

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE
İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Gökhan ARSLAN

Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışmanlar

Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE

Dr. Öğretim Üyesi Mehmet Ali AKKAYA

KASIM, 2019

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

GÖKHAN ARSLAN tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI” başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE



Tez 2. Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Ali AKKAYA



Jüri Üyesi

Doç. Dr. Erdal ARLI




Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Hacer KAHAN



Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Birsen KOLDEMİR



Tez Savunma Tarihi: 26 Kasım 2019

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım ‘DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI’ başlıklı YÜKSEK LİSANS tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlış davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi

bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

5 Kasım 2019

Gökhan Arslan

ÖNSÖZ

İş Güvenliği, her alanda günümüzün en önemli konularından biridir. İş gücü kayıplarının ülke ekonomisi üzerindeki olumsuz etkisi ve daha da önemlisi manevi kayıpların önlenmesiyle ülkemiz kalkınmasında önemli bir etkisi olacaktır. Denizcilik alanında birbirini tamamlayan süreçlerin güvenli olarak yapılması sadece insan hayatı ve mal kaybını ve buna bağlı zararları önlemekle kalmayacak, aynı zamanda bahsedilen operasyonların verimli ve etkin olarak yapılmasını da temin edecektir.

Bu çalışmada, denizcilik işletmelerinde hali hazırda uygulanan iş sağlığı ve güvenliği uygulamaları ile 30 Aralık 2012 yılında kanunlaşan 6331 Sayılı İş Sağlığı ve İş Güvenliği Yasasıyla uyumu irdelenmiştir. Sonuçta; Denizcilik Sektöründe uluslararası kuralların ulusal kurallarla eş güdümünün sağlanması gerektiği ve önemi vurgulanmıştır.

Tez konunun belirlenmesinden, hazırlanmasından ve son halini almasına kadar olan süreçte yol gösteren, özveriyle ve sabırla yardımlarını, her türlü katkıyı esirgemeyen tez danışmanlarım Sayın Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE ve Sayın Dr. Öğretim Üyesi Mehmet Ali AKKAYA ya, ayrıca çalışma boyunca desteklerinden dolayı aileme teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TABLO LİSTESİ.....	vi
KISALTMA LİSTESİ.....	vii
EK LİSTESİ.....	viii
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	2
1.2. İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Tarihsel Gelişimi.....	2
1.2.1. Tanzimat öncesi dönem.....	3
1.2.2. Tanzimat sonrası dönem.....	3
1.2.3. Cumhuriyet dönemi.....	3
1.3. İş Sağlığı ve İş Güvenliği ile İlgili Tanımlar.....	4
1.4. İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmelikleri.....	6
2. MATERYALVE METOT.....	9
2.1. İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Kavramsal Analizi.....	9
2.2. İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Önemi.....	11
2.3. Ulaştırma Ekonomisi.....	13
2.3.1. Ulaştırma ekonomisi politikaları.....	13
2.3.2. Stratejik ulaştırma politikaları.....	13
2.3.3. Uygulamalı ulaştırma politikaları.....	13
2.3.4. Ulaştırmanın fonksiyonları.....	14
2.3.4.1. Ekonomik fonksiyonları.....	14
2.3.4.2. Sosyal fonksiyonları.....	14
2.3.4.3. Politik fonksiyonları.....	14
2.3.5. Onuncu kalkınma planı.....	14
3. BULGULAR.....	16
3.1. Gemilerde İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları (ISM).....	16
3.1.1. ISM kodunun amacı.....	17
3.1.2. ISM kodu yararları.....	18
3.2. Limanlarda İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları.....	19
3.2.1. Liman iş güvenlik programı.....	21
3.2.2. Ekipman ve araç operasyonları.....	22
3.3. Tersane ve Gemi İnşa Sanayinde İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları.....	23
3.3.1. Tersane sektöründe iş güvenliği riskleri.....	28
3.3.2. Gemi inşa sanayi ve iş kazaları.....	29
3.3.3. Gemi inşa sektöründe alınması gereken iş güvenliği önlemleri.....	31
3.4. Armatör ve Gemi İşleten Yönünden İş Sağlığı ve İş Güvenliği Uygulamaları.....	31
3.5. Liman İşletmeciliği Yönünden İş Sağlığı ve İş Güvenliği Uygulamaları.....	33
3.6. İş Sağlığı ve İş Güvenliği Uygulamalarına Hukuki Yaklaşım.....	34
3.6.1. Ulusal ölçekte iş sağlığı ve güvenliği hukuku uygulamaları.....	34
3.6.1.1. 6331 İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu.....	35
3.6.1.2. 4857 Sayılı İş Kanunu.....	36
3.6.1.3. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu.....	36

3.6.1.4. Türk Ticaret Kanunu	37
3.6.1.5. Denizcilik sektöründeki iş kolları ve tehlike sınıfları.....	38
3.6.2. Uluslararası ölçekte iş sağlığı ve güvenliği hukuku uygulamaları.....	43
3.6.2.1. SOLAS.....	43
3.6.2.2. STCW.....	44
3.6.2.3. ILO.....	45
3.6.2.4. MLC 2006.....	46
3.6.2.5. CSS code (Cargo Stovage and Securing) yük istif ve emniyeti kodu.....	48
3.6.3. Yargı kararları ve iş güvenliği hukuku uygulamaları.....	48
3.6.4. Denizcilik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemleri	50
3.6.4.1. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemi kavramı.....	50
3.6.4.2. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemlerinin genel prensipleri.....	51
3.6.4.3. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemlerinin faydaları.....	52
3.6.4.4. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sisteminin unsurları.....	53
4. TARTIŞMA VE SONUÇLAR.....	55
KAYNAKLAR	61
EKLER	65
ÖZGEÇMİŞ	72
FORMLAR	
Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygunluk Yazısı ve Eki	

ÖZET

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI

GÖKHAN ARSLAN

Deniz taşımacılığı, dünya ticaretinde mal ve ürünlerin tedarik sürecinde oldukça önemli rol oynamaktadır. Gelişen teknoloji ve teknikler, bu tedarik süreçlerinin hem emniyetli hem de süratli bir şekilde yapılmasına imkan sağlamaktadır. İş paydaşlarının, geleneksel ve kombine taşımacılık için gerekli emniyet tedbirlerinin uygulanmasına katılımı zorunluluk haline gelmiştir. Yürürlükteki uluslararası kurallar ve yerel mevzuatların eş güdümlü olarak yürütülmesi ve birbirini tamamlayıcı nitelikte olması ideal bir yaklaşımdır.

Sektör paydaşlarının, geleneksel ve kombine taşımacılık için gerekli emniyet tedbirlerinin uygulanmasına katılımı zorunluluk haline gelmiştir. Hali hazırdaki uluslararası kurallar ve yerel mevzuatların eş güdümlü olarak yürütülmesi ve birbirini tamamlayıcı nitelikte olması ideal bir yaklaşımdır.

Denizcilik sektörünün bileşenleri olan tersaneler, donatanlar, limanlar, acenteler, gemiler, armatör ve gemi işleten firmalar yönünden iş sağlığı ve iş güvenliği uygulamaları irdelenmiştir. Kombine taşımacılık sistemi içinde deniz taşımacılığı ve etkileşimde olduğu; limancılık faaliyetleri, kara ve demir yolu taşımacılık sistemlerinin gerektirdiği iş güvenliği, yol ve seyir güvenliği ile birlikte hukuki uygulamalar değerlendirilmiştir.

Bu tez çalışmasında, tedarik süreçlerinin önemli bir ayağı olan deniz taşımacılığında uluslararası sefer yapan gemilerin yürürlükteki uluslararası konvansiyonlarla, 6331 Sayılı Kanunu'nun Anayasa Mahkemesi kararı da dikkate alınarak bağlı yönetmeliklerin bir kanun ile uyumlaştırılması gereği sonucuna varılmıştır.

Anahtar kelimeler: Denizcilik İşletmeleri, İş Sağlığı ve Güvenliği Yasası, Uluslararası uyum, Gemi adamı, ILO sözleşmeleri

ABSTRACT

OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY LAW APPLICATIONS IN MARITIME COMPANIES

GOKHAN ARSLAN

Maritime transportation plays a very important role in the procurement process of goods and products in world trade. Developing technology and techniques enable these procurement processes to be carried out both safely and quickly. Participation of business stakeholders in the implementation of the necessary safety measures for traditional and combined transport has become obligation. It is an ideal approach to carry out co-ordinated international rules and local legislation and to complement each other.

With the developing technology and techniques ensures opportunity both safe and fast on the supplying processes. In the course of this process has been required involved join the sectoral stakeholders the implementation of the safety measures required by conventional and combined transport. It is an ideal approach to carry out the co-ordinated international rules and local legislation and to complement each other.

Shipyard, equipment producers, ports, agencies, ship management, shipowners and ships operating in the maritime sector are examined in terms of occupational health and safety practices, maritime transport in combined transportation system and interaction in port operations. Road safety, road safety, and legal applications required by road and rail transport systems has been evaluated in way of legal rules.

In this thesis, the sea transportation which is an important pillar of the supply chain in way of international conventions in force of the ships operating internationally together 6331 numbered occupational health and safety rules. It was concluded that the related regulations should be harmonized with a law taking into consideration the decision of the Constitutional Court.

Keywords: Maritime companies, Occupational Health and Safety Law, International harmonizing, Seafarers, ILO conventions

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. İş güvenliği ile ilgili yönetmelikler.....	8
Tablo 2. Denizcilik sektöründeki meslek gruplarına göre çok tehlikeli iş yerleri.....	39
Tablo 3. Denizcilik sektöründeki meslek gruplarına göre tehlikeli iş yerleri.....	40
Tablo 4. Denizcilik sektöründeki meslek gruplarına göre az tehlikeli iş yerleri.....	42
Tablo 5. Türkiye'nin denizcilikle ilgili onayladığı ILO sözleşmeleri.....	45



KISALTMA LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
Bk.	: Bakınız
BLU code	: Bulk Loading Unloading Dökme (Yük Yükleme Boşaltma kodu)
CSS code	: Cargo Stovage Securing (Yük istif emniyeti kodu)
CSAP	: Cargo Securing Access Plan (Yük Emniyeti Erişim Planı)
ÇSGB	: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
DMLC	: Declaration Marine Labour Compliance Deniz İşgören Uygunluk Beyannamesi
DWT	: Deadweight Ton
GT	: Gross Ton
İK	: İş Kanunu
ILO	: International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
IMDG	:International Maritime Dangerous Goods (Uluslararası Tehlikeli Maddeler Deniz Taşımacılığı)
IMO	:International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
ISO	:International Standards Organization (Uluslararası Standart Örgütü)
ISGOTT	:International Safety Guide for Tankers and Terminals (Tankerler ve Terminaller için Uluslararası Güvenlik Rehberi)
ISM	:International Safety Management (Uluslararası Güvenli Yönetim)
İSG	: İş Sağlığı ve Güvenliği
İSGB	: İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimi
İSGK	: 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu
m.	: Madde
MEPC	: Maritme Environment Protection Comitee (Denizcilik Çevre Koruma Komitesi)
MFAG	: Medical First Aid Guide (Tıbbi İlk Yardım Rehberi)
MLC	: Marine Labour Convention (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi)
NACE	:Nomenclature des Activites Economiques dans la Commnuate/ (AB ekonomik faaliyetler istatistik kodları)
OSGB	: Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimi
OHSAS	: Occupational Health and Safety Management System (İş Sağlığı ve Emniyeti Yönetim Sistemi)
RDY	: Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği
RG.	: Resmi Gazete
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
SSGSSK	: Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu
STİSK	: Sendikalar ve Toplu İş Sözleşme Kanunu
STCW	:Standard Traning Certification of Watchkeeper Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRKAK	: Türkiye Akreditasyon Kurumu
WHO	: World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)
yy.	: Yüzyıl

EK LİSTESİ

	Sayfa
EK 1. Limanlarda tehlikeli malların elleçlenmesinin güvenliğinin artırılması, AB ve Türkiye TR 11 IB TR2 eğitim katılım sertifikası.....	65
EK 2. IMDG kapsamında tehlikeli yük taşımacılığı eğitim tamamlama belgesi.....	66
EK 3. ÇSGB A sınıfı iş güvenliği uzmanlığı belgesi.....	67
EK 4. ISO 45.001 İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemi katılım sertifikası.....	68
EK 5. Mesleki yeterlilik belgesi mobil vinç operatörü.....	69
EK 6. Document of compliance (DOC) sertifikası	70
EK 7. Safety management (SMC) sertifikası.....	71



1. GİRİŞ

Sanayide gelişen teknoloji ve tekniklerle birlikte sosyal alanda değişimler yaşanmış, endüstrileşmenin getirdiği yenilikler iş görenleri etkilemiştir. Günümüzde sanayileşmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, endüstride çalışanların sayısındaki hızlı artışı, bununla birlikte çalışanlara bir takım yeni sağlık ve iş güvenliği riskleri getirmiştir. Gelişmekte olan ülkeler, içinde bulunduğumuz sırda işgörenlerin sağlığı ve iş emniyeti konusunda ciddi çabalar harcamak mecburiyetinde kalmışlardır. Bu ülkelerin hemen hemen tümü iş kazalarını ve mesleki hastalıkların asgari düzeye indirmek için çaba sarfetmekte, bu hususta eğitim ve denetimlere önem vermekte, ayrıca bu konuyla ilgili olarak iş yerlerinde gerekli tedbirlerin alınmasını sağlamak amacıyla işyerlerini yoğun denetime tabii tutmaktadırlar. Sanayileşme sonucunda insanlar bilinçlenmiş, sosyal haklar elde edilmiştir. İşçilerin çalışma koşullarının olumsuzluklarından kaynaklanan iş kazaları artarak gündeme gelmiştir. Uluslararası Çalışma Örgütü istatistiklerine göre, her saniyede sekiz iş kazası geçirilmekte bu kazaların sonucunda her 140 saniyede bir ölüm gerçekleşmektedir. Denizyolu taşımacılığının önem kazanmasıyla ihtiyaç duyulan gemi talebi artmış bunun neticesinde gemi inşa ve yan sanayisi hızlı bir ivmelenme göstermiştir.

Son yıllarda gemi inşa ve yan sanayi gelişmekte olan ülkelerde önemli bir istihdam ve gelir kaynağı olmuştur. Denizcilik, tersaneler, donatanlar, limanlar, acenteler, gemiler, deniz trafik sistemleri gibi pek çok paydaşa sahiptir. Tez çalışmasında denizcilik alanında faaliyet gösteren işletmelerin iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarını irdelenmiştir.

Bu tez çalışması kapsamında Türkiye ve Dünya’da tersanelerde yaşanan işçi kazaları ile bu kazaların nedenleri araştırılmaktadır. Bu kazaların türleri ve kazaların önlenmesine ilişkin çözümler sunulmuştur. Dünya ve Türkiye’deki uygulamalar karşılaştırılmış gelişmiş ülkelere göre yüksek kaza oranının indirilmesi gerektiği saptanmıştır. Küresel krizin etkilediği 2008 yılı sonrası düşen taleplerle birlikte iş kazalarının azaldığı görülmüştür.

Artan taleple alınması gereken tedbirlerin artması gerektiği anlaşılmıştır. Çalışma sonucunda denizcilik sektörünün analizi yapılmış, en sık rastlanan kazalar ve bu kazaların

önlenmesine ilişkin verilmesi gereken eğitimlerin niteliği açıklanmıştır. Ayrıca kazaları azaltıcı görüş öneri ve değerlendirmelerde bulunulmuştur.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu Tezin amacı; 30 Haziran 2012 tarihinde 28338 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanması ile yürürlüğe giren “6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu” denizcilik işletmelerinde mevcut ulusal ve uluslararası kurallar dahilindeki uygulamalar ile Türkiye’deki limanlarda ulusal ve uluslararası kuralların uygulamalarını kapsar. Bu Tez, 6331 Sayılı Kanununu yürürlüğe girmeden önce, uluslararası antlaşmalarla kabul edilen ve uygulamaları yürürlükte olan iş güvenliği ve sağlığı konularını kapsayan kurallar ile yürürlüğe giren 6331 Sayılı Kanunun eş güdümlü olarak denizcilik işletmelerinde uygulama yöntemlerini belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda, denizcilik sektörüne ait işyerlerinde işgören sağlığı ve emniyetinin sağlanması, sağlıklı ve emniyetli iş koşullarının geliştirilmesi için işveren ve işgörenlerin görev, yetki, sorumlulukları, hakları ve yükümlülüklerinin tanımlanması ve uygulamaya ilişkin eksikliklerin giderilmesini amaçlamaktadır. Uygulanmakta olan ulusal yönetmelikler de tablolar halinde verilmiştir.

Uluslararası Çalışma Teşkilatı (ILO) tarafından 2006’da kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Maritime Labour Convention’in 20 Ağustos 2013 de yürürlüğe girmiştir. Gemi adamlarının çalışma koşullarının standarda ve denetime bağlanmasıyla “6331 sayılı İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kanununu” da kapsayarak denizcilik işletmelerinde işgören sağlığı ve iş emniyeti yönünden tamamlayıcı bir ögesi haline gelmiştir. Uluslararası Çalışma Teşkilat (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) SOLAS konvansiyonu gereklerince Limancılık faaliyetlerinde iş sağlığı ve iş güvenliği yeniden ele alınmıştır.

Bu Tezde, denizcilik sektörünün bileşenleri olan tersaneler, donatanlar, limanlar, acenteler, gemiler, armatör ve gemi işleten firmalar yönünden iş sağlığı ve iş güvenliği uygulamaları irdelenmiştir.

Tez konusu denizcilik sektöründe işgören sağlığı ve iş güvenliği uygulamasının hukuki boyutu ve bunlara ilişkin literatür taraması, mevcut uygulamalar, öneri ve teklifler olarak sınırlandırılmıştır.

1.2. İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Tarihsel Gelişimi

Türkiye’de tarihsel gelişim süreci olarak bakıldığında İş sağlığı ve iş emniyeti 3 ayrı dönemde ele alınmaktadır. Cumhuriyet dönemi. Cumhuriyetten önceki dönem, Tanzimat

öncesi dönemdir. Tanzimat öncesi dönemi Tanzimat ve Meşrutiyet dönemleri olarak kendi içinde ikiye ayırabiliriz (Baybora ve diğerleri, 2012).

1.2.1. Tanzimat öncesi dönem

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat öncesi dönemde üretim ve imal şeklinin zanaatkarlık olmasına bağlı olarak dini kaidelere dayalı meslek teşkilatı olan esnaf zaviyeleri yapılanması karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda esnaf zaviyeleri yerini Avrupa'da yapılanmaya başlayan meslek örgütlerinin benzeri olan lonca teşkilatları almıştır. Bu dönemde, üretim ve imal usülleri basit olmasına bağlı olarak işgörenlerin karşılaştıkları risklerin sayısı ve özelliği de bugün karşılaşılan tehlike ve risklerin boyutları farklıdır. Tanzimat döneminde, işçi sağlığı ve güvenliği alanında bir bilinçlendirmeden söz edebilmek mümkün değildir (Baybora ve diğerleri, 2012).

1.2.2. Tanzimat sonrası dönem

I. Abdülmecid döneminde, 3 Kasım 1839 da ilan edilen Tanzimat Fermanı sonrasında özellikle Meşrutiyet dönemlerinde, Osmanlı İmparatorluğu ve ileri Avrupa ülkeleri arasında siyasi ve ekonomik yakınlaşma ilişkilere de yansımıştır. Osmanlı İmparatorluğu yeni bölgesel bir pazar olarak gelişmiş Batı Avrupa ülkelerinin ilgisini cezbetmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda da ilk sanayileşme adımları atılmaya başlamıştır. İşgörenlerin en yoğun olarak çalıştıkları alanın enerji yani kömür madenleri olması nedeniyle çıkarılan ilk nizamnameler bu alana olmuştur. Bu dönemdeki ilk nizamname 1865 senesindeki Dilaver Paşa nizamnamesi'dir. Dilaver Paşa Nizamnamesi'nde denetleme düzeni kabul edilmemiş olduğundan işgörenlerin faydasına olan hususlar tam manasıyla uygulanmamıştır. 1869 senesinde ilan edilen Maadin Nizamnamesi'nde, iş güvenliği ile ilgili kural ve kaideler daha fazla yer bulmuştur. Dilaver Paşa Nizamnamesinin eksiklerini tamamlamıştır. 1871 Amale Perver Cemiyeti ve 1895 Osmanlı Amale Yardımlaşma Cemiyeti bu dönemde çalışma hayatında öne çıkan iş görenleri koruyan kuruluşlardır (Baybora ve diğerleri, 2012).

1.2.3. Cumhuriyet dönemi

Cumhuriyetle birlikte sanayileşme hareketi hız kazanmış, işgören sağlığı ve emniyeti ile ilgili düzenlemelerin gereği bu dönemde ortaya çıkmıştır. İlk olarak 1921 senesinde "Ereğli Havza-i Fahmiye Maden Amalesinin Hukukuna Müteallik Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna takiben 1926 tarihli Borçlar Kanunu, 50 işgören çalıştıran işyerlerinde hekim bulundurma zorunluluğunu getiren, belli büyüklükteki işyerlerinde revir veya hastane

yapılması gibi kurallar 1930 yılında 1593 Sayılı Umumi Hıfzıssıha Kanunu'nda yer almıştır. 1946 yılında ülkemizde Çalışma Bakanlığı kurulmuştur. 1964 yılında 506 sayılı Sosyal Güvenlik Kanunu çıkarılmış ve aynı yıl "İş Sağlığı Güvenliği Müfettişi ve daha sonra İşçi Sağlığı ve İş Sağlığı ve Güvenliği Merkezi (İŞGÜM)" kurulmuştur.

Çalışma hayatının ilk önemli yasa 16 Haziran 1937 tarihinde yürürlüğe giren '3008 Sayılı İş Kanunu'dur. 25 Ağustos 1971 tarihinde 1475 sayılı İş Kanunu iş sağlığı ve güvenliği yönünden birçok tüzük ve yönetmelikler uygulamaya konmuştur.

Şu anda yürürlükte olan 854 sayılı Deniz İş Kanunu 20 Nisan 1967 ve 4857 sayılı İş Kanunu 10 Haziran 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 4857 sayılı İş Kanunu'nun 4 maddesi aşağıda belirtilen işkollarında ve iş sözleşmelerinde bu Kanun hükümleri uygulanmayacaktır. "Deniz ve hava taşıma işlerinde" ibaresi ile gemi adamı olarak çalışan personelin 4857 sayılı İş Kanunu'nun hükümlerinin dışına çıkarıldığı belirtilmiştir. Aynı kanunun 77.maddesinden 88.maddesine kadar olan 11 maddesi iş sağlığı ve güvenliğini maddelerinden oluşmaktaydı. 30 Haziran 2012 tarihli 28339 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu" yürürlüğe girmiştir.

1.3. İş Sağlığı ve Güvenliği İle İlgili Tanımlar

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu (2012) 3. Maddesinde kanun koyucu keyfiliği önlemek amacıyla konunun öneminden dolayı bazı tanımlara yer vermiştir.

