeniyle bir kez daha yükseltilmelidir.

Sivas'ta katledilen aydınları, sanatçıları, ilericileri katledilişlerinin 14. yılında sevgi ve saygıyla anıyoruz.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ

EPDK YENİ İTHAL KÖMÜR YAKITLI SANTRALLERE LİSANS VERMEMELİDİR!

Oda Başkanı Emin Koramaz 13 Temmuz 2007 tarihinde yaptığı basın açıklamasında; önce enerji tasarrufu için yeni yatırımların yapılması gereğine işaret ederek, bu yatırımlarla sağlanan tasarrufların yeterli olmaması durumunda yenilenebilir kaynaklara dayalı yeni enerji üretim tesisi yatırımlarının gündeme gelmesi gerektiğini söyledi. Koramaz, “Türkiye yerli, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarını tam olarak değerlendiremezken, son aylarda EPDK'ya yapılan ithal kömür yakıtlı santral başvurularının artması ilgi çekicidir” dedi.

Türkiye'de mevcut linyit rezervleriyle asgari 10.000 MW, hidrolik kaynaklarla 48.527 MW, rüzgâr potansiyeli ile 48.000 MW, jeotermal ile 500 MW elektrik üretim kapasitesi tesis etmek mümkündür. Bu potansiyelin değerlendirilmesi için herhangi bir kamu yatırımı planlanmazken, özel sektör tarafından linyit ve rüzgârda sınırlı bir miktarın, hidrolikte ise kayda değer bir bölümün değerlendirilmesi amacıyla EPDK'ya başvuruda bulunulmuştur.



Durum bu iken, EPDK'ya yapılan ithal kömürlü santral başvuruları, İSKEN (800 MW), İçdaş (405MW), Cengiz Enerji (613 MW), Habaş (518 mW) olmak üzere 2436 MW'ye ulaşmıştır. Bu rakama Modern Enerji'nin lisans almış 710 MW'lik projesi de eklendiğinde, ithal kömüre dayalı olarak tesis edilmesi öngörülen kapasite 3146 MW'ye ulaşmaktadır.

Ülkemizde ithal edilen doğal gazın yüzde 55'i elektrik üretiminde kullanılırken ve elektrik üretiminin yüzde 45'i doğal gaza dayandırılmışken, elektrik üretiminde doğal gazın payını artıracak yeni projeler de Enka (800 MW), Goldaş (460 MW) gündemdedir.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın enerji talep ve yatırım planlamasında referans aldığı TEİAŞ Elektrik Üretim Planlama Çalışması EPDK için de bağlayıcıdır. Bu çalışmada ele alınan bir alternatifte 2020'ye kadar hiçbir ithal kömür santrali öngörülmezken, diğer bir alternatifte ise 2017–2020 dönemi için 4500 MW kapasite öngörülmektedir.

Odamız 2004'ten 2006'ya iki kat artarak 28,6 milyar dolara ulaşan enerji ithalatını daha da artıracak ithal kömür ve doğal gaz yakıtlı enerji santrallerine ihtiyaç olmadığı görüşündedir ve EPDK'ya yeni ithal kömür yakıtlı lisans başvurularını reddetme çağrısında bulunmaktadır.

Türkiye bugüne kadar enerji ihtiyacını esas olarak yeni enerji arzı ile karşılamaya çalışan bir politika izlemiştir. Dağıtımda, kaçaklarla birlikte yüzde 20'nin üzerine ulaşmış kayıplar ve nihai sektörlerde yer yer yüzde 50'nin üzerine çıkabilen enerji tasarrufu imkanları göz ardı edilmiştir. Enerji ihtiyacını karşılamak üzere çok pahalı yatırımlar yapılmış ve diğer yandan bu kayıplar devam ederek, enerjideki dışa bağımlılık Türkiye için ciddi boyutlara ulaşmıştır.

- Bundan sonraki politika 'önce enerji tasarrufu için yeni yatırım yapılmalı, bu yatırımlarla sağlanan tasarruflar yeterli olmaz ise yeni enerji üretim tesisi yatırımı' gündeme gelmelidir. Önümüzdeki yıllarda yaşanması beklenen enerji sıkıntısının aşılması için yapılması gereken en önemli uygulama tasarrufa yatırımdır.

