

1 EYLÜL DÜNYA BARIŞ GÜNÜ KUTLU OLSUN...

“3. KÖPRÜ BİR CİNAYETTİR;

İstanbul’un çağdaş kentleşmesi ve şehir içi ulaşım sistemi için ölümcül sonuçlar doğurur.”

İstanbullular 3. Köprüye karşı gittikçe artan oranda muhalefet ediyorlar. TMMOB’ye bağlı odaların konuyu kendi uzmanlık alanları açısından değerlendirerek kamuoyu ile paylaştıkları görüşler, yayınladıkları bilimsel raporlar, bu muhalefeti daha da etkin hale getiriyor.

Asırlar boyu bir “tarih ve deniz kenti” olagelmış İstanbul’un ulaşımında denizyolunun esas alınması gerektiğini yıllardır söyleyen biz gemi mühendisleri de 3. köprüye hayır diyoruz.

İstanbul’un ulaştırma sorununun “trafikçi” bir anlayışla çözülemeyeceğini; hatta daha da içinden çıkılmaz hale geleceğini uzun yıllardır dile getiriyoruz.

İstanbul’da denizyolu taşımacılığının payı yüzde 2.22 ve raylı sistemin payı yüzde 5.94 iken karayolu taşımacılığının payı maalesef yüzde 91.83’tür. Uygulanan politikaların yanlışlığı nedeni ile de karayolunun payı giderek artmaktadır.

Raylı sistemle bütünleşmiş deniz ulaşımını temel alan, karayolunu bu sistemin besleyicisi olarak değerlendiren çağdaş ve İstanbul’a yakışan bir ulaşım sistemi benimsenerek uygulanmadığı sürece de bu makas daralmayacak; 3. Köprü’yü 4.sü, 5.si, 6.sı ... izleyecektir. 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda yer almayan; altında Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Kadir TOPBAŞ’ın imzası bulunan Plan Raporu’nun ulaşım açısından açık bir tehdit olarak saptadığı 3. Köprü, aynı çukura 3. kez düşmektir.



Birinci Boğaziçi Köprüsü’nün hizmete girişinden bu yana kentin iki yakası arasında insan geçişinin 4 kat, araç geçişinin ise 30 kat arttığını gösteren istatistikler, 1973’de açılan Boğaziçi Köprüsü ile 1989’da açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüleri’nin insanlara, İstanbullulara değil; araçlara hizmet ettiğini kanıtlamaktadır. Köprüler ulaşım sorununu çözmek bir yana, giderek çözümsüz hale getirmektedirler. Boğaz’ın neresine yapılırsa yapılsın, bağlantı yolları olarak hangi güzergah seçilirse seçilsin; 3. Köprü de diğerleri gibi başlangıçta iki yaka arası geçişlerde geçici bir rahatlama yaratacak, ancak zaman içinde sadece kentin daha da plansız bir hale gelmesine, yeni bağlantı yolları, özel rant alanları ile kentin kuzey bölgesinin talan edilmesine, İstanbul’un akciğerlerinin sökülmesine neden olmakla kalmayıp; ulaşım sorununu içinden çıkılmaz boyuta yükseltecektir.

Sadece İstanbul’u değil, tüm Türkiye’yi seçim afişindeki gibi “durmak yok, yola devam” dercesine kazan, kazıyan, delen, duble asfaltlar döken iktidarı, Gemi Mühendisleri Odası olarak uyarıyor ve Başbakan Erdoğan’ın 1995 yılında, İstanbul Belediye Başkanı iken yaptığı ve başlığa aldığımız şu açıklamayı hatırlatıyoruz: “3. Köprü bir cinayettir. Böyle bir teşebbüs İstanbul’un çağdaş kentleşmesi ve şehir içi ulaşım sistemi için ölümcül sonuçlar doğurur.”

Gemi Mühendisleri Odası olarak, hazırlamakta olduğumuz kapsamlı bir raporu, kısa süre içinde tamamlayarak İstanbulluların bilgisine sunacağız.

Aynı Çukura 3. Kez Düşülmez; 3. Köprüye Hayır!
Köprüden Değil, Denizden Ulaşım!

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
Gemi Mühendisleri Odası

İDO İstanbullularındır, Özelleştirilemez!



İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde, Temmuz ayında yapılan bir oylama sonucunda, İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) ve İGDAŞ'ın özelleştirilmesi konusunda Belediye Başkanı Kadir Topbaş'a tam yetki verildi. Karar, Meclis'teki uzun tartışmaların ardından oyçokluğuyla kabul edildi. Rapora göre şirketler, "blok satış" ya da "halka arz" şeklinde özelleştirilebilecek.



Özelleştirme ihale usulü ise kapalı teklif-açık arttırma şeklinde olacak. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Nisan ayında yaptığı açıklamada İGDAŞ ve İDO'nun satışı için hazırlık yaptıklarını belirterek, "Satıştan en az 10 milyar dolar almak istiyorum. Bununla 150 kilometrelik metro hattının yapımına başlayabiliriz. Hedefim Sarıyer'e, Beykoz'a, Silivri'ye metroyla gidebilmek" demişti.



