



Kazalarda Hayatını Kaybeden İşçiler Birer Sayıdan İbaret Değildir.

* 31 Ocak 2008 İstanbul Davutpaşa'da kaçak işyerinde meydana gelen patlama sonucu 23 işçi hayatını kaybetti.

* Aralık 2009'da Bursa Kemalpaşa'da madende meydana gelen iş kazasında 19 işçi hayatını kaybetti.

* 3 Şubat 2011'de Ankara Ostim OSB'de meydana gelen patlama sonucu 20 işçi hayatını kaybetti.

* 11 Şubat 2011'de Kahramanmaraş Afşin kömür sahasında toprak kayması sonucu 10 işçi hayatını kaybetti henüz bedenleri bulunamadı.

* 24 Şubat 2012'de Adana Gökdere Köprü Barajında meydana gelen kazada 10 işçi hayatını kaybetti henüz 4'ünün bedenleri bile bulunamadı.

* 11 Mart 2012 İstanbul Esenyurt AVM inşaatında çıkan yangında 11 işçi hayatını kaybetti.

* 2 Nisan 2012'de Eskişehir'de madende göçük 4 işçi hayatını kaybetti.

* 3 Nisan 2012'de Erzurum'da TEDAŞ işçileri suda boğuldu 5 işçi hayatını kaybetti.

* 5 Nisan 2012'de Tuzla'da patlama 2 işçi hayatını kaybetti. (Bugüne kadar Tuzla Tersanelerinde yaşanan kazalarda toplam 147 işçi hayatını kaybetti.)

* 13 Nisan 2012'de Kahramanmaraş'ta bir kot boyama fabrikasında meydana gelen patlamada 4 işçi hayatını kaybetti.

İş kazaları sonucu 2008 yılında 865, 2009 yılında 1.171, 2010 yılında 1.434 işçi hayatını kaybetti. 2011 yılı sayıları daha açıklanmadı. Ancak 1.600 civarında işçinin hayatını kaybettiğinin açıklanması bekleniyor. Bu açıklanan sayıların o yıl meydana gelen kazaların değil, kapatılan davaların sayısı olduğu, bir davanın ortalama 2 yıl sürdüğü ve sadece toplam çalışanların %60'ını oluşturan sigortalı çalışanları kapsadığı düşünüldüğünde tablo daha da dramatik bir hal alıyor.

2008 yılından 2011 yılına iş kazalarından ölüm neredeyse 2 katına çıktı. 2012 yılında ise artık işçiler 5'er 5'er, 10'ar, 10'ar ölüyor,

Hiçbir ülkede insanların, işçilerin canı bu kadar önemsiz değildir. İşçiler kazalarda onar-onar ölüyor, işçilerin sağlığının korunmasında sorumlu olan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ise sadece seyrediyor.

Bakanlık gerekli düzenlemeleri, denetlemeleri yapmadığı için ölümlerin sorumlusudur ve hesap vermedir. Döneminde ölümlerin hızla arttığı bir önceki bakan şimdi Milli Eğitim Bakanı olarak, 4+4+4 yasasıyla, çocuk gelinler, çocuk imamlar, yaşayan ölümler yaratmanın peşinde koşarken, yeni bakan ise eski bakanın devraldığı bayrağı başarıyla taşıyor, işçi ölümlerini eskisinden daha başarılı bir şekilde seyretmeye devam ediyor.

Bunun yanı sıra Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ülke çapında yaklaşık 3 milyon 500 bin LPG'li aracın güvenilirliğini artırmayı sağlayan LPG/CNG Sızdırmazlık Raporu zorunluluğunu bir genelge ile kaldırdı.

Bu uygulamanın halkın can ve mal güvenliği açısından 2000-2005 yılları arasına benzer, hatta daha vahim sonuçlar doğuracağı bilinmelidir. Zira bu uygulamalarla uzman mühendislerin istihdam edildiği ve standartlara uygun dönüşüm yapan yetkili firmalar piyasadan silinecek; onların yerine "merdiven altı" tabiriyle anılan, uzman olmayan kişilerin çalıştığı kontrolsüz ve denetimsiz firmalar piyasaya tekrar hakim olacaktır.

Sermayenin daha fazla para kazanması için her şeyi yapabilecek ve kendini eleştiren her kesimi sistematik bir şekilde yok etmeyi başlıca görevi sayan mevcut iktidardaki anlayışın yanlışlığının altını bir kez daha çiziyoruz. Emekten, sanayileşmeden, kalkınmadan, tam istihdam, toplumsal refah, gerçek bir demokratikleşme ve bir arada yaşamdan yana bakışımız bugün her zamankinden daha önemlidir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Adana Şube Yönetim Kurulu**

Yıl : 2012 Sayı : 98

Yönetim Yeri

MMO Adana Şubesi
Güzelyalı Mah. A. Kahveci Bul. No: 37/A
01170 Çukurova / ADANA
Tel: 0.322. 232 64 20 Fax: 0.322. 232 64 19

E-Posta: adana@mno.org.tr
Web: http://adana.mno.org.tr

Sahibi

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Adana Şubesi Adına
Hüseyin ATICI

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Özgür ÇELEBİ

Yerel Süreli Yayın

BÜLTEN 2 Ayda Bir Yayınlanır,
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Adana Şubesi Üyelerine ve
Öğrenci Üyelere Ücretsiz Gönderilir.

