

LİMAN İŞLETMELERİ İÇİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ DÜZENLEMELERİ VE ÖNEMİ

Ali Umut ÜNAL¹ ve Güler Bilen ALKAN²

ÖZET

Denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinde en üst sırada yer almaktadır. Yaklaşık olarak dünya ticaretinin %85'ine yakın bir kısmının denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiği bilinmektedir. Denizyolu taşımacılığının en önemli noktaları ise limanlardır. Limanlar ülkelerin dünyaya açılan en büyük ticaret kapılarıdır. Denizcilik ve denizyolu taşımacılığındaki gelişmelere paralel olarak da limanlarımızda hızlı büyümekte ve gelişmektedir. Dünya genelinde bakıldığı zaman limanların yük elleçleme kapasiteleri her yıl artmaktadır. Yük kapasitelerinin artmasının yanında taşınan yük türleri de artmaktadır. Artan yük çeşitleri ve yük kapasiteleri limanların daha hızlı elleçleme ve depolama yapmaya itmektedir. Limanlarda gerçekleştirilen operasyonlar açısından yüksek güvenlik gerektiren işletmelerdir. Limanlarda kullanılan teçhizatların emniyetli olması güvenlik açısından yeterli olmamaktadır. En büyük güvenlik sorunu personel güvenliğidir. Limanın elleçleme ve depolama operasyonları sırasında istenilen hızda ve verimde çalışabilmesi içinde gerekli olan iş güvenliğinin sağlanması gerekmektedir. Aksi durumda meydana gelene iş kazaları işletmeler için çok büyük maddi ve manevi kayıplara sebep olmaktadır. Liman işletmelerinin iş sağlığı ve güvenliği konusunda en üst seviyelerde önlemler almaları gerekmektedir.

Bu çalışmada, gelişen teknoloji ile birlikte son dönemlerde önemi daha çok artan iş sağlığı ve güvenliği konusunun liman işletmeleri açısından ne kadar önemli olduğu ve liman işletmeleri için hazırlanan uluslararası ve ulusal düzenlemelerin önemine dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Liman, İş Güvenliği, İş Sağlığı

¹ Öğr. Gör., Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksek Okulu, Kocaeli
umut.unal@kocaeli.edu.tr

² Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İstanbul

1. GİRİŞ

Artan teknolojinin getirdiği makineleşme ile insan gücüne olan ihtiyaç azalırken kullanılan ekipmanlar ve çevre koşulları insan hatasıyla bir araya geldiği zamanlarda iş kazalarında ve meslek hastalıklarında artışlar olduğu gözlemlenmiştir.

Dünya çalışma örgütünün verilerine bakıldığı zaman dünya üzerinde her 15 saniyede bir işçinin iş kazası veya meslek hastalığı sonucu hayatını kaybettiği ve her 15 saniyede 160 işçinin iş kazası geçirdiği belirtilmektedir. İş kazaları ve meslek hastalıkları sonucunda ise dünya çapında ortalama her yıl 2.3 milyon işçinin hayatını kaybettiği belirtilmektedir. Tablonun bu kadar dehşet verici olmasına rağmen Dünya Sağlık Örgütü'ne göre (WHO) dünya çapında çalışan toplam 3 milyar işçinin % 80'inden fazlasının temel iş sağlığı ve hizmetlerinden yoksun durumdadır. (Rantanen, 2007: 5)

Ülkemizde sanayileşmenin dönüm noktası olan 1980'li yıllardan itibaren iş kazaları ve meslek hastalıklarında artışlar olmuştur. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın verilerine göre 2002-2013 yılları arasında iş kazası geçiren toplam kayıtlı sigortalı işçi sayısı 1 milyon 921 bin kişidir. En çok iş kazası 2013 yılında toplamda 191 bin 247 kişiyle meydana gelirken, en çok işçi ölümü iş kazası ve meslek hastalığı sonucu 2011 yılında bin 710 kişinin ölmesiyle meydana gelmiştir. Bu toplama dikkat çekilmesi gereken bir durumda verilen sadece sigortalı işçileri kapsamadadır. Türkiye'de sigortasız şekilde kaçak çalıştırılan işçilerin iş kazaları ve işçi ölüm kayıtları bulunmamaktadır.

Türkiye'nin Avrupa birliği ülkelerine göre iş kazalarında birinci sırada olduğu bilinmektedir. Türkiye'de meydana gelen iş kazası oranları AB ortalamasının 8,5 katıdır (Karadoğan,2014:31).

Ülkemizde liman hizmetleri sektörü sanayileşmeyle paralel olarak gelişmekte olan çok önemli bir sektördür. Limanlarımız yolculara, gemilere ve yüklere hizmet vermelerinden dolayı geniş bir alanda birçok faaliyet aynı anda gerçekleştirilmektedir. Bu durumda limanların iş sağlığı ve güvenliği açısından iş yeri tehlikeli sınıf listesinde tehlikeli işler sınıfında yer almasına neden olmaktadır. Ayrıca limanlarda petrol ve gazların taşınması ve depolanması faaliyetleri de çok tehlikeli işler sınıfında yer almalarına neden olmaktadır.

2012 verilerine göre limanlarda ve limanlarla ilgili iş yerlerinden meydana gelen iş kazaları toplam iş kazalarının % 2,61'ni oluşturmaktadır. Meslek hastalığı sayısı ise toplam meslek hastalığı sayısının yüzde 1,30'nu oluşturmaktadır (Karadoğan,2014: 86-87).

Limanlarda meydana gelen iş kazaları ve meslek hastalıklarının sayısı toplamda düşük olarak görünse de görmemezlikten gelinecek rakamlar değildir.