İDO'yu satarak Metro yapacağını söyleyen Belediye Başkanı Topbaş'ın İETT'si ise geçen yıl tam 1 milyar 109 milyon lira bütçe açığı verdi.



İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde oy çokluğuyla onaylanan İETT işletmeleri Genel Müdürlüğü'nün 2008 Mali Yılı Bütçe Kesin Hesabı ve Bilançosu ile Murakıp Raporu'na göre İETT, 2008 yılı bütçe açığını finanse etmek için tam 723 milyon 795 bin lira iç ve dış kredi kullandı. 1 milyar 819 milyon liralık toplam bütçe giderlerinin yüzde 15'ini personel giderleri, yüzde 3'ünü sosyal güvenlik kurumlarına devlet primi, yüzde 27'sini mal ve hizmet alımları, yüzde 8'i faiz giderleri ve yüzde 47'si sermaye giderleri olarak gerçekleştirdi.

İDO'yu satarak Metro yapacağını söyleyen Belediye Başkanı Kadir Topbaş, rapordan da görüldüğü gibi İETT'nin açığını kredi ile "çözüyor"; yani İstanbulluları borçlandırıyor.

İstanbul'a Metro yapmak için İDO'nun satılması gerekmez; metro yapılmalı ancak kentiçi deniz ulaşımının en büyük ve önemli kurumu olan, kâr yapan bir kuruluş olmanın da ötesinde, kamu yararı açısından olmazsa olmaz bir konumda bulunan İDO satılmamalıdır.



3. köprü tartışmalarının yaşandığı şu günlerde, deniz ulaşımının İstanbul için önemli bir kez daha ortaya çıkmıştır.

İstanbul'un ulaştırma sorununun "trafikçi" bir anlayışla çözülemeyeceği; hatta daha da içinden çıkılmaz hale geleceği ortadadır. İDO'nun özelleştirilmesi, kentiçi ulaşımında aslında raylı sistemle birlikte temel alınması gereken denizyolundan vazgeçildiği anlamına gelecektir. Ulaşım sorunun ancak denizyolu ile bütünleşmiş raylı sistemi temel alan, karayolunu bu sistemin besleyicisi olarak değerlendiren çağdaş ve "tarih ve deniz kenti" İstanbul'a yakışan bir ulaşım sistemi ile çözülebileceği ortada iken; İDO'nun özelleştirilmesi, ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu imkansızla yakın derecede zorlaştıracaktır.

Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.



Bu gerçekler ortada iken İDO'yu özelleştirme kararı almak en basitinden hesapsızlıktır; belediyecilik anlayışının bitmiş olduğu anlamına gelmektedir.

Gemi Mühendisleri Odası olarak, İDO'nun özelleştirilmesine karşı olduğumuzu ilan ediyor ve İstanbulluları denize, deniz ulaşımına, İDO'ya sahip çıkmaya çağırıyoruz!



İDO'nun Özelleştirilmesine Hayır!

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
Gemi Mühendisleri Odası

“BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ” ÜZERİNE - 2



DEFAV - Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı çatısı altında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği, Türk Klavuz Kaptanlar Derneği ve TMMOB Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası'nın birlikte yayınladıkları DENİZCİLİK Dergisi'nin Mayıs-Haziran 2009 tarihli 43. sayısında İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Görevlisi Müh. Fahrettin KÜÇÜKŞAHİN' imzasıyla BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ başlıklı bir yazının yayınlanmış olduğunu ENDAZE'nin geçen sayısında duyurmuştuk.

Gemi mühendislerinin ve onlar adına Gemi Mühendisleri Odasının; Mesleğimize, meslek büyüklerimize ve meslek kuruluşlarımıza akıl almaz ve gerçek dışı ithamlarla dolu olan; kardeş meslek grupları ve örgütleri arasında kin ve nefret tohumları ekerek, geçmişte yaşanmış ve günümüzde yargı sürecinde olan bazı anlaşmazlıkları “kan davası”na dönüştürerek gelecek kuşaklara da taşımak dışında bir sonuca yol açmayacağı açık olan söz konusu yazı ile ilgili tepkileri; Odamız tarafından yazının yayımlandığı dergiye, TMMOB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na, İTÜ Rektörlüğü'ne ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanlığı'na ulaştırıldı.

DENİZCİLİK Dergisi İmtiyaz Sahibi'ne gönderilen yazıda, BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ başlıklı yazının -yazarının derginin sorumlu tutulamayacağı kişisel görüşlerini içermekle birlikte- denizcilik sektörünün önde gelen 5 kuruluşunun ortak yayın organı olan bir dergide yayınlanmış olmasının anlamlı olduğuna dikkat çekilecek;



“TMMOB Gemi Mühendisleri Odası ve gemi mühendisleri topluluğu; burada, mensubumuz olmalarından onur duyduğu ve bugün aramızda olmayan 'hocaların' bilim dünyasına ve ülkemizin gemi inşaatı ve denizcilik sektörüne unutulmaz katkılarını tekrarlamak durumunda değildir; buna ihtiyaç da duymamaktadır. Hocalarımız, başta biz öğrencileri olmak üzere, yarattıkları sayısız eserle bilim dünyasındaki ve ülkemizin gemi inşaatı ve denizcilik tarihindeki yerlerini almışlardır. Diğer meslek topluluklarının ve/veya mensuplarının, ülkeye ve mesleğe bu boyutta hizmet etmiş, mesleği ve meslek onurunu bu ölçüde yüceltmiş ve bu yarıları ile tarihe mal olmuş meslek büyüklerine sahip olmaya gıpta etmesini, özenmesini doğal karşılamakla birlikte; bugün aramızda olmamalarını fırsat bilen 'izansız' kişilerin meydanı boş sanarak diğer mesleklerin büyüklerini aşağılamaya, gerçek dışı ithamlar ve hakarete varan ifadelerle küçültmeye çalışmasını kabul edebilmemiz mümkün değildir.

