

**Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, 5 Haziran Dünya Çevre Günü nedeniyle bir basın açıklaması yaptı...**

## 5 HAZİRAN DÜNYA ÇEVRE GÜNÜ YANLIŞ SANAYİ, KENT, ULAŞIM, ENERJİ VE ÇEVRE POLİTİKALARI HAKKINDA UYARICI OLMALIDIR!

Atmosferdeki karbondioksit oranının artışı, ozon tabakasındaki delik, iklim değişiklikleri, kuraklık, seller, cilt kanseri artışı, nükleer ve endüstriyel kirlilik, sulardaki yaşamın zarar görmesi, su kaynaklarının aşırı kullanımı ve kirlenmesi, ormansızlaşma, tarım alanlarındaki verimliliğin azalması, sağlıksız kentleşme, ranta dayalı plansız yapılaşma su ve kanalizasyon ve kentlerin çöp sorunu günümüzün başlıca sorunları arasındadır.

Yeryüzü ve evrenin evrimine özgü sorunlarla birlikte dünyanın ekolojik dengeleri sarsılmakta, izlenen yanlış sanayileşme, kentleşme, ulaşım ve enerji politikaları bu olgularla birleşmektedir. Bu noktada sermaye egemenliği ve dizginsiz azami kâr güdüsü, çevre-doğa-insan ilişkilerinin karşısına çıkan en önemli engeli oluşturmaktadır.

Doğal kaynaklarımız sermayenin yağmasına bırakılırken, çevre sorunlarına ilişkin denetim ve yaptırım eksikliği ülke zenginlikleri olan ormanlar, hazine arazileri ve kıyılarının talana açılmasına, yağışların sel felaketlerine, depremlerin katliama, çöp yığınlarının patlamalara dönüşmesine neden olmaktadır. Aynı nedenlerle ülkemizin tatlı su kaynakları korunamamakta, yeraltı ve yerüstü su kaynakları kirlenmekte, nüfusun ancak üçte birine artırılmış su verilebilmektedir.

Yurtiçi linyit ve hidrolik (suya dayalı) kaynaklar ile yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarından yüksek verimle yararlanılmasına yönelik kamusal politikalar yetersiz kalmakta, kamu bu alandan tümüyle çekilmekte, enerji üretim tesisleri artık özel şirketler tarafından kurulmaktadır.

Oysa sanayileşme ve kalkınma, çevre politikalarıyla doğrudan ilişkilendirilmiş bir uğraş ve amaçtır. Sanayileşme ve kalkınmayı "sosyal kalkınma" anlayışı içinde, planlı bir yaklaşımla, tarım, çevre, enerji, ulaşım, teknoloji, sağlık, eğitim ve tüm diğer alanlara yönelik politikalarla bir bütünlük içinde tanımlamak gerekmektedir. Başka türlü in-

sanca bir yaşam geliştirmek olanaklı değildir. Ancak böylece, teknoloji-sanayileşme ve çevre politikaları arasında bir uyum kurulabilecektir.

Bu bağlamda çevre politikaları: Doğru sanayi, enerji, ulaşım politikalarıyla birlikte su kirliliği ve kontrolü, katı ve tehlikeli atıkların kontrolü, toprak kirliliği ve kontrolü, erozyon kontrolü, sera gazı salınımının kontrolü, deniz kirliliğinin kontrolü, biyolojik çeşitliliğin korunması ve geliştirilmesi, temiz üretim teknolojilerinin kullanılması, doğal kaynakların korunması, çevre dostu yerli, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı eşliğinde tanımlanmalıdır.

Ülkemiz sanayisinin enerji yoğunluğunu sektörel yapılanma değişikliği ile azaltmak üzere çalışmaların yapılması gereklidir. Enerji verimliliğinin artırılmasının yanı sıra sanayinin enerji, emek ve kaynak yoğun üretimden ileri/yüksek teknoloji yoğunluklu ve enerji yoğunluğu düşük olan bir üretim ve sanayi yapısına geçmesi gerekmektedir. Örneğin çok yüksek girdili ithal ham madde ile çalışan, yüksek oranda enerji harcayan, çevreyi çok kirlüten ve istihdam katkısı az olan bir sanayi dalı ihracat kapasitesi yüksek de olsa ülkemiz için uygun değildir.

Sektörlerde bugün ve gelecekte beklenen kapasite ihtiyacı, sanayi dalının katma değer katkısı, istihdam katkısı, çevre kirliliği, enerji tüketim yapısı gibi kriterler göz önüne alınarak öncelik göstergeleri belirlenmeli, sanayi tesislerinin buna göre kurulması ve kapasite artırımı konusunda bir sanayi planlaması yapılmalı ve plana uygun izin ve teşvikler verilmelidir.

Enerji Verimliliği Yasası ile getirilen "proje destekleri" ve "gönüllü anlaşma" uygulamalarının yaratacağı ortamdan maksimum düzeyde faydalanılmalı ve sanayi ile verimliliği artırıcı, enerji yoğunluğunu ve emisyonları düşürücü ortak çalışmalar yapılmalıdır.



Sanayi kuruluşları tarafından eşgüdümsüz ve bütüncül bir yönetim modeline bağlı olmaksızın gerçekleştirilen deniz dolguları ve tehlikeli madde transferine yönelik özel iskeleler; bunların yakın çevresinde yer alan yerleşim alanları ve doğal alanlar açısından çevre kirliliği, can güvenliği insan ve diğer yaşam türleri için pek çok risk oluşturmaktadır.

Tarım alanlarına sanayi tesisleri kurulmamalı, çarpık kentleşme ve kıyı yağmalanmasının önüne geçilmeli, sanayi atıkları kontrol altında tutulmalı, arıtma tesisleri şart koşulmalı ve denetlenmeli, atıklar için geri dönüşüm projesi ve teknolojileri kullanılmalıdır.

Türkiye'deki sanayi kuruluşlarının yakın ve orta vadede enerji verimliliği ve çevresel etkiler açısından tercih etmeleri gereken teknolojiler tespit edilmelidir.

Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Ulaşım politikaları, toplum yararını gözeterek, tüm ulaşım alternatiflerini (Kara, Deniz, Hava ve Demiryolu) değerlendiren Kombine Taşımacılığı (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) esas alınmalıdır. Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demiryolu hatlarına öncelik verilmelidir.

Araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesi, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesi, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması, yüklerin karayolu dışındaki taşıma tipleri ile taşınmasının özendirilmesi gerekmektedir. Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, kent merkezlerinde küçük taşıt kullanımını zorlaştıracak önlemler alınmalıdır.

Belediyelerin son yıllarda özellikle şehir içi ulaşımında yakıt tüketimini artıran savurgan yatırımlarına son verilmelidir. Ulaşım sektöründe yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçlar kullanımdan çekilmelidir. Taşıt emisyonlarının kontrolü sağlanmalı, araç alım ve satımında "emisyon vergileri" uygulanmasına geçilmelidir.

Enerji verimli ve çevre uyumlu taşıtlar yaygınlaştırılmalı, daha az yakıt tüketen yeni yakıt, motor ve araç teknolojileri geliştirilmeli, teknolojilerin biyodizel, hibrid, CNG ve elektrik motoru gibi uygulamalarla iyileştirilmesi için yasal düzenlemeler yapılmalı; bu teknolojilere uygun araçların üretim ve ithali sağlanmalıdır.

Enerjide petrol ve doğal gazda dışa bağımlılığın azaltılması; yerli üretim ve teknolojileri geliştirici, enerji verimliliği ve tasarrufunu geliştiren, çevreyle uyumlu, kamusal planlama esaslı, ulusal kaynaklara dayalı bir teknolojik yapılanmayla yerli, yeni ve yenilebilir enerji kaynaklarının hızlı bir şekilde devreye girmesi gerekmektedir.

Termik santrallerimizde gerekli bakım, onarım, iyileştirme, kapasite artırımı çalışmaları hızla sonuçlandırılmalı, çevre kirliliğini önleyecek önlemler alınmalıdır.

Yerli kömür kaynaklarımızın ileri teknolojilerle çevreye olumsuz etki yaratmadan elektrik üretimi için kullanılması sağlanmalıdır.

