

“DÜNYA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ GÜNÜ” ÜLKEMİZİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ POLİTİKALARINA DAİR UYARICI OLMALIDIR

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Günü nedeniyle bir basın açıklaması yaparak konu ile ilgili görüş ve önerilerimizi kamuoyu ile paylaştı.

1990 sonrasında uluslararası sendikal hareket tarafından işleri başında ölen, yaralanan, hastalanan çalışanları anma amacıyla değerlendirilen 28 Nisan tarihi, 2001 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Günü olarak ilan edilmiş ve özellikle 2003 yılından itibaren dünyada çeşitli etkinliklerle anılan bir gün haline gelmiştir. Ne yazık ki Türkiye’de bu güne gereken önemin verilmediğini ve Mayıs ayındaki İş Sağlığı ve Güvenliği haftası ile konunun öneminin geçiştirildiğini söylemek mümkündür.

Çalışma Yaşamı İş Sağlığı ve Güvenliğinden Yoksun

Türkiye’deki iş sağlığı ve güvenliği politikalarıyla ilgili sorunlar 4857 sayılı İş Yasası, İş Yasası’nda değişiklik yapan 5763 sayılı Yasa ve TMMOB ile Odamızın açtığı davalar sonucu Danıştay’ın verdiği kararlara karşın yeni mevzuat düzenlemelerine başvuran Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının (ÇSGB) serbestleştirmeci, piyasacı yaklaşımlarından kaynaklanmakta; aynı yaklaşım İş Sağlığı ve Güvenliği Yasa Tasarısında korunmaktadır.

İş sağlığı ve güvenliği ile ilgili mevzuat esasen 50 ve üzerinde işçinin çalıştığı iş yerlerinde, yani Türkiye’deki sanayi işletmelerinin ancak yüzde 1,6’sında geçerlidir (Müfettişlerin sayısal yetersizliği nedeniyle bu iş yerlerinin de yalnızca yüzde 5’i denetlenebilmektedir). Bu yaklaşım, 15 Ağustos 2009 tarihinde yürürlüğe giren “İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik”te sürdürülmüştür.

SSK 2008 verilerine göre, 50 ve üzeri işçi çalıştıran orta ve büyük ölçekli sanayi iş yeri sayısı 18 bin 48, bu işletmelerde çalışan sayısı da 2 milyon 705 bin kişidir. 50’nin altında işçi çalıştıran mikro ve küçük ölçekli sanayi iş yeri sayısı ise 935 bin 563, bu iş yerlerinde çalışan sayısı da 3 milyon 821 bin kişidir. Kısaca, sanayi iş yerlerinin yüzde 98,3’ü ve kayıt içi sanayi çalışanlarının yüzde 58’i iş güvenliği önlemlerinden yoksun bırakılmaktadır.

İş kazalarının yüzde 60,5’inin 50’den daha az işçi çalıştı-



ran, yani “İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimi”nin kurulmasının zorunlu tutulmadığı mikro ve küçük ölçekli sanayi iş yerlerinde yaşandığı gerçeği ne yazık ki uyarıcı olamamaktadır.

Diğer yandan çalışma yaşamı mevzuatı bütün çalışma alanlarını kapsamamaktadır. İş Yasası başlıca “sanayi ve ticaret” işlerini kapsamamakta, tarım sektörünün tamamı, hizmet sektörünün bir bölümü ile KOBİ’lerin çok büyük bir bölümü kapsam dışında bırakılmaktadır. Adeta kayıt dışı ekonomi ve yaklaşık 9 milyon kişiyi bulan kayıt dışı istihdamı teşvik eder tarzda bir ‘iş sağlığı ve güvenliği’ politikası söz konusudur.

Mevzuat ayrıca iş güvenliği mühendisliği ve hekimliğini dışlamaya yönelmiş; iş güvenliği mühendisliği ile tekniker/teknisyenlik bir tutulmuş; iş yeri hekimi, mühendis, teknik eleman, hemşire ve diğer sağlık personeline verilecek eğitim hizmetlerinin işletmelerin dışarıdan satın alması yoluyla bu hizmetler danışmanlık hüviyetine büründürülmüştür. Eğitim ve belgelendirmede özel öğretim kurumları devreye sokularak mühendislik ve meslek örgütleri unsuru zayıflatılmış; Bakanlık kadroları meslek odalarına karşı kayırılmıştır. Bir uzmanın birden çok iş yerinde danışmanlık hizmeti vermesine olanak tanınmasıyla “tam zamanlı iş güvenliği mühendisliği” dışlanmış; uzman işverene bağımlı kılınmıştır.

Ucuz iş gücü ve ucuz maliyet peşindeki işveren kesimi ise iş sağlığı ve güvenliğine gereken özeni göstermemektedir. Esnek, güvencesiz çalışmanın artması, özelleştirme,

sendikasılaştırma, taşeronlaştırmanın yaygınlaşması bu alandaki sorunları artırmaktadır.

Son düzenlemeler iş yerlerinin güvensizliğini ve denetim-sizliğini daha da artıracak

1475 sayılı eski İş Yasası'nda ve 4857 sayılı İş Yasası'nın 78. maddesi ve 2004 tarihli "İşyeri Kurma İzni ve İşletme Belgesi Alınması Hakkında Yönetmelik" ile iş yerlerinin kurulması aşamasında iş yeri koşullarının iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uygun olmasını teşvik eden uygulama, 2008 yılında 5763 sayılı İş Yasası'nda değişiklik yapan yasa ile en son 4 Aralık 2009 tarihli "İşletme Belgesi Alınması Hakkında Yönetmelik"le ortadan kaldırılmıştır. Buna göre 50'den az işçi çalıştırılan iş yerlerinin İşletme Belgesi alması zorunluluğu kaldırılarak ÇSGB'nin iş yerlerine yönelik denetimi ve yol göstericiliği de yok edilmektedir.

9 Aralık 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan "İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmeliğin Uygulanmasına Dair Tebliğ" ile de 50'nin üzerinde işçi çalıştıran ana işverenlerin, sorumluluklarından kaçmalarına ve iş yerlerini küçük parçalara ayırarak yükümlülüklerden kurtarmaya yönelik düzenleme yapılmıştır.

Hazindir, tebliğin yayımlandığı gün Bursa'nın Kemalpaşa ilçesinde meydana gelen iş kazasında 19 maden işçisi yaşamını kaybetmiştir. Tuzla'da ölümler sürmekte, yeni Davutpaşalara davetiye çıkarılmaktadır. Çalışanları ve Türkiye'yi kuşatan bu sorunları aşmak; çalışma yaşamı-

nın insanca, iş güvenceli, örgütlü, toplu sözleşme ve grev hakları ve istihdamı esas alan, iş kazalarını en aza indirecek şekilde örgütlenmesi pekâlâ olanaklıdır.