- a) *Bakanlık: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığını,*
- b) *Çalışan: Kendi özel kanunlarındaki statülerine bakılmaksızın kamu veya özel işyerlerinde istihdam edilen gerçek kişiyi,*
- c) *Çalışan temsilcisi: İş sağlığı ve güvenliği ile ilgili çalışmalara katılma, çalışmalarını izleme, tedbir alınmasını isteme, tekliflerde bulunma ve benzeri konularda çalışanları temsil etmeye yetkili çalışanı,*
- ç) *Destek elemanı: Asli görevinin yanında iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili önleme, koruma, tahliye, yangınla mücadele, ilk yardım ve benzeri konularda özel olarak görevlendirilmiş uygun donanım ve yeterli eğitime sahip kişiyi,*
- d) *Eğitim kurumu: İş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personelinin eğitimlerini vermek üzere Bakanlıkça yetkilendirilen kamu kurum ve kuruluşlarını, üniversiteleri ve Türk Ticaret Kanununa göre faaliyet gösteren şirketler tarafından kurulan müesseseleri,*

- e) Genç çalışan:** Onbeş yaşını bitirmiş ancak onsekiz yaşını doldurmamış çalışanı,
- f) İş güvenliği uzmanı:** İş sağlığı ve güvenliği alanında görev yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş, iş güvenliği uzmanlığı belgesine sahip mühendis, mimar veya teknik elemanı,
- g) İş kazası:** İşyerinde veya işin yürütümü nedeniyle meydana gelen, ölüme sebebiyet veren veya vücut bütünlüğünü ruhen ya da bedenen özre uğratan olayı,
- ğ) İşveren:** Çalışan istihdam eden gerçek veya tüzel kişi yahut tüzel kişiliği olmayan kurum ve kuruluşları,
- h) İşyeri:** Mal veya hizmet üretmek amacıyla maddi olan ve olmayan unsurlar ile çalışanın birlikte örgütlendiği, işverenin işyerinde ürettiği mal veya hizmet ile nitelik yönünden bağlılığı bulunan ve aynı yönetim altında örgütlenen işyerine bağlı yerler ile dinlenme, çocuk emzirme, yemek, uyku, yıkanma, muayene ve bakım, beden ve mesleki eğitim yerleri ve avlu gibi diğer eklentiler ve araçları da içeren organizasyonu,
- ı) İşyeri hekimi:** İş sağlığı ve güvenliği alanında görev yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş, işyeri hekimliği belgesine sahip hekimi,
- i) İşyeri sağlık ve güvenlik birimi:** İşyerinde iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini yürütmek üzere kurulan, gerekli donanım ve personele sahip olan birimi,
- j) Konsey:** Ulusal İş Sağlığı ve Güvenliği Konseyini,
- k) Kurul:** İş sağlığı ve güvenliği kurulunu,
- l) Meslek hastalığı:** Mesleki risklere maruziyet sonucu ortaya çıkan hastalığı,
- m) Ortak sağlık ve güvenlik birimi:** Kamu kurum ve kuruluşları, organize sanayi bölgeleri ile Türk Ticaret Kanununa göre faaliyet gösteren şirketler tarafından, işyerlerine iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini sunmak üzere kurulan gerekli donanım ve personele sahip olan ve Bakanlıkça yetkilendirilen birimi,
- n) Önleme:** İşyerinde yürütülen işlerin bütün safhalarında iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili riskleri ortadan kaldırmak veya azaltmak için planlanan ve alınan tedbirlerin tümünü,
- o) Risk:** Tehlikeden kaynaklanacak kayıp, yaralanma ya da başka zararlı sonuç meydana gelme ihtimalini,
- ö) Risk değerlendirmesi:** İşyerinde var olan ya da dışarıdan “gelebilecek tehlikelerin belirlenmesi, bu tehlikelerin riske dönüşmesine yol açan faktörler ile tehlikelerden

kaynaklanan risklerin analiz edilerek derecelendirilmesi ve kontrol tedbirlerinin kararlaştırılması amacıyla yapılması gerekli çalışmaları,

p) Tehlike: İşyerinde var olan ya da dışarıdan gelebilecek, çalışanı veya işyerini etkileyebilecek zarar veya hasar verme potansiyelini,

r) Tehlike sınıfı: İş sağlığı ve güvenliği açısından, yapılan işin özelliği, işin her safhasında kullanılan veya ortaya çıkan maddeler, iş ekipmanı, üretim yöntem ve şekilleri, çalışma ortam ve şartları ile ilgili diğer hususlar dikkate alınarak işyeri için belirlenen tehlike grubunu,

s) Teknik eleman: Teknik öğretmen, fizikçi ve kimyager unvanına sahip olanlar ile üniversitelerin iş sağlığı ve güvenliği programı mezunlarını,

ş) İşyeri hemşiresi: 25/2/1954 tarihli ve 6283 sayılı Hemşirelik Kanununa göre hemşirelik mesleğini icra etmeye yetkili, iş sağlığı ve güvenliği alanında görev yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş işyeri hemşireliği belgesine sahip hemşire/sağlık memurunu, ifade eder.

t) İşveren: İşveren adına hareket eden, işin ve işyerinin yönetiminde görev alan işveren vekilleri, bu Kanunun uygulanması bakımından işveren sayılır.

1.4. İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmelikleri

6331 Sayılı kanundan sonra yayımlanan yönetmeliklerin iş güvenliği konusunda tamamlayıcı nitelikte olmuştur. Bu yönetmelikler;

- *Güvenlik ve Sağlık İşaretleri Yönetmeliği,*
- *Ekranlı Araçlarla Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik,*
- *Çalışanların Gürültülü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik.*
- *Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik*
- *Çalışanların tireşim ile ilgili risklerden korunmalarına dair yönetmelik.*
- *Tozla mücadele Yönetmeliği.*
- *Yapı İşlerinde Sağlık ve Güvenlik Yönetmeliği.*
- *Kimyasal Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik,*
- *Çalışanların Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Korunması Hakkında Yönetmelik.*

- *Kanserojen ve Mutajen Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik*”,
- *Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik*”,
- *İşyeri Bina ve Eklentilerinde Alınacak Sağlık ve Güvenlik Önlemlerine İlişkin Yönetmelik*”,
- *İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Hakkında Yönetmelik*
- *Elle Taşıma İşleri Hakkında Yönetmelik*
- *Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik*
- *Geçici veya Belirli Süreli İşlerde İş Sağlığı ve Güvenliği Hakkında Yönetmelik*
- *Biyolojik Etkenlere Maruziyet Risklerinin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik*
- *Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik*
- *İşyeri Kurma İzni ve İşletme Belgesi Alınması Hakkında Yönetmelik*”
- *Alt İşverenlik Yönetmeliği*
- *Büyük Endüstriyel Kazaların Önlenmesi ve Etkilerinin Azaltılması Hakkında Yönetmelik*
- *Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik*
- *Elektrik İç Tesisat Yönetmeliği*
- *Geçici veya Belirli Süreli İşlerde İş sağlığı ve Güvenliği Hakkında Yönetmelik*
- *Hijyen Eğitimi Yönetmeliği*
- *İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik*
- *İş kanununa İlişkin Çalışma Süreleri Yönetmeliği*
- *İş kanununa İlişkin Fazla Çalışma ve Fazla Sürelerle Çalışma Yönetmeliği*”
- *İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği*
- *İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerinin Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik*
- *İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulları Hakkında Yönetmelik*
- *İş Sağlığı Ve Güvenliği Risk Değerlendirmede Yönetmeliği*

Ulusal (kabotaj ve iç sular) ve uluslararası sefer yapan gemiadamları ve gemi inşa faaliyetleri ile ilgili yönetmelikler Tablo 1’ de verilmiştir.

Tablo 1. İş güvenliği ile ilgili yönetmelikler

İLGİLİ YÖNETMELİK ADI	İÇERİĞİ
<i>Gemiadamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve iaşelerine dair Yönetmelik. (1989)</i>	İş Sağlığı
<i>Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik. (2002)</i>	İş Sağlığı
<i>Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik. (2004)</i>	İş Sağlığı
<i>Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik. (2006)</i>	İş Güvenliği
<i>Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik. (2005)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemi İnşa Yönetmeliği. (2010)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği. (2008)</i>	İş Sağlığı
<i>Gemi Söküm Yönetmeliği. (2004)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemi Teçhizatı Yönetmeliği. (2005)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği. (2004)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemiadamları Yönetmeliği. (2002)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik. (2006)</i>	İş Güvenliği
<i>Gemilerin Teknik Yönetmeliği. (2009)</i>	İş Güvenliği
<i>İç Sularda Çalışan Gemi ve İç Su Araçları Yönetmeliği. (2010)</i>	İş Güvenliği
<i>Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği. (2008)</i>	İş Güvenliği
<i>Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik. (2002)</i>	İş Sağlığı
<i>Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik.- SOLAS (2009)</i>	İş Güvenliği
<i>Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği. (2007)</i>	Güvenlik
<i>Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Titreşim Yönetmeliği. (2003)</i>	İş Güvenliği
<i>Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik. (2015)</i>	İş Güvenliği

2. MATERYAL VE METOT

Denizcilik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği uygulamaları tersaneler, donatanlar, limanlar, acenteler, gemiler, deniz trafik sistemleri gibi pek çok paydaşa sahiptir. Burada daha çok gemilerde, tersanelerde, liman ve kıyı tesislerinde uygulanan iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarını ulusal, uluslararası ILO, AB uyum süreci yönleriyle irdelenmiştir.

2.1. İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kavramsal Analizi

İş sağlığı ve güvenliği, tanımından da anlaşıldığı üzere, iki ayrı kavram ile bütünleşiktir. Bunlardan ilki İşçi sağlığı Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'ya göre işgören sağlığı; Tüm işgörenlerin fiziksel, ruhsal, moralman ve sosyal anlamda tam bir iyilik hali sağlaması ve bunun azami düzeylerde sürdürülmesini, çalışma koşullarında bulunan ve kullanılan tehlikeli, zararlı maddeler ve mühtehzarlar nedeniyle işgörenlerin sağlığına gelebilecek zararların önlenmesini bununla birlikte işçinin fiziken özelliklerine uyumlu işlerde istihdamını, işin işgörene ve işgörenin işe uygun olmasını amaç edinen tıp bilimidir (Gerek, 2006).

Konunun ikinci unsuru olan iş güvenliği ise; çalışma yerlerinde işin yapılması esnasında oluşan yada oluşabilecek tehlikelerden ve işgören sağlığına zarar verebilecek şartlardan korunmak amacıyla yapılan sistematik çalışmaların bütünüdür.

İş sağlığı ve güvenliği; işgörenlerin çalışma ortamını daha güvenli bir ortama kavuşturmak, bilhassa işin devamlılığını sekteye uğratacak tehlikelerin bertarafı ve işgören sağlığına zararlı olabilecek etmenlerden korunmayı amaçlayan faaliyet ve çalışmaların tümüdür. Bununla birlikte İşgören sağlığı ve güvenliği, çalışanların kullandıkları araç, gereç ve yöntemlerden, çalışma ortamındaki koşullardan, yaptıkları işlerden doğabilecek tehlikelerden işgörenin sağlığının korunmasını bununla birlikte güvenli koşullarda çalışmasının sağlanmasını ve sürdürülebilir olmasını ifade etmektedir.

Sanayinin gelişmesiyle birlikte mali, finansal, toplumsal yaşam ve kültürel sahada köklü değişimler kaçınılmaz olarak yaşanmıştır. Gelişen Sanayi ile birlikte teknikler ve otomasyon, sayısallaşma kitlesel üretim, yapay zeka ve benzeri gelişmeler iş hayatının ana unsurları olan işgörenleri, işletmeleri, birçok açılarından etkilemektedir. İşgörenlerin uygunsuz çalışma

ortanımından kaynaklanan meslek hastalıkları ve iş kazalarının mağduru olmaları iş sağlığı ve iş güvenliği kavramının sıklıkla gündeme gelmesine ve sorgulanmasına neden olmuştur

Gerek çalışanın kendisinden kaynaklanan davranışsal hatalarından gerekse çalışma ortamı şartlarından kaynaklanan bu hataların bir çoğu kolaylıkla önlenabilir hatalardır. İş sağlığı ve iş güvenli ile ilgili ilişkin tedbirlerin yeterli seviyede ve etkin olarak uygulanmasına yönelik, faal sivil toplum örgütleri, senkikalar, işverenler ve kamu idaresinin iş ve çalışma hayatının daha sağlıklı, insani değerlere sahip, daha verimli, niteliklere kavuşması için iş sağlığı ve iş güvenliği eğitimlerine, uygulamalarına, kontrol ve denetimlerine özel politikaların geliştirilerek uygulaması, istihdam edenlerde ve çalışanlarda emniyetli çalışma kültürünün oluşturulması, iş emniyetinin yönetilmesi ve denetim mekanizmalarının kurularak çalışma hayatında tamamına uygulanması ve her zaman faal bir düzeyde tutulması üzerinde önemle durulması gereken başlıca konulardır.

İş kazalarının bireysel, maddi, manevi ve toplumsal etkisi olmaktadır. “Öte yandan maddi kayıplar yanında yerine getirilmesi mümkün olmayan manevi kayıpların oluşmaması, verimliliğin arttırılması, iş ortamının çalışanlarda güvensizlik ve huzursuzluk yaratmayacak şekilde düzenlenmesi ve genel toplum yararı açısından da işyerlerindeki tehlikelerin ortadan kaldırılması bir zorunluluktur “(DDK, 2008).

Avrupa Birliği entegrasyon sürecinde İş sağlığı ve güvenliğinin önemi Devlet Denetleme Kurulu raporunda (DDK, 2008) aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.

“Avrupa Birliği ile bütünleşme sürecindeki ülkemiz açısından iş sağlığı ve güvenliği problemleri çözümler üretilmesi gereken bir alandır. Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından yapılan araştırmalar; günümüzde, dünya ölçeğinde, her saniyede en az üç işçinin iş kazaları sonucunda yaralanmakta olduğunu, her üç dakikada bir işçinin iş kazası ya da meslek hastalığı sonucu ölmekte olduğunu ortaya koymaktadır. Sadece bu sayılar bile, iş sağlığı ve güvenliği konusunun evrensel olduğu kadar ne denli önemli olduğunu da göstermektedir”.

Dünyada meydana gelen iş kazalarının sayısı niteliğine bakıldığında, “ILO kaynaklarına göre dünyada her yıl 1,2 milyon kişi, iş kazaları ve meslek hastalıkları nedeniyle hayatını kaybetmektedir. 250 milyon kişi iş kazaları, 160 milyon kişi de meslek hastalıkları sonucu ortaya çıkan zararlara maruz kalmaktadır” (Devlet Denetleme Kurulu-DDK, 2008).

Türkiye’de de yaşanan iş kazaları ile meslek hastalıklarının istatistiki verilerine bakıldığında iş sağlığı ve güvenliğinin önemi konusunda çarpıcı veriler sunmaktadır. “Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından yayınlanan istatistiklere göre ülkemizde her yıl meydana gelen yaklaşık 70.000 – 80.000 iş kazası ve 400 meslek hastalığı sonucu yaklaşık 1.000 ölüm ve 2.000.000 işgünü kaybı meydana gelmektedir. 2006 yılında meydana gelen ölüm sayısı 1.600’e ulaşmıştır” (DDK, 2008).

2.2. İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Önemi

Çalışma ortamının yetersiz ve olumsuz koşulları ve güvensiz üretim aşamalarının, işgörenlerin en temel haklarından biri olan sağlıklı bir çevrede çalışma hakkını tehdit ve ihlal etmektedir. İşgören sağlığı ve iş emniyeti konusunda alınması gerekli tedbirlerin yerine getirilmesi bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. İş kazalarının ve mesleki hastalıklarının azaltılması bilimsel ve teknik ilerlemenin sunduğu imkanların bu alanlara yönelik yayılması, çalışmaların bilimsel ve araştırmalara dayalı, çalışma ve üretim aşamalarındaki gelişmelerin takibi ve uygulamaları ile risklerin doğru tanımlanarak, emniyet tedbirlerinin artırılması sağlanmalı bunun yanı sıra örgütlülüğün yaygınlaşmasıyla sağlanabilir. İşçi sağlığı ve iş emniyeti, tıbbi bilimler, mühendislik uygulamaları sosyal ve psikoloji bilimleri içeren çok yönlü bir konudur (Makina Mühendisleri Odası-MMO, 2018).

İşçi sağlığının tıp biliminin doğal ve ayrılmaz bir parçası olduğunu çıkarsamak mümkündür. Mühendisliğin ve temel bilimlerinin işgören sağlığı ve iş güvenliği alanındaki çalışmaları iki başlıkta altında toplanabilir. Bunlardan birincisi dolaylı katkılar. Bu başlık altında, yangın söndürme materyalleri ve yangına dayanıklı malzemelerin üretimi, kaldırma-iletme ekipmanlarının, basınçlı kapların, elektriki sistemler, bina tasarımları sensör ve yazılımlar sayılabilir. Diğer bir başlık ise mühendislik ve temel bilimlerini doğrudan katkılardır. “Bu kapsamda işyeri çalışma şartlarına yönelik toplu koruma önlemleri, hijyen ve ortam ölçümlerini, sayabiliriz. Sosyal bilimler alanın da ise; hukuktan eğitim bilimine, sosyal güvenlikle işletmeye, çalışma psikolojisinden sosyoloji ve antropolojiye kadar bilimin birçok dallarını içermektedir” (MMO, 2018).

Makina Mühendisliği Odası tarafından yayımlanan raporda (MMO, 2018) işyerlerinde işgörenlerin sağlığını olumsuz etkileyen birçok etmen bulunmaktadır. İşyerlerindeki olumsuz ve güvensiz şartlar sebebiyle işgörenler iş kazasına uğramakta mesleki hastalıklara yakalanmaktadırlar. “ILO’nun çalışmalarına göre, her 15 saniyede 160 işgören, iş kazası

geçirmekte. Günde yaklaşık 6 bin 400 işgören iş kazası yada mesleki hastalıkları sebebiyle hayatını kaybetmektedir. Her sene yaklaşık 350 bin çalışan işkzasası, 2 milyon çalışan meslek hastalıkları sebebiyle yaşamını yitirmektedir” (MMO, 2018).

Yine aynı raporda “Her sene 270 milyon iş kazası yaşanmaktadır. 313 milyonu aşan çalışan hayati tehlikesi olmayan iş kazası geçirmekte (ortalama olarak günde 860 bin çalışanın iş kazasıyla yüzyüze geldiği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte 160 milyon işçi mesleklerine bağlı hastalıklara yakalanmaktadır” (MMO, 2018).

Makina Mühendisliği Odası tarafından yayımlanan raporda (MMO, 2018) Sosyal Güvenlik Kurumu istatistik verilerine göre. “Türkiye’de 2016’da meydana gelen 286.068 iş kazalarının 87.318’i (%30,52’si) 50 çalışandan az işgören çalıştıran işyerlerinde meydana gelmiştir. İş kazalarında yaşamını kaybedenlerin %60,85’i (855 işgören) 50’den az işgören çalıştıran işyerlerinde, başka bir ifadeyle İş Sağlığı Güvenliği Kurulu oluşturulması zorunlu olmayan işyerlerinde çalışmakta idi”

İş kazaları ve meslek hastalıklarının ekonomik boyutunun ülke ekonomilerine etkisi MMO (2018) ILO’nun çalışmalarında aşağıdaki verilerle tarif edilmektedir.

“az gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkelerde yaşanan iş kazaları ve meslek hastalıkları, milli gelire etkisi (GSYİH) %4’ü kadar ekonomik kayba neden olmaktadır. Bu orana göre ülkemizin GSYİH baz alındığında iş kazaları ve meslek hastalıklarının toplam maliyetinin 2012 yılında 56 milyar Türk Lirası, 2013 yılında 62 milyar Türk Lirası, 2014 yılında ise 70 milyar Türk Lirası, 2015 yılında 94 milyar Türk Lirası, 2016 yılında 103 milyar Türk Lirası olduğu tahmin edilmektedir”.

Yapılan araştırmalar göstermektedir ki, bugün dünyada, her saniyede üç işgörenin iş kazaları neticesinde yaralanmakta ve her üç dakikada bir işgörenin iş kazası veya meslek hastalığına yakalanması sonucu ölmekte olduğunu ortaya çıkarmıştır (Kuru, 2000).

İşgören ölümleri 2018 yılında 1.923 olarak gerçekleşmiştir. Ölümlü iş kazalarının görüldüğü başlıca sektörler: tarım ve ormancılık sektöründe 457 işgören, inşaat sektöründe 438 işgören, ulaştırma sektöründe 233 işgören, metal eşya sektöründe 114 iş gören iş kazalarında hayatını kaybetmiştir (İş Sağlığı ve Güvenliği Meclisi-ISIG, 2019).

2.3. Ulaştırma Ekonomisi

Ulaştırma; “ihtiyaçları tatmin yönünden insan ve eşyanın zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkan sağlayan hizmettir” (Saatçioğlu, 2016).

Ulaştırma, mali kalkınma süreçlerinde aldığı roller ve kendisine tahsis edilen kaynaklar bakımından ülke ekonomisinde en başta gelen önemli sektörlerden biridir.

Ulaştırma sektöründeki yatırımların çeşitliliği ve yaygınlığı ülkenin bölgeler arası gelişmişlik seviyelerindeki dengesizliğin azaltılmasında en önemli unsurdur (Saatçioğlu, 2016).

2.3.1. Ulaştırma ekonomisi politikaları

Ülke ekonomileri için ekonomik istikrar, toplumsal hedeflere yönelik önemli katkılar sağlaması yönünden önem teşkil eden bir unsur olmaktadır. Özgürlük, adalet, refah, hukuk ve güvenlik öncelikli toplumsal hedefler şeklinde sıralanmaktadır. Şuhalde ekonomik ve mali istikrar, bu nihai hedeflere ulaşmada katkı sağlayan bir ara hedef konumunda olmaktadır (Saatçioğlu, 2016).

2.3.2. Stratejik ulaştırma politikaları (SUP)

SUP ler, hükümetlerin toplumun ve devletin milli hedeflerine ve ulusun refaha erişmesinde ulaştırmanın nasıl yönetilebileceğine ilişkin genel bilgilerini ele alan politikalarlardır. Bu politikalara örnek olarak ulaştırmanın sürdürülebilir kalkınmanın destekçisi olmasının sağlanması, belirli bir sistem ya da türe (örneğin Demiryoluna karşın karayoluna) öncelik verilmesi, SUP ler ulaştırmanın devlet tarafından amaçlarına ve toplum hedeflerine erişilmesinde nasıl yönlendirileceğini göstererek makro düzeye odaklanır (Saatçioğlu, 2016).

2.3.3. Uygulamalı ulaştırma politikaları (UUP)

UUP lerin ana hedefi mevcut ulaştırma endüstrisini örgütlemektir. Bu politikalarla ulusal ya da yerel idareler, endüstrinin kullanıcıların ve işletmecilerin yararına çevrenin korunması için yaygın olarak politikaların işlemlerini sağlamalıdır. UUP lere genellikle ‘Düzenleme Politikaları’ kısaca ifade edilirse ‘ulaştırma düzenlemeleri’ denmektedir. UUP ile ilgili başlıca örnekler ise ulaştırma işletmesi politikaları, taşıma bedeli ve tarife politikaları, ulaştırma hizmeti düzenlemeleri, ulaştırma vergilendirilmesi politikaları, taşıtlar ve yedek parçalar için ithalat politikaları, uluslararası karayolu ulaştırması düzenlemeleri, tehlikeli maddeler ulaşım düzenlemeleri vb. olarak sıralanabilir (Saatçioğlu, 2016).

2.3.4. Ulaştırmanın fonksiyonları

Ulaştırmanın fonksiyonları ekonomik fonksiyonları, sosyal ve politik fonksiyonları olarak üç ana başlık altında incelenecektir (Saatçioğlu, 2016).

2.3.4.1. Ekonomik fonksiyonları

Ulaştırma hizmetleri olmaksızın iş bölümüne dayalı bir ekonomi ve hatta bir Pazar söz konusu olamaz. Üretimin bir ön şartı olan insan ve eşyanın nakilleri, uygun ve ekonomik olmalıdır (Saatçioğlu, 2016).