- TEİAŞ tarafından hazırlanan ve 2007–2020 dönemini kapsayan enerji talep tahminleri çalışması, EPDK ile mutabakat sağlanmadığı için yayınlanmamıştır. Ülkenin enerji planlamasında temel alınan bu çalışma taslak olarak kamuoyunun bilgi, görüş ve eleştirisine sunulmalı, ilgili tüm tarafların katılacağı geniş katımlı, demokratik yapılı tartışmalar sonunda oluşacak görüş birliği temelinde kesinleştirilmelidir.

- ETKB Enerji İşleri Genel Müdürlüğü'nün, Uluslararası Enerji Ajansı modelini esas alarak hazırlık çalışmalarını sürdürdüğü yeni Ulusal Enerji Talep Tahmin Modeli, taslak olarak, kamuoyunun bilgi ve görüşüne sunulmalı, mesleki kuruluşlar, uzmanlar ve akademisyenlerin katılacağı tartışmalar sürecinde oluşan görüş ve öneriler dikkate alınarak modele son biçimi verilmelidir.

- EPDK, lisans verirken, ulusal ve kamusal çıkarları gözetken ve toplumsal yararı esas olarak hazırlanmış olan Enerji Talep ve Yatırım Tahminlerini esas almalı, ithal kömüre dayalı yeni santral projelerine lisans vermemelidir. Doğal

gaz yakıtlı yeni projeler, elektrik enerjisi üretimi içinde doğal gazın payının düşürülmesini öngören hedef ve politikalara uygun olmalıdır.

•Enerji üretiminde ağırlık yerli, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarına verilmelidir. Enerji planlamaları ulusal ve kamusal çıkarların korunması ve toplumsal yararın artırılmasını hedeflemelidir.

•Enerji açısından dışa bağımlı olan ülkemizde enerjinin verimli ve etkin kullanımı ulusal politika haline getirilmelidir. 02.05.2007 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan 'Enerji Verimliliği Kanunu' nun gerekleri acilen yerine getirilmelidir. EİEİ tarafından elektrik tüketiminde yüzde 15, binaların ısıtma ve soğutmasında yüzde 35, ulaşımda yüzde 15 olarak öngörülen tasarruf hedeflerine ulaşmak için gerekli düzenlemeler bir an önce yürürlüğe konulmalıdır. Sanayi üretiminde enerji yoğunluğu bugünkü 0.39’dan OECD üyesi ülkeler ortalaması olan 0.19 düzeyine düşürülmelidir.

•Dışa bağımlı enerji politikalarından bir an önce vazgeçilerek, yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarımıza yatırımlar yapılmalıdır. Yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarımız ülke ihtiyacının büyük bir bölümünü karşılayacak potansiyeldedir. Yerli, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarımızın kullanımının özendirilmesi, yaygınlaştırılması ve bu kaynakların kullanımı ile elektrik enerjisi üretim sistemlerini oluşturan malzeme, cihaz ve ekipmanların yerli üretim koşullarının oluşturulması ve bu alanda teknoloji üretebilir bir seviyeye ulaşmamız sağlanmalıdır. Yenilenebilir Enerji Yasası uyarınca gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

Yönetim Kurulu Başkanı

Emin KORAMAZ

ARAÇ MUAYENE İSTASYONLARI/ HİZMETİNİN ÖZELLEŞTİRİLMESİNDE YARGI SÜRECİ BAYPAS EDİLMEK İSTENMEKTEDİR

Araç Muayene İstasyonları hizmetinin özelleştirilmek istenmesine karşı bir basın açıklaması yapan Makina Mühendisleri Odası Başkanı Emin Koramaz, genel seçimler öncesi hukuksuzlukların arttığını, araç muayene istasyonlarının ve hizmetinin özelleştirilmesinde yargı sürecinin baypas edilmek istendiğini belirtti. Oda Başkanı Emin Koramaz yaptığı basın açıklamasında; “PETKİM ve Türk Telekom dâhil özelleştirmeleri yargı sürecinde olan bütün işletmeler kamu tarafından geri alınmalı; istisnasız bütün özelleştirmeler durdurulmalı; ülke, kamu ve toplum çıkarlarını esas alan bir kamulaştırma programı başlatılmalıdır” dedi.

Araç Muayene İstasyonları/Hizmetinin özelleştirme ihalesini kazanan Doğuş–Akfen ve Alman TüvSüd ortak girişim grubunun kurduğu TÜVTÜRK’ün, araç muayene istasyonları/hizmetinin devir sözleşmesini imzalamak üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na davet edildiği, geçen hafta basında çıkan bazı haberlerde yer almıştır.