Baca gazı arıtma tesisi, desülfirizasyon ünitesi ve elektro filtreleri olmayan termik santrallerin çalışmasına izin verilmemelidir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**  
**Yönetim Kurulu Başkanı**  
**Emin KORAMAZ**

**Makina Mühendisleri Odası Genel Sekreteri Ali Ekber Çakar, 14 Haziran 2008 tarihinde yaptığı basın açıklaması ile Odanın Tuzla grevini desteklediğini belirtti...**

### **TUZLA TERSANELERİNDE “YAŞAM VE İNSANCA ÇALIŞMA HAKKI” İÇİN GREVE GİDEN İŞÇİLERİ SELAMLİYORUZ**

Kayıt Dışı, Kurlsız, Esnek Çalışma ve İstihdam Önlenmediği, Gerekli Denetimlerin Yapılmadığı; Sanayi, Tarım, Ticaret ve Hizmet Sektörleri ile Çalışma Yaşamının Bütünü İş Sağlığı ve Güvenliği Önlemlerinin Tamamına Tabi Tutulmadığı Müddetçe Acı Ölümlerin Yaşandığı Davutpaşa ve Tuzla Örnekleri Çoğalacak, Türkiye İş Kazaları ve Meslek Hastalıklarında Rekorlara Koşacaktır. TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 15–16 Haziran 1970 İşçi Direnişinin 38. Yılında, Limter-İş Sendikasının 16 Haziran Tuzla’da “Yaşam ve İnsanca Çalışma Hakkı” Grevini Desteklemektedir. Türkiye’de 1963’te gündeme gelen sendika, toplu sözleşme ve grevlere ilişkin yasalar 1965 sonrası iktidarlarca gasp edilmek istenmiş ve en sonu 1970’te 274 ve 275 sayılı Sendikalar, Toplu Sözleşme ve Grev Yasalarında değişiklikler yapılması yoluyla DİSK’in tasfiyesi amaçlanmıştır. Yasa tasarısı TBMM’de görüşülmeye başlanmadan önce, dönemin Çalışma Bakanının dile getirdiği “Çok yakında DİSK’in canına ot tıkayacağız” yaklaşımı, işçilerin yasa tasarısının Anayasa’ya aykırılığı temelinde 168 fabrika ve 150 bine yakın işçiyi kapsayan 15–16 Haziran 1970 direnişine sıkılan kurşunlar ve ardından gelen sıkıyönetim dönemi uygulamalarında kendini göstermiştir.

İşçilere uygulanan şiddet sonucunda 3 işçi yaşamını kaybetti, 200’den fazla kişi yaralandı, 16 Haziran 1970’te sıkıyönetim ilan edildi ve 3 ay içinde 5 bini aşkın işçi işten atıldı. DİSK yöneticileri açılan davalardan beraat ettiler. Söz konusu yasa değişikliklerini içeren hükümler, iki yıl sonra Anayasa Mahkemesi’nce Anayasa’ya aykırı bulunarak iptal edildi. Ancak o dönemi resmeden “sosyal uyanış iktisadi gelişmeyi aştı” gerekçesiyle gelen 12 Mart ara rejiminin yaptığı ve yapamadıkları, 12 Eylül 1980 askeri darbesi ile doruk noktaya ulaştı ve örgütlenme, toplu sözleşme ve grevle ilgili sendikal haklar çalışanlar aleyhine yeniden düzenlendi.

24 Ocak 1980 sonrası neo-liberal ekonomik politikalar ve çalışma yaşamına ilişkin yasalar; örgütlenme özgürlü-



ğü ve toplu sözleşme ve grev hakkını baltalamanın yanı sıra sağlık, sosyal güvenlik, gelir dağılımı, taşeronlaştırma, sendikasızlaştırma, iş güvencesiz ve kurlsız/esnek çalışma öğeleriyle birlikte bütün çalışma yaşamını daha da kötürümleştirmiştir. 12 Eylül’ün ilk günlerinde TİSK Başkanının “bugüne kadar işçiler güldü, bundan sonra biz güleceğiz” sözleri tam da bu bağlamdadır.

Bugün Türkiye sanayisi ve çalışma yaşamında iş sağlığı ve güvenliği önlemleri yok denecek kadar küçük ölçeklerde ve çok parçalı olarak uygulanmaktadır. 4857 sayılı İş Yasası gerekli denetimleri esnetmiştir. Bugün işyerlerinde mühendislik ve hekimlik uygulamalarına ilişkin yasal eksikler dizboyudur. 50 ve daha çok sayıda işçinin çalıştığı işyerleri için öngörülen “İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulu” (İSGK) oluşumu Türkiye’deki toplam iş yerlerinin ancak yüzde 1,5’inde geçerlidir. Toplam iş yeri sayısının yüzde 98’ini oluşturan ve İSGK, İşyeri Hekimi, İş Güvenliği Uzmanı, İşyeri Hemşiresi veya Sağlık Memuru bulundurma gibi zorunlulukların bulunmadığı küçük ve orta boy işletmeler ile Tuzla Tersaneleri gibi işletmelerde yaşanan iş kazaları ve ölümler esasen kurlsız, esnek çalışma ve taşeron/alt taşeron uygulamasının azami kâr

güdüsü ile ulaştığı gündelik vahim sonuçlara ciddi bir ayna tutmaktadır.

Bu sorunların çözümü, uygulanan neo-liberal politikaların tamamen dışında, insanı, sağlık ve güvenliği temel alan eşitlikçi yasa ve uygulamalarla olanaklıdır. Sanayileşme, üretim ve istihdamdan yana bir çalışma yaşamının insanca, iş güvenceli, örgütlü ve iş kazalarından arındırılmış bir şekilde örgütlenmesi pekâlâ olanaklıdır.

4857 sayılı İş Yasası tamamen işverenlerin çıkarları doğrultusunda şekillendirilmiştir. Esnek ve kurlsız çalışmayı, işçileri başka işverenlere kiralamayı, taşeronlaştırmayı yasal hale getiren, kıdem tazminatlarını, fazla mesai ücretlerini, sendikal hak ve yetkileri budayan bu yasa yerine bütün tarafların katılımı ile demokratik bir yasa çıkarılmalıdır. Çalışma yaşamı mevzuatı, eksenini “insan” olan çağdaş bir yapıya kavuşturulmalıdır.

İş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yasa, tüzük ve yönetmelikler uluslararası sözleşme, standart ve normlar dikkate ala-

rak yenilenmelidir. İş sağlığı ve güvenliği hizmetleri bütün iş yerlerini ve tüm çalışanları ve tüm toplum kesimlerini kapsamalıdır.

İş güvencesi ile iş güvenliğinin birbirini tamamladığı gerçeğinden hareketle, tüm çalışanlar insana yakışır “norm ve standartta” bir sosyal güvenlik şemsiyesi altına alınmalıdır.

Sigortasız ve sendikasız çalıştırma önlenmeli, kayıt dışı ekonomi kayıt altına alınmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak bu talepler eşliğinde, 38. yıldönümünde 15-16 Haziran direnişini anıyor ve Tuzla tersanelerinde “yaşam ve insanca çalışma hakkı” için greve giden işçileri selamlıyoruz.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası  
Yönetim Kurulu Sekreteri  
Ali Ekber ÇAKAR**

**Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, “Asansörlerde Durum Raporu, Uygulamalar ve Yapılması Gerekenler” Oda raporu ile ilgili 22 Mayıs 2008 tarihinde Anadolu Ajansı'na bir açıklama yaptı...**

## ASANSÖRLERİN YÜZDE 91'İ DENETİM DIŞI

Makina Mühendisleri Odası (MMO) raporunu hazırlayan Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz'ın, 22-25 Mayıs 2008 tarihlerinde İzmir'de MMO ve Elektrik Mühendisleri Odası (EMO) tarafından ortaklaşa düzenlenen Asansör Sempozyumu nedeniyle Anadolu Ajansı'na yaptığı açıklamada, MMO'nun “Asansörlerde Durum Raporu”nda Türkiye'deki yasal mevzuat, AB Teknik Mevzuatı'na uyum çalışmaları ve bu alanda ortaya çıkan sorunlar ile asansör firmalarında imalat, montaj ve bakım safhalarında mühendis çalıştırılmasına ilişkin ortaya çıkan sorunlar; sektördeki ithalat ağırlığı, yetkili-yetkisiz firma ve mühendis istihdamı durumu; asansör kazaları ve nedenleri; MMO'nun bu alandaki çalışmaları ve üretimden son kullanıma dek CE işaretlemesinde onaylanmış kuruluş olması; Türkiye'deki asansör denetimlerine ilişkin sayısal veriler ve nihai çözüm için yapılması gereken çalışmalara ayrıntılı olarak yer verildiği belirtildi. Raporun eklerinde ise Avrupa Topluluğu 95/216/EC Direktifi'nde yer alan 10 Güvenlik Kuralı ile asansör ve yürüyen merdivenler/bantlar kullanılırken dikkat edilecek hususlar yer alıyor. Emin Koramaz'ın rapor hakkında Anadolu Ajansı'na verdiği bilgiler aşağıdadır.