2.3.4.2. Sosyal fonksiyonları

Ulaştırmanın sosyal fonksiyonundan birisi de nüfusla ilgilidir. Ülke içinde nüfusun dengeli dağılmasının sağlanmasıyla birlikte ulaştırmanın, iş gücünün belli bölgelerde yoğunlaşmasını önlediği ve yerleşim yerlerinin de gelişmesine önemli katkılarda bulunduğu görülmektedir (Saatçioğlu, 2016).

2.3.4.3. Politik fonksiyonları

Sonuç olarak ulaştırma ekonomisi ve buna bağlı politikalar ülke ekonomilerini ve dolayısıyla ülke halkını etkilemektedir. Bu yüzden oluşturulacak ulaştırma ekonomisi politikalarında sadece ülkeyi yöneten yöneticilerin değil, sivil toplum kuruluşları, akademisyenle gibi toplumu ouşturan temel öğelerin de görüşü ve desteği alınarak yapılması gerekmektedir (Saatçioğlu, 2016).

2.3.5. Onuncu kalkınma planı

“2014-2018 yıllarını içine alan Onuncu Beş yıllık kalkınma planı döneminde denizcilik sektörü ile ilgili hedefler aşağıdaki şekilde özetlenebilir. Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki yasa çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanarak, demiryolu kargo ve yolcu taşımacılığının özel demiryolu işletmeciliğine açılacaktır” (Saatçioğlu, 2016).

Denizlerde emniyete azami önem verilecek, Deniz kazalarına Acil Müdahale amacıyla merkezlerin kurulması ve yoğun limanlardaki Gemi Trafik Yönetim Sistemleri oluşturulacak, deniz izleme koridorları oluşturulacak ve denizlerin güvenliği temin edilecektir. TCDD'nin yeniden yapılandırılmasıyla demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerinin kullanımına açılacaktır. TCDD'nin maliye üzerindeki yükü kabul edilebilir bir seviyeye getirilecektir (Saatçioğlu, 2016).

Demir yolu bağlantılı limanlar Marmara Bölgesi: Safiport, Evyap Port Limanı, Haydarpaşa Limanı, Port Bandırma Limanı, Tekirdağ Limanı. Ege Bölgesi: İzmir Limanı: Nempport Limanı. Akdeniz Bölgesi: Mersin limanı, Limak Port İskenderun. Karadeniz Bölgesi: Samsun Port, TTK Zonguldak Limanı.

Denizcilik taşımacılığı konusunda, Türkiye Uluslararası Denizcilik Örgütünün tüm temel sözleşmelerine taraf olmak için çalışmalarını devam ettirmelidir. “Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik” 2015 yılında yayımlanmış ve konuyla ilgili eğitim programı hazırlanmıştır (Saatçioğlu, 2016).

26 Aralık 2014 tarihinde TR11IB TR02 sayılı “liman kıyı tesislerinde tehlikeli maddelerin elleçlenmesi konusunda deniz emniyetinin artırılması” projesinin bildiri yapılarak üye devlet İtalya Sahil Güvenlik teşkilatı, proje ortakları Litvanya Denizcilik Akademisi ile Hollanda STC Grup arasında imzalanmıştır (EK 1).

3. BULGULAR

3.1. Gemilerde İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları (ISM)

Gemilerin ve gemi işleten firmaların yönetim sistemi belgesidir. Bu yönetim sistemi 1 Temmuz 1998 yılında IMO tarafından yürürlüğe sokulmuş olup yönetim sisteminin ana omurgasını yani dokümantasyon yapısını, kalite yönetim sisteminden alır. ISM sistemin ana unsuru güvelik, sağlık, emniyet, kalite ve çevre yönetim sistemleri entegre edilmiş olup kara işletmelerinde yaygın olarak bilinen yönetim sistemleri TS/ISO 45001 TS/ISO 9001, TS/ISO 14001, standartlarının gemi ve gemiyi işleten firmalara uygulanmış şeklidir. Karada yerleşik firmaların bazı istisnalar haricinde alınması zorunlu olmayan bu yönetim sistem belgesi, gemi ve gemi işleten firmalar için alınması zorunlu sertifikadır. Bu sertifika tanınmış onaylı kuruluşlar vasıtasıyla denetim yapılarak gemi işleten firmaya DOC belgesi, gemiye ise SMC belgesi olarak verilir. (EK 6 ve EK 7)

Gemi işletmeye alınmadan önce, işletecek firma gemi tipine göre geçerli bir DOC sertifikasına sahip olması gerekmektedir. Bu sertifika geminin tabii olduğu tüm uluslararası kurallara aynı zamanda bayrak devletinin koyduğu kurallara uygun olarak işletildiğini gösteren belgedir.

İş sağlığı ve güvenliği ana unsuru olarak risk değerlendirmesi güvenli yönetim sistemi dahilinde yapılmaktadır. Gemideki aylık iş güvenliği komite toplantısı gemi kaptanı başkanlığında (854 sayılı Deniz iş kanununda işveren vekilidir) her ay yapılmakta ve alınan kararlar gemiyi işleten firmaya bildirilmektedir. Mevzuatımızdaki iş sağlığı ve güvenliği kurulları hakkındaki yönetmelikte kurul oluşturma yükümlülüğü 50 ve üzeri çalışan olmasına rağmen yolcu gemileri hariç ticari gemilerde çalışan sayısı 50 yi bulmasa bile iş güvenliği kurulu yapısında çalışmaktadır.

Bu yönetim sistemi iş ve emniyet ekipmanlarının planlı bakımını, eğitim ve tatbikatlarını, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan tüm talimatların uygulamalarını, yüksekte çalışma, sıcak ve kapalı mahal çalışma izinlerinin alınarak yapılmasını prosedür ve kayıtlarının uygulamaları, çalışma ve dinlenme saatlerinin kayıtlarını,

uygunsuzlukların ramak kala olaylarının bildirim, iç denetimler gibi yönetim sisteminin anahtar niteliğindeki faaliyetlerin kontrolünü ve denetimini sağlar.

ISM kod içerisinde özel olarak tanımlanmış yetkilendirilmiş kişi, sistemin düzenli aralıklarla denetiminden, işletilmesinden ve işverene raporlanmasından sorumludur. Yetkilendirilmiş kişi doğrudan işverene ya da vekiline bağlı olarak organizasyon şemasında diğer departmanların üstünde bir pozisyona sahiptir.

Uluslararası sefer yapan yolcu gemileri, ham petrol ve kimyasal ürün taşıyan tankerler, dökme yük gemileri, sıvılaştırılmış petrol gazı ve doğalgaz tankerleri ve 500 GRT'nin üzerindeki yüksek hızlı tekneler ve gemiler 1 Temmuz 1998'de, 500 GRT ve üzeri diğer bütün yük gemileri 1 Temmuz 2002 tarihi sonuna kadar güvenli yönetim sertifikası almak zorundadırlar. (EK 6 ve EK 7)

3.1.1. ISM kodu'nun amacı

Güvenli yönetim sistemi, gemi işletici şirketlerin işletmesini yaptığı gemilerin güvenli gemi operasyonları, gemiadamı ve gemi emniyeti, deniz kirliliğinin önlenmesi ve çatışma önlenme, operasyonel ihtiyaçların teminini de kapsayan entegre bir yönetim sistemidir. Bu sistemin dokümantasyon yapısının en üstünde şirket politikası bulunmaktadır. Bu politika çerçevesinde tüm operasyonların, yürürlükte olan konvansiyonları, regülasyonları uyumluluğunu taahhüt eder.

Politikanın uygulanması ve hedeflerini gerçekleştirmesi anlamında şirketlerin yani sorumlu işverenin operasyonları emniyetli bir şekilde sürdüreceği yeterli işgücü ve finansal kaynak tahsisi en önemli unsurdur. Emniyet kültürünün üst yönetimden başlayarak tüm personele yayılmasını konusunda destekleyici bir anlayışa sahip olması istenir.

İşin emniyetli bir şekilde yapılmasına yönelik ölçülen performans, güçlü bir emniyet kültüründen olumlu etkilenmektedir. "Tepe yönetiminin öncülüğü ve üst kademe yönetiminin taahhüdü ile çalışanların iş emniyetine katılımının bileşkesinden oluşan iki boyutlu emniyet kültürü kavramından söz edilebilmektedir. Emniyet kültürünün oluşması için bu boyutların içselleştirilmesi gerekmektedir. Emniyet kültürünün içselleştirilmesi ile verimlilik de olumlu olarak etkilenecektir" (Şerifoğlu ve Sungur, 2007).

İş güvenliği kültürünün yerleşmesi için armatörler, üst yönetim tarafından belirlenen ve ilan edilen çevre ve güvenlik politikası ISM sisteminin başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Yetkilendirilmiş kuruluşlar hem gemi, hemde gemi işletmen şirketin ISM sistemini etkin

şekilde işlettiğini denetler. Denetimler şirket için yıllık, gemiler için 5 yılda iki defa olmak üzere yapılır (International Safety Management- ISM, 2010).

3.1.2. ISM kodu yararları

ISM Kod denizde can ve mal emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla özgülenmiş yönetim sistemidir. ISM, ISO/TS/EN 9001 Kalite yönetim sistemi standardındaki yönetimin sorumluluğu, sürekli iyileştirme, denetim, uygunsuzlukların kontrolü, düzeltici önleyici aksiyonlar ve faaliyetler ile doküman yönetimi gibi ana unsurları içermektedir.

Gemide can mal ve çevresel risklerin tanımlanması ve değerlendirmesi zorunluluğu 1 Temmuz 2010'dan itibaren IMO tarafından yayımlanan bildiri ile ISM sistemine dahil edilmiştir (IMO, 2008).

ISM sisteminin ana başlıklarla sağladığı faydalar

- Gemi kaptanı ve şirketin sorumluluklarının tanımlanması
- Yetkilendirilmiş kişi ataması ile tüm kaza ve olayların raporlanması ve kayıtların tutulması
- Risk değerlendirmesinin yapılması
- Uygunsuzlukların ve gözlemlerin rapor edilmesi ve kayıtlarının tutulması
- Gemi emniyet kurulunun oluşturulması
- Şirket yönetiminin yılda bir kez toplanarak güvenli yönetim sistemini değerlendirmesi
- Gemi kaptanının kontratı boyunca en az bir kez ISM sistemini gözden geçirmesi ve raporlaması
- Şirket yönetiminin yılda bir kez dış denetime tabii olması
- Gemilerin 5 yılda iki kez denetlenmesi
- İşletilen gemilerin senede asgari bir defa iç denetimlerinin yapılması zorunluluğu
- Düzenli olarak eğitimlerin ve tatbikatların yapılması ve kayıtlarının kontrolü
- Acil durum yönetim ekibi ve karadan gemiye verilecek desteklerin belirlenmesi
- Çalışma izin prosedürlerinin oluşturulması
- Planlı bakım ve bakım kayıtlarının oluşturulması
- Çalışma ve dinlenme saatlerinin kayıtlarının tutulması

Gemide meydana gelen ya da geminin kaştığı olay ve kazaların adli ve sigorta yönünden incelenmesinde başvuru en önemli kaynak ISM kayıtları olmaktadır. Bir geminin tekne ve

makina sigortasının teminatının yürürlükte olması, klas sertifikasının SMC ve DOC sertifikalarının geçerli olması şartına bağlıdır (EK 6 ve EK 7).

3.2. Limanlarda İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları

Ulaştırma sektörünün en önemli ayağı olan deniz taşımacılığı içinde yer alan limancılık faaliyetleri, niteliği bakımında farklı paydaşları olan bir aşamadır. Paydaşlar olarak gemi, ve yükleri limandan alacak ve limana getirecek olan nakliye firmaları başta gelenlerdir.

Gemilerin taşıdığı yükün emniyeti de dahil olmak üzere gemi ambarı ve gemi üzerindeki çalışmalar liman personelini doğrudan etkilemektedir. Gemiler liman faaliyetlerini “safe condition” yani emniyetli şartlarda yerine getirmek zorundadırlar. Bu şartların yerine getirilmesinden doğrudan gemi kaptanı sorumludur. Örneğin gemi vinçlerinin kullanılması durumunda vinçlerin bakımı ve kontrolünün yapılmış olması tamamen gemi sorumluluğundadır. Liman personelinin gemi üstünde yapacağı çalışmalarda liman personelini tehlikeye sokabilecek risklerin bertarafı bunlardan biridir.

Paydaşlardan diğeri ise nakliye firmalarının sürücüleridir. Nakliye firmalarının sürücülerini iş yaptıkları limanın kurallarına uymalı aynı zamanda limandaki riskler hakkında bilgilendirilmelidirler. Bu anlamında paydaşları kapsayacak etkili bilgilendirme çalışması yapılmalıdır.

Gemi yük operasyonları içerisinde ve limanda meydana gelen kazaların sınıflandırması yapılacak olursa, ”ani sebepler, yardımcı (tali) sebepler ve diğer sebepler olarak üç ana başlık altında toplayabiliriz” (Ece, 2008).

Limanda meydana gelen iş kazalarının sınıflandırılması (Ece, 2008) aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır.

Yardımcı sebepler

a) Yönetim kaynaklı

- Liman kuralların eksikliği,
- Belirlenen kurallara uyulup uyulmadığının kontrolü,
- Güvenlik kurallarının uygulamasında yetersizlik,
- Koruyucu önlemlerin alınmaması,
- Diyalog ve koordinasyon eksikliği,
- Teknolojik altyapı ve ekipman yetersizliği,
- Yönetim eksikliği,

- Teknik güvenlik önlemlerinin hazırlanmaması,
- Toplam kalite sistematığının kullanılmaması.
- b) Çalışan kaynaklı
- Eğitim eksikliği,
- Bilgisizlik,
- Yetersizlik,
- Gemi seyrü seferiyle ilgili dış hizmet personelinin hataları,
- Dikkatsizlik,
- Meslek bıkkınlığı,
- Ruhsal bozukluk hali, sinirlilik, asabiyet, v.b.
- İşe uygunluğu olmayan bedensel yapı (Halsizlik v.b.)
- Eşgüdüm (koordinasyon)ve iletişim eksikliği vb.

Ani sebepler

Genellikle tedbirsiz hareketler ve tehlikeli hallerden kaynaklanmaktadır. Ani sebeplerden başlıcaları aşağıda belirtilmektedir:

- Koruyucu kişisel malzemelerin verilmemesi veya verildiği halde kullanılmaması,
- Yanlış kaldırma, tutma veya itme,
- İşe uygun araç, gereçlerin ve teçhizatın kullanılmaması,
- Tehlikeli davranış ve hareketler, koşma, atlama, şakalaşma,
- Yetersiz güvenlik donanımı,
- Gerekli önlemlerinin alınması konusunda bilgi birikimi eksikliği,
- Geminin düzensizliği, yanlış yük istifleme,
- Kötü aydınlatma,
- Giysilerin işe uygun olmaması,
- Gemi ve liman sahasındaki kaygan zeminler nedeniyle kayma düşme vb.
- Diğer sebepler (mücbir sebepler vb.).

Limanların iş güvenliği yönünden tabii olduğu ulusal kurallar 6331 Sayılı Kanun ve ilişkili yönetmelikler dahilinde uygulanmaktadır. Bu kanunun kapsamı itibariyle tüm işyerlerine uygulanmakta ve limanlarda bu kanuna tabii olarak iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerini kendi bünyelerinde ya da OSGB den hizmet temin ederek yürütmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO sözleşmelerden kaynaklanan uluslararası kuralların uygulamaları ve tehlikeli malların kara yoluyla taşınmasına ilişkin kurallar ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınınca ve Bakanlığa bağlı “Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü” tarafından uygulanmaktadır.

3.2.1. Liman iş güvenliği programı

Liman veya depolama tesisleri yönetimi ile yük operatörleri liman ve gemi yük operasyonları esnasında uygulanacak emniyet programları oluşturmalarıdır. Liman emniyet programının en önemli amacı risk değerlendirmelerinde öngörülmuş bir kaza sonucunda işgörenlerin zarar görmesini önlemek ya da engellemek, yüklere gelebilecek hasarları asgari düzeye indirmek ve operasyon verimliliğini arttırmaktır. İşbaşı konuşmaları düzenli olarak yapılmalı, meydana gelen iş kazaları gözden geçirilmeli, operasyon sistemi içerisinde gözden kaçan iş kazası potansiyeli olan durumlar tartışılmalıdır. Bu toplantılar neticesinde alınan önlemler gelecekte meydana gelebilecek muhtemel kazaları önleyebilecektir. Liman tesisinde iş güvenliğinin başarısı üst yönetimin tam desteği alınarak sağlanır. Kaza önleme politikaları, liman başkanlıkları veya liman tesisi üst düzey yöneticileri tarafından oluşturulmalıdır. “Liman tesisi ve terminalleri iş güvenliği programı üç temel alandaki sorumlulukları kapsamaktadır. Bunlar; (a) Tesis alanında çalışma ortamı, (b) Liman ekipmanları ve araçları, (c) Gemi ambarı içindeki yük operasyonları” (Atkins, 1983).

Liman terminalinde işgörenlerin yetkinliği ve yeterliliklerini belgelendirmesi Mesleki Yeterlilik Kurumu adına yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşlarınca yapılmakta, Liman sektöründe yeterlilik belgelendirmeleri Türkiye Liman İşletmecileri Derneği TÜRKLİM tarafından yapılmakta olup, 2014 yılından 2018 Kasım ayına kadar 4500 kişiye belge verilmiştir (T. Çakır, kişisel iletişim, İstanbul, 3 Aralık 2018). Bir kopyası Ek 5 de verilmiştir.

Limanlarda yapılan risk değerlendirmesinde ve oluşturulacak iş güvenliği programına dahil edilmesi gereken unsurlar;

- Liman içi araç ve iş makineleri yol güzergahlarının belirlenmesi.
- Ekipman hareketleri ve sürücü hatalarına bağlı riskler.
- Yükleme tahliye ekipmanlarının talimatlara göre kullanımı ve bakımı.
- Yükleme ve tahliyelerin planlanması uygun ekipman ve yöntemlerin seçimi.
- Gemi operasyonlarında ve bakım onarım faaliyetlerinde yüksekte düşme.
- Tehlikeli maddelerle olan işlemler ve yangın.

- İskelet sistemi ve ortopedik meslek hastalıkları ve ergonometri.
- Kapalı alan çalışmaları.
- Kayma takılma burkma ve düşmeler.
- Atık tesisi işlemleri.
- Elektrik ve elektrikli ekipman riskleri.
- Tehlikeli yüklerin yayılımı.
- Doğal afetler, Fırtına Deprem v.s.

3.2.2. Ekipman ve araç operasyonları

Liman operasyonları, ülkemizde kullanılan günümüz teknolojisi değerlendirildiğinde kullanılan ekipmanlar operatör tarafından kullanılmaktadır. İnsan hataları risk değerlendirmesinde esaslı risk olarak karşımıza çıkmaktadır. İş güvenliğinde genel yaklaşım olarak riskleri toplu koruma önlemleri ve ikame yöntemlerle azaltılması en etkin yöntem olduğu bilinmektedir.

Liman tesisi ekipmanları ve bazı durumlarda gemiye ait kaldırma ekipmanlarının kullanılması durumunda, görevlendirilmiş yetkin operatörler tarafından kullanımına izin verilmelidir. “Ekipmanların arıza yapması durumlarında operatöre yük operasyonunu durdurmalı ve vardiya yetkilisine bildirmeli ve arıza giderilene kadar kullanılmamalıdır. Liman tesisi içerisinde araçları kullanan operatörler hız sınırı liman trafik kurallarına ve iş makinası kullanma talimatlarına uymalıdır” (Karadoğan, 2014).

Gelişen bilişim teknolojisiyle konteyner terminallerinin tam otomasyona ya da yarı otomasyona geçilmesi işletmenin verimliliğini artışıyla birlikte güvenli bir iş ortamı sağlayacaktır.

Terminal Operasyonlarının verimliliğın artırılması, maliyetlerin düşürülmesi, iş güvenliğinin artırılması v.s. gibi pek çok faydasının yanısıra otomatik konteyner terminallerinin kurulumu hem çok pahalı hem de kurulum öncesi ve sonrası işletme esnasında karmaşık süreç ve algoritmaların geliştirilmesi için üst seviyede bilgi ve deneyim istemektedir (Keçeli ve Aydoğdu, 2015).

Limanlar gibi uzun vadeli altyapı yatırımlarının, sürdürülebilir rekabet gücü ediniminde faydalı ömrünü tamamlayacak olan ekipmanların yenilenmesi planlanmalıdır. İşletmeler orta vadedeki yatırım bütçelerini oluştururken ekipmanların hizmet sürelerini dikkate almalı ve ekipman yatırımlarını planlamalıdır.

3.3. Tersane ve Gemi İnşaa Sanayinde İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları

Ülkemizde 2002 yılına kadar göreceli olarak düşük seviyede seyreden gemi inşa sanayi, bu yıldan itibaren siparişlerin artışıyla birlikte kapasite kullanım oranını arttırmış; “2007 yılı itibarı ile yılda 100 adet ve 500.000 dwt gemi yapım kapasite kullanımına ulaşmıştır. Gemi yapımı ve blok imalatının artışı ile doğrudan istihdam edilen işgören sayısı 30 binin üstüne çıkmıştır” (Gemi Mühendisleri Odası -GMO, 2008).

Tersanecilik sektörünün artan taleple birlikte ulaştığı kapasite beraberinde güvenli çalışma ortamı eksikliği ve siparişlerin yetiştirilmesi anlamında iş baskısı oluşturmuştur. Bu husus (Taylan, 2008) tarafından aşağıdaki ifade ile ele alınmıştır.

“Bilindiği gibi, Tuzla bölgesinde bulunan tersanelerin yerleşimi oldukça sıkıştırılmıştır. Yerdarlığı, güvenli çalışma alanını kısıtladığından, kaza riskini arttırmaktadır. Son yıllarda gemi inşa sektöründeki talep artışı, birçok tersanenin kapasitesini zorlamakta ve artan çalışma zamanları kaza riskini doğal olarak artırmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye’de tersanelerde meydana gelen kaza neden ve sonuçlarını analiz ederken, bu parametrelerin titizlikle dikkate alınması gerekmektedir”.

Tersanecilik yan sanayileri ile birlikte doğrudan ve dolaylı olarak bir çok iş kolları ile birlikte değerlendirilmelidir. Gemi yan sanayi ve hizmetlerin gemi bakım onarım ve imalat sürecinin paydaşları olmaktadır ki iş güvenliği konusunda yüksek seviyede koordinasyon gereği ortaya çıkmaktadır.

“Gemi, demir-çelik, makina imalat, ahşap, kimya ve boya, elektrik-elektronik, tekstil ve plastik, lastik üretimi gibi birçok sanayi kolunun ürünlerinin bilimsel-teknolojik esaslar temelinde tersanelerde birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkan bir üründür. Yüksek teknoloji gerektiren ve son derece karmaşık çok taraflı olan bu sürecin tasarlanması, planlanması, uygulanması ve denetlenmesinin yanısıra, sürecin içinde yer alan ve diğer meslek disiplinlerinin alanına giren ürünlerin ve bunlara ilişkin hizmetlerin koordinasyonu, gemi mühendisinin görev ve sorumluluğu altındadır. Bu açıdan, gemi üretim ve diğer süreçlerinin tamir bakım ve söküm işlerinin ayrılmaz bir parçası olan ‘tersanelerde işçi sağlığı ve güvenliği’ konusu da doğrudan gemi mühendisliği mesleği alanına girmektedir” (GMO, 2008).