Bilindiği üzere Odamızca; araç muayene istasyonları/hizmetinin Anayasal bir kamu hizmeti ve bu nitelikteki bir hizmetin kamu idaresi ve kamu görevlilerince yürütülmesinin Anayasal bir zorunluluk olduğu, hizmetin sağlıklı bir şekilde yürütülmesinin yolunun mutlaka özelleştirilmesi olmadığı, yıllar yılı bu hizmetten elde edilen gelirin, yine bu hizmetin iyileştirilmesinde kullanılmayarak hizmetin özelleştirilmesine gerekçe oluşturulmaya çalışıldığı, ülke insanının can ve mal güvenliğini doğrudan ilgilendiren böylesine önemli bir hizmetin yürütülmesinin, özel sektörün inisiyatifine bırakılmayacağı gibi temel gerekçelerle hizmetin özelleştirilmesine karşı hukuksal mücadele süreci başlatılmış ve özelleştirilme sürecinde tesis edilen işlemlere karşı çok sayıda dava açılmıştır.

Araç muayene istasyonları/hizmetinin özelleştirilmesine karşı yıllardır yürütmekte olduğumuz hukuksal mücadelemizin her aşamasında, özelleştirmeye karşı temel gerekçelerimizin yanında; Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’nın kamuoyuna sunduğu özelleştirme gerekçelerinin kamu yararına uygun olmadığı, bunun yanında ekonomik açıdan da kamu zararına neden olacağı, hizmetin kamu denetiminin ortadan kalkacağı, idarenin yürüttüğü kamusal hizmetlerin özel sektöre denetlenmesinin yolunun açılacağı, ülke ve toplum güvenliğine ilişkin verilerin yerli ve yabancı sermayenin bilgisine sunulacağı, hizmetin yürütülmesinin özel sektörün inisiyatifine bırakılmasıyla hizmetin ticari bir iş haline dönüşerek ticari kâr elde etmenin kamu yararının önüne geçeceği serbest piyasa koşulları içinde bir tekelin yaratılacağı, haksız rekabetin ortaya çıkacağı, otomotiv sektöründe faaliyet göstermekte olan bir şirketin özelleştirme ihalesini kazanan ortak girişim grubu içerisinde yer aldığı ve bu durumun da AB Standardı olan “tarafsızlık” kriterine uygun olmadığı vb. gerekçeler de dile getirilmiştir.

Kamuoyunun bilmesi gerekmektedir ki, araç muayene istasyonları/hizmetinin özelleştirilmesine karşı Odamızca açılmış olan davalar halen devam etmekte ve kesinleşmiş herhangi bir yargı kararı da bulunmamaktadır.

Özelleştirme sürecinde tesis edilen tüm işlemler yargı aşamasındayken ve henüz kesinleşmiş herhangi bir yargı kararı da mevcut değilken, ülkenin gündeminin seçimlerle meşgul olmasını fırsat bilerek yangından mal kaçırıcısına devir sözleşmesi imzalanarak hizmet devredilmek istenmektedir. Artık ülkenin ve kamunun genelini ilgilendiren özelleştirmelerde, devir yapılmadan bu özelleştirmelere karşı yürütülen yargı sürecinin beklenmesi, Kanuni İdare İlkesinin bir gereği olarak kabul edilmelidir. Hukuk devleti ilkesine bağlı ve hukuka saygılı bir kamu idaresinden beklenen, dava konusu edilmiş her türlü tasarrufta yargı sürecinin sonlanmasını beklemektir. Yargı süreçleri sonlanmadan yapılacak bir devir, ileride çok önemli hukuksal sorunların ortaya çıkması ve kamunun daha büyük zararlara uğraması ihtimallerini de taşımaktadır. Odamız bu sürecin takipçisidir ve gerekenleri yapacaktır.

Genel seçimler öncesinde yangından mal kaçırıcısına özelleştirmeler yapılmamalıdır.