Bu çalışmada limanlarda uygulanan uluslararası ve ulusal iş sağlığı ve güvenliği düzenlemelerinin önemine ve verilen hizmetlerin

tehlikeleri gözler önüne serilerek meydana gelen kazalar ve istatistikler üzerinden limanların önemi vurgulanmaya ve dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

2. LİMANDA VERİLEN HİZMETLERİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ AÇISINDAN TEHLİKELERİ

Ticari limanlar yüke ve gemiye hizmet veren işletmelerdir. Liman sahalarında operasyonlar sırasında birçok tehlike bulunmaktadır. Bu tehlikelerin kaynağı olan hizmetler genel olarak aşağıda verilmiştir:

Yüke Verilen Hizmetler:

- Yükleme ve boşaltma hizmetleri
- Yükün yer değiştirme hizmeti
- Taşıma hizmetleri
- Ardiye hizmetleri
- Yüklerin montajı ve söküm hizmetleri
- Aktarma hizmetleri
- Tartı hizmeti
- Ambalajlarının açılması ve kapatılması hizmeti
- Ambalajların onarım hizmeti
- İşaretleme hizmeti
- Numune alım hizmeti
- Etiketleme hizmetleri

Yüklerin hacim olarak personel güvenliği açısından tehlikeli olması nedeniyle operasyonların dikkatli yapılması gerekmektedir. Yükleme ve boşaltma işlemleri ve yükün yer değiştirilmesi hizmetleri sırasında teçhizat arızası veya hasarlı teçhizat kullanılması sonucunda yüklerin düşmesi sonucunda meydana gelen kazalara sıklıkla rastlanılmaktadır. Bir diğer iş kazası durumu ise operasyon sırasında görevli olmayan personelin yükün altında bulunması sonucu kaza geçirmesidir.

Vinç operatörü işe başlamadan önce vinci kumanda eden sistemleri tek tek kontrol etmelidir. Operasyon ile ilgili kişiler, yüklemede ve boşaltma mahallini tamamen kontrol altına aldıklarından emin olmalıdırlar. Vinçle kaldırılan yükün altına hiç kimsenin girmesine izin verilmemelidir (Özcan ve Karaçivi, 2004: 93-94).

Bir başka tehlike ise işçilerin operasyon esnasında yüklerin üzerinden düşmesi durumudur. Yine işçiler operasyon esnasında zemin kaygan olması veya engellerle dolu olması nedeniyle kayma ve düşme kazaları geçirmektedir. Bu kazaların bir diğer sebebi ise kişisel koruyucu donanım kullanılmamasıdır.

Taşıma hizmetlerinde yükün mekanik teçhizatlar ile bir alandan başka bir alana taşınırken araç personelinde veya yaya personelinde

kaynaklı kazalar meydana gelmektedir. Bu kazalarda yaya işçilere araçlar çarparak iş kazası geçirmektedirler. Araç personelinin ve yayaların güvensiz davranışları sonucu bu kazalar olmaktadır.

Taşıma araçları kullanılmadan önce kontrol edilmelidir. Eğer taşıma aracı emniyete ve trafiğe uygun şekilde yüklenmemiş ise o yükü asla nakledilmemelidir. Aracın fren, direksiyon ve ikaz lambalarının çalışır durumda olduğundan emin olunmalıdır. Yükleme boşaltma görevlileri mutlaka baret, eldiven ve çelik burunlu ayakkabı kullanmalıdır. Taşınan kapların istifi belirtilen yüksekliği aşmamalıdır (Özcan ve Karaçivi, 2004: 189-197).

Ardiye hizmetlerinde işçilerin kişisel koruyucu donanım kullanmamaları ve istif yüksekliği standartlarına uymamaları nedeniyle kazalar olmaktadır. İstiflemede kullanılan forkliftlerin operatörler tarafından güvensiz şekilde kullanılması sonucu kazalar meydana gelmektedir.

Forkliftlerin kullanılmada önce günlük bakım kontrolleri yapılmalıdır. Taşınan yükün dengeli ve aşırı yüklü olmaması gerekmektedir. Forklift için belirtilen hız sınırları aşılmamalıdır. Yayaların geçişlerine dikkat edilmeli ve yayalara geçiş önceliği verilmelidir. Uyarı işaretlerinin de çalışır durumda olduğu kontrol edilmelidir. (Özcan ve Karaçivi, 2004: 120-127)

Yüklerin montajı ve sökümü esnasında yine personelin kişisel koruyucu donanım kullanmaması ve kullandığı elektrikli/elektriksiz iş teçhizatların bakımsız olması sebebiyle iş kazaları meydana gelmektedir.

Kullanılacak el aletinin yapılacak işe en uygun yapıda olmasına dikkat edilmelidir. Aletlerin kullanılması esnasında koruyucu malzemeler kullanılmalıdır. Elektrikli el aletlerinin bozuk, kırık, deforme ve izole edilmemiş olması durumunda aletlerin kullanılmaması gerekmektedir (Özcan ve Karaçivi, 2004:79-80).

Numune alımı hizmetlerinde ise personelin yükün zararlı içeriğinden zehirlenmesi veya vücut uzuvlarının etkilenmesi durumları meydana gelmektedir. Personelin kapalı alanlara girişlerinde dikkatli olması ve yük paketlerini açarken ve numune alımı esnasında kişisel koruyucu donanım kullanması gerekmektedir. Yükün içeriği bilinmeden gerekli donanım olmadan yapılan operasyonlar sonucunda ölüme varan kazalar meydana gelmektedir.

Gemiye Verilen Hizmetler:

- Kılavuzlama hizmeti
- Römorkör hizmeti
- Palamar hizmeti
- Yanaşma yeri ve demir yeri hizmeti
- Ambar kapaklarının açılması kapatılması hizmeti
- Yükleme ve boşaltma donanımlarının hazırlanması

hizmeti

- Malzeme, kumanya ve su temini hizmeti
- Yakıt tedariki hizmeti
- Çöp ve balast alım hizmeti
- Tamir hizmeti

Gemiye verilen hizmetler esnasında gemi personeliyle ortak çalışma şartları bulunduğundan liman personelinin dikkatli olması gerekmektedir. Römorkör hizmeti esnasında geminin yanaşması ve kalkması durumlarında römorkör personelinin ve gemi personelinin halat kopması durumlarına karşı güvende olması önemlidir.

Ambar kapaklarının açılması/kapatılması ve yükleme/boşaltma donanımlarının hazırlanması esnasında gemi ve liman personellerinin güvenli alanlarda olması gerekmektedir. Liman işçilerinin ve gemi personelinin yaşadığı iş kazalarından biriside yüksekte düşmedir.