Tersanelerde iş sağlığı, iş güvenliği yönetim sistemleri oluşturulmasında aşağıdaki hususların değerlendirilmeye alınması gerekir.

- Tersane vaziyet planı tasarımı
- Yönetim ve politikalar
- Yasal düzenlemelere uyum
- Eğitim programları
- İnsan davranış faktörü, iş güvenliği anlayışı ve kültürü
- İş prosedürleri, iş güvenliği prosedürleri
- İletişim ve koordinasyon

Bir tersanede gemi yapım, tamir-bakım işlerinde 7 ayrı grup paydaş aktif olarak yer almaktadır:

- Tersane yönetimi.
- Alt işverenler ve alt yükleniciler.
- Orta (ara) kademe yönetici (Mühendis).
- İşgörenler.
- Müşteri ve tersanedeki temsilcileri,
- Kontrolör (yetkilendirilmiş klas müesseselieri, Muayene ve Belgelendirme müesseseleri vb.).
- Kanun, tüzük, yönetmelik ve bunlara bağlı tebliğ genelgeler gibi mevzuat oluşturan makamlar.

Tersanelerde meydana gelen iş kazalarının birkaç iş kazası türünde yoğunlaştığı gözlemlenmiştir:

- Yüksekten düşme
- Yüklerin işgörenlerin üzerine taşınması ve düşmesi
- Elektrik çarpması
- Isıl işlem ve patlama (GMO, 2008).

Gemi inşa bakım onarım faaliyetlerinin yanı sıra İzmir Aliğa 'da yerleşik gemi söküm faaliyetlerinde bulunan iş yerleri bulunmaktadır.

Ekonomik ömrü sona eren gemiler hurdaya ayrılarak geri dönüşümü sağlanır. Gemi sökümü esnasında iş görenlerin yüzleştiği tehlikeler esaslı risk sınıfına girmekle beraber çevre kirliliği yaratmaktadır. Bu nedenle gemi söküm işlerini gelişmiş ülkelerden ziyade gelişmekte olan ülkeler yapmaktadırlar. Hindistan. Bangladeş. Pakistan. Çin başta olmak üzere Türkiye de de Aliğa bölgesinde yapılmaktadır.

Gemilerin servis ömürlerini tamamlaması ile birlikte hurdaya gönderilen gemiler malzemelerin geri dönüşümü için gemi söküm tesislerinde sökülerek ekonomiye kazandırılmaktadır. Çevre ve çalışan sağlığı gözetilerek IMO alt çalışma komisyonu olan MEPC tarafından Hong Kong konvansiyonu oluşturulmuş ve IMO ya taraf devletlerin onayına sunulmuştur.

Yeni inşa ve servisteki gemileride kapsayacak olan konvasyon gemilerin inşaa sırasında kullanılan ağır metal, asbest, zehirli, zararlı kimyasallar ve ozana zarar veren materyalleri kayıt altına alarak söküm sırasında çalışacak işçilerin meslek hastalıkları risklerinin kontrol altına alınması hedeflemektedir.

Ülkemizde 25 Ocak 2013 tarihinde Resmi Gazatede yayımlanan “Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik” le asbestin işgörenlerin ve halk sağlığına yönelik risklerin önlemmesi amaçlanmıştır.

Ağır sanayi dalının en önemli kolu olan demir çelik üretimi ile beraber gemi inşa sanayinin emek yoğun bir sektör olması, olumsuz çevresel etkilerinden dolayı gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere kayması doğal bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. “Gemi inşa sanayinin kalkınmasını tamamlamış ve ekonomik refah seviyesine ulaşmış ülkelerden kolayca gelişmekte olan ülkelere göç etme niteliği ve karakteri sebebiyle, 1970’li yıllardan itibaren Avrupa ülkelerinden Uzak Doğu Asya ülkelerine göç etmiştir.” (DDK, 2008)

Türkiye genelinde özel teşebbüs tarafından işletilen tersanelerin bölgesel olarak dağılımları “Türkiye’de özel sektör tersaneleri; Tuzla Özel Sektör Gemi İnşa Sanayi Bölgesi başta olmak üzere Marmara Bölgesinde 71, Karadeniz Bölgesinde 20 ve Akdeniz Bölgesinde 1 adet olmak üzere toplam 92 tersaneden oluşmaktadır” (DDK, 2008).

2013 yılı itibariyle 65 adet tersane projesi devam etmektedir. “Buna göre 2013 yılında ülkemizdeki tersane sayısının 140 adede ulaşması beklenmektedir” (DDK, 2008).

“Türkiye’de faaliyet gösteren tersanelerin kapasitesi yapılacak yatırımlarla birlikte yıllık 8,6 milyon DWT olarak hedeflenmiştir” (DDK, 2008).

“2002 yılında 360.000 DWT/yıl kapasitesine sahip olan tersanelerimiz son dönemlerde yapılan yatırımlarla birlikte 2007 yılı sonu itibarıyla 1,8 milyon DWT/yıl yeni gemi inşası, 634.000 ton çelik işleme/montaj ve 6,1 milyon DWT/yıl tamir bakım kapasitesine ulaşmıştır. Mevcut yatırımlar tamamlandığında 2013 yılında 8,6 milyon DWT/yıl gemi

inşa kapasitesine ulaşması beklenmektedir. DTO'ya göre önümüzdeki 4-5 sene için kapasite doluluk oranları %90'lar seviyesinde olacaktır”.

Türk gemi yapım ve onarım sanayi faaliyetleri dahilinde istihdam edilen işgörenlerin sayısı, Toprak (2009) a göre

“2000 yılında 4918 işgörenin doğrudan iş gücüne katıldığı özel sektör tersanelerinde 2004 yılında bu rakam 16.884 kişiye ve 2008 yılında ise 35.042 kişiye ulaşmıştır. Gemi inşa sektöründe doğrudan iş gücüne katılımın yan sanayi ve dolaylı iş gücüne katılımı ile 100.000 çalışanın istihdam edildiği değerlendirilmektedir”.

Türkiyede faaliyet gösteren tersanelerde istihdamın önemli bir kısmını alt işverenler tarafından yapılmaktadır. Bu durum iş sağlığı ve güvenliği yönünden olumsuzlukları beraberinde getirmektedir. Aynı zamanda karşımıza çıkan yüksek orana dayanan alt işverenlik uygulamasının muvazaa yönünden incelenmesi gereken bir husus olarak ayrıca değerlendirilmesi gerekir.

Tersanecilik sektöründe alt işverenlik uygulamalarındaki oranlar (Duyar, 2010) de aşağıdaki gibi verilmiştir.

“Tersaneler bazında bakıldığında, özellikle alt işveren çalışmalarının yaygın olduğu Tuzla tersaneler bölgesi çalışanların %72,6'sını ve yıllık 330.000 DWT tekne ve gemi inşa kapasitesine sahip olan Yalova ve Kocaeli tersanelerinde ise çalışan işçilerin %80'ini alt işverenlerce istihdam edilmektedir. Gemi İnşa sektörün önde gelen ülkelerinden Güney Kore ve Japonya gemi inşa sanayindeki alt işveren uygulamaları toplam işgücünün en fazla %50'si oranında olduğu dikkate alınır tersanelerde alt işveren uygulamalarının değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır”.

6331 sayılı kanun yürürlüğe girmesiyle birlikte 50'den az kayıtlı çalışmanı bulunan tersaneler, ya da gemi onarım hizmeti veren alt işveren firmalarda iş sağlığı ve iş güvenliği kanunu gereğince görevlendirilmiş iş güvenliği uzmanı ile iş yeri hekimi hizmeti almak ya da bulundurmamak başka bir ifadeyle OSGB'lerden bu hizmeti almak mecburiyetindedirler (Özdemir, 2009).

“Gemi sökümü ile gemiyi oluşturan mamül ve ekipmanın yaklaşık %94'ü geri dönüştürülebilmektedir. Geri dönüştürülerek elde edilen çelik, demir cevherinden elde edilen çeliğe göre daha az enerji maliyeti ve işçilik gideri ile mamul hale gelebildiğinden gemi sökümü ve bozumu çevre dostu bir endüstri olarak tanımlanmaktadır. Ancak

geminin inşaa edilme aşamasında kullanılan tehlikeli materyallerin gemi sökümü sırasında gemi bünyesinden ayıklanması çok tehlikeli bir süreçtir. Asbest, polychlorinated byphenyl (PCB), civa, gibi zararlı maddeler gemi bünyesinde çeşitli bölümlerinde özellikle izolasyon materyali olarak kullanılan kısımlarda bulunmaktadır. Gemi sökümü güvenli şartlar altında gerçekleştirilemediğinde işgörenler açısından çok tehlikeli olarak sınıflandırılmakta ayrıca çevre kirletme riski yüksek bir işlem olarak ortaya çıkmaktadır” (DDK, 2008).

Gemilerin geri dönüşümü ile ilgili IMO birtakım kurallar geliştirmiştir. Gemilerin servis ömürlerini tamamlaması ile birlikte hurdaya gönderilen gemiler malzemelerin geri dönüşümü için gemi söküm tesislerinde sökülür. Çevre ve çalışan sağlığı gözetilerek IMO alt çalışma komisyonu olan MEPC tarafından Hong Kong konvansiyonu oluşturulmuş ve IMO’ya taraf devletlerin onayına sunulmuştur. IMO 2003 yılındaki çalışmaları DDK 2008 de hazırladığı raporda aşağıda olduğu gibi değinilmiştir.

“Gemi söküm sanayiinde mikro ve makro ölçekte rekabet unsuru olarak, finans rekabeti ve söküm bozum kalitesi yani iş güvenliği önem kazanmaktadır. Söküm kalitesi iş emniyeti, işgören sağlığı ve çevrenin korunması tedbirlerinin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. IMO Kasım-Aralık 2003’te 23. Genel Kurulu’nda uygulanması zorunlu olmayan gemilerin geri dönüşümü ile ilgili rehber. “Guidelines on Ship Recycling” yayımlamıştır. Kasım-Aralık 2005’te 24. Genel Kurulu’nda “New legally-binding instrument on Ship Recycling” kararlarını çıkararak gemi sökümü için gemi dizaynından başlayarak güvenli, çevreye duyarlı bir mekanizma kurma kararlılığını göstermiştir” (DDK 2008).

Gemilerin geri dönüşümü ülkemizde İzmir Aliğa bölgesinde yoğunlaşmış olup uzakdoğulu rakiplerine göre pazar payı düşük olsada, hurdaya ayrılan gemilerin uzakdoğu seferinin maliyetleri hesaplandığında özellikle Avrupalı armatörler tarafından tercih edilir durumdadır. Gemi geri dönüşüm sektöründeki iş sağlığı ve güvenliği uygulamaları arasında düzenli olarak çalışan işgörelere iş sağlığı ve güvenliği, yangınla mücadele, asbest ve ilkyardım konularında eğitimler aldırılmaktadır. Ayruca “Makina Mühendisleri Odası ile yapılan protokolle her üç aylık periyotlarla kullanılan vinçve basınçlı kapların kontrolleri yaptırılmakta. Verem Savaş Derneği ile yapılan protokolle her 6 ayda bir işgörelerin akciğer

röntgen grafileri alınmaktadır. Atık yönetim merkezi dahilinde kurulan laboratuarda kimyager istihdam edilmiştir” (Tiryaki, 2011).

Gemi söküm sektöründe 29 parselde yaklaşık 1800 civarında personel çalışmaktadır. Bu firmaların yaptıkları işlerin tamamlayıcısı olarak müteahhit, yüklenici, nakliyecisi ve diğer yardımcı hizmetlerde çalışanlarla birlikte istihdam yaklaşık 3500 kişiye ulaşmaktadır. (Alduntaş, 2009).

“Gemi söküm sektöründe, mevcut söküm hurda piyasa fiyatı ve işçilik giderleri ile Türkiye'nin Bangladeş, Sri Lanka, Hindistan, Çin ve Pakistan özelinde uzakdoğu ülkeleriyle rekabet edebilir durumdan uzaktır. Ancak, çevre ve insan faktörüne duyarlı ve önem gösteren, uluslararası kurallara aynı zamanda kuruluşların çevre ve iş güvenliği politikalarına sıkı sıkıya uyacak Aliğa bölgesi, gelecek yıllarda, bölgesinde önde gelen denizcilik şirketlerinin ve AB'ye üye ülkelerin ilk etapta gemilerini geridönüştürecekleri yegâne bölge olmaya adaydır. Bununla birlikte, dünya ticaret filosunun %47'sinin Batı Avrupa kontrolü altında tutulduğu ve Avrupa filosunun önemli bir kısmının yakın sahil gemisi olarak adlandırılan küçük gemilerden oluştuğu dikkate alındığında, gemi sökümünde hedef pazar Akdeniz'de söküm için hurdaya çıkarılan gemiler ile Batı veya Kuzey Avrupa'da sökümüne çıkarılan küçük gemiler olmalıdır” (DDK, 2008).

Yeni inşaa ve servisteki gemileri de kapsayacak olan konvasyon gemilerin inşaa sırasında kullanılan ağır metal, asbest, zehirli, zararlı kimyasallar ve ozana zarar veren materyalleri kayıt altına alarak söküm sırasında çalışacak işçilerin meslek hastalıklarına yakalanmalarını önlemeyi hedeflemektedir.

Gemilerin geri dönüşüm için gemi söküm tesisine gitmeden önce geminin 'inventory of hazardous material' (IHM) yani gemide bulunan zararlı maddelerin miktarlarını ve gemi çizimi üzerinde konumlarını da belirtildiği bir envanter hazırlanması zorunluluğu getirilecektir. Bu envanter gemi söküm tesislerindeki iş planının oluşturulması ve güvenliği uzmanlarının ve işyeri hekiminin alınacak iş güvenliği tedbirlerinin tayininde yararlanacağı önemli bir belge olacaktır.

3.3.1. Tersane sektöründe iş güvenliği riskleri

Sanayi devriminin mirası olan iş kazaları üzücüdür ki çalışma yaşamının bir parçası haline gelmiştir. ILO'ya göre meslek hastalıklarının tamamı ve iş kazalarının %98'i alınacak

tedbirlerle önlenabilir kazalardır. Bu rakamların ancak insan odaklı bir yaklaşımla azaltılarak ileri ülkeler seviyesinin yakalanabileceği aşıkardır.

İş Sağlığı ve güvenliği tedbirleri kazaları engellemek için alınmaktadır. Ülkemizde iş kazası sayısı ciddi manada yüksektir. Özellikle Tuzla Tersaneler Bölgesi, yaşanan iş kazalarıyla kötü bir üne sahiptir. İş kazaları temel olarak birçok etmenin bir araya gelmesiyle meydana gelmektedir.

İş Kazaları rakamları incelendiğinde özellikle tersanelerdeki sipariş artışına bağlı ve kapasite kullanımının yüksek olduğu yıllarda can kayıplı iş kazaları sayılarının arttığı görülmektedir (MMO, 2008).

Özellikle kullanılan alt işveren sistemi, günlük çalışma sürelerine uyulmaması ve tersaneler bölgesindeki tersanelerin alt ve üst yapı eksiklikleri yaşanan iş kazalarında önemli faktörler olarak göze çarpmaktadır. Krizin yanında özellikle 2007 yılından sonra yapılan sıkı kontroller ve izlenen İş Sağlığı ve Güvenliği politikalarının da etkisi azımsanamaz.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın 2007 yılında (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı-ÇSGB, 2007) hazırladığı iş teftiş projesi-2 değerlendirme raporunda en çok ölüme neden olan iş kazalarını aşağıdaki gibi tarif etmiştir.

“Tersanelerde ‘yüksekten düşme’ ve ‘elektrikle temas’ şeklinde iş kazalarının çok daha fazla gerçekleştiği görülmektedir. Bununda en büyük nedeni çok sayıda elektrikli iş alet ve ekipmanı kullanılması ve büyük gemi bloklarında çalışma yapılmasıdır. “tersanecilik sektörü, birden çok bilim dalından, emek yoğun bir çalışma alanıdır. Çok bilimli özelliğinden dolayı doğasında çok çeşitli riskleri barındırmaktadır”.

3.3.2. Gemi inşa sanayi ve iş kazaları

Türkiye gemi inşa ve bakım sanayinde son yıllarda oldukça büyük atılımlar kaydetmiştir. “Tersane sayısında, alınan gemi siparişleri sayısında ve buna bağlı iş gücü istihdamında artışlar olmuştur. Ülkemiz gemi inşa sektöründe, 2002 yılında dünyada 23. sıradayken, 2008 yılı ekim ayı sonunda alınan sipariş sayısı bakımından dünyada beşinciliğe yükselmiştir” (DDK, 2008).

Ülkemizde 2002’de faal 37 olan tersane sayısı, Ekim 2008 da 92 ye ulaşmıştır. Bunların 55 adedi tersane, 37 adeti tekne üretim tesisidir. Yat imalatında ABD ve Kanada’dan sonra 2.256 metre immalatla dünya üçüncülüğüne yükselmiştir. Yatırımlarını sürdürmekte olan tesislerin sayısı 65 adet olup, bunlardan 58 tanesi tersane, 7’si tekne yat imal tesisidir. Tuzla

tersaneler bölgesinde 68 adet gemi inşa tamir bakım onarım tesisi mevcuttur. Bunlardan 51'i tersane, 27 adedi tekne yat imal yeridir (DDK, 2008).

Tuzla Tersaneler bölgesinde 2000 yılı ile 2008 yılının ilk yarısına kadar geçen sürede 61 can kaybıyla sonuçlanmış olan iş kazalarının %34'ü yüksekten düşme, %16,5 oranında elektrik çarpması, %16,5 oranında malzeme cisim çarpması/düşmesi, akabinde %11 oranında patlama, %11 oranında sıkışma ezilme ve %11 oranında diğer başka nedenlere bağlı meydana geldiği görülmektedir (Tezdoğan ve Taylan, 2009)

Gemi inşa bakım onarım sektöründe, işkazalarının nedenleri arasında olabilecek tehlikeleri, güvensiz durum ve şartlar ile güvensiz davranışlar olarak sınıflandırılabilir.

Güvensiz durum ve şartlar.

- 1) İşyeri düzensizliği
- 2) Kapatılmamış boşluklar
- 3) Tehlikeli yükseklikte istifleme
- 4) Kontrolü ve testleri yapılmamış basınçlı kaplar, kaldırma makinaları
- 5) Yapılan işte kullanılan ve uygun olmayan el aletleri
- 6) Topraklanmamış elektrik makinaları
- 7) Güvensiz ve sağlıksız çevre koşulları
- 8) Güvensiz çalışma yöntemi
- 9) Koruyucusuz makina ve tezgahlar

Güvensiz Davranışlar:

- 1) İşin bilinçsiz yapılması
- 2) Dalgınlığa bağlı dikkatsizlik
- 3) Makina ekipman koruyucularını çıkartmak yada işlevsizleştirmek
- 4) İş baskısı ile hızlı çalışmak
- 5) Görevi tanımını dışında iş yapmak
- 6) İş ve işyeri disiplinine uymamak
- 7) İşe uygun olmayan makinaların ve aletlerin kullanımı
- 8) Yetkisiz ve izin almaksızın tehlikeli alanlara girmek yada bulunmak
- 9) Verilen kişisel koruyucu ekipmanlarını kullanmamak
- 10) Yetkisiz ve tehlikeli bir biçimde araç kullanmak

Elde edilebilen bilgiler doğrultusunda, tersanelerde yaşanan iş kazalarının birkaç iş kazası türünde toplandığı tespit edilmektedir:

Yüksekten düşme, ağır malzemelerin taşınmaları esnasında taşınan yükün teması yada çalışanın üzerine düşmesi, elektrik çarpması, sıcak çalışma işeri ve patlama (GMO, 2008).

3.3.3. Gemi inşa sektöründe alınması gereken iş güvenliği önlemleri

Tersanelerde iş güvenliği planları risk yönetimi yaklaşımıyla, risk temelli iş güvenliği programları oluşturulmalıdır. Bu prensip Gemi Mühendisleri Odası'nın 2008 de yayımladığı 'Tersanelerde İş Sağlığı ve Güvenliği' raporunda bahsedilmiştir. Aynı raporun öneriler kısmında tersanelerin fiziki şartlarının ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi, organizasyon yapısının iş güvenliği yönünden etkin şekilde yapılandırılması, eğitim gibi ana başlıklarında ele alınmıştır. Tersanelerdeki bakım onarım süreçlerinin risk değerlendirmesinin yanı sıra tersanede tamir gören her gemi için geminin tipi, son yüklediği yükler, gemiye has yapısal özellikleri ve aynı alanda birbirlerini olumsuz etkileyecek bakım onarım faaliyetlerinin riskleri çok yönlü olarak değerlendirilerek iş planı oluşturulmalı ve denetlenmelidir.

3.4. Armatör ve Gemi İşleten Yönünden İş Sağlığı ve İş Güvenliği Uygulamaları

Ülkemiz gemi baglama limanı siciline kayıtlarına göre 1000 GT ve üzeri tonilatoya sahip gemilerin toplamı 1 Ocak 2018 yılı itibariyle gemi adedi 483 ve yaklaşık 7.288.000 DWT, armatörü Türk vatandaşı olup yabancı bayrakta kayıtlı bulunan gemi adedi 1.028 olup toplamı da 1.511 gemi 21.323.000 DWT civarındadır. Diğer bir ifade ile Türk armatörlerinin sahip olduğu filonn %74,5'i yabancı bayrakta bulunmaktadır (Deniz Ticaret Odası-DTO, 2018).

6331 Sayılı kanunun kapsamına bakıldığında Türkiye'de kayıtlı tüm firmalar güvenlik ve kolluk hizmetleri hariç kapsam içine girdiği görülmektedir. Ticaret sicilinde her bir gemi ayrı bir işyeri olduğu ve bu işyerine geminin mürettebatının SGK girişleri yapıldığından dolayı bu firmaların da 6331 sayılı kanuna göre firmanın tehlike sınıfına uyumlu yükümlülüklerini yerine getirmesi beklenir. Yalnız, görevlendirilen İş güvenliği uzmanları ve iş yeri hekimi sefer halindeki gemiye aylık çalışma saatlerine göre işlerini nasıl ifa edecekleri konusu hala çözümlenmiş değildir. 6552 Sayılı Kanun 15 maddesiyle denizyolu taşımacılığı 6331 sayılı kanun kapsamından çıkarılmış ve Anayasa Mahkemesinin 2014/177 esas sayılı ve 2015//49 sayılı kararla iptal edilmiştir.

Anayasa Mahkemesinin iptal kararını (Ana Yasa Mahkemesi- AYM, 2015), gerekçesi şu şekilde özetlemiştir.

“Alt Komisyonunda verilen bir önergeyle Tasarıya çerçeve 15. madde olarak eklenen maddenin gerekçesinde ise, Tabi oldukları uluslararası sözleşmelerin bulunması nedeniyle ve deniz ve hava taşımacılığının kendine özgü çalışma koşulları dikkate alınarak ülkemizdeki girişimcilerin uluslararası rekabetten olumsuz etkilenmemelerini teminen uluslararası denizyolu ve havayolu taşımacılığı yapan araçların seyrüsefer hallerini 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun kapsamı dışında tutan bir düzenlemenin tasarıya eklenmesinin kararlaştırıldığı belirtilmiştir. Bu ifadeye göre, Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâllerininin 6331 Sayılı Kanun’dan istisna tutulmasının nedeni, uluslararası seyrüsefer hallerinde “tabi oldukları uluslararası sözleşmelerin” uygulanacak olması ve ayrıca ülkemiz armatörlerini iş sağlığı ve güvenliği kapsamında yapılacak harcamalardan muaf tutarak uluslararası rekabette maliyet avantajı sağlanması ile gerekçelendirilmiştir”.