Cumhuriyet dönemi gemi inşa sanayiinin kurucusu, ülkemizde gemi yapılabileceğini kanıtlamak için inanılmaz güçlüklerle göğüs germiş, çalışmaları uluslararası bilim çevrelerinin takdirini kazanmış Ord. Prof. Ata NUTKU'nun eserlerini 'ilginç' sıfatıyla nitelemek; Hoca Cumhuriyet döneminin ilk gemisi, Gölçük Yağ Tankeri'ni her türlü engelle rağmen denize indirmeye çalışırken 'gemiye Hurdacı İlhami'ye bozduracağım' diye haber gönderen 'Abdülhamit devri haddehanesinin zihniyeti ile yetişmiş olan baş'ın dahi herhalde Akından geçmemiştir. ...Ata NUTKU'yu, hakketmediği ünvanı yasa yoluyla almış gibi göstermeye çalışmak; yıllarca İTÜ Rektörlüğü ve Fakülte Dekanlığı yapmış, sayısız bilimsel makalesi uluslararası yayına konu olmuş, yüzlerce öğrenci yetiştirmiş Prof. Dr. Kemal KAFALI'ya tasarım hatası ile AYGAZ gemisinin batmasına neden olmakla suçlamak; kimsenin haddi olmamalıdır.” denildi.



Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygınlaştırılmasına katkıda bulununuz.

İTÜ gibi köklü bir öğrenim kurumunun, yıllarca kendisine her kademedeki hizmet etmiş bir kısım mezun, mensup ve yöneticisine, "öğretim görevlisi" olarak kadrosunda bulunan başka bir mensubu tarafından gerçek dışı iddialarla hakarete varan saldırılarda bulunulmasını; -daha da vahim olarak- genç beyinlere, "düşmanlık" aşılacak suretiyle mühendis adayları arasında "kin ve nifak tohumları" ekilmeye çalışılmasını hangi "hoşgörü" ile değerlendireceğinin o kurumun takdiri olmakla birlikte; öğrenime 1773'de "gemi mühendisliği" ile başlamış olan Mühendishane-i Bahri-i Humayun'un günümüzdeki devamı olan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin, bu olanlar karşısında sessiz kalacağını düşünemeyeceği ifade edilen yazımız şöyle sürüyor:

"Aynı husus, söz konusu yazının yayınlanmış olduğu Dergi'nin ortakları arasında bir Oda'sının da bulunması ve TMMOB, Odaları ve üyeleri arasındaki birlik, beraberlik ve dayanışma ruhunu zedelemesi nedeniyle TMMOB ilkelerine açıkça aykırı olan yazının, o Oda'nın öğretim görevlisi bir üyesi tarafından kaleme alınmış olması açısından TMMOB için de geçerlidir.

Öte yandan, Odamız tarafından Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği aleyhine açılmış olan iptal davasının bugün geldiği noktayı etkilemek için, dava konusunun geçmişten gelen bir 'hususet'e dayandığı görüntüsü yaratmak amacıyla fitili ateşlenmek istenen ve yazarın kişisel inisiyatifi ve tasarrufunun çok ötesinde çirkin bir 'kampanya' ile karşı karşıya olunduğu; satır aralarından kolaylıkla anlaşılmalıdır. Bir yandan, doğruluk ve dürüstlük gibi temel etik kavramlara aykırı olarak bir mesleğin büyüklerine gerçek dışı iftiralarla saldırılırken; diğer yandan özellikle belirli bir mesleğin mensuplarını rencide etmemeye çalışıldığı'nın, öğrencilerinin kafalarına husumet sokmaya çalışan bir kaç kişi'ye 'tepki gösterildiği'nin iddia edilmesi; aslında gemi mühendisliği mesleğinin, meslek topluluğunun ve meslek kurumlarının hedef alındığı gerçeğini örtmeye yetmemektedir.

1955 yılında yurt içinden olduğu kadar yurtdışından diploma alan mühendis ve mimarların da bulunduğu 17-18 kadar mühendislik disiplini olmasına rağmen, TMMOB'yi oluşturan 10 Odanın bulunması, hangi mühendislik disiplininin hangi Oda çatısı altında örgütlenmesi gerektiğini tartışmaya açmıştır. Bu konuda bir çalışma komisyonu oluşturan TMMOB, net bir çözüm oluşturamamakla beraber İTÜ'nün fakülte örgütlenme prosedürüne uygun bir yapılandırma modelini esas almıştır.

