

KONGRE-KURULTAY-SEMPOZYUM SONUÇ BİLDİRİGELERİ

LPG OTOGAZ SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ

(16 Aralık 2000-İstanbul)

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul ve Ankara Şubelerimiz tarafından 16 Aralık 2000 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "LPG OTOGAZ" konulu sempozyumunda sunulan bildiriler, panel ve tartışmalar sonucunda aşağıdaki sonuç bildirgesini kamuoyuna sunuyoruz.

Ülkemizde her gün binlerce araç trafiğe çıkmaktadır. Özellikle büyük kentlerimizde şehir içi ulaşım çok düşük hızda seyretmekte olup yavaş seyreden araçlarda egzoz emisyon değerleri yükselmekte ve yaşadığımız coğrafya her geçen gün daha hızlı kirlenmektedir. Etkilerini şimdiden hissettiğimiz küresel ısınmanın önlemleri bugünden alınmazsa, dünyamız önümüzdeki yıllarda sonuçlarını kestiremeyeceğimiz büyük afetlerle karşı karşıya kalacaktır. Bunun farkında olan gelişmiş ülkeler önlemlerini şimdiden almakta, çevre kirlenmesini önleyen çevreci araçlar üretmekte, çevreci yakıtlara yönelmekte ve sektörle ilgili normlar oluşturulmaktadır.

Kolay bulunması, teknoloji ve endüstrideki hızlı gelişmeler, ekonomik zorluklar tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de alternatif yakıtların otomotiv sektöründe kullanımını hızla gündeme getirmiştir.

LPG'nin gerek ekonomik gerekse de çevre dostu olması açısından kesin üstünlüğünün tartışmasız olduğu günümüzde, halkımızın can ve mal güvenliği açısından aşağıda sıralanan konular hakkında yapılacak çalışmalar ülkemiz açısından büyük önem arz etmektedir.

1- İthal edilen dönüşüm sistemlerinin; ülkemizde üretilen ve kullanılan araçlara uygunluğu, güvenliği ve sürekliliği sağlanmalıdır.

2- Montaj emniyetinin ve kontrolünün yapılması sağlanmalıdır.

3- LPG kitlerini ithal eden, KİT teknolojisini ülkemize kazandırmak için yatırım yapan, üretilmiş kitleri araçlara takmak isteyenler için yasal düzenlemelerin

yetersiz olduğu ve yeterince güvence vermediğinden vakit geçirilmeden bu alandaki yasal eksiklikler tamamlanmalıdır.

4- Araç dönüşümleri ve otogaz istasyonlarına yönelik denetim, belgelendirme ve kontrollerin yapılmasını, sektörün disipline edilmesini sağlamak amacıyla kar amacı gütmeyen, ülke ve toplum yararları doğrultusunda çalışmalarını sürdüren kamu kurumu niteliğindeki Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

5- LPG araç dönüşümü ve otogaz istasyonlarının kurulmasına yönelik yapılacak yasal çalışmalar, standartlar ve düzenlemelerde ilgili kesimler ile meslek odalarının aktif katılımı sağlanarak görüşleri alınmalıdır.

6- LPG'li araç kullanımının ve araç dönüşümünün toplumsal yarar çerçevesinde ekonomik ve güvenli olduğuna dair toplumsal bilincin oluşturulması için ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde çalışmalar yapılmalıdır.

7- LPG'ye dönüşmüş araçların satış sonrası hizmetlerin ve periyodik bakımlarının yapılması için dönüşüm firmalarının sorumlu olduklarına dair yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

8- Tüketiciyi koruyacak şekilde araca takılacak KİT ile kullanılacak gazaya yönelik fiyat politikalarının belirlenmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

9- LPG yakıtının kalitesinin belirlenmesi ve arttırılması için gerekli önlemler alınmalıdır.

10- LPG'ye dönüşmüş araçların yanlış kullanılması sonucu ortaya çıkan rahatsız edici kokular ve solunumu sonucunda meydana gelecek etkiler ile araç kullanmalarında dikkat edilecek hususlar hakkında tüketiciler eğitilerek araç kullanımının daha dikkatli yapılması sağlanmalıdır.

11- Yer altı ve yerüstü dolum istasyonları ile araç dönüşüm firmalarında çalıştırılacak personel eğitilerek sertifikalandırılmalıdır.

12- LPG dolum istasyonlarının çevre güvenliği açısından yerleşim planlarına uygun olarak yerleşim bölgeleri dışında kurulmaları için gerekli denetim ve kontroller yapılmalıdır.

13- Çift yakıtle çalışmak üzere dönüşüm yapıldığında kullanılan KİT'in motor hacmine ve gücüne uygun olup olmadığına yönelik araç motorunda performans testlerinin yapılması sağlanmalıdır.

14- LPG yer altı ve yerüstü dolun istasyonlarının projelerinin standartlara uygunluğu ve denetiminin ilgili meslek odaları tarafından yapılması sağlanmalıdır.

15- Kullanılmış veya bir başka araçtan sökülmüş KİT'lerin tekrar kullanılmaması için gerekli önlemler alınmalıdır.

16- Kullanılan temel dönüşüm elemanlarının "E" işaretli ve "TSE" belgeli olup olmadığı denetlenmelidir.

17- LPG araç dönüşümü yapan firmalarda Makina Mühendisleri Odasına kayıtlı ve Oda tarafından eğitilerek belgelendirilmiş makina mühendisinin çalıştırılması, makina mühendisi bulundurmayan firmalara yönelik cezai, hukuki ve yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI ÖĞRENCİ ÜYE KURULTAYI 2001

SONUÇ BİLDİRGESİ

(17 Mart 2001-Ankara)

Öğrenci gençlik, sorunlarını tespit ederken, içinde yaşadığı toplumsal gelişmelerden kendini soyutlayamaz ve iç içe geçmiş sorunlara gelecek kaygısının ağırlığıyla kesin ve kalıcı çözümler arar. Dünyanın birçok yerinde ve Türkiye'de öğrenci gençlik, yaşadıkları coğrafyanın, toplumsal durumun bugününe ve geleceğine yönelik memnuniyetsizliklerini ve güvensizliklerini dile getiriyor, çözüm önerileri oluşturmaya çalışıyor. TMMOB Makina Mühendisleri Odası Öğrenci Üyeleri, düzenlediği Öğrenci Üye Kurultayı 2001 ile "Küreselleşme ve Üniversiteler" ana başlığı altında mevcut üniversite ve eğitim sistemini sorgularken, yaşamın her alanını etkileyen küreselleşmenin üniversiteler üzerindeki etkilerini de tartışmaktadır.