Ana Yasa Mahkemesi’nin iptal kararında (AYM, 2015), ILO’nun iş güvenliği ile ilgili sözleşmelerine ülkemizin taraf olması, bu sözleşmelerin doğrudan uygulanması olmadığı, bahsi geçen sözleşmelerin mevzuat değişikliği yükümlülüğünü gerektirdiği yorumunu yapmıştır.

“ILO’nun 155 ve 161 sayılı sözleşmeleri tüm çalışanların iş sağlığı /ve güvenliği, özellikle 92 ve 134 sayılı sözleşmeleri ise gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin genel çerçeve ve ilkesel kuralları ortaya koyan uluslararası sözleşmelerdir ve doğrudan uygulanabilirliği olmayan bu sözleşmelerin işlevi bunları imzalayarak sözleşmeye taraf olan devletleri mevzuatlarında sözleşmelerin ön gördüğü gerekli düzenlemeyi yapma yükümlülüğü altına sokmasıdır Kaldı ki, Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleride gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin” “uluslararası sözleşmeleri imzalayan ülkeleri yüklenim altına sokmanın dışında fiilen uygulanabilirliği olan uluslararası sözleşmeler olmamakla birlikte, olduğu ileri sürülse dahi, sözleşmelerde yer alan iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin kuralların ticari gemiler düzeyinde uygulanmasını sağlayan, denetleyen, uygulanmaması halinde yaptırım uygulayan uluslararası bir kuruluş da bulunmamaktadır”.

Ülkemizde iş sağlığı ve güvenliği kültürünün oluşmasında en önemli engellerden biri olan işverenin iş sağlığı ve güvenliği maliyetlerinden kaçınması ve kar marjının azalması sebebiyle, alınması gereken tedbirlerin alınmamasından kaynaklanan engellenebilir iş kazaları

ve meslek hastalıklarının ortaya çıkmasıdır. Ana Yasa Mahkemesi iptal kararını (AYM, 2015) anayasamızın 5., 49., ve 56. Maddelerine dayandırmıştır.

“Uluslararası seyrüsefer yapan deniz araçlarında çalışanların iş sağlığı ve güvenliğinin, bir maliyet unsuru olarak değerlendirilerek uluslararası rekabeti sağlamanın alt bileşeni haline getirilmesi ve uluslararası deniz taşımacılığı yapan iş adamlarının daha fazla kazanç elde etmeleri için insan hayatının hiçe sayılarak çalışanların iş kazaları ve meslek hastalıklarıyla karşı karşıya bırakılması, Devletin temel amaç ve görevleriyle bağdaşmadığı gibi çalışanları korumak ve herkesin hayatını beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak görevleriyle uyuşmadığından, iptali istenen düzenleme Anayasanın 5., 49. ve 56. maddelerine aykırıdır”.

3.5. Liman İşletmeciliği Yönünden İş Güvenliği Uygulamaları

Genel olarak 52.22.06 NACE kodu altında faaliyet gösteren limanlar tehlike sınıfları ‘Tehlikeli’ olarak tayin edilmişlerse de sıvı ve gaz yüklerinin deniz yoluyla getirilerek limanlarda depolanması, bu tür hizmet veren limanların çok tehlikeli işyeri sınıfına dahil etmektedir. NACE 52.10.04 “Petrol Petrol ürünleri kimyasallar gaz vb. depolama ve antepoculuk faaliyetleri”.

Konteyner elleçlemesi yapan limanlar, tank konteynerlar içinde taşınan kimyevi ve yanıcı maddeler taşınabileceği hususu dikkate alındığında Büyük Endüstriyel (Sanayi) Kazalarının Önlenmesi ve Etkilerinin (Tesirlerinin) Azaltılması Hakkında Yönetmeliğe tabii ve çok tehlikeli sınıfta yer alabilecekken yönetmelikteki 02.08.2016 tarihli 29789 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan değişiklik ile istisnalar kısmında liman dışına karayolu, demir ve deniz yolu ile nakleden kuruluşlar istisna kılınmıştır.

Bu istisnalar “Büyük Endüstriyel Kazaların Önlenmesi ve Etkilerinin Azaltılması Hakkında Yönetmelik” (2016) da aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

“a) Türk Silahlı Kuvvetlerindeki kıta, karargâh ve kurumlara, b) İyonlaştırıcı radyasyon faaliyetlerine, c) Ek-1 Bölüm 1 ve Bölüm 2’de belirtilen miktarda ve cinsteki tehlikeli madde bulundursalar dahi; 1) Tehlikeli maddelerin bu Yönetmelikle kapsanan kuruluşların sınırlarının dışında karayolu, demiryolu, kıta içi suyolu, deniz veya hava yoluyla taşınmasına, 2) Tehlikeli maddelerin kuruluş sınırları dışında bir boru hattıyla taşınmasına ilişkindir”.

Limanların iş güvenliği yönünden tabii olduğu ulusal kurallar Çalışma Bakanlığının 6331 sayılı kanunları ve ilişkili yönetmelikler dahilinde uygulanmaktadır. Bu kanun kapsamı itibarıyla tüm işyerlerine uygulanmakta ve limanlarda bu kanuna tabii olarak iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerini kendi bünyelerinde ya da OSGB den hizmet alımı yöntemi ile yürütmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO sözleşmelerden kaynaklanan uluslararası kuralların uygulamaları ise Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınınca ve Bakanlığa bağlı “Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü” tarafından uygulanmaktadır. Limanlar hem deniz hem kara taşımacılık hem de mevcut bir tesis olarak yükümlülüklerin kesiştiği bir arayüz olarak faaliyet göstermektedir.

3.6. İş Sağlığı ve İş Güvenliği Uygulamalarına Hukuki Yaklaşım

Denizcilik sektörünün özellikle taşımacılık alanında tabii olduğu kurallar uluslararası kurumlar tarafından düzenlenmiş, bu kuralların uygulamaları uluslararası anlaşmalarla iç hukuk sistemine geçişkenliği sağlanmıştır. Paketli tehlikeli yüklerin deniz yoluyla taşınması ile ilgili kod olan IMDG kodun zorunlu gerekliliği olan gemi adamı ve liman çalışanlarının eğitimleri Tehlikeli Mal Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmekte ve liman başkanlıklarınca kontrol edilmektedir (EK 2).

3.6.1. Ulusal ölçekte iş sağlığı ve güvenliği hukuku uygulamaları

Ülkemizde, İşgören sağlığı ve güvenliği sahasında en önemli gelişme 6331 Sayılı İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kanunu'nun 30 Haziran 2012 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesidir. Kabul edilen bu kanun 4857 Sayılı İş Kanunundan farklı bir kanun olarak çalışma hayatına girmiş, İş Sağlığı ve Güvenliği bölümleri 4857 sayılı İş Kanunundan çıkartılmıştır. Yayımlanan Kanun işyeri sahiplerini ve çalışanlarını etkileyen birçok yenilik getirmiştir.

Limanlarda iş emniyeti ve iş sağlığına ilişkin mevzuat sırasıyla 1979 yılında kabul edilen 152 nolu liman iş sağlığı ve iş güvenliği sözleşmesi ek düzenlemesi ile 2005 yılında kabul edilen limanlarda iş sağlığı ve güvenliği pratiği kodu ile düzenlenmiştir. Türkiye’de ulusal mevzuat ise “Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe Dair 152 Sayılı Sözleşme” ile düzenlenmektedir. İlgili kanunun 4. maddesinde işyerlerinde alınması gerekli emniyet tedbirleri ile acil durumlara müdahale açısından altyapı ve operasyonel yeterlilik kriteri açıklanmaktadır (Töz ve Köseoğlu, 2015).

3.6.1.1. 6331 İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu

6331 Sayılı İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kanunu 20 Haziran 2012 tarihinde TBMM Genel Kurulu'nda görüşülerek kabul edilmiş, 30 Haziran 2012 tarihli 28339 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak çalışma hayatında girmiştir. Kanun, 39 ana maddeden ve 8 geçici maddeden oluşmuştur. 4857 sayılı İş Kanunundaki iş güvenliği ile ilgili mevcut maddelerin yanı sıra, yönergeler, yönetmelik ve tüzüklerle yapılmış ve yahut yapılacak düzenlemeleri de bir araya getirmiştir. İşverenlerin risk değerlendirmesi yaptırması, iş güvenliği tedbirlerinin uygulamaları denetimleri gibi yükümlülüklerini, işyerlerinin tehlike sınıflarına göre ayrımı, çalışan temsilciliği iş sağlığı ve güvenliği eğitilmelerinin çalışanlara verilmesi ve işyeri hekimi ile iş güvenliği uzmanlarının ve diğer sağlık personelinin görevleri, çalıştırılmalarına ilişkin yükümlülükler, uzman ve hekimlerin eğitimleri gibi birçok husus 4857 sayılı İş Kanununda ve ilgili yönetmeliklerde hali hazırda bulunmaktaydı. Yine de bu hususlar 6331 Sayılı Yeni Kanun kapsamı dahilinde tekrar ele alınmış ve sonuç olarak bazı konularda tekrarlarla karşılaşmıştır. Bu çelişik durumu ortadan kaldırmak için 'İş Sağlığı ve Güvenliği' maddeleri 4857 sayılı İş Kanunundan çıkartılmıştır. Fakat yapılan düzenlemeler kapsam bakımından tam ve sistemli olmadığından herhangi bir hususu atlamamak için konu ile alakalı olarak ilk aşamada her iki kanuna da danışmakta faydalı olacaktır. 119 işgören çalıştıran bağımsız çalışanların, kamu çalışanlarının, 50 ve daha az işçi çalıştıran işyerlerinin de kanuna dahil edilmiş olması, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun, 4857 Sayılı İş Kanunundan en önemli farkıdır.

Ülkemizdeki işyerlerinde iş sağlığı ve iş güvenliği imkanlarının iyileştirilmesi, iş güvenliği kültürünün tüm topluma yayılması amaçlayan bu kanun bir yönüyle işveren ve iş görenlerin yetki, sorumluluk, görev tanımlarını, hak ve yükümlülüklerini düzenlemektir. İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin çıkarılan yeni kanunu, koruyucu, önleyici önlemleri artırılarak daha bilinçli ve sorumlu bir iş güvenliği programı oluşturmaya çalışılmıştır. Bu yeni kanunun amacı; işyerlerinde iş sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik tedbir ve şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev tanımları, yetkileri, sorumlulukları ve yükümlülüklerini düzenlemektir. Bu yeni kanun; kamu, özel sektör ve askeri fabrikalar dahil bütün işyerlerinde ve işkollarında, işveren ile işveren vekillerine, çıraklar ve stajyerler de dâhil olmak üzere bütün çalışanlara, faaliyet konularında ayırım olmaksızın uygulanır. Ancak aşağıda tanımlanmış faaliyetler ve kurumlar hakkında bu kanun hükümleri uygulanmaz şeklinde kapsam oluşturulmuştur. Bunlar:

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun (2012) ikinci maddesinde muaf tuttuğu olan işyerleri, iş kolları ve çalışmalar.

a) *Fabrika, bakım merkezi, dikimevi ve benzeri işyerlerindeki hariç Türk Silahlı Kuvvetleri, genel kolluk kuvvetleri ve Milli İstihbarat Teşkilatı Müsteşarlığının faaliyetleri.*

b) *Afet ve acil durum birimlerinin müdahale faaliyetleri.*

c) *Ev hizmetleri.*

ç) *Çalışan istihdam etmeksizin kendi nam ve hesabına mal ve hizmet üretimi yapanlar.*

d) *Hükümlü ve tutuklulara yönelik infaz hizmetleri sırasında, iyileştirme kapsamında yapılan işyurdu, eğitim, güvenlik ve meslek edindirme faaliyetleridir.*

3.6.1.2. 4857 Sayılı İş Kanunu

4857 sayılı İş Kanununun 5763 sayılı Kanun ile değişik 78. maddesi işyerlerinde alınması gerekli iş sağlığı ve güvenliği önlemlerini düzenlemesini öngörmektedir. Bu kanunun beşinci bölümü iş sağlığı ve güvenliği ana başlıklı olup sırasıyla iş sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili işverenlerin ve işçilerin yükümlülükleri 77. maddede, sağlık ve güvenlik tüzük ve yönetmelikleri. 78. madde, işin durdurulması veya işyerinin kapatılması. 79. madde, iş sağlığı ve güvenliği kurulunun oluşturulması 80.madde, işyeri hekimleri 81.madde, iş güvenliği ile görevli mühendis veya teknik elemanlar. 82.madde, işçilerin hakları. 83.madde, alkol veya uyuşturucu maddelerin kullanma yasağı. 84.madde, ağır ve tehlikeli işler. 85.madde, ağır ve tehlikeli işlerde rapor kapsamlı olarak belirtilmiştir (İş Kanunu, 2003).

3.6.1.3. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu

Deniz İş Kanunu tüm denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk gemi kütüğüne kayıtlı ve 100 ve üzeri grostonluk gemilerde bir hizmet sözleşmesi ile işgören gemiadamları ve bunların işverenleri, işveren vekilleri hakkında uygulanır. Aynı donatana ait gemilerin grostonilatoları toplamının yüz veya daha fazla olduğu yada donatanın çalıştırdığı gemi adamı sayısının 5 veya daha fazla olduğu durumda birinci bent hükmü uygulanır. Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şatlar, salapurya gibi olanlar da gemi sayılır. 4857 sayılı iş kanunundaki gibi iş sağlığı ve güvenliğini kapsayan maddeler gemi adamlarının kendisine özgü 854 sayılı Deniz İş Kanunu da konu edilmemiştir.Çünkü ilgili kanun zaten denizcilik meslek gruplarında tehlike sınıfları, tehlike ve riskleri önceden belirlemiş, bu tehlikelere dair önlem almıştır (Deniz İş Kanunu, 1967).

3.6.1.4. Türk Ticaret Kanunu

Denizcilik sektörünün temel aracı gemi Türk Ticaret Kanunu'nun 816. Maddesinde öngüldüğü amaca uygun olarak kullanılması, denizde hareket kabiliyeti imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır şeklinde ifade edilerek tanımlanmıştır. Gemilerin hali hazırda uluslararası sözleşmelerle bağlanmış uygulama zorunluluğu olan SOLAS, MARPOL, STCW ve 20 Ağustos 2013 de yürürlüğe giren MLC 2006 sözleşmeleri ile iş sağlığı ve iş güvenliği ni kapsayan konular uluslararası geçerliliğe sahip sertifikalarla tesis edilmiştir. Yukarıdaki tanıma ilaveten deniz üzerinde öngüldüğü amaca göre faaliyette bulunan fakat kendi imkanları ile hareket etme kabiliyeti bulunmayan yüzer objeler yük elleçleme barçları, sualtı kablo ve boru döşeme liman derinleştirme işlerinde kullanılan yapılar da gemi kapsamına girmektedir. Bir limanın uzantısı olarak kullanılan yük elleçleme barçlarında çalışan personel eğer gemi adamı olarak istihdam edilmesi halinde 854 sayılı kanun hükümlerine tabidir. 4857 sayılı kanuna göre istihdam edilmesi durumunda 6331 sayılı kanuna tabi olacakları ortaya çıkmaktadır. İş sağlığı ve güvenli açısından bu tür iç sularda çalışan yüzer objelerin gemi ruhsatnameleri almış olsa dahi 5897 Kanun ek madde 12 de birtakım uluslararası kurallardan ve yükümlülüklerden muaf olmalarından dolayı iş sağlığı ve güvenli yönünden eksikliklerle karşılaşmaktadır (Türk Ticaret Kanunu, 1956).

İş sağlığı ve güvenliği ile ilgili farklı kanunlarda öngörülen Yönetmelik düzenlemeleri ile karşılaşmaktayız. Bunlar;

a-4857 sayılı İş Kanununun 5763 Sayılı Kanun ile değişik 78. Maddesi işyerlerinde alınması gerekli çalışan sağlığı ve emniyet tedbirlerini düzenlemek üzere yönetmelikler çıkarılmasını hükme bağlamıştır (DDK, 2008).

b-20/12/1989 tarih ve 20378 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olan '*Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik*' yeni inşa edilecek yada satın alınacak gemiler ile ilgili olarak 70. maddesinde "*Bu Yönetmeliğin yayımından sonra inşa edilecek veya satın alınacak gemilerin işverenleri sefer izni için Ulaştırma Bakanlığının yetkili dairesine müracaatlarında gemi adamlarına ayrılacak yatma, dinlenme, yemek ve temizlik yerleri ile sıhhi tesisatın Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının yetkili dairesince incelenip onaylanmış inşaat plânlarını teknik resimlerini vermek mecburiyetindedir*" şeklinde düzenlemeye gitmiştir (Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik, 1989).

3.6.1.5. Denizcilik sektöründeki iş kolları ve tehlike sınıfları

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının 29 Mart 2013 tarihinde 28602 sayılı resmi gazetede yayımlanan tebliğine göre işyeri tehlike sınıfları 3 katagoride ele alınmıştır. Bu kategoriler çok tehlikeli, tehlikeli ve az tehlikeli olarak sınıflandırılmıştır. Tehlike sınıfına göre belirlenen işyerlerinde ve bu üç işyeri tehlike sınıfı için iş güvenliği faaliyetlerini yürütecek veya istihdam edilecek iş güvenliği uzmanları çok tehlikeli iş yerleri için 'A' sınıfı İş Güvenlik Uzmanı, tehlikeli iş yerleri için 'B' sınıfı İş Güvenlik Uzmanı ve Az Tehlikeli iş yerleri için 'C' sınıfı İş Güvenlik Uzmanı görevlendirilecektir (EK 3).

Türkiye'de DTO'ya kayıtlı üyelerin meslek gruplarına göre yaptıkları iş tehlikesi belirlenmiş NACE kodlama işlemleri yapılmıştır. Denizcilik sektörü içerisindeki faaliyet grupları ile oldukları tehlike sınıfları Tablo 2, Tablo 3, ve Tablo 4'de verilmiştir.

Tablo 2. Denizcilik sektöründeki meslek gruplarına göre çok tehlikeli iş yerleri (Deniz Ticaret Odası - DTO (2019)'dan değiştirilerek alınmıştır).

Meslek Grubu	NACE Kodu	FAALİYET ALANLARI	Tehlike Sınıfı	ISG Uzman Sınıfı
1	03.11.02	<i>Balıkçılık Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
3	38.31.01	<i>Gemi İnşa Yan Sanayi</i>	Çok Tehlikeli	A
3	24.54.01	<i>Gemi İnşa Yan Sanayi</i>	Çok Tehlikeli	A
4	25.99.08	<i>Yat İnşa Yan Sanayi</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.06.	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.04	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.08	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.02	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.05	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.07	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
5	30.11.01	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
6	30.12.04	<i>Gemi İnşa, Tamir Bakım Onarım Tersaneleri</i>	Çok Tehlikeli	A
7	33.15.01.	<i>Gemi Ve Teknelerin Bakım Ve tamiri</i>	Çok Tehlikeli	A
7	33.15.00	<i>Gemi Ve Teknelerin Bakım Ve tamiri</i>	Çok Tehlikeli	A
8	42.91.02	<i>Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
8	42.91.01	<i>Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
8	42.91.03	<i>Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
8	42.21.01	<i>Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
8	42.22.01	<i>Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
10	46.73.02	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
11	46.71.03	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Çok Tehlikeli	A
13	46.71.01	<i>Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyet</i>	Çok Tehlikeli	A
13	46.71.02	<i>Gemi Akaryakıt İkmal Ve Sağlama</i>	Çok Tehlikeli	A
13	46.71.02	<i>Gemi Akaryakıt İkmal Ve Sağlama</i>	Çok Tehlikeli	A
13	52.10.04	<i>Gemi Akaryakıt İkmal Ve Sağlama</i>	Çok Tehlikeli	A
19	08.12.01	<i>Yakanyol Dökme yük Gemi Taşımacılığı</i>	Çok Tehlikeli	A
19	06.10.01	<i>Yakanyol Dökme yük Gemi Taşımacılığı</i>	Çok Tehlikeli	A
27	50.20.17	<i>Tankerle (Petrol,Petrol ürünleri Kimyevi, Atık Alım, Lpg, Lng) Taşımacık faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
27	38.12.01	<i>Tankerle (Petrol,Petrol ürünleri Kimyevi, Atık Alım, Lpg, Lng) Taşımacık faaliyetleri</i>	Çok Tehlikeli	A
28	50.20.25	<i>Gemilerin Yakıt İkmal Tanker Taşımacılığı</i>	Çok Tehlikeli	A

Tablo 3. Denizcilik sektöründeki meslek gruplarına göre tehlikeli iş yerleri (Deniz Ticaret Odası - DTO (2019)'dan değiştirilerek alınmıştır).

Meslek Grubu	NACE Kodları	FAALİYET ALANLARI	Tehlike Sınıfı	ISG Uzman Sınıfı
1	03.11.01	Balıkçılık Faaliyetleri	Tehlikeli	B
1	46.38.01	Balıkçılık Faaliyetleri	Tehlikeli	B
1	03.12.01	Balıkçılık Faaliyetleri	Tehlikeli	B
2	03.21.01	Balık Üretme, Yetiştirme Çiftlikleri	Tehlikeli	B
2	10.20.03	Balık Üretme, Yetiştirme Çiftlikleri	Tehlikeli	B
2	10.20.08	Balık Üretme, Yetiştirme Çiftlikleri	Tehlikeli	B
2	10.20.05	Balık Üretme, Yetiştirme Çiftlikleri	Tehlikeli	B
2	03.21.02	Balık Üretme, Yetiştirme Çiftlikleri	Tehlikeli	B
2	10.20.04	Balık Üretme, Yetiştirme Çiftlikleri	Tehlikeli	B
3	27.12.02	Gemi İnşa Yan Sanayi	Tehlikeli	B
3	25.62.02	Gemi İnşa Yan Sanayi	Tehlikeli	B
6	30.12.01	Yat İnşası Ve Tamir Onarım Bakım Faaliyetleri	Tehlikeli	B
7	33.12.03	Gemi Ve Teknelerin Onarım Bakım Faaliyetleri	Tehlikeli	B
7	33.11.90	Gemi Ve Teknelerin Onarım Bakım Faaliyetleri	Tehlikeli	B
10	47.64.01	Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri	Tehlikeli	B
12	28.11.09	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	28.25.03	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	32.30.19	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	26.51.08	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	27.90.03	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	13.92.07	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	30.20.04	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	27.40.02	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
12	32.99.10	Deniz Sanayi Malz İmali ve Alım-Satım	Tehlikeli	B
12	22.19.12	Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler	Tehlikeli	B
14	50.10.12	Her Nevi Yolcu Taş Ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği	Tehlikeli	B
14	50.30.09	Her Nevi Yolcu Taş Ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği	Tehlikeli	B
15	50.40.05	Kuruyüklerin Kabotaj Hattı Taşımacılığı	Tehlikeli	B
16	50.20.26	Dökme Yüklerin Kabotaj Hattı Taşımacılığı	Tehlikeli	B
17	50.20.91	Yüklerin Kabotaj Hattı Taşımacılığı	Tehlikeli	B

19	50.40.07	<i>Yakınyol Dökme yük Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
20	49.41.90	<i>Yakınyol Genelyük Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
21	50.20.20	<i>Akdeniz İçi Kuruyük Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
22	50.20.90	<i>Denizaşırı (Uzakyol) Kuruyük Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
24	50.20.22	<i>Denizaşırı (Uzakyol) Genelyük Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
27	50.20.23	<i>Tankerle (Petrol,petrol ürünleri, Kimyevi madde, Atık Alım, Lpg, Lng) Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
27	38.11.01	<i>Tankerle (Petrol,petrol ürünleri, Kimyevi madde, Atık Alım, Lpg, Lng) Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
27	50.20.29	<i>Tankerle (Petrol,petrol ürünleri, Kimyevi madde, Atık Alım, Lpg, Lng) Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
29	50.20.21	<i>Konteyner Gemisi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
29	50.20.28	<i>Konteyner Gemisi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
30	50.10.16	<i>Ro-Ro Yük Gemisi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
31	50.10.13	<i>Liman dahilinde Ve Liman Dışına Hatlı ve Düzenli Sefer Yapan Yolcu Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
31	50.10.90	<i>Liman dahilinde Ve Liman Dışına Hatlı ve Düzenli Sefer Yapan Yolcu Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
32	49.41.01	<i>Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
32	52.22.90	<i>Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
32	49.41.03	<i>Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
32	52.10.90	<i>Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
32	52.29.90	<i>Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
33	52.22.06	<i>Lıman İşletmeciliği</i>	Tehlikeli	B
34	52.24.08	<i>Yükleme Boşaltma Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
35	71.20.12	<i>Gemi Klas Müesseseleri, Deniz Ekspertiz Ve Gözetim Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
35	94.99.13	<i>Gemi Klas Müesseseleri, Deniz Ekspertiz Ve Gözetim Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
39	50.10.15	<i>Gezinti Tekneleri İşletmeciliği</i>	Tehlikeli	B
39	50.30.08	<i>Gezinti Tekneleri İşletmeciliği</i>	Tehlikeli	B
44	85.32.15	<i>Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
44	93.19.03	<i>Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
44	80.10.05	<i>Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri</i>	Tehlikeli	B
46	93.19.90	<i>Turistik Dahış Ve Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri</i>	Tehlikeli	B
47	50.20.19	<i>Diğer Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
47	52.22.08	<i>Diğer Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
47	52.22.10	<i>Diğer Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B
47	50.40.08	<i>Diğer Gemi Taşımacılığı</i>	Tehlikeli	B

Tablo 4. Denizcilik sektöründeki meslek gruplarına göre az tehlikeli iş yerleri (Deniz Ticaret Odası- DTO (2019)'dan değiştirilmiştir).