Mühendislik ve mimarlığın giderek artan bir ivme ile ülkemizde ve toplumda önem kazanmasına paralel olarak TMMOB çatısı altında örgütlenmeyi hedefleyen bazı meslek disiplinlerine bu komisyonca merkez altına alınmış ve TMMOB'ne yapılan birçok başvuru reddedilmiştir. Örnek olarak; Denizcilik Yüksek Okulu mezunlarının Gemi Müh. Odası'na, Mineralog ve Jeologların Maden Müh. Odası'na, Orman Mektebi mezunlarının Orman Mühendisleri Odası'na müracaatlarını reddeden komisyonun seramik bölümü mezunlarının mühendislik formasyonuna sahip olduklarını belirleyerek Maden Mühendisleri Odası çatısı altında örgütlenmelerini uygun bulmuştur.

Yine Genel Kurul kararlarından olan Yüksek Denizcilik Okulu Makina şubesi mezunlarına, Devlet Şurası ve üniversite senatosu kararınca verilmesi uygun görülen Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği unvanı ve bir Oda kurarak Birliğe alınmaları ile ilgili olarak konunun, Odalar temsilcilerinden kurulan bir komisyon tarafından incelendiği ve Çalışma Raporu ekinde sunulan Komisyon Raporu ve eklerinden anlaşılacağına göre bu konuda özellikle Maarif Vekaleti ile Mü-nakalat Vekaleti arasında büyük görüş ayrılıkları ve tartışmaların yaşandığı anlaşılmalıdır.

Geçmişte yaşanmış ve gemi mühendislerinin ve Gemi Mühendisleri Odası'nın -neredeyse- hiç taraf olmadığı bir tartışmayı, 60 yıl sonra günümüzün davasına bağlamaya kalkışmanın başka bir açıklaması olabileceğini sanmıyorum.

Çünkü, yazımız ekinde sunduğumuz TMMOB ARŞİVİ adlı kitapçık incelendiğinde; Gemi Mühendisleri Odası tarafından Danıştay 8. Dairesi'nde TMMOB aleyhine açılmış ve 19.10.2006 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmış olan 'Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası Serbest Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri, Büro Tescil ve Mesleki Denetim Yönetmeliği'nin bazı maddelerinin iptali istemini içeren davanın, ne gemi makinaları işletme mühendislerinin ünvanları ile ne de Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası'nın varlığı ile ilgisi olmadığı görülecektir.

Danıştay'da halen süren dava -geçmişte gemi makinaları işletme mühendislerinin ünvanları ve Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası'nın varlığı tartışılırken- diğer Odaların ve tüm Odaların ilgili uzmanlarından oluşan TMMOB Komisyonu'nun

diplomalarında belirtildiği gibi noksan olan araştırıcılık ve konstrüktörlük vasıflarından iyi veya kötü istimalde bulunmalarını önleyecek kanunî bir müeyyide mevcut olmadığı gibi bunun için katı hududu çizmek de mümkün olmayacaktır. Bu hududu çizmek kabil olamadığına göre bu mektep mezunlarının karada çalışmaları halinde doğacak mahzurlar ... kısmen izah edilmiştir. Bu şartlar dahilinde kendilerinin sırf işletme sanatının dışına çıkmaları büyük bir ihtimalle mümkündür. Bu takdirde doğrudan doğruya makina ve elektrik mühendisliği hizmeti yapmalarından başka bir yol kalmamaktadır

ifadeleriyle daha 1957'de işaret etmiş olduğu bir 'yetki anlaşmazlığı' ile ilgilidir.

Davanın konusu, dava dilekçesinde de ifade edildiği üzere,

7303 sayılı Kanun ile değişik 6235 sayılı TMMOB Kanunu'nun 14. Maddesi'nin açık hükmüne (Her ihtisas şubesi yalnız bir oda açar. İhtisas ve işgal mevzuları ayrı olan mühendis ve mimarlar; ancak ihtisas veya işgal mevzularının taallük ettiği odaya kaydolunurlar) tamamen aykırı olarak gemi mühendisliği uzmanlık alanına giren bazı mühendislik hizmetlerinin gemi makinaları işletme mühendisleri tarafından da yerine getirilebilmesine, dolayısıyla gemi mühendisliği hizmetlerinin denetiminde iki başlılığa yol açacak Yönetmelik maddesinin iptali,

isteminden ibarettir.

Diğer bir deyişle, Danıştay'da halen görülmekte olan ve Gemi Mühendisleri Odası'nın 'yürütmeyi durdurma' talebini reddeden 8. Daire'nin bu kararının Gemi Mühendisleri Odası'nın itirazı üzerine İdari Dava Daireleri Genel Kurulu tarafından 'iptal' edilmiş olduğu günümüz davasının, geçmişin 'ünvan' tartışmaları ile doğrudan ilgisi yoktur. İptali istenen husus, gemi makinaları işletme mühendislerinin 'hak'ları ve 'imza yetkileri' değil; bu yetkinin mevzuata aykırı olarak gemi mühendisliği meslek alanına giren hizmetler için de kullanılmasına yol açacak yönetmelik maddesidir.

Bu gerçeklere tamamen aykırı olarak ve bilgisizce 'davanın kaybedilmiş olduğu'nu iddia edebilen yazarın, 8. Daire'nin talebi üzerine YÖK'ün İTÜ'den istediği ve İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Bölüm Başkanlığı tarafından hazırlanan 'görüş'ün 'nasıl bir gerekçe ile gündeme geldiğini anlayamamış' olduğunu ifade etmekte olması doğaldır.