Temsilciliklerimiz

Hatay İl Temsilciliği Tel: 0.326. 212 69 99
Niğde İl Temsilciliği Tel: 0.388. 233 57 85
Osmaniye İl Temsilciliği Tel: 0.328. 826 04 17
İskenderun İlçe Temsilciliği Tel: 0.326. 614 21 94

Yapım

Artı Tanıtım
Tel: 0.322. 453 56 97

Baskı Adedi : 3000
Baskı Tarihi : Şubat 2012



GÖKDERE KÖPRÜ BARAJI'NDA MEKANİK TÜNEL KAPAĞI PATLADI



Adana'nın Kozan ilçesinde yer alan Gökdere Köprü barajında 24 Şubat 2012 tarihinde mekanik tünel (derivasyon tüneline) kapağı patladı. Patlama sonucunda barajda ilk kez tutulan su, derivasyon tüneline geçmesi sonucu tüneline çıkış ağzında çalışan baraj işçilerinin sular altında kalmasına sebep oldu. Sel sularına kapılan 10 işçiden 4 tanesinin cansız bedenine ulaşılırken olayın üzerinden 20 gün geçmesine rağmen 6 işçiye halen ulaşamadı. Kazanın ardından Kozan Başsavcılığı soruşturma başlatırken, kaza ile ilgili sebeplerin ortaya çıkarılması için bilirkişi heyeti oluşturdu. Bilirkişi heyeti için Odamızdan da iki uzman üye istenmesi sonucunda biri iş güvenliği diğeri baraj inşaatları konusunda uzman olmak üzere iki üye görevlendirildi.

Kazanın hemen sonrasında aralarında Şube başkan ve başkan vekilimizin de bulunduğu TMMOB'a bağlı bazı odaların yönetim kurulu üyeleri de olay yerinde inceleme yapmak üzere Köprü barajına gittiler.

Söz konusu kaza ile ilgili 29.02.2012 tarihinde basın toplantısı düzenlendi.



Gökdere Köprü Barajı İnşaatında meydana gelen kaza ile ilgili olarak düzenlenen ortak basın toplantısı:

Gökdere Köprü Barajı'nın dolu hacminin 93 milyon m³ olduğu, barajın su tutulmaya başlanması ve doluluk oranının 87 milyon m³ hacme ulaşıldığında derivasyon tüneline mekanik kapağın su basıncına dayanamayarak koptuğu anlaşılmıştır. Baraj inşaatı tamamlanmadan gövdede su tutulmaya başlanmış olması, mansap bölgesinde işçilerin çalışmaya devam etmesi felakete davetiye çıkartmıştır. Doğru olmamıştır.

Dolayısıyla, barajın mansabında çalışma yapan işçiler hayatını kaybetmiştir. İşçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda dikkatsizlikler can ve mal kaybına yol açmıştır.

Heyetimizin barajda yaptığı ön incelemede karşılaştığı sonuçlar, baraj inşaatında pek çok soru işareti taşımaktadır. Bu soruları kamuoyuyla paylaşmamız mesleki bir sorumluluk olarak görülmelidir. Kapağın kopmasına proje, denetim, uygulama veya malzeme seçiminin neden olup olmadığı ayrıntılı teknik bilirkişi raporunun sonucunda anlaşılacaktır.

Konunun aydınlatılmasını sağlayacak önemdeki sorularımız şöyledir :

* Tünel ve derivasyon kapak projesinin maksimum su basıncına dayanıklı tasarlanmış olması gerekirdi. Proje buna uygun yapılmış mıdır?

* İmalatta kullanılan malzemelerin, projeye uygunluk sertifikasyonu kontrol edilmiş midir? Kapağın imalatı ve montajında kullanılan kaynak test ve muayenelerinin projeye uygunluğu kontrol edilmiş midir?

* Kapak yerine ilk konulduğunda yetkili kişiler tarafından gerekli kontrol ve muayeneler yapılmış mıdır? Yapılmışsa kayıt altına alınmış mıdır?

* Mekanik tünel kapağını destekleyen üst eşikteki betonarme yapı elemanlarında kopma olduğu görülmüştür. Betonarme yapı elemanlarının kopmasının nedeni yüksek su basıncı mıdır, yoksa teknik şartnameye uygun olmayan beton kalitesi midir?

* Barajda su tutulmaya başlandığında, kapaktan su sızıntılarının olduğu ve kum torbalarıyla önlem alınmaya çalışıldığı ifade edilmiştir. Bu denemenin fayda etmediği görüldüğü halde işçiler neden tünelin çıkış ağzında (mansabında) çalıştırılmaya devam edilmiştir?

* Böylesi bir yapının acil durum eylem planında mutlaka bulunması gereken "taşkın ve sel" riskine karşın yapılacaklar önceden planlanmış mıdır? Planlanmışsa kaza esnasında ve sonrasında bunların ne kadarı uygulanmıştır?