Yakıt tedariki operasyonu sırasında sadece yetkili personelin alanda bulunması önemlidir. Boru hattından sızıntı olması ve yakıt teması çalışanlar için tehlikelidir. Kimyasal yüklerin elleçlenmesi operasyonlarında yanma, patlama, çıkan gazlardan zehirlenme durumları meydana gelmektedir.

Gemilerde yük operasyonları birçok nedenlerden dolayı daima potansiyel tehlike kaynağıdır. Sapan kesilmesi, yük teli kesilmesi, yük düşmesi, vinç düşmesi, yük kayması, yük iplerinin kesilmesi gibi olaylar o civarda bulunan personel için büyük tehlike arz eder. Bu tedbirlerin başında organizasyon, koordinasyon ve kontrol gelmektedir. Kısaca görev ve sorumlulukların belirtilmesi, haberleşme, yardımlaşma ve oto kontrol sisteminin kurulması ile bir çok tehlikenin önüne geçilebileceği yada zararların azaltılabileceği mümkündür (Akın,2000: 87-88).

Limanlarda verilen hizmetler iş kazalarının yanında meslek hastalıklarına da yol açmaktadır. Bunlar kas iskelet rahatsızlıkları, deri hastalıkları, astım, kanser, solunum sistemi rahatsızlıkları, işitme sorunu, titreşime bağlı rahatsızlıklar v.b. Bu meslek hastalıkları zamanla ortaya çıktıkları için hemen tespit edilmeleri çok zordur. İşçiler bu hastalıkları çoğu zaman emekli olacakları zaman yakın veya emekli olduktan sonra yaşamaktadırlar.

2. LİMANLARDA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ UYGULAMALARININ ULUSLARARASI DAYANAKLARI

Limanlarda uygulanan iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarını uluslararası kaynaklara dayanarak hazırlanmıştır. Bu dayanakların en temelinde Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) bulunmaktadır. ILO dayanakları sözleşme ve tavsiye niteliğinde kararlardır. Liman çalışanlarının iş kazaları ve meslek hastalıkları açısından güvenli bir ortamda çalışmaları için gerekli şartlar belirtilmiştir.

2.1. Uluslararası Çalışma Örgütü Dayanakları (ILO)

ILO 1919'da Versailles Barış Anlaşması uyarınca kurulmuş ve 1946 yılında BM'nin (Birleşmiş Milletler) uzmanlık kuruluşu olmuştur. ILO uluslararası çalışma standartlarını sözleşmeler ve tavsiyeler yoluyla ifade etmektedir. Aynı zamanda başta mesleki eğitim ve mesleki rehabilitasyon, çalışma koşulları, sosyal güvenlik, çalışma istatistikleri, işçi sağlığı ve iş güvenliği gibi konularda teknik yardım sunmaktadır (Vikipedia ILO,2015).

ILO'nun limanlara yönelik ilk sözleşmesi, 1929 tarihli ve 28 No.lu sözleşmesi olan Limanlarda İş Kazalarını Önlemeye Yönelik Sözleşmedir. Bu sözleşme daha sonraki değişikliklerle 1973'de 137 no.lu Liman İşleri Sözleşmesi olarak revize edilmiş ve buna işyerinde sağlık ve güvenlik şartları, refah ve mesleki eğitimle birlikte, limanlarda çalışma ve sosyal koşullarında vurgulandığı 145 nolu tavsiye kararı kabul edilmiştir. Sonunda 1979 tarihinde Limanlarda İş sağlığı ve Güvenliği 152 nolu sözleşmesi ve buna bağlı 160 nolu tavsiye kararı kabul edilmiştir. Türkiye'nin ILO'ya katılımı 1939 yılında olmuş olup ancak fiili anlamda işbirliği 1946 yılında başlamıştır. Türkiye 152 nolu sözleşmeyi onaylanmış ancak, 137 nolu sözleşmeyi henüz onaylamamıştır (Karadoğan,2014:61).

Türkiye'nin ILO ile işbirliği ile imzaladığı iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili sözleşmeler aşağıdadır:

- 42 No.lu İşçinin Tazmini (Meslek Hastalıkları) Sözleşmesi

ILO tarafından 4 Haziran 1934 tarihinde kabul edilen sözleşme, Türkiye tarafından 11 Şubat 1946 yılında 4864 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ Milletlerarası İş Teşkilatının bu Sözleşmeyi onayan her üyesi, mesleki hastalıklara uğrayanlar ile bunların hak sahipleri varislerine, iş kazalarının tazmini hakkındaki özel mevzuatındaki genel esaslar dâhilinde tazminat sağlamayı taahhüt eder.” (Çalışma Sosyal ve Güvenlik Bakanlığı,2014: 47)

Bu kanun şuan yürürlükte olmamakta olup meslek hastalıkları konusunda 5510 sayılı sosyal sigortalar ve genel sağlık sigortası kanunu işlemektedir.

- 81 No.lu İş Teftiş Sözleşmesi

ILO Tarafından 19 Haziran 1947 tarihinde kabul edilen sözleşme Türkiye tarafından 13 Aralık 1950 yılında 5690 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ Sınai işyerlerinde iş teftiş sistemi çalışma şartlarına ve işçilerin işleriyle meşgul oldukları sırada korunmalarına dair konulan kanuni hükümlerin uygulanmasını sağlamakla iş müfettişlerinin vazifeli oldukları bütün işyerleri hakkında uygulanır. Milli mevzuat, maden

ve ulaştırma işletmelerini veya bu gibi işletmelerin bazı kısımlarını bu Sözleşmenin uygulanmasından istisna edebilir. (Çalışma Sosyal ve Güvenlik Bakanlığı,2014: 88)

- 134 No'lu İş kazalarının Önlenmesine (Gemi Adamları) ilişkin Sözleşme

ILO tarafından 14 Ekim 1970 yılında kabul edilen sözleşme Türkiye tarafından 15 Temmuz 2003 yılında 4935 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ İş kazalarının önlenmesine ilişkin kurallar yasalarda veya tüzüklerde, uygulama talimatlarında ya da başka uygun belgelerde konur. Bu hükümler, gemi adamlarının çalışmasına uygulanabilecek olan işte kazaların önlenmesi ve sağlığın korunması ile ilgili tüm genel kurallara atıfta bulunur ve denizcilik işlerine özgü kazaların önlenmesi için alınacak önlemleri belirler” (Çalışma Sosyal ve Güvenlik Bakanlığı,2014: 221).