Meslek Grubu	NACE Kodları	FAALİYET ALANLARI	Tehlike Sınıfı	ISG Uzman Sınıfı
1	47.23.01	<i>Balıkçılık Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
3	47.64.02	<i>Gemi İnşa Yan Sanayi</i>	Az Tehlikeli	C
9	46.14.03	<i>Gemi, Tejne Ve Deniz Araçları Alım-Satım işleri</i>	Az Tehlikeli	C
9	46.69.01	<i>Gemi, Tejne Ve Deniz Araçları Alım-Satım işleri</i>	Az Tehlikeli	C
9	46.14.02	<i>Gemi, Tejne Ve Deniz Araçları Alım-Satım işleri</i>	Az Tehlikeli	C
9	46.69.06	<i>Gemi, Tejne Ve Deniz Araçları Alım-Satım işleri</i>	Az Tehlikeli	C
9	46.49.26	<i>Gemi, Tejne Ve Deniz Araçları Alım-Satım işleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.15.02	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.52.02	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.74.01	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	47.64.90	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.69.17	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.49.09	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.52.05	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
10	46.43.08	<i>Deniz Malzemesi Alım-Satım Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
11	46.19.01	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
11	46.90.04	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
11	56.29.03	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
11	46.39.02	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
11	46.34.03	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
11	56.10.14	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
11	46.90.01	<i>Gemi Tedarikçileri</i>	Az Tehlikeli	C
12	80.20.01	<i>Deniz Sanayi Malz İmali Ve Alım-Satım Faaliyetler</i>	Az Tehlikeli	C
13	46.12.01	<i>Gemilere Akaryakıt İkmali Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C
18	52.29.17	<i>Yakınyol Kuruyük Gemi Taşımacılığı</i>	Az Tehlikeli	C
20	53.20.09	<i>Yakınyol Genelyük Gemi Taşımacılığı</i>	Az Tehlikeli	C
23	77.34.01	<i>Yakın sefer Dökmeyük Ve Genelyük Gemi Taşımacılığı</i>	Az Tehlikeli	C
26	66.22.01	<i>Brokerlik Hizmetleri</i>	Az Tehlikeli	C
26	74.90.03	<i>Brokerlik Hizmetleri</i>	Az Tehlikeli	C
27	84.12.12	<i>Tankerle (Petrol,petrol ürünleri, Kimyevi madde, Atık Alım, Lpg, Lng) Taşımacılığı</i>	Az Tehlikeli	C
29	77.39.02	<i>Konteyner Gemisi Taşımacılığı</i>	Az Tehlikeli	C
31	52.21.13	<i>Liman İçi Ve Liman Dışı Hatlı Düzenli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taş</i>	Az Tehlikeli	C
35	66.21.01	<i>Gemi Klas Müesseseleri, Deniz Ekspertiz Ve Gözetim Faaliyetleri</i>	Az Tehlikeli	C

35	65.12.13	“Gemi Klas Müesseseleri, Deniz Ekspertiz Ve Gözetim Faaliyetleri”	Az Tehlikeli	C
35	74.90.01	“Gemi Klas Müesseseleri, Deniz Ekspertiz Ve Gözetim Faaliyetleri”	Az Tehlikeli	C
36	66.12.08	Forvarder (Aracılık) Hizmetleri	Az Tehlikeli	C
37	52.29.01	“Deniz yolu yük nakliyat komisyoncuları ve brokerlerinin faaliyetleri”	Az Tehlikeli	C
38	50.10.14	Yat İşletmeciliği	Az Tehlikeli	C
39	77.21.04	Gezinti Tekneleri İşletmeciliği	Az Tehlikeli	C
40	52.29.02	Konteyner Gemi Acenteleri	Az Tehlikeli	C
41	79.12.01	Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri	Az Tehlikeli	C
41	79.90.01	Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri	Az Tehlikeli	C
41	52.29.11	Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri	Az Tehlikeli	C
42	52.29.18	Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri	Az Tehlikeli	C
43	79.11.01	Kıyı Gemi Acenteleri	Az Tehlikeli	C
44	71.12.10	Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri	Az Tehlikeli	C
44	74.90.90	Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri	Az Tehlikeli	C
44	85.32.90	Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri	Az Tehlikeli	C
44	71.12.08	Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri	Az Tehlikeli	C
44	71.12.06	Deniz Eğitimi, Müh, Dan Ve Denizde Destek Faaliyetleri	Az Tehlikeli	C
45	93.29.07	Marina İşletmeciliği	Az Tehlikeli	C
46	93.29.01	Turistik Amaçlı Dalış Ve Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri	Az Tehlikeli	C
46	85.51.03	Turistik Amaçlı Dalış Ve Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri	Az Tehlikeli	C
47	52.22.07	Diğer Gemi Taşımacılığı	Az Tehlikeli	C

3.6.2. Uluslararası ölçekte iş sağlığı ve güvenliği hukuku uygulamaları

3.6.2.1. SOLAS

Uluslararası Emniyet Yönetimi tüzüğü (International Safety Management Code), Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'nın A.741(18) numaralı genel kurul kararıyla Kasım 1993'de kabul edilmiştir. Akabinde Mayıs 1994 tarihinde Denizlerde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi S.O.L.A.S. 1974'ün 9. kısmına eklenmiş 13 maddeden oluşan bir kuraldır. ISM Code gemilerin güvenli olarak idaresi ve işletilmesini sağlamak ve denizlerin kirlenmesini önlemek için Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından oluşturulan edilen bir yönetmeliktir.

ISM, gemilerin emniyetli işletmeciliğinde ve çevrenin korunmasında en etkili araç olarak düşünülebilir. Uluslararası sularda ticaret yapan gemilerin türlerine göre aşamalı olarak sertifikalandırılması IMO tarafından zorunlu hale getirilmiştir. Uluslararası sefer yapan gemilerin işletilmesi için zorunlu olan sertifikasyonların ana kaynağı olan S.O.L.A.S. (Safety of Life at Sea). Bu sözleşmeye bağlı tayin edilmiş kuralların amacı denizde can ve mal emniyetine yöneliktir. Bu bağlamda gemi adamı güvenli çalışma ortamının haiz olması gereken şartlar sağlanmış olmaktadır.

500 groston ve üzeri gemilerde zorunlu olan güvenli yönetim sistemi (ISM code International Safety Management) ISO/TS 45001 standardının birçok unsurlarını içermektedir. Örneğin 6331 sayılı kanunda belirtilen iş güvenlik kurulu ISM code içeriğinde gemilerde uygulanmaktadır. Kaldırma ekipmanları, basınçlı kaplar acil durum planları ve tatbikatlar, haftalık çalışma saati ve dinlenme süreleri, yüksekte, ateşli, kapalı mahalde çalışma izinleri ISMcode dahilinde dokümanite edilmiş ve 2000 yılından bugüne kadar uygulanmaktadır.

Gemilerin dizayn ve ekipman esasları geminin klas kuruluşu tarafından SOLAS a uygun olarak tesis edilmektedir. Örneğin muhtemel patlayıcı ortamlarda kullanılan elektrikli ekipmanlar patlayıcı ortam sınıfına göre seçilip donatılmaktadır.

3.6.2.2. STCW

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gemilerde çalışacak personelin mesleki yeterliliğini belgelendirmek ve bu belgelendirmenin uluslararası IMO STCW konvansiyonunda belirtilen şartlara uygun yürütülmesi için kanun, yönetmelik ve yönergeler çerçevesinde gemi adamlarının yetkinlik belgelendirilmesi yapmaktadır.

Resmî Gazete 20 Nisan 1989 tarihinde 3593 sayılı kanun yayımlanmasıyla IMO STCW uluslararası sözleşme kanunlaşarak ulusal mevzuata dahil olmuş son olarak 10 Şubat 2018 tarihinde ‘Gemiadamları ve Klavuz Kaptanlar Yönetmeliği’ yayımlanmıştır.

Bu uluslararası sözleşme dahilinde gemiadamlarına can kurtarma araçlarının kullanımı, tanker ve kimyasal işlem ve farkındalık, tıbbi ilkyardım ileri tıbbi bakım, yangına müdahale gibi işgören sağlığı ve emnyeti konularında mesleki yetkinlik değerlendirmesiyle birlikte bu eğitimler belgelendirilmektedir.

3.6.2.3. ILO

Gemi adamlarının çalışma süresince karşılaşabilecekleri iş kazaların önlenmesi ve mürettebatın sağlığının korunması ile ilgili genel kuralların tümüne atıfta bulunur ve denizcilik ve liman işlerine özgü iş kazalarının önlenmesi için alınacak tedbirleri belirler. Bu önlemler aşağıdaki konulara ilişkindir. Bunlar:

1. Genel ve temel hükümler
2. Gemilerin yapısal özellikleri
3. Makinalar
4. Güverte veya güverte altında yapılan operasyonlar için alınacak özel önlemler
5. Yükleme ve boşaltma teçhizatı
6. Yangınların önlenmesi ve söndürülmesi
7. Çapalar, zincirler ve kablolar
8. Tehlikeli yükler ve safra
9. Denizcilerin şahsi koruyucu donanımıdır.

Türkiye toplam 59 ILO sözleşmelerini onaylamış ve yürürlüğe koymuştur. Bunlardan sekiz temel sözleşmenin tamamını, öncelikli yönetim sözleşmelerinden 3'ünü, 177 teknik sözleşmeden 48 tanesini onaylamıştır. Türkiye'nin gemiadamları ile ilgili onaylanan sözleşmeler Tablo 5'de verilmiştir (International Labour Organisation- ILO, 2017).

Tablo 5. Türkiye'nin denizcilikle ilgili onayladığı ILO sözleşmeleri (ILO, 2017)

ILO sözleşmeleri	ILO Kabul Tarihi	Yürürlük Tarihi:
<i>Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar Ve Gemi Zabitlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin Sözleşme (ILO 53)</i>	6 Ekim 1936	22 Nisan 2005
<i>Gemiadamlarının hastalanması, yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme (ILO 55)</i>	6 Ekim 1936	17 Mart 2005
<i>Asgari yaş Sözleşmesi (ILO 58)</i>	22 Ekim 1936	29 Eylül 1929
<i>Gemide mürettebat için iase ve Yemek Hizmetlerine ilişkin Sözleşme (ILO 68)</i>	6 Haziran 1946	17 Mart 2005
<i>Gemi aşçılarının mesleki ehliyet diplomalarına ilişkin sözleşme (ILO 69)</i>	6 Haziran 1946	17 Mart 2005
<i>Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme (ILO 73)</i>	6 Haziran 1946	17 Mart 2005
<i>Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme (ILO 92)</i>	8 Haziran 1949	17 Mart 2005

<i>Gemiadamları Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme (ILO 108)</i>	29 Nisan 1958	7 Şubat 2005
<i>Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (ILO 133)</i>	14 Ekim 1970	17 Mart 2005
<i>İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Sözleşme (ILO 134)</i>	14 Ekim 1970	17 Mart 2005
<i>“Gemiadamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Sözleşme (ILO 146)</i>	13 Ekim 1976	28 Tem. 2005
<i>Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin Sözleşme (ILO 152)</i>	6 Haziran 1979	17 Mart 2005
<i>Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme (ILO 164)</i>	24 Eylül 1982	17 Mart 2005
<i>Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme (ILO 166)</i>	24 Eylül 1982	17 Mart 2005

3.6.2.4. MLC 2006

Türkiye, ILO'nun 1970 yılında kabul ettiği 134 no'lu Gemi Adamlarının İş Kazalarının Önlenmesine İlişkin Sözleşme ile 2003 yılında taraf olmuştur. ILO'nun kabul etmiş olduğu ve taraf ülkeleri ilgilendiren sözleşmeler tasnif edilmemiştir. Bunun yanında ILO'genel kurulunca geçmişte kabul ettiği ancak etkin olarak uygulanamayan denizcilikle ilgili sözleşmeleri bir çatı altında toplamak için 2006 yılında yaptığı girişim olumlu sonuçlanmıştır. Bu bağlamda 2006 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü'nün genel kurulunda kabul edilen, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi' içinde yer alan “Sağlık ve Güvenlik Koruma ve Kazaların Önlemesi” başlığını altında gemi işgörenlerinin iş sağlığı ve güvenliğine yönelik birçok gereklilikleri tanımlamıştır. Buna göre; sözleşmeye taraf ülkelerin, kendi bayrağı altındaki gemilerde işgörelere yönelik işçi sağlığı ve güvenliği konularında eğitilmesini ve tehlikelerin tanımlanarak risk analizinin yapılmasını ve iş kazaları, yaralanmalar ve meslek hastalıklarını önlemeye yönelik her türlü önlemlerin alınmasını sağlama gibi sorumluluklar getirmektedir. Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) 2010 yılında MSC.273(85) sirküleri yayımlayarak Gemilerin Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Koda göre; gemilerde risk analizinin yapılması ve önlemlerin belirlenmesini zorunlu hale getirilmiştir.

Bugüne kadar, gemi adamlarının gemide yaptıkları tehlikeli işler ve gemi operasyonları ile ilgili çok sayıda çeşitli konularda ILO ve Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün çalışmaları bulunmaktadır. Bunlardan biri olan ILO'nun 1981 tarihli ve 164 sayılı iş güvenliği ve Sağlık Tavsiye Kararı'nda, çalışana yönelik tehlikelerin kaynağında yok edilmesi prensibine de riayet edilerek, farklı iş grupları ve iş kollarında genel olarak dikkat edilmesi ve önlem alınmasını gerektiren başlıca tehlike kaynakları ve iş şartları belirtilmiştir. ILO'nun

1996'da yayımladığı Limanlarda ve Gemilerde Kaza Önleme Uygulama tüzüğünde, limanda ve gemilerde yapılan işler, tehlikeler ile dikkat edilmesi gereken hususlar genel bir çerçevede açıklanmıştır. ILO'nun 2005 'de yayımladığı Limanlarda Sağlık ve Güvenlik Uygulama tüzüğünde ise, gemilerde yürütülen işlerle limanlarda yürütülen işleri de kapsayacak şekilde, tehlikeler ve dikkat edilmesi gereken hususlar yine genel olarak açıklanmıştır. 134 sayılı ILO Sözleşmesinde buna ek olarak ILO-MLC 2006 Sözleşmesinde, gemi işletme firmalarının iş sağlığı ve güvenliği yönetiminin yanısıra gemilerdeki iş kazalarının önlenmesini istenmiş ve gemilerdeki belli başlı tehlike kaynakları genel olarak sınıflandırmıştır.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından yayımlanan Petrol ve petrol ürünleri taşıyan tankerler ve terminal operatörlerinin güvenli yük opeasyonları için yayımladığı rehber niteliğindeki Petrol, nafta tankerleri ve terminaller için uluslararası emniyet klavuzu (ISGOTT) ve IMO FSA MSC/Circ.1023 sirkülerinde gemilerdeki faaliyetler için tehlikeler ayrıntılı olarak açıklanmıştır. STCW 78/95 (STCW Code A-VI/1-4) dahilinde gemiadamlarına Kişisel Emniyet ve Sosyal Sorumluluk Model Course-1.21 kurs programı kapsamında gemilerdeki tehlikeler hakkında bilgi verilmektedir.

IMO MSC.273(85) kararı ile güncellenen Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (ISM) dahilinde 1 Temmuz 2010 'dan itibaren gemi işleten şirketler, işletilen gemilerde riskleri analizi ve önlem alma zorunluluğu getirilmiştir. MLC-2006 sözleşmesi (Marine Labour Convention) bir tüzük olarak 20 Ağustos 2013 tarihinde sözleşmeyi onaylayan ülkeler tarafından gemi sicil kaydına bakılmaksızın uygulamaya alınmış olup, Türk bayraklı gemiler MLC sertifikası zorunluluk olmamasına rağmen sözleşmeye taraf ülkelerin limanlarında liman devleti kontrollerine MLC kapsamında denetlenmektedir. MLC 2006 konvansiyonu içeriğinde gemi adamlarının barınma şartları, beslenme, ücret ödentileri, yurda dönüş, izin kullanma gibi şartların ihlali ve uygunsuzluğu durumunda geminin liman otoritesince seferden men edilmesi durumu ortaya çıkmaktadır.

Türk bayraklı gemiler Türk hükümetinin sözleşmeye taraf olmadığı için MLC konvansiyonuna uygunluğunu sertifikalandırmamakta. Armatörün isteğine bağlı olarak konvansiyona uygunluğunu beyan etmek için 'MLC 2006 Declaration of Conformity' belgesini tanınmış kuruluşlardan alarak konvansiyona uygun bir gemi olduğunu belgelemektedirler.

3.6.2.5. CSS code (Cargo Stovage and Securing) yük istifi ve emniyeti kodu

SOLAS a bağı olan bu kural gemilerin yükleme sonrası yükün emniyete alınması ile ilgili uygulamaları kapsamaktadır. Gemi yükleme sonrası seferede karşılaşılabileceği yük kayması ve düşmesi gibi tehlikelerin önüne geçmesi için bağlama yöntemleri ve bağlama ekipmanlarının kontrol ve gerekliliklerini belirtmekte ve bu uygulama kitapçık haline getirilerek uygulama kolaylığı sağlamaktadır.

Konteyner gemilerinin yük sabitlenmesi aynı zamanda liman operasyonunun önemli bir aşamasıdır. Liman personeli ya da gemi adamı tarafından gemideki yükün sabitlenmesi esnasında işgörenlerin karşılaştığı en önemli tehlike, yükün bağlama noktalarına erişiminin zorluğudur. Bu konu Birleşik Krallık'ın talebiyle IMO gündemine alınmıştır. Yapılan çalışmalar sonrasında yayımlanan sirkülerde (MSC.1/Circ. 1352), 1 Ocak 2015 tarihi sonrası yapılacak konteyner gemilerinde iş görenlerin elverişli koşulda çalışmalarını için tasarım kriterleri ve onaylı yük güvenli erişim planı zorunluluğu getirilmiştir (International Maritime Organisation -IMO, 2014).

Yapılacak risk değerlendirmelerinde gemi ve liman personeli için gemideki konteyner istiflerinin sabitlenmesi işi, 2015 yılı öncesi inşa edilen konteyner gemileri için esaslı risk olarak değerlendirilmelidir.

3.6.3. Yargı kararlarında iş güvenliği hukuku uygulamaları

Uygulamada var olan yasal düzenlemeler hukuka aykırılığı gerekçesi veya uygulamada ortaya çıkan hukuka aykırılık veya sosyal hayatta meydana gelen değişime bağı olarak dava konusu yapılmaktadır. Genellikle Kanunların hukuka aykırılığı gerekçesiyle Anayasa Mahkemesinde iptal davasına konu edilmekte veya işçi ile işveren arasında ise adli yargıda dava konusu yapılmaktadır. TBMM Plan Bütçe Komisyonunda 15/07/2014 tarihinde kabul edilen 639 sayılı Torba Yasa tasarısında uluslararası deniz taşımacılığı ve denizcilik sektör işgörenleri "6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu"ndan muaf tutulmuş ve muafiyet 10/09/2014 tarihinde kabul edilen 6552 sayılı yasa ile yürürlüğe girmişti. Bu durum denizcilik sektör çalışanları açısından hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle Anayasa Mahkemesinde iptal davasına konu edilmiştir.

Kanunun Torba Yasaya eklenme nedeni uluslararası deniz taşımacılığı yapan gemilerin seyrüsefer halleri, bu gemilerin tabi oldukları uluslararası kural ve sözleşmelerin bulunması nedeniyle ve ülkemizdeki girişimcilerin, armatörlerin uluslararası rekabet gücünü

olumsuz etkilenmesiyle yapılmış olmasıdır. Kanun Tasarının kanunlaştırılmasına kadar geçen süre içinde sektör çalışanları, sektörle ilgili oda, borsa ve sendikalar ilgili Bakanlıklara yaptığı çeşitli başvurularla söz konusu düzenlemenin iş sağlığı ve güvenliği açısından ayrıca 4857, 5510 sayılı yasa ve gemilerde yapılması gerekli denetimler açısından boşluk ve belirsizlik yarattığını ve bu durumda, ülkemiz tarafından kabul edilmiş olan sözleşmelerinin ulusal mevzuatta karşılığını bulmadığını belirterek karşı çıkmıştır.

Bu konuda Deniz İş Sendikası ayrıca ‘Uluslararası Deniz İş sözleşmesi’ olarak addedilen Maritime Labour Convention (MLC) sözleşmeye taraf ülkelerin kabul etmiş olduğu diğer ILO sözleşmelerinin ulusal mevzuatı, güncelleştirmeye tabi tutulacak hukuki bir zemin olarak öngördüğünü, mevcut yasalar ve yasal standartları göz önüne alarak bu mevzuatın gemideki şartları kapsayacak şekilde değiştirilmesi gerektiğini belirtmişti. Yetkili İdarenin de gemi sahibi ve gemi adamı temsilcilerine danışarak saptayacağı iş sağlığı ve güvenliği standartları ve denizde kazaların önlenmesine yönelik önlemlerle mevzuatı güncellemesi ve geliştirmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Deniz İş Sendikasının ısrarla geri çekilmesini talep ettiği düzenlemenin, ‘uluslararası deniz taşımacılığı yapan gemilerin seyrüsefer halleri’ nin, 6552 sayılı Kanunun 15. Maddesiyle 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 2. Maddesi İkince Fıkrasına Eklenen (e) bendiyle İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun kapsamından çıkarılmasının iptali istenmiş ve Anayasa Mahkemesi 11 Haziran 2015 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan kararında bu düzenlemeyi Anayasaya Aykırı bulmuştur.