* Barajda su tutulmaya başlanmasından sonra mekanik kapağın arkasına yapılması gereken beton tıkaç, sızıntının devam etmesi nedeni ile yapılamamıştır. Sızıntının devam etmesine ve beton tıkaçın yapılmamasına rağmen işçilerin hala tünelin çıkış ağzında (mansabında) çalıştırılmaya devam edilmesi can kayıplarının bir numaralı nedeni değil midir?

• Meydana gelen kaza, proje hatasından mı, uygulamadan mı, uygun olmayan malzeme seçiminden mi, denetim zaafından mı kaynaklanmıştır? Araştırmanın temel eksenini bu sorular çerçevesine oturtulmalıdır.

• Bugün itibariyle kaza ile ilgili yargı süreci başlamıştır. Yargı sürecinde yukardaki soruların yanıtı son derece önem arz edecektir. Kazanın nedenleri konusunda teknik bilirkişi heyetinin hazırlayacağı raporun sonucunda netlik kazanacaktır.

**28 ŞUBAT 2012
TMMOB
ORTAK BASIN TOPLANTISI**



LPG`Lİ ARAÇLARDAN "GAZ SIZDIRMAZLIK RAPORU" İSTENMEMESİ, FACIALARA YOL AÇACAK BİR KARARDIR

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Uyarıyor:

LPG`li Araçlardan "Gaz Sızdırmazlık Raporu" İstenmemesi, Facialara Yol Açacak Bir Karardır, Araçların LPG`ye Dönüşümü ve İlgili Piyasanın Denetiminde Ulaşılan Düzey ve Disiplin Bozulmak Üzeredir, LPG`li Araçların Trafikte "Hareketli Bombalara" Dönüşmesi Söz Konusudur, Bu Gidişe "Dur" Denilmelidir, Yeni uygulama yedi yılda sağlanan denetimi ortadan kaldırıyor

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 19.12.2011 tarihli Genelge'si; 22.03.2010 tarihli önceki genelgede belirtilen uygulamaya aykırı olarak, araç muayene istasyonlarında (LPG ve CNG takılı araçlar için en geç bir ay önceki tarihe ait "Gaz Sızdırmazlık Raporu") aranması zorunluluğunu kaldırmış, gaz sızdırmazlık raporu bulunmamasını "ağır kusur"dan "hafif kusur"a dönüştürülmüştür. Bu durum LPG`li araç kullanıcılarının keyfiyetine yol açmış ve 2012 yılı Ocak ayı başından itibaren gaz sızdırmazlık testlerinde ciddi bir düşüş gerçekleşmiştir. Bu yeni uygulama ile 2005 yılından önceki denetimsiz ortama geri dönülmüş, özellikle son yedi yıldır gerçekleştirilen sistemli, disiplinli denetim sayesinde oluşan yaygın güvenilirlik ortadan kalkmaya, halkın can ve mal güvenliği ciddi bir şekilde tehdit edilmeye başlanmıştır.

Uygulama mevzuata aykırıdır

Bu uygulama, alternatif LPG/CNG yakıtı kullanan araçların imalatı, tadilatı ve montajı (LPG`ye dönüşümü) ve periyodik kontrollerinin uluslararası-ulusal standartlara uygun olarak yapılmasını sağlayan Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının 28.11.2008 tarihinde yayımladığı "Araçların İmal Tadil ve Montajı (AİTM) Hakkında Yönetmelik" hükümlerine açık bir aykırılık oluşturmaktadır. Zira söz konusu Yönetmelikte, araçların LPG/CNG`ye dönüşümüne ilişkin bütünlüklü önlemler sıralanmış ve bu bütünlük içinde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TSE, MMO veya otomotiv ana bilim dalı olan üniversiteler kurumsal ayaklar olarak tanımlanmıştır. Yönetmelikte araçların yakıt sisteminin hangi standartlara göre LPG/CNG`li kullanıma dönüştürülebileceği, bu işlemlerin kimler tarafından yapılabileceği, dönüşümlerin ve kullanılacak ekipmanın denetimi, gaz sızdırmazlık testlerinin kimler tarafından yapılacağı, denetim ve test raporlarının nerelerde aranacağı ve bütün bu işlemlerle ilgili yetkilendirilen kurum ve kuruluşlar açık bir şekilde tanımlanmış bulunmaktadır. Kısaca Yönetmelik; yakıt sistemi tadilatı yapılan araçların ilk LPG/CNG sistem montajında ve daha sonra araç muayene istasyonlarındaki Periyodik Muayeneleri sırasında "Gaz Sızdırmazlık Raporu"nun aranmasını zorunlu hale getirmiş ve bu raporu verecek kurum ve kuruluşları da MMO, TSE ve otomotiv ana bilim dalı olan üniversiteler ile il merkezi belediye hudutları dışındaki yerlerde araç muayene istasyonları olarak belirlemiştir. Ancak Ulaştırma Bakanlığının söz konusu genelgesi, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının Yönetmelikle düzenlediği mevzuata açık bir şekilde aykırıdır.