- 152 No'lu Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin Sözleşme

ILO tarafından 6 Haziran 1979 yılında kabul edilmiş olup Türkiye tarafından 16 Temmuz 2003 yılında 4946 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ Bu sözleşmenin gereği olarak alınacak önlemler: a. Liman yapıları ve liman işlerinin yürütüldüğü diğer yerlerin inşaatı, donanımı ve bakımı ile ilgili genel ihtiyaçlar, b. Yangın ve infilakın önlenmesi ve bunlardan korunması, c. Gemilere, ambarlara, iskelelere, teçhizat ve kaldırma aygıtlarına emniyetli giriş-çıkış, d. İşçilerin nakliyesi, e. Ambar kapaklarının açılıp kapanması, ambar ağızlarının korunması, ambarlarda çalışma, f. Kaldırma ve diğer yükleme-boşaltma aygıtlarının inşa bakım ve kullanılması, g. İskelelerin inşası, bakım ve kullanımı, h. Gemi donanımının (arma) ve maçunalarının kullanımı, i. Kaldırma aygıtları, zincir ve halatları da dahil serbest teçhizat ile yükün kendi üzerinde bulunan izbiro (saban) ve diğer kaldırma gereçlerinin denenmesi uygun bir şekilde muayenesi, teftişi ve belgelenmesi, j. Farklı türden yüklerin, yükleme ve boşaltılması; k. Malların depolanması ve istiflenmesi, l. Çalışma ortamındaki tehlikeli maddeler ve diğer tehlikeler; m. Şahsi koruyucu teçhizat ve koruyucu elbise; n. Temizlik ve yıkanma yerleri ile konfor imkanları, o. Tıbbi gözetim ve denetim, p. İlk yardım ve kurtarma tesisleri; q. Güvenlik ve sağlık organizasyonu, r. İşçilerin eğitimi, s. Meslek hastalığı ve kazalarının bildirim ve tahkikidir.” (Çalışma Sosyal ve Güvenlik Bakanlığı, 2014: 250).

- 155 No'lu İş Sağlığı Ve Güvenliği Ve Çalışma Ortamına İlişkin Sözleşme

ILO tarafından 3 Haziran 1981 yılında kabul edilen sözleşme Türkiye tarafından Ocak 2004 yılında 5038 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ Her üye, ulusal koşullar ve uygulamaya göre ve en fazla temsil kabiliyetine sahip işçi ve işveren kuruluşlarına danışarak iş güvenliği, iş sağlığı ve çalışma ortamına ilişkin tutarlı bir ulusal politika geliştirecek, uygulayacak ve periyodik olarak gözden geçirecektir.” (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2014: 266).

- 161 Nolu Sağlık Hizmetlerine ilişkin Sözleşme

ILO tarafından 7 Haziran 1985 yılında kabul edilen sözleşme Türkiye tarafından 07 Ocak 2004 yılında 5039 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ Her üye, ulusal şartları ve uygulamaları ışığında ve bulunmaları durumunda, en fazla temsil yetkisine sahip işçi ve işveren kuruluşlarına danışmak suretiyle, iş sağlığı hizmetleri konusunda uygun bir ulusal politika geliştirecek, uygulayacak ve periyodik olarak gözden geçirecektir.” (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2014: 282).

- 164 No’lu Gemi adamlarının Sağlıklarının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme

ILO tarafından 24 Eylül 1982 yılında kabule dilen sözleşme Türkiye tarafından 15 Temmuz 2003 yılında 4945 sayılı kanunla kabul edilmiştir.

“ Her üye; gemi adamlarına, gemilerde koruyucu sağlık ve tıbbi bakım olanakları sağlayan önlemlerin alınmasını temin eder. Alınan bu önlemler; a. Hem gemide yapılan işlere özgü özel koşullar hem de mesleki koruyucu sağlığa ilişkin ve gemi adamlığı mesleğine has tıbbi bakım ile ilgili genel koşulların sağlanmasını temin eder. b. Karadaki işçiler için genellikle elde edilebilir olanla mümkün olduğunca benzer koruyucu sağlık olanakları ve tıbbi bakımı gemi adamlarına da sağlamayı hedefler. (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2014: 288).

2.2. Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Dayanakları

Uluslararası Denizcilik Örgütü, (IMO) 1948 yılında Birleşmiş Milletler denizcilik konferansında kurulması öngörülen ve on yıl sonra Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü (IMCO) adıyla kurulan ve 1982 yılına kadar bu isimle, Birleşmiş Milletler bünyesinde bir "danışmanlık" birimi olarak faaliyet gösteren ajanstır (Wikipedia IMO,2015).

Türkiye IMO’ya 25 Temmuz 1956 yılında katılmıştır. IMO kabul ettiği iki adet sözleşme ile limanlarda iş sağlığı ve güvenliği dayanak olmaktadır. Bu sözleşmeler aşağıdadır:

- Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC 1972)

IMO tarafından 1972 yılında Londra’da yapılan toplantıda kabul edilmiş olan sözleşme 1977 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye tarafından 17 Ocak 2013 yılında 6403 sayılı kanunla kabul edilmiştir. Sözleşme 8 Ağustos 2014 tarihinde ülkemizde yürürlüğe girmiştir.

“ Her İdare, Ek I’deki hükümlerin uygulanması için, işbu sözleşmede oluşturulmuş ölçütlere uygun olarak etkin bir konteyner test, denetim ve onay yöntemi oluşturur. Bununla birlikte, İdare bu test, denetim ve onay yetkisini kendisi tarafından uygun şekilde yetkilendirilmiş kuruluşlara verebilir.”(Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,2014).

- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974)

IMO tarafından 1914 yılında kabul edilmiştir. Daha sonra 1929, 1948 ve 1960 yıllarında yeni SOLAS Sözleşmeleri yapılmıştır. 1974 yılında adını aldığı sözleşme hazırlanmıştır. Türkiye SOLAS 74 sözleşmesine 25 Mayıs 1980 yılında 06.03.1980 tarihli bakanlar kurulu ile taraf olmuş olup 17 Ocak 2013 yılında 6402 sayılı kanunla 1978 protokolüne katılmayı uygun görmüştür (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015).

“ Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kod’u” (ISPS Kod) zorunlu hale getirilmektedir. ISPS Kod’un A kısmı zorunlu hükümleri, B kısmı ise zorunlu hükümlerin etkili bir şekilde yerine getirilmesi için tavsiyeleri içermektedir. Bu bölümde gemide bulunması gerekli güvenlik dokümanları, belgeler, teçhizat, kaptanın güvenlikle ilgili görevleri, gemi güvenlik zabiti, şirketlerin görev ve sorumlukları, liman güvenlik zabiti, liman tesislerindeki güvenlik gerekleri, değerlendirmeleri ve dokümanları, yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşları ve benzeri hususlar düzenlenmektedir.”(Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,2015).

3. LİMANLARDAKİ İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ UYGULAMALARININ ULUSAL DAYANAKLARI

Limarlarda uygulanan iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarının ulusal dayanakları olarak kanunlar, tüzükler ve yönetmelikler bulunmaktadır. Ulusal dayanakların en başında Türkiye Cumhuriyeti Anayasası gelmektedir. Sonrasında ise İş sağlığı ve güvenliği yasası, Deniz iş kanunu, Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu gelmektedir.

- Türkiye Cumhuriyeti Anayasası

Anayasa 7 Kasım 1982 yılında kabul edilmiştir. Anayasaya göre iş sağlığı ve güvenliğini koruyan temel maddeler bulunmaktadır. Anayasaya göre kimse zorla çalıştırılmaz. Çalışma herkesin hakkı ve

ödevidir. Herkes sosyal güvenlik hakkına sahiptir. (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2015).

- 6331 İş sağlığı ve Güvenliği Kanunu

6331 sayılı kanun 20 Haziran 2012 tarihinde kabul edilmiştir.

Kanun genel olarak işverenin yükümlülüğünü, risklerden korunma ilkelerini, iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini, risk değerlendirilmesi, kontrol, ölçüm ve araştırma yöntemlerini, acil durum planları, yangınla mücadele ve ilk yardım koşullarını, çalışmaktan kaçınma hakkı, iş kazası ve meslek hastalıklarının kayıt ve bildirim, sağlık gözetimi, çalışanların bilgilendirilmesi ve eğitimi, çalışanların yükümlülükleri ve çalışanların katılımları, iş sağlığı ve güvenliği kurullarının sağlanması konularını kapsamaktadır. (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2015).

- 854 Deniz İş Kanunu

854 sayılı kanun 20 Nisan 1967 yılında kabul edilmiştir. Bu kanun gemi adamlarının, işveren, gemi adamı ve kaptanın sorumluluklarını, akit durumunu, fesih durumlarını, kıdem tazminatını, iş süresi, fazla saatlerle çalışma sürelerini, ikamet yerleri ve iş haklarını, tatil zamanlarını, geçici iş göremezlik durumlarını, denetim ve teftiş konularını kapsamaktadır. (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2015).

- 5510 Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu

5510 sayılı kanun 31 Mayıs 2006 tarihinde kabul edilmiştir. Bu kanun çalışanların sigortalı sayılma durumları, sigortalı sayılmayanlar, hastalık durumlarını, iş kazası, meslek hastalığından sağlanan hakları, birden çok iş kazası ve meslek hastalığı durumlarını, iş kazası ve meslek hastalığı durumunda işverenin ve üçüncü kişilerin sorumlulukları kapsamaktadır. (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2015).

Tüzükler açısından bakıldığında zaman karşımıza yürürlükte olan uluslararası sağlık tüzüğü çıkmaktadır. Diğer iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili tüzükler yürürlükten kaldırılmıştır.

- Uluslararası Sağlık Tüzüğü

6368 sayılı kanun 27 Aralık 1972 tarihinde bakanlar kurulu tarafından kabul edilmiştir. Bu kanun deniz ve hava liman çalışanlarının bulaşıcı ve salgın hastalıklara karşı korunmaları yönünde tedbirlerin alınmasına yöneliktir (Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü,2015).

Yönetmelikler sayıca oldukça fazladır. Bu sebepten dolayı sadece yönetmeliklerin kendilerine yer verilmiştir.

- Limanlar Yönetmeliği

- Gemiadamı yönetmeliği

- Gemilerin Gemadamları ile Donatılmasına İlişkin

Yönetmelik

- Gemiadamlarının ikamet yerleri, sağlık ve işlerine dair

yönetmelik

- Sağlık ve Güvenlik İşaretleri Yönetmeliği

- İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik
 - İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği
 - İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği
 - İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulları Hakkında Yönetmelik
 - İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği
 - Çalışanların Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Korunması Hakkında Yönetmelik
 - Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik
 - Elle Taşıma İşleri Yönetmeliği
 - Kimyasal Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
 - Çalışanların Gürültü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik
 - Biyolojik Etkenlere Maruziyet Risklerinin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik
 - Kanserojen veya Mutajen Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
 - Ekranlı Araçlarla Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
 - Çalışanların Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik
 - Tozla Mücadele Yönetmeliği
 - Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
 - İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği
- (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,2015)

4. DEĞERLENDİRME

Bilindiği üzere limanların yoğun çalışma şartlarından dolayı bilgi verilme durumları oldukça sınırlıdır. Limanlar gerek ticari gerekse etik kurallar nedeniyle bazı bilgileri paylaşmak istememektedir. Bu bilgilerin içinde iş kazası ve meslek hastalıkları bilgileri de bulunabilir. Ülkemizde faaliyet göstermekte olan Liman-iş sendikasının bulunduğu limanlarda 2012-2013 yıllarına ait iş kazası ve meslek hastalıkları verilerine ulaşılmıştır. Bu bilgiler kamu ve özel sektör limanlarından liman-iş sendikası tarafından temin edilmiştir. Aşağıda ulaşılan bu sınırlı bilgilere yer verilmiştir.