Odamız uzmanlık alanlarımızla ilgili tüm dallarda olduğu gibi, iletim teknolojileri ve asansörler konusunda da geliştirici ve iyileştirici çalışmalara katkı ve katılımında bulunmayı önemli görevlerinden biri olarak görmektedir.

İletim teknolojileri, toplumsal yaşamda fabrikalardan depolara, şantiyelerden küçük işletme, konutlar ve iş merkezlerine dek, pek çok alanda yaygın olarak kullanılmaktadır.

Güvenli, sağlıklı, çağdaş, planlı yapı ve kentlerin oluşumunda olduğu gibi asansör sistemlerinin de bilimsel, teknik proje ve uygulamalara gereksinimi vardır. Proje aşamasından uygulamaya ve periyodik kontrollere kadarki süreçlerde ilgili Bakanlıklara, Odamıza, valiliklere, belediyelere ve kullanıcılara önemli görev ve sorumluluklar düşmektedir.

Ancak standartlara uygun üretim, rekabet koşulları, AB Teknik Mevzuat uyum süreci, standartların uyumlaştırılması gibi konularda büyük bir dağınıklığın yaşandığı da görülmektedir. Bu açıdan Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, TSE, meslek odaları, üretici firmalar, mühendisler ve ilgili diğer kuruluşların denetimlerinin yaygın ve etkin kılınmasının gerek can ve mal güvenliği, gerekse haksız rekabeti önlemek açısından önemi bugün de sürmektedir.

### **Yasal Mevzuat ve Mühendislerin Yetkilendirilmesi Gerekliliği**

Asansörlerin projelendirilmesi, montajı ve bakımı Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 20 Aralık 1995 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Asansör Yönetmeliği çerçevesinde yapılmaktaydı. AB uyum sürecinde Bakanlık tarafından bu Yönetmelik yerine, 15 Şubat 2003 tarihli Resmi Gazete’de yeni bir Asansör Yönetmeliği (95/16/AT) yayımlanmış; daha sonra 31 Ocak 2007 tarihli Resmi Gazete’de revize edilerek yeniden yayımlanmıştır. Son yönetmelikte asansör imalat, montaj ve bakım süreçlerinde çalışan mühendisler için açık bir düzenleme bulunmamaktadır.

1995 tarihli Yönetmelikte asansör imalat, montaj ve bakım firmalarının bir elektrik ve bir makina mühendisi istihdam etmesi ve bu firmaların Elektrik ve Makina Mü-

hendisleri Odalarından Büro Tescil Belgesi alması zorunlu tutulmuşken, yürürlükteki Yönetmelikte bu konular boşlukta bırakılmıştır.

Yeni Yönetmelikte asansör avan ve uygulama projelerinin, ilgisine göre elektrik ve makina mühendislerince çizileceği ve bu projelerin belediye ve valiliklerce asansörlere işletme ruhsatı verilmesi aşamasında isteneceği belirtilmekte; ancak imalat, montaj ve bakım firmalarının mühendis istihdamı konusunda herhangi bir açıklık getirilmemektedir.

Odamız bu konuyla ilgili öneri ve çekincelerini Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’na iletmış, Bakanlık yetkilileri 95/16/AT Yönetmeliği’nde bir revizyon yapılacağını ve bu Yönetmelik yanı sıra asansör uygulamaları konusunda ulusal düzenlemeleri belirleyecek “Asansör İşletme ve Bakım Yönetmeliği” adlı bir Yönetmelik daha hazırlanacağını, asansör uygulamalarında görev alan mühendisler, odalar ve diğer kurumların görev, yetki ve sorumluluklarının açıklığa kavuşturulacağını tarafımıza bildirmiştir.

Ancak Bakanlığın 2008 başında ilettiği Taslakta, “Yetkili Mühendis” tanımı, mühendislerin odalar tarafından belgelendirilmeleri ve yıllık kontrol çalışmalarında yer almalarına ilişkin olumlu ifadeler bulunmakla birlikte, yürürlükteki yönetmelikte yer alan asansörlerin tesis edilmesine ilişkin Asansör Avan, Elektrik, Mukavemet ve Mekanik Uygulama projelerinin tanımlandığı bölümlerin (16 ve 24. maddeler) çıkarıldığı görülmektedir.

Türkiye’de 150 bine yakın CE İşareti olmayan asansör bulunmakta ve yaklaşık 10 milyon vatandaşımız her gün bu asansörleri kullanmaktadır. Bu durum ve asansör kontrollerine dair birazdan aktaracağımız veriler, can ve mal güvenliğini doğrudan etkileyen faktörlerin ortadan kaldırılmasını gerektirmektedir. TMMOB Makina Mühendisleri Odası ve Elektrik Mühendisleri Odası tarafından hazırlanarak Bakanlığa sunulan “Asansör Tesis, İşletme ve Bakım Yönetmeliği” bu noktada çok önem taşımaktadır.

Diğer yandan AB ülkelerinde benzerleri bulunan Asansör İşletme ve Bakım Yönetmeliği konusunda sektörde ortak bir görüşe ulaşılamamaktadır. Bazı çevreler olaya ticari boyutta yaklaşmakta, asansör firmalarında mühendis çalıştırılmasına ve mühendis odalarının mesleki denetim süreçlerinde yer almasına şiddetle karşı çıkmaktadırlar. Hatta yürürlükteki Yönetmeliğin avan ve tatbikat projeleri ile ilgili hükümleri bile iptal edilmek istenmekte, bina bütününe bir parçası olan ve yanlış uygulamaların sonuçlarını insan yaşamıyla ödediğimiz asansör tesisleri yapı denetim süreçlerinden kaçırılmaya çalışılmakta, işletme ruhsatı aşamasında sadece firmanın düzenleyeceği AT uygunluk beyanının yeterli sayılması istenmektedir.

Bilim, mühendislik ve kamu denetimini dışlayan böylesi bir düzenleme, asansörler konusunda denetim eksikliğinden kaynaklı can ve mal kayıpları ile standart dışı uygulamaları daha da artıracığı gibi asansör sanayimizi de baltalayacak, sektörde hizmet veren binlerce mühendis işinden olacaktır. Makina Mühendisleri Odası olarak böylesi bir yağma düzenine izin vermeyeceğimizi ve bu doğrultuda tüm örgütsel gücümüzü seferber edeceğimizi burada belirtmek isteriz.

### **Piyasa Gözetim ve Denetimi**

Öte yandan 17 Ocak 2002 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “Ürünlerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik” ortamının ilgili Bakanlıkça etkin bir şekilde sağlanması gerekmektedir. Zira asansör ve yürüyen merdiven sektöründe ürünlerin piyasaya arzı ve dağıtım aşamasında veya ürünler piyasada iken ilgili teknik düzenlemelere uygunluk ve güvenliğine ilişkin boşluklar mevcuttur.

### **Sektörde Yetkisiz Firma Sayısı Yetkili Firma Sayısından Fazla**

Asansör ve yürüyen merdiven sektörü; yılda ortalama 7-15 bin asansör ile 400 yürüyen merdiven kurulumunun gerçekleştirildiği ve yaklaşık olarak 160 bine yakın asansörün işletme süreçlerinde gerçekleştirilen bakım ve onarımda kullanılan malzeme, cihaz ve ekipmanlarla birlikte yaklaşık 750 milyon dolarlık bir ekonomik hacme sahiptir.