Doğal olmayan ise, 'gerekçe'sini dahi anlayamamış olduğunu itiraf ettiği 'görüş'ün, bilimselliği üzerinde söz söylemeye cüret edebilmesidir. İTÜ'nün bir fakültesinin mensubu iken, başka bir Fakülte'nin yöneticileri hakkında sipariş üzerine ya da baskı altında 'görüş' oluşturma iftirasını ortaya atabilmiş olmak ise daha büyük bir cürettir ve insafsızca karalamaya çalıştığı dönemin İTÜ Rektörü Prof. Dr. Kemal KAFALI'nın Denizcilik Yüksek Okulu'nu Kandilli Rasathanesi'ne tercih etmesi sonucu, sonradan İTÜ mensubu olabildiği birinin 'İTÜ Gelenekleri'ni henüz öğrenememiş olması ile açıklanması hiç de kolay değildir.

Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.

Başarılı öğrencilere yüksek lisans yaptırılmadığı iddiasını çürütecek örnekler ile yüksek lisansa kabul edilmeyen adayların red gerekçeleri, ilgili fakültelerin kayıtlarında mevcut olmalıdır. Bu iddianın herkesçe bilinen yanıtını ise başında -üstelik- Ord. Prof. Ata NUTKU'nun bulunduğu dönemin Makina Fakültesi Gemi İnşaatı II Kürsüsünde ek öğrenimden sonra 'gemi inşaatı ve makinaları yüksek mühendisi' diploması alan, -hem de- Ord. Prof. Ata NUTKU'nun asistanlığından başlayarak 'Prof. Dr.' ünvanına kadar yükselen Sayın Reşat ÖZKAN oluşturmaktadır.

Derginiz okurlarının ve dergiyi ortaklaşa çıkaran 5 meslek örgütünün üyelerinin bu gerçekleri bilmeye hakları olduğunu düşünüyoruz. Ayrıca yine herkesin; 11-15 Nisan 1960 tarihleri arasında toplanan TMMOB 7. Genel Kurulu'na İTÜ Öğretim Üyesi Prof. Dr. Tanık SABUNCU'nun da üyeleri arasında bulunduğu 6. Dönem Yönetim Kurulu tarafından götürülen;

Maarif Vekaleti (MEB) ise İTÜ'nün de katıldığı program yeterliliği ve "mühendis" ve "işletme mühendisi" tanımlarına göre, bu okuldaki ders programının, bu unvan için yeterli bulunmadığını ve Mûnakalat Vekaleti'nin "tedrisat onayını Maarif yapar ama unvanı biz veririz" tezine karşı olarak tedrisat ile unvanın ayrılamaz olduğunu, unvanı da Maarif Vekaleti'nin onaylaması gerektiğini belirtmektedir.

Yüksek Denizcilik Okulu Makina Şubesi mezunu Gemi Makinaları İşletme Mühendislerinin Birlik bünyesine alınmaları hususundaki hükmün Danıştay kararı ile kesinleşmiş olması, Deniz Harp Okulu Makina Şubesi mezunlarının da aynı diplomaya sahip oldukları ve sayılarının ayrı bir oda kurmaya uygun bulunması göz önüne alınarak; her iki menşeli Gemi Makinaları İşletme Mühendisi diplomasını haiz olanların birlikte ayrı bir oda kurmaları hususunda prensip kararı alınması

önerisinin hemen altındaki,

Bu konuda Gemi Makinaları İşletme Mühendislerinin ihtisas sahalarına en yakın iki odanın teklifleri şunlardır; Makina Mühendisleri Odası'nın Teklifi: Denizcilik Okulu mevzuunda Birlik Umumi Heyet kararına aykırı olarak Birlik İdare Heyetinin almış olduğu kararın iptali için müzakere açılması; Gemi Mühendisleri Odası'nın Teklifi: Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri için ayrı oda kurulması kararının desteklenmesi

notunu ve 144 olumsuz oya karşı kullanılan 155 oy içinde Gemi Mühendisleri Odası delegelerinin olumlu oylarının da bulunduğunu bilmeleri, geçmişte tahrif ederek 'husumet' yaratmaya çalışanların önlenmesi açısından gereklidir.

Yukarıda anlatıldığı üzere, TMMOB Arşivi bütün açıklığıyla ortaya koymaktadır ki; geçmişte yaşanmış bir 'husumet' söz konusu ise ne gemi mühendisleri ne de Gemi Mühendisleri Odası hiç bir zaman bu 'husumet'in doğrudan tarafı ve meslek hak ve yetkileri ile meslek onurunun savunulması dışında bir çabanın içinde olmamışlardır.

Ne tek tek gemi mühendisleri olarak, ne de akademik ve mesleki örgütler olarak bu tür bir 'husumet'ten herhangi bir yarar elde etmeleri söz konusu olmadı; bu gün de bir 'husumet'e taraf olmaya niyetleri yoktur.