Tablo 1: 2012-2013 yılları arasında kamu ve özel sektör limanlarında meydana gelen iş kazaları ve meslek hastalıkları

Limnlar	Çarpma	Paça Düşmesi	Kayma/ Burkma/ Düşme	Sıkışma	Yanma/ Elektrik Çarpması	Oksijen Yetersizliği	Toplam
TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi (Yaklaşık 400 işçi)	1	4	4	1	0	0	10
TCDD Derince Liman İşletmesi (Yaklaşık 300 işçi)	1	2	8	9	1	0	21
Gemport (Yaklaşık 300 işçi)	3	0	13	3	1	1	21
Port-Akdeniz (Yaklaşık 180 işçi)	3	0	10	2	0	0	15
TCDD İzmir Liman İşletmesi (Yaklaşık 500 işçi)	5	4	31	5	0	0	45
TOPLAM	13	10	66	20	2	1	112

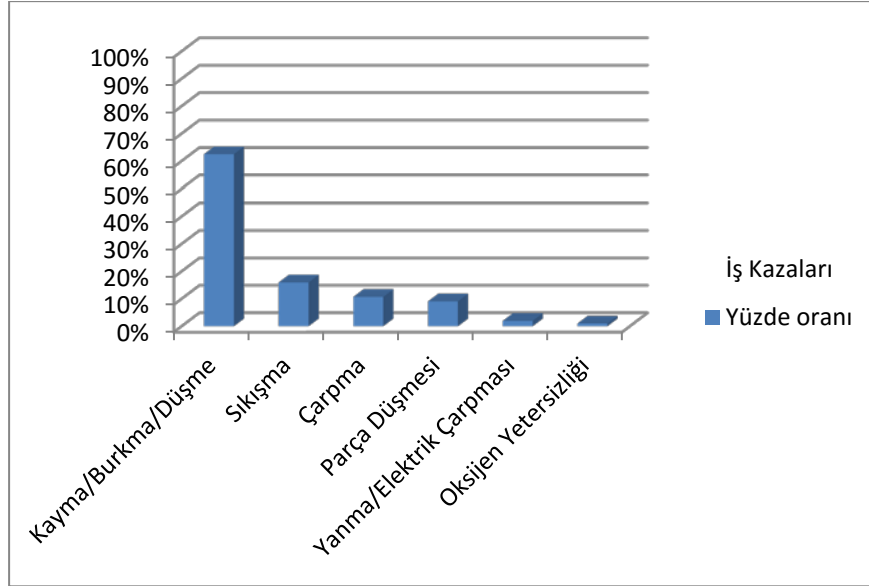
Kaynak: Karadoğan,2014:133

Meslek Hastalıkları açısından bakıldığında hiçbir veri bulunmamaktadır. Meslek hastalıklarının ilerleyen zamanlarda ortaya çıkması nedeniyle hemen tespit edilmesi çok zordur.

Limanlardan alınan kısıtlı bilgilere dayanarak mevcut limanlarda meydana gelen iş kazalarının olma nedenleri açısından genel bir değerlendirme yapmak oldukça zordur. Aşağıdaki analizlerde iş kazalarının toplamdaki yerleri ve iş kazalarının meydana geldikleri limanlardaki toplam iş kazalarına göre oranlarına dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

- İş Kazası Türlerinin Analizi ve Nedenleri

2012-2013 yılları arasında kamu ve özel sektör limanlarında meydana gelen iş kazası türlerinin değerlendirmesi yapıldığı zaman aşağıdaki durum karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 1: 2012-2013 yılları arasında meydana gelen iş kazası türlerinin dağılımı
Kaynak: Karadoğan,2014:133

Elde edilen oranlara göre limanlarda yaşanan iş kazalarının en başında kayma/burkma/düşme kazaları olduğunu göstermektedir. Bu tür kazaların öncelikli sebebi güvensiz davranışlar olup işçi hatalarından kaynaklanmaktadır. Limanlarda işçilerin bu iş kazaları daha çok yaşamalarının sebepleri arasında kişisel koruyucu donanım kullanmak istememeleri, güvenlik önlemlerine uymamaları ve bilinçsiz davranışlar sergilemeleri gösterilebilir.

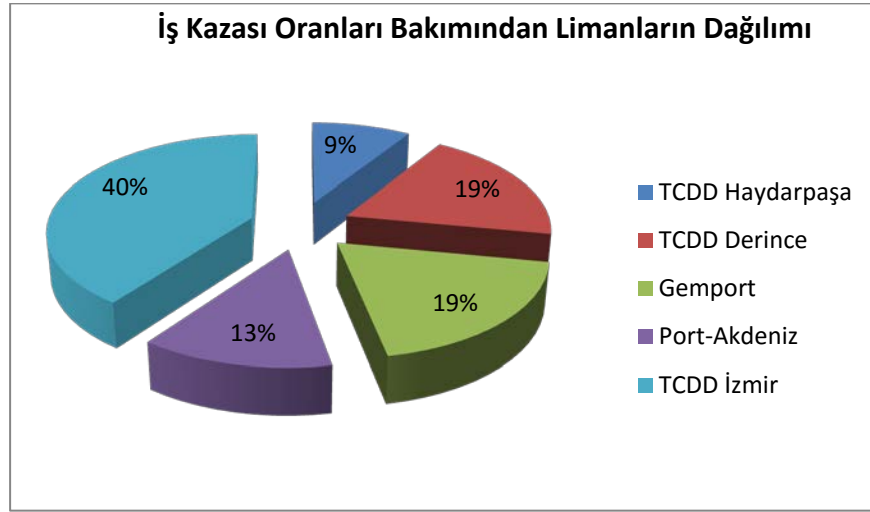
Daha sonrasında ise gelen sıkışma, çarpma, parça düşmesi kaynaklı iş kazaları da güvensiz davranışların yanında güvensiz donanım ve güvensiz ortam koşullarının da meydana gelmesiyle oluşmaktadır. Kayma/burkma/düşme kazaları personelin dikkatli olması açısından önlenmesi daha kolay kazalar olurken, diğer kazalar için liman işletmelerinin güvenli çalışma ortamı hazırlaması gerekmektedir. Dikkat edildiği gibi kazalar kullanılan mekanik teçhizatlar ile birebir ilgilidir. Limanda kullanılan elleçleme teçhizatları başta olmak üzere tüm teçhizatların düzenli olarak bakım tutumdan geçirilmesi ve personelin kullanım konusunda periyodik eğitim alması oldukça önemlidir.