Yürüyen merdivenlerin tamamına yakını ile kurulumu gerçekleştirilen asansörlerin yaklaşık yüzde 15’inin tamamı ithal edilmekte; yerli marka ile kurulumu gerçekleştirilen asansörlerin yüzde 40’ı ise ithal komponentlerden oluşmaktadır.

Bu sektörde faaliyet gösteren yetkili firma sayısı 615 civarındadır. Herhangi bir yetki almadan, deyim yerindeyse korsan olarak çalışan firma sayısı ise 1.500 civarındadır. Bu sektörde istihdam edilen makina mühendisi sayısı ise yaklaşık 700’dür.

### **TMMOB Makina Mühendisleri Odası’nın Çalışmaları**

Asansörün tasarımı, imalatı, montajı, bakımı, periyodik kontrolü dahil tüm süreçlerde mühendislik hizmetlerinin verilmesi ve bu hizmetlerin de bu konuda özel eğitim almış, yeterliliği odalarca belgelendirilmiş mühendislerce verilmesi gerektiği açıktır.

**Yönetmelik:** Hızla gelişen teknolojiye bağlı olarak mühendislerin ihtisaslaşması ve sadece yetkin olduğu konularda hizmet vermesi gerektiğini savunan Odamız, 12 Şubat 2002 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren “TMMOB Makina Mühendisleri Odası Asansör Mühendis Yetkilendirme Yönetmeliği” uyarınca ülke genelinde eğitim kursları sonrası yapmış olduğu sınavlar sonucunda; Asansör Avan Proje Hazırlama konusunda 3 bin 593, Asansör Mühendisi konusunda ise 2 bin 586 üyemiz belgelendirilmiştir.

**Belgelendirme:** Odamız, Meslek İçi Eğitim Merkezi kapsamında yürüttüğü belgelendirme çalışmalarını TS EN ISO/IEC 17024 “Personel Belgelendirmesi Yapan Kuruluşlar İçin Genel Şartlar Standardı” kapsamında TÜRKAK’a akredite ettirmiştir. MMO Personel Belgelendirme Kuruluşu, Asansör Avan Proje Hazırlama ve Asansör Mühendisi olmak üzere 11 kapsamda Mühendis Yeterlilik Belgesi vermektedir.

**Kitap yayını:** Asansörlerle ilgili yayımlanan kitaplar arasında “Asansör Avan ve Uygulama Projeleri Hazırlama Teknik Esasları” ve “Asansörlerde Denetimsizlik” de bulunmaktadır.

**Kongre:** İlki 2003, ikincisi 2005 yılında düzenlenen İletim Teknolojileri Kongresi; başta Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, üniversiteler, kamu kurumları, sektör dernekleri ve sektörel dergiler olmak üzere 37 kurum ve kuruluş tarafından desteklenmiştir.

**Sempozyum:** 2006 yılında İzmir’de ve 23–25 Mayıs 2008 tarihlerinde yine İzmir’de yapılmakta olan Asansör Sempozyumu adlı etkinlik MMO ve EMO tarafından ortaklaşa düzenlemiştir.

**Yıllık kontroller:** Kullanımdaki asansörlerin periyodik kontrollerine yönelik çeşitli belediyelerle yapılan protokoller uyarınca uzman üyelerimizce on binlerce asansörün periyodik kontrolleri yapılarak, olası kazaların önüne geçilmiştir.

**CE işaretlemesi ve üretimden son kullanıma dek onaylanmış kuruluş olma:** AB Teknik Mevzuatı uyum çerçevesinde yürürlüğe giren mevzuat gereği, ilgili ürünlere CE işaretlemesi zorunlu hale getirilmiştir. Ancak yerli onaylanmış kuruluşumuzun olmamasının yarattığı sıkıntılar nedeniyle üreticilerimiz uygunluk değerlendirme faaliyetlerini çok yüksek bedellerde AB test ve belgelendirme kuruluşlarına yaptırmak zorunda kalmakta ve bu alandaki mühendislik hizmetleri yurt dışından satın alınmaktadır.

Bu nedenle oluşturulan MMO Asansör Kontrol Merkezi, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı adına Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) tarafından yapılan denetimi başarı ile tamamlamış ve Bakanlığın Odamızın 95/16/AT (Avrupa Topluluğu) Asansör Yönetmeliği kapsamında Onaylanmış Kuruluş olarak atanması için AB Komisyonu’na yaptığı başvuru onaylanmıştır.

Odamızın 2022 No’lu Onaylanmış Kuruluş olarak atandığı 19 Şubat 2008 tarihinde AB resmi sitesinde, 20 Şubat’ta da Avrupa Birliği NANDO Bilgi Sistemi’nde duyurulmuştur. “TMMOB Makina Mühendisleri Odası Asansör

Kontrol Merkezi’nin Onaylanmış Kuruluş Olarak Görevlendirilmesi Sözleşmesi”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile Odamız arasında 1 Nisan 2008 tarihinde imzalanmış; ilgili Tebliğ de 6 Mayıs 2008 tarihinde 26868 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

**MMO Asansör Kontrol Merkezi:** B, F, G, H Modüllerinde; yani Asansör AT Tip İncelemesi, Asansör Son Muayene, Birim Doğrulaması ve Tam Kalite Güvence Modülleri kapsamında asansörlerin üretiminden kullanımına dek CE işaretlemesi yapmak üzere Avrupa Birliği ve Türkiye’de Onaylanmış Kuruluş olarak atanmış; Modül B, F, G kapsamında ise Türkiye’deki ilk ve tek yerli Onaylanmış Kuruluş olmuştur. Böylelikle asansör sektörünün yabancı belgelendirme kuruluşlarına mahkumiyeti en aza indirilerek, CE işaretlemesine ilişkin gerek ve yeter şartların en ekonomik ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanabilecektir.

**Türkiye’de durum, sayısal veriler:** 2007’de denetlenen asansörlerin yalnızca yüzde 30’u kullanılabilir durumda, yüzde 91’i ise denetim dışı.

Yürürlükteki Asansör Yönetmeliği uyarınca asansörlerin işletmeye açılması, ruhsatlandırılması ve yıllık periyodik kontrollerinin yapılması yetkisi valilikler ve belediyelere verilmiştir. Anılan Yönetmeliğin 24. maddesinde, “Kadrosunda yeterli teknik eleman bulunmayan belediyeler veya valilikler yıllık kontrol işini dışarıdan elektrik ve/veya makine mühendisine yaptırabilir” denilmektedir.

1985’li yıllardan bugüne TMMOB Makina ve Elektrik Mühendisleri Odalarıncı mevcut asansörlerin yıllık kontrollerinin yapılması için çeşitli belediyelerle protokoller yapılmış ve uzman mühendislerce on binlerce asansörün periyodik kontrolleri yapılarak olası kazaların önüne geçilmiştir. Ancak bu kontrollerin 2007 yılı itibarıyla 17 ildeki 27 belediye sınırlarında yapılıyor olması, kontrollerin sınırlılığını da göstermektedir. Yapılan kontrollere ilişkin ayrıntılı veriler şöyledir:

\* Türkiye’de yılda yaklaşık 7.000–15.000 asansör, 400 de yürüyen merdiven üretiminin yapıldığı (2005’te 8.500 asansör üretilmiştir) ve üretimin her yıl artması nedeniyle, her yıl için farklı rakamlar esas alınmıştır. 2004 oranları 125 bin, 2005 oranları 135 bin, 2006 oranları 150 bin, 2007 oranları ise 160 bin asansör gibi yaklaşık rakamlar üzerinden hesaplanmıştır.