Bu nedenle;

- 1- İş Yasası ve iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yasa, tüzük ve yönetmelikler uluslararası sözleşme, standart ve normlar dikkate alarak yenilenmelidir.
- 2- ÇSGB tarafından hazırlanan "İş Sağlığı ve Güvenliği Kanun Tasarısı Taslağı" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Türk Tabipleri Birliği, Türkiye Barolar Birliği, sendikalar ve üniversitelerin görüşleri alınarak yeniden düzenlenmelidir.
- 3- Başta KOBİ'ler olmak üzere 50'den daha az işçi çalıştırılan iş yerlerinde iş sağlığı ve güvenliği birimlerinin kurulması yasalarla güvence altına alınmalı, dolayısıyla bu iş yerlerinde de İş Güvenliği Mühendisi istihdam edilmelidir.
- 4- "İş Güvenliği Mühendisliği" kavramı, yeni bir yönetmelikle yeniden tanımlanmalı, 50'den fazla işçi çalıştıran sanayi işletmelerinde tam zamanlı İş Güvenliği Mühendisi çalıştırılması zorunlu hale getirilmeli; TMMOB'ye bağlı ilgili odalar etkin bir denetim işlevi üstlenmelidir.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(28 Nisan 2010)**

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ALANINDAKİ YAPISAL SORUNLAR AŞILMALI!

Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar yaptığı basın açıklaması ile İş Sağlığı ve Güvenliği Raporunu açıkladı.

Raporun İçeriği

İş sağlığı ve güvenliği (İSG) konusunda 9 yıldan beri kongreler düzenleyen, eğitim, periyodik kontrol, teknik ölçüm ve yayın faaliyetlerinde bulunan TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO), bu konudaki yasa ve uygulama sorunları ile istatistiksel verileri İş Sağlığı ve Güvenliği Oda Raporunda ayrıntılı olarak irdelemekte ve çözüm önerileri dile getirmektedir.

Oda raporunda dünyada durum, iş sağlığı ve güvenliği kavramının dünya ve ülkemizdeki gelişimi, dünyadaki ve Türkiye'deki iş kazalarına ilişkin bazı veriler, meslek hastalıkları, iş kazalarının nedenleri, iş güvenliği, iş yeri sağlık



ve güvenlik birimleri ile ortak sağlık ve güvenlik birimleri, İş Yeri Hekimi, İş Güvenliği Mühendisi konuları irdeleyeniyor. Ayrıca MMO'nun konu özgülündeki çalışmaları, çözüm önerileri; düzenlenen İSG kongrelerinin sonuç bildirimleri ve 4857 sayılı İş Yasası kapsamında yayımlanan yönetmelikler ile TC'nin onayladığı Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) sözleşmelerine yer veriliyor.

İş Kazaları ve Meslek Hastalıklarında Dünyada Durum

Dünyada her gün milyonlarca insan, engellenebilecek ve hukuken de engellenmesi zorunlu olan iş kazaları ve meslek hastalıklarından dolayı yaşamını yitirmekte, meslek hastalıklarına yakalanmakta veya sakat kalmaktadır. ILO'nun 2009 yılı açıklamalarına göre dünyada her yıl 270 milyon iş kazası meydana gelmektedir. Her 15 saniyede bir işçi ve her gün yaklaşık 6 bin 300 kişi iş kazası veya meslek hastalıkları nedeniyle yaşamını kaybetmektedir. Her yıl yaklaşık 360 bin kişi iş kazalarından, 1 milyon 950 bin kişi meslek hastalıklarından, zehirli maddelerden dolayı da çoğu gelişmekte olan ülkelerde 651 bin işçi yaşamını yitirmekte ve 160 milyon kişi meslek hastalıklarına yakalanmaktadır. Bildirim ve kayıt sistemindeki eksiklikler nedeniyle çoğu ülke için gerçek rakamların daha yüksek olması ise kaçınılmazdır.

Türkiye'de Mevzuat ve Politikalar Sorunlu

Türkiye'nin bu alandaki yapısal sorunları; toplumsal formasyon, sanayileşmedeki özgünlükler, gerek işveren kesimi gerekse kamu işvereni olan ve çalışma yaşamını düzenleme konumundaki devletin neoliberal ekonomik politikaların da etkisiyle konuya gereken özeni göstermemesi, özelleştirme-senkasızlaştırma-taşeronlaştırma sonucu güvencesiz çalışma biçimlerinin yayılması, gerekli yatırımların yapılmaması, 4857 sayılı İş Yasası ve 5763 sayılı İş Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un gerekli denetimleri esnetmesi, ilgili yönetmeliklerdeki sorunlar, mühendislik ve hekimlik uygulamalarına ilişkin yasal eksikler, kadın

ve çocuk emeği sömürüsü ile kayıt dışı istihdamın büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle iş kazaları ve meslek hastalıkları, açıklanan resmi verilerden çok

fazladır ve ülkemiz iş kazalarında Avrupa ve dünyada ilk sıralarda yer almaktadır.

Önlemler Çalışma Yaşamının Bütününe Kapsamıyor

5763 sayılı Yasa ve 15 Ağustos 2009 tarihli İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik uyarınca, İş Yeri Sağlık ve Güvenlik Birimi oluşturma zorunluluğu en az 50 işçiyi devamlı çalıştıran iş yerlerine getirilmiştir. Fakat bu önlem toplam iş yerlerinin ancak yüzde 1,6'sını kapsamaktadır. En az bir iş güvenliği uzmanı görevlendirme yükümlülüğü de yalnız sanayiden sayılan işler için getirilmiştir. Yönetmelik başlıca "sanayi ve ticaret" işlerini kapsamakta, tarım sektörünün tamamı, hizmet sektörünün bir bölümü ve KOBİ'lerin büyük bir bölümü kapsam dışı tutulmaktadır.

4 Aralık 2009 tarihli İşletme Belgesi Alınması Hakkında Yönetmelik'te ise 50'den az işçi çalıştırılan iş yerlerinin İşletme Belgesi alması zorunluluğu kaldırılarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının (ÇSGB) iş yerlerine yönelik denetimi yok edilmektedir. 9 Aralık 2009 tarihli İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmeliğin Uygulanmasına Dair Tebliğ ile de 50'nin üzerinde işçi çalıştıran ana işverenlerin iş yerlerini küçük parçalara ayırarak yükümlülüklerinden kaçmalarına yönelik düzenleme yapılmıştır.