Son olarak oksijen yetersizliği kazaları gelmektedir. Bu kazalar kapalı alanlarda meydana gelmektedir. Personelin kapalı alanda çalışması sonucunda oksijen oranının yetersiz kalması veya zehirli gazdan kaynaklı zehirlenmeler bu iş kazası sınıfına girmektedir. Bu kazaların önlenmesi için kapalı alanda çalışan personelin eğitimi, gerekli solunum cihazı ile donatılması, kapalı alanın gaz ölçümünün

yapılması ve son olarak bir adet personelin dışarda nöbet tutması gerekmektedir. Kapalı alanda imkân varsa en az personel çalıştırılması ve iletişim sağlanarak sürekli kontrol altında tutulması gerekmektedir.

- İş kazası Türlerinin Kamu ve Özel Sektör Limanlarındaki Dağılımlarının Analizi

2012-2013 yılları arasında iş kazası meydana gelen kamu ve özel sektör limanlarının değerlendirilmesi yapıldığı zaman karşımıza aşağıdaki durum çıkmaktadır



Şekil 2: 2012-2013 yılları arasında iş kazası meydana gelen kamu ve özel sektör limanlarının dağılımı

Kaynak: Karadoğan, 2014: 133

İş kazası oranlarının limanlara göre dağılımlarına bakıldığında zaman ilk başta ve büyük bir payla devlet limanının olduğu görülmektedir. Devlet limanları işletme açısından özel limanlara göre daha yavaş yapıdaki limanlardır. Limanların bünyesinde bulunan teçhizatlarında eski ve yetersiz olması da bu kazalara birer sebep olarak gösterilebilir. Ayrıca iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili hazırlanan yasal uygulamalarında devlet limanlarında hayata geçirilme süreleri daha uzun sürmektedir. Bunun sebebi ülkemizdeki ağır bürokrasi şartlarıdır. İş sağlığı ve güvenliği açısından yapılması gereken denetlemelerin gecikmesi veya gerçekleştirilmesi için zaman bulunamaması iş kazalarına uygun ortamları sağlamaya devam etmektedir.

Kaza oranı açısından ikinci sırada gelen iki limandan birisi ise özel liman statüsündedir. Özel limanların işletim açısı bakımından hızlı olmaları ve en az maliyetle en çok kazanç getirmesi amaçlanmaktadır. Bu sebepten dolayı personelin hızlı çalışması ve vardiya sürelerinin uzun

tutulması kazaların oluşmasına meydan hazırlamaktadır. Uzun vardiya süreleri personelin yorgun düşmesine ve dikkatsiz davranışlar gerçekleştirmesine yol açmaktadır. Ayrıca liman trafiğinin çok fazla olması nedeniyle aynı anda birkaç operasyonun gerçekleştirilmeye çalışılması da kazaların oluşmasında oldukça etkilidir.

Limana kendi bünyesinde bulunan personel ile hizmetleri yerine getirirken iş sağlığı ve güvenliği kurallarına uyulması için gerekli tüm önlemleri almakla yükümlüdür. . Personel verdiği hizmet konusunda eğitilmiş ve bilgili olmak zorundadır. Fakat alt işveren tarafından alınan hizmetler konusunda sorunlar çıkmaktadır. Alt işveren maliyetleri düşük tutabilmek için verdiği hizmetlerde eğitimsiz ve kalifiye olmayan eleman kullanabilir. Bu durumda liman sahası içinde iş kazalarına davetiye çıkaran bir durumdur. Bu durumun önüne geçilebilmesi için limanların alt işverenlerinden hizmet alımlarından önce işçilerin yeniden eğitimden geçirilmesi gerekebilir.

5. SONUÇ

Limanların modernleşmesi ve teknolojik açıdan ilerlemesinin önemi kadar limanlarda iş sağlığı ve güvenliği konuları da artık önem kazanmaktadır. Limanlarda çalışma şartları ağır ve zordur. Liman işçileri her gün birçok iş kazası riski ile çalışmaktadır. Limanlar hem yeni teknolojik gelişmelere ayak uydurmaya çalışmakta hem de personellerini bu gelişmelere göre eğitmekte ve yetiştirmeye çalışmaktadır.

Devletimiz iş sağlığı ve güvenliği konusunda uluslararası sözleşmelere taraf olmuştur. Bu sözleşmelere dayanarak ulusal düzenlemeler hazırlamıştır. Yasal düzenlemeler anlamında yapılanlar yeterli görülebilir. Fakat sözleşmelerin taraf olunma tarihlerine bakıldığı zaman hep geriden gelinmektedir. Kabul edilen sözleşmeler ve hazırlanan yasal düzenlemelerin limanlarda ne kadar yeterlilikle uygulandığı ise daha sıkı olarak denetlenmelidir. Devlet yetkilileri iş sağlığı ve güvenliği konusunda yeterli denetim yapmamaktadır. Limanlara verilen önem daha çok gümrük giriş çıkışları, yasadışı göç olayları ve güvenlik sorunlarıdır. Bu sebeplerden dolayı limanlar kendi denetimlerini kendileri yapmak zorundadır. Bu durumda limanların ticari kaygıları ile birleşince bazı konularda eksikliklerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.