MMO ŞUBE ADI	BELEDİYE ADI	2004				2005				2006				2007			
		Kontrol Edilen Asansör Sayısı	Mavi Etiket Sayısı	Kırmızı Etiket Sayısı	Yeşil Etiket Sayısı	Kontrol Edilen Asansör Sayısı	Mavi Etiket Sayısı	Kırmızı Etiket Sayısı	Yeşil Etiket Sayısı	Kontrol Edilen Asansör Sayısı	Mavi Etiket Sayısı	Kırmızı Etiket Sayısı	Yeşil Etiket Sayısı	Kontrol Edilen Asansör Sayısı	Mavi Etiket Sayısı	Kırmızı Etiket Sayısı	Yeşil Etiket Sayısı
ANKARA	Çankaya	4.464	1.090	842	2.532	4.583	1.201	841	2.541	3.979	701	733	2.545	4.451	942	575	2.934
	Çankırı	56	9	9	38	56	3	5	48	21	-	2	19	24	-	2	19
DİYARBAKIR	Kayapınar	5	3	2	-	4	2	2	-	6	-	-	6	-	-	-	-
	Yenişehir	-	-	-	-	56	-	56	-	3	-	-	3	-	-	-	-
	Sar	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-
	Büyükşehir	-	-	-	-	86	-	-	30	2	-	-	2	-	-	-	-
	Şanlı Urfa	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	10	35	-	-	-	-
EDİRNE	Edirne	76	-	-	76	126	-	-	126	93	-	-	93	186	111	21	54
	Kırkladrelil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133	122	11	-
ESKİŞEHİR	Lüleburgaz	19	-	-	19	1	-	-	1	48	-	-	48	128	1	-	127
	Kütahya	-	-	-	-	-	-	-	-	221	4	217	-	538	86	450	12
İZMİR	Konak	957	54	896	7	4.914	640	4.114	160	1.965	315	1.395	255	3.832	227	3.422	183
	Karşıyaka	433	15	417	1	3.208	401	2.538	269	2.200	326	1.584	290	-	-	-	-
	Bornova	178	6	172	-	2.324	184	1.886	254	1.652	250	1.156	246	-	-	-	-
	Narlıdere	57	1	55	1	496	54	405	37	332	53	235	43	460	53	326	81
	Çiğli	-	-	-	-	906	77	741	88	762	41	714	7	1.045	99	761	185
	Buca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	11	1
	Soma	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	28	-	47	-	42	5
	Gazemir	-	-	-	-	-	-	-	-	50	35	9	6	661	32	430	199
KOCAELİ	Bolu	15	4	-	11	126	-	4	122	85	-	3	82	-	-	-	-
	Akdeniz	906	138	682	86	933	40	733	160	83	8	34	41	553	11	533	9
MERSİN	Yenişehir	921	146	565	210	1.228	104	797	326	298	15	162	121	157	14	136	7
	Toroslar	110	31	56	23	136	18	81	37	8	3	-	5	141	48	77	16
	Mezitli	-	-	-	-	-	-	-	-	895	13	502	382	88	10	67	11
	Tece	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	204	-	199	5
SAMSUN	Gazi	-	-	-	-	15	6	5	4	9	1	4	4	3	2	1	-
	İlkadım	-	-	-	-	11	3	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-
	Atakum	-	-	-	-	2	2	-	-	3	-	1	2	2	1	1	-
	Kurupelit	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	Atakent	-	-	-	-	3	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	19 Mayıs B.	-	-	-	-	3	1	2	1	-	-	-	-	1	-	1	-
	Kutlukent	-	-	-	-	3	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
	Yeşilkent	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-	-	-
TRABZON	Tr. Akcaabat	11	2	-	9	35	5	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tr. Söğütü	20	-	-	20	3	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rize Fındıklı	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	1	-	-	1
	Erz. Yakutiye	-	-	-	-	-	-	-	-	144	41	81	22	201	69	100	32
	Erz. Palandöken	-	-	-	-	-	-	-	-	33	11	15	7	225	79	62	84
ZONGULDAK	Erz. K. Karabekir	-	-	-	-	-	-	-	-	9	3	3	64	31	20	13	
	Kastamonu	17	3	-	14	14	9	-	5	61	23	10	28	66	13	3	50
TOPLAM	Kdz. Ereğli	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	16	69	-	11	58
	Zonguldak	-	-	-	-	-	-	-	-	19	6	2	11	13	7	1	5
		8.245	1.502	3.696	3.047	19.283	2.752	12.217	4.259	7.262	1.849	6.900	4.331	13.305	1.958	7.263	4.091

Yukarıdaki tablo 2004 yılında Odamız ile protokolü bulunan 10 ildeki 17 belediye, 2005 yılında 12 ildeki 28 belediye, 2006 yılında 17 ildeki 32 belediye, 2007 yılında ise 17 ildeki 27 belediye sınırları içindeki denetim verilerini kapsamaktadır.

	2004	2005	2006	2007	TOPLAM	4 Yıllık Ortalama Oran (%)
<b>Kontrol Edilen Asansör</b> (Yüzde Türkiye'deki toplam asansör sayısına göre verilmiştir.)	8.245 (% 6,5)	19.283 (% 14,2)	7.262 (% 5)	13.305 (% 8,3)	48.095	8,5
<b>Mavi Etiketli - Eksiklikler Giderildikten Sonra Kullanılabilir Asansör</b> (Yüzde "Kontrol Edilen Asansör" sayısına göre verilmiştir.)	1.502 (% 18,2)	2.752 (% 14,2)	1.849 (% 25)	1.958 (% 14)	8.061	17,8
<b>Kırmızı Etiketli - Kesinlikle Kullanılamaz Asansör</b> (Yüzde "Kontrol Edilen Asansör" sayısına göre verilmiştir.)	3.696 (% 44,8)	12.217 (% 63,3)	6.900 (% 95)	7.263 (% 54,5)	30.076	64,4
<b>Yeşil Etiketli - Kullanılmasında Sakınca Olmayan Asansör</b> (Yüzde "Kontrol Edilen Asansör" sayısına göre verilmiştir.)	3.047 (% 37)	4.259 (% 22)	4.331 (% 59)	4.091 (% 30,7)	15.728	37,1

Odamızca yapılan denetimler son dört yıl itibarıyla 8 ilden 17 il ve 17 belediyeden 27 belediye sınırlarına yükselmiş

olmasına karşın; tablonun sunduğu oransal gerçekler ür-kütücüdür. 2004-2007 yıllarında Odamız ile protokolü bulunan ilgili belediye sınırları içinde kullanımda olan asansör kontrollerine ilişkin veriler şöyledir\*:

Görüldüğü gibi, 2004 yılında Türkiye'deki asansörlerin yüzde 6,5'i; 2005 yılında yüzde 14,2'si; 2006 yılında yüzde 5'i; 2007 yılında ise yüzde 8,3'ü kontrol edilmiştir.

Yalnızca 2007 verilerini değerlendirdiğimizde durum şöyledir:

Türkiye'deki 160 bin asansörden 13 bin 305'i (% 8,3) kontrol edilmiştir. Bunların; yüzde 14'ünün eksikleri giderildikten sonra kullanılabilir, yüzde 54,5'inin kesinlikle kullanılamaz, yüzde 30,7'sinin ise kullanılmasında sakınca olmadığı görülmektedir.

Denetimlere ilişkin mevcut tablonun sayısal büyüklükleri Ankara, İzmir ve Mersin'in en büyük belediye sınırları içindeki büyük ilçe verilerinden oluşmaktadır. Bu yönüyle mevcut tablonun asansörlerdeki denetimsizliğe ilişkin



Türkiye ortalamasına dair tahmini/takribi oranlara ilişkin veri sunduğu söylenebilir.

### Denetlenmeyen Asansör Oranı Yüzde 91

Yukarıdaki veriler kontrol edilen asansörlere ilişkindir ve eksikler zamanla kontrollerle giderilebilecektir. Ancak kullanımda olan toplam 160 bin asansörden 146 bin 695'i, oran olarak da yüzde 91'i Odamızın yürüttüğü gibi bir kamu denetiminden tamamen yoksun bulunmaktadır. Bu tablo halkımızın can güvenliğinin nasıl büyük bir tehlike içinde olduğunu açık kanıttır. Bu asansörlerin yalnızca bilinmeyen küçük bir yüzdesi; yetkisiz, yetersiz ve denetimsiz firmalarca "kontrol" edilmektedir.