Diğer yandan özelleştirmelerin ülkemiz lehine olmadığı kamuoyunca gecikmeli de olsa artık görülmeye başlanmıştır. Bütün bu uygulamalarda sorumluluğu bulunan Özelleştirme İdaresi Başkanlığı lağvedilmeli, yargı sürecinde iken devredilen kuruluşlar geri alınmalı, ülkemizin aleyhine olduğu açık olan bütün özelleştirmeler durdurulmalı, ülke, kamu ve toplum çıkarlarını esas alan bir kamulaştırma harekâtı başlatılmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ

DANIŞTAY'DAN TMMOB LEHİNE KARAR

Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun'un Uygulama Yönetmeliği'nde değişiklik yaparak, yabancılara 1 yıllık muafiyet getiren Yönetmelik maddesinin iptali için açılan davada Danıştay TMMOB lehine söz konusu maddenin iptali yönünde karar verdi.

Ek:Karar: Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun'un Uygulama Yönetmeliği 24.4.2004 tarih ve 25442 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmelikle değiştirilmiş ve Yönetmelik'in 55. maddesinin birinci fıkrasının (1) bendi ile aynı maddenin 2. fıkrasının (1) bendinde yabancıların çalışması konusunda ilk bir yılları için muafiyet getirilmişti. Söz konusu yönetmeliğin iptali için, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı aleyhine TMMOB tarafından dava açılmış, BOTAŞ, TPAO ve TCDD de davalı yanında davaya müdahil olmuşlardı.

Danıştay Onuncu Dairesi, söz konusu maddelerin iptali için kara verirken karar gerekçesinde şöyle denildi:

"...mühendislik ve mimarlık mesleklerini Türkiye'de icra etmek isteyen yabancıların, Türkiye'de çalışabilmelerinin koşullarını belirleyen 6235 sayılı Yasanın yukarıda aktarılan hükümleri göz önüne alınmaksızın, anılan meslek mensuplarını da kapsayacak biçimde, Türkiye'nin taraf olduğu ikili ya da çok taraflı sözleşmeler gereğince veya konsorsiyumlar tarafından yürütülecek ulusal, uluslararası projelerde veya uluslararası kuruluşlarda çalışacak yabancıların tümünün çalışma izninden muaf tutulmasını öngören dava konusu Yönetmeliğin 55. maddesinin 1. fıkrasının (1) bendinde ve mesleki hizmetler kapsamında olup, Türkiye'de çalışan yabancı mimar, mühendis ve şehir plancılarının, Türkiye'de ki hizmet sürelerinin bir ayı aşması durumunda, ihtisaslarına en yakın odaya kaydolma ve gerekli çalışma izinleri alma yükümlülüğünü, yukarıda aktarılan (1) bendi kapsamındaki işlerde çalışanlar yönünden bir yıl olarak genişleten, aynı maddenin 2. fıkrasındaki "...(1) bendi kapsamındakilerin bir yılı aşması..." ibaresinde 6235 sayılı Yasa hükümlerine uyarlık bulunmamaktadır..."

VETO EDİLEN "YABANCILARIN ÇALIŞMA İZİNLERİ HAKKINDA YASADA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YASA" BİR DAHA TBMM GÜNDEMİNE GİRMEMELİDİR!

Siyasal iktidarca, bilime, tekniğe ve hukuka aykırı olarak hazırlanarak TBMM'ye sunulan ve sadece AKP iktidarının milletvekillerince kabul gören Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Yasada Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa, akademik ve mesleki yeterlilikleri saptanmamış yabancılara mimarlık, mühendislik ve şehir plancılığı hizmeti sunabilme olanağı tanımakta idi.

Cumhurbaşkanlığı Makamına onay için sunulan yasa değişikliği, bilimsel ve hukuksal boyutlarıyla irdelenmiş, hukuk devleti ilkesi, eşitlik ilkesi, çalışma özgürlüğü, ulusal çıkarlar ve kamu yararı yönünden Anayasa'ya aykırılığı saptanarak TBMM'ye iade edilmiştir.

Cumhurbaşkanlığı tarafından gösterilen duyarlılığa teşekkür ediyoruz.

Bu yasanın veto edilen maddeleri yürürlüğe girseydi, bu durum Türkiye'nin mühendislik, mimarlık ve şehir plancılığı birikiminin yok olması anlamına gelecekti.

Bu yasanın çıkmaması için, başından beri yürütülen mücadelenin sıra neferleri Oda Başkanlarımız ve Yönetim Kurulu Üyelerine, Şube Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyelerine, İl Koordinasyon Kurulları Sekreterlerimize ve

örgütlü üyelerimize, mesai ve yol arkadaşlarıma, TMMOB dostlarına TMMOB Yönetim Kurulu adına teşekkür ediyorum. Bu örgüt sizlerle büyüyor.