İş sağlığı ve güvenliği açısından yasal düzenlemelere bakıldığı zaman genel olarak düzenlemeler sanayi işletmelerini kapsayan şekildedir. Liman hizmetleri ile ilgili az yasal düzenlemeye rastlanılmıştır. Bu konuda devletin ilgili birimlerinin liman sektörü ile ortaklaşa çalışarak limanlar içinde özel düzenlemeler hazırlaması bir ihtiyaçtır. Liman hizmetleri deniz taşımacılığı ile kara taşımacılığının

birleştigi kilit bir noktadır ve genel düzenlemeler ile yeterli güvenlik ortamının sağlanması zordur.

Değerlendirme kısmında da vurgulandığı gibi limanlarda iş kazası olarak en çok kayma/burkma/düşme kazası meydana gelmektedir. Bu kazaların nedeni personelin güvensiz hareketlerinden kaynaklanmaktadır. Personelin bu davranışları yapmaktan çekinmesi ve diğer arkadaşlarını da uyarması birçok iş kazasının önüne geçilmesini sağlayacaktır. Bunun sağlanabilmesi içinde limanlarda güvenlik kültürünün oluşturulması gerekmektedir. Personelin düzenli olarak eğitimlerden geçirilmesi ve kazaların meydana gelme şartları ve sonuçları personele anlatılmalıdır. İş sağlığı ve güvenliği eğitimleri yasal dayaklardan dolayı zoraki olarak değil insan yaşamının önemi için verilmelidir. Personelinde bu eğitimi almasının kendi yaşamları için ne kadar önemli olduğu vurgulanmalıdır.

Diğer iş kazası türlerine bakıldığı zaman güvensiz çalışma ortamı ve güvensiz teçhizat kullanımının sebep olduğu görülmektedir. Limanların hizmetlerini yerine getirebilmeleri için bu teçhizatların bakım ve tutumlarının yapılması gerekmektedir. Personelinde bu bakım tutum zamanlarını dikkatli takip etmeleri ve gerektiği zaman uygulamaları çok önemlidir. Güvensiz bir teçhizat birçok personelin hayatını tehlikeye sokabilir. Güvensiz çalışma ortamı ise liman yönetiminin düzenli kontrolleri ve denetimler sayesinde ortadan kaldırılabilir. Güvensiz çalışma ortamının ortadan kaldırılması ile güvensiz teçhizat ve güvensiz davranışlarında etkileri azaltılabilir.

Son olarak da iş kazaları konusunda liman işletmeleri ile ilgili kurumlar arasında bilgi akışı oldukça azdır. Yapılan değerlendirmede sadece beş limanın verdiği veriler kullanılabilmiştir. Diğer limanlar iş kaza oranlarını paylaşmamışlardır. Kısıtlı veri kullanımı ile bir değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır. Limanların bu konuda daha şeffaf olmaları gerekmektedir. İş kaza oranlarının saklanması ve verilmemesi limanlara karşı güvensizlik ortamı oluşturmaktadır. Bunun aşılması ve limanların iş sağlığı ve güvenliği konusunda diğer devlet kurumlarıyla işbirliği içinde olması önemlidir. Genel olarak bakıldığı zaman ise hiçbir liman meslek hastalığı konusunda bilgi bildirmemiştir. Meslek hastalığı tanısı daha sonra koyulduğu için hemen belirlenemeyen bir unsurdur. Fakat limanlarımızda daha güvenli çalışma ortamlarının oluşturulması içinde meslek hastalıklarının kayıt altına alınması ve takip edilerek belirlenmesi gereklidir.

Limanlarımızın iş sağlığı ve güvenliği konusunda almakta oldukları ve alacakları her türlü tedbir ve uygulamalar bakanlığımız tarafından desteklenmeli ve yönlendirilmelidir. Limanlarımızda yaşanan iş kazalarının önlenmesi ve iş kazası oranlarının dünya standartlarının altına düşürülmesiyle uluslararası deniz ticaretinde ülkemiz daha büyük başarılar elde edecektir.

KAYNAKÇA

Akın, T. (2000). *Yük-İstif*. Akademi Yayınları, İstanbul.

Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü.(2015). *Tüzükler*. <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/AramaSonuc.aspx?searchText=uluslararası%C4%B1%20sa%C4%9Fl%C4%B1k%20t%C3%BCz%C3%BC%C4%9F%C3%BC>, Erişim Tarihi: 21.09.2015

Çalışma ve Sosyal ve Güvenlik Bakanlığı. (2014). *Türkiye Tarafından Onaylanan ILO sözleşmeleri*. http://www.casgem.gov.tr/Casgem/content/conn/casgem/path/Contribution%20Folders/Casgem/AnaSayfa/Yay%C4%B1n_ve_Dokumantasyon4ILO.pdf;jsessionid=g2nLTsLQv9vyPQ5fFbTtZFBdJ2jyBXXGkFW1T9pNfyJWRk58whp!-444087604, Erişim Tarihi: 06.08.2015

Karadoğan, E. (2014). *Liman İşçilerinin Sağlığı ve Güvenliği*. Liman-İş Sendikası Eğitim ve Kültür Yayınları, Ankara.

Özcan, T. ve Karaçivi, G. (2004). *Siemens İş Sağlığı ve Güvenliği El Kitabı*. Boyut Matbaacılık, İstanbul.

Rantanen, J. (2007). ‘Basic Occupational Health Services’, Ed. Suvi Lehtinen, 3rd Revised Edition, Helsinki, World Health Organization, Finnish Institute of Occupational Health, 28 September 2007. Finland.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı. (2015). *Mevzuat* <http://www.csgb.gov.tr/csgbPortal/csgb.portal#>, Erişim Tarihi: 21.09.2015

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2014). *Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Müdürlüğü* http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/2014_270.pdf, Erişim Tarihi: 06.08.2015

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2015). *Mevzuat Bilgi Sistemi*, <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx>, Erişim Tarihi: 06.08.2015

Vikipedia. (2015). *International Labour Organization (ILO) Uluslararası Çalışma Örgütü* <https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası%20Çalışma%20Örgütü> <https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası%20Çalışma%20Örgütü>, Erişim Tarihi: 06.08.2015

Vikipedia. (2015). *International Maritime Organization (IMO) Uluslararası Denizcilik Örgütü* https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Denizcilik_Örgütü https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Denizcilik_Örgütü, Erişim Tarihi: 06.08.2015