Anlaşmazlıkların gerçek dışı iddia ve ithamlarla 'düşmanlık' boyutuna yükseltmeye ve 'okulculuk' yoluyla gemi makinaları işletme mühendisleri dışında başka meslek topluluklarını da içine çekerek 'kan davası'na dönüştürmeye çalışmak; diğer konulardaki yetersizliklerini bu yolla kapatabileceklerini ummak dışında başka çareleri olmayanların ya da başka kişisel yararlar amaçlayanların başvuracakları bir yol olarak görülmemelidir.

Bugünün anlaşılması ve geleceğin doğru planlanması, geçmişin iyi değerlendirilmesiyle mümkündür. Bunun için de geçmişin yeterli ayrıntıda bilinmesi zorunludur. Denizcilik sektöründe -özellikle önde gelen 5 meslek kuruluşunun ortak yayını olması nedeniyle- önemli bir yeri olan derginizin, bu yazımızın ve ekinde 4 sayfa olarak yer alan 'arşiv belgelerinin aynen yayınlanması suretiyle buna katkı sağlamasını bekliyoruz.

Daha da ötesinde, bu yazının ve ekinin aynen yayınlanması suretiyle bu güne kadar bir arada çalışan ve bilimsel esaslar, mesleki prensipler ve uzmanlıklara saygı temelinde bir arada çalışmayı sürdürmeleri gereken gemi mühendisleri ile gemi makinaları işletme mühendisleri arasında 'husumet' yaratmak; kardeş meslek toplulukları ve örgütleri arasında kin ve nefret tohumları ekerek ve yargı sürecindeki anlaşmazlıkları 'kan davası'na dönüştürerek gelecek kuşaklara da taşımayı amaçlayan organize bir 'kampanya'nın, 'doğru bilgi'yi yaymak suretiyle boşa çıkarılmasının; sadece gemi mühendislerinin ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın yükümlülüğü olarak anlaşılmadığının gösterileceğine ve gemi inşaatı ve denizcilik sektöründeki her kişi ve kuruluşun etik kaygıların da ötesinde mesleklerine olan saygı ve sorumluluk anlayışının da bir gereği olarak üzerine düşeni yerine getirmekten kaçınmayacağına olan inancımızı korumak istiyoruz.

Mühendis tâbirinden maksat bir makinayı imâl etme bilgisine sahip bir konstrüktör vasfıdır. Bu sebeple gemileri yürütmek, yani yapılmış bir makinayı kullanmak üzere mahdud teorik bilgi, fakat fazla pratik kabiliyette olması gereken gemi subaylarının mühendislik vasfına yönelimlerine ihtiyaç görülmemektedir. İşletme Mühendisliği tâbiri ise, esasta mühendis olup bir fabrikada muayyen tezgâh ve işçi kapasitesiyle inşaat ve tamir işlerini en iyi şekilde yürüten kimseye verilir. Bu şekilde oradaki mühendis vasfı da fabrikayı işleten yapıcı vasfı ifade etmektedir. Ayrıca gemi makinalarını işletmek için işletme mühendisliği adı ile bir meslek mevcut değildir. Bu husus evvelce raporda da belirtildiği gibi makina subaylarına "engineer" demekten galattır. Gemi makinaları yüksek mühendislerinin gemilerde makina subaylığı yapabilmesi inşa edeceği makinaların dizaynı bakımından faydalı olacağı mütalâa edilerek İtalya, İngiltere gibi bazı memleket bahriyelerinde gemi baş makinisliklerinin üniversite mezunu yüksek makina mühendislerine verildiği bir vakaadır. Fakat bunun aksine olarak gemi makina mühendisliğinin muhakkak üniversite tahsil derecesindeki bilgiye ihtiyaç göstermeyeceği bir hakikattir. Bu suretle Yüksek Denizcilik Okulu'nun gemileri yürütecek makina subayı yetiştirme gayesinden inhiraf ettirilmemesi yerinde olur. Bunlara rağmen gemi makinalarının tamir, bakım ve yenilerinin imalinde çalıştırılacak bilgili ve tecrübeli personele ihtiyaç gösteren müesseselerin, temayüz etmiş öğrencileri seçerek Denizcilik Okulu'ndan Teknik Üniversite'ye ve Teknik Okullara daha yüksek tahsil yapmak için gönderdikleri vâki olmuştur. İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü'nün bu mütalâasına herhangi bir şey ilâvesi Komisyonumuzca zait görülmemiştir.

"Gemi Makinaları İşletme Mühendisi" diploması almış olanları Diplomadaki kayda rağmen denizde çalışmaya icbar etmek mümkün değildir. Zira gemi makinalarına müşabih makinalar karada da mevcuttur ve bunları aynı elverişle de işletebilirler. Herhangi bir sebeple denizde çalışmayan kimselerin aynı faaliyeti karada icra etmelerine mâni olmak doğru olmaz.