Küreselleşmenin, sanayileşme boyutuyla, ayrıntılı bir şekilde işleneceği TMMOB Sanayi Kongresi'nin sunuşunda da yer aldığı şekliyle "Küreselleşme, emperyalist ülke ve tekellerin, kapitalizmin daha büyük sermayelere duyduğu ihtiyaçla azami kara dayalı sömürsünü artırırken, yarı sömürge ve bağımlı ülkelerdeki birikmiş artı değer ve tüm zenginlik kaynaklarına el koyması, bunları tasfiye etmesi; dünya genelinde daha geniş ölçeklerde derinlemesine ve genişlemesine hakim olma anlayışının hayata geçirilmesidir." Bu anlayış doğrultusunda "Sermayenin, mal ve

hizmetlerin, bilginin uluslararasılaştırılması" kapsamında ulusal kaynaklar sermayenin dolaşımına koşulsuz açık hale getirilmektedir. Dünyanın herhangi bir yerinde o coğrafyaya özgü ekonomik koşullar, toplumsal, yaşamsal ihtiyaçlar ve halkın yararına planlanacak sanayileşme politikaları hiçbir değer taşımamakta, yalnızca sermayenin çıkarına katkı sağlayacak ve rekabet edebilecek sektörler dikkate alınmaktadır. Ülke sanayisi ihtiyaç duyduğu enerji sektörüne, teknolojik gelişmelere, yer altı ve yerüstü zenginlik kaynaklarının verimli kullanılmasına, araştırma-geliştirme faaliyetlerine yönelik yatırımlar ya tamamı ile durdurulmakta ya da sermayenin küreselleşmesi doğrultusunda şekillendirilmektedir. Bu şekillenmede eğitim kurumlarına bakarsak; eğitilmiş insan gücü niceliği ve niteliği de toplumun ihtiyaçları doğrultusunda değil, sermayenin ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmektedir. Üniversiteler küreselleşme içindeki sanayinin belirlenimi içerisinde yeniden yapılandırmaya tabi tutulmaktadır. Eğitim programlarında, biçim ve içeriğinde ülkenin sanayileşmesi ve toplumsal yaşamın gereksinimleri değil, ulusal ve uluslararası sermayenin istekleri belirleyici olmaktadır. Üniversitelerin her bir biriminde kademeli olarak hayata geçirilmeye çalışılan özelleştirmeler, üniversitelerin bilimsel araştırmalar için kullanılması gereken tüm kaynaklarının teknopark vb. yoluyla sermayenin hizmetine ve güdümüne sokulma çabası, yapılanları olumlayacak, süreklileşmesini sağlayacak beyinlerin, ideolojilerin, kültürlerin yaygınlaştırılmasını sağlayacak etkinlikler, yeniden yapılandırmanın üniversitelerdeki ilk refleksleridir.

Küreselleşme adı altında yapılanlar özellikle son 10 yıla damgasını vurmaktadır. Dünyayı küreselleştirme çabası içinde olan emperyalizm, bu yönelimini tanımlarken "Bilginin, Mal ve Hizmetlerin, İşgücünün Serbest Dolaşımı Özgürlüğü" nün yeryüzüne hakim olacağını savunmaktadır. Bu tanım tümcesinin başındaki "sermayenin serbest dolaşımı için varolan her türlü engelin -denetimdir, gümrüktür, doğal yaşamın korunmasıdır, ulusların kendi hukukudur, sağlık eğitim gibi asgari toplumsal haklardır engel olabilecek ne varsa- ortadan kaldırılması amacıyla (veya esas alınarak)" ise eksik bırakılmaktadır. Bu "dolaşım özgürlükleri" saldırısıyla, toplumsal yaşamımız ve üniversitelerimizde bizleri nelerin beklediğini şöyle açabiliriz. Dünya çapında büyüyen işsizler ordusuna, ülkemizde de mühendislerin katılımının artması küreselleşme ideolojisi içerisinde yer alan, "işgücünün serbest dolaşımı özgürlüğü" nün doğal sonucu. Bu "özgürlüğün" bize ifade ettiği şey; rekabet koşullarına göre belirli sektörlerle yığılabilen ya da istendiği an hemen işten atılabilen bir yığın olarak görülmektedir. Kapitalizmin içsel zorunlu gelişim yasası, sermayenin gelişme gücü ile emrindeki emek gücünün gelişmesini aynı nedene bağlar. Eğitimde fırsat eşitliği kaygısı duyulmaksızın, bir gecede kurulan, liseden bozma üniversitelerle amaçlanan; sermayenin dolaşım ve büyüme hızına eş hızda büyüyen yedek sanayi ordusunu okumuş işsizlerle büyütme. Bugün Türkiye'de 33 makina, 17 endüstri, 1 uçak, 1 havacılık ve 1 uzay mühendisliği bölümlerinde yaklaşık 18.000 öğrenci öğrenim görmektedir.

Bugün ülke planlamasının odağında bulunan DPT'nin mezun olacak mühendis sayısını dikkate almadan yaptığı 5 yıllık kalkınma planında öngördüğü büyüme hızı, geçmiş yıllarda Türkiye'de uygulanan planların başarısı, "Hizmetlerin serbest dolaşımı" ve küreselleşme içinde ülkemize düşen payı dikkate alırsak; bugünkü işsiz mühendis sayısının üçe katlanacağı açıktır. Küreselleşmenin yıkıcı yasalarıyla oluşturulmuş dünya pazarında kendisine hiçbir zaman fırsat verilmeyen üniversite mezununa düşecek pay işsizliktir. 2 doçent, 2 araştırma görevlisinden oluşan kadrosu, ihtiyacı karşılayamayacak laboratuvarları ve kütüphanesiyle yapılan bilimsel çalışmanın küreselleşmiş dünyada yeri ve toplumsal üretime katkısı ne olabilir? Bu durumda akreditasyondan söz edilebilir mi?