Anayasa Mahkemesi kararında özetle; ILO 155, 161, 92 ve 134 de dâhil olmak üzere Türkiye’nin imzalamış bulunduğu uluslararası “sözleşmelerin işlevi bunları imzalayarak sözleşmeye taraf olan devletleri mevzuatlarında sözleşmelerin öngördüğü gerekli düzenlemeyi yapma yükümlülüğü altına sokmasıdır” görüşü irdelenmiştir.

Anayasa Mahkemesinin kararına (AYM,2015) göre;

“Uluslararası seyrüsefer yapan deniz araçlarında çalışanların iş sağlığı ve güvenliğinin, bir maliyet unsuru olarak değerlendirilerek uluslararası rekabeti sağlamanın alt bileşeni haline getirilmesi ve uluslararası deniz taşımacılığı yapan iş adamlarının daha fazla kazanç elde etmeleri için insan hayatının hiçe sayılarak çalışanların iş kazaları ve meslek hastalıklarıyla karşı karşıya bırakılması, Devletin temel amaç ve görevleriyle bağdaşmadığı gibi çalışanları korumak ve herkesin

hayatını beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak görevleriyle uyummadığı ve 'çalışanların yaşam hakkı ve iş sağlığı ve güvenliği haklarını korumasız ve güvencesiz' bıraktığından muafiyet düzenlemesi uluslararası sözleşmelerle bağdaşmamaktadır ve Anayasanın 5., 49., 56. ve 90. maddelerine aykırıdır”

Sonuç olarak uluslararası denizyolu taşımacılığının “6331 Sayılı İş Sağlığı Güvenliği Kanunu” kapsamından çıkarılması anayasaya aykırı bulunmuştur.

3.6.4. Denizcilik sektöründe iş güvenliği yönetim sistemleri

Denizcilik sektöründe iş sağlığı ve güvenliğine dair yönetim sistemlerinin içeriği, yapılan işin yasal yükümlülüklerinin uygulamalarının yanı sıra, sektörde uygulana gelen uluslararası sivil toplum örgütlerinin de kural ve kriterlerinin dahil edilmiş olmasıdır.

3.6.4.1. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemi kavramı

Çalışma ve iş yaşamını, üretkenliği ve buna bağlı olarak ticari işletmelerin verimliliğini olumsuz etkileyen iş kazalarına ve meslek hastalıklarının önlemesi amacıyla, öncelikle mevcut durumu analiz ederek risklerin tanımlanması ve değerlendirilmesi, bu riskleri bertaraf etmek için yasal mevzuata uygun plan ve programların oluşturulduğu ve uygulandığı, bütün bu çalışmaların belirlenen bir düzen içerisinde dokümanite edilerek yazılı hale getirildiği ve ilgili tüm taraflara duyurulduğu, dokümanite edilmiş bu sistemin yürütülmekte olan çalışmaların takibi ve denetlendiği bir takım yönetim sistemleri hali hazırda uygulanmaktadır. Bu yönetsel sistemlere “İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemleri” ifade edilmektedir. İş sağlığı ve güvenlik yönetimi sistemlerine kural ve normlarıyla dünyada katkı sağlayan uygulamalarıyla standartlar, kanunlar ve dokümanları hazırlayan kuruluşlardan bazıları şunlardır:

- American Petroleum Institute (Amerikan Petrol Kurumu)
- National Fire Protection Association (ABD Ulusal İtfaiye Teşkilatı)
- American Society of Mechanical Engineers (ABD Makina Mühendisleri Odası)
- British Standards Institute (İngiliz Standartlar Enstitüsü)
- ISGOTT
- Occupational Safety and Health Administration (ABD İş Sağlığı ve Güvenliği İdaresi)
- International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlar Birliği)

(DDK, 2008)

OHSAS 18001 standardı diğer ISO stabdarlarından farklı olarak Uluslararası Standartlar Birliğince standartlar listesine alınmamış olsada Türk Standartlar Enstitüsü Genel Sekreterliği'ne bağlı Akreditasyon ve Belgelendirme Özel Daimi Komitesi'nce hazırlanmış ve TSE Tetkik Kurulu'nun 9 Nisan 2001 tarihli toplantısında Türk standardı olarak kabul edilerek TS 18001 Nisan 2001 "İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemleri" olarak yayınlanmıştır (DDK, 2008).

ISO 45001:2008 İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemi standardı 25 Ocak 2018 tarihinde onaylanarak uluslararası standart haline dönüşmüştür (EK 4).

3.6.4.2. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemlerinin genel prensipleri

İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemi standartları; İş Sağlığı Güvenliği Yönetim Sistemlerinin en iyi şekilde uygulannası için; işe özgü belirlenen kriterlerden, uygulamalardan ve politika ve prensiplerden oluşan çerçeveyi ortaya koyar. İş sağlığı ve iş güvenliği kapsamında tehlikeleri ve risklerini yönetebilmek amaçlı risk yönetimi süreçlerinin nasıl uygulanacağı üzerinde kolay uygulanabilecek tavsiyeleri ihtiva eder. İş sağlığı ve güvenliği risklerinin iş sağlığı ve iş emniyetine az önem verilmesinden oluşan işgörenlerin hastalanması, sakatlanması, yaralanması veya can kaybı riski, bunla birlikte işyerine ve üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk risklerini, işyeri veya işletmedeki ekipmanların, üretim sürecinin bir bölümünün ya da tamamının etkilemesi risklerini bütünüyle kapsar. Bu anlamda önemli olan, hastalık ve iş kazalarını önlemek için, risklerin yönetim süreçlerinin belirlenmesi gerekir. Bununla beraber risklerin yönetimi süreçleri, bir işyerinin finansal, mali ve diğer risklerinin yönetimine de uygulanabilir bir yaklaşım sunmaktadır. İş sağlığı ve güvenliği risklerinin yönetimi ve kazaların önlenmesi politikalarının genel prensipleri şunlardır:

Idari ve örgütsel yapıdan kaynaklanan faktörler, iletişim eksikliği ve diğer konular, işgörenlerin sağlık ve emniyet odaklı çalışmaları, hastalık ve sakatlıkla sonuçlanan iş kazalarına, ayrıca işyerinin verimliliğine etki eder. Üretim süreçlerine müdahale için en iyi zamanın tasarım ve oganizasyon süreçlerinin başlangıcıdır.

Sterese bağlı hastalıklar ve sakatlıklar, çalışılan işteki ve bütünüyle toplum fertlerine ve kuruluşlara büyük maliyetler yükler. İş sağlığı ve iş güvenliği risklerinin kabul edilebilirliği hususunda değer yargıları algıyla dayanır. Farklı menfaat gruplarının bu algıyı mantıklı kılmada iletişim ve danışma faktörleri çok önem arz etmektedir. İş sağlığı ve iş güvenliği boyutunda risklerin yönetimi ve bunlar hakkında alınacak kararlar, verilerin mantuksal analiz

süreçlerine dayanmalıdır. İş sağlığı ve iş güvenliği risklerinin en efektif kontrolü, insanların davranış değiştirmesindenense, güvenli bir çalışma ortamı sağlamaktır. İş sağlığı ve iş güvenliği yönetimi; içinde bulunulan koşulların ayarlanmasını, risklerin belirlenmesi ve tanımlanmasını, analizini, önlem alınmasını, takibini ve bu süreç boyunca iletişimin ve danışmanlığın temin edilmesini kapsar. Risk yönetimi süreleri, iş sağlığı ve iş güvenliği risklerinin tespit edilemezlik özelliğine önleyici bir yolla yaklaşıma yönelik bir teknik sağlar (DDK, 2008).

OHSAS 18001 yönetim sistemi, 09 Nisan 2001 tarihinde TSE tarafından Türk Standardı olarak mevzuatımıza girmiştir. (TS/OHSAS 18001). 10. Ağustos 2008 tarih ve 26963 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan “Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerlerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” ile “Kıyı tesisi işleticisi işletme izni aldıktan en fazla 3 sene içinde TÜRKAK tarafından akredite edilmiş gemi inşaat sektöründe yetkin belgelendirme kuruluşlarından TS/ISO 9001 kalite yönetim sistemi, TS/ISO 14001 çevre yönetim sistemi ve TS/OHSAS 18001 iş sağlığı ve güvenliği sistemlerinin belgelerini almakla yükümlü tutulmaktadır. Hükmüyle tersane tesisi işletmelerinin iş sağlığı ve iş emniyeti yönünden uluslararası standartların karşılanması ve uyumunun sağlanmasına yönelik çok önemli bir adım atılmıştır (DDK, 2008).

3.6.4.3. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemlerinin faydaları

İş sağlığı ve iş güvenliğinde risk yönetim sistemi, iş sağlığı ve iş emniyeti konularında karar alacak üst ve orta kademe yöneticilere sistematik bir yaklaşım imkânı sağlar. Çağdaş iş sağlığı ve iş emniyeti mevzuatı, risk yönetim prensipleri üzerine inşa edilmektedir. Risklerin yönetimi, birçok teknik değerlendirmeyi ve tecrübe isteyen yöntemleri sürecin içine dahil ederek, tutarlı ve dirayete dayalı karar verebilme gücü sağlamaktadır. İş sağlığı ve iş güvenliği Risk Yönetim faaliyetleri, Bir işyerine üretim süreçleri ile ilgili tehlikeleri iyi analiz etme, iç ve dış şartlardaki değişikliklere hızlı cevap verebilme yetisini sağlar ve doğrudan faydalar sağlamak için rehber niteliğindedir.

- Hastalık ve sakatlıkları azaltarak, işgörenlerin ve toplumun sağlık düzeyinin iyileştirilmesini sağlar,
- Kaynakların etkin kullanımı ve tahsisi ile katma değer yaratır ve verimlilik sağlar,
- Yöneticilerin mevcut bilgi seviyesini yükselterek karar verme yetisini geliştirir,
- İş sağlığı ve iş güvenliği mevzuatlarıyla uyum sağlar,
- İşyerinin olumlu imajını geliştirir.

Etkin olarak kurulan bir İş sağlığı ve iş emniyeti risk yönetim programının uzun dönemli faydaları ise şunlardır:

- Esaslı risklere maruz kalınması ile ilgili artan farkındalık sonucu etkin stratejik planlamanın yapılması,
- İstenmeyen iş sağlığı ve iş güvenliği sonuçlarının önceden görülebilmesiyle düşük işçi tazminatları,
- İş sağlığı ve iş emniyeti ile ilgili olumlu geri bildirimler ve bunları sağlama için yeterli hazırlık süreci,
- Denetim sürecinin geliştirilmesi,
- Oluşturulan iş sağlığı ve iş güvenliği eylem planlarının programlarının yasal uyumu, verimliliği ve etkinliğinin ölçülmesi yönünden iyi sonuçlar elde edilmesi,
- Tesis içinde ve dışındaki ekipler arasında iletişimin geliştirmesi (DDK, 2008).

3.6.4.4. İş sağlığı ve güvenliği yönetim sisteminin unsurları

TS/OHSAS 18001 iş sağlığı ve iş güvenliğini entegre yönetim sisteminin bir ayağı olarak değerlendirilmekte ve bu çerçevede aşağıdaki unsurlardan oluşmaktadır;

- İş Sağlığı ve Güvenliği Politikaları
- Planlama
- Uygulama ve İşletme
- Kontrol ve Düzeltici Faaliyetler
- Yönetimin Gözden Geçirmesi (DDK, 2008)

TS/ISO 45001 Yönetim Sistemine sahip işyerleri, kurum ve kuruluşlar standart içeriğinde belirtilen tüm madde ve alt başlıklarında belirtilen gereklilikleri yerine getirmek durumundadırlar. Bu gereklilikler genel olarak aşağıda belirtilen ana başlıklarda gruplarında toplanmaktadır.

- Genel şartlar, iş sağlığı ve güvenliği politikaları
- Kaza tanımlaması, risk analizleri ve risk kontrolü için planlama
- Yasal şartlar uyum ve diğer gereklilikler.
- Hedefler
- İş sağlığı ve güvenliği yönetimi programı planlanması
- Uygulama ve sorumluluklar

- Eğitim, bilgilendirme, yetkinlik ve yeterlilik
- Danışma ve bilgi paylaşımı
- Dokümantasyon, kayıtlar ve veri kontrolü
- İşletme/ tesis kontrolü.
- Acil durum hazırlıkları
- İş kazaları
- Ramak kala olaylar
- Uygunsuzluklar, düzeltici ve önleyici faaliyetler
- Denetim

4. TARTIŞMA VE SONUÇLAR

Denizcilik bir ülkenin gelişiminde her zaman ilerletici ve ivme kazandırıcı bir faktör olmuştur. Emniyet kültürü kavramı üzerinde sıklıkla ve ciddiyetle durulursa, zaman içinde bu kültür tüm topluma yayılacak ve sadece gemilerimizde değil bu ülkemizde de çok şey değişecektir. Denizcilik sektörü ile birlikte tüm sektörlerde buhusus etkili olacaktır. Örneğin “Nedenlerin nedenleri” ve “Kök Sebepler” üzerinde daha çok durulacaktır. Görünen nedenlerden çok kök nedenlerle üzerinde durulacaktır. Bu safhada sigorta şirketleri de kendilerini korumak isteyecekler, bununla birlikte hizmet verdikleri müşterilerini daha etkin sistemler ve yöntemler geliştirmeleri yönünde destekleyeceklerdir. Böylece akla dayalı, daha bilimsel bir işleyişe kavuşacaklardır. Kalite ve üretim aşamaları bu çalışmalarla birlikte gelişecektir. Buna bağlı olarak İşverenler de etkin tedbirler almak isteyecekler, Bu bağlamda tarafsız denetim firmalarına gereken önem kendiliğinden verilmeye başlanacaktır. Bununla birlikte yeni eğitim firmaları, danışmanlar, yeni denetim ve gözetim firmaları, yeni iş güvenliği ve sağlığına hitab eden malzeme satan firmalar gibi pek çok firma ekonomik faaliyete katılacaktır. Bunun istihdama olumlu katkısı olacaktır.

İş sağlığı ve güvenliği her sektörde günümüzün en önemli konularından biridir. Liman tesisleri alanında ve gemideki yüklerin operasyonların güvenli olarak icra edilmesi sadece can kaybı yaralanma ve mal hasarlarına ilişkin zararları önlemenin yanısıra aynı zamanda söz konusu operasyonların verimliliğini artıracak ve etkin olarak yapılmasını sağlayacaktır. İş güvenliğinde kabul edilmiş temel prensiplerden birisi de “küçük iş kazaları büyük iş kazalarının habercisi” olduğudur. Gemi operasyonların güvenli şekilde yapılmasını sağlamak amacıyla uygulamaya konmuş uluslararası kurallar, kanunlar ve rehberlere uyulmalı ve yukarıda belirtilen önlemlerin alınması sağlanmalıdır. Bunlara ek olarak, iş kazalarının meydana gelmesini önlemek, olan iş kazalarının aynısının ya da farklı yerde tekrarını önlemek için kaza kök neden araştırmalarının aksiyonlarının ve denetiminin sıkı bir şekilde yapılması gerekmektedir. Yapılmış olan çalışmalar, kazalarda kök nedenleri arasında insan hatalarının

yüksek olduğunu göstermektedir. Bu nedenle; liman tesisi ve gemi personeli ve işgörenlerin eğitimine özel önem verilmelidir.

Tersane sektörüne baktığımızda ise, iş kazasına sebep olabilecek riskler ortadan kaldırılırken işyeri çalışma ortamına ve yapılan işe uygun bir iş sağlığı ve güvenliği organizasyonunu oluşturmak çok önemlidir. Öncelikle etkin ve işyeri faaliyetlerinin tüm proseslerini ve detaylarını kapsayacak bir risk analizi ve değerlendirmesi yapılmalıdır. Risk analizi hazırlanırken işyerinde gerçekleştirilen her iş safhaları ayrılmalı, her safha kendi içinde ve etkileşimde olduğu safhalar için sebep olabilecek muhtemel tehlikeler belirlenmelidir. Her bir tehlike için mevcut riskler tanımlanarak alınabilecek önlemler belirlenmeli ve risk değerlendirmesinin son kısmında belirlenen riskler karşısında alınan tedbirlerin yeterliliği sorgulanmalıdır. Risk analizi sonunda bu önlemlerden gerek uygulanabilirlik gerekse ekonomiklik yönünden en uygun olanları seçilerek zaman geçirmeden uygulamaya konulmalıdır. Risklerin tanımlanması ve bertaraf edilmesi sadece bir adımdır. Burada önemli olan etkin ve sürdürülebilir bir iş sağlığı ve iş güvenliği organizasyonu kurmaktır. İş sağlığı ve iş güvenliği sisteminin başarısı, yalnızca üst yönetimin sorumluluğunda olmayıp, bölüm müdürlerinin, orta kademe yöneticilerin, şef ve amirlerin her birinin etkin katılımıyla ve tüm iş paydaşlarıyla birlikte sağlanır.

Organizasyonda üst yönetimin belirlediği öncelikler, işyerinde potansiyel tehlikeyi öngörebilecek gözlemleyebilecek işçiye kadar herkesi kapsar. Sadece muhtemel görünen tehlikelerden doğabilecek risklerin belirlenmesi ve bertaraf edilmesi yeterli değildir. İşyerinde sağlanan iş sağlığı ve güvenliği organizasyon yapısı, alınan tedbirlerin kontrolünü, alınan tedbirlere uyulup uyulmadığını, önlemlerin yerindeliğini gözlemler ve işyerinde meydana gelebilecek yeni riskleri değerlendirir, Sağlık ve iş güvenliği tedbirlerinin değişen koşullara uygun hale getirir ve mevcut durumun daha iyi bir hale getirilmesi için çalışmalar yapar.

Özetle iş kazalarının engellenmesi için etkin bir iş sağlığı ve iş güvenliği organizasyonu kurulmalıdır ve bu organizasyonun altında görevlendirilmiş ekip tarafından tehlikelerin belirlenmesi, bertaraf edilmesi ve alınan tedbirlerin kontrol edilip daha iyi çalışma şartları için “proaktif” bir yaklaşım gerekmektedir. İş sağlığı ve güvenliği için yapılacak çalışmaların işyerinin en üst yöneticilerinden en alt çalışanlarına kadar “farkındalık” sağlaması gerekmektedir.

Uluslararası Denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinin başlangıcında ve sonunda bir lima işletmesi ve yükleme ve/veya boşaltma faaliyeti olduğundan, gemiler için uygulanan uluslararası kuralların bir kısmı da yükleme ve tahliyelerinin yapıldığı limanların emniyetinin bir parçası olmaktadır.

Gemi / liman arayüz etkileşimi bazı yönleri ile yerel kanunlarla çelişik durumlar ortaya çıkmaktadır. Bu durum gemilerin uluslararası kurallara tabii olmasından kaynaklanmaktadır. Gemi vinçleri kullanılarak yükleme ve boşaltmanın yapılması durumu oldukça sık rastlanılan bir durumdur. Gemilerin vinçlerinin test ve muayeneleri yerel mevzuattan farklı olarak ILO 152 ye göre yılda bir kez bayrak devletinin yetkilendirdiği kuruluş taafından yapılmakta ve yük testleri 5 yılda bir kez 20 ton a kadar olan kapasiteli vinçler için ise %25 fazlasıyla yapılmakta 20 -50 ton arası vinçlerin test yükü kaldırma kapasitesi artı 5 ton olarak yapılmaktadır. Bu uygulamaya makina dairesindeki tavan vinçleri de dahildir.

6331 Sayılı Kanun ve iş güvenliğiyle doğrudan ilgili test muayeneler örneğin basınçlı kap elektrik tesisat uygunluk, “İşyeri Bina ve Eklentilerinde Alınacak Sağlık ve Güvenlik Önlemlerine İlişkin Yönetmelik” kapsamında gemilerdeki uygulamaları bazı ayrıntı farkları göstereceği aslında yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından uluslararası konvansiyon ve kurallara gereği yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının doğası gereği gemi bir işyeri olarak Türkiye’de kayıtlı olsa da gerçekte işin sürekliliği göz önüne alındığında yapılacak bu kontrolleri dünya genelinde bir servis ağı bulunan yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından yapılması konusunda uzmanlığı yüz yıllara dayanan tecrübeleri ile bu kuruluşlar marifetiyle yürütülmesi en uygun yöntem olacaktır.

IMO nun yayımladığı MSC.1/Circ. 1352 sayılı sirkülerde, 1 Ocak 2015 tarihi sonrası yapılacak konteyner gemilerinde iş görenlerin elverişli koşulda çalışmalarını için tasarım kriterleri ve onaylı yük güvenli erişim planı zorunluluğu getirilmiştir.

Bu tarihten önce yapılan konteyner gemilerinde ve gemi tipi kuruyükten konteynere değiştirilmiş gemilerde, konteyner bağlama işinde çalışan işgörenler ciddi tehlikelerle karşı karşıyadır. İnşa yılı 2015 öncesi olan konteyner gemilerinin seferden kalkana kadar da bu tehlike esaslı risk olarak görülmelidir.

BLU code da liman yükleme ve tahliyede görevli personelinin eğitim alması gereklilik olarak belirtilmesine rağmen mesleki yeterlilik olarak belgelendirilecek bir modül bulunmamaktadır. Mesleki Yeterlilik Kurumunun hazırladığı ve 13 Eylül 2014 tarihinde Resmi

Gazetede yürürlüğe giren dokuz meslek standardından biri olan Liman Operasyon Planlamacısı eğitim içeriğine bakıldığında sadece konteyner ve konteyner gemisi operasyonlarını kapsadığı görülmektedir. Bununla birlikte 19 Mart 2015 tarihinde Resmi Gazetede yürürlüğe giren Liman Terminal Şefi ulusal meslek standardı kuruyük operasyonları dahil edilmiş fakat dökme yükle ilgili gemi operasyonlar belirtilmemiştir. Meslek yeterlilik standardı olan Liman Operasyon Planlamacısı kuruyük, tanker ve dökme yük operasyonu yapan liman işgörenleri için genişletilmesi ve en kısa zamanda işgörenlerin belgelendirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu anlamda BLU Code un gerekliliğinin karşılanması sağlanacaktır.

Gemi adamlarının STCW konvansiyonuna göre belgelendirilmelerini Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Gemi Adamları Sınav Merkezi tarafından yürütülmektedir. İşyeri tehlike sınıfları yönetmeliğinde tehlikeli ve çok tehlikeli grupta çalışan gemi adamlarının mesleki belgelendirmeleri, Gemi Adamları Sınav Merkezi'nin Mesleki Yeterlilik Kurumu'ndan alacağı akreditasyonla faaliyetlerini sürdürmeleri ilgili kanun ve yönetmeliklere uyumlu olacaktır.

İlgili yönergenin ekinde verilen gemiadamı sağlık raporu formatı Türkçe ve İngilizce olup uluslararası geçerliliği bulunmaktadır. Bu raporda 'Denizde Çalışmaya Uygundur' ibaresi işe elverişli sağlıklı bir gemi adamını ifade eder.