Uygulamalar Sorunlu

İşçi sağlığı ve iş güvenliği, mühendislik bilimlerinin dolaylı ve dolaysız katkılarını içeren bir alan olmasına karşın iş güvenliği mühendislerinin çalışma ilkeleriyle ilgili önemli sorunlar bulunmaktadır. Söz konusu mevzuat iş güvenliği mühendisliği ve hekimliğini dışlamaya yönelmiş; iş güvenliği mühendisliği ile teknisyenlik bir tutulmuş; iş yeri hekimi, mühendis, teknik eleman, hemşire ve diğer sağlık personeline verilecek eğitim hizmetlerini işletmelerin dışarıdan satın alması yoluyla bu hizmetler piyasaya açılarak danışmanlığa dönüştürülmüş; özel öğretim kurumları devreye sokularak mühendislik örgütleri unsuru zayıflatılmış; Bakanlık kadroları meslek odalarına karşı kayırılmıştır. Bir uzmanın birden çok iş yerinde danışmanlık hizmeti vermesine olanak tanınmasıyla "tam zamanlı iş güvenliği mühendisliği" dışlanmış; uzman, işverene bağımlı kılınmıştır.

Yönetmeliğe göre az tehlikeli sınıftaki iş yerlerinde 1.000 ve üzerinde, tehlikeli sınıftaki iş yerlerinde 750 ve üzerinde, çok tehlikeli sınıftaki iş yerlerinde ise 500 ve üzerinde işçi çalıştırılıyorsa tam zamanlı iş güvenliği uzmanı gö-



revlendirilecektir. Oysa Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) verilerine göre Türkiye’de 500 ve üzeri işçi çalıştırılan iş yerlerinin oranı yüzde 8,9; bu iş yerlerindeki iş kazalarının toplam iş kazalarına oranı da yüzde 11,2’dir.

Resmi Rakamlar Gerçeği Yansıtmıyor

SGK 2008 verilerine göre iş kazası ve meslek hastalıkları azalmaktadır. Fakat resmi rakamlar gerçeği yansıtmamaktadır. Onlarca kot taşıma işçisinin meslek hastalığı nedeniyle yaşamını kaybetmesinin istatistiklere yansımaması, toplam iş gücünün yüzde 43’ünün kayıt dışı istihdam edilmesi, dolayısıyla SGK’ya bildirilmeyen iş kazaları gözetildiğinde gerçek verilerin SGK istatistiklerinin çok üstünde olacağı açıktır.

Kayıtlara geçen verilere göre ise 2008’de 72 bin 963 iş kazası ve 539 meslek hastalığı vakası yaşanmış; 866 çalışan yaşamını yitirmiş, 1.694 çalışan sürekli iş göremez (sakat) olmuş; 1 milyon 865 bin 295 gün geçici iş görmezlik oluşmuştur.

İş kazasının en yüksek olduğu saatler, çalışmanın ilk saatleridir. Kazaların yüzde 16,5’i birinci iş saatinde, yüzde 46’sı ilk üç saatte yaşanmaktadır. Sigortalıların ilk bir ay içinde yaşadığı kazaların toplam kazalara oranı yüzde 8’dir (5 bin 984 kişi). İş kazalarının yüzde 39’u (28 bin 412 kişi) bir ay ile bir yıl arası çalışanlarda gerçekleşmiştir. Yeni işe giren her 100 kişiden 47’si ilk bir yıl içinde iş kazası yaşamaktadır. Bu durumun temelinde iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin yetersizliği ve bu konuda eğitim almamış personele iş başı yaptırılması bulunmaktadır.

Sektörel sınıflamada metalden eşya imalatı, inşaat ve kömür madenciliğinin iş kazalarında görece üstünlüğü göze çarpmaktadır. 2008 yılında gerçekleşen 72 bin 963 iş kazasının faaliyet gruplarına göre dağılımında fabrik metal ürünleri 6 bin 971 iş kazası (% 9,5) ile birinci sırada; 5 bin 728 iş kazası ile toplam kazaların yüzde 7,9’unu oluşturan kömür ve linyit çıkarılması ikinci; 4 bin 550 iş kazası ile toplam kazaların yüzde 6,2’sini oluşturan bina dışı yapıların inşaatı üçüncü sıradadır.

En fazla ölüm yaşanan faaliyet grupları arasında ise 231 kişi ile bina dışı yapıların inşaatı birinci sırada, 111 kişi ile kara ve boru hattı taşımacılığı ikinci sırada ve 66 kişi ile özel inşaat faaliyetleri üçüncü sırada gelmektedir.

İstatistikler inşaat, nakliyat, metal ve madencilik başta olmak üzere bazı sektörlerde ölümlü iş kazası oranının diğer sektörlerden yüksek olduğunu ve bu sektörlerde özel önlemler alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Diğer yandan en yüksek iş kazası oranının “diğer”den sonra yüzde 19,5 ile “bilinmeyen” kategorisinde yaşanması, SGK verilerinin ne kadar sorunlu olduğunu göstermektedir.

En fazla iş kazası yaşanan illerin başında 10 bin 95 kaza ile İzmir, 8 bin 489 iş kazası ile İstanbul ve 7 bin 150 iş kazası ile Bursa gelmektedir.

İş kazası sonucu bir daha çalışamayacak şekilde sakat (süreklili iş göremez) kalan kişilerin sayısına bakıldığında 340 kişi ile İstanbul birinci sırada; ama hem nüfus hem de sanayileşme açısından diğer pek çok ilden sonra gelen Zonguldak 211 kişi ile ikinci sırada gelmektedir. Zonguldak açısından ilginç olan bir nokta da ülkemizde toplam 539 meslek hastalığı tespit edilirken sadece Zonguldak’ta 353 meslek hastalığı olayı söz konusudur. Bu durum diğer bütün illerdeki meslek hastalıklarının yaklaşık iki katına karşılık gelmektedir. İş kazası ve meslek hastalığı sonucu ölümlerde İstanbul 139 ölümlü birinci, 79 ölümlü Ankara ikinci ve 52 ölümlü İzmir üçüncü sırada yer almaktadır.

İllere göre kadınların yaşadığı iş kazası sayılarında 547 kadınla İzmir önde gelmekte, onu 530 kadınla Bursa ve 459 kadınla İstanbul izlemektedir.

Çalışma yaşamındaki cinsiyet dağılımına benzer olarak, iş kazalarında kadınların geçirdikleri iş kazası sayısı erkeklerin çok altındadır. Ancak kadın istihdamının yaygın olduğu tekstil, dokuma ve gıda ürünleri imalatı gibi sektörlerde kadınların uğradığı iş kazası sayısında artış göze çarpmaktadır. Kadınların en fazla iş kazası geçirdikleri faaliyet gruplarında 530 iş kazası ile tekstil ürünleri imalatı birinci, 320 iş kazası ile gıda ürünleri imalatı ikinci, 290 iş kazası ile giyim eşyaları imalatı üçüncü sırada gelmektedir. Bu üç faaliyet grubunda yaşanan kazalar kadınların yaşadığı toplam iş kazalarının üçte birinden fazladır.