Küreselleşen dünyada sermayenin akışkanlığını kolaylaştırıcı yasalarla bir yandan hukuksal gerekçeler hazırlanırken bir yandan da ürünün piyasa değeri rekabet koşullarına uyacak şekilde standardize edilmeye çalışılır. Sanayide ISO 9000/9001 gibi kalite sistemleriyle üretilen ürüne bir piyasa değeri belirlenirken, kapitalist sistemde metalaşan eğitime de bir standardizasyon mekanizması dayatılır : Akreditasyon. Küreselleşme ile aynı dönemde yaygınlaşan kavram olan akreditasyonla hedeflenen, sözde standardize edilmiş eğitimin ürünü (çıktısı) mühendise sermayenin, küresel piyasada değer biçmesini kolaylaştırmaktır. Bu yönelimde sorulması gereken soru; "Eğer üniversitelerde akreditasyon bir zorunluluk ise, gerekli nitelikler belli ve herkes tarafından bilinirken akredite olamayacak üniversiteleri kuran kimdir, amacı nedir?" olabilir. Hemen arkasından ise küreselleşme tanımını da pekiştirecek şekilde; "Sermaye, toplumun her bir bireyine eğitimde fırsatların eşit sunulması kaygısını duymamakta, hatta akreditasyon vb. mekanizmalarla bu eşitsizliğin derinleştirilmesinin gerekli tüm ideolojik, kültürel ve yasal altyapısını hazırlayarak toplumsal yaşama dayatmaktadır." yanıtı yaşamımızda yakıcılığını hissettirerek gelmektedir.

Küreselleşmenin etkisi altında yaşayan insanlara en fazla dayatılan ürün ise internettir. Bilginin serbest dolaşımı ve bilgiye ulaşma özgürlüğünü kazandırdığı söylenen internetin yararlarının, ağ sahiplerinin yönlendirdiği ağların ucundan fiber optik kablolarla birbirine bağlanmış, zirve ve bireysel kurtuluş tutkularıyla uyuşturulmuş ağlar arasında, cansızlaştırılmış, yalnızlaştırılmış, hücreleştirilmiş bireyler topluluğuna verdiği zararla kıyaslanamayacağı açıktır. İletişimdeki bu gelişkin teknolojinin ve kolaylıkların kullanımında ne yazık ki diğer teknolojilerde olduğu gibi toplum ihtiyaçları değil, kar yasaları hüküm sürmektedir.

40 000'in üzerinde insanımızın yitirildiği 20. yüzyılın en büyük yıkımlarından biri olarak işaret edilen 17 Ağustos 1999 ve sonrasında 12 Kasım 1999'da yaşanmış olan depremlerde suçüstü yakalanmış olan devlet sorumluluğu üzerinden atma çabasına girmiştir. Deprem sonrasında YAPI DENETİMİ masaya yatırılmış ve bir dizi yasal düzenlemelere gidilmiştir (595 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve

bağlı yönetmelikleri). Kamu adına mesleki denetim yetkisinde bulunan TMMOB ve bağlı Odaların meslek alanlarını doğrudan ilgilendiren yapı denetimi konusunda KHK'lar çıkartılarak yapılan her türlü eksiklik ve yanlışlık, siyasal yönelim, özelleştirme kapsamlı yeni saldırılar karşısında TMMOB'nin halkın ve toplumsal yaşamın çıkarlarını ön planda tutarak meslek alanlarıyla ilgili konularda yapmış olduğu uyarılar dikkate alınmamış, hiçbir bilimsel tabana dayanmayan uzmanlık yasaları ve yönetmelikleriyle meslek alanlarımıza yönelik türlü düzensizliklere ve yaptırımlara gidilmiştir.

Günümüzde bizler TMMOB Makina Mühendisleri Odası Öğrenci Üyeleri olarak, yaşadığımız tüm olumsuzlukları ve anti demokratik uygulamaların ortadan kalkması mücadelesinde,

Taleplerimiz:

- Tüm öğretim kurumlarında ve üniversitelerde eğitim-öğretim ve sosyal haklar parasız olmalı; özel üniversitelerle, dersanelerle, bölgesel, ulusal, sınıfsal ve cinsiyete dayalı ayrımlarla derinleştirilmeye çalışılan fırsat eşitsizliği uygulamalarına son verilmelidir.
- Bilimsel eğitim ve araştırma olanaklarının yaratılması için kütüphane, laboratuvar, derslik, yemek, barınma gibi temel gereksinimler ücretsiz olarak karşılanmalıdır.
- Planlamasız, oy kaygısıyla açılan üniversiteler iyileştirilmeli, bu üniversitelerin mezunlarına iş olanakları sağlanmalıdır.
- Küreselleşme doğrultusunda ülkenin ucuz emek ve hammadde sömürüsüne izin verilmemeli, bu yönde hazırlanan yasalar ve yapılan anlaşmalar iptal edilmelidir.
- Küreselleşme doğrultusunda yeniden yapılandırmaya tabi tutulan üniversitelerde özelleştirme vb. uygulamalara son verilmelidir. Özel üniversiteler ve vakıf üniversiteleri kapatılmalıdır.
- Özgür düşünce ve yaratma ortamının oluşturulması için eğitimde, araştırma ve incelemelerde bilimsellik dışında hiçbir kaygının olmayacağı bir çalışma ortamı sağlanmalı ,emperyalist tekellerin yararına değil halkın yararına bilim üretilmelidir.
- YÖK kaldırılmalı; üniversitelerde söz ve karar hakkı üniversitelerin üç ana unsuru olan öğretim üyeleri, üniversite emekçileri ve öğrencilerde olmalıdır. Bu bileşenlerin örgütlenme haklarını kısıtlayan her türlü engeller ortadan kaldırılmalıdır.

• Mühendislik ve mimarlıkla ilgili yüksek öğrenimin planlanmasında,-yeni fakülte ve bölümlerinin açılması, eğitim programlarının oluşturulmasında- TMMOB'nin görüş, öneri ve onayı alınmalıdır.