ILO 73'e göre Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Genel müdürlüğünce verilen Gemi adamı sağlık raporu, 6331 sayılı kanundaki iş yeri hekiminin vereceği işe uygunluk raporu, benzer bir belge olmasına karşın verilen sağlık raporu tüm gemi tipleri için geçerli olmaktadır. Bu durum farkı gemi tipleri özellikle kimyasal madde taşıyan gemiler için gemi adamının maruz kaldığı yada kalacağı kimyasalların risk değerlendirmesi göz önüne alınmalıdır. İşe uygunluğu bakımından işyeri hekimi değerlendirmesi ve gerektiğinde özel tetkik ve muayene yapılmasını gerektirmektedir. Her gemi bir işyeri olmasından dolayı işyeri hekimi ile birlikte yapılan risk değerlendirme de geminin taşınması muhtemel kimyasallar için maruziyet dikkate alınmalıdır. Kimyasalların risk analizinde geminin taşıyabileceği yükler geminin sertifikalarından ve bunun detayları ilgili kodlardan ulaşılabilir. Gemi tipi özelinde örneğin güverte reisinin yük kaldırma ekipmanları kullandığı düşünüldüğünde sağlık raporu yapacağı işe ve kullanacağı ekipmana uygun şekilde olmalıdır. Bu durum İşyeri hekimi tarafından muhakkak değerlendirilmeli aynı zamanda çalışanların maruz kalabileceği meslek hastalıkları risklerini ve önlemlerini çalışanlara aktarılmalıdır. Bu değerlendirme ve

bilgilendirme gemi adamının gemiye katılmadan önce karada verilebilir. İşyeri hekimi görevlendirme yükümlülüğü çalışan sayısı başına çok tehlikeli işyerleri için aylık 15 dakikadır. Geminin uluslararası sefer yaptığı düşünüldüğünde işyeri hekiminin gemiye gönderilmesi ve geri gelmesi makul olmamaktadır.

Denizcilikte diğer bayrak devletlerinin bu tür benzer bir uygulamanın olmadığı bilinmektedir. Gemide personelin yararlanacağı bir revir bu konuda tıbbi bakım eğitim almış zabitanın olması, Dünya Sağlık Örgütü'nün yayımladığı ve gemilerde olması zorunlu MFAG Medikal First Aid Guide rehberinin bulunması ayrıca Sağlık bakanlığının gemi adamları için 24 saat hizmet verem Tele Sağlık Hizmeti tıbbi bilgi alma, konsültasyon tıbbi tahliye konusunda dünya genelinde Türk gemilerine hizmet sunmaktadır.

Gemilerin uluslararası sefer yaptığı ve mevcut uluslararası kuralların gemilerde can ve mal emniyetini gözetmesi ki, can olarak gemi adamı ve yolcular kastedilmektedir. 6331 Sayılı Kanun ve bu kanuna bağlı çıkartılan yönetmeliklerin bir kanun ile uyumlaştırılması gereği vardır. Bu uyumlaştırmanın başlangıç noktası ve en önemli dayanağı olarak Türkiye'nin de onayladığı denizcilikle ilgili ILO sözleşmeleri ve SOLAS konvansiyonları ele alınarak yapılmalıdır.

Yetkilendirilmiş kuruluşların, gemilerde iş sağlığı ve güvenliği yönetmeliklerinde belirlenen testler ve muayeneler için yetki verilmeli, işyeri hekiminin gemi adamları özelinde çalışma şartları ele alınmalıdır. Mesleki yeterlilik ve sertifikasyon konularında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na yetki devri ya da uyumlaştırma yapılmalıdır.

Gemide görev yapacak iş güvenliği uzman atanması, gemi adamlarının sözleşmelerinin 6 aylık süreli olması ve sürekli değişimi dikkate alınarak gemi için atanacak zabitanın iş güvenliği uzmanı belgesinin alması konusunda düzenleme yapılmalıdır. Mevzuatımızdaki iş güvenliği uzmanı olma kriterleri arasında mühendis olmaları zorunluluğu bulunmaktadır. Zabitan eğitimi veren kurumlardan bir kısmının 4 yıllık mühendislik fakültelerinden mezuniyeti uzman olma kriterini karşılamaktadır. Fakat mühendislik fakültelerini dışında bazı eğitim kurumları eğitim müfredatlarını IMO model kursları standardında oluşturmuş ve meslek yüksek okulları ile özel eğitim kurumların gemiadamı belgesi vermektedir. Bu okullardan mezun olanların iş güvenlik uzmanı belgesi mevcut 6331 yasasına göre alması söz konusu olamayacaktır.

İş güvenlik kültürünün oluşması ve yaygınlaşması için zabitan eğitimi veren kurumların müfredatına işgüvenliği derslerinin zorunlu kılınması ve zabitanların gemide iş güvenliği uzmanı yapabilmesinin önünü açacak bir düzenlemenin yapılması gereği bulunmaktadır.

MLC ile ilgili süreç gemilerdeki iş güvenliği seviyesini artıracak ve sözleşmedeki yükümlülerin uygulanmasıyla iş güvenliğinin tamamlayıcı bir unsuru olacaktır. 6331 Sayılı Kanun denizcilik ile ilgili bir uyum süreci başlatılması durumunda MLC sözleşmesinin idare devleti deklarasyonunu (DMLC I) olacağından uyum sürecinde MLC sözleşmesi dikkate alınmalıdır.



KAYNAKLAR

- Alduntaş, E. (2009). Tersane İşçilerinde Mesleki Sağlık Risklerinin Belirlenmesi, Uzmanlık Tezi, Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Anayasa Mahkemesi (AYM) Kararı (2015, 11 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 29383). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/06/20150611-6.pdf> (Erişim tarihi: 08.04.2019)
- Atkins, W.H. (1983). Ship operations. R.A. Boyle (Ed.), Modern Marine Terminal Operations and Management (s.190-199). California, USA: The Maritime Division of the Port of Oakland.
- Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik (2004, 27 Kasım). Resmi Gazete (Sayı: 25653). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/11/20041127-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik (2006, 23 Şubat). Resmi Gazete (Sayı: 26089). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060223-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Baybora, D., Oral, A., Gerek, N., Seylen, T., Akın, L., Ekmekçi, Ö. (2012). İş sağlığı ve güvenliğine genel bakış. D. Baybora (Ed.), İş Sağlığı ve Güvenliği (s. 7-10). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Büyük Endüstriyel Kazaların Önlenmesi ve Etkilerinin Azaltılması Hakkında Yönetmelik (2016, 2 Ağustos). Resmi Gazete (Sayı: 29789). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/07/20170718-2.htm> (Erişim tarihi: 06.04.2019).
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB, 2007). Tersanelerde İş Sağlığı ve Güvenliği Teftiş Projesi–2 Genel Değerlendirme Raporu. Yayın no 21, Ankara.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Titreşim Yönetmeliği (2003, 23 Aralık). Resmi Gazete (Sayı: 25325). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/12/20031223-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Deniz İş Kanunu (1967, 29 Nisan). Resmi Gazete (Sayı: 12586). Erişim adresi: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.854.pdf> (Erişim tarihi: 06.04.2019).
- Deniz Ticaret Odası (DTO, 2018). Deniz Sektör Raporu 2017. İstanbul: Deniz Ticaret Odası.
- Devlet Denetleme Kurulu (DDK, 2008). Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi. Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı.
- Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik (2005, 31 Aralık). Resmi Gazete (Sayı: 26040). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/12/20051231-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- DTO (2019). Meslek Grupları, Erişim adresi: <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/meslekgruplari.aspx> (Erişim tarihi: 16.02.2019).
- Duyar, G. (2010). İş Sağlığı ve Güvenliği Tuzla Tersaneleri Örneği (Yüksek Lisans Tezi). Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

- Ece, J. N. (2008). Liman Kazaları ve Emniyet Önlemleri. Kaptan haber, Erişim adresi: http://www.kaptanhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id11&yazi_id=100247 (Erişim Tarihi: 20.01.2019).
- Gemi Mühendisleri Odası (GMO, 2008). Tersanelerde İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği. İstanbul: TMMOB Gemi Mühendisleri Odası.
- Gemi İnşa Yönetmeliği (2010, 5 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 27602). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/06/20100605-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği (2008, 9 Mayıs). Resmi Gazete (Sayı: 26871). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/05/20080509-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemi Söküm Yönetmeliği (2004,8 Mart). Resmi Gazete (Sayı: 25396). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/03/20040308-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemi Teçhizatı Yönetmeliği (2005, 23 Ekim). Resmi Gazete (Sayı: 25975). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/10/20051023-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği (2004, 21 Aralık). Resmi Gazete (Sayı: 25677). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/12/20041221-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemiadamları Yönetmeliği (2002, 31 Temmuz). Resmi Gazete (Sayı: 24832). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2002/07/20020731-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemiadamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine dair Yönetmelik (1989, 20 Aralık). Resmi Gazete (Sayı: 20378). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20378.pdf> (Erişim tarihi: 15.04.2018).
- Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (2006, 10 Kasım). Resmi Gazete (Sayı: 26342). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/11/20061110-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gemilerin Teknik Yönetmeliği (2009, 17 Kasım). Resmi Gazete (Sayı: 27409). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/11/20091117-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Gerek, N. (2006). İş Sağlığı ve Güvenliği. Eskişehir: T.C.Anadolu Üniversitesi.
- İç Sularda Çalışan Gemi ve İç Su Araçları Yönetmeliği (2010, 31 Ekim). Resmi Gazete (Sayı: 27745). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101031-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- International Labour Organization ILO, (2017). Türkiye'nin onayladığı ILO sözleşmeleri. Erişim adresi: http://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377292/lang--tr/index.htm (Erişim Tarihi: 07.11.2017).
- International Maritime Organization IMO, (2008). Adoption of amendment to the international management code for the safe operation of ships and for pollution MSC 85/26, 2. Erişim adresi:

- http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24845&filename=273%2885%29.pdf, (Erişim tarihi: 21.12.2018).
- International Maritime Organization IMO, (2014). Amendment to the code of practice for cargo stowage and securing (CSS code) MSC 1/Circ. 1352/Rev.1, Erişim adresi: https://www.liscr.com/sites/default/files/liscr_imo_resolutions/MSC.1-Circ.1352-Rev.1AmendmentsToTheCodeOfSafePracticeForCargoStowageAnd....pdf. (Erişim tarihi: 09.04.2019).
- International Safety Management ISM, (2010). International safety management code. Erişim adresi: <http://www.marinedocs.co.uk/wp-content/uploads/2017/08/ism-code.pdf>, Erişim tarihi: 09.04.2019
- İş Kanunu (2003, 10 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 25134). Erişim adresi: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4857.pdf> (Erişim tarihi: 06.04.2019).
- İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu (2012, 30 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 28339). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/06/20120630-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- İş Sağlığı ve Güvenliği Meclisi (ISIG, 2019). İş Cinayetleri Raporları 2018. Erişim adresi: <http://www.guvenlialisma.org/19862-which-war-causes-the-loss-of-so-many-fellows-in-2018-at-least-1923-workers-lost> (Erişim tarihi: 06.04.2019).
- Karadoğan, E. (2014). Mekanik Vasıta Operatörleri, Liman İşçilerinin Sağlığı ve Güvenliği (s77-78).Ankara, i. Liman-İş Sendikası Eğitim ve Kültür Yayınları.
- Keçeli, Y., Aydoğdu, V. (2015). Otomatik Konteyner Terminalleri ile Manuel Konteyner Terminallerinin Karşılaştırması, Otomatik Konteyner Terminalleri ve Terminal Yönetim Bilgi Sistemleri (s.29). İstanbul, İTÜ Vakfı Yayınları,
- Kuru, O. (2000). İş sağlığı ve güvenliğinde yeni oluşumlar, TİSK İşveren Dergisi, 28 (8), Makina Mühendisleri Odası (MMO, 2018). Odası İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği. İstanbul: TMMOB Makina Mühendisleri
- Özdemir, N. (2009). Gemi Sanayinde İş Güvenliği Yönetimi ve OHSAS 18001 Uygulaması Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ro-Ro Yolcu Gemileri Ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği (2008, 30 Ocak). Resmi Gazete (Sayı:26772). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/01/20080130-1.htm> (Erişim tarihi:15.04.2017)
- Saatçioğlu, C. (2016). Ulaştırma Ekonomisi. İstanbul: Sümer Kitapevi.
- Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik (2002, 23 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 24794). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2002/06/20120623-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Şerifoglu, U. K., Sungur, E. (2007). İşletmelerde sağlık ve güvenlik kültürünün oluşturulması tepe yönetimin rolü ve kurum içi, etişim olanaklarının kullanımı. İstanbul Üniversitesi İşletme İktisadı Enstitüsü Yönetim Dergisi, 58, 41-50.
- Taylan, M. (2008).Tersanelerde meydana gelen iş kazaları ve iş güvenliği. Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Dergisi, 2008(2), 270-281.
- Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik (2015, 3 Mart). Resmi Gazete (Sayı: 29284). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070320-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).

- Tezdoğan, T., Taylan, M. (2009). Tersanelerdeki iş kazalarının istatistikî olarak incelenmesi. Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, 180, 10-16
- Tiryaki, D. (2011). İş Sağlığı ve Güvenliğindeki Gelişmeler: Altınova Tersaneleri Çalışanlarının Farkındalıklarının Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. Yalova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yalova.
- Toprak, O. (2009). Tuzla Gemi İnşa Endüstrisinde Ölümlü İş Kazalarının Analizi. Yüksek Lisans Tezi. Karabük Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Karabük.
- Töz, A.C., Köseoğlu, B. (2015). Denizcilikte iş sağlığı ve iş emniyeti: Limanlar üzerine genel bir değerlendirme. II. Ulusal Liman Kongresi, İzmir. doi: 10.18872/DEU.b.ULK.2015.0015
- Türk Ticaret Kanunu (1956, 29 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 9353). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9353.pdf>. Erişim tarihi: 06.04.2019).
- Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik (2009, 27 Ekim). Resmi Gazate (Sayı: 27389). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/10/200927-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).
- Uluslararası Gemi Ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği (2007, 20 Mart). Resmi Gazate (Sayı: 26468). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070320-1.htm> (Erişim tarihi: 15.04.2017).

EK 1. Limanlarda tehlikeli malların elleçlenmesinin güvenliğinin artırılması, AB ve Türkiye TR 11 IB TR2 eğitim katılım sertifikası



This project is co-funded by the European Union
and the Republic of Turkey

ENHANCING SAFETY IN HANDLING OF DANGEROUS GOODS IN PORTS EU TWINNING PROJECT

TR 11 IB TR 02

CERTIFICATE OF ATTENDANCE

It is hereby certified that;

Mr. Gökhan Arslan

has participated to and successfully completed the 3-day "Training of Administrative Personnel Programme on IBC and IGC Codes - A2/2" in context of "Improvement of Maritime Safety Regarding Handling of Dangerous Goods at Ports and Coastal Facilities" EU Twinning Project which is implemented by the "Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications of the Republic of Turkey" and the "Italian Coast Guard as Lead Member State Partner, the Lithuanian Maritime Academy and the Dutch STC Group".


Issued in Ankara on 27th November 2015.

Emanuele de ROSA
Resident Twinning Adviser


Onal BAYLAN
RTA Counterpart


İzzet IŞIK
Director General for Dangerous Goods
and Combined Transport





IMDG KOD KAPSAMINDA TEHLİKELİ YÜK TAŞIMACILIĞI EĞİTİM TAMAMLAMA BELGESİ
(Training Completion Document on Transport of Dangerous Goods Within the Scope of IMDG Code)


3E LOJİSTİK YÖNETİM DANIŞMANLIK

Göreve Yönelik Eğitim
(Function Specific Training)

EĞİTİMİN ADI: (Training's Name)	Göreve Yönelik Eğitim (Function Specific Training)	DOĞUM YERİ/TARİHİ: (Place of Birth/Date of Birth)	İSTANBUL - 20.12.1973
TC KİMLİK NUMARASI: (ID Number)	39565588784	BABA ADI: (Father's Name)	ARSLAN
ADI SOYADI: (Name Surname)	GÖKHAN ARSLAN	BELGE GEÇERLİLİK (Date of Validity)	09/11/2019
EĞİTİM DÖNEMİ(Tarih (Training's Term(Periods))	06.11.2017 09.11.2017	BELGE NUMARASI: (Document Number)	TMKTDGM/IMDG/4071/2017/GY/6274
BELGE VERİLİŞ TARİHİ: (Issue Date)	09/11/2017		
ÇALIŞTIĞI KURUM: (The Organization where s/he works)	YILPORT A.Ş		
GÖREVİ: (Job)	İŞ GÜVENLİĞİ UZMANI		

Yukarıda kimlik bilgileri yazılı GÖKHAN ARSLAN Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği kapsamında düzenlenen Tehlikeli Yük Taşımacılığı Eğitimini başarıyla tamamlamış ve bu belgeyi almaya hak kazanmıştır.

(GÖKHAN ARSLAN whose personal identifying information is given above, completed Transport of Dangerous Goods Training which was organized within the scope of the Training and Authorization in the Context of International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code By-Law- and s/he became entitled to receive this document.)





ÇSGB

T.C. ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI
İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Tarih : 14.01.2014

Belge No : 67328

İŞ GÜVENLİĞİ UZMANLIĞI BELGESİ

Adı ve Soyadı / Meslek Unvanı: **Gökhan ARSLAN / Gemi İnşaatı Ve Gemi Makineleri Mühendisi**

İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelikte belirtilen nitelikleri haiz olduğundan **A sınıfı iş güvenliği uzmanı** unvanını almaya hak kazanmıştır.

Kasım ÖZER
Bakan a.
Genel Müdür

TÜRK LOYDU

Katılımcı Sertifikası Certificate of Participation

Belge No / Certificate No: TLE266-009-2018

Gökhan ARSLAN

Adı, Soyadı / Name, Surname

ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemleri - Geçiş eğitimine katılmıştır.

has attended the Türk Loydu Training Course in
ISO 45001:2018 Occupational Health and Safety
Management Systems - Transition

26 Nisan 2018

26th April 2018

Tuzla / İSTANBUL


Cem MELİKOĞLU
Yönetim Kurulu Başkanı
Chairman of the Board


Hakan AYDOĞDU
Eğitim Koordinatörü
Training Coordinator

EK 5. Mesleki yeterlilik belgesi mobil vinç operatörü



TÜRKLİM
KARIYER-PORT

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği İktisadi İşletmesi

MESLEKİ YETERLİLİK BELGESİ

MOBİL VİNÇ OPERATÖRÜ(MHC, SAHİL VE GEMİ VİNCİ) (Seviye 3)

12UY0061-3 Mobil Vinç Operatörü(Mhc, Sahil Ve Gemi Vinci) (Seviye 3) Ulusal Yeterliliğinde belirtilen şartlara göre gerçekleştirilen teorik ve uygulamalı sınavlarda başarılı olarak bu belgeyi almaya hak kazanmıştır.

Belge Düzenlenme Tarihi : **25.12.2014**

Belge Geçerlilik Tarihi : **24.12.2019**

Belge No : **YB0014/12UY0061-3/01/20**

KARİYERPORT MÜDÜRÜ

İşbu belge, 21/9/2006 tarih ve 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu çerçevesinde, MYK tarafından yetkilendirilmiş Türkiye Liman İşletmecileri Derneği İktisadi İşletmesi tarafından gerçekleştirilen sınav ve belgelendirme işlemleri sonucunda düzenlenmiş MYK Mesleki Yeterlilik Belgesidir.



MYK
Yetkilendirilmiş
Bелgelendirme Kurumu

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği İktisadi İşletmesi, TÜRKAK tarafından AB-0049-P Akreditasyon Numarası ile akredite edilmiş ve MYK tarafından da YB-0014 Kodu ile yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşudur.

<http://www.turklım.org>



TÜRKAK
Personel
TŞ EN ISO 17024

EK 6. Document of compliance (DOC) sertifikası

ISM Code

Appendix

Forms of the Document of Compliance, the Safety Management Certificate, the Interim Document of Compliance and the Interim Safety Management Certificate

DOCUMENT OF COMPLIANCE

(Official seal)

(State)

Certificate No.

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended

Under the authority of the Government of
(name of the State)

by
(person or organization authorized)


Name and address of the Company
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)

Company identification number

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below (delete as appropriate):

- Passenger ship
- Passenger high-speed craft
- Cargo high-speed craft
- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- Mobile offshore drilling unit
- Other cargo ship

EK 7. Safety management (SMC) sertifikasi

	
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE	
Certificate No:	
DNV GL Id No:	
G	
Date of issue:	
2017	
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended under the authority of the Government of	
THE REPUBLIC OF LIBERIA	
by DNV GL	
Particulars of Ship	
Name of Ship:	_____
Distinctive Number or Letters:	_____
Port of Registry:	_____
Type of Ship ¹ :	Other cargo ship
Gross Tonnage:	_____
IMO Number:	_____
Particulars of Company²	
Company Name:	_____
Company Address:	_____
Company Identification Number:	_____
This is to certify:	
that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.	
This Safety Management Certificate is valid until 2020-11-02 , subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance remaining valid.	
Completion date of audit on which this Certificate is based: 2015-09-21	
Issued at	on 2017-05-31
for DNV GL	
Surveyor: 	
¹ Insert the standard IMO ship type.	
² See paragraph 1.1.2 of the ISM Code.	
Form code: 40.098e	Revision: 2016-11
www.dnvgl.com	Page 1 of 3
0998173-1-gub	© DNV GL 2014. DNV GL and the Horizon Graphic are trademarks of DNV GL AS.

ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi** : 20.12.1973
- Doğum yeri** : İstanbul
- Lise** : (1987-1990).Şişli endüstri Meslek Lisesi
- Lisans** : (1992-1997). Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Gemi İnşa ve Gemi Makineleri Mühendisliği
- Çalıştığı kurum (lar)** : (1997-1999). Poseydon Denizcilik
(2000-2001), Mardeniz Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
(2001-2003). Federal Mogul A.Ş.
(2004-2008). Frio Ventures S.A.
(2008-2011). Nippon Kaiji Kykai İstanbul Ofisi
(2012-2014). Deniz Endüstrisi A.Ş.
(2014-Devam Ediyor) YILPORT Gebze Liman İşl. A.Ş.



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU



ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI : Gökhan Arslan
ÖĞRENCİ NO : 3001970013
ÖĞRETİM YILI : 2019-2020
ANABİLİM DALI / BİLİM DALI : Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı
PROGRAM TÜRÜ : YÜKSEK LİSANS DOKTORA
TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI : Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE
II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI : Dr. Mehmet Ali AKKAYA
TEZ BAŞLIĞI : DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI

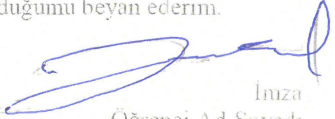
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE.

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-
metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam 64 sayfalık kısımına ilişkin, 08.11.2019 tarihinde
Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNITIN programı ile, *Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik
Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının 5inci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler*
uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı % 17 'dir.

Tezimin benzerlik oranı, 06/122017 tarih ve 20 sayılı Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul
Kararıyla Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespiti
edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.


İmza
Öğrenci Ad-Soyadı
Tarih: 13.11.2019
Gökhan Arslan

EK: TURNITIN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı



DANISMAN ONAYI
UYGUNDUR / UYGUN DEĞİLDİR
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)
Prof. Dr. Fatih Mehmet ADATEPE

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)

(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitemin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalın tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitemin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihai raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalın tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI

Yazar Gökhan Arslan

Gönderim Tarihi: 09-Ara-2019 05:20PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1230592137

Dosya adı: ZC_L_K_LETMELER_NDE_SA_LI_I_VE_G_VENL_HUKUKU_UYGULAMALARI.docx (169.61K)

Kelime sayısı: 18012

Karakter sayısı: 126624

DENİZCİLİK İŞLETMELERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ HUKUKU UYGULAMALARI

ORIJINALLIK RAPORU

% **17**

BENZERLİK ENDEKSİ

% **15**

İNTERNET
KAYNAKLARI

% **3**

YAYINLAR

% **8**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	akgul.bilkent.edu.tr İnternet Kaynağı	%4
2	tds.org.tr İnternet Kaynağı	%2
3	paperity.org İnternet Kaynağı	%1
4	www.resulkurt.com İnternet Kaynağı	%1
5	www.e-marineeducation.com İnternet Kaynağı	%1
6	www.ubak.gov.tr İnternet Kaynağı	%1
7	share.pdfonline.com İnternet Kaynağı	%1
8	Submitted to Karabük Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1