Ülke genelinde toplamda yaklaşık her 7 dakikada bir iş kazası meydana gelmekte, her 10 saatte bir çalışan (her gün en az 3 çalışan) yaşamını kaybetmekte, her 6 saatte bir çalışan sürekli iş göremez (sakat) kalmaktadır.

İş kazalarının yüzde 34’ü iş yerlerinin yüzde 87’sini oluşturan ve 9 ya da daha az çalışanı olan iş yerlerinde; yüzde 60,5’i de iş yerlerinin yüzde 98,3’ünü oluşturan ve 50’den az işçi çalıştıran, İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimi ile iş yeri hekimi, iş güvenliği mühendisi, iş yeri hemşiresi veya sağlık memuru istihdam zorunluluğu bulunmayan iş yerlerinde gerçekleşmektedir.

Diğer yandan esnek üretim ve esnek istihdamın yay-

gınlaşması ve çalışma saatlerinin artması, iş kazalarında önemli bir etken olmaktadır. Bedenin haddinden fazla yıpranması, uzun vadede kalıcı meslek hastalıklarına da neden olmaktadır.

Türkiye’de Meslek Hastalıkları Sorunlu Bir Alan

Ne yazık ki ülkemizde meslek hastalıkları ile ilgili yaygın bir çalışma yoktur ve çalışanlar bazı hastalıkların meslek hastalığı olup olmadığını bilememektedir.

Resmi verilere göre 1998’den sonra meslek hastalıkları görülme sıklığı giderek azalma eğilimindedir. 1998’de meslek hastalığı yeni olgu sayısı 1.400 iken, bu sayı 2008’de 539’a düşmüştür. Ancak bu veriler aldatıcıdır. Dünyada iş kazaları oranı yüzde 44, meslek hastalıkları oranı yüzde 56 iken, Türkiye’de iş kazaları oranının yüzde 99,3, meslek hastalıklarının yüzde 0,7 (binde 7) oranında olması çok açık bir çelişki oluşturmaktadır. Dünyada her yıl 160 milyon kişi meslek hastalıklarına yakalanıyor iken Türkiye’de sayının 2007 yılında 1.208, 2008’de 539 olması; yine dünyada her yıl 1 milyon 950 bin kişi meslek hastalıklarından dolayı yaşamını kaybederken Türkiye’de ölüm sayısının 2007 ve 2008’de 1 olması hiç anlaşılır değildir.

Ülkeler arasında değişmekle birlikte genel olarak meslek hastalıkları görülme sıklığının binde 4–12 arasında değişmesi beklenmektedir. Bu beklentiye göre Türkiye’de yalnızca zorunlu sigortalı sayıları üzerinden her yıl en az 35 bin yeni meslek hastalığı olgusu saptanması gerekir. Eğer tüm çalışanlar söz konusu edilirse olgu sayısının 100 bin ile 300 bin arasında olması beklenmelidir.

Türkiye’de meslek hastalıkları; gerek tanısının konulması ve tedavinin düzenlenmesi, gerekse rehabilitasyonunun sağlanması açısından çok sorunlu bir alandır. Ülkemizde meslek hastalıkları tanı konulması sürecinin yeniden ele alınması zorunludur.

İş Kazalarının Nedenleri

İş yerlerindeki çeşitli fiziksel ve kimyasal etmenler ile mekanik ve ergonomik etmenler çalışanlar üzerinde doğrudan ve dolaylı etkilere yol açmaktadır. Doğrudan etkiler sonucunda kısa sürede zehirlenme, uzun sürede ise meslek hastalığı gibi olaylar ortaya çıkmakta; dolaylı etkiler ise iş kazaları şeklinde kendini göstermektedir.

İş kazalarının oluşmasında üretim teknolojisi, üretim araçları, çevre koşullarının yanında sosyolojik, psikolojik, fizyolojik birçok etken rol oynamaktadır. Ancak iş kazalarının oluşmasına neden olan etkenlerin tümü temel iki etkene indirgenebilir. Bunlar iş yerlerindeki güvensiz du-

rumlar ile çalışanların yaptığı güvensiz davranışlardır.

İş yerindeki güvensiz durumlar; üretim sürecinde kullanılan teknolojinin ve üretim araçlarının niteliğinden iş düzensizliğine, bakım ve kontrollerin noksanlığından denetim ve yönetim hatalarına, depolama ve istifleme yanlışlıklarından sağlıksız çevre koşullarına kadar birçok etkenden dolayı ortaya çıkmaktadır.

Üretim sürecinde çeşitli alet ve araçlar kullanan, ölçme, kontrol, düzenleme işlevlerini yerine getiren insan, sürekli algılama ve tepki gösterme durumundadır. Bu yeteneklerin belli ölçü ve sınırların ötesine geçmesi olanaklı değildir. İnsanın bedensel, zihinsel gücünü dikkate almadan iş yükünün düzenlenmesi ve çalışma hızının saptanması sonucunda insanın makina ile uyumlu bir şekilde çalışması olumsuz yönde etkilenmekte ve güvensiz davranışlar ortaya çıkmaktadır. Çalışma ortamına ve çalışanın dikkate alınması gereken bazı özelliklerinin dışlanmasına bağlı olarak daha birçok neden iş yerinde güvensiz davranışlara sebep olabilmektedir.

İş Kazalarının Maliyetleri Çok Yüksek

İş kazaları, işçiden iş yeri ve ulusal ekonomiye kadar uzanan geniş ölçekli maliyetlere neden olmaktadır. İş kazalarının sonuçlarından en önemlisi tartışmasız çalışan insanın yaşamını yitirmesi, beden ve ruh sağlığında önemli kayıplar yaşanmasıdır. İş kazası sonucu çalışmayacak durumda sakat kalan veya çalışma gücü azalan işçiyi işsizlik beklemektedir. İş kazasına uğrayan işçi eğer sosyal güvenlik kapsamında ise geçici ya da sürekli iş göremezlik ödeneği almaya hak kazanmaktadır. Ancak, sürekli iş göremez duruma düştüğünde gelir yaratma yeteneği azalmakta, rehabilitasyon sonrası daha düşük gelir getiren bir işte çalışmak zorunda kalmaktadır. Eğer işçi sosyal güvenlik kapsamında değilse bu olasılık da ortadan kalkmaktadır. Ülkemizde çalışanların yüzde 43’ünün herhangi bir sosyal güvenlik kuruluşuna kayıtlı olmadığı düşünüldüğünde konunun önemi ve iş kazalarının işçi açısından maliyetinin boyutları daha iyi kavranacaktır.