Umumi mühendislik formasyonu içinde yapılacak bir işletmecilik, mühendisin konstrüktif kabiliyetinden ve araştırıcılık vasfından farîğ olamaz. Esasen işletme mühendisliği hizmeti, mühendisin araştırma gücü ve kabiliyetiyle telif edildiği zaman hakiki değerini bulan bir faaliyettir. Tekniğin inkişafı röşerçi, konstrüktör ve işletmecinin tecrübe ve çalışmalarının bir muhassasıdır. Ve bu faaliyet içinde işletme mühendisi işletmeciliğinden evvel araştırıcı ve konstrüktör yani yapıcı olmak mecburiyetindedir. Bir işletme mühendisi kendisine tevdi edilen tesisi, tesis şartları ile muhafaza değil, daha itisafî, daha rasyonel işletebildiği ve bunun için lüzumlu tadil ve tedbirleri alabildiği takdirde hakiki bir işletme mühendisidir. Bu husus her yerde ve her zaman temin edilmiş ve edilegelmektedir. Mevzu bahis Yüksek Denizcilik Okulu makina bölümü mezunları için böyle bir faaliyet düşünmek hem fazulî, hem de yalnız işletmeci olarak geliştirildikleri için imkânsızdır. Şu şartlar altında bu mektep mezunlarının karada çalışmaları halinde, yukarıda tafsîl edilen işletme mühendisliği şekli ile karşılaştıkları gayet tabiidir. Kendilerini hakiki bir işletme mühendisliği hizmetinden, yine almış oldukları noksan formasyon alkoyacaktır. Diplomalarda belirtildiği gibi noksan olan araştırıcılık ve konstrüktörük vasıflarından iyi veya kötü istimalde bulunmalarını önleyecek kanunî bir müeyyide mevcut olmadığı gibi bunun için katî hududu çizmek de mümkün olmayacaktır.

Bu şartlar dahilinde kendilerinin sırf işletme sanatının dışına çıkmaları büyük bir ihtimalle mümkündür. Bu takdirde doğrudan doğruya makina ve elektrik mühendisliği hizmeti yapmalarında başka bir yol kalmamaktadır. Nitekim tetkik ettiğimiz dosyada rastlanılan bu mektep mezunlarının müracaatlarında, kendilerinin bir Odaya kayıtlarını istemek, aksi halde buldukları müesseselerin kendilerine mühendis muamelesi yapmadığından şikâyet etmektedirler. Mûnakalat Vekâleti'nin kendi verdiği diplomayı tanımamasına imkân olmadığına ve hususî şirketlerin mühendis diploması araması varit olamayacağına göre bu mektep mezunlarının su anda bile karada ve hattâ resmi müesseselerde faaliyette buldukları neticesine varılabilir ki müracaat edenlerin adreslerinden de bu husus sarîh olarak görülebilmektedir. Noksan olan Birliğimize yapılacak tescildir.

Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.

BİRLİK İDARE HEYETİNİN TEKLİFLERİ

2. GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜHENDİSLERİNİN ODA KURMASI :

Yüksek Denizcilik Okulu Makina Şubesi mezunu Gemi Makinaları İşletme Mühendislerinin Birlik bünyesine alınmaları hususundaki hükümün Şüra'yı Devlet kararı ile kesbi katıyet etmesi, Deniz Harp Okulu Makina Şubesi mezunlarının da aynı diplomayı ihraz etmeleri ve adetlerinin müstakil bir oda kurmaya müsait bulunması muvacehesinde,

- Her iki menşeli Gemi Makinaları İşletme Mühendisi diplomasını haiz olanların müştereken müstakil bir oda kurmaları hususunda prensip kararı ittihaz,
- Bu karara müsteniden diplomayı haiz ve Birliğe beyanname vermiş olanların iştiraki ile yapılacak Oda toplantısında kabul edilecek Oda Talimatnamesinin tetkik edilmek üzere ilgili komisyona havalesi,
- Oda Umumi Heyetinde seçilecek delegelerin Birlik Umumi Heyetimiz toplantılarına katılmaları ve Birlik İdare Heyeti namzetlerinin seçimlerde nazarı itibara alınması,

hususlarında karar ittihazını yüksek takdirinize arz ederiz.

Bu konuda Gemi Makinaları İşletme Mühendislerinin ihtisas sahalarına en yakın iki odanın teklifleri şunlardır:

Makina Mühendisleri Odasının Teklifi:

Denizcilik Okulu mevzuatında Birlik Umumi Heyet kararına aykırı olarak Birlik İdare Heyetinin almış olduğu kararın iptali için müzakere açılması,

Gemi Mühendisleri Odasının Teklifi:

Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri için ayrı oda kurulması kararının desteklenmesi.

Bunun, söz konusu çirkin yazının gemi mühendisleri topluluğu üzerinde yarattığı, başta da belirttiğimiz derin üzüntünün bir nebze de olsa hafifletilmesi açısından da önemli olduğunu ayrıca belirtmeye gerek görmüyoruz.

Gemi mühendislerinin ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın, almış oldukları eğitim ve sahip oldukları meslek disiplini anlayışının bir sonucu olarak; 'hoca'larından miras kalan ağırbaşlı tutumu ve 'okulcu' bölücülüğe karşı 'birlik' yaklaşımını sürdürmeye devam edecekleri kuşkusuzdur. Kardeş meslek toplulukları ve örgütlerinden de aynı ilkesel yaklaşımı ve davranışı beklediğimizi; bunun, 'hakkını yargı önünde aramaya mecbur kalmak' gibi hiç istenmeyen bir sonucun doğmasını önlemek açısından da yararlı olacağını bilgilerinize sunar; gereğini önemle rica ederiz.