• Dille düşünce arasında ayrılamaz, kopmaz bir bütünlük vardır. Dil düşünceyi; düşünce dili geliştirir. Bu nedenle yabancı dile dayalı eğitimin en büyük açmazı, düşünceyi geliştiren dilin diyalogu engelleyen bir dile dönüşmesi, daralması dolayısıyla düşünce üretme yeteneğini köreltmesidir. Düşünce ve düşünceyi ifade etme özgürlüğünün varolabilmesi için, bireyin düşünce yetisini engelleyen oluşumlara karşı çıkılmalıdır. Yabancı dille eğitim sistemi kaldırılmalı ve herkese ana dilinde eğitim hakkı verilmelidir. Yabancı dil öğreniminin daha uygun koşullar yaratılarak geliştirilmesi sağlanmalıdır.

• Anayasanın temel haklar, kişi haklar ve ödevleri bölümüne de ayıkırı olan 595 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve bağlı Yönetmelikleri ve 601 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanun ile TMMOB Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname ve bağlı Yönetmelikleri Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu'nun da her platformda dile getirdiği şekilde tüm uygulamalarıyla birlikte derhal yürürlükten kaldırılmalıdır.

• Bugünkü sistemde üretimin niteliğinden kaynaklı olarak birey, yaşam boyu aynı, monoton ve tek yönlü bir iş ve yaşama mahkum edilerek emeğine, ürününe ve toplumsal varlığına yabancılaşmaktadır. Eğitimde kolektif bir çalışmanın olduğu ve bu kolektifin maddi-kültürel ihtiyaçlarının en yüksek oranda karşılanması amacını taşıyan bir yapı kurulmalıdır. Bireylerin toplumsal gelişmeye aktif katılmaları için kültürel, bedensel ve düşünsel yeteneklerinin çok yönlü geliştirilmesi esas alınmalıdır.

• Topluma dönük eğitimin yerleştirilmesi doğrultusunda, sadece sanayiyle değil, toplumsal yaşamla ve emekçi sınıflarla karşılıklı etkileşim sağlanmalıdır.

Biz TMMOB Makina Mühendisleri Odası Öğrenci Üyeleri olarak, üniversitelerde, ülkede ve dünyada varolan güncel ve toplumsal sorunları ve bu sorunların üniversitelinin kendi yaşam alanına yansımalarını kendi özgün bakış açımızla yorumlamaktayız. Ve biz öğrencilerin oluşturduğu komisyonlarımız öz yönetim ilkesiyle ve gönüllülük temelinde çalışma yürütmekteyiz. Üniversitelerde demokrasi, özgürlük ve bağımsızlık mücadelesi veren tüm muhalif öğrencilerle birlikte karşı duruşu yaratmayı hedefleyen bir mücadele içinde olacağız.

Bizler Özerk-Demokratik -Bilimsel Üniversite mücadelesi için üniversitelerin tüm bileşenlerini ve ilgili kurum ve kuruluşları ortak hareket etmeye davet ediyoruz. TMMOB MMO Öğrenci Üyeleri olarak, bu Kurultayın sonuçlarının geliştirilmesi ve

yaygınlaştırılması amacıyla TMMOB tarafından yapılacak mühendislik ve mimarlık öğrenci kurultayı çalışmalarına katılım ve katkıda bulunacağız ve taleplerimizin takipçisi olacağız.

YALITIM'2001 KONGRESİ SONUÇ BİLDİRGESİ

(23-25 Mart 2001 -Eskişehir)

Binalarda ısı, ses, su yalıtımı ve yangın güvenliğinin planlama ve tasarım aşamasında tekniğine ve standartlara uygun olarak yapılmaması, kamuoyunun bu konuda yeterince bilinçli olmaması; enerjinin büyük bir bölümünü yurtdışından sağlayan ülkemizde enerjinin verimli bir şekilde kullanılmamasına, gereksiz enerji tüketimine çevre kirliliği ve buna bağlı olarak ekolojik dengenin bozulmasına etki eden, göz ardı edilmeyecek etkenler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu amaçla TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak 23-24-25 Mart 2001 tarihlerinde Eskişehir'de "YALITIM 2001 KONGRESİ ve SERGİSİ" gerçekleştirilmiştir. Sergimize yalıtım sektöründe faaliyet gösteren çok sayıda kuruluş katılmış, ürünleri ve yalıtım uygulamalarıyla ilgili bilgi birikimi ve deneyimlerini aktarmışlardır.

Isı Yalıtımı-Enerji Tasarrufu, Yangın Güvenliği, Su Yalıtımı, Ses Yalıtımı, Tesisatta Yalıtım, TS 825 ve Isı Yalıtım Yönetmeliği Uygulamaları ana başlıkları altında 26 adet bildiri akademisyen ve uygulayıcılar tarafından sunulmuş, tartışılmış, ayrıca "TS 825 ve Uygulamaları" konulu panelden aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmıştır.

• Binaların yalıtımı için yapılan ilk yatırım maliyeti başlangıçta inşaat maliyetini arttırıcı görünse de; standartlara uygun yalıtım ısı üretimini ve tesisat maliyetini düşüreceğinden, 1,5-2 yıl gibi kısa sürede sistem kendisini amorti ederek, önemli ölçüde enerji tasarrufu sağlanmaktadır.

• Enerji tüketiminin % 34'ünün binalarda olduğu ve bunun % 85'inin ısıtmada kullanıldığı, enerjinin büyük bir bölümünü ithal eden ülkemizde, hem bireysel ekonomiye ve buna bağlı olarak ulusal ekonomiye katkıda bulunmak amacıyla, enerjinin ekonomik kullanılması yönünde toplumsal bilinçlendirmeye önem verilmelidir.