### MMO ve EMO Denetimlerindeki Bazı Kriterler

MMO ve EMO'nun belediyelerle imzaladığı ortak protokol uyarınca üçlü bir Asansör Koordinatörlüğü oluşturulmakta ve denetimler standartlara göre yapılmaktadır. Uzman üyelerimiz bir asansörün TSE tarafından belirlenen 120 ayrı noktadaki durumunu belirleyen bir rapor düzenlemektedirler. Üç nüsha olarak düzenlenen bu raporlardan biri bina yöneticisine, biri ilgili belediyeye verilmekte, bir nüshası da Oda'da arşivlenmektedir.

Eksikleri tespit edilen ya da kullanılması sakıncalı görülen asansörler, eksikleri giderildikten sonra ikinci, bazen üçüncü kez kontrol edilmekte ve raporlanmaktadır. Yıllık kontroller can ve mal güvenliğini sağladığı gibi; işini doğru yapmayan, uygunluk belgesi olmayan, gerekli koşulları yerine getirmeyen bakımçı firmaların tespit edilmesinde de etkili olmaktadır.

### Bina Yöneticilerinin Kontrollere İlişkin Dikkat Etmesi Gereken Önemli Hususlar

Daha önce değinilen ve aşağıda nihai çözüm için sıralanan önlemler arasında yer alan, "Asansör Tesis, İşletme ve Bakım Yönetmeliği" yayımlanmaya kadar bina yöneticilerinin şu hususlara dikkat etmesi gerekmektedir:

- ▶ Bakımcı firmalarda, 14.06.2003 tarih ve 25138 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik" hükümleri uyarınca, Sanayi Ticaret İl Müdürlüğü'nden alınmış "Satış Sonrası Hizmetleri Yeterlilik Belgesi" bulunması gerekmektedir.
- ▶ Bu firmaların bünyesinde MMO'ya kayıtlı bir makina mühendisi ile EMO'ya kayıtlı bir elektrik mühendisi çalıştırılması zorunludur.

- ▶ Firma güncel bir 'kalite yönetim sistemi belgesi'ne sahip olmalıdır.

Bina yöneticileri, seçecekleri bakımçı firmalarla ilgili te reddüt yaşadıklarında, söz konusu firmaların Odalarımızda tescilli olup olmadığını Odalarımıza sorarak öğrenme olanağına da sahiptirler.

### Nihai Çözüm İçin Yapılması Gereken Çalışmalar

- ▶ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde oluşturulan ASTEK tarafından yapılan görevlendirme uyarınca MMO ve EMO'nun birlikte hazırladığı ve Bakanlığın onayına sunduğu "Asansör Tesis, İşletme ve Bakım Yönetmeliği Taslağı" değerlendirilerek, ivedilikle mevzuata yansıtılmalıdır.
- ▶ Piyasa Denetim ve Gözetimine ilişkin TMMOB Makina ve Elektrik Mühendisleri Odalarının yetkili kılması ve asansörlerin yılda bir periyodik kontrollerinin yapılmasına yönelik idari düzenlemeler yukarıda belirtilen Yönetmenlik kapsamında ivedilikle gerçekleştirilmelidir.
- ▶ Makina mühendisleri tarafından çizilen asansör projeleri, Makina Mühendisleri Odası'nın mesleki denetiminden geçmeden ilgili makamlarca kesinlikle işlem yapılmamalıdır.
- ▶ Asansörlerin bakımının, meslek odalarınca mesleki yeterliliği belgelendirilmiş mühendis çalıştıran yetkin firmalarca yapılması sağlanmalıdır.
- ▶ 31 Ocak 2007 tarihli Yönetmeliğin önemli bir eksikliği olarak görülen; asansör sektöründe ürün ve hizmet üreten firmalarda en az bir makina mühendisi ve bir elektrik mühendisinin çalışmasının zorunlu hale getirilmesi, TMMOB'ye bağlı ilgili meslek odalarınca, mesleki yeterliliğinin belgelendirilmesi ve ilgili oda tarafından sicil kayıtlarının tutulması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- ▶ Mesleki denetimin olmazsa olmaz koşulunun "uzmanlık ve belgelendirme" olmasından hareketle mesleki denetim hizmetlerinin önündeki yerel ve merkezi siyasi iktidarlarca konulan tüm engel ve sınırlamalar kaldırılmalıdır.
- ▶ Üniversitelerimizin ilgili bölümleri ve meslek liselerinde, iletim makinalarına yönelik derslere daha fazla yer verilmelidir.
- ▶ Ülkemiz asansör ürün ve malzemeleri açısından bir ithalat cenneti haline gelmiştir. Yerli üretimin ulusal

ve uluslararası rekabet ortamında etkinliğinin artırılması için AR-GE ve yüksek üretim teknolojilerine yönelik yatırımlara destek verilmesi bir devlet politikası haline getirilmeli; GSYİH'dan AR-GE'ye ayrılan yüzde 0,7'lere varan payın (KOBİ'lerde ise bu oran yüzde 0,3 civarındadır), ivedilikle en az yüzde 2 seviyesine çıkarılması gerekmektedir.

- ▶ Ülkemizde iletim makinaları üretimi yapan firmalar, araştırma geliştirmeye pay ayıramamaktadır. Bu nedenle sektördeki KOBİ'ler, teknolojik düzeylerinin yükseltilmesi için özel olarak desteklenmelidir. Sektörde finansman, sermaye yetersizliği, düşük verimlilik, kalifiye iş gücü, teknolojik ve endüstriyel birikim ve paylaşım sorunlarına ilişkin kalıcı, köklü çözüm mekanizmalarının işlerliğinin artırılması gereksinimi vardır. Sektörde sahip olunan bilgi ve deney birikiminin uygulamaya ve katma değere dönüştürülmesi için sistem tasarımında ulaşılan seviyenin geliştirilerek yaygın kullanımının sağlanması, yerli malzeme üretim ve kullanımının teşvik edilmesi gerekmektedir.
- ▶ Odamızın düzenlediği etkinliklerde, AB Teknik Mevzuatının uyumlaştırılması, standartlara uygun üretim ve haksız rekabet koşullarının giderilmesi için öncelikle Bakanlık, üniversite, TMMOB'ye bağlı meslek odaları ve sektör derneklerinin sürekli iş birliği ortamının geliştirilmesi gerekmektedir.
- ▶ AB Teknik Mevzuatı uyum süreci içerisinde, ulusal mevzuatın uyumlaştırılması çalışmasının ülkemiz sanayisinin koşulları da dikkate alınarak, ivedi olarak tamamlanması gerekmektedir.
- ▶ Asansörlerin bakımının yetkin firmalarca yapılmasının sağlanması yanı sıra ilgili kamu kuruluşları ve yerel yönetimler, asansör periyodik kontrollerinin düzenli olarak yaptırılmasına ilişkin daha duyarlı olmalı, meslek odaları ile denetim süreçlerinde iş birliğini artırmalıdır.
- ▶ Asansörlerin bilimsel teknik esaslara ve sağlık kurallarına uygun olarak yapılması ve denetlenmesi amacıyla yerel ve merkezi yönetimler ile meslek odalarının koordinasyon içinde çalışabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- ▶ Asansör Yönetmeliğinde, halen kullanılmakta olan asansörlere ilişkin bir yaptırım bulunmamaktadır. Yeni yapılan asansörlerde uygulanmakta olan güvenlik kriterlerinin, kullanımda olan asansörlere de uygulanması yönünde düzenleme yapılmalıdır.

- ▶ Bina sorumluları/yöneticileri, belediyeler ve valiliklerin duyarlı kılınması ve yasal mevzuat doğrultusunda davranmaları sağlanmalı, bir üst maddede belirtilen iş birliği ve eşgüdüm, belediyeler ve valilikleri de içerecek topluma doğru yayılmalıdır.
- ▶ Asansörlerin ilk denetimleri belediyelerce veya valiliklerce yapılarak ruhsat verilmekte, Odalarımız ise ancak yapılan protokoller çerçevesinde ruhsatlandırma süreçlerinde devreye girebilmektedir. Oysa ülkemizde çok sayıda iskansız bina bulunmakta ve bu binaların asansör denetimleri yasal boşluklar nedeniyle yapılamamaktadır. Bu durum, birçok binadaki asansörlerin topraklamasız, emniyetsiz ve fren tertibatı bulunmaksızın çalışması anlamına da gelmektedir. Bu binalara ve denetimsiz asansörlere yönelik de çalışmalar yapılması gerekmektedir. (Bu tür çok sayıda önemli kamu kurumu binası da bulunmaktadır.)