Mehmet Soğancı
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

SİVAS'I UNUTMADIK, UNUTMAYACAĞIZ, UNUTTURMAYACAĞIZ!

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, Sivas katliamının yıldönümü nedeniyle bir basın açıklaması yaptı.

Bu yıl Sivas katliamının 14. yılı.

Bundan 14 yıl önce, 2 Temmuz 1993 günü Sivas'ta Madımak Otel'de, yakılarak katledilen insanlarımızın aydınlık yüzleri gözlerimizin önünde. O gün Sivas'ta yaşananlar, dün yaşanmışçasına aklımızda.

TMMOB, her 2 Temmuz'da olduğu gibi, bu yıl da, dost örgütler ile birlikte omuz omuza duracak.

O gün beynimizde yine Sivas'ta yanan o aydınlık yüzlerin ışığı olacak. O gün hep birlikte, hep bir ağızdan ve her şeye inat; "Başka Bir Yaşam, Başka Bir Türkiye, Başka Bir Dünya Mümkün" diyeceğiz. O gün yine dostlarımızla birlikte sesimizi yükselteceğiz:

"Sivas'ı unutmadık, unutmayacağız, unutturmayacağız."

Mehmet Soğancı
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

LPG sektöründe çalışanlara eğitim seferberliğimiz sürüyor... **TOPLUMUMUZU GÖREVE ÇAĞIRIYORUZ!**

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı
27.07.2007 tarihinde LPG sektöründe çalışanların eğitimi konulu basın açıklaması yaptı.

Ülkemizde LPG Sektörü, hacim olarak yaklaşık 3,5 milyon ton LPG üretimi ve yüz binlere varan çalışanı ile büyük bir sektör olarak değerlendirilmektedir.

Ülkemiz genelinde oldukça yaygın bir ağa sahip olan sektörün kendi içerisinde de birçok sorunla karşılaştığı açıktır. Özellikle sektörde yaşanan nitelikli personel istihdamının ulaştığı boyut sektörün en büyük sorunlarından birini oluşturmaktadır. Bilindiği üzere bu ve benzer sektörlerde çalışanların eğitimi ve belgelendirilmesi artık ulusal ölçekte bir ihtiyaç olmaktan çıkmış uluslar arası bir zorunluluk halini almıştır.

LPG Dolum Tesislerine nazaran özellikle Oto gaz istasyonlarının gerekli güvenlik önlemlerinden yoksun oluşu, sorumlu müdür bulunmaması veya ehliyetsizliği ve tüp dolumundan taşınmasına kadar görev alan diğer çalışanlarda yaşanan eğitimsizlik ile tüketici bilinci eksikliği birçok faciaya yol açmakta, patlamalar, yangınlar ve ölümler yaşanmaktadır.

Bu nedenle bu alanda görev alacak sorumlu müdür dâhil bütün personelin tanımlı faaliyetlerine göre verilecek eğitimlerle; sektördeki teknolojik gelişmelerin takibi, can ve mal güvenliğinin sağlanması, hizmet kalitesinin artırılması, mesleğin gerektirdiği bilgi, beceri ve davranışların kazandırılması, çevreye verilebilecek zararın ve ekonomik kayıpların önlenmesi önemli bir konu halindedir.

Bu ihtiyaçtan hareketle, kuruluş yasaları ve ana yönetmelikleri gereği kamu denetimi ve toplum yararı doğrultusunda faaliyet yürütme görevi olan Birliğimize bağlı odaların girişimleri ile LPG sektöründe görev yapanların eğitimlerinin sağlanması doğrultusunda gerekli bazı yasal düzenlemeler yapılmıştır.

Ülkemizde kullanımı hızla yaygınlaşan sıvılaştırılmış petrol gazlarının tüketiciye ekonomik, kaliteli ve güvenli ulaşması ve sektördeki faaliyetlerin bu kapsamda düzenlenmesi, yönlendirilmesi, gözetimi ve denetimi amacıyla 02.03.2005 tarihinde 5307 sayılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu yasa ile sektörde çalışanların eğitimleri de düzenlemiştir.