- Tüm yapılarda (resmi ve özel) mecburi standart olarak 14 Haziran 2000 tarihinde yürürlüğe giren TS 825 Isı Yalıtım Yönetmeliği'ni, 180 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin değişik 32.maddesi kapsamına giren kamu kurum ve kuruluşları, katma bütçeli idareler, il özel idareleri ve belediyelerin uymak ve uygulamakla yükümlü olmasına rağmen söz konusu kurumların sorumluluklarını yerine getirmediği tespit edilmiştir.
- Ülkemizin ithalat-ihracat dengesizliğinin düzeltilmesine yönelik, kullanılacak yalıtım malzemelerinin yurtdışından ithali yerine, hammadde kaynakları bol olan ülkemizde üretimine yönelik teşvik tedbirleri alınmalıdır.
- Yalıtımın ve sağladığı enerji tasarrufunun önemi açıkça bilinmektedir. Kamuoyu oluşturmak, yapıların standartlara, yönetmeliklere ve yapı kodlarına uygun yapılmasını sağlamak için, TMMOB Meslek Odalarının da içerisinde yer aldığı etkin denetim mekanizmaları oluşturulmalıdır.
- Konuyla ilgili olarak proje tasarım aşamasından iş bitimine kadar, ilgili tüm meslek disiplinlerinin birbirleriyle mutlaka koordineli olarak çalışmaları sağlanmalıdır.
- Yapı kabuğunun oluşturulmasında kullanılan bütün malzemelerin, ısı geçişini azaltıcı yönde etki yapabilecek niteliklerde olması, etkin denetim mekanizmaları tarafından aranmalıdır.
- Yalıtım malzemelerinin ısı, ses ve su geçirgenlik özelliklerinin, yetkin kurullar tarafından tespit edilerek belgelendirilmesi sağlanmalıdır.
- Yapı tasarım aşamasında, mesleki disiplinler arasındaki eşgüdüm sağlanarak, karşılaşılabilecek olumsuzlukların önüne geçilmelidir.
- Yapıların enerji tüketim merkezlerinde çalışan personelin sorumluluk bilincinin oluşmasına yönelik eğitilmeleriyle, yangın güvenliğine ve verimli çalışma koşullarına uygun görev yapması sağlanmalıdır.
- İlgili mesleki disiplinlerde eğitim veren kurumlarda enerji ekonomisi ve insan yaşamını etkileyen bilgilerin aktarılacağı eğitim programlarının uygulanması sağlanmalıdır.
- Küresel ısınmayı arttırıcı emisyon kaynaklarının azaltılmasına yönelik, yasal düzenlemeler ve denetim mekanizmaları yetkili makamlarca oluşturulmalıdır.

- Yapı denetim şirketlerinde görev yapan mühendislerin ve teknik elemanların ücretlerinin yeterli düzeye çekilip, etkin denetim mekanizmasının işlerliği sağlanmalı, 595 sayılı KHK tüm tarafların katılımıyla yeniden tekrar değerlendirilmelidir.

I. KENTİÇİ ULAŞIM VE TRAFİK SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ

(21-22 Nisan 2001 - Antalya)

I. Kentiçi Ulaşım ve Trafik Sempozyumu ve Sergisi 21-22 Nisan 2001 tarihlerinde TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına MMO Antalya Şubesi tarafından Antalya Cam Piramit'te gerçekleştirilmiş olup sunulan bildiriler ve tartışmalar ile yapılan panel sonucu ortaya çıkan görüşler bir sonuç bildirgesi ile kamuoyuna duyurulmuştur.

Yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelen kentiçi ulaşım ve trafiğinin, gelişen bilim ve teknolojinin ışığında etkin bir şekilde tartışıldığı, bu konudaki çağdaş uygulamaların ve teknolojik gelişmelerin ülkemizde de yaşama geçirilmesi için önemli bir platform oluşturduğu vurgulanmış olup, bu sempozyumda;

- Ekonomik, güvenli, hızlı ulaşım; tüm ulaşım yollarının birlikte kullanıldığı Kombine Taşımacılık Sistemlerdir.
- Dinamik ve esnek yapıda ve kentsel gelişme planları ile bütünleşik olarak ulaştırma ana planı geliştirilmeli ve uygulanmalıdır.
- Ulaştırma sistemi içindeki türlerin birbirlerini tamamlayarak etkin hizmet sunabilmeleri için bir eşgüdüm düzeninin kurulması ve bu düzeni yürütecek bir otoriter boşluğunun giderilmesi gerekmektedir.
- Kentsel ulaşımında Belediye Trafik Birimleri yapım ve bakımdan sorumlu oldukları yolları trafik düzen ve güvenliğini sağlayacak durumda buldurmalı; bunun gerçekleştirilmesi için de gerekli gördüğü kavşaklara ve yerlere trafik işaret ve levhalarını koymalı, yer işaretlerini yapmalıdır.
- Büyük kapasiteli otoparklar merkez bölge yerine, merkez bölge çevresine yapılmalıdır. Aksi halde merkez bölge içine özel oto girişi özendirilmiş olacaktır. Özel oto sahiplerinin toplu taşıma araçlarını tercih etmeleri yönünde caydırıcı önlemler alınmalıdır.

- Kamu binaları, sosyal tesisler vb. yapıların kent geneline yayılması ile kent merkezindeki yoğunluğun azaltılması yoluna gidilmelidir. Bir başka deyişle yeni kent merkezleri yaratılmalı tek merkezli kentleşmenin önüne geçilmelidir.
- Kentiçi trafiğinde uygun alanlarda bisiklet kullanımı özendirilmelidir.
- Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemleri özürü ve engellilere uygun olarak düzenlenmelidir.
- Gürültü azaltıcı sistemler arasında karşılaştırma yapılarak ekonomik parametreler tespit edilmeli, bu çerçevede kısa orta ve uzun vadede yapılabilecekler belirlenmelidir.
- Araçların ekzoz emisyonlarında düşük gaz oranları ihtiva eden alternatif yakıtlar kullanılmalıdır. Bunlar, doğalgaz, etil alkol, bitkisel yağlar, LPG vb. yakıt türleridir.
- Taşıt üretiminde teknolojik gelişmeler izlenerek yeni üretimlere uygulanmalı ve güvenilir taşıtlar üretilmelidir.
- Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde teknik hizmet sorumlulukları gündeme getirilerek makina mühendisi istihdamının zorunlu hale getirilmesi için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Trafik kazalarına en çok neden olan unsur, yaklaşık % 96 kusur payı ile insan (sürücü-yaya-yolcu) unsurudur. Dolayısı ile sürücü-yaya-yolcu üçlüsünün ve trafik teşkilatı görevlerinin uygun yaş ve görev sınıflarına ayrılarak yeterince eğitilmeleri sağlanmalıdır.
- Sürücüler kendi buldukları bölge koşullarına en uygun olan lastik ile daha güvenli sürüş imkanına kavuşmalıdır.
- Kent merkezlerine yapılan veya yapılmak istenen açık veya katlı otoparklar çözüm değildir. Toplu taşımacılık özendirilerek, toplu taşımacılığa yönelik alternatif sistemler devreye alınmalıdır.
- Antalya'nın turistik yöre olmasından dolayı, turizme yönelik toplu taşıma ring sistemleri oluşturulmalıdır.
- Yeni kent merkezleri oluşturulmalıdır. Tek merkezli Kalekapısı yaşam biçiminden vazgeçilmelidir.
- Ulaşım master planı yapılarak uzun erimde raylı sisteme geçilmelidir.