Ülkemizde bina asansörlerinin avan projelerine uygun olarak yapılmasını denetleme ve yapı kullanım izinlerini verme yetkisi, yürürlükteki yasalarla yapı denetim kuruluşlarına, yerel yönetimlere ve mücavir alan sınırları dışında valiliklere verilmiştir. Ancak bu süreçlerde meslek odalarının dışlanması nedeniyle, bütünlüklü bir denetim yapılamamaktadır. Bunun bedelini asansör kazaları ile ödemekteyiz. Bu nedenle İmar Yasası ve Yapı Denetim Yasası yeniden düzenlenmelidir.

- ▶ Fiziksel çevrenin engelliler açısından ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için imar planlarının yapılmasında kentsel, sosyal teknik altyapı alanlarında ve yapılarda engellilerin sosyal yaşama ve üretime katılmalarını sağlayacak düzenlemeler yapılmalı ve var olan standart ve düzenlemelerin uygulanmasında ilgili kurumlar, özellikle belediyeler sorumluluklarını yerine getirmelidir.
- ▶ Sektörle ilgili sorunların çözümünde bilginin paylaşılmasına önem verilmeli, sanayi, üniversite, ilgili kamu kuruluşları (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, TSE, Bayındırlık Bakanlığı) sektör dernekleri ve MMO iş birliği içinde çalışmalıdırlar.
- ▶ Vinç imalatında kalitenin yükseltilmesi için ürünlerin TSE, EN, FEM, DIN, CMAA ve benzeri standartlara uygunluğu sağlanmalıdır.
- ▶ Konveyör sistemlerinin tasarımlarında ergonomi ve iş güvenliği bakımından gerekli kriterlere uygunluk sağlanmalıdır.

**MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI EMİN KORAMAZ:**

### **“TÜRKİYE ENERJİ KORİDORU DEĞİL, ENERJİ TERMİNALİ OLMALIDIR”**

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, Oda Enerji Çalışma Grubu tarafından hazırlanan “Türkiye’nin Doğal Gaz Temin ve Tüketim Politikalarının Değerlendirilmesi” Oda Raporu ile ilgili bir basın açıklaması yaptı. Türkiye’nin enerji ve ekonomi politikalarında son derece kritik bir durum yaşandığı uyarısında bulunan açıklamada; “Türkiye’nin enerji koridoru değil, enerji terminali olması” gerektiği ifade edildi.**

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz tarafından 20 Haziran 2008 tarihinde yapılan basın açıklaması aşağıdadır.**

Türkiye’nin enerji ve ekonomi politikalarında son derece kritik bir durum yaşanmaktadır. Enerji ithalatı için 2006 yılında 28,7; 2007 yılında ise 33,9 milyar dolar ödenmiştir. 2008’de enerji ithalatı faturasının 40 milyar doları aşması beklenmektedir. Türkiye enerji tüketiminde yüksek bir dışa bağımlılık (% 73) yaşamaktadır. 2007 yılı enerji tüketiminin yalnızca yüzde 27’si yerli kaynaklarla karşılanabilmiştir. Petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artışın sürmesi durumunda, toplam enerji tüketiminde petrole yüzde 33, doğal gaza yüzde 29 bağımlı olan Türkiye ekonomisinin ne hale geleceğinin ayrıca hesaba katılması gereklidir.

Bu olgularla birlikte yüksek ithalat bağımlısı olduğumuz ülkelere yönelik arz güvenliği kaygıları enerji sorunlarımızın başında yer almaktadır. Gerçekçi bir gözle değerlendirildiğinde bu ve benzeri göstergeler, Türkiye enerji politikaları ve genel ekonomi dengeleri açısından alt-üst edici değerlerdir ve birer kriz faktörü oluşturmaktadırlar.

#### **Türkiye’nin Piyasacı Rekabet Politikası Israrı Yanlış**

Türkiye’de doğal gaz piyasası üst yapısının oluşumu IMF, Dünya Bankası, AB ve ulus ötesi enerji tekellerinin çıkar-



ları lehine bir şekilde düzenlenmiştir. Kamunun yatırım yapmasının yasaklandığı bir süreçte, Türkiye’de enerji alanında yatırımlar sorunu boşlukta kalmıştır. Serbest piyasa aktörleri de yatırımları gündemlerine almaktan çok, kamunun varlıklarını bedellerinin altında el koymaya yönelmiştir. AB’nin kendi piyasalarının rekabete açılmasını istemediği bir ortamda Türkiye’nin serbestleştirme ve piyasacı rekabet politikasında ısrar etmesi çok yanlıştır.

Türkiye’nin doğal gaz rezervleri yetersizdir, doğal gaz arama çalışmalarına ağırlık verilmesi ve enerji politikalarında önceliğin yerli, yenilenebilir kaynak kullanımına tanınması birinci dereceden önem taşımaktadır.

Türkiye’de doğal gaz tüketimi 20 yılda 69,17 kat artmıştır. Artan talebin en büyük bileşenini, elektrik enerjisi üretimi için doğal gaz tüketimi oluşturmaktadır. İthal bir enerji kaynağı olan doğal gazın elektrik enerjisi üretimi içindeki payının bu denli (% 48) yükselmiş olması hiç rasyonel değildir, ulusal çıkarlara aykırıdır. Türkiye doğal gaza dayalı elektrik üretiminde Avrupa üçüncüsüdür.

Doğal gaz tüketiminin sektörel dağılımında elektrik enerjisi üretimi için doğal gaz kullanımı yüzde 57,5’lik pay ile

başta gelmektedir. Elektrikçi yüzde 21,7 ile konut, yüzde 18,6 ile sanayi ve yüzde 2,2 ile gübre izlemektedir.

Doğal gaz satış fiyatları ise yalnızca son 4 yılda yüzde 88,7 oranında artmıştır. Enerji ithalatının genel ekonomi üzerindeki ağır baskısı yanı sıra 2005 başından bu yana doğal gazın açıklanmış enflasyon rakamlarının çok üzerinde bir düzeyde yüzde 87,7 oranında zam yapılmış olması, sanayi sektörleri ile halkı olumsuz şekilde etkilemektedir.

### **Türkiye’de Enerji Arz Güvenliği Sorunu Yaşanıyor**

Bugün Türkiye’de enerji arzı güvenliği sorunu yaşanmaktadır. Talep ve tüketim tahminleri ve arz planlaması, arz güvenliği yönünden önem taşımaktadır. 2006 Ocak ayında Rusya ve İran’ın, 2007 ve 2008’in Ocak aylarında İran’ın ülkemize sattığı doğal gazı azaltma ve durdurması; gaz temininde bu iki ülkeye yüzde 81 oranında bağımlı olan Türkiye’nin arz güvenliğini ciddi bir şekilde planlamaya tabi tutması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Kamu kuruluşu BOTAŞ, alacaklarını tahsil etmesi önlenerek ve maliye haczi yoluyla zayıflatılmaktadır. Elektrik üretim santrallerine gaz ileten BOTAŞ’a ait yüksek basınçlı iletim hatlarının kentsel gaz dağıtım şirketlerine devredilmesi de BOTAŞ’ı zayıflatacak ve enerji maliyetlerini artıracaktır. Diğer yandan 2009 yılına kadar devir ihaleleri yoluyla BOTAŞ tekelinin kaldırılması ve BOTAŞ ithalatının ülke doğal gaz piyasaları içindeki payının yüzde 20’ye indirilmesi; bunun için alım sözleşmelerinin her yıl yüzde 10’unun ihale yoluyla özel kuruluşlara devredilmesi söz konusudur. BOTAŞ tarafından yapılan talep projeksiyonu ve kontrata bağlanmış alım miktarları karşılaştırıldığında, 2011 yılından itibaren doğal gaz açığının oluşacağı görülmektedir.