İş kazalarının net olarak maliyeti yalnızca SGK verilerinde görülmektedir. Dolaylı harcamalar, doğrudan harcamaların 4 ile 10 katı arasında gerçekleşmektedir. Bu nedenle iş kazalarının sosyal güvenlik sistemine maliyeti büyük meblağlara ulaşmaktadır.

ILO’ya göre gelişmekte olan ülkelerin iş kazaları ve meslek hastalıkları maliyetleri, gayri safi yurt içi hasıllarının (GSYİH) yüzde 4’ü tutarındadır. Buna göre ülkemizin 2008 yılı GSYİH’sı dikkate alınırsa iş kazaları ve meslek hastalıklarının toplam maliyeti 38 milyar TL’dir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

- İşverenlerin çıkarları doğrultusunda esnek/kuralsız çalışmayı, işçileri başka işverenlere kiralamayı, taşeronlaştırmayı yasal hale getiren; kıdem tazminatları, fazla mesai ücretleri ve sendikal hak ve yetkileri budayan 4857 sayılı İş Yasası yerine bütün tarafların katılımı ile demokratik; iş güvencesi ve iş güvenliğinin birbirini tamamladığı, tüm çalışanlar için insana yakışır norm ve standartta yeni bir iş yasası hazırlanmalıdır.
- İSG ile ilgili mevzuat uluslararası sözleşme, standart ve normlar dikkate alınarak yenilenmelidir.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından hazırlanan 'İş Sağlığı ve Güvenliği Kanun Tasarısı Taslağı' Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Türk Tabipleri Birliği, Türkiye Barolar Birliği, sendikalar ve üniversitelerin görüşleri alınarak yeniden düzenlenmeli; İSG ile ilgili ulusal politika oluşumu ve kararlarında bu kuruluşların katılımı sağlanmalı; işbirliği, koordinasyon ve danışma hizmetlerinin sağlanması için bir koordinasyon mekanizması oluşturulmalıdır.
- 50'den daha az işçi çalıştırılan iş yerlerinde 'İş Sağlığı ve Güvenliği Birimleri'nin kurulması yasalarla güvence altına alınmalıdır. İSG hizmetleri bütün iş yerlerini, sektörleri ve tüm çalışanları kapsamalıdır.
- İş Güvenliği Mühendisliği kavramı yeni bir yönetmelikle yeniden tanımlanmalı, 50'den fazla işçi çalıştıran sanayi işletmelerinde "tam zamanlı" İş Güvenliği Mühendisi çalıştırılması zorunlu hale getirilmeli; TMMOB'ye bağlı ilgili Odalar etkin denetim işlevi üstlenmelidir.
- İş Güvenliği Mühendisleri ücret yönünden işverene bağlı olmamalı, ücret çizelgeleri Bakanlık ve TMMOB'ye bağlı ilgili meslek odalarıyla birlikte belirlenmelidir. İş güvenliği mühendisi, iş yeri hekimi, iş yeri sağlık memuru ve hemşirelerin mesleki bağımsızlıkları sağlanmalıdır.
- İSG hizmetlerinin kamusal bir hizmet olarak algılanması sağlanmalıdır.
- Çalışma koşulları arasındaki nedensel ilişkileri araştırarak bilimsel kurumlar oluşturulmalı, eğitim kurumları bu konuda özendirilmelidir.
- Güvenlik kültürü, aile kültürü ve toplumsal iş sağlığı ve kültürü bir arada oluşturulmalı ve özendirilmelidir. Ergonomi her insanın yaşam felsefesi olmalıdır. Ergonomi bilincinin oluşturulması bir devlet politikası haline getirilmelidir.
- Orta öğretimden başlanarak eğitim ve öğretim müfredatı, İSG'yi de içerecek şekilde yeniden düzenlen-

- meli, bütün okullarda İSG eğitimi yapılmalı, üniversitelerin ilgili fakültelerinde İSG kürsüleri kurulmalıdır.
- İş yerlerinde "önce insan, önce sağlık, önce iş güvenliği" anlayışı yerleştirilmeli; İSG eğitimine önem verilmeli, eğitim almamış çalışana işbaşı yaptırılmamalıdır. Eğitimler, ilgili meslek örgütleri tarafından verilmeli ve özerk olmalıdır. Çalışanların eğitimi, risklere karşı bilgilendirilmeleri ve kişisel donanımlarının eksiksiz olması işveren tarafından sağlanmalı ve sürekli olarak denetlenmelidir.
- İSG önlemleri, iş yeri mekânı, teknoloji, üretimde kullanılan ham madde, üretilen ürün, ergonomi vb. itibarıyla proje aşamasında planlanmalıdır. Üretim sürecinde kullanılan ekipmanlar ve kişisel koruyucular, ilgili standart ve mevzuata uygun olarak üretilmeli; zorunlu standartlar oluşturulmalı, üretim, satış ve kullanım sırasında mutlaka denetim yapılmalıdır.
- Standart dışı malzemelerin piyasaya girişi ve sunumu engellenmeli ve bu konuda meslek örgütleri, TSE ve Bakanlık kanalıyla bir denetim ağı oluşturulmalıdır.
- Sigortasız, sendikasız çalıştırma önlenmeli, kayıt dışı ekonomi kayıt altına alınmalıdır.
- Meslek hastalıklarına ilişkin çalışmalar geliştirilmeli, meslek hastalıkları hastaneleri işlevine uygun olarak yapılandırılarak yaygınlaştırılmalıdır. Silikozis örneğinden ders çıkarılmalı, meslek hastalıklarıyla ilgili kamusal bir eylem planı uygulanmalıdır.
- Ucuz iş gücü olarak görülen kadın işçilik üzerindeki tüm olumsuz uygulamalar kaldırılmalı, ürkütücü boyutlara ulaşan çocuk emeği sömürüsü ortadan kaldırılmalıdır.
- Kazaların tekrarlanmasını önleyecek tedbirlerin geliştirilmesini hedefleyen reaktif yaklaşımlar yerine operasyonlardaki tehlikeleri inceleyerek 'nelerin yanlış gidebileceğini' araştıran, önceden öngören, sonraki aşamada 'daha başka neler olabilir' sorusuna yanıt arayan risk yönetimi yani proaktif/olay olmadan önceki önlemler yaklaşımı öne çıkarılmalıdır.
- İş kazası araştırmaları gerçekçi ve güvenilir olmalıdır. İş yerlerinde kaza ve meslek hastalıklarına ait bilgiler bir veri tabanında toplanmalıdır.
- İşçi ve toplum sağlığı, bireylerin pirim ödeme gücüne adaletsizce yüklenmeyecek bir biçimde genel bütçeden finanse edilmeli, koruyucu sağlık hizmetleri geliştirilmelidir.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı**