- Kaldırımlar park alanı olmaktan çıkarılmalıdır.
- Zaman geçirilmeden bisiklet yolları yapılmalı, bisiklet ulaşımı sağlanmalıdır.
- Antalya'da deniz ulaşımı da göz önünde bulundurularak, diğer kentiçi ulaşım sistemleri ile koordineli çalışması sağlanmalıdır.
- Kentiçi ulaşımında dolmuşların yerine daha fazla yolcu kapasiteli ve her türlü konfora sahip yeni model otobüsler devreye alınmalı, dolmuş taşımacılığı kent merkezi dışındaki güzergahlara kaydırılmalıdır.
- Kentiçi bulvar, cadde ve sokak numaralandırma sistemi gelişmiş ülkelerdeki uygulamalar örnek alınarak yapılandırılmalıdır.
- İlkokuldan başlayarak trafik ve uygulamalarına yönelik, eğitim çalışmaları geliştirilmelidir.
- Kentin ulaşım sorunları doğru tespit edilmeli ve ona uygun çağdaş projeler üretilmeli, yeni sorunların önüne geçecek planlamalar yapılmalıdır.
- Kent merkezi için geçerli olan bir nazım planla bütünleşmiş ve geleceğe yönelik gelişmeleri içerecek ulaşım master planları yapılmalı ve bu planlar gelişimlerin ışığı altında zaman zaman revize edilmelidir.
- Sadece ülkemizin değil dünyanın sayılı turizm merkezlerinden biri olan Antalyamızın bulvar ve caddelerinin standart trafik işaret levhaları ve trafik bilgi levhaları ile birlikte yol çizgileri de çizilmeli, görsel ve işlevsel açıdan büyük önem arz eden bu uygulama ihmal edilmemelidir.
- Belirlenen çalışmaların koşulsuz uygulanabilmesi için, yasal düzenlemeler yapılarak, gerekli kaynak yaratılmalıdır.
- Kentin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odalarının uzman kuruluşların ve üniversitelerin kesinlikle alınmalı.
- Kent içi ulaşım ve trafik komisyonlarında ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile birlikte TMMOB ve ilgili sivil toplum örgütleri temsil edilmelidir.
- Görsel basında yapılan trafik eğitimleri günün izlenebilir saatinde ve tüm kanallarda aynı zaman diliminde yayınlanması sağlanmalıdır.

III. ULAŞIM VE TRAFİK KONGRESİ SONUÇ BİLDİRGESİ

(18-20 Mayıs 2001 - Ankara)

TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına İstanbul ve Ankara Şube sekreteryasında 18-19-20 Mayıs 2001 tarihinde Ankara'da düzenlenen III. Ulaşım ve Trafik Kongresinde sunulan tebliğler ve yapılan tartışmalar ile " Karayolu, Demiryolu, Havayolu, Denizyolu ve Kombine Taşımacılık" konulu panel sonucunda aşağıdaki Sonuç Bildirgesini kamuoyuna sunuyoruz.

Siyasi iktidarların politik tercihleri sonucu plansız bir şekilde geliştirilen Karayolu taşımacılığı ön plana çıkartılmıştır. Oysa, toplumun kıt kaynaklarının daha fazla savrulmaması ve trafik kazalarındaki can ve mal kayıplarının en aza indirilmesi için;

1. Ulaşım sistemleri tek bir bakanlık altında teşkilatlandırılmalıdır.
2. Kent içi ve kentler arası yük ve yolcu taşımacılığında toplu taşımacılık teşvik edilmeli ve özendirilmelidir.
3. Trafik kültürünün ve güvenliğinin sağlanması amacıyla Ulaşım ve Trafik eğitimi - öğretimi görsel uygulamalarla geliştirilmelidir.
4. Görsel basında yapılan Trafik eğitimleri günün izlenebilir saatlerinde ve tüm kanallarda aynı anda yapılmalıdır. Bu amaçla değiştirilmekte olan RTÜK yasasında da gerekli düzenlemeler ivedilikle yapılmalıdır.
5. Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan trafik hizmetlerini yürüten başkanlık Trafik Genel Müdürlüğüne dönüştürülerek araç-gereç ve kadro yönünden güçlendirilip, ulaştırma ile ilgili bakanlık kapsamına alınmalıdır.
6. Başta Metro, hafif raylı sistemler olmak üzere, kentsel ulaşım projelerinin geliştirilmesi ve uygulanmasında, yerel yönetimlerin yanı sıra, ilgili Meslek Odaları, sivil toplum örgütleri ile üniversiteler söz ve karar sahibi olmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen Yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.
7. Araç İmal Tadil ve Montaj hizmetleri Makina Mühendisleri Odasının uzmanlık alanına girmektedir. Hesap, Çizim, Proje ve uygulama sorumlulukları MMO tarafından eğitilip belgelendirilmiş Oda üyesi uzman Makina Mühendisleri tarafından yerine getirilmektedir. Bu nedenle projelerin Teknik inceleme ve tasdik işlemleri ile imalat yeterlilik belgesinin onay işlemleri Makina Mühendisleri Odasına verilmelidir.

8. Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için üretilen araçların Avrupa emisyon normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken denetimlerinin bağımsız kuruluş olan Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması sağlanmalıdır.

9. Toplu taşımacılık yapan araçların çevreyi kirletmemeleri için çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir.

10. Karayolu ile yapılan taşımacılığı düzenleyen Karayolu Taşıma Kanunu ilgili kurumların ve Meslek Odalarının görüşleri alınarak günün koşullarına uygun olarak çıkarılmalıdır.

11. Trafik Kazası Tespit Tutanaklarının doldurulması; zabıta,yol/trafik konusunda uzman inşaat mühendisi, doktor ve Oda tarafından eğitilip ve belgelendirilmiş Oda üyesi uzman makina mühendisleri tarafından ortaklaşa yapılmalıdır. Trafik Kazası Tespit Tutanakları hazırlama aşamalarında olay yeri ve olaya karışan araçların mutlaka fotoğrafları çekilmelidir.