### **Ankara’daki Yüksek Zamlı Doğal Gaz Satışını Diğer İller İzleyecek**

Kentsel doğal gaz dağıtım lisans ihalelerindeki farklılıklar kamu düzenini bozmuş ve olağan dışı zamların önü açılmıştır. 30 yıllık süre ile çıkılan ve bugüne değin sonuçlanan ihalelerdeki birim hizmet ve amortisman bedelleri 0–0,038 YTL/m<sup>3</sup> (0–3,16 USD cent) arasındadır. Ancak serbestleştirme/özelleştirmede öyle bir noktaya gelin-

miştir ki, önce Melih Gökçek için özel yasa çıkarılmış ve Başkent Doğalgaz A.Ş.’yi devir alacak şirkete Türkiye’deki en yüksek birim hizmet ve amortisman bedelini uygulama olanağı tanınmıştır. Böylelikle lisans ihalelerinde verilen en yüksek birim hizmet ve amortisman bedelinin yüzde 76 fazlası ile Türkiye’de en yüksek zamlı doğal gaz satışı önce Ankara’da yapılacaktır. Odamız, Başkent Doğalgaz Dağıtım A.Ş. özelleştirmesinin yürütmesinin durdurulması ve iptali istemiyle Danıştay’da dava açmıştır. İZGAZ özelleştirmesinin iptali için de dava açmayı düşünmektedir.

Ankara’dan sonra İstanbul, İzmit ve Balıkesir, daha sonra da diğer bütün kentlerde doğal gaz fiyatları artacaktır. Yeni Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) kararlarına göre İGDAŞ, İZGAZ, AGDAŞ ve BAHÇEŞEHİR GAZ’a birim hizmet amortisman bedeli olarak bugünkü kurdan 5.75 USD cent/m<sup>3</sup>’e varan ayrıcalıklı fiyatlar uygulanmasına olanak tanınmaktadır. EPDK kendi çıktığı lisans ihalelerinde 0 (sıfır) olan bedeller dikkate alınmadığında dahi ortalama fiyat 1 cent/m<sup>3</sup>’tür. Şimdi özelleştirme öncesi EGO’ya yasayla tanınan 5,55 cent/m<sup>3</sup> (0.0715 YTL) birim hizmet ve amortisman bedeli, özelleştirilecek olan İZGAZ ve İGDAŞ için EPDK kararıyla 0.075 YTL/m<sup>3</sup> düzeyine yükseltilmektedir. Daha önce özelleştirilen BURSAGAZ ve ESGAZ için ise rakam 2,5 cent/ m<sup>3</sup> (0.0315 YTL) olarak sabittir. Dolayısıyla önümüzdeki süreçte zincirleme zam yağmuru gelecek ve doğal gaza bundan sonra yapılacak zamların etkileri daha boyutlu olacaktır.

### **Enerji İthalatının Ekonomi Üzerindeki Baskısı Artacak**

Petrol ve doğal gaz ithalatı yoluyla yaşanan dışa bağımlılık; elektrik üretiminde doğal gazın payının çok yüksek oluşu; serbestleştirme/özelleştirmeler sonucu doğal gaza dayalı elektrik üreten santrallerin özel sektör elindeki kâr amaçlı kullanımı, kentsel gaz dağıtım şirketlerinin birim hizmet ve amortisman bedellerinin yüksek tutulması olguları, bir bütün olarak doğal gaz ve elektrik fiyatları üzerinde zam yapılması yönünde bir baskı oluşturmuştur.

Hükümetin bir kararname ile belirlediği ve 1 Temmuz'da başlaması planlanan otomatik zam uygulaması, 1 Haziran 2008 tarihinden itibaren başlamıştır. Otomatik zamlar doğal gazda aylık, elektrikte ise üç aylık dönemlerle yürürlüğe konulacaktır.

Sonuçta dünya ve Türkiye'deki ekonomik, politik dalgalanmalara bağlı olarak petrol fiyatları ile dövizde yaşanan artış, enerji ithalatının Türkiye ekonomisi üzerindeki baskısını daha da artıracak, petrol ve doğal gaz yapılacak yeni zamlar, elektrik ve kömür fiyatlarından başlayarak enflasyonist etkiyi zincirleme olarak tetikleyecektir. Ayrıca Mortgage krizinin etkisindeki dünya konjonktürü ve bu konjonktüre bağımlı Türkiye'nin enerji alanındaki söz konusu sorunları finans, sanayi sektörleri ve toplum nezdinde sarsıcı etkilere yol açacaktır.

### Öneriler

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, yukarıda dile getirilen sorunlardan hareketle, Türkiye'de doğal gaz piyasasının yeniden yapılandırıldığı bir zaman diliminde, aşağıdaki önerileri kamuoyunun dikkatine sunmaktadır.

Türkiye, uluslararası stratejik bir gerilim konusu olan enerji alanında doğal gaz temin/alım/ithalatı, arama, yerli üretim ve tüketim politikalarını kendi çıkarları temelinde ve doğru bir şekilde oluşturmalı, gerçekte iflas etmiş olan özelleştirme, küçültme, parçalama politikalarını terk ederek kamusal merkezi planlamaya geçmelidir.

Arz güvenliği ve ithalatta arz çeşitliliği sağlanmalı, Rusya ve İran'a bağımlılığın azaltılmasına yönelik çalışmalar yürütülmeli; güvenilir yeni kaynaklardan arz çeşitlendirilmesi sağlanmalı; Azerbaycan'dan yapılacak ithalatın artırılma olanakları araştırılmalı; Türkmenistan ve Mısır'dan ülkemize doğru boru hattı tesisi çalışmalarına ağırlık verilmeli, ithalat yapılacak ülkelere Irak'ın eklenmesine çalışmalıdır. TPAO kanalıyla Türkmenistan, Kazakistan, İran vb. ülkelerle üretim anlaşmaları yapılmalıdır. Kriz durumları için uygulanabilir acil eylem planları hazırlanmalıdır.

Arz güvenliği açısından depolama kapasitesi artırılmalıdır.

Elektrik üretiminde doğal gazın payı yüzde 57'lerden kademeli olarak önce yüzde 40, sonra yüzde 30 ve nihai hedef olarak yüzde 25'lere düşürülmelidir.

Enerji verimliliği temel bir enerji politikası olarak benimsenmelidir.

EPDK'nın yetkileri sınırlanmalıdır.

Kurumlar şeffaflaşmalıdır. Kapalı kapılar ardındaki gizli diplomasi terk edilmeli, ilgili tüm kesimlerin katılacağı ulusal strateji belirlenmesi çabalarına ağırlık verilmelidir.

Yurtiçi doğal gaz arama çalışmaları artırılmalı ve mevcut kaynakların ülke çıkarları gözetilerek işletilmesi için yasal düzenlemeler yapılmalıdır. TPAO'nun Karadeniz ve ülke bütünündeki doğal gaz ve petrol arama çalışmaları desteklenmelidir.

Türkiye enerji koridoru değil enerji terminali olmalıdır.

TPAO ve BOTAŞ birleşmeli; doğal gaz depolama tesisleri ve doğal gaz iletim hatları özerk bir kamusal yapı bünyesine alınmalıdır.

Kamu elektrik kuruluşları yeniden TEK çatısı altında toplanmalıdır.

Doğal gaz alım sözleşmeleri devri uygulaması sona ermelidir. Doğal Gaz Piyasası Yasası'nda değişiklik yapılarak, ithalat kısıtlamaları kaldırılmalı ve BOTAŞ'ın mevcut doğal gaz sözleşmelerinin özel kuruluşlara devrine son verilmelidir.

Doğal gaz fiyatları üzerindeki yüzde 18 KDV yüzde 1'e düşürülmeli, ÖTV kaldırılmalıdır.

Ülke ölçeğinde bütün kentsel doğal gaz uygulamaları tekleştirilmeli, MMO'nun sunduğu Teknik Şartname önerileri uygulanmalıdır.

Yerli mühendislik, makina/ekipman kullanımı ve AR-GE bütünlüğü oluşturulmalıdır.

Yerli ve yenilenebilir enerji kaynakları etkin bir şekilde değerlendirilmeli ve gerekli yatırımlar ivedilikle yapılmalıdır.