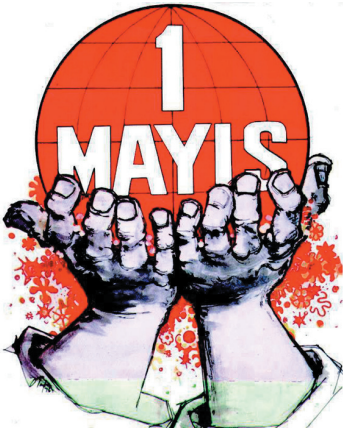
MMO TAKSİM VE BÜTÜN 1 MAYIS ALANLARINDA OLACAKTIR

TEKEL'den mühendislik meslek alanlarımıza kadar sanayisizleşme yıkımına, özelleştirme talanına, işsizlik, güvencesiz çalışma ve yoksulluğa karşı MMO üyesi mühendisler, eşit, özgür ve demokratik bir Türkiye talebiyle TMMOB çatısı altında, bütün çalışanlar ile birlik ve dayanışma içinde, Türkiye'nin her yerinde 1 Mayıs alanlarında olacaktır.

Türkiye'de çalışma yaşamı, sabit sermaye ve sanayi yatırımlarında görülen bariz gerilemeler, serbestleştirme, kuralsızlaştırma ve özelleştirmeler sonucu süreklileşmiş işsizlik, yoksulluk ve yayılan esnek, güvencesiz çalışma koşullarıyla aşırı sorunlu bir yapı arz etmektedir.

Öncelikli ve istihdam odaklı sektörlerde yatırım yapmayan, özrürlü, dışa bağımlı sanayi politikaları, meslektaşlarımızı da kapsayan esnek üretim ve esnek, güvencesiz istihdam biçimleri ile çalışanların üzerinde ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Zira ülkemiz sanayisinin yapısı istihdam hacmini artırmayan, ucuz iş gücü sömürüsüne dayalı, bölgesel eşitsiz gelişmeyi sürdüren, sanayi üretimini fason üretime dayandıran özelliklere sahiptir. Bu yapı istihdam odaklı sanayileşme ve toplumsal refah yaklaşımını dışladığı için işsizliğe çare olacak yeni yatırımlar yapılmamaktadır.

Bu nedenle sanayi sektörü hizmet ve tarım sektörlerinden sonra gelmekte ve toplam istihdamın ancak yüzde 20'sini kapsamaktadır. 1988–2008 aralığındaki 22 yıl içinde istihdam edilen nüfus yüzde 20 oranında artmış, ancak işsizlik artışı aynı dönemde bu oranı 5,5 kat aşarak yüzde 111 oranını bulmuştur.



Sanayide çalışan iş gücü yüzde 20 civarında daralmış, bir yılda 780 bin kişi işten çıkarılmıştır. Ekim 2008'den bu yana toplam 2,5 milyon kişi işsiz kalmış, geniş tanımlı gerçek işsizlik yüzde 24'e, eksik istihdam ile birlikte yüzde 26'ya ulaşmıştır.



Kısaca kriz ve ekonomik durgunluk koşullarında mevcut istihdam modeli, fason sanayi üretiminin bir sonucu olarak sendikasızlaştırma, taşeronlaştırma, sözleşmeli, sözleşmesiz çalıştırma, ödünç işçilik, kısa süreli iş, sosyal güvenceden yoksunluk, en alt düzeylerde ücret ve çalışanların yoksullaşması sonuçlarını yaratmaktadır. Bugün yoksulluk sınırındaki insan sayısı 20 milyona dayanmış durumdadır.

Esnek istihdam biçimlerinin yaygınlaştırılması ve “iş ortamının rekabetçi bir yapıya kavuşturulması” gibi uygulamalar aynı zamanda iş sağlığı ve güvenliği gerekliliklerini de dışlamaktadır. 9 milyon kişiye varan kayıt dışı istihdamın yaygınlığıyla birlikte esneklik, katma değeri düşük istihdamın yaygınlaşması, iş gücünde niteliksizleşme ve iş kazalarındaki sorunlu yapının devam edeceğinin bir işareti de olmaktadır.

TEKEL'den mühendislik meslek alanlarımıza kadar sanayisizleşme yıkımına, özelleştirme talanına, işsizlik, güvencesiz çalışma ve yoksulluğa karşı MMO üyesi mühendisler, eşit, özgür ve demokratik bir Türkiye talebiyle TMMOB çatısı altında, bütün çalışanlar ile birlik ve dayanışma içinde, Türkiye'nin her yerinde 1 Mayıs alanlarında olacaktır. Sanayileşmiş, kalkınmış, hakça paylaşan, eşitlikçi, özgürlükçü, demokratik bir Türkiye için haydi 1 Mayıs'a diyoruz.

Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(29 Nisan 2010)

ULAŞIM VE TRAFİK POLİTİKALARINDA PLANLAMA VE KÖKTENCI ÖNLEMLER GEREKLİ

Ulaşım, trafik ve araçlar üzerine kongreler düzenleyen, eğitim, periyodik kontrol, teknik ölçüm ve yayın faaliyetlerinde bulunan TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO); Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporunda ulaşım politikaları planlama gerekliliği yaklaşımı ile değerlendirilmekte, ulaşım politikaları ile trafik kazaları arasındaki ilişkiler irdelenerek kapsamlı öneriler sunulmaktadır.

İçinde bulunduğumuz Trafik Haftası dolayısıyla raporumuzda saptadığımız sorunlar ve çözüm önerileri, aşağıda özet halinde ilgililer ve kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

Ulaşım ve Planlamanın Önemi

Ulaşım hizmet türünün ekonomi ve toplumsal gereksinimler doğrultusunda planlama, üretim ve sunum zorunluluğu bulunmaktadır. Bir anlamda hareket ve güvenliği olarak da tarif edilen ulaşım arz ve talebin doğru tanımlanması yanında ulaşım planlaması da gerekmektedir.