Saygılarımızla,"

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Yönetim Kurulu Başkanlığı'na gönderilen yazıda ise konuya ilişkin genel değerlendirmelerimiz sıralandıktan ve söz konusu yazı ile konunun farklı iki mühendislik disiplini arasındaki "anlaşmazlık" ya da yazıdaki tanımıyla "husumet"ten; aynı öğrenim kurumunun farklı iki birimi ve bunların mezun ve mensupları arasında "düşmanlık" boyutuna taşınmasının ve bunun sağlanması için "mesleki" bakış açısının da ötesinde "okulcu" bir yaklaşımla kaleme alınarak, TMMOB çatısı altında olmayan başka meslek topluluklarının da bu "husumet"in tarafı haline getirilmesinin amaçlamakta olduğunun ve bu yanı ile de söz konusu çirkin saldırının yalnızca TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'na değil; TMMOB örgütülüğüne de yönelmiş olduğunun altı çizilmektedir. Bu amaç ve yaklaşımın, yazının içeriğinden de kolayca anlaşılabilir olacak birliktir; yayımlandığı derginin oluşumu, yapısı ve okur kitlesinin incelenmesi ile daha net olarak görülebileceği ve bunun TMMOB tarafından mutlaka değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. TMMOB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na gönderilen yazımız şöyle devam etmektedir:

"Konunun geçmişinin de ayrıntılarıyla bilinmesinin gerekli olduğu inancıyla, Odamızca TMMOB Arşivi'nden derlenmiş olan ve ekte bir kopyası sunulan Çalışma'da yer alan bilgi ve belgelerin ve özellikle TMMOB 4. Dönem Yönetim Kurulu Çalışma Raporu ve ekindeki Komisyon Raporu'nun bir kez daha ve özenle gözden geçirilerek; bu ve benzeri konuların hangi kapsam ve ayrıntıda ve hangi özenle incelenmesi, ele alınması gerektiği konusunun tekrar hatırlanmasında yarar olduğunu düşünüyoruz. Bu yapıldığında ve BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ başlıklı yazı ile birlikte değerlendirildiğinde; Yönetim Kurulu'muzun yeterli inceleme yapma imkanı bulamadan 17.06.2006 Tarih ve 05 No.lu Toplantı'sında almak durumunda kaldığına inanmak istediğimiz 129 sayılı Karar'ıyla açılan 'Pandora'nın Kutusu' net olarak görülebilecek ve söz konusu kararın gözden geçirilmesi ihtiyacı herkes tarafından daha net olarak anlaşılacaktır.

Öte yandan, söz konusu yazının yayınlanmış olduğu Dergi'nin ortakları arasında bir Oda'sının da bulunması, yazarının TMMOB'ye bağlı bir Oda'nın üyesi olması ve yazının -sadece TMMOB, Odaları ve üyeleri arasındaki birlik, beraberlik ve dayanışma ruhunu zedeleyici özellikler taşıması nedeniyle bile- TMMOB ilkelerinin açık ihlali anlamına geldiği göz önüne alındığında; BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ başlıklı yazının TMMOB tarafından mutlaka bu açıdan da ayrıca ele alınıp değerlendirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır."

YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU MEZUNLARINA GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ÜNVANI VERİLMESİ ve GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜHENDİSLERİ ODASI KURULMASINA İLİŞKİN

TÜRK MÜHENDİS ve MİMAR ODALARI BİRLİĞİ ARŞİVİ

Bu çalışma ile başta GMO üyesi gemi mühendisleri ile GEMİMO üyesi gemi makinaları işletme mühendisleri olmak üzere Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği üyesi diğer mühendis, mimar ve şehir plancılarının; TMMOB Gemi Mühendisleri Odası tarafından Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği aleyhine açılmış olan davanın bugün geldiği noktayı etkilemek için konunun "geçmişten gelen bir husumet"e dayandığı görüntüsü yaratmak amacıyla başlatılan bir "kampanya"yı doğru değerlendirmelerinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Geçmiş iyi bilmeyi ve doğru değerlendirebilmeyi sağlamak üzere, tüm mühendis, mimar ve şehir plancılarına kolay ulaşılabilir hale gelen bilgi ve belgelerin; bu güne kadar bir arada çalışın ve bilimsel esaslar, mesleki prensipler ve uzmanlıklara saygı temelinde bir arada çalışmayı sürdürmeleri gereken gemi mühendisleri ile gemi makinaları işletme mühendisleri arasında "husumet" yaratmak; kardeş meslek grupları ve örgütleri arasında kin ve nefret tohumları ekerek ve bugün yargı sürecinde olan bazı anlaşmazlıkları "kan davası"na dönüştürerek gelecek kuşaklara da taşımak amacıyla gemi mühendisliği mesleğine, meslek büyüklerine ve akademik ve mesleki kuruluşlara akıl almaz ve gerçek dışı ithamlarla saldırı yolu ile ve muhtemelen kişisel yarar güdüsüyle başlatılan bir "kampanya"nın boşa çıkarılmasında önemli bir araç olacağına inanıyoruz.



TMMOB ARŞİVİ adlı çalışmanın tam metnine Odamızın web sitesinden ulaşabilirsiniz.

Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.