Yasanın 15. maddesi ile LPG sektöründe görev yapan sorumlu müdür, tanker şoförü, dolum personeli, tüp dolum personeli, tüp dağıtım araçlarının şoförleri ve tüp dağıtım personeli, tanker dolum personeli, test ve muayene elemanları ve oto gaz LPG dolum personeli, pompacılar ile tesisat, projelendirme ve imalatında görev alan diğer çalışanların, Birliğe bağlı ilgili odalar tarafından eğitilmesi zorunlu hale getirilmiştir.

Yasa gereği TMMOB ile Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu tarafından birlikte hazırlanan "Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Eğitim Yönetmeliği" de 25 Mart 2006 tarih ve 26119 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kapsamda Birliğe bağlı ilgili odalarımız, LPG sektöründe bulunan kurum ve kuruluşlarla da paylaşarak, kamu yararı doğrultusunda, sıvılaştırılmış

petrol gazlarının kullanıcılara ekonomik, kaliteli ve güvenli bir şekilde ulaştırılması hedefiyle çalışanların eğitimi hazırlıklarını tamamlamış ve eğitimlere başlamıştır. Ancak belirtmek gerekir ki, bu konudaki başvurular yetersiz düzeylerde yürümektedir. Öte yandan EPDK'nın LPG istasyonlarında Sorumlu Müdür belgesi arama süresini 30.06.2007, diğer çalışanlardan 31.12.2007 tarihine dek uzatması bu başvuruların yeterli düzeye ulaşmamasına neden olmuştur.

27 Nisan 2007 tarihinde gelinen durumun değerlendirilmesi ve yapılmakta olan ve bundan sonra yapılabilecek faaliyetlere ilişkin EPDK temsilcileri ile sektörün tüm bileşenleri ve Birliğe bağlı ilgili oda yöneticilerinin katıldığı bir toplantı düzenlenmiştir. Yapılan görüşmelerde, tanımlanan yasal süreler içinde personel eğitimlerinin hızla ele alınması ve tamamlanması konusunda sektör temsilcileri de olumlu tavır geliştirmişlerdir.

Birliğimize bağlı odalarımızın sektör temsilcisi kuruluşlarla kurduğu olumlu ilişkiler ile bu süreç bugün ülke genelinde bir "Eğitim Seferberliğine" dönüştürülmüştür.

TMMOB bünyesinde yetkilendirilen Çevre, Kimya, Petrol ve Makina Mühendisleri Odalarımızca verilen eğitimlerin katılımcı sayısı Haziran 2007 sonu itibarıyla otuzbeşbine ulaşmıştır.

Sorumlu Müdür Kursu Katılımcı Sayısı 3925

LPG Teknik Personeli Kursu Katılımcı Sayısı 11238

LPG Taşıma Personeli Kursu Katılımcı Sayısı 1899

Tüplü LPG Dağıtım Personeli Kursu Katılımcı Sayısı 11073

LPG Dolu ve Boşaltım Personeli Kursu Katılımcı Sayısı 6752

Toplam 34887

Burada vurguluyoruz:

Yurttaşlarımızın, evlere tüplü dağıtım yapan LPG dağıtım yapanlardan, araçlara LPG dolu ve boşaltım yapanlara kadar tüm çalışanlara; eğitim belgelerini sormaları gerekmektedir. Aynı şekilde LPG oto gaz istasyonları ile dolu tesislerinde görevli "Sorumlu Müdürler"in de eğitimden geçmiş ve belgelendirilmiş olmaları gerekmektedir. Eğitimler konusunda firma ve kuruluşlar ile çalışanlar yanı sıra bizzat tüketiciler de duyarlı davranmalıdır. Eksik, ihmal ve kusurlara karşı tüm toplum olarak tavır alınmalıdır.

Bu sektördeki birikmiş sorunların altından ancak böylesine bir işbirliği ve hızla yürütülecek bir eğitim seferberliği ile kalkılabileceğini biliyoruz.

TMMOB üzerine düşeni yapıyor, yapmaya devam edecek.