Ulaştırmanın diğer sektörlerle yakın ilişkisi bulunmakta ve başlı başına bir maliyet unsuru oluşturmaktadır. Doğru planlanmış, yetkin altyapılı, hızlı, güvenli ve ekonomik taşıma türü ve kombinasyonu, sektörler için avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Kara ulaşımı, yarattığı trafik kazaları ve trafik tıkanıklıkları, diğer taşıma türlerine kıyasla daha fazla hava ve çevre kirliliğine yol açması, yol açtığı gürültü faktörü, tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, yüksek maliyet vb. nedenlerden dolayı gelişmiş ve bazı gelişmekte olan ülkelerde diğer taşıma türlerine yönelmeye neden olmuş, bu yönde planlama çalışmaları

başlatılmıştır. Petrol türevi yakıtlar yerine yeni nesil yenilenebilir enerji türleri araştırılmaya başlanmış, güvenli araç teknolojisi ile güvenli yollar için yol yapım teknikleri geliştirilmiş, daha ucuz taşıma türleri olan raylı sistemlere ve iç su yolu taşımacılığına ağırlık verilmiş, toplu taşıma ve kombine taşımacılık desteklenmiştir. Bugün dünyada ulaşım taleplerinin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir taşıma sisteminin geliştirilmesi, kaynakların rasyonel kullanımı, ulaşımın toplulaştırılması ve toplumsallaştırılması açısından oldukça önemlidir.

Türkiye’de Durum

1950’de Türkiye’de yolcu taşımalarının yüzde 49,9’u karayolu, yüzde 42,2’si demiryolu, yüzde 7,5’i denizyolu ve yüzde 0,6’sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise yüzde 55,1’i demiryolu, yüzde 27,8’i denizyolu, yüzde 17,1’i karayolu ile yapılmaktaydı. Ancak 1950’li yıllarda Marshall Planı çerçevesinde Türkiye’ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir.

Bu nedenle 2008’de yolcu taşımacılığının yüzde 90’ı ka-

rayolu, yüzde 1,80'i demiryolu, yüzde 0,30'u denizyolu, yüzde 7,90'ı havayolu ile yük taşımacılığının yüzde 82,84'ü karayolu, yüzde 4,80'i demiryolu, yüzde 4,58'i denizyolu, yüzde 0,46'sı havayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Bu oranlar karayolları ile yolcu/yük taşımacılığı ve ağır taşıt trafiğinin trajik artışı göstermektedir. Türkiye karayollarının trafik kompozisyonunda ağır taşıt oranı gelişmiş ülkelere kıyasla yüksektir. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama yüzde 40–50 arasındadır. Ağır taşıt trafiğinin yolun üstyapısında yarattığı tahribat bu nedenle daha fazladır.

Ayrıca bir sürü otoyol yapım projesi, uluslararası finans kuruluşlarının kredilerine bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollar trafik güvenliğinden yoksundur. Dünyada uygulanan trafik güvenliği programları hâlâ uygulanmamaktadır. Taşımacılığın tamamına yakını karayolu ile yapıldığı için karayolu güvenlik problemi ön plana çıkmakta, ulaşım denince karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmektedir.

Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu kombine taşımacılığının tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminaleri, altyapısı ve elektronik ağ ve işlemleri yoktur.

Taşıma sektörünün yurtiçi ve uluslararası taşımacılığa entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler (Denizyollarında Bayraktan kaçış, karayollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair mevzuat vb.) devam etmektedir. 2009 yılında kamu yatırımları içinde ulaştırmanın payı yatırımların dördte

biri, karayollarının bunun içindeki payı da neredeyse yarısı tutarındadır.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşımında toplu taşımacılık yerine araç eksensli tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi günlük/geçici çözümlere yönelinmesi, ulaşım sorununun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığını göstermektedir. Kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmektedir. Kent merkezlerinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir proje yoktur. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmemektedir. Çevre yolları ve şehir geçişlerinde yapılaşma devam etmektedir.

Ulaştırma Ana Planı bulunmamasından dolayı toplu ve kombine taşımaya yönelik planlama ve yatırımlarda taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve önceliklerde kararların nasıl verileceği –muhatap Ulaştırma Bakanlığı olsa da– henüz netleşmiş değildir.

Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak, demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Türkiye Uluslararası Ölçekte Geride

Diğer yandan AB'de dış ticaretin yüzde 90'ının denizyolu, iç ticaretin yüzde 90'ının demiryolu ile yapıldığı; ABD ve İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığının bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açtığı gözlemlenmemekte, ulaşımında serbestleştirme, özelleştirme uygulamalarına devam edilmektedir.

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki değerler karşılaştırıldığında altyapının yetersiz olduğu görülecektir. Yüzölçümü bir hayli geniş olan Türkiye, devlet ve il yolları yol uzunluklarında çoğu Avrupa'dan olmak üzere seçilmiş 17 ülke arasında 62 bin 23 km ile sonuncu sırada yer almaktadır. Türkiye, 1.000 km²'ye düşen yol uzunluklarında 80 km ile yine sonuncu sıradadır.

Gelişmiş ülkelerdeki nüfus başına düşen araç sayısı ve trafik kazalarındaki ölü-yaralı sayıları ile Türkiye'deki ilgili verilerle milyon-km'de yolcu ve yük taşımacılığı karşılaştırıldığında, bizde nüfus başına düşen değerler çok daha



az; ama trafik kazalarındaki ölü, yaralı sayıları daha fazladır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte trilyonlarca maddi hasar meydana gelmektedir.

Maliyet Unsurları

Karayolu taşımacılığı enerji tüketiminin toplam yüzde 82'sini tüketmesine karşın, demiryollarının enerji tüketimindeki payı yüzde 2'dir. Demiryoluna göre karayolu 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir. Araçlardan çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler, çevredeki arazi ve sulara demiryollarından çok daha fazla zarar vermektedir. Otobanın 1 km'sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

Maddi Kayıplar Çok Yüksek

Diğer yandan belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomiklik kriterleriyle ele alınmadığı için oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL'yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır. Dünya Bankası verilerine göre yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp ülkelerin GSMH'lerinin yüzde 1,5'i ile 2,5'i arasındadır. Buna göre Türkiye, en düşük oran yüzde 1,5 üzerinden 2008 yılında yaklaşık 9,5 milyar dolar tahmini maddi kayba uğramıştır.

Karayolu Trafik Kazaları

2009 yılı verilerine göre 1 milyon 34 bin 435 trafik kazasında 4 bin 300 kişi yaşamını yitirmiş, 200 bin 405 kişi de yaralanmıştır. Son iki yılda araç, nüfus, sürücü belgesi ve kaza sayısında (maddi hasarlı kazalar dahil) düzenli artışlar vardır. Sürücü kusurlarında nispi bir azalma olmakla beraber, yaya, yol ve araç kusurlarında artış devam etmiştir. Karayollarında trafik güvenliği zafiyetinin sürdüğü görülmektedir. Altyapı sorunları ve eksiklikleri devam etmektedir, mevcut yaya ve sürücü eğitimleri yetersizdir, yasa ve kural ihlalleri sürmekte, denetimler yeterli olmamaktadır. Kaza sonrası acil yardım faaliyetleri yeterli değildir. Her yıl kaza sayısındaki artış; araç, nüfus ve sürücü belgesi artışlarına bağlı olmaksızın yaklaşık 100 bin civarında gerçekleşmektedir. Motorlu araçların dağılımı, yıllara göre artış oranı ve yük taşımacılığı amaçlı araçlardaki artış trafik kompozisyonunda olumsuzluklara yol açmaktadır.