12. Mahkemelerde trafik konusunda bilirkişilik yapanlarda; ilgili Meslek Odaları tarafından eğitilip belgelendirilmiş olmaları koşulu aranmalıdır.

13. 2918 sayılı Trafik kanunu, taraf olan tüm kesimlerin görüşü alınarak günün koşullarına uygun olarak yeniden düzenlenmelidir.

14. Ulaşım politikaları ulusal düzeyde saptanmalı; yeni demiryolu ağı çalışmalarını geliştirmek, mevcutları yenilemek, denizyolu ulaşımını olabildiğince geliştirmek için gereken önlemler ivedilikle alınmalı ve uygulanmalıdır. Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, boru hattı vb. ulaşım sistemleri arasında koordinasyon sağlanarak kombine taşımacılık devreye sokulmalıdır.

15. Üniversitelerimizin bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.

16. Araç muayeneleri formalite olmaktan çıkarılmalı, modern cihazlarla kontroller yapılmalı, çıkacak sonuçlara göre tedbirler alınıp uygulanmaya konulmalıdır.

17. Günümüz modası haline gelen şehir içi toplu taşımacılığın özelleştirilmesinde; kentin sahibi olan kentlinin, sivil toplum örgütlerinin, Meslek Odalarının ve Üniversitelerin görüşleri alınmadan bireysel düşüncelere dayalı politikalardan ve yanlış özelleştirmelerden vazgeçilmelidir.

18. Araç güvenliği yönünden; araçların güncel normlara uygun olarak üretimi ve bakımı önemli rol oynamaktadır. Ülkemizdeki mevcut araç imal ve tadil yönetmelik

ve standartları yeniden gözden geçirilerek uluslar arası normlara uygun hale getirilmeli, üretilen ve yurt dışından ithal edilen araçların bu normlara uygun olup olmadıkları bağımsız kuruluş olan Makina Mühendisleri Odası tarafından denetlenmesi sağlanmalıdır.

19. Araçlarda kullanılan yedek parça üretimi ve ithalatı ile mühendislik hizmetlerinin denetlenmesi sağlanmalıdır.

20. Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli ve Oda tarafından eğitilip belgelendirilmiş Oda üyesi uzman Makina Mühendislerinin istihdamı bu işletmelerde sağlanmalıdır.

21. Yasayla kurulmuş olan Yüksek Trafik Güvenlik Kurulu işlevsel hale getirilmelidir.

Sonuç olarak; Kent içi ve kent dışı ulaşımda uluslararası tekellerin teknoloji ve sermaye ihracı politikaları sonucu dayatılan karayolu taşımacılığı ve karayolu yatırımları yerine toplumsal çıkarlara uygun ve çevresel etkileri asgari olan toplu taşıma politikaları geliştirilmelidir. Bu politikalar doğrultusunda kent içi ve kent dışı ulaşımda toplu taşıma araçları öncelikli tercihler arasında değerlendirilerek alt yapı yatırımları bu alanlara kaydırılmalıdır. Ayrıca kent içi ulaşımda yayaların ve engellilerin öncelikleri bu yatırımlar yapılırken dikkate alınmalıdır.

Toplu ve kombine taşımacılıkla ilgili politikaların hayata geçirilmesinde ülkenin öz kaynakları dikkate alınarak yatırım politikaları ve stratejilerine yönelik planlama ve bu planlamanın bir ayağı olan gerçekçi bütçeler oluşturulmalı, karayolu iyileştirmelerinde de bu politikalar dikkate alınmalıdır.

İŞ SAĞLIĞI - İŞ GÜVENLİĞİ KONGRESİ SONUÇ BİLDİRGESİ

(11-12 Mayıs 2001 - Adana)

TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Adana Şubemizin sekreteryasında 11-12 Mayıs 2001 tarihlerinde Adana'da gerçekleştirilen İş Sağlığı-İş Güvenliği Kongresi kapsamında yapılan panel, konferanslar ve oturumlarda sunulan bildiriler ile yapılan tartışma ve öneriler sonucu ortaya çıkan sonuç bildirgesini ilgililere, yetkililere ve kamuoyuna sunuyoruz.

Bilim ve teknolojiye yaşanan hızlı gelişmeler, hızlı sanayileşmeyi de beraberinde getirmiştir. Hızla gelişen sanayileşmeye bağlı olarak; işyerlerinde yeterli

önlemlerin alınmaması her yıl artan iş kazaları, meslek hastalıkları ve çevre kirliliği insan ve çevre sağlığını tehdit eder bir noktaya ulaşmıştır.

Üretim araç ve gereçlerinin uygunsuzluğu, üretim süreçlerinde kullanılan ürün, yarı ürün ve ham maddelerden kaynaklanan zararlı etmenler, çalışılan ortamın ve üretim süreçlerinin yetersiz ve olumsuz koşulları çalışanların en temel hakkı olan yaşama ve çalışma hakkını tehdit ettiğinden iş sağlığı ve iş güvenliği konusunda gerekli önlemlerin alınmasını zorunlu kılmaktadır.

İş kazalarının ve meslek hastalıklarının ortadan kaldırılması, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin sağladığı olanakların bu alana yönelik olarak kullanılmasıyla mümkündür.

Bunun için; bilimsel araştırmaya dayalı yönetim sistemleri ile riskin doğru tanımlanması, planlı çalışma ve üretim sürecindeki gelişmelerin bilimsel yöntemlerle incelenmesi, güvenlik önlemlerinin arttırılması ve ilgili tarafların bu planlamaya katılımının sağlanması gerekmektedir. Sağlıklı, güvenli ve verimli bir çalışma ortamı ancak böylesi bir anlayışla sağlanabilir.

Günümüz Türkiye'sinde her alanda olduğu gibi bu alanda da büyük sorunlar yaşanmaktadır. Ülkemizde İş sağlığı ve iş güvenliği mevzuatı 15 kanun, 28 tüzük, 32 yönetmelik ile çok sayıda standart listesinden oluşmaktadır. Mevcut mevzuat ve yasal düzenlemeler bir hayli dağınık ve yetersiz olup; çalışanların tümünü kapsamamakta, kurum ve kuruluşların yetki ve sorumluluklarının iç içe geçtiği karmaşık bir yapı oluşturmakta ve bu durum karşısında uygulayıcılar bile zaman zaman güçlüklerle karşılaşabilmektedir.

Özelleştirme, sendikasılaştırma ve taşeronlaştırma politikalarıyla her türlü sosyal güvenlik ve güvencelerden yoksun kayıt dışı işçilik ve çocuk çalıştırmayla katmerlenen iş kazaları ve meslek hastalıklarının boyutu resmi istatistiklerde yayımlanandan çok daha büyüktür.

Bu nedenle iş sağlığı ve iş güvenliği; sadece yılın bir haftasında yapılacak etkinliklerle hatırlanacak, ödüller dağıtılacak ve hamasi nutuklar atılacak kadar basit bir konu olmamalıdır.

Ülkemizde işçi sağlığı ve iş güvenliği için çok önemli olan mesleki denetim hizmetlerinden "periyodik kontrollerin" raporlarını onaylayacak, sorumluluk alacak, gerektiğinde hesap sorulacak bir kurum yoktur. İşletmelerde iş sağlığı iş güvenliği, çevreyi koruma ve geliştirme ve insan sağlığı esas alınarak kurallara uygun kontroller yapılmasını sağlayacak, tarafsız (ön yargısız ve ticari kaygıdan uzak) bir denetimin sağlanması kamu yararı için bir zorunluluktur.

Makina Mühendisleri Odası olarak:

- İş sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili ulusal politikaların acilen oluşturulmasında ilgili tarafların katılımı sağlanmalı ve bu konuda alınacak kararlar çalışma hayatına yansıtılmalıdır.
- Makina Mühendisliği uzmanlık alanına giren ve İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Tüzüğünde yer alan konularla ilgili olarak Odamızca hazırlanan ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı yetkililerine iletilen ayrıntılı raporda belirtilen hususlar dikkate alınarak gerekli tüzük değişiklikleri ivedilikle gündeme alınmalıdır.
- Yeniden yapılanma bağlamında küçük ve orta boy işletmelerde çalışan sayısı az olduğundan işveren mevcut yasal düzenlemelerin getirdiği yükümlülüklerden kurtulmaktadır. Bu nedenle KOBİ'lerde iş sağlığı ve iş güvenliği kurulu, iş güvenliği mühendisi ve iş yeri hekimi istihdamı için gerekli yasal sınır olan 50 işçi çalışma zorunluluğu kaldırılmalıdır.
- İşyerlerinin büyüklüğü ve çalışma ortamının risklerine göre iş güvenliği mühendisi çalıştırma zorunluluğu getirilmeli ve çalışma koşulları ayrı bir yönetmelikle düzenlenmelidir.
- Eğitim ve öğretim mevzuatı orta öğretimden başlayarak konuyla ilgili müfredat programları hazırlanacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.
- İş sağlığı ve iş güvenliği konusu üniversitelerin mühendislik fakültelerinde ayrı bir program olarak ele alınmalıdır.
- İşyerlerinde iş sağlığı ve iş güvenliği eğitime önem verilmeli, bu konuda eğitim almamış çalışana işbaşı yaptırılmamalıdır.
- Toplumda iş sağlığı ve iş güvenliği kültürünün oluşması için yapılacak yaygın ve örgün eğitimlerin yanı sıra yazılı ve görsel basın da etkili bir şekilde kullanılmalıdır.
- İş yerlerinde kurulan işçi sağlığı ve iş güvenliği kurulları, tarafların eşit sayıda temsil edildiği demokratik kurumlar olarak düzenlenmeli ve tavsiye kurulundan ziyade yaptırım gücüne sahip bir kurula dönüştürülmelidir.
- İşyerlerinde çalışanların tümü iş sağlığı ve iş güvenliği konusunda söz ve karar sahibi olmalıdır.

- İş sağlığı ve iş güvenliği önlemleri işyeri mekanı, teknoloji, üretimde kullanılan hammadde, üretilen ürün, ergonomi vb. konular daha proje aşamasında planlanmalı ve çalışmalar yapılmalıdır.
- Meslek hastalıkları hastaneleri işlevine uygun olarak yapılandırılmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Üretim sürecinde kullanılan ekipmanlar ve kişisel koruyucular iş sağlığı- iş güvenliği standart ve mevzuatına uygun üretilmelidir. Bu konuda zorunlu standart oluşturulmalı, üretim, satış ve kullanım sırasında standartların denetimi mutlaka yapılmalıdır.
- Çalışanlara iş sağlığı ve iş güvenliği yönünden zararlı olan ortamlarda çalışmama hakkı tanınmalıdır.
- Periyodik kontrol hizmetleri bir kurumun sorumluluğunda yürütülmelidir. Bu süreçte önemli etkenler; kurumsal bağımsızlık, mesleki yeterlilik ve kontrol kriterlerinin geliştirilmesi, hizmetin planlı, programlı ve düzenli şekilde sunulması vb. dir. Bu doğrultuda periyodik kontrolleri yapacak makina mühendisleri Makina Mühendisleri Odası'nca düzenlenecek kurslarda eğitilmeli ve belgelendirilmeli, periyodik kontroller belgeli mühendislerce yapılmalı ve kontrol sonucu düzenlenen raporlar Makina Mühendisleri Odası'nca onaylanmalıdır.

TMMOB MMO olarak; iş sağlığı ve iş güvenliği alanında; kendi uzmanlık alanımıza giren konularda geliştirici ve iyileştirici çalışmalara katkı ve katılımında bulunmayı önemli görevlerimizden biri olarak kabul etmekteyiz.

Odamız adına Adana Şubemiz sekreteryalığında düzenlenen ve ilgili kurum ve kuruluşların desteğiyle gerçekleşen İş sağlığı - İş Güvenliği Kongresinin, gelecekte de düzenli aralıklarla yapılması düşünülmektedir. Ülkemizde kanayan bir yara olan iş sağlığı ve iş güvenliği konusunda bir Meslek Odası olarak sorumluluğumuzun bilincindeyiz ve bu alanda yapılacak her türlü çalışmaya katkı vermeye hazır olduğumuzu kamuoyuna duyururuz.