Mehmet Soğancı
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

İŞ ARAYAN ÜYELERİMİZ

MAKİNA MÜHENDİSLERİ

	Adı Soyadı	Okul / Mez.Yılı.	Özellikleri	Telefon
1	H. Alper OFLAZ	Mersin / 2003	Ms Office programlarını biliyor	537 709 21 41
2	Özlem GÖZÜBATIK	MKÜ / 2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	536 891 49 60
3	Mustafa YILDIRIM	Mersin / 2006	MS Office, AutoCAD biliyor.	544 248 37 76
4	A. Ercan YILDIRIM	Fırat /	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	532 576 26 04
5	Özlem DİLBİLİR	Çukurova/2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	322 235 03 02
6	Hurşit YILMAZ	Selçuk/2004	MS Office, AutoCAD biliyor.	537 392 25 46
7	Mustafa GÜNEŞ	MKÜ/2005	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	505 351 99 49
8	Recai ÇEVİK	Atatürk/2003	MS Office, AutoCAD biliyor.	538 696 46 03
9	Durmuş TÜRKMAN	Harran/2004	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	535 366 95 31
10	Özer KURAN	Mersin/2005	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	535 585 36 75
11	Selim ÖZKAN	Osmangazi/2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	532 666 52 50
12	Mehmet KORKMAZ	Niğde/2007	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	536 248 08 09
13	Yusuf SAĞLAR	MKÜ/2006	MS Office ve İngilizce biliyor	538 639 64 95
14	Ahmet Tahir YENİCE	Çukurova/2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	505 642 81 09
15	Gökhan BOZ	Sakarya / 2005	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	555 760 47 92
16	Kadir Kaan ERSOY	MKÜ / 2006	MS Office, AutoCAD biliyor.	544 559 40 25
17	Burak KÖSE	Atatürk / 2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	505 314 70 64

ENDÜSTRİ MÜHENDİSLERİ

	Adı Soyadı	Okul/Mez.Yılı.	Özellikleri	Telefon
1	Zafer ÖZCAN	Çukurova / 2005	MS Office, Delphi, Pascal ve İng. biliyor	536 617 75 90
2	M. Şenol KAYHAN	Çukurova / 2005	MS Office, Statistica, AutoCAD. ve İng. bil	505 804 83 21

EYLÜL-EKİM 2007 KONGRE / KURULTAY / SEMPOZYUM ETKİNLİKLERİ

70124	FEVZİ NURİ	ÇELİKBAŞ	MAKİNA MÜHENDİSİ
70160	FATİH	GÖKMEN	MAKİNA MÜHENDİSİ
70212	ÇAĞRI	ÖNEL	MAKİNA MÜHENDİSİ
70213	ALİ ONUR	GÜROL	MAKİNA MÜHENDİSİ
70214	KEREM	ŞAHİN	MAKİNA MÜHENDİSİ
70215	RESUL	ELCİ	MAKİNA MÜHENDİSİ
70333	SADIK	AKKAYA	MAKİNA MÜHENDİSİ
70347	ALİ KEMAL	ŞEYHZADEOĞLU	MAKİNA MÜHENDİSİ
70348	SABİT GÜRKAN	İPLİK	MAKİNA MÜHENDİSİ
70362	HÜSEYİN	ÇAPAR	MAKİNA MÜHENDİSİ

Değerli Üyemiz, 17842 sicil nolu Ahmet Metin VURAL vefat etmiştir. Kaybımız büyük, üzüntümüz derindir. Üyemizin eş, dost ve yakınlarına ayrıca camiamıza başsağlığı diliyoruz.

Đurmuş UZUN'un annesi,
 Mehmet Yaşar YAPRAK'ın babası,
 Mustafa KELEŞ ve Ali KELEŞ'in kardeşi,
 Celal UZUN'un yeğeni vefat etti.

Üyelerimize ve yakınlarına başsağlığı dilekelerimizi sunuyoruz.

- Mustafa KELEŞ,
- Ali KELEŞ,
- Hasan ÖĞÜNÇ,
- Cabbar ÖZMEN'in oğlu
- Hacı Ömer DOĞAN'ın babası rahatsızlık geçirdi.

Üyelerimize geçmiş olsun dilekelerimizi sunuyoruz.

- Ahmet DÜNDAR'ın oğlu oldu.

Üyemizi ve eşini tebrik ediyor, gözünüz aydın diyoruz.

- İskenderun Temsilcilik Yürütme Kurulu Üyesi Murat DURUKAN,
- Güray BERŞE,
- Ersin KARACIK,
- Murat AYDIN
- Hakan PALALI
- Hasan SOLMAZ'ın oğlu evlendi.

Üyelerimizi ve eşlerini tebrik ediyor, mutluluklarının daim olmasını diliyoruz.

- Asaf BAL'ın oğlu evlendi.

Üyemize gözünüz aydın diyor, yeni evli çiftlere mutluluklar diliyoruz.

REKLAM

(ÖZAK SINAİ)