Araç ve Yol Kusurları Verilere Doğru Yansımıyor

Ülkemizdeki kaza istatistiklerinde ısrarlı bir şekilde alt yapı kusursuz gösterilmeye çalışılmakta ve hatalar insana atfedilmektedir. Trafik kazası tespit tutanaklarının hazırlanması sırasında, eğitilmiş teknik elemanlar hazır bulunmadığından "araç ve yol kusurları" verilere doğru yansımamaktadır. Maddi hasarlı trafik kaza tespit tutanaklarının sürücüler tarafından hazırlanması uygulaması, kaza kompozisyonlarının doğru tespitine olanak tanıyacaktır.

Ölümlerde AB Ortalamasına Yaklaşıyoruz

1.000 kişiye düşen araç sayısı bakımından 192 araç ile en alt sırada bulunan Türkiye, 100 bin araca düşen trafik kazası sonucu ölümlerde 31 ölüm ile en üst sırada bulunmaktadır. Türkiye 100 bin nüfusa düşen ölüm sayısında ise 7 ölüm ile AB ortalaması olan 8'e yaklaşmaktadır. Nüfus oranı açısından araç sayısında doyum noktasına ulaşamayan ülkemizin nüfus yoğunluğu bakımından AB ülkelerinin üzerinde olduğu gözetildiğinde gelecek yıllarda Türkiye'nin ulaşım ve trafik kazası sorunlarının kaos düzeyine ulaşacağını söylemek mümkündür.

15 Yaş Üstü Araçlar Trafikten Çekilmeli

10 yıl üzeri araç oranı Türkiye'de yüzde 52, AB'de ise yüzde 32,4'tür. Araç yaşı ve yakıt-araç teknolojisi, araçların yakıt tüketimini, dolayısıyla emisyonu belirleyen iki önemli faktördür. Türkiye'de araç parkının yaşlı olması çevre kirliliğini artırma ve teknolojinin trafik kazalarını azaltıcı rolünü engellemesi açısından oldukça sorunludur. 35 yaş üstü yaşlı araçların trafikten çekilmesi trafik güvenliği ve çevre sağlığı açısından olumlu, ancak yeterli değildir. Bu politikanın kademeli olarak 15 yaş üstü araçlara da uygulanması gereklidir.

ÖNERİLERİMİZ

- ▶ Ulaşım politikaları toplum yararını esas almalı, ulaşım kapasitesini günün koşulları, ülke ve toplum çıkarlarına uygun altyapı yatırımlarını yapmak devletin görevi olmalıdır.
- ▶ Kısa ve uzun erimli, uygulanması aksatılmayacak bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalıdır.
- ▶ Ulaşım politikaları ve ulaşım türleri ülke genelinde ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutları dikkate alınmalıdır.

Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak için her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunları çözmek için yeni düzenleme yapılmalıdır.

- ▶ Karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu/suyolu/boru hattı entegrasyonlu bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturmasına yönelik yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri oluşturulmalı, bu amaçla elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.
- ▶ Ulaştırma altyapısı ve işletmelerine yönelik özelleştirme programları durdurulmalıdır.
- ▶ Ulaşımda enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika içinde ele alınmalı; master planlarda birim enerji tüketimi ve emisyon değerleri daha düşük demiryolu, denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin tam kapasite ve verimliliklerinin geliştirilerek kullanımı ile petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Enerji tüketimi fazla olan bütün yeni karayolu yatırımları durdurulmalı/gözden geçirilmeli, ulaşım ve otomotiv sektörüne ilişkin mevzuat bu çerçevede gözden geçirilmelidir.
- ▶ Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin MMO tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- ▶ Toplu taşımacılıkta çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir.
- ▶ Yol üst yapısında yarattığı tahribat ve trafik güvenliğine yönelik olumsuz etkileri olan ağır taşıt oranının düşürülmesi için önlemler alınmalıdır.
- ▶ Yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçların kullanımdan çekilmesi hızla planlanmalı, kamuda çok özel amaçlar dışında binek aracı olarak 1400 cc motor hacminden büyük araç satın alımı yasaklanmalıdır.
- ▶ Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülerek araç, gereç ve kadro yönünden güçlendirilmeli, ulaşım sistemleri yönetimini üstlenen Bakanlık kapsamına alınmalıdır.
- ▶ Trafik Güvenliği Kurulu ve il trafik komisyonlarında TMMOB ve ilgili meslek odaları temsil edilmelidir.
- ▶ 2918 sayılı Trafik Kanunu Taslağı, kentlerin ve ülkenin kaderini etkileyecek planlama ve büyük projeler

ile AB mevzuat çalışmalarında meslek odaları ve üniversitelerin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.

- ▶ Trafik güvenliğine yönelik çalışmalar hızlandırılmalı, planı, stratejisi ve bütçesi olan bir "Trafik Güvenliği Projesi" yürütülmelidir.
- ▶ Kentler arası ve kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir. Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, küçük taşıt kullanılmasını zorlaştıracak önlemler de alınmalıdır.
- ▶ Toplu taşıma araçları ve taşıma sistemlerinde engellileri gözetecek önlemler alınmalı, uygulamalar kalıcı olmalı, yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- ▶ Ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarında kaza tespit tutanakları; zabıta, yol/trafik eğitimi almış inşaat/makina mühendisi ve araç tekniği alanında MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa hazırlanmalıdır.
- ▶ Mahkemelerde bilirkişilik yapacaklarda ilgili meslek odası tarafından eğitilip belgelendirilmiş olmaları şartı aranmalıdır.
- ▶ Üniversiteler bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- ▶ Sürücü kurslarında denetlemeler sıklaştırılmalıdır.
- ▶ Kamusal bir hizmet olan araç teknik muayenesinin özelleştirilmesinden vazgeçilmeli, gerekli yatırımlar yapılarak bu hizmet Avrupa normlarında ve kamu eliyle yapılmalıdır.
- ▶ Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde ve araç fenni muayenesinde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli, MMO tarafından eğitilip belgelendirilmiş makina mühendislerinin istihdamı sağlanmalıdır.
- ▶ Araç imal, tadil ve montaj hizmetleri MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendislerince yapılmalı, projeler Oda tarafından mutlaka denetlenmelidir.
- ▶ Ulaşım personelinin iş tatmini artırılmalı, teknik personel sorununun giderilmesine yönelik istihdam artırıcı politikalar geliştirilmelidir.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı**