

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**6331 SAYILI İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNUNUN
GEMİLERDEKİ UYGULAMALARI VE İLGİLİ DENİZCİLİK
KURALLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI**

İRFAN UYGUL

KOCAELİ 2017

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

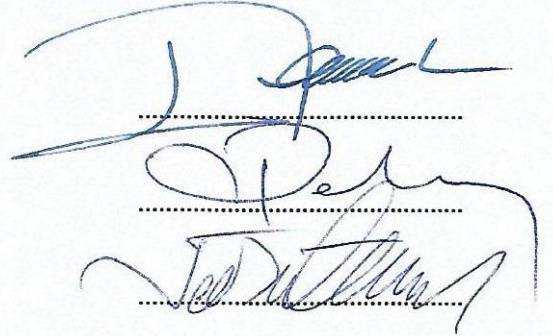
6331 SAYILI İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNUNUN
GEMİLERDEKİ UYGULAMALARI VE İLGİLİ DENİZCİLİK
KURALLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI

İRFAN UYGUL

Yrd.Doç.Dr. Mehmet Aytaç ÇINAR
Danışman, Kocaeli Üniv.

Prof.Dr. Hakan PEKEY
Jüri Üyesi, Kocaeli Üniv.

Doç.Dr. Levent ALTINTAŞ
Jüri Üyesi, Acıbadem Üniv.



Tezin Savunulduğu Tarih: 12.06.2017

ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile birlikte tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de deniz taşımacılığı yapılan araçlar olan Türk bayraklı gemilerde Kanunun uygulanmasına başlanılmıştır. Ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemilerin tabi olduğu mevcut denizcilik kanun ve kuralları ile uygulanması zorunlu hale gelen İş Sağlığı ve Güvenliği hükümlerini karşılaştırarak denizcilik sektörüne yararlı bir çalışma ortaya çıkarmayı amaçladım.

Tez çalışmam süresince benden desteğini esirgemeyen danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Mehmet Aytaç ÇINAR'a,

Denizcilik ile ilgili ulusal ve uluslararası kural, sözleşme ve kanunların en güncel hali hakkında sahadaki işleyişleriyle beraber beni bilgilendiren Sayın Uzak Yol Kaptanı Özgür ALEMDAĞ ve Uzak Yol Kaptanı Ali ÖCAL'a,

Yüksek lisans eğitimim ve çalışmalarımda bana yol gösteren değerli dostum Yüksek Mühendis Gökhan DÜNDAR'a,

Her zaman yanımda olan ve bana inanan sevgili eşim Hatice'ye,

Teşekkürlerimi sunarım.

Oğlum Furkan Efe ve kızım Zeynep Naz'a...

Mayıs - 2017

İrfan UYGUL

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR	i
İÇİNDEKİLER	ii
TABLolar DİZİNİ	iv
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	v
ÖZET	vi
ABSTRACT.....	vii
GİRİŞ	1
1. İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE GENEL BAKIŞ VE 6331 SAYILI İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU	4
1.1. İş Sağlığı ve Güvenliği Tanımı	4
1.2. İş Sağlığı ve Güvenliğinin Ülkemizdeki Tarihsel Gelişimi	5
1.2.1. Kanunlar	6
1.2.2. Yönetmelikler	8
1.3. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu	10
1.4. İSG Kanununun Gemilerdeki Kapsamı ve Uygulamaları.....	15
1.4.1. Askeri gemiler	15
1.4.2. Türk karasularında sefer yapan gemiler	16
1.4.3. Uluslararası sularda sefer yapan Türk bayraklı gemiler.....	18
2. ULUSAL VE ULUSLARARASI DENİZCİLİK KURAL, KANUN, SÖZLEŞMELER VE İSG KANUNU İLE İLİŞKİLERİ	29
2.1. İş Sağlığı ve Güvenliği Tanımı	31
2.1.1. Denizde can emniyeti sözleşmesi (SOLAS)	32
2.1.2. Gemi adamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma esasları hakkında uluslararası sözleşme (STCW 1978)	36
2.2. Ülkemiz Tarafından Onaylanan ILO Sözleşmeleri	37
2.2.1. 155 sayılı isg ve çalışma ortamına ilişkin sözleşme.....	37
2.2.2. 161 sayılı iş sağlığı hizmetlerine ilişkin sözleşme	38
2.2.3. 134 sayılı iş kazalarının önlenmesine ilişkin sözleşme.....	39
2.2.4. 164 sayılı gemi adamlarının sağlığının korunması ve tıbbi bakımına ilişkin sözleşme	39
2.2.5. 55 sayılı gemi adamlarının hastalanması, yaralanması ya da ölümü halinde armatörlerin sorumluluğuna ilişkin sözleşme	40
2.2.6. 73 sayılı gemi adamlarının sağlık muayenesine ilişkin sözleşme	40
2.2.7. 92 sayılı mürettebatın gemide barınmasına ilişkin sözleşme (133 sayılı sözleşmeye ilave hükümler).....	41
2.2.8. 58 sayılı asgari yaş sözleşmesi	41
2.2.9. 53 sayılı ticaret gemilerinde çalışan kaptanlar ve gemi zabıtlarının mesleki yeterliliklerinin asgari icaplarına ilişkin sözleşme	41
2.2.10. 68 sayılı gemilerde mürettebat için iye ve yemek hizmetlerine ilişkin sözleşme	42

2.3. Ulusal Mevzuatımızdaki Denizcilik Kanun ve Yönetmelikleri	42
2.3.1. 854 sayılı deniz iş kanunu	42
2.3.2. 4922 sayılı denizde can ve mal koruma hakkında kanun.....	43
2.3.3. Gemilerin teknik yönetmeliği.....	43
2.3.4. Gemi teçhizatı yönetmeliği	45
2.3.5. Yolcu gemilerinin emniyetine ve gemilerdeki yolcuların kayıt altına alınmasına ilişkin sözleşme	45
2.3.6. Gemilerin genel denetimi ve belgelendirilmesi hakkında yönetmelik	45
2.3.7. Gemi adamları yönetmeliği.....	46
2.3.8. Seyir halindeki gemilerde daha iyi tıbbi hizmet verilmesi için gerekli asgari sağlık ve güvenlik koşulları hakkında yönetmelik	46
2.3.9. Gemi adamlarının ikamet yerleri, sağlık ve iaşelerine dair yönetmelik.....	47
2.3.10. Balıkçı gemilerinin emniyeti hakkında yönetmelik	47
2.3.11. Balıkçı gemilerinde yapılan çalışmalarda sağlık ve güvenlik önlemleri hakkında yönetmelik.....	48
2.3.12. Uluslararası emniyet yönetimi kodunun türk bayraklı gemilere ve işletmecilerine uygulanmasına dair yönetmelik	49
3. ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ (ISM) VE İSG KANUNU İLE KARŞILAŞTIRILMASI.....	50
3.1. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (ISM Code).....	50
3.2. Emniyet Yönetimi Sistemi (EYS)	52
3.3. İSG Kanunu ile ISM'nin Karşılaştırılması.....	64
4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER	80
KAYNAKLAR	84
EKLER.....	86
KİŞİSEL YAYIN VE ESERLER	89
ÖZGEÇMİŞ	90

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1.1. 6331 sayılı İSG Kanunu hakkında çıkarılan yönetmelikler.....	8
Tablo 3.1. İSG Kanunu 4. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	65
Tablo 3.2. İSG Kanunu 6 ve 8. maddeleri ile İSM'nin karşılaştırılması	66
Tablo 3.3. İSG Kanunu 10. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	68
Tablo 3.4. İSG Kanunu 11 ve 12. maddeleri ile İSM'nin karşılaştırılması	69
Tablo 3.5. İSG Kanunu 14. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	70
Tablo 3.6. İSG Kanunu 15. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	71
Tablo 3.7. İSG Kanunu 16. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	72
Tablo 3.8. İSG Kanunu 17. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	73
Tablo 3.9. İSG Kanunu 19. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	75
Tablo 3.10. İSG Kanunu 20. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	76
Tablo 3.11. İSG Kanunu 22. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	77
Tablo 3.12. İSG Kanunu 24. maddesi ile İSM'nin karşılaştırılması.....	78

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar

AB	: Avrupa Birliği
BM	: Birleşmiş Milletler
ÇSGB	: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
DPA	: Designated Person Ashore (Atanmış Kişi)
EYS	: Emniyet Yönetimi Sistemi (Safety Managment System)
ILO	: International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
ISM	: International Safety Management (Uluslararası Emniyet Yönetimi)
İSG	: İş Sağlığı ve Güvenliği
OHS	: Occupational Health and Safety (İş Sağlığı ve Güvenliği)
OSGB	: Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimi
SG	: Sahil Güvenlik
SOLAS	: Safety of Life at Sea (Denizde Can Emniyeti)
STCW	: Standarts of Training, Certification and Watchkeeping (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları)
SSO	: Ship Safety Officer (Gemi Güvenlik Zabiti)
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri

6331 SAYILI İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNUNUN GEMİLERDEKİ UYGULAMALARI VE İLGİLİ DENİZCİLİK KURALLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI

ÖZET

6331 sayılı İSG Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de Kanunun uygulanmasına başlanılmıştır. Bu çalışmada, ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemilerdeki güncel İSG uygulamalarının incelenmesi ve tabi oldukları mevcut denizcilik kuralları ile İSG Kanununun karşılaştırılması amaçlanmıştır.

Uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler, seferleri esnasında tabi oldukları uluslararası sözleşmelerin (ILO, IMO, Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu, vb.) bulunması sebebiyle İSG Kanunu kapsamı dışında tutulmuş, ancak bu uygulama Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Halihazırda Türkiye karasularında sefer yapan gemilerde balıkçı gemileri dışında İSG'nin nasıl uygulanacağına dair ayrıca bir yönetmelik bulunmamakta ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından planlı bir İSG denetimi yapılmamaktadır. Balıkçı gemilerinde ise, Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik kapsamında 2013-2016 yılları arasında Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından toplam 13 adet İSG teftişi yapılmıştır.

Ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler, Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik ve Emniyet Yönetim Sistemi isterlerinde İSG Kanunu paralelinde yükümlülüklerle sahiptir. Bu yükümlülüklerin, İSG Kanunu kapsamında çıkarılacak yönetmeliklerle birleştirilmesi ve gemilerdeki İSG uygulamaları kontrollerinin, denizcilik kuralları ile ilgili kontrolleri yapmakla yükümlü olan Liman Başkanlıkları ve Sahil Güvenlik Komutanlığınca icra edilmesi İSG Kanununun Türk bayraklı gemilerde uygulanmasında kolaylık sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik Kuralları, Gemiler, İSG Denetimi, İSG Kanunu.

APPLICATION OF ACT NO:6331 OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY LAW ONBOARD SHIPS AND COMPARISON WITH RELATED MARITIME REGULATIONS

ABSTRACT

With the enactment of Act No:6331 Occupational Health and Safety Law, the law is also enforced on maritime sector like all the other sectors. In this study, examining of up to date OHS Law applications on board domestic and international cruising Turkish flagged vessels and comparison of maritime regulations, which the vessels are subject to, and OHS Law, are targeted.

International cruising Turkish flagged vessels are kept out of the law because they depend to international regulations (ILO, IMO, ISM Code, etc.) during their cruises, however this practice has been cancelled by the Turkish Constitutional Court. Currently there is no additional instructions for the application details of the OHS Law onboard the ships, which cruise in Turkey's territorial waters, except for the fishing vessels and no planned inspection by Ministry of Labour and Social Security is conducted. Under the aforementioned regulation only 13 OHS inspection has been conducted by Turkish Coast Guard between 2013 and 2016 on the fishing vessels.

Domestic and international cruising Turkish flagged vessels, have responsibilities in parallel with the Regulation Regarding the Application of ISM Code on Turkish flagged Vessels and Administrations and Safety Management System requirements. Incorporation of these responsibilities with the regulations within the content of the OHS Law and execution of the inspections of OHS application onboard ships by the Port administrations which are responsible for conducting maritime checks and Coast Guard will facilitate the implementation of the law.

Key words: Maritime Regulations, Ships, OHS Inspection, OHS Law.

GİRİŞ

Çalışmak, tüm vatandaşların özgür iradesi kapsamında hakkıdır. Çalışanların yaşam kalitesini arttırmak, çalışmayı desteklemek, çalışma hayatını geliştirmek, çalışanları korumak, huzurlu ve güvenli bir çalışma ortamı sağlamak devletin ödevidir. Avrupa Birliği (AB)'nin iş sağlığı ve güvenliği konusundaki temel çalışması olan 89/391 numaralı direktifi doğrultusunda Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB) tarafından oluşturulmuş olan 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Kanunu yürürlüğe girmiştir [1].

Ülkemizde çalışma hayatında ortaya çıkan acı durumların önüne geçilmesi amacıyla (meslek hastalıkları ve iş kazaları kaynaklı günde dokuz vatandaşımız yaralanırken dört vatandaşımız vefat etmekte olup, bu kötü durumun sonucu olarak iş kazaları ve meslek hastalıkları tekrarlanma oranında dünyada Bangladeş ve Pakistan'dan sonra üçüncü, Avrupa'da ise birinci olduğumuz hatırlanacak olursa;, müstakil bir İSG Kanunu ihtiyacı daha iyi anlaşılabilir) devlet 6331 sayılı İSG Kanunu ile İş Kanununun İSG konulu maddelerini kaldırmış, işverenin işçiyi gözetme borcunun esaslarını AB standartlarına çıkarmak için çalışmıştır. Bu düzenleme ile beraber işverenin yükümlülüklerinin artırılması amaçlanmıştır. Ayrıca İSG Kanunu geçmişteki diğer kanunlara göre çok daha kapsamlı olacak şekilde hazırlanmıştır. Özel sektör ve kamu ayrımı yapılmamış olup, çalışanların sözleşmelerinin kapsamı konusunda da kısıtlama bulunmamaktadır. Deniz-İş Kanunu, Türk Borçlar Kanunu ve Basın İş Kanunun kapsamındaki tüm işyerleri kanun kapsamı içerisinde yer almıştır [2].

İSG Kanunu ile birlikte tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de deniz taşımacılığı yapılan araçlar olan Türk bayraklı gemilerde, gemilerin ulusal ve uluslararası seferleri esnasında Kanunun uygulanmasına başlanılmıştır.

Ancak uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler İSG Kanunu kapsamı dışına alındıysa da; yapılan değişiklik, deniz adamlarının seyir icra ettiği uluslararası sularda Anayasamız ve ilgili kanunlar kapsamındaki İSG'ye ilişkin korumalardan yararlanamaması sonucu doğuracağı gerekçesi ile Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir.

İSG Kanunu kapsamı içerisinde bulunan, ülkemiz karasuları içerisinde seyir yapan Türk bayraklı gemilerden balıkçı gemileri dışında İSG'nin nasıl uygulanacağına dair ayrıca bir yönetmelik bulunmamakta ve ÇSGB tarafından planlı bir denetim yapılmamaktadır.

Ayrıca ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler, Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik ve International Safety Management (ISM) isterlerinde İSG Kanunu paralelinde yükümlülüklerle sahiptir.

Çalışmanın birinci bölümünde; İSG'ye genel bir bakış ve ülkemizdeki tarihsel gelişimi, 6331 sayılı İSG Kanunu ve Türk bayraklı gemilerdeki kapsamı ile uygulamalarından bahsedilmiştir. Ayrıca, uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemilerin İSG Kanunu kapsamı dışına alınması sonrası Anayasa Mahkemesi tarafından bu düzenlemenin iptali hakkındaki gerekçeli kararı ile güncel durumu anlatılmıştır.

İkinci bölümde; deniz taşımacılığı yapılan Türk bayraklı gemilerin karasularımızdaki ve uluslararası seferleri esnasında tabi oldukları ulusal ve uluslararası denizcilik ile ilgili kural, kanun ve sözleşmeler açıklanmış ve bu kuralların içerisinde bulunan İSG isterlerine dikkat çekilmiştir.

Üçüncü bölümde; Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Kodu ve Emniyetli Yönetim Sistemi (EYS)'nden bahsedilmiş olup, 6331 sayılı İSG Kanunu ile benzer olan ISM hükümleri tablolar halinde karşılaştırılmıştır. Sonuç ve önerilerde ise; tespit edilen hususlar belirtildikten sonra mevcut durumun iyileştirilebilmesi ve uygulamada kolaylık sağlanması amacıyla oluşturulan önerilerden bahsedilmiştir.

Bu tez çalışmasında, karasularımız ve uluslararası sularda seyir icra eden Türk bayraklı gemilerin güncel İSG uygulamalarının incelenmesi ve tabi oldukları denizcilik ile ilgili kural, kanun ve sözleşmelerin İSG Kanunu hükümleri ile karşılaştırılması amaçlanmıştır.



1. İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE GENEL BAKIŞ VE 6331 SAYILI İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU

1.1. İş Sağlığı ve Güvenliği Tanımı

Başlangıçta ayrı ayrı tanımlanan iş sağlığı ve iş güvenliği, iç içe geçmiş ve beraber anılmakta olup, tanımları birbirinden ayırmak zordur. Bu sebeptir ki günümüzde bu iki tanım birleştirilerek İSG olarak adlandırılmaktadır.

Çalışma hayatının sağlık konusuna büyük etkileri bulunmaktadır. Bu etkiler birincil olarak çalışanların sağlığı konusunda olsa da, toplum sağlığı ve çevre açısından da büyük öneme sahiptir. Bu etkilerin araştırılması ve zararların önlenmesi konularının tamamı İSG'nin ilgi alanına girmektedir. İSG çalışmalarının ilk bölümü çalışanların sağlık problemlerinin araştırılması ile bu problemlerin tespit, tanı ve tedavisi şeklinde tıbbi çözümleri kapsamaktadır. Diğer kısmında ise tespit edilen problemlerin teknik boyutu irdelenir, işyerlerinde olası güvenlik ve sağlık tehlikelerinin değerlendirilmesi, yapılan tespitlere istinaden oluşturulan önleyici uygulamaların planlanması ve hayata geçirilmesi şeklindeki çalışmaları kapsamaktadır. Bu sebeple, İSG hem tıbbi hem de mühendislik çözümlerinin birleşimini içermektedir [3].

İş sağlığı; tüm çalışanların fiziksel, sosyal ve ruhsal açıdan sağlıklı olmasını ve bu durumun sürdürülebilmesi için gereken tüm önlemlerin alınmasını, işten kaynaklı olarak çalışanların karşılaşılabileceği sağlık problemlerinin ortadan kaldırılmasını, çalışanların psikolojik ve fizyolojik durumlarına aykırı olmayan işlerde çalıştırılmasını sağlamaya çalışan ve bu doğrultuda çalışmalar yapan bilim dalıdır [4].

İş güvenliği, iş yerlerinde ortaya çıkabilecek tehlikelerden ve insan sağlığına zarar verebilecek durumlardan korunmak amacıyla yapılan tüm çalışmalardır. Teknik bir bilim dalıdır. Mühendislik, sosyoloji, psikoloji, ergonomi, iktisat ve istatistik bilim dallarının tümünden faydalanmaktadır [5].

İş yerindeki çalışma koşullarından kaynaklanan, çalışanlara, tesise veya mallara gelebilecek zararların tespit edilmesi ve ortaya çıkmadan yok edilmesi maksadıyla belirli bir plan ve metot doğrultusunda yapılan çalışmaların tümü iş güvenliği olarak adlandırılmaktadır [6].

İSG, çalışanların sağlık ve güvenliğini tesis etmeyi, çalışma mahallerinde ortaya çıkabilecek meslek hastalıkları ve iş kazaları ile her türlü riskin ortadan kaldırılmasını amaçlamaktadır. Anılan amaç doğrultusunda tüm önlemleri almak ve çalışanları desteklemek işverenin sorumluluğundadır. Ancak çalışanların da belirlenmiş olan tedbirlere ve bu kapsamda hazırlanan usul ve şartlara uymalarını talep etmektedir. Genel olarak hem çalışanları korumayı, hem de işyerinin ve üretimin güvenliğinin korunmasını esas almış olan tedbirlerin tamamıdır. İşyerindeki risklerin önlenmesi amacıyla işveren, sadece yapılan işe uygun koruyucu malzemeler temin etmekle mükellef olmayıp, bunun yanında verdiği malzemelerin nasıl kullanılacağını öğretmek, etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak ve kullanım durumunu kontrol etmekle yükümlüdür [7].

İSG, tehlikelerin önlenmesinin yanı sıra risklerin önceden tespit edilmesi, değerlendirilmesi ve ortadan kaldırılması ya da etkisinin en aza indirilebilmesi için yapılacak çalışmaların tamamını kapsamaktadır. Tehlike oluşmadan yani işyerinde bir kaza veya olay oluşmamışken dahi oluşabilecek tehlikelerin ve risklerin öngörülerek ortadan kaldırılması, ortadan kaldırılamayacak olanların ise kabul edilebilir düzeye getirilmesi İSG'nin ana amaçları içerisinde [8].

1.2. İş Sağlığı ve Güvenliğinin Ülkemizdeki Tarihsel Gelişimi

Osmanlı İmparatorluğu döneminde esnaf kuruluşları olan loncalar ile birlikte çalışma hayatı ile ilgili düzenlemeler yapılmış olsa da, ilk yasal düzenlemelere özellikle maden işletmeciliğiyle beraber ihtiyaç duyulmuştur. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yapılan yasal düzenlemelerden kronolojik olarak alt bölümlerde bahsedilecektir.

1982 tarihli Anayasamızda; Türkiye Cumhuriyeti Devletinin sosyal bir hukuk devleti olduğu (madde 2), devletin temel amaç ve görevleri arasında; “kişilerin ve toplumun refah, huzur ve mutluluğunu sağlamak; kişinin temel hak ve hürriyetlerini, sosyal hukuk devleti ve adalet ilkeleriyle bağdaşmayacak surette sınırlayan siyasal,

ekonomik ve sosyal engelleri kaldırmaya, insanın maddi ve manevi varlığının gelişmesi için gerekli şartları hazırlamaya çalışmak (madde 5)” sayılmaktadır. Madde 18’de; “Hiç kimse zorla çalıştırılmaz. Angarya yasaktır.” Madde 48’de; “Herkes, dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir.” Madde 49’da; “Çalışma herkesin hak ve ödevidir. Devlet çalışanların hayat seviyesini yükseltmek, çalışma hayatını geliştirmek için çalışanları korumak, çalışmayı desteklemek için gerekli önlemleri alır.” Madde 50’de; “Kimse, yaşına, cinsiyetine ve gücüne uygun olmayan işlerde çalıştırılmaz. Çocuklar ve kadınlar çalışma şartları açısından özel olarak korunurlar. Dinlenmek çalışanın hakkıdır.” denilmiştir.

Görüldüğü üzere çalışma hayatı anayasal olarak güvence altındadır. Anayasa ile birlikte devlete, çalışanların hayat seviyesini yükseltmesi ve çalışanları korumak için gerekli önlemleri alma ödevi verilmiştir. Devlet bu yükümlülüğünü de yasal mevzuatı düzenleyerek ve çalışma ortamlarının denetlenmesini sağlayarak yerine getirmelidir.

1.2.1. Kanunlar

Osmanlı İmparatorluğu’nda esnaf kuruluşları lonca adı verilen örgütlerle birleşmekteydi. Madencilik sektöründe yasal düzenlemeler yapılmasına Zonguldak Ereğli’de madenler bulunarak işletilmeye başlaması ile birlikte ihtiyaç duyulmuştur. Çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve madenlerde işyeri hekimlerinin bulundurulmasını da içeren ilk düzenlemeler 1865 yılında Dilaver Paşa Nizamnamesi’nin yayınlanması ile ortaya çıkmıştır.

Madenlerdeki çalışma şartlarının iyileştirilmesi konusunu içeren diğer bir düzenleme olan Maadin Nizamnamesi 1869 yılında yayınlanmıştır. Bu düzenleme ile birlikte; madenlerdeki tehlikelerin tespit edilmesi ve tespit edilen hususların maden mühendisleri tarafından maden sahiplerine bildirilmesi ile kaza olabilecek durumlar için gerekli önlemlerin alınması bulunmaktadır. Madenlerde oluşacak kazalarda, kazayı geçiren kişi ve ailelerine tazminat ödenmesi, çalışma, mesai ve istirahat sürelerinin düzenlenmesi ve madenlerde işyeri hekimi bulundurma zorunluluğu nizamnamede geçen diğer hususlardır [9].

Cumhuriyet döneminde İSG kapsamındaki ilk düzenlemeler maden çalışanları ortaya konmuştur. 151 sayılı Ereğli Havzai Fahmiyesi Maden Amelesinin Hukukuna Müteallik Kanun çıkarılan ilk yasal düzenlemedir. Madenlerde çalışma yaşının 18, günlük azami çalışma saatinin sekiz olarak belirlenmesi, zorla çalıştırmanın yasaklanması, maden yakınında hastane ve eczane ile hekim bulundurulması zorunluluğu kanun hükümlerindedir. Ayrıca bu düzenleme ile birlikte İhtiyat ve Teavün Sandığı olarak adlandırılmış olan yardımlaşma sandıkları kurulmuştur.

394 sayılı Hafta Tatili Kanunu, 2 Ocak 1924 tarihinde yayınlanmış olup, tüm işçiler için düzenlemeler içermektedir. Kanun ile birlikte; fabrika, mağaza, dükkan ve imalathaneler gibi işyerlerinde çalışan işçiler için haftada bir gün tatil yapılması zorunlu hale getirilmiştir. Ayrıca, anılan işyerlerinde haftada altı günden fazla işçi çalıştırılması yasaklanmıştır.

818 sayılı Borçlar Kanunu 4 Ekim 1926 tarihinde yayınlanmıştır. İş kazaları ve meslek hastalıkları ile ilgili hususlardan ilk kez bu kanunda bahsedilmiştir. İşverenin bu konuda önlem alması ve hukuki sorumlulukları ortaya konmuştur.

İşçilerin çalışma koşulları ile ilgili birçok hüküm bulunduran 593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu 1930 tarihinde yayınlanmıştır. 12 yaşından küçük çocukların çalıştırılması yasaklanmış, 12-16 yaş arası çocukların günlük çalışma saatleri sekiz saat ile sınırlandırılmıştır. Kadın işçiler için düzenlemeler yapılmış olup, hamile ve emziren kadınlara doğum ve süt izni hakkı getirilmiştir. Ayrıca hamile kadın işçilerin ağır işlerde çalıştırılmaları yasaklanmıştır.

506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu içerisinde İSG hakkında hükümler yer almaktadır. Meslek hastalıkları ve iş kazalarında çalışanların sigortalarının sürdürülmesi ile hak sahiplerine ve aile fertlerine verilecek olan tazminatlar bu kanun ile birlikte düzenlenmiştir [9].

3008 sayılı İş Kanunu 8 Haziran 1936 tarihinde yayınlanmış olup, bu kanun ülkemizin ilk müstakil iş kanunu olması yönünden önemlidir. İşçi ve işveren ilişkilerinden ilk kez bu kanunda bahsedilmiş olup, kanun içerisinde bu ilişkinin işçinin lehine olması yönünde hükümler bulunmaktadır.

Kanun içerisinde İSG kavramının detaylı bir şekilde ele alınmış olması ve düzenlenmiş olması kanunun önemini arttırmıştır [9].

3008 sayılı İş Kanunu yaklaşık olarak 30 yıl sonra yürürlükte kaldırılmış, yerine 28 Temmuz 1967 tarihli 931 sayılı İş Kanunu yayınlanmıştır. Dört yıl yürürlükte kalan bu kanunun yerine ise 1475 sayılı İş Kanunu 25 Ağustos 1971 tarihinde yayınlanmıştır. 10 Haziran 2003 tarihinde 4857 sayılı İş Kanunu yürürlüğe girmiş, bu kanun ile birlikte birçok yenilik ortaya konmuştur. Günümüzde halen yürürlükte olan bu kanunun 6331 sayılı İSG Kanunu ile yürürlükten kaldırılan 77-89. maddeleri İSG ile ilgili hükümler içermektedir. 4857 sayılı İş Kanunu ile birlikte “işçi sağlığı ve güvenliği” kavramı “iş sağlığı ve güvenliği” olarak değişmiştir [9].

30 Haziran 2012 tarihinde ülkemizin ilk müstakil İSG Kanunu olan 6331 sayılı İSG Kanunu yayınlanmıştır. İSG Kanunundaki bazı değişiklikler kademeli olarak uygulanmaya başlayacak şekilde düzenlenmiştir. İSG Kanunundan ayrıntılı olarak bölüm 1.3.’te bahsedilecektir.

1.2.2. Yönetmelikler

4857 sayılı İş Kanunu kapsamında birçok yönetmelik çıkarılmış olup, 6331 sayılı İSG Kanununun yürürlüğe girmesiyle bu yönetmeliklerin birçoğu yürürlükten kaldırılmıştır. 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında çıkarılan yönetmelikler, yürürlüğe girme ve güncel değişim tarihleriyle birlikte aşağıdaki tabloda (Tablo 1.1) yer almaktadır.

Tablo 1.1. 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında çıkarılan yönetmelikler

Yönetmeliğin adı	Kabul Tarihi (Değişme Tarihi)
Askeri İşyerleri İle Yurt Güvenliği İçin Gerekli Maddeler Üretilen İşyerlerinin Denetimi, Teftişi ve Bu İşyerlerinde İşin Durdurulması Hakkında Yönetmelik	16.08.2013 (04.02.2014)
Kadın Çalışanların Gece Postalarında Çalıştırılma Koşulları Hakkında Yönetmelik	24.07.2013
İşyerlerinde İşveren veya İşveren Vekili Tarafından Yürütülecek İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerine İlişkin Yönetmelik	29.06.2015
Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik	25.01.2013 (16.01.2014)
Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik	20.08.2013
Biyolojik Etkenlere Maruziyet Risklerinin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik	15.06.2013

Tablo 1.1. (Devam) 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında çıkarılan yönetmelikler

Büyük Endüstriyel Kazaların Önlenmesi ve Etkilerinin Azaltılması Hakkında Yönetmelik	30.12.2013
Ekranlı Araçlarla Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik	16.04.2013
Elle Taşıma İşleri Yönetmeliği	24.07.2013
Gebe veya Emziren Kadınların Çalıştırılma Şartlarıyla Emzirme Odaları ve Çocuk Bakım Yurtlarına Dair Yönetmelik	16.08.2013
Geçici veya Belirli Süreli İşlerde İş Sağlığı ve Güvenliği Hakkında Yönetmelik	23.08.2013
Kanserojen veya Mutajen Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik	06.08.2013
Kimyasal Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik	12.08.2013
Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik	02.07.2013
Maden İşyerlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmeliği	19.09.2013
Sağlık Kuralları Bakımından Günde Azami Yedi Buçuk Saat veya Daha Az Çalışması Gereken İşler Hakkında Yönetmelik	16.07.2013
Sağlık ve Güvenlik İşaretleri Yönetmeliği	11.09.2013
Tehlikeli ve Çok Tehlikeli Sınıfta Yer Alan İşlerde Çalıştırılacakların Mesleki Eğitimlerine Dair Yönetmelik	13.07.2013 (25.07.2013)
Tozla Mücadele Yönetmeliği	05.11.2013
Ulusal İş Sağlığı ve Güvenliği Konseyi Yönetmeliği	05.02.2013
Yapı İşlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmeliği	05.10.2013
Çalışanların Gürültü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik	28.07.2013
Çalışanların Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Korunması Hakkında Yönetmelik	30.04.2013
Çalışanların Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik	22.08.2013
Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik	15.05.2013
İş Sağlığı ve Güvenliği Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü Başkanlığı Görev, Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Yönetmelik	15.07.2015
İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği	25.04.2013
İş Hijyeni Ölçüm, Test ve Analizi Yapan Laboratuvarlar Hakkında Yönetmelik	20.08.2013
İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği	29.12.2012 (18.12.2014)
İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerinin Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik	24.12.2013
İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulları Hakkında Yönetmelik	18.01.2013
İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği	29.12.2012
İşyeri Bina ve Eklentilerinde Alınacak Sağlık ve Güvenlik Önlemlerine İlişkin Yönetmelik	17.07.2013
İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik	20.07.2013 (18.12.2014)
İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik	18.06.2013
İşyerlerinde İşin Durdurulmasına Dair Yönetmelik	30.03.2013

1.3. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu

6331 sayılı İSG Kanunu, 30 Haziran 2012 tarihinde 28339 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sonuncusu 2016 Eylül ayı içerisinde olmak üzere, Kanun maddelerinde bugüne kadar toplam altı kez değişiklik yapılmıştır.

Kanunun amacı; “iş yerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemektir” (madde 1) olarak belirtilmiştir.

“Bu Kanun; kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dahil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır” (madde 2). Kanun, İSG korumasından yararlanacak kişileri “işçi” yerine “çalışan” sözcüğü ile tanımlamış ve çalışan kavramı ile kapsamı genişletmiştir. Devamında Kanun, “çalışan” sözcüğünün kapsamını şöyle tarif etmiştir: “Çalışan, kendi özel kanunlarındaki statülerine bakılmaksızın kamu veya özel işyerlerinde istihdam edilen gerçek kişidir” (madde 3) [2].

Kanun hükümlerinin uygulanmayacağı faaliyet ve kişiler, yani Kanun istisnaları madde 2’de belirlenmiştir. 10 Eylül 2014 tarihli 6552 sayılı değişiklik Kanunu ile anılan istisnalar içerisine “Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri” eklendiyse de Anayasa Mahkemesi’nin 14 Mayıs 2015 tarihli ve 2015/49 sayılı kararı ile bu düzenleme iptal edilmiştir.

Kanunun dördüncü maddesinde “işverenin genel yükümlülüğü” kapsamında işverenin çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlaması için; “mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dahil her türlü tedbirin alınması, organizasyonun yapılması, gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, sağlık ve güvenlik tedbirlerinin değişen şartlara uygun hale getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi için çalışmalar yapar” (madde 4). Kanunun “her türlü tedbirin alınması” ile kastettiği ise; devlet, işverenden çalışanın hayatını herşeyin üzerinde tutmasını istemekte ve bu kapsamda gerekli “her türlü önlemleri” almaya zorlamaktadır [10].

Kanunun işverene verdiği sorumlulukların yerine getirilmesi esnasında, işveren risklere karşı önlemler almak zorundadır. Kanun, riskle ilgili hususları şöyle maddelemiştir. “a) Risklerden kaçınmak, b) Kaçınılması mümkün olmayan riskleri analiz etmek, c) Risklerle kaynağında mücadele etmek, ç) İşin kişilere uygun hale getirilmesi için işyerlerinin tasarımı ile iş ekipmanı, çalışma şekli ve üretim metotlarının seçiminde özen göstermek, özellikle tekdüze çalışma ve üretim temposunun sağlık ve güvenliğe olumsuz etkilerini önlemek, önlenemiyor ise en aza indirmek, d) Teknik gelişmelere uyum sağlamak, e) Tehlikeli olanı, tehlikesiz veya daha az tehlikeli olanla değiştirmek, f) Teknoloji, iş organizasyonu, çalışma şartları, sosyal ilişkiler ve çalışma ortamı ile ilgili faktörlerin etkilerini kapsayan tutarlı ve genel bir öneleme politikası geliştirmek, g) Toplu korunma tedbirlerine, kişisel korunma tedbirlerine göre öncelik vermek ve ğ) Çalışanlara uygun talimatlar vermek” (madde 5). Kanunun bahsedilen dört ve beşinci maddelerindeki hükümler, 89/391 sayılı AB Çerçeve Yönergesi altıncı maddesi ile neredeyse bire bir aynıdır. [2].

Kanunun altıncı maddesinde İSG hizmetlerinden bahsedilmekte olup, kamu ve özel sektör ayrımı yapılmaksızın iş güvenliği uzmanı ve işyeri hekimi bulundurma ve çalıştırma zorunluluğuna hükmedilmiştir. Ayrıca sadece üretim yapılan işyerleri değil, hizmet sektörü (ticari) veya tarım ve orman işleri kapsam dahilindedir. İSG hizmetlerinin desteklenmesi kapsamında; “kamu kurum ve kuruluşları hariç ondan az çalışanı bulunanlardan, çok tehlikeli ve tehlikeli sınıfta yer alan işyerleri faydalanabilir.” “Giderler, iş kazası ve meslek hastalığı bakımından kısa vadeli sigorta kolları için toplanan primlerden kaynak aktarılmak suretiyle, Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından finanse edilir ” (madde 7) hükümleri bulunmaktadır. İşyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanlarının görev ve yetkileri, çalışma şartları ile işyerlerinin tehlike sınıflarına göre belirlenmiş belgelere sahip olanların görev yapabileceğinden Kanunun sekizinci maddesinde bahsedilmektedir. ÇSGB tarafından çıkarılacak bir tebliğ ile işyeri tehlike sınıflarının tespit edileceği kanunun dokuzuncu maddesinde belirlenmiştir.

Risk konusunda çalışma yapılması, risk değerlendirmesi yapma veya yaptırma zorunluluğu İSG Kanunun yeni ve en önemli hükümlerindedir. Riski tespit etmeden onunla başa çıkamayacağından dolayı riski bilmek, önlenmesi için ilk adımdır.

Risklerin tespiti ve mücadele edilmesi, mümkünse kaynağında yok edilmesi ana amaçtır. Risk değerlendirmesi yaparken işveren “a) Belirli risklerden etkilenecek çalışanların durumunu, b) Kullanılacak iş ekipmanı ile kimyasal madde ve müstahzarların seçimini, c) İşyerinin tertip ve düzenini, ç) Genç, yaşlı, engelli, gebe veya emziren çalışanlar gibi özel politika gerektiren gruplar ile kadın çalışanların durumunu” detaylı bir şekilde incelemek ve dikkate almak zorundadır (madde 10). Çalışma mahalinde icra edilecek olan risk değerlendirmesi sonucuna bağlı olarak, işveren, İSG ile ilgili tedbirler almalı ve gerekli önleyici uygulamaları hayata geçirmelidir. Bu aşamada, işyerinde uygulanacak iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri, çalışma şekilleri ve üretim yöntemleri; çalışanların sağlık ve güvenlik yönünden korunma düzeyini yükseltecek ve işyerinin idari yapılanmasının her kademesinde hayata geçirilebilecek niteliklerde olmalıdır. Ayrıca işveren, İSG yönünden çalışma ortamına ve çalışanların bu ortamda maruz kaldığı risklerin belirlenmesine yönelik gerekli kontrol, ölçüm, inceleme ve araştırmaların yapılmasını da sağlamak zorundadır” (madde 10) [2].

Yangınla mücadele, acil durum planları ve ilkyardım kapsamında işveren; “Çalışma ortamı, kullanılan maddeler, iş ekipmanı ile çevre şartlarını dikkate alarak meydana gelebilecek acil durumları önceden değerlendirerek, çalışanları ve çalışma çevresini etkilemesi mümkün ve muhtemel acil durumları belirler ve bunların olumsuz etkilerini önleyici ve sınırlandırıcı tedbirleri alır” (madde 11-12).

Kanunun 13. maddesi çalışanlar için çalışmaktan kaçınma hakkını bildirmekte olup, belirtilen şartlar altında önlemlerin alınmaması durumunda çalışanların sözleşmelerini dahi feshedebilecekleri hükmünü beyan etmektedir. Bu madde aynı zamanda 4857 sayılı İş Kanununun 24. maddesi hükümleri ile aynı doğrultuda hazırlanmıştır.

İşveren tarafından tutulacak kayıtlar ve raporlar ile belirtilen sürede Sosyal Güvenlik Kurumuna yapacağı bildirimler madde 14’te belirlenmiştir. Yine işveren tarafından yapılacak veya yaptırılacak olan sağlık gözetimleri, şartları ve periyotları kanunun 15. maddesinde düzenlenmiştir.

İşyerinde İSG'nin sağlanması ve sürdürülebilir olması amacıyla işveren, çalışanları ve çalışan temsilcilerini işyerinin özelliklerini de dikkate alarak; “a) İşyerinde karşılaşılabilecek sağlık ve güvenlik riskleri, koruyucu ve önleyici tedbirler. b) Kendileri ile ilgili yasal hak ve sorumluluklar. c) İlk yardım, olağan dışı durumlar, afetler ve yangınla mücadele ve tahliye işleri konusunda görevlendirilen kişiler” (madde 16) hakkında bilgilendirmek zorundadır. Bunun gibi, 12. maddede belirtilen “ciddi ve yakın tehlikeye maruz kalan veya kalma riski olan bütün çalışanları, tehlikeler ile bunlardan doğan risklere karşı alınmış ve alınacak tedbirler hakkında bilgilendirir” (madde 16). İşveren, işyerinde çalışanların tümünün “İSG eğitimleri” almasını sağlamak zorunluluğu da vardır. Buna, geçici iş ilişkisi kurulan çalışanların eğitimi de dahildir (madde 17). Bu eğitim özellikle; “işe başlamadan önce”, “çalışma yeri” veya “iş değişikliğinde”, “iş ekipmanlarının değişmesi halinde” veya “yeni teknoloji uygulanması halinde” verilir. Çalışan temsilcileri ise, diğer çalışanlardan ayrı özel olarak eğitilir (madde 17) [2].

Kanuna göre; işveren işyerinin değişik bölümlerindeki riskler ve çalışan sayılarını göz önünde bulundurarak dengeli dağılıma özen göstermek kaydıyla, çalışanlar arasında yapılacak seçim veya seçimle belirlenemediği durumda atama yoluyla çalışan temsilcisi görevlendirir. Çalışan temsilcileri işyerinde çalışan sayısına göre belirlenir. İşyerinde birden fazla çalışan temsilcisinin bulunması durumunda baş temsilci, çalışan temsilcileri arasında yapılacak seçimle belirlenir (madde 20). Çalışan temsilcileri, tehlike kaynağının yok edilmesi veya tehlikeden kaynaklanan riskin azaltılması için, işverene öneride bulunma ve işverenden gerekli tedbirlerin alınmasını isteme hakkına sahiptir (madde 20). Bu amaçla, işveren çalışana temsilcilerinin önerilerini ve görüşlerini almak, onlara teklif getirme hakkını tanımak, İSG ile ilgili konularda çalışanların görüşlerini almak ve onların katılımını sağlamak, yeni teknolojilerin uygulanması, seçilecek iş ekipmanı, çalışma ortamı ve şartlarının çalışanların sağlık ve güvenliğine etkisi konularında görüşlerini almak zorundadır (madde 18). Ayrıca, çalışan ve çalışan temsilcileri ile ilgili olarak şunu da eklemek gerekir ki; çalışanların veya çalışan temsilcilerinin, işyerinde İSG için alınan önlemlerin yetersiz olduğu durumlarda veya teftiş sırasında, yetkili makama başvurmalarından dolayı hakları kısıtlanamaz (madde 18). Çalışan temsilcisi seçimi ve görevleri ile çalışanların görüşlerinin alınması ve katılımlarının sağlanması

konusundaki kanuni yükümlülüklerini yerine getirmeyen işverenlere “idari para cezaları” öngörülmüştür (madde 26) [2].

Kanunun 19. maddesinde çalışanların yükümlülüklerinden bahsedilmiş olup; “Çalışanlar, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili aldıkları eğitim ve işverenin bu konudaki talimatları doğrultusunda, kendilerinin ve hareketlerinden veya yaptıkları işten etkilenen diğer çalışanların sağlık ve güvenliklerini tehlikeye düşürmemekle yükümlüdür” denmiştir. Ayrıca çalışanların, işveren tarafından verilen eğitim ve talimatlar doğrultusunda yükümlülükleri sıralanmıştır.

Kanunun üçüncü bölümünde konsey, kurul ve koordinasyon konularına değinilmiştir. “Ülke genelinde İSG ile ilgili politika ve stratejilerin belirlenmesi için tavsiyelerde bulunmak üzere” Ulusal İSG Konseyi kurulmuş, üyeleri ve çalışma şartları belirtilmiştir (made 21). “50 ve daha fazla çalışanın bulunduğu ve altı aydan fazla süren sürekli işlerin yapıldığı işyerlerinde işveren, İSG ile ilgili çalışmalarda bulunmak üzere kurul oluşturur. İşveren, İSG mevzuatına uygun kurul kararlarını uygular” (madde 22). Birden fazla İSG Kurulu olması durumunda kendi aralarında oluşturulacak koordinasyon madde 23’te belirtilmiştir.

Kanunun dördüncü bölümünde teftiş ve idari yaptırımlara ait hükümler belirlenmiştir. “Bu Kanun hükümlerinin uygulanmasının izlenmesi ve teftişi, İSG yönünden teftiş yapmaya yetkili Bakanlık iş müfettişlerince yapılır” (madde 24). İşin durdurulması ile ilgili hususlar ve hangi şartlar altında nasıl gerçekleşeceği madde 25’te belirtilmiştir.

İSG Kanunu içerisinde yer alan hükümlerin uygulanmaması durumunda her bir madde için belirlenmiş idari para cezaları ve nasıl uygulanacağı 26. maddede belirlenmiştir. “Çalışanların tabi oldukları Kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde 4857 sayılı kanunun bu kanuna aykırı olamayan hükümleri uygulanır” (madde 27). Kanunun beşinci ve son bölümünde çeşitli ve geçici hükümlerden bahsedilmiştir. Bu bölüm sırasıyla; “Bağımlılık yapan maddeleri kullanma yasağı” (madde 28), “Güvenlik raporu veya büyük kaza önleme politika belgesi” (madde 29), “İSG ile ilgili çeşitli yönetmelikler” (madde 30), “Belgelendirme, ihtar ve iptaller” (madde 31) ve “Değiştirilen hükümler” (madde 32-37) ‘den oluşmaktadır.

1.4. İSG Kanununun Gemilerdeki Kapsamı ve Uygulamaları

İSG Kanununun ikinci maddesinde; “Bu Kanun; kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dahil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır” hükmü bulunmaktadır. Yine aynı madde içerisinde belirtilen ve kanun hükümlerinin uygulanmayacağı faaliyet ile kişiler içerisinde gemiler bulunmamakta olup, Türk bayraklı gemilerin tümü (askeri gemiler hariç) kanun kapsamındadır.

Türk bayraklı olan gemiler, gerek Türkiye karasularında¹ gerekse uluslararası sularda² yaptıkları seferler esnasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti Anayasasına ve kanunlara (kanun içerisinde istisna olarak belirtilmedikçe) tabidir. Gemi, Türk bayrağını çekmekle veya Türkiye Cumhuriyeti Devleti’ne kayıt olmakla Anayasa ve kanunlar kapsamı içerisinde olduğunu ve uyacağını kabul etmiş olmaktadır.

1.4.1. Askeri gemiler

İSG Kanunu hükümlerinin uygulanmayacağı faaliyet ve kişilerin belirtildiği kanunun ikinci maddesinde (2. fıkra a. bendi): “Fabrika, bakım merkezi, dikimevi ve benzeri işyerlerindeki hariç Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK), genel kolluk kuvvetleri ve Milli İstihbarat Teşkilatı Müsteşarlığının faaliyetleri” denilmektedir. Bu madde doğrultusunda belirtilen fabrika, bakım merkezi gibi faaliyet kolları hariç TSK unsurları kanun kapsamı dışına alınmıştır. Dolayısıyla, TSK bünyesinde bulunan askeri gemiler İSG Kanunu kapsamı dışındadır ve kanun hükümleri askeri gemilerde ve icra ettikleri faaliyetler esnasında geçerli değildir.

Deniz Kuvvetleri ve SG (Sahil Güvenlik) Komutanlığı bağlı olan askeri gemiler; bağlı oldukları komutanlıklar ile TSK tarafından oluşturulmuş olan yönerge, direktif ve emirler ile belirlenen emniyet tedbirleri ve kaza önleme programları doğrultusunda hareket etmekte, faaliyetlerini icra etmektedirler.

¹ Karasuları, genişliği uluslararası hukuk kapsamında belirlenmiş olan ve egemenlik hakkına sahip devletin kara topraklarına bitişik olan deniz alanlarıdır.

² Uluslararası sular, karasularının bitiminden sonra başlayan alandır.

1.4.2. Türk karasularında sefer yapan gemiler

Bir ülkenin kendi limanları içerisinde icra edilen deniz ticareti konusunda belirlemiş olduğu ayrıcalık, kabotaj olarak adlandırılmaktadır [11]. Bu ayrıcalıktan, yalnızca o ülke vatandaşları yararlanabilmektedir. Burada amaç, ülkenin kendi ekonomisine katkı sağlamak olup, diğer ülke bayrağına sahip olan gemiler için kabotaj engellemesi getirilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu tarafından diğer ülkelere tanınmış olan kapitülasyonlar çerçevesindeki kabotaj ayrıcalığı Lozan Barış Antlaşması ile birlikte kaldırılmıştır.

1926 yılında yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu (Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun)'na göre; akarsularda, göllerde, Marmara denizi ile boğazlarda, bütün karasularında ve bunlar içinde kalan körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde, makine, yelken ve kürekle hareket eden araçları bulundurma, bunlarla mal ve yolcu taşıma hakkı Türk bayraklı gemilere verilmiştir. Türk limanları arasında yolcu ve yük taşımacılığı, sadece Türk bayraklı gemilerle ile yapılabilir, yabancı bayraklı geminin armatörü ve çalışanları Türk olsa dahi Türk limanları arasında sefer yapamazlar. Sadece yük ya da yolcu alıp bırakma amaçlı Türk karasuları ve limanlarını kullanabilirler.

Dolayısıyla; Türk karasularında sefer yapan gemiler Türk bayraklı olup, İSG Kanunu kapsamı içerisindedir. Mevcut durumda gemiler, İSG uygulamaları kapsamında; İSG Kanununda belirtilen çalışan sayısını gözönünde bulundurularak Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri (OSGB) vasıtasıyla iş güvenliği uzmanı ve işyeri hekimi hizmetlerini almaktadırlar. Ancak, balıkçı gemileri dışında Türk karasularında sefer yapan diğer gemilerde İSG Kanununun nasıl uygulanacağına dair ayrıca bir yönetmelik mevcut değildir. Bu gemiler için ÇSGB tarafından yürütülen herhangi bir programlı teftiş bulunmamaktadır.

Balıkçı gemileri için; İSG Kanunu kapsamında, 20 Ağustos 2013 tarihinde ÇSGB tarafından “balıkçı gemilerinde yapılan işlerde çalışanların sağlık ve güvenliğinin korunması için alınması gereken önlemlerin belirlenmesi” (Yönetmelik madde 1) maksadıyla Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik yayınlanmıştır.

Yönetmelikte geçen balıkçı gemisi, “Ticari amaçla denizden balık veya diğer canlıları avlamakta veya avlayıp işlemekte kullanılan, Türk Bayrağı taşıyan gemiyi” (madde 4) ifade etmektedir. Boyları 18 metreden daha küçük mevcut balıkçı gemileri yönetmelik kapsamı dışında tutulmuştur.

Yönetmelikte; işverenin yükümlülükleri, ekipman ve bakım, çalışanların bilgilendirilmesi, çalışanların eğitimi, çalışanların yönetime katılmalarının sağlanması ve fikirlerine önem gösterilmesi hususları hakkında maddeler bulunmaktadır.

Yönetmeliğin eklerinde ise balıkçı gemileri için İSG kapsamında asgari gereklilikleri belirtmiştir. Ek 1-2’de “Balıkçı Gemileri İçin Asgari Sağlık ve Güvenlik Gereklilikleri”; denize elverişlilik ve denge, mekanik ve elektrik ekipmanı, telsiz haberleşme ekipmanı, acil kaçış yolları ve çıkışlar, yangın algılama ve yangınla mücadele, kapalı çalışma yerlerinin havalandırılması, ortam sıcaklığı, aydınlatma, güverteler, su geçirmez kaportalar ve başaltı, kapılar, ulaşım yolları, tehlikeli alanlar, çalışma bölümlerinin düzeni, yaşam alanları, sıhhi tesisler, ilkyardım, borda ve giriş iskelesi ve gürültü başlıkları altında belirlenmiştir.

Yönetmelik Ek-3’te; “Can Kurtarma ve Hayatta Kalma Ekipmanı İle İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gereklilikleri”, Ek-4’te ise; “Kişisel Koruyucu Donanım İle İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gereklilikleri” sıralanmıştır. Bu Yönetmelik, aslında balıkçı gemileri için İSG Kanunu hükümlerinin uygulanmasında tam bir rehber ve kontrol listesi olarak değerlendirilebilir.

Balıkçı gemileri ile ticari faaliyet icra edilmekte olduğundan, bu gemiler işyeri olarak sayılmakta ve dolayısıyla 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamına girmektedirler. Gemi sahipleri veya donatanları olan işverenler; gemi çalışanlarını (gemi adamlarını) kötü hava koşullarında çalıştırmamak, bilgilendirmek, görüşlerini almak, katkılarını sağlamak, eğitmek, gemiye düzenli bakmak ve gemide gerekli ekipmanları bulundurmaya yükümlüdür. Mevcut balıkçı gemi sahipleri; Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih olan 20 Ağustos 2013 tarihinden itibaren beş yıl içerisinde sahibi oldukları gemilerini yönetmelikteki ilgili hükümlere göre düzenlemek ve eksik aksak hususları tamamlamak zorundadırlar [12].

4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu kapsamında, ÇSGB'ye tez çalışmasında kullanılmak üzere Ek-A'da sunulan dört adet soru yöneltilmiş, verilen cevaplar ise Ek-B'de belirtilmiştir.

Yöneltilen üçüncü soruda; balıkçı gemilerinde yapılan İSG teftişleri ve yıllara göre sayıları ile tespit edilen hususlar talep edilmiştir. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başkanlığı tarafından verilen cevap şu şekildedir: “2013 yılında altı balıkçı teknesi ve iki balıkçı gemisinde, 2016 yılında iki balıkçı teknesinde SG Komutanlığı tarafından yapılan tespitler üzerine inceleme teftişi yapılmış olup noksanlıkların giderildiği tespit edilmiştir. Şikayet üzerine 2013 ve 2015 yılında iki balıkçı teknesinde teftiş yapılmış ve noksanlıkların giderildiği tespit edilmiştir. 2014 yılında bir gemide gerçekleşen iş kazasının incelemesi yapılmıştır. 2015 yılında 17 geminin bulunduğu işyerinin inceleme konusu ile ilgili teftişinde barınak yerleri ile ilgili noksan husus tespit edilmiştir”.

1.4.3. Uluslararası sularda sefer yapan Türk bayraklı gemiler

10 Eylül 2014 tarihli 6552 sayılı İş Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanunun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması ile Bazı Alacakların Yapılandırmasına Dair Kanunun 15. maddesiyle, İSG Kanununun ikinci maddesinin (2) numarasına (e) bendi eklenmiştir. İSG Kanunu ikinci maddesi, kanun hükümlerinin uygulanmayacağı kişi ve faaliyetleri belirlemekte olup; torba yasa diye de adlandırılan 6552 sayılı kanun ile İSG Kanununun uygulanmayacağı faaliyetler içerisine “Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri” eklenmiştir.

Yani yapılan değişiklik ile birlikte uluslararası sularda sefer yapan Türk bayraklı gemiler İSG Kanunun kapsamı dışına alınmıştır. İSG Kanununda yapılan değişikliğin amacı ve uygulanma durumuna dair bilgiler müteakip paragraflarda belirtilmiştir.

Muhalefet partisi milletvekilleri tarafından yapılan değişikliğin Anayasaya aykırı olduğu gerekçesiyle iptal edilmesi ve dava sonuçlanana kadar yürürlüğünün kaldırılması maksadıyla Anayasa Mahkemesine başvurulmuştur. Dava dilekçesinin gerekçe bölümü şöyledir:

“4857 sayılı İş Kanununun kapsamının dar ve sınırlı olması nedeniyle çalışanların önemli bir kısmının iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili mevzuatın kapsamı dışında kalması; Anayasanın 49. Maddesindeki kuralların hayata geçirilmesi; Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)’nün İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin 155 Sayılı Sözleşmesinin 07.01.2004 tarihli ve 5038 sayılı Kanunla, İş Sağlığı Hizmetlerine İlişkin 161 Sayılı Sözleşmesinin ise 07.01.2004 tarihli ve 5039 sayılı Kanunla onaylanması; Avrupa Birliğine tam üyelik için 3 Ekim 2005 tarihinde müzakerelere başlanması ve Avrupa Birliği (AB)’nin 1989 yılında kabul ettiği sınırlı istisna dışında bütün çalışanları kapsayan 89/391 EEC Çerçeve Direktifinin tam üyelik görüşmelerinde ön şart olarak ortaya konması nedenleriyle iş sağlığı ve güvenliği alanını düzenlemek amacıyla kapsamlı bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.

Tasarı ile Avrupa Birliğinin 12 Haziran 1989 tarihli ve 89/391/EEC sayılı Direktifinin mevzuatımıza kazandırılması yanında Anayasanın 49. maddesindeki kuralların hayata geçirilmesi, iş sağlığı ve güvenliği alanında kabul ettiğimiz 155 ve 161 sayılı ILO Sözleşmelerine uygun “müstakil” bir kanuni düzenlemeye gidilmesi amaçlanmıştır. Nitekim, Kanunun amacı; “işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemek” şeklinde ortaya konulmuş ve kapsamı ILO’nun 155 ve 161 sayılı sözleşmeleri ile AB’nin sınırlı istisnası dışında bütün çalışanları kapsayan (işçi, memur, kamu görevlisi, gemi adamı, gazeteci, hakim, savcı gibi farklı statülere sahip kişileri “çalışan” olarak tanımlayan) 89/391 ECC sayılı Çerçeve Direktifiyle uyumlu belirlenmiştir.

Bu defa ise 6552 sayılı Kanunun 15. maddesiyle 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 2. maddesinin ikinci fıkrasına eklenen (e) bendiyle, “Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri” İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun kapsamı dışına çıkarılmıştır. 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 rekabette olumsuz etkilenmelerini 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 halleri” nin 6331 sayılı Kanundan 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. Uluslararası deniz taşımacılığı yapan araçların 6331 sayılı Kanuna tabi olmamasının gerekçesi seyir halinde bu araçların “tabi oldukları uluslararası sözleşmeler” ise söz konusu sözleşmelerin neler olduğunun bilinmesine ihtiyaç vardır.

Türkiye’nin deniz hukukunu konu alan veya kapsamında deniz hukukuna ilişkin kurallar bulunan taraf olduğu uluslararası sözleşme ile anlaşmalar; Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Lozan Barış Anlaşması, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi 1979, Milletlerarası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (Solas-1974), Gemi adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında 1978 Uluslararası Sözleşmesi (STCW Sözleşmesi), Uluslararası Sağlık Tüzüğü 1985, Marpol Antlaşması, Barcelona Konvansiyonu, Cenazelerin Nakli Anlaşması, Ölülerin Nakline Dair Beynelmillel İtilafname, Avrupa Topluluğu ile Türkiye

Cumhuriyeti Arasında Toppluluğun Halk Sağlığı Alanındaki Eylem Programına (2003-2008) Türkiye'nin Katılımı Hakkındaki Mutabakat Zaptı'nın Onaylanması Hakkında Karar şeklindedir. Bu sözleşme ve anlaşmaların içinde denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hallerinde gemi adamlarının iş sağlığı ve güvenliğini konu alan veya ilgilendiren herhangi bir kural bulunmamaktadır. Öte yandan, ILO'nun İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin 155 sayılı Sözleşmesi ile İş Sağlığı Hizmetlerine İlişkin 161 sayılı Sözleşmesi dışında denizyolu taşımacılığı yapan araçlar ve çalışanlarına ilişkin Türkiye tarafından onaylanan ILO Sözleşmeleri ile konuları ise şöyledir:

6 Ekim 1936 tarihli Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar ve Gemi Zabıtlarının Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcamlarına İlişkin 53 Sayılı Sözleşme 25.6.2003 tarihli ve 4906 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu, ticaret gemilerinde çalışan kaptanlar, nöbetçi güverte ve makine zabıtlarının meslek yeterliliklerinin asgari gereklerini ortaya koymaktır.

6 Ekim 1936 tarihli Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da lm Halinde Armatrn Sorumluluğuna İlişkin 55 Sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4942 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; seyrüsefer halinde bulunan gemilerde çalışanların hastalanması, yaralanması ve ölümünden armatrlerin sorumlu tutulması; tedavi ve bakım giderlerinin armatörlerce karşılanmasına ilişkindir.

22 Ekim 1936 tarihli Deniz İşlerinde Çalıştırılacak Çocukların Asgari Yaş Haddinin Tespiti Hakkında Sözleşme 25 Mayıs 1959 tarihli ve 7293 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; gemilerde onbeş yaşından küçük çocukların çalıştırılmamasına ilişkindir.

6 Haziran 1946 tarihli Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin 68 Sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4943 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; ticar amaçlı açık deniz gemisi mürettebatının iaşesinin ikmali ve yemek hizmetleri için uygun bir standardın geliştirilmesine ilişkindir.

6 Haziran 1946 tarihli Gemi Aşılarının Mesleki Ehliyet Diplomalarna İlişkin 69 Sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4944 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; uluslararası seyrüsefer halindeki gemilerde mürettebatın yemeğini çıkaracak aşçıların yetkili makamdan mesleki ehliyet diploması alması gerektiğine ilişkindir.

6 Haziran 1946 tarihli Gemi Adamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin 73 Sayılı Sözleşme 25.6.2003 tarihli ve 4908 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; ticari gemilerde çalışacak kişilerin duyma, görme ve güverte bölümünde çalışacak kişiler bakımından renk seçme yeteneklerinden hepsinin uygun olduğu ve denizdeki çalışmasından dolayı ağırlaşacak veya işe uygun olmayan bir duruma düşürecek veya gemideki diğer kimselerin sağlığını tehdit edecek herhangi bir hastalığı bulunmadığına ilişkin sağlık raporları olmaları gerektiğine ilişkindir.

8 Haziran 1949 tarihli Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin 92 Sayılı Sözleşme 25.6.2003 tarihli ve 4907 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; ye ülkelerin ticari gemilerde çalışan mürettebatın barınmasıyla ilgili kamaralar, yemekhane ve dinlenme salonları, havalandırma, ısıtma, aydınlatma ve temizleme yerlerinin asgari şartlarına ilişkin olarak Sözleşmenin II, III ve IV. Bölümlerinde yer alan hükümlerinin uygulanmasını sağlayacak yasa ve yönetmelikleri hazırlamayı kabul etmelerine ilişkindir.

29 Nisan 1958 tarihli Gemi Adamlarının Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin 108 sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4939 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu, ticari gemilerde çalışan mürettebata uluslararası geçerliliği olacak gemi adamı kimliği verilmesinin şartlarına ilişkindir.

14 Ekim 1970 tarihli Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin (İlave Hükümler) 133 Sayılı Sözleşme 22 Ekim 2003 tarihli ve 4973 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; modern gemilerin yapımı ve işletmelerinin hızlı değişen özellikleri karşısında 92 sayılı Sözleşmede yer alan mürettebatın barınması konusunda yeni iyileştirmeler yapılmasına ilişkindir.

14 Ekim 1970 tarihli İş Kazalarının Önlenmesine (Gemi Adamları) İlişkin 134 Sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4935 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Gemi adamlarının işle ilgili olarak ya da iş sırasında maruz kaldıkları kazalar bağlamında ILO'nun işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin temel sözleşmesidir. Sözleşmenin 4. maddesinde;

“- 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.

- Bu hükümler özellikle aşağıdaki konulara ilişkin olur:

- a. Genel ve temel hükümler;
- b. Gemilerin yapısal özellikleri;
- c. Makineler;
- d. Güvertede veya altında alınacak özel önlemler;
- e. Yükleme ve boşaltma teçhizatı;
- f. Yangınların önlenmesi ve söndürülmesi;
- g. Çapalar, zincirler ve kablolar;
- h. Tehlikeli yükler ve safra
- i. Denizcilerin şahsi koruyucu donanımı.”

Denilerek üye devletler hukuksal düzenlemeleri yapma yükümlülüğü altına sokulurken; Sözleşmenin üye devletlerce uygulanmasına ilişkin olarak 6. maddesinde,

“- 4. maddede belirtilen hükümlerin, yeterli teftiş ya da yöntemlerle uygulanmasını sağlamak üzere uygun tedbirler alınır.

- 4. maddede öngörülen hükümlere uyulmasını sağlamak üzere gerekli tedbirler alınır.

- Denetim ve uygulamalardan sorumlu makamların denizcilikle ilgili işlere ve uygulamalara aşina olmalarını sağlayacak gerekli tüm önlemler alınır.

- Uygulanmayı kolaylaştırmak amacıyla, ilgili hükümlerin metni ya da özeti, örneğin gemide belirgin bir yere asılmak suretiyle gemicilerin dikkatine sunulur.” Denilmiştir.

13 Ekim 1976 tarihli Gemi Adamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin 146 Sayılı Sözleşme 17.7.2003 tarihli ve 4940 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu, gemi adamlarının yıllık ücretli izinlerine ilişkindir ve sözleşme hükümlerinin ulusal yasa ya da tüzükler marifetiyle yürürlüğe konulması öngörülmüştür.

24 Eylül 1982 tarihli Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4945 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; üye ülkelerin gemi adamlarına, gemilerde koruyucu sağlık ve tıbbi bakım olanakları sağlayan önlemleri almasına ilişkindir ve Sözleşme hükümlerinin yürürlüğe konulmasının ulusal mevzuat, toplu

sözleşmeler, işyeri yönetmelikleri, hakem kararları, mahkeme kararları veya ulusal koşullara uygun diğer vasıtalarla sağlanacağı belirtilmiştir.

24 Eylül 1987 tarihli Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı Sözleşme 15.7.2003 tarihli ve 4941 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Konusu; denizaşırı ticari taşıma yapan gemilerde çalışan gemi adamlarının ülkesine gönderilme haklarına ilişkindir.

Yukarıdaki sözleşmelerde gemilerde çalışanlara (gemi adamlarına) ilişkin kurallar bulunmasına ve hatta 8 Haziran 1949 tarihli Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin 92 Sayılı Sözleşme ile 14 Ekim 1970 tarihli İş Kazalarının Önlenmesine (Gemi adamları) İlişkin 134 Sayılı Sözleşme doğrudan uluslararası seyrüsefer yapan ticari gemilerde çalışanların iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin kurallar taşımasına rağmen; buradaki kurallar genel çerçeve ve ilkeleri ortaya koyan ve sözleşmeleri imzalayarak taraf olan ülkeleri, sözleşmelerdeki kuralları ulusal mevzuatlarına kazandırmaları için yükümlülük altına sokan niteliktedir.

Bu bağlamda, ILO'nun 155 ve 161 sayılı sözleşmeleri tüm çalışanların iş sağlığı ve güvenliği, özellikle 92 ve 134 sayılı sözleşmeleri ise gemi adamlarının 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 öngördüğü gerekli düzenlemeyi yapma yükümlülüğü altına sokmasıdır. Kaldı ki, "Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri"nde gemi adamlarının 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.

Öte yandan uluslararası taşımacılık yapan gemiler büyük tonajlı gemilerdir. Bunlar yakın zamanlara kadar sadece deniz yoluyla yolcu ve yük taşınmasında kullanılırken; günümüz teknolojisi, bunları taşımacılığın yanında yüzer üretim tesislerine de dönüştürmüş bulunmaktadır. Günümüzde bu gemilerden bazıları kalkış limanından yükledikleri hammaddeyi seyir halinde işleyerek varış limanına işlenmiş/mamul madde olarak teslim eder hale getirilmişlerdir. Dolayısıyla deniz yoluyla uluslararası taşımacılık yapan deniz araçlarında diğerleri yanında sadece petrol ve türevleri ile likit gaz gibi tehlikeli maddeler taşınmasına ek olarak bu araçlarda seyir halinde üretim faaliyetinde de bulunmaktadır. Bu araçların seyrüsefer halinde İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamı dışına çıkarılması, söz konusu üretim faaliyetlerinin de kapsam dışına çıkarılması sonucunu doğurmaktadır.

Bu itibarla, gerekçede ileri sürülen "Tabii oldukları uluslararası sözleşmelerin bulunması" ifadesinin uluslararası sözleşmeler ve uygulayıcı kuruluşlar bağlamında gerçekliği ve geçerliliği bulunmamakta; "Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri"nin İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamından çıkarılması, gerekçede "ülkemizdeki girişimcilerin uluslararası rekabetten olumsuz etkilenmemelerini teminen" şeklinde ifade edildiği üzere, deniz yoluyla uluslararası taşımacılık yapan ülkemiz armatörlerini 6331 sayılı Kanuna göre yapmak zorunda oldukları iş sağlığı ve güvenliğini sağlamaya yönelik önlem ve harcamalardan muaf tutarak çalışanların iş sağlığı ve güvenliklerine ilişkin asgari şartların yerine getirilmemesi ve dolayısıyla bunların iş kazaları ve meslek hastalıkları riskiyle karşı karşıya bırakılması üzerinden maliyet üstünlüğü sağlamayı amaçlamaktadır.

Anayasanın 5. maddesinde, kişilerin ve toplumun refah ve huzurunu sağlamak, insanın maddi ve manevi varlığının gelişmesi için gerekli şartları hazırlamak Devletin temel amaç ve görevleri arasında sayılmış; 49. maddesinin ikinci fıkrasında, “Devlet, çalışanların hayat seviyesini yükseltmek, çalışma hayatını geliştirmek için çalışanları ve işsizleri korumak, çalışmayı desteklemek, işsizliği önlemeye elverişli ekonomik bir ortam yaratmak ve çalışma barışını sağlamak için gerekli tedbirleri alır.” denilmiş; 56. maddesinin üçüncü fıkrasında ise herkesin hayatını beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak Devlete görev olarak verilmiştir. 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 uyumadığından, iptali istenen düzenleme Anayasanın 5., 49. ve 56. maddelerine aykırıdır.

Öte yandan, Anayasanın 90. maddesinde, usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyumsuzluklarda milletlerarası antlaşma hükümlerinin esas olduğu kurallaştırılmıştır.

1948 Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Beyanname’sinin 23. maddesinin (1) nolu fıkrasında, “Herkesin çalışma, işini serbestçe seçme, adaletli ve elverişli koşullarda çalışma ve işsizliğe karşı korunma hakkı vardır.” denilirken; 1976 Birleşmiş Milletler Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Antlaşması’nın 7. maddesinde, “Bu Sözleşme’ye taraf Devletler, herkesin adil ve elverişli çalışma koşullarından yararlanmak hakkını kabul ederler. Bu hak özellikle (...) Güvenli ve sağlıklı çalışma koşullarını güvence altına alır;” denilmiş; ILO’nun 155 sayılı Sözleşmesinde, Sözleşmenin bütün ekonomik faaliyet kollarına uygulanacağı, ekonomik faaliyet kolları teriminin, kamu hizmetleri de dahil olmak üzere çalışanların bulunduğu bütün kolları kapsadığı, çalışanlar teriminin, kamu çalışanları da dahil olmak üzere istihdam edilen bütün kişileri kapsadığı belirtilmiş; 161 sayılı Sözleşmesinde, bütün ekonomik faaliyet dallarında ve tüm işletmelerde, kamu sektörü ve üretim kooperatifleri üyelerini de kapsayacak şekilde, tüm çalışanlar için, iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin sürekli bir şekilde geliştirilmesinin üstlenilmesi gerektiği hususu vurgulanmış; 92 Sayılı Sözleşmesinde, üye ülkelerin ticari gemilerde çalışan mürettebatın barınmasıyla ilgili kamaralar, yemekhane ve dinlenme salonları ile havalandırma, ısıtma, aydınlatma ve temizleme yerlerinin asgari şartlarına ilişkin olarak Sözleşmenin II, III ve IV. Bölümlerinde yer alan hükümlerinin uygulanmasını sağlayacak yasa ve yönetmelikleri hazırlamayı kabul edecekleri belirtilmiş; 134 Sayılı Sözleşmesinde ise iş kazalarının önlenmesine ilişkin kuralların yasalarda veya tüzüklerde, uygulama talimatlarında ya da başka uygun belgelerde konulacağına yer verilmiştir.

Türkiye, yukarıda sıralanan uluslararası antlaşmaların tamamını onaylayarak usulüne göre yürürlüğe koymuştur. Yaşam hakkı ile iş güvenliği ve sağlığı hakkının temel hak ve özgürlüklere ilişkin olduğunda da şüphe yoktur. Bu itibarla, “Deniz yolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleri”ni 6331 sayılı Kanunun kapsamı dışına çıkararak çalışanların yaşam hakkı ile iş sağlığı ve güvenliği haklarını, uluslararası ticari rekabetin alt bileşeni haline getiren, ticari karlılığı sağlamak için bir maliyet unsuru olarak gören ve böylece uluslararası deniz yolu taşımacılığı yapan girişimcilerin şahsi kazançları uğruna çalışanların yaşam hakkı ile iş sağlığı ve güvenliği haklarını korumasız ve güvencesiz bırakan iptali istenen düzenleme, usulüne göre yürürlüğe konulmuş yukarıda sıralı uluslararası sözleşmelerle bağdaşmadığından, Anayasanın 90. maddesine aykırıdır. Yukarıda açıklandığı üzere, 6552 sayılı Kanunun 15.

maddesiyle 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 2. maddesinin ikinci fıkrasına eklenen (e) bendi, Anayasanın 5., 49., 56. ve 90. maddelerine aykırı olduğundan iptali gerekir.” [13].

Anayasa Mahkemesi tarafından, açılan davaya yapılan ilişkin inceleme sonucunda İSG Kanunda yapılan değişiklikte, Anayasaya aykırılık tespit edilmiş ve bu değişiklik iptal edilmiştir. Yapılan inceleme ve karar metni aşağıda olduğu gibidir:

“Dava dilekçesinde, dava konusu kuralla, “tabi oldukları uluslararası sözleşmelerin bulunduğu” ve “ülkemizdeki girişimcilerin uluslararası rekabetten olumsuz etkilenmemelerini temin etmek” gerekçeleriyle “Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleri” 6331 sayılı Kanun’dan istisna edilmiş ise de konuyla ilgili uluslararası sözleşmelerin doğrudan uygulanabilirliğinin bulunmadığı, öte yandan uluslararası seyrüsefer yapan deniz araçlarında çalışanların iş sağlığı ve güvenliğinin, armatörlerin rekabet güçlerinin artırılmasına feda edilmesinin Devletin temel amaç ve görevleriyle bağdaşmadığı gibi çalışanları korumak ve herkesin hayatını beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak görevleriyle uyuşmadığı, ayrıca düzenlemenin uluslararası sözleşmelerle de çeliştiği belirtilerek kuralın, Anayasanın 5., 49., 56. ve 90. maddelerine aykırı olduğu ileri sürülmüştür.

6216 sayılı Anayasa Mahkemesinin Kuruluşu ve Yargılama Usulleri Hakkında Kanun’un 43. maddesine göre, ilgisi nedeniyle dava konusu kural Anayasa’nın 2. ve 17. maddeleri yönünden de incelenmiştir. 6331 sayılı Kanun, işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemektedir. Anılan Kanun’un 2. maddesinin (1) numaralı fıkrasında, kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın bu Kanun’un uygulanacağı belirtildikten sonra, (2) numaralı fıkrasında Kanun kapsamından istisna tutulan durumlar, bentler hâlinde sayılmaktadır.

Kanun’un 15. maddesiyle 6331 sayılı Kanun’un 2. maddesinin (2) numaralı fıkrasına eklenen (e) bendiyle, “Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleri” de 6331 sayılı Kanun’un kapsamı dışında bırakılan durumlar arasına eklenmiştir. Buna göre, denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâllerinde, 6331 sayılı Kanun’da öngörülen hükümler uygulanmayacaktır. Uluslararası seyrüsefer hâlleri, denizyolu taşımacılığı yapan araçların Türkiye Cumhuriyetinin egemenlik alanında bulunan Türk iç suları ve karasuları ile münhasır ekonomik bölge olarak ilan edilen alanlar dışında kalan açık denizlerdeki seyrüseferlerini ifade etmektedir.

Anayasa’nın 2. maddesine göre, Türkiye Cumhuriyeti, toplumun huzuru, milli dayanışma ve adalet anlayışı içinde, insan haklarına saygılı, Atatürk milliyetçiliğine bağlı, Başlangıçta belirtilen temel ilkelere dayanan, demokratik, laik ve sosyal bir hukuk devletidir. Bu maddede nitelikleri belirtilen sosyal hukuk devleti, insan haklarına dayanan, kişilerin huzur, refah ve mutluluk içinde yaşamalarını güvence altına alan, kişi hak ve özgürlükleriyle kamu yararı arasında adil bir denge kurabilen, çalışma hayatını geliştirmek ve ekonomik önlemler olarak çalışanlarını koruyan, onların insan onuruna uygun hayat sürdürmelerini sağlayan, milli gelirin adalete uygun biçimde dağıtılması için gereken önlemleri alan, sosyal güvenlik hakkını yaşama geçirebilen, sosyal adaleti ve toplumsal dengeleri gözetilen devlettir. Çağdaş devlet anlayışı sosyal hukuk devletinin tüm kurum ve kurallarıyla Anayasa’nın özüne ve ruhuna uygun biçimde kurularak işletilmesini, bu yolla bireylerin refah, huzur ve mutluluğunun sağlanmasını gerekli kılar.

Anayasa'nın 17. maddesinin ilk fıkrasında da herkesin, yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. Kişinin yaşam hakkı ve maddi ve manevi varlığını geliştirme hakkı, birbiriyle sıkı bağlantıları olan, devredilemez ve vazgeçilemez haklardandır. Devlet, yaşam hakkının bir gereği olarak, bireylerin yaşamlarına saygı göstermekle ödevli olduğu gibi bireyleri, gerek üçüncü kişilerden ve gerekse sorumluluğunda bulunan personelin eylemlerinden kaynaklanan risklere karşı koruma yükümlülüğü altındadır.

Anayasa'nın 56. maddesinin birinci fıkrasında, "Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir." denilmek suretiyle sağlık hakkı güvenceye bağlanmıştır. Anayasa'nın 56. maddesinde düzenlenen sağlık hakkı, insanların sağlıklarının korunması, hastalandıklarında iyileştirilmeleri, tıbbi bakım görmeleri ve tedavi edilebilmeleri için Devletin sağladığı her türlü imkândan yararlanabilme hakkıdır. Sağlık hakkı, Devlete, kişilerin sağlık hakkından tam anlamıyla yararlanabilmesi amacıyla uygun yasal, idari, mali, yargısal ve diğer önlemleri alması zorunluluğunu ifade eden "gereğini yerine getirme yükümlülüğü" yüklemektedir.

Anayasa'nın 49. maddesinde, çalışmanın, herkesin hakkı ve ödevi olduğu belirtilmiş; Devlete, çalışanların yaşam düzeyini yükseltmek, çalışma yaşamını geliştirmek için çalışanları korumak, çalışmayı denetlemek, işsizliği gidermeye elverişli ekonomik bir ortam yaratmak ve çalışma barışını sağlamak için gerekli önlemleri alma ödevi verilmiştir. Çalışanların yaşam düzeyinin yükseltilmesi ve çalışma yaşamının geliştirilmesi için çalışanların korunması ödevinin, çalışanların güvenli ve sağlıklı bir iş ortamında çalışmalarının temin edilmesini de kapsadığı açıktır. Devletin, çalışanların güvenli ve sağlıklı bir iş ortamında çalışmalarını temin edici yasal ve idari tedbirler alması, Anayasa'nın 17. maddesinde güvenceye bağlanan yaşama hakkının bir gereği olduğu kadar, 56. maddesinde düzenlenen sağlık hakkı ile 49. maddesinde düzenlenen çalışma hakkı yönünden de bir zorunluluktur. Ayrıca, 3.6.1981 tarihli ve 155 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin ILO Sözleşmesi ile 7.6.1985 tarihli ve 161 sayılı İş Sağlığı Hizmetlerine İlişkin ILO Sözleşmesi'nde de, Devletin bu yönde tedbir almasını gerekli kılan hükümler yer almaktadır.

Kanun koyucu, gerek Anayasa gerekse uluslararası sözleşmelerle Devlete yüklenen bu gerekleri ifa etmek amacıyla 6331 sayılı Kanun'u ihdas etmiştir. Anılan Kanun'un 1. maddesinde, Kanun'un amacının, işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemek olduğu ifade edilmektedir. Kanun'un çeşitli maddelerinde (4., 6., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18. ve 20. maddelerinde) işverenlere birtakım yükümlülükler yüklenmiş, çalışanlara ise çeşitli haklar sağlanmıştır.

Dava konusu kuralla, "Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleri" 6331 sayılı Kanun'dan istisna edilmek suretiyle yukarıda sayılan hükümlerin, Türk armatörlerce denizyolu taşımacılığında kullanılan araçların Türk içsuları ve karasuları ile münhasır ekonomik bölge olarak ilan edilen alanlar dışında kalan açık denizlerdeki seyrüseferleri sırasında uygulanmaması öngörülmüştür. Türk armatörlerce denizyolu taşımacılığında kullanılan araçların açık denizlerdeki seyrüseferleri sırasında 6331 sayılı Kanun'un uygulanmaması, bu seyahat süresince deniz araçlarında çalışanların, 6331 sayılı Kanunla işçi güvenliği ve iş sağlığının korunması amacıyla getirilen hükümlerden yararlanamamaları anlamına gelmektedir. Kanun'un gerekçesinde, "Tâbi oldukları uluslararası sözleşmelerin bulunması nedeniyle ve deniz taşımacılığının kendine özgü çalışma koşulları dikkate alınarak ülkemizdeki girişimcilerin uluslararası rekabette olumsuz etkilenmemelerini teminen..." denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâllerinin Kanun'un kapsamı dışına çıkarıldığı ifade edilmiştir.

14.10.1970 tarihli ve 134 sayılı İş Kazalarının Önlenmesine (Gemi adamları) İlişkin ILO Sözleşmesi ile 8.6.1949 tarihli ve 92 sayılı Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin ILO Sözleşmesi'nde taraf devletlere, deniz adamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin çeşitli ödevler yüklenmiş ise de bunların hiçbirinin doğrudan uygulanma olanağı bulunmamakta, taraf devletlerin bunları iç hukuklarında yapacakları yasal ve idari düzenlemelerle hayata geçirmeleri gerekmektedir. İç hukukumuzda da 6331 sayılı Kanun dışında, deniz adamlarının iş güvenliği ve sağlığının korunmasına yönelik herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Deniz araçlarının uluslararası seyrüsefer hâlleri 6331 sayılı Kanun'dan istisna edildiğine göre, deniz adamlarının uluslararası taşımacılık kapsamında açık denizlerde buldukları sürece Anayasa ve uluslararası sözleşmelerin zorunlu kıldığı iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin korumalardan yararlanmaları mümkün olamamaktadır. Bu durum, yukarıda açıklanan sosyal hukuk devleti ilkesiyle bağdaşmamaktadır.

6331 sayılı Kanun'da öngörülen yükümlülüklerin yerine getirilmesinin armatörler için maliyeti artırıcı bir unsur olduğu ve bu durumun, Türk armatörlerinin, iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin tedbirler alınmasını zorunlu kılmayan ülkelere ait işletmeler karşısında rekabet gücünü belli ölçüde azalttığı muhakkaktır. Ancak deniz adamlarının yaşamını ve sağlığını doğrudan etkileyen iş güvenliği ve işçi sağlığı tedbirlerinin alınmasının, maliyetlerin azaltılması ve armatörlerin rekabet gücünün artırılmasına feda edilmesi Anayasa'da güvenceye bağlanan yaşam hakkını ihlal etmektedir.

Ayrıca deniz adamlarının, uluslararası taşımacılık kapsamında açık denizlerde buldukları sürece iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin korumalardan yoksun bırakılması, Anayasa'nın 56. maddesinde düzenlenen sağlık hakkının yanında, Anayasa'nın 49. maddesiyle Devlete yüklenen çalışanların yaşam düzeyinin yükseltilmesi ve çalışma yaşamının geliştirilmesi için çalışanların korunması ödevinin de ihlali sonucunu doğurmaktadır.

İş sağlığı ve güvenliği ile çalışma ortamına ilişkin temel sözleşme olan 155 sayılı ILO Sözleşmesi'nin 1. maddesinin birinci fıkrasında, Sözleşme'nin bütün ekonomik faaliyet kollarına uygulanacağı belirtildikten sonra, ikinci fıkrasında, bu Sözleşmeyi onaylayan üyenin, mümkün olan en erken safhada, ilgili işçi ve işverenlerin temsilcisi olan kuruluşlara danıştıktan sonra, "işin gereği olarak önemli özel sorunlar yaratan deniz taşımacılığı veya balıkçılık gibi belirli ekonomik faaliyet kollarını", tamamen veya kısmen uygulama alanı dışında tutabileceği hükme bağlanmış ise de bu durum, bu kişilerin iş sağlığı ve güvenliğine yönelik korumalardan tamamen yoksun bırakılabilecekleri anlamına gelmemektedir. Nitekim Sözleşme, bu ekonomik faaliyet alanında çalışanları tamamen korumasız bırakmamış, 1. maddenin üçüncü fıkrasında, taraf devletlere, uygulama alanı dışında tutulan her bir ekonomik faaliyet kolunda çalışanların yeterli şekilde korunması için önlemler alma ödevi yüklemiştir.

Dava konusu kuralın gerekçelerinden biri de "deniz taşımacılığının kendine özgü çalışma koşullarının bulunması"dır. Anayasa'nın yukarıda açıklanan hükümlerinde, deniz taşımacılığı sektöründe çalışan işçilerin yaşam ve sağlık haklarını doğrudan ilgilendiren iş sağlığı ve güvenliğine yönelik önlemlerden mahrum bırakılmasına olanak tanıyan herhangi bir istisna öngörülmemiştir. Bununla birlikte iş sağlığı ve güvenliğine yönelik ne tür tedbirler alınacağını belirlemek kanun koyucunun takdirindedir. Kanun koyucunun, işin mahiyetini dikkate alarak çeşitli ekonomik faaliyet türleri itibarıyla farklı tedbirler öngörmesi mümkündür. Fakat bazı çalışanların bütünüyle, öngörülen tedbirlerin kapsamı dışında bırakılması Anayasayla uyumlu olmaz. Bu itibarla, deniz taşımacılığının kendine özgü koşulları nedeniyle 6331 sayılı Kanun'da getirilen yükümlülüklerin, bu işle uğraşan işverenler yönünden yumuşatılması veya belli ölçüde farklılaştırılması kanun koyucunun takdirindedir. Ancak, 6331 sayılı Kanun'da öngörülen yükümlülüklerin, deniz taşımacılığına özgü koşullar ve

zorlukların gerektirdiği ölçüde yumuşatılması yerine, dava konusu kuralla, deniz taşımacılığında kullanılan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleri bütünüyle 6331 sayılı Kanun'un kapsamı dışına çıkarılmıştır. Bu durum, deniz adamlarının uluslararası taşımacılık kapsamında açık denizlerde buldukları sürece Anayasa ve uluslararası sözleşmelerin zorunlu kıldığı iş sağlığı ve işçi güvenliğine ilişkin korumalardan yararlanmamaları sonucunu doğurduğundan Anayasa'ya aykırılık teşkil etmektedir.

Açıklanan nedenlerle, dava konusu kural Anayasa'nın 2., 17., 49. ve 56. maddelerine aykırıdır. İptali gerekir." [13].

Uluslararası sularda seyir yapan ve Türk karasularının dışında çalışan Türk bayraklı gemilerin 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personeli görevlendirmesinin nasıl, hangi sürelerle ve ne şekilde yapılacağı ile ilgili uygulamada tereddüt oluşmuştur. ÇSGB Hukuk Müşavirliği 3 Aralık 2013 tarihli görüşünde; "Bilindiği üzere bir geminin hangi devletin uyrukluğunda olduğu taşıdığı bayrakla simgelenmektedir. Geminin bayrağı, geminin hangi devletin yetkisi altında olduğunu göstermektedir. Geminin, hangi devletin bayrağını taşıdığı, hukuk ve ekonomi yönünden çok önemli bir takım sonuçlar doğurabilir. Bayrak, geminin o devletin koruması altında olduğunu gösteren bir simgedir. Bu koruma, gemi dünyanın neresinde bulunursa bulunsun, uluslararası hukuk uyarınca geçerlidir. Devletin, bu korumasına koşut olarak bayrağını taşıyan gemiler üzerinde bir denetim yetkisi de vardır. Devlet, kendi bayrağını taşıyan gemileri, dünyanın neresinde olursa olsun izleyip, denetleyebilir. Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi, uluslararası hukukun bu gelekense ilkesini şöyle doğrulamıştır; Gönderen devletin uyrukluğunu taşıyan deniz ve nehir gemileri ile bu devlette kayıtlı uçaklar üzerinde ve keza bunların mürettebat üzerinde, gönderen devletin kanun ve düzenlemelerinde öngörülen kontrol ve teftiş haklarını kullanmak, konsolosluk görevleri arasındadır. Açık denizlerdeki gemilerde Bayrak Yasası'nın geçerli olduğu, uluslararası hukukça kabul edilen geleneksel bir ilkedir. Açık denizde seyir yapan gemi, açık denizde bulunduğu süre boyunca ilke olarak bayrağını taşıdığı devletin yetkisi ve denetimi altındadır. Örneğin, gemide işlenmiş disiplinle ilgili suçlar geminin ulusal yasasına (Bayrak Kanununa) göre yargılanıp cezalandırılır. Gemi açık denizde iken, gemide işlenmiş olan suçların da, geminin ulusal yasasına göre yargılanıp, cezalandırılması ilke olarak kabul edilmektedir. 6331 sayılı İSG Kanununun ikinci maddesinin birinci fıkrasında "Bu Kanun; kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dahil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet

konularına bakılmaksızın uygulanır.” denildikten sonra istisnalar sayılmış ancak, bu istisnalar arasında gemi ve gemi adamlarına yer verilmemiştir. Keza, 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda İSG hususu ile ilgili istisna bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda Müşavirliğimizce, bahsi geçen gemilerle ilgili istisna bir düzenlemeye yer verilmediğinden işverenin, SGK sicil numarası bulunan her bir işyeri için 6331 sayılı kanun ve bu kanuna dayalı yönetmeliklerde yer alan iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personeli çalıştırmaya yönelik yükümlülüklerini yerine getirmesi gerektiği” belirtilmiştir. Sonuç olarak; uluslararası seyir yapan Türk bayraklı gemilerin faaliyeti, tehlikeli sınıfta yer almakta olup, uluslararası seyir yapan ve Türk karasuları dışında çalışan Türk bayraklı gemiler için 6331 sayılı kanunda istisnai bir hüküm yer almadığından, kanun hükümleri uygulanacaktır. İşyeri hekimi, iş güvenliği uzmanı ve yardımcı sağlık personeli çalıştırmayan veya bu hizmeti dışarıdan (OSGB’den) almayan gemi sahiplerine kanunda hükmedilen miktarlarda para cezası uygulanacaktır [1].

2. ULUSAL VE ULUSLARASI DENİZCİLİK KURAL, KANUN, SÖZLEŞMELER VE İSG KANUNU İLE İLİŞKİLERİ

Tüm dünya denizlerinde gemiler ile yapılan ticari taşımacılığın güncel durumuna bakıldığında, 20. yüzyılın ikinci yarısı dünyada deniz ticaretinin hızla arttığı bir dönem olmuştur. Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Türkiye'nin 2013 yılında dış ticaret hacminin miktar olarak % 86,4'ü, değer olarak ise % 55,4'ü denizyolu ile taşınmıştır [14].

Ticari taşımacılığın yanı sıra, deniz ulaşımını ve deniz turizmini de arttıran diğer bir unsur da teknolojik gelişmeler olmuştur. Dünyanın dörtte üçünü kapsayan denizlerde bulunan doğal kaynaklar gelişen teknoloji ile birlikte daha fazla çıkarılabilir ve yararlanılabilir hale gelmiştir. Bu durum tüm dünyaya bir kez daha denizlerin önemini göstermesi konusunda önemlidir.

Denizlerin karalara göre sabit olmayan, süratli ve düzensiz aralıklarla değişebilen doğal yapısı, insanların denizlerin olumsuz koşullarından korunmak için önlemler alması gibi hususlar deniz ve denizcilik sektörünün risklerinin temelini oluşturmaktadır. Bu durum doğrultusunda denizde can ve mal emniyetinin sağlanması için daha kapsamlı ve etkin önlemler alınmalıdır. Gemi personelinin ve gemilerin taşıyacağı yolcu ve yüklerin emniyetinin sağlanması maksadıyla gemilerin inşa aşamasından itibaren önlemler alınması, gemilerde kullanılan sistem ve cihazların birbirini yedekleyebilecek şekilde dizayn edilmiş ve güvenilir olması çok önemlidir. Bu yüksek standartların sağlanabilmesi maksadıyla, inşa işlemini icra eden tersaneler, inşa edilen gemiler ve denizde faal olarak seyir icra eden gemiler sürekli ve etkin bir şekilde ulusal ve uluslararası kurumlarca teftişe tabi tutulmaktadır. Gemilerin teknik veya idari yetersizliği, personel hatası, çatışma veya denizde karşılaşılan önlenemeyecek doğal hava şartları (sis, fırtına, vb.) gibi nedenlerle ya da bu nedenlerin birleşmesi ile birlikte gemi kazaları ortaya çıkmaktadır.

Bu kazalar esnasında gemi personelinin, taşınan yolcu ve ticari yüklerin emniyete alınması hususu denizcilik sektörü için geçmişten günümüze kadar önemli bir problem oluşturmuştur. Bu problemin çözümü maksadıyla emniyetli gemi yönetimi için birçok sistem geliştirilmiş ve zorunlu olarak kullanılmasına hükmedilmiştir. Ayrıca denizde can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi maksadıyla ilgili denizcilik otoritelerince kurallar oluşturulmuş ve tüm dünya denizcilik sektörü için bu kurallar geçerli hale getirilmiştir.

Deniz emniyeti kapsamındaki ilk uluslararası girişim, 1912 yılında gerçekleşen Titanik gemi kazasının ardından 1914 yılında yapılmıştır. Deniz emniyeti ve deniz politikaları konusunda uluslararası düzenlemelerin standartının sağlanabilmesi maksadıyla Birleşmiş Milletler (BM) tarafından 1948 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulmuştur. Ülkemiz bu kuruluşa 1958 yılında üye olmuştur.

IMO bir danışmanlık kuruluşu olup, icra makamı değildir. IMO'nun kuruluş sözleşmesinde işlevi; kendisine bildirilen sorunları incelemek ve tavsiyelerde bulunmak; anlaşma, sözleşme ve diğer uluslararası belgelerin taslaklarını hazırlayıp bunları hükümetlere ve sivil toplum kuruluşlarına tavsiye etmek ve gerektiğinde konferanslar düzenlemek; üyeler arasında danışma ve hükümetler arasında bilgi alışverişi için gerekli mekanizmaları kurmak şeklinde belirtilmektedir.

IMO kararları, üye devlet tarafından onaylansa da ulusal kanun ile desteklenmeden etkisi bulunmamaktadır. IMO tarafından alınan kararlar, IMO'nun kuruluş sözleşmesinde de belirtildiği üzere sadece kendisine üye olan devletlere tavsiye özelliği taşımaktadır. Bu kararların üye devlet tarafından yürürlüğe sokulması amacıyla ulusal kanun olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

IMO, kuruluş döneminden başlayarak günümüze kadar yaptığı çalışmalar doğrultusunda denizciliğin gelişmesi ve uluslararası düzeyde standartların sağlanması maksadıyla dünya denizlerinde can ve mal emniyetinin sağlanarak uzun süreli idame ettirilebilmesi için sözleşme, tebliğ ve kodlar ortaya koymuştur.

IMO'nun deniz emniyeti ve güvenliği konularındaki sözleşme ve kararlarının dünya denizcilik sektörü içerisindeki kabul görme ve uygulanma durumu incelendiğinde, IMO'nun etkinliği kolaylıkla fark edilebilmektedir. Dolayısıyla dünya denizlerindeki

can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi maksadıyla IMO'nun almış olduğu kararların çok etkili olduğu görülmektedir [15].

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), dünyada kalıcı bir barışın sürdürülebilmesi ve sosyal hayatının düzenlenmesi maksadıyla 1919 yılında Versailles Barış Anlaşması ile kurulmuştur. 1944 yılında ILO'nun kuruluş amacı ve çalışma yapacağı alanlar Filadelfiya Bildirgesi ile tekrar belirlenmiştir. Aslında bu bildirme ile birlikte ILO, aktif olarak çalışmasına tekrar başlamıştır. ILO'nun BM'ye bağlı bir ihtisas kuruluşu haline gelmesi ise 1946 yılında olmuştur. Burada ILO'nun kapsamı, sosyal hayatın ve adaletin tesisi maksadıyla çalışanların haklarının iyileştirilmesi ve korunması olarak belirlenmiştir [16].

IMO ve ILO'ya üye olan Türkiye, denizcilik sektörü kurallarının belirlendiği anılan örgütlerin çıkardığı sözleşme, kural ve tavsiye kararlarının birçoğunu ulusal mevzuat kapsamında onaylayarak yasalaştırmış ve uygulanmasını zorunlu hale getirmiştir.

Uluslararası sularda sefer yapan Türk bayraklı gemiler icra ettikleri faaliyet kapsamında uğradıkları limanlarda; bahsedilen kurallardan, ülkemiz tarafından onaylanıp onaylanmadığına bakılmaksızın liman devletinin onaylamış olması durumunda sorumlu tutulmaktadırlar. Dolayısıyla seferlerinin ya da ticaretlerinin devam edebilmesi maksadıyla hazırlıklarını, uğrayacakları liman devletinin kabul ettiği kurallara göre yapmaktadırlar.

Genel olarak uluslararası örgütler tarafından oluşturulan denizcilik sektörüne ait kurallar ve ulusal mevzuatımızda bunlara karşılık çıkarılan kanun ve yönetmelikler ile ülkemiz tarafından oluşturulmuş denizcilik mevzuatından İSG Kanunu ile ilişkili olanlar sırasıyla alt başlıklarda açıklanmıştır.

2.1. Ülkemiz Tarafından Onaylanan IMO Sözleşmeleri

IMO tarafından üye devletlerin onayı veya uygulamaya başlaması ile beraber kabul görerek yayınlanan sözleşmelerden İSG Kanunu hükümlerine paralel isterleri olan iki ana sözleşmeden aşağıda bahsedilmiştir.

2.1.1. Denizde can emniyeti sözleşmesi (SOLAS)

Titanik kazası sonrası Londra’da toplanan denizci ülkeler, kazadan çıkarılan dersler ve bu kapsamda tespit edilen hususlar doğrultusunda oluşturdukları Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi’ni (SOLAS) 1914 yılında yayınlamıştır. SOLAS, IMO’nun ilk ve temel sözleşmesi olup, dünya genelinde en yaygın şekilde kabul görmüş sözleşmesi olması açısından önemlidir. Ayrıca bu sözleşme IMO’nun çalışmalarının temelini oluşturmaktadır.

SOLAS’ın ikinci versiyonu 1929’da kabul edilmiş 1933’te yürürlüğe girmiştir. Üçüncü güncelleme 1948’de kabul edilip, 1952’de yürürlüğe girmiştir. Dördüncü güncelleme ise 17 Haziran 1960’da yayınlamış, 26 Mayıs 1965’de yürürlüğe girmiştir.

SOLAS, ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmesine rağmen, özellikle teknolojinin çok hızlı gelişmesi ile birlikte yetersiz kalmış ve yenilenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, 1 Kasım 1974 tarihinde (literatürde sözleşme, son halinin kabul tarihi olan 1974’ten dolayı SOLAS 74 olarak geçmektedir) günümüzde de yürürlükte olduğu haliyle beşinci kez güncellenmiş ve 25 Mayıs 1980’de yayınlanmıştır.

Sözleşmenin 1974 güncellemesi, ilk oluşturulduğu dönemden itibaren yapılan tüm güncellemeleri içermekte ve kabul edilerek yürürlüğe girmesi konusunda farklı bir düzenleme içermektedir.

Sessiz kabul (tacit acceptance) olarak ta adlandırılan bu düzenleme yeni kararların çıkması ve kabul edilmesi konusunda süreci hızlandırmıştır. SOLAS’ın 1974 versiyonuna gerekli maddelerde değişim ve yeni madde eklemeleri de yapılmış olup, son güncelleme 2009’da yapılmıştır [15].

SOLAS, gemilerin inşa aşamasından başlayarak kriterler ortaya koymakta, gemi bünyesindeki tüm sistem cihazları inceleyerek denizde can ve mal emniyetinin sağlanması amacıyla kurallar oluşturmakta ve uluslararası standartları ortaya koymaktadır.

SOLAS, gemilerin inşa aşamasından başlamak üzere can ve mal emniyeti için; makine, elektrik ve donanımların dizaynlarını, yangın emniyet tedbirlerini, can

kurtarma araçlarının özelliklerini, telsiz haberleşmesini, seyir güvenliğini, tehlikeli yüklerin taşınma prensiplerini, gemilerde bulunması gereken belge ve dokümanların isim ve kapsamını açıklayan ve kuralların uygulanması konusunda kontrol metotlarını belirleyen yasal bir kurallar bütünüdür [17].

Günümüzde denizlerdeki can ve mal emniyetinin sağlanması için SOLAS istekleri temel alınmaktadır. Her ülke kendi kanunlarında SOLAS doğrultusunda düzenlemeler ortaya koymaktadır. Ancak bu yasal düzenlemeler SOLAS'a aykırılık göstermeyecek şekilde inşa edilmektedir. Ülkemiz SOLAS'a taraf olduğunu beyan etmiş ve 1980 yılında resmi gazetede SOLAS'ı kabul ederek kanunlaştırmıştır.

SOLAS Sözleşmesi toplam 12 bölümden oluşmaktadır. Sözleşmenin eklerinde ise, bölümlere ait belge ve bilgiler ile sözleşme konusunda yapılan konferanslarda alınan yeni kararlar bulunmaktadır.

Sözleşmenin birinci bölümünde; SOLAS kapsamındaki genel hususlar, dokümantasyon, gemilerin türlerine göre yapılacak sörveyler ve tekrarlama periyotlarına dair hükümler bulunmaktadır. Ayrıca üye devletler veya görevlendireceği kuruluşlar tarafından gemilerde icra edilecek kontroller hakkında bilgiler bulunmaktadır.

Askeri gemiler ve asker taşıyan gemiler sözleşme dahilinde değildir. Bayrak devletine (sözleşmede idare olarak adlandırılmış), sözleşmede bahsedilen hususların kontrolü maksadıyla denetim ve sörvey yapılması ile gerekli tüm tedbirlerin alınması dikta edilmektedir. Yapılacak sörveyler sonucu bu durumun sertifikalandırılması ve sertifika geçerlilik süreleri ayrıntılı olarak belirtilmektedir.

Sözleşmenin ikinci bölümü ilk kısmında; gemilerin inşası, bölmelendirilmesi, denge, stabilite ve gemi stabilitesinin korunması, gemi makine ve elektrik donanımları ile bölmeler arası su sızdırmazlığının sağlanması hususlarından bahsedilmektedir.

Gemide can ve mal emniyetinin sağlanması konusu, geminin karşılaşılabileceği olağan dışı durumlara karşı inşa aşamasından başlayarak alınacak tedbirler ve gemi formunun buna bağlı olarak oluşturulması üzerine kurulmuştur.

Gemi dengesinin korunması ve yara alması durumunda (yangın, patlama veya gemi kazası sonucu gemi içerisine su girmesi durumu) stabil olarak kalabilmesi amacıyla sözleşmede belirlenmiş olan kurallar belirtilen gemi tiplerine göre inşa aşamasından başlayarak uygulanmalıdır.

Geminin tahrik sistemi olan ana makineler, elektrik ihtiyacını sağlayan jeneratörler ve elektrik donanımları, yüksek basınçlı hava devreleri ile sıcak su ve buhar devreleri ile ilgili standartlar ve emniyet ile güvenlik hususları bu bölümde belirtilmiştir. Makine mahallerindeki havalandırma sistemlerinin gerekliliğinden ve makinelerin gürültüsünün azaltılmasından bahsedilmiş olup, bahsedilen mahallerde gerekli kişisel koruyucu donanımların kullanılmasına yönelik hükümler belirtilmiştir (Bölüm II-1 Kısım C Kural 35-36).

Sözleşmenin ikinci bölüm ikinci kısmı; gemilerdeki yangın emniyeti konusunu ve yangının önlenmesi için alınacak tedbirleri düzenlemektedir. Yangınla ilgili tüm ihbar ve önleme sistemleri ile gemilerin inşa aşamasından itibaren yapılacak uygun dizayn ile gemilerin yangına karşı koyabilmesi için gerekli düzenlemeleri ortaya koymuştur.

Yangın söndürme sistemleri, seyyar ve sabit söndürücüler, kullanılacak yangın teçhizatı, yangın alarmları ve bunların gemi tipleri ve büyüklüklerine göre miktarı ve standartı sözleşmede belirlenmiştir.

Ayrıca, mürettebat ve yolcuların yangın anında bilgilendirilmesi, yangın kaçış yollarının belirlenmesi ve işaretlenmesi, gemide yangın talimatları oluşturulması, yangına müdahale ekiplerinin belirlenmesi ve tüm mürettebatın katılımıyla gemi dahilinde yangın eğitimlerinin yapılması sözleşmede belirtilmektedir. (Bölüm II-2 Kısım D Kural 12-13-15).

Sözleşmenin üçüncü bölümü; gemilerin tiplerine göre can kurtarma teçhizatı, ekipmanları (can salları, can yelekleri, can simitleri, kurtarma botları vb.) ile donatılması, bu teçhizat ve ekipmanların sahip olması gereken teknik özellikler ile bakım-tutumuna dair hükümleri düzenlemektedir.

Acil durumlarda hareket tarzları, toplanma alanları, acil durum talimatlarından (Bölüm III Kısım B Kural 8) ve acil durum eğitimi ile talimlerinden (Bölüm III Kısım B Kural 19) aynı bölüm içerisinde bahsedilmektedir.

Sözleşmenin dördüncü bölümü; gemilerin muhabere (haberleşme) konusundaki standartlarını ortaya koymuştur. Gemi dahilinde bulunacak telsiz, telefon ve radyoların gemi boyutuna göre miktar ve özellikleri belirlenmiş, üye devletlerin ortak muhabere yapabilmeleri için uluslararası kurallar belirtilmiştir.

Sözleşmenin beşinci bölümü; gemilerin denizde bulunduğu sürece emniyetli şekilde seyir yapabilmeleri için belirlenmiş hususlar ile ilgilidir. Deniz trafik hizmetlerinin standardı, meteorolojik bildirimler, gece ve gündüz seyir emniyeti hakkında hükümler bulunmaktadır. Askeri gemilerin de hem kendileri hem de diğer gemilerin seyir emniyeti açısından bu bölümde belirlenmiş standartlara uymaları tavsiye edilmektedir.

Sözleşmenin altıncı bölümü; gemiler tarafından ticari maksatlı taşınan katı halde bulunan kargonun yüklenmesi, istiflenmesi ve deniz şartlarına karşı emniyete alınması ile ilgili hükümleri içerir. Ayrıca taşınan yüke göre alınacak özel emniyet tedbirleri de belirtilmektedir.

Sözleşmenin yedinci bölümü tehlikeli yüklerin taşınması ile ilgili hususları belirtmektedir. Bu yüklerin sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi, bildirilmesi, istiflenmesi ve dokümantasyonu ile ilgili hükümleri içerir. Sırasıyla; paket ve yığın halindeki tehlikeli yükler, tehlikeli sıvı yükler, tehlikeli gaz ve sıvılaştırılmış gaz yüklerdir.

Sözleşmenin sekizinci bölümünde nükleer gemiler ile ilgili hususlardan bahsedilmektedir. Nükleer gemiler ile ilgili olarak; radyasyon güvenliği, güvenlik değerlendirmesi, sörveyler, belgeler, kontroller konularına değinilmiştir.

Sözleşmenin dokuzuncu bölümü, gemilerin emniyetli olarak yönetimi maksadıyla zorunlu olarak kurulacak olan bir sistemden bahsetmektedir. ISM Kod kapsamında hazırlanan bu Emniyet Yönetimi Sistemi (EYS), gemi sahibi olan donatan ya da şirket tarafından belgelendirilmek zorundadır. Belgelendirme işlemi Devlet veya Devlet tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından yapılacaktır.

Gemilere, Bayrak devleti veya Bayrak devletinin yetkilendirdiği kuruluşlar tarafından gerekli denetimler yapıldıktan ve emniyet konusunda yeterli görüldükten sonra Emniyet Yönetimi Sertifikası verilecektir. Her gemi ve geminin sahibi olan şirket bahsedilen uygunluk sertifikası ile donatılmak zorundadır (Bölüm IX Kural 4).

Sözleşmenin onuncu bölümünde yüksek süratli teknelerin ilave güvenlik önlemlerinden bahsedilmektedir. Sözleşmenin on birinci bölümü gemilerin denizde olduğu esnada seyir emniyeti açısından üye devletlerce alınacak emniyet tedbirleri ve idari kontrollerden bahsedilmektedir. İdari kontroller; sörvey kontrolleri, Bayrak devleti kontrolleri, Liman devleti kontrolleri olarak sıralanmıştır. Aynı bölümün ikinci kısmında ise; hem gemi hem de gemilerin bağlama limanlarında alınacak ilave emniyet ve güvenlik tedbirlerine ilişkin hükümler yer almaktadır.

Sözleşmenin on ikinci bölümünde ise; gemi boyu 150 metre üzerinde olan yük gemileri için risk faktörünün yüksek olduğu göz önünde bulundurularak inşa aşamasından itibaren oluşturulacak olan ilave emniyet tedbirlerine dair hükümler bulunmaktadır.

2.1.2. Gemi adamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma esasları hakkında uluslararası sözleşme (STCW 1978)

Gemi adamlarının eğitim, sağlık, belgelendirme ve vardiyaları için uluslararası standartların kabulü ile denizde can ve mal emniyetinin ve deniz çevresinin korunmasının artırılması hedefine, uluslararası bir sözleşme ile ulaşılabileceğine karar verilmiş olup, 1978 yılında STCW olarak adlandırılan standartlar sözleşme ile yürürlüğe girmiştir.

Gemi adamlarının eğitim isterleri ve yeterliliklerinin gemi büyüklüğüne (tonajına) göre belirlenmesinin yanı sıra, bu sözleşme ile birlikte geminin seyir halindeyken uygulanacak mesai planı olarak adlandırılan vardiya düzeni her bölüm (makine, güverte vb.) için ayrı ayrı belirlenmiştir.

Ayrıca seyir halindeki faaliyetler gerek rutin gerekse acil durumları kapsayan hareket tarzları belirlenmiş, icra edilecek olan faaliyetler için de talimatlar ortaya konmuştur. Bu talimatlar içinde adım adım uygulanacak prosedürler ve emniyet tedbirleri de

mevcuttur. Bu sözleşmeyi, seyir esnasında ve ilgili faaliyetlerde kurulacak sistem ile uyulacak hususların standart olarak belirlendiği temel kaynak olarak açıklayabiliriz.

Sözleşmenin birinci bölümünde genel kurallardan bahsedilmiştir. İkinci bölüm, gemide güvertede çalışan personel ve gemi kaptanının, üçüncü bölüm, makine bölümüne ait personelin, dördüncü bölüm ise muhabere sistemlerini kullanacak olan personelin alacağı eğitimler ve bu eğitimler kapsamında belgelendirilmelerine dair gerekli isterleri düzenlemektedir.

Beşinci bölüm, ilk dört bölümünde belirtilen hususların yanı sıra özel olarak yolcu taşıyan Ro-Ro gemileri ile akaryakıt, kimyasal ve sıvılaştırılmış gaz tankerlerinde çalışacak personelin eğitim ve belgelendirilmesi için gerekli isterleri düzenlemektedir.

Sözleşmenin altıncı bölümünde tüm gemi adamlarının acil durumlar, İSG, ilkyardım ve denizde hayatta kalabilme konularında alacakları eğitimler ve bu doğrultuda belgelendirilmeleri ile ilgili hususlar düzenlenmiştir.

Yedinci bölümde, gemi adamlarının acil durumlarda birbirlerini yedekleyebilmeleri amacıyla ikiz olarak görevlendirilmeleri konusundaki hükümler bulunmaktadır. Gemi içerisinde nöbet ve seyir esnasındaki vardiye düzeni ile ilgili hükümler acil durumları da kapsayacak şekilde sekizinci bölüm ile belirlenmiştir.

2.2. Ülkemiz Tarafından Onaylanan ILO Sözleşmeleri

ILO'nun ülkemiz tarafından onaylanan İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin 155 sayılı Sözleşmesi ile İş Sağlığı Hizmetlerine İlişkin 161 sayılı Sözleşmesi tüm çalışanlar için geçerlidir. Gemilerde çalışma şartları ve gemi adamlarına ilişkin ülkemiz tarafından onaylanan toplam 13 adet sözleşme bulunmaktadır. Bu sözleşmelerden İSG ile ilgili olanlardan aşağıda bahsedilecektir.

2.2.1. 155 sayılı isg ve çalışma ortamına ilişkin sözleşme

ILO tarafından 3 Haziran 1981 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 7 Ocak 2004 tarihinde 5038 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Bu sözleşme, ILO'nun

İSG ve çalışma ortamı konusunda tüm ekonomik faaliyet kollarını ve bu ekonomik faaliyet kollarında çalışan işçileri kapsayan ana sözleşmesidir.

Ancak, ILO sözleşmeyi onaylayan üye ülkelere ilgili işçi ve işverenlerin temsilcisi olan kuruluşlara danıştıktan sonra, işin gereği olarak önemli özel sorunlar yaratan deniz taşımacılığı veya balıkçılık gibi belirli ekonomik faaliyet kollarını, tamamen veya kısmen uygulama alanı dışında tutma izni vermiştir.

Sözleşmede geçen “işçi” kavramı, 6331 sayılı İSG Kanunda da olduğu gibi kamu çalışanları dahil istihdam edilen bütün çalışan kişileri kapsamaktadır. İşverenin yükümlülükleri, kontrol, ölçüm, araştırma, acil durumlar, ilkyardım, çalışmaktan kaçınma hakkı, sağlık gözetimi, çalışanların bilgilendirilmesi, eğitimi, görüşlerinin alınması ve katılımlarının sağlanması, çalışan temsilcisi ve çalışanların yükümlülükleri İSG Kanunu paralelinde olan hususlardır.

2.2.2. 161 sayılı iş sağlığı hizmetlerine ilişkin sözleşme

ILO tarafından 7 Haziran 1985 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 7 Ocak 2004 tarihinde 5039 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Bu sözleşme, bütün ekonomik faaliyet dallarında ve tüm işletmelerde, kamu sektörü ve üretim kooperatifleri üyelerini de kapsayan, bütün işçiler için, iş sağlığı hizmetlerini sürekli bir şekilde geliştirilmesini öngörmektedir. Sözleşmeyi onaylayan üye ülke, çalışanlarına bu şartları sağlamakla mükelleftir.

Sözleşmede iş sağlığı kavamı, “iş ile ilgili en uygun fiziksel ve zihinsel sağlık koşullarını karşılayacak düzeyde, güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı oluşturmak ve işin, işçilerin fiziksel ve zihinsel sağlık durumlarını dikkate alacak şekilde, onların yeteneklerine uygun biçimde uyarlanması” olarak tanımlanmıştır.

ILO'nun 161 Sayılı İş Sağlığı Hizmetleri Sözleşmesi içerisinde, 6331 sayılı İSG Kanunu paralelinde iş sağlığı hizmetleri ve bu hizmetlerin desteklenmesi, kontrol, ölçüm ve araştırma, acil durumlar ve ilkyardım, sağlık gözetimi, çalışanların bilgilendirilmesi, eğitimi, görüşlerinin alınması ve katılımlarının sağlanması ve çalışan temsilcisi hususları yer almaktadır.

2.2.3. 134 sayılı iş kazalarının önlenmesine (gemi adamları) ilişkin sözleşme

ILO tarafından 30 Ekim 1970 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 30 Ekim 2003 tarihinde 4935 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Sözleşmenin yürürlükte olduğu bir ülkede kayıtlı olan ve devamlı deniz taşımacılığına ayrılmış bir gemide, herhangi bir ünvanla çalıştırılan herkes gemi adamı diye adlandırılmakta ve gemi adamlarının işle ilgili olarak ya da iş sırasında maruz kaldıkları kazalar bağlamında, ILO'nun işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin temel sözleşmesidir. Gemi adamlarının yaşayabilecekleri kazaları önceden önlemenin yanı sıra herhangi bir kazanın oluşması halinde uyulması gereken kuralları da belirlemektedir. Kazaların bildirilmesi, kayıt altına alınması, kapsamlı inceleme yapılması vb. yükümlülükleri belirlemektedir.

Sözleşmenin dördüncü maddesinde; “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.” hususu ile taraf devletlere ulusal olarak gerekli düzenlemeleri yapmaları zorunluluğu getirmektedir.

Sözleşme ayrıca, gemi sahiplerine kazaların önlenmesi maksadıyla gerekli koruyucu tedbirleri almasını, gemi adamlarına ise koruyucu tedbirlere uyma zorunluluğu getirmiştir (madde 5).

Sözleşmenin diğer maddelerinde 6331 sayılı İSG Kanunu paralelinde olan diğer hükümler ise; ulusal denetim, kazaların önlenmesi maksadıyla başkanlığını gemi kaptanının yaptığı ve çalışanlardan oluşan bir kurul, kaza önleme programı, kazaların önlenmesi maksadıyla bağımsız kuruluşlar tarafından verilecek eğitimler ve kaza önleme maksadıyla oluşturulan talimatların çalışma mahallerine asılmasıdır.

2.2.4. 164 sayılı gemi adamlarının sağlığının korunması ve tıbbi bakımına ilişkin sözleşme

ILO tarafından 8 Ekim 1987 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4945 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Bu sözleşme,

gemilerin sağlık ve temizlik bakımından uygun durumda bulundurulması ve gemi adamları için gemilerde koruyucu sağlık ve tıbbi bakım olanakları sağlayan önlemlerin alınmasına ilişkindir.

Sözleşme ile birlikte; üye ülkelerin gemi adamları için liman ve sefer durumlarında gemilerde sağlık ve tıbbi bakım sağlanması öngörülmektedir. Gemi büyüklüğü, türü ve gemi adamı sayısına göre tıbbi ekipmanlar, eczane dolabı, gemi hastanesi, doktor ve sağlık çalışanı sayı ve standartları belirlenmiştir.

2.2.5. 55 sayılı gemi adamlarının hastalanması, yaralanması ya da ölümü halinde armatörlerin sorumluluğuna ilişkin sözleşme

ILO tarafından 24 Ekim 1936 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4942 sayılı kanun ile onaylanmıştır.Sözleşmede; gemi donatanı olan armatör, gemi adamlarının seferleri esnasında meydana gelen hastalık, yaralanma veya ölüm durumdan sorumlu tutulmuştur. Gemi adamlarının hastalanması, yaralanması durumunda tedavi masraflarının karşılanması yine armatörün sorumluluğunda olduğuna hükmedilmiştir. Ayrıca ölüm durumunda ödenecek tazminat ve sigorta konusu sözleşme ile birlikte belirlenmiştir.

2.2.6. 73 sayılı gemi adamlarının sağlık muayenesine ilişkin sözleşme

ILO tarafından 6 Haziran 1946 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 25 Haziran 2003 tarihinde 4908 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Gemilerde çalışacak tüm kişilerin; duyma, görme, güverte bölümünde çalışacak kişilerin ise renk seçme yeteneklerinden hepsinin uygun olduğu ve denizdeki çalışmalarından dolayı ağırlaşacak veya işe uygun olmayan bir duruma düşürecek veya gemideki diğer kimselerin sağlığını tehdit edecek herhangi bir hastalığı bulunmadığına ilişkin sağlık raporları almaları gerektiğine ilişkindir.

Yapılacak işe uygun sağlık raporu alınma zorunluluğu, raporun iki yılda bir yenilenmesi ve sağlık raporu bulunmayan gemi adamının çalıştırılmaması hususları İSG Kanunu paralelinde olan hükümlerdir.

2.2.7. 92 sayılı mürettebatın gemide barınmasına ilişkin sözleşme (133 sayılı sözleşmeye ilave hükümler)

ILO tarafından 8 Haziran 1949 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 25 Haziran 2003 tarihinde 4907 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Aynı sözleşme, modern gemilerin yapımı ve işletmelerinin hızlı değişen özellikleri karşısında ek ihtiyaçlar kapsamında güncellenerek 14 Ekim 1970 tarihinde 133 sayılı sözleşme ile yenilenmiş ve ülkemiz tarafından 2 Ekim 2003 tarihinde 4973 sayılı kanun ile onaylanmıştır.

Sözleşme; gemi mürettebatının gemilerin tür ve boyutlarına göre barınacakları yerlerin planlarının yapılması ve kontrolü ile mürettebatın barınacakları yerlere ilişkin gereklilikleri konusunda standartlar belirlemiştir.

Üye ülkeler, kendi bayrağını taşıyan gemilerde çalışan mürettebatın barınmasıyla ilgili kamaralar, yemekhane ve dinlenme salonları, havalandırma, ısıtma, aydınlatma ve temizleme yerlerinin asgari şartlarına ilişkin olarak sözleşmenin iki, üç ve dördüncü bölümlerinde yer alan hükümlerinin uygulanmasını sağlayacak yasa ve yönetmelikleri hazırlamayı kabul etmişlerdir.

2.2.8. 58 sayılı asgari yaş sözleşmesi

ILO tarafından 22 Ekim 1946 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 25 Mayıs 1959 tarihinde 7293 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Sözleşme ile birlikte gemilerde çalıştırılabilecek kişilerin yaş alt sınırı belirlenmiştir. 15 yaşından küçüklerin gemi adamı olarak çalıştırılmayacağına hükmedilmiş olup, sadece öğrenci durumunda olanlar için istisnai bir durum belirlenmiş, onlar için de alt sınırın 14 yaş olduğu bildirilmiştir.

2.2.9. 53 sayılı ticaret gemilerinde çalışan kaptanlar ve gemi zabitlerinin mesleki yeterliliklerinin asgari icaplarına ilişkin sözleşme

ILO tarafından 6 Ekim 1936 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 25 Haziran 2003 tarihinde 4906 sayılı kanun ile onaylanmıştır. Ticaret gemilerinde çalışan kaptanlar, nöbetçi güverte ve makine zabitlerinin mesleki yeterliliklerinin asgari gereklerini ortaya koymaktır.

2.2.10. 68 sayılı gemilerde mürettebat için i e ve yemek hizmetlerine ilişkin sözleşme

ILO tarafından 6 Haziran 1946 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4943 sayılı kanun ile onaylanmıştır.  ye devletlerin ticari amaçlı açık deniz gemisi mürettebatının i esinin ikmal ve yemek hizmetleri için uygun bir standardın geliŐtirilmesine ilişkindir.

Gemi içerisinde yemek yenilecek ve erzakların muhafaza edileceği bölümlerin mürettebatın sağlığı açısından uygun koşullarda saklanması ve idamesinin sağlanması maksadıyla standartlar belirlenmiştir. Gemi adamlarının sağlığının öncelikli olarak korunması önemsenmiŐtir.

2.3. Ulusal Mevzuatımızdaki Denizcilik Kanun ve Yönetmelikleri

Ulusal mevzuatımızda, denizcilik ile ilgili olarak çıkarılmış olan iki ana kanun bulunmakla birlikte, Deniz  Ő Kanunu tamamen denizde çalışan gemi adamlarının, yaptıkları iş anlaşması ve bu kapsamdaki haklarından bahsetmektedir. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ise, SOLAS isterlerini karŐılamak maksadıyla denizde can ve mal koruma hususlarını belirtmekte olup, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu ile gemi sağlık koşulları konularına da değinilmektedir. Bu kanun kapsamında çıkarılmış olan yönetmelikler ve uluslararası sözleşmeler ve kurallar kapsamında çıkarılan diğer yönetmeliklerin  SG ile ilgili olanlarından bahsedilecektir.

2.3.1. 854 sayılı deniz iş kanunu

Bu Kanun, gemilerde bir hizmet akdi ile çalışan gemi adamlarının ve bunların işverenleri hakkında uygulanmaktadır. Gemilerde alıŐan kişiler olan gemi adamlarının sahip olduğu haklar ve işverenleri olarak adlandırılan gemi sahipleri veya kendisinin sahip olmadığı bir gemiyi kendi adına ve hesabına iŐleten kimseler ile olan iliŐkilerini düzenlemektedir. Kanunda sırasıyla; işveren, gemi adamı, kaptan ve işveren vekili tanımlarından, yazılı akit ve Őeklinden, belirli süreli akitten, çalışma belgesi, fesih ve Őartlarından, kıdem tazminatı, iş süresi, fazla çalışma, ücret ve ücrette kesintiden, avans, izin, tatil ve Őartlarından bahsedilmektedir.

2.3.2. 4922 sayılı denizde can ve mal koruma hakkında kanun

Ülkemizde denizde can emniyeti, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yürütülmekte olan ve 1946 yılında kabul edilen bu kanun ile düzenlenmektedir. Bu kanun, genel olarak SOLAS hükümlerini kapsamakla birlikte, SOLAS'ın bölümlerinde düzenlenmiş detaylar, kanuna dayandırılarak hazırlanan yönetmelik, tüzük, yönerge ve tebliğlerle hükümlere bağlanmıştır.

Ayrıca 4922 sayılı kanun yıllar içerisinde doğan ihtiyaçlar ve uluslararası sözleşmelerde yapılan güncellemeler ile birlikte birçok kez değişikliğe uğramıştır. Son değişiklik 2008 yılına aittir.

Kanunun 2-6 ve 11. maddeleri kapsamında Gemilerin Teknik Yönetmeliği oluşturulmuştur. Bu yönetmelik içerisinde; SOLAS'ın gemilerin dokümantasyon ve sömreyi, yangın emniyeti ve can kurtarma eçhizeleri hususları hakkında hükümler bulunmaktadır. Yönetmeliğe ait ayrıntılı bilgi çalışmanın ileriki bölümlerinde verilecektir.

Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmalarını önlemek ve denizde oluşabilecek deniz kazalarının önüne geçebilmek amacıyla gösterecekleri fener ve alametler, verecekleri ses ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kuralları ile acil durumlarda veya tehlikeye düştüklerinde yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler kanun kapsamında oluşturulmuş olan tüzükle belirlenmiştir. Bu, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'dür ve her Türk gemisinde bulundurulması 4922 sayılı kanun gereği şarttır.

2.3.3. Gemilerin teknik yönetmeliği

Bu Yönetmeliğin amacı; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

SOLAS hükümleri doğrultusunda detaylı olarak hazırlanmış olan yönetmelik, toplam 12 bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm; amaç ve kapsam, ikinci bölüm ise gemilerde yapılacak ilgili kontroller neticesinde sertifikalandırılmalarından bahsetmektedir. Üçüncü bölümde; gemilerin inşa standartları, inşa kapsamında oluşturulacak olan stabilite ve gemi dengesinin korunması istekleri ile gemiye donatılacak olan tüm makine ve elektrik sistemlerinin uygunluk ve yeterliliği konusunda hükümler bulunmaktadır.

Dördüncü bölüm; gemilerdeki yangın ve yangından korunma konusunu içermektedir. Bu kapsamda, yangın ihbar ve önleme sistemleri, yangına müdahale ekipmanları, yangından kaçış yolları ve yangınla başa çıkma konusundaki standartlar bu bölümde belirtilmiştir. Beşinci bölümde gemi personelinin can emniyeti konusunda önem arz eden can kurtarma sistemleri ile donanımları ve bunların standartları belirlenmiştir. Altıncı bölümde; gemi muhaberesi konusundaki hususlara yer verilmiştir. Radyo, telsiz, telefon standartları ve bu cihazların kullanımı konusu ile bakımları hakkında hükümler belirtilmiştir.

Yedinci bölümde; gemilerin denizde güvenli ve emniyetli olarak seyir icra edebilmeleri maksadıyla oluşturulan kurallardan bahsedilmiştir. Sekizinci bölüm; ticari olarak taşınan kargo ve yüklerin istiflenmesi, taşınması ve emniyetlerinin sağlanması konusundan bahsetmektedir.

Dokuzuncu bölümde gemilerin liman ve seyir durumlarında denizleri kirletmelerini önlemek maksadıyla belirlenen standartların yanı sıra gemi dahilinde bulunan kirletmeyi engelleyici sistemleri ele almaktadır.

Yaşam ve çalışma mahalleri konuları, onuncu bölümde belirtilmiş olup; iş sağlığı açısından önemli olan bu bölüm, mürettebatın barınacakları yerlerle ilgili kurallar, havalandırma ve ısıtma, aydınlatma, kamaraların yerleşimi ve minimum yüzölçümleri, yemekhane ve dinlenme salonları standartları, lavabo, banyo ve duşlar ile ilgili istekler ve revir standartlarını belirlemektedir. On birinci bölümde; yolcu gemileri için onuncu bölüm paralelinde ek emniyet hususlarından bahsedilmiştir.

Yönetmeliğin eklerinde; yönetmelik içerisinde belirtilen belge ve sertifikaların formatları belirlenerek birer kopyası konulmuş, gemi tiplerine göre bu belgelerin

tesisi esnasında kontrolü yapılacak hususlar için denetim listeleri belirtilmiştir. Ayrıca; yangına karşı koruyucu tedbirler, makineler ve makineler için alınacak emniyet tedbirleri, gemi tiplerine göre yapılacak talimler ve talim programları yönetmeliğin eklerinde bulunan diğer önemli hususlardır.

2.3.4. Gemi teçhizatı yönetmeliği

Bu Yönetmeliğin amacı; Denizcilik Müsteşarlığı veya Devlet tarafından görevlendirilmiş kuruluşlar tarafından gemi emniyet belgeleri düzenlenen gemilerde kullanılacak olan teçhizatla (her türlü donanım veya sistem/cihaz) ilgili sözleşmelerin ve diğer uluslararası düzenlemelerin etkin olarak uygulanmasını, bu konudaki ilave tedbirlerin belirlenmesini ve bu suretle denizde can, mal, çevre ve seyir güvenliğinin sağlanmasına ilişkin hükümleri düzenlemektir.

SOLAS'ta geçen gemi teçhizatlarının teknik özellikleri ve gemilerin bu teçhizatlarla donatılmasını düzenlemektedir. Yönetmeliğin eklerinde; can kurtarma, deniz kirliliğini önleme, yangından korunma, seyir, telsiz iletişim teçhizatlarına ait ulusal ve uluslararası standartlardan bahsedilmektedir.

2.3.5. Yolcu gemilerinin emniyetine ve gemilerdeki yolcuların kayıt altına alınmasına ilişkin yönetmelik

Yönetmelik yolcu gemilerinde; can ve mal emniyetini sağlamak, bu gemilerin tabi olduğu kuralları uluslararası sefer yapan gemilerinin kuralları ile uyumlaştırmak, yolcu gemilerindeki yolcular ile mürettebatın güvenliğine ve kurtarılmalarına ilişkin imkanları geliştirmek, oluşabilecek kazalarda arama ve kurtarma faaliyetlerinin ve kazanın olumsuz sonuçlarıyla mücadelenin daha etkin bir şekilde yapılmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Yönetmelik içinde belirlenmiş olan emniyet şartları sırasıyla; inşa, bölmeleme ve stabilite, makina ve elektrik tesisatları, yangından korunma, yangın algılama, yangın söndürme ve can kurtarma donanımlarıdır.

2.3.6. Gemilerin genel denetimi ve belgelendirilmesi hakkında yönetmelik

Bu yönetmelik; teçhizat, malzeme ve diğer unsurların, mürettebatın ve işletim prosedürlerinin, ulusal mevzuat hükümlerine ve gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi ve deniz emniyeti hususlarındaki uluslararası sözleşmelere

uygunluğunun geminin kullanım amacına yönelik olarak denetlenmesine, uygun olmayanlar hakkında uygulanacak yaptırımlara ve belgelendirilmelerine ilişkin usul ve esasları belirlenmesi amaçlanmıştır. Yapılacak denetim içerikleri, kontrol edilecek hususlar, isterler ayrı ayrı belirtilmiş olup, emniyetin tesisi için denetimlere değinilmiştir.

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun isterleri kapsamında gemilerin kontrol edilmesi, denetimlerin yapılması ve uygun olanlar için Denizcilik Müsteşarlığı veya Liman Başkanlıkları tarafından görevlendirilmiş olan kuruluşlarca belgelerin tesis edilmesi hususları belirtilmektedir. Yönetmeliğin ekinde kontrol edilecek olan ulusal ve uluslararası belgeler ve dökümanlar listesi sunulmuştur.

2.3.7. Gemi adamları yönetmeliği

Bu yönetmelik, gemilerin yola elverişlilik bakımından donatılmalarında, gemi adamları ile ilgili gerekleri belirlemek amacıyla düzenlenmiş olup, Türk bayraklı gemilerde çalışan ve çalışacak olan gemi adamlarını ve bunların yeterlikleri, eğitimleri, sınavları, belgelendirilmeleri, sağlık durumları, kütükleme işlemleri ve vardiya tutma ile ilgili kuralları kapsamaktadır.

Yönetmeliğin oluşturulmasında, IMO'nun Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (STCW 1978) dayanak olarak alınmıştır. Ayrıca STCW'nin güncel değişimleri de yönetmeliğe işlenmiştir.

2.3.8. Seyir halindeki gemilerde daha iyi tıbbi hizmet verilmesi için gerekli asgari sağlık ve güvenlik koşulları hakkında yönetmelik

Bu Yönetmeliğin amacı; seyir halindeki gemilerde daha iyi tıbbi hizmet verilmesi için gerekli asgari sağlık ve güvenlik koşullarını sağlamaktır.

Gemilerde bulunacak asgari sağlık ve güvenlik koşulları kapsamında; gemi tipine, büyüklüğüne ve personel miktarına göre ilaçlar, tıbbi araç ve gereç, revir ve doktor standartları bu yönetmelik ile belirlenmiştir.

2.3.9. Gemi adamlarının ikamet yerleri, sağlık ve iaşelerine dair yönetmelik

Bu Yönetmeliğin amacı; 854 sayılı Deniz İş Kanununa tabi gemilerde; gemi adamlarına tahsis edilen yatma, dinlenme ve yemek yerleriyle gemide bulundurulması zaruri olan ilaç, tıbbi alet ve malzeme ve revirlerde bulunması gerekli şartları, gemi adamlarına verilecek iaşe maddelerinin ölçü ve niteliklerinin belirlenmesidir.

Gürültü, ısı ve fena kokulara karşı tecrit, havalandırma ve ısıtma, aydınlatma ve ışık, yatma, yemek, dinlenme yerleri standartları ve gemilerde bulundurulacak ilaç ve tıbbi malzemeler ile revir şartları yönetmeliğin İSG kapsamında gösterilebilecek isterleridir. Yönetmelik hükümleri; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve ÇSGB tarafından yürütölmektedir. Ayrıca bu yönetmelik, Deniz İş Kanunu kapsamında çıkarılmış olsa da ÇSGB İSG Genel Müdürlüğü mevzuatı internet sitesinde İSG kapsamındaki yönetmelikler altında da geçmektedir [18].

2.3.10. Balıkçı gemilerinin emniyeti hakkında yönetmelik

Bu Yönetmeliğin amacı; balıkçı gemileri için emniyet standartlarını oluşturmak ve balıkçı gemilerinin emniyeti konusunda ulusal uygulamalarla ilgili yetki, görev ve sorumluluklar ile uygulama usul ve esaslarını belirlemektir.

Yönetmelikte belirlenen standartlar, 1977 tarihli Balıkçı Gemilerinin Emniyeti İçin Torremolinos Uluslararası Sözleşmesi'ne ilişkin protokolde geçen hususlardır. Bu standartlar gemi büyüklüğü ve personel sayısına göre belirlenmiş olup ana bölümleri; yapı, su geçirmezlik ve teçhizat, denge ve denge ile ilişkili denize elverişlilik, makineler, motorlar, makine teçhizatları, yangın, yangın ihbar sistemleri, yangına müdahale ekipmanları, yangına müdahale teçhizatları, mürettebatın korunması ile ilgili koruyucu hususlar ve can kurtarma teçhizatlarıdır.

Dikkat edilecek olursa, Gemi Teçhizatı Yönetmeliği'nde bulunan hükümler ile Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik'te bulunan hususlardan birbiri ile örtüşen böümler bulunmaktadır. Bu yüzden bahsedilen ilk yönetmelik isterleri kapsamında donatılan balıkçı gemileri, bu yönetmeliğe göre de gerekli şartları sağlamış olarak sayılmaktadır.

2.3.11. Balıkçı gemilerinde yapılan çalışmalarda sağlık ve güvenlik önlemleri hakkında yönetmelik

Yönetmeliğin amacı, balıkçı gemilerinde yapılan işlerde çalışanların sağlık ve güvenliğinin korunması için alınması gereken önlemleri belirlemektir ve hükümleri, ÇSGB tarafından yürütülmektedir. Yönetmelik, 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında çıkarılmış olsa da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı internet sitesi ulusal mevzuatı içerisinde de geçmektedir [19].

Bu yönetmelik, sadece balıkçı gemileri ve çalışanlarında alınması gerekli İSG önlemleri hakkında olsa da; deniz taşımacılığı yapılan araçlar olan gemiler için İSG Kanunu kapsamında çıkarılan tek ulusal mevzuat olması yönünden önemlidir.

Yönetmelikle birlikte, İSG Kanunu kapsamında işverenin yükümlülükleri benzeri yükümlülükler, gemi sahibi ya da donatanı olan işverene de verilmiştir. Çalışanların sağlık ve güvenliğinin sağlanması, kaptanın sorumluluğu saklı kalmak kaydı ile işverene verilmiştir.

Çalışanların bilgilendirilmesi, çalışanların eğitimi, gemiyi sevk ve idare edecek kişilerin özel eğitimi, çalışanların görüşlerinin alınması ve katılımlarının sağlanması yönetmelik içerisinde geçen diğer hususlardır.

Balıkçı gemilerinde asgari sağlık ve güvenlik gerekleri; yeni inşa edilecek ve mevcut balıkçı gemileri için listeler halinde yönetmeliğin eklerinde belirtilmiştir. Denize elverişlilik ve denge, mekanik ve elektrik ekipmanı, telsiz haberleşme ekipmanı, acil kaçış yolları ve çıkışlar, yangın algılama ve yangınla mücadele, kapalı çalışma yerlerinin havalandırılması, ortam sıcaklığı, aydınlatma, güverteler, su geçirmez bölmeler ve başaltı, kapılar, ulaşım yolları, tehlikeli alanlar, çalışma bölümlerinin düzeni, yaşam alanları, sıhhi tesisler, ilkyardım, borda ve giriş iskelesi ve gürültü belirlenmiş olan isterlerin başlıklarıdır.

Can kurtarma ve hayatta kalma ekipmanı ile ilgili asgari güvenlik ve sağlık gerekleri ve kişisel koruyucu donanım ile ilgili asgari güvenlik ve sağlık gerekleri yönetmeliğin eklerinde bulunan diğer standartlardır.

2.3.12. Uluslararası emniyet yönetimi kodunun türk bayraklı gemilere ve işletmecilerine uygulanmasına dair yönetmelik

Yönetmeliğin amacı; Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Koduna uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için; işletmeciler tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı Emniyet Yönetimi Sisteminin (EYS) kurulması, uygulanması ve uygun şekilde sürdürülmesi, bunların Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kontrollerinin yapılması ile ilgili usul ve esasları belirlemektir. SOLAS'ın dokuzuncu bölümünde bahsedilen ISM Kodu paralelinde hazırlanmıştır.

Yönetmelik, ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı tüm gemileri kapsamakla birlikte, TSK gemileri, ticari maksat ile kullanılmayan devlet gemileri ve balıkçı gemileri kapsam dışındadır.

ISM ile birlikte; denizde emniyeti sağlamak, yaralanma ve can kaybı ile başta çevreye, deniz ortamına ve mala gelecek zararların önlenmesi, gemi işletmeciliğinde emniyetli çalışma ortamı ve uygulamalar sağlamak, gemiye, personeline ve çevreye karşı tespit edilen tüm riskleri değerlendirmek ve karşı koruma önlemleri almak, emniyet ve çevre koruma ile ilgili acil durumlara hazırlıklı olmak amaçlanmaktadır.

Geminin yönetim sorumluluğunu alan ve ISM'nin yüklediği tüm görev ve sorumlulukları devralmayı kabul eden gerçek veya tüzel kişi olan her işletmeci, bir EYS oluşturur, uygular ve sürdürür.

Ayrıca, her bir gemisinin emniyetli şekilde işletilmesini sağlamak üzere, nitelik ve yeterliliği idarece (Denizcilik Müsteşarlığı - Liman Başkanlığı) belirlenecek kişi veya kişileri Designated Person Ashore (DPA) olarak belirler ve atar.

Bu kişi veya kişilerin sorumluluk ve yetkileri arasında, geminin işletilmesi sırasında emniyet ve kirlilik önleme konularının izlenmesi ve yeterli kaynak için şirket tabanlı desteğin sağlanması da yer alır. ISM Kodu ve bu kapsamda hazırlanan EYS ile İSG Kanununun ayrıntılı karşılaştırılması üçüncü bölümde yapılacaktır.

3. ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ (ISM) VE İSG KANUNU İLE KARŞILAŞTIRILMASI

3.1. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (ISM Code)

Gemiler, sürekli olarak gemi içerisinde gemi kaptanı ve ikinci kaptan tarafından denetim altında tutulmaktadır. Ayrıca geminin bağlı olduğu şirketin işletme müdürü, güverte ve makine enspektörleri ile özel olarak görevlendirilen ilgileri tarafından rutin kontroller yapılmaktadır. Bağlama limanına ait Gemi Sörvey Kurulu, geminin kayıtlı olduğu ve standartlarının belirlendiği Klas kuruluşu, geminin kayıtlı olduğu Sigorta Kulübü ve geminin giriş çıkış yaptığı Liman Devleti Kontrolü diğer periyodik kontrol yapan ve gerektiğinde yaptırım uygulayan birimlerdir.

Gemilerin bu kadar çok denetime tabi tutulmasındaki en temel amaç, can emniyetini sağlayıcı koşulları gerçekleştirip sürekliliğini sağlamak ve denizlerde dolaşım faaliyetlerinin amacını doğuran ticari nitelikli mal emniyetini ve güvenliğini sağlamaktır.

Bu denetimlerin temelini oluşturan en geniş ve yaygın kurallar topluluğu SOLAS kurallarıdır. İster Liman Devleti Kontrolü isterse Klas veya sigorta kontrolleri olsun, tüm yapılan denetimlerin belirlendiği hususların hangi standartlarda olacağı genellikle SOLAS kurallarına göre belirlenmiştir.

Emniyetli gemi yönetimi ve çevre kirliliğine duyarlı bir sistem oluşturulması amacıyla IMO uluslararası bir düzenleme ortaya koymuştur. 1994 yılında A.741 (18) sayılı kararı ile ISM Kodunu kabul etmiş ve SOLAS'a IX. bölüm olarak eklemiştir. Gemilerin farklı tip ve özellikte oldukları göz önüne alınarak, ISM Kodunda ortak bir dil kullanılmış ve genel durum doğrultusunda isterler belirlenmiştir.

ISM Kodu kapsamındaki beş temel belge; Yolcu Gemisi Güvenlik Belgesi, Yük Gemisi İnşa Güvenlik Belgesi, Yük Gemisi Teçhizat Güvenlik Belgesi, Yük Gemisi Telsiz Telgraf Güvenlik Belgesi ve Yük Gemisi Telsiz Telefon Güvenlik Belgesidir.

Ayrıca ISM Kodunun yürürlüğe girmesi ile birlikte, yukarıda bahsedilen belgelerin yanına geminin sahibi olan şirket için Uygunluk Belgesi ve şirketin her gemisi tek tek alması zorunlu olan Emniyetli Yönetim Sertifikası eklenmiştir [20].

Ticari gemi işletmeciliği, ulusal ve uluslararası otorite olan kuruluşlar ve tabi olunan devletlerin koymuş olduğu kurallar çerçevesinde belirlenmiş özel ihtisas ve uzmanlık isteyen karmaşık bir yapıdır. Gemi kaptanı ve görevli diğer personel, gemi ve gemi adamlarının güvenlik ve emniyeti konusunda açıkça sorumludur. Ancak gemilerin yönetimi ve işletimi konusunda yani geminin idamesinin sağlanması hususlarındaki ana yetki ve sorumluluk donatan kişi ya da organizasyona aittir [21].

Gemi sahibi veya gemi işletmecilerinin görevi, herhangi bir kaza ve çevre kirliliği olayına sebebiyet verebilecek insan kaynaklı hataların ortadan kaldırılması, tamamen ortadan kaldırılamayacak durumda olanların ise minimize edilmesidir. Bu kapsamda ortaya konulacak şirket hedeflerinde, gemi personelinin bu şekilde bilgilendirilmesi ve yönlendirilmesi gerekmektedir.

Günümüzde gemilerin kara ekibi ile irtibatı teknoloji sayesinde kolayca anlık olarak gerçekleştirilebilmektedir. Gemide yaşanabilecek herhangi bir arıza veya soruna çözüm aranması esnasında işletmeci olan şirket ile haberleşilmekte ve gerekli görüldüğü takdirde talimat beklenmektedir. Bu yüzden, acil durumlarda alınacak olan kararlar için şirket içerisinde donanımlı ve yetkili personel bulundurulmalıdır. Unutulmamalıdır ki, verilecek olan bu karar gemi personelinin can emniyetine dahi kumanda edebilecek seviyede olabilir.

ISM Kodu, emniyet ve kirliliğinin ortadan kaldırılması kapsamında politikalar oluşturularak şirketler tarafından Emniyet Yönetimi Sistemi oluşturulmasını, bu sistemin devamlılığının olması için de prosedürler ile desteklenmesini öngörmektedir. Bu durum uluslararası bir standartın ortaya çıkmasını sağlamakta ve gemilerde emniyetli bir yönetim sistemi oluşturmaktadır.

Zaman içerisinde gelişen kurallar ve alınan kararlar içerisinde her zaman ilk aşama, emniyet yetersizliklerinin üzerinde durulması olmuştur. İkinci aşama ise tespit edilen emniyet yetersizliklerinin ortadan kaldırılması kapsamında yapılan çalışmaları

içermektedir. Üçüncü ve en gelişmiş aşama ise emniyetin kendi kendine düzenlenmesi kültürünün yaratılmasıdır.

Emniyetin kendi kendine düzenlenmesi maksadıyla şirketler iç denetim mekanizmalarını hayata geçirmekte, dışarıdan müdahale olmadan uygunsuzlukların çözümü doğrultusunda hareket etmektedirler.

Bu kapsamda şirket tüm birimleriyle beraber kendi içerisinde düzenli bir emniyet sistemi oluşturması ve sürdürmesiyle birlikte iç disiplini sağlayabilmektedir. ISM Kodu kurallarının IMO tarafından kabul edilmesi ve tüm üye devletler tarafından bu kuralların zorunlu uygulanması gemi işletmeciliğinde kendi kendine düzenleme kültürünün oluşturulması için önemli bir adımdır [20].

SOLAS içerisine eklenen ISM Kodun içeriği belirlenmiş olup, Kod kapsamında her gemicilik şirketinden bir Emniyet Yönetimi Sistemi oluşturması ve oluşturulacak bu sistemin kontrollerinin yapılarak sertifikalandırılması istenmektedir.

3.2. Emniyet Yönetimi Sistemi (EYS)

Ulusal denizcilik mevzuatımız içerisinde (ikinci bölüm üçüncü kısım) de belirtilen ilgili yönetmelik ile beraber Türk bayraklı gemilerde ISM Kod kapsamında bir EYS'nin kurulması, işletilmesi, geliştirilmesi, güncellenmesi, iç denetimlerinin yapılması ve ilgili kuruluş tarafından yapılan denetimler ile beraber belgelendirilip sertifikalandırılmasına hükmedilmiştir. EYS, kurulurken ve yönetilirken ISM Kodun belirlediği içerik kapsamında hareket edilmektedir. ISM Kodun içeriği ve EYS ilgili hususlar müteakip paragraflarda ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Birinci bölüm, tanımlar bölümüdür. Tanımlar içerisinde şirket; geminin sahibi olan veya sahibinden gemiyi işletmek üzere kiralayan ve sorumluluğu kendi üzerine alarak ISM Kod isterlerini karşılamayı kabul eden kişi, topluluk veya herhangi bir organizasyon olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım doğrultusunda şirket, ISM Kod kapsamında sorumlu olan yegane birimdir.

İkinci bölüm, şirket politikası olarak geçmekte olup, şirketin çevre ve emniyet ile ilgili politikasının oluşturulması ve gereksinimlerinden bahsetmektedir. Şirket,

ISM'nin temel gereklerinin uygulaması sırasında izleyeceği şirket politikasını beyan edecek ve buna uyacaktır.

İkinci bölümde bahsedilen şirket politikasının amacı; Liman Devleti Kontrolü muayenelerini geliştirip ve söz konusu muayenelerdeki aksaklıkları azaltmak, kirliliği önlemek ve daha iyi bir deniz çevresinin oluşmasını sağlamak, görev ve sorumlulukları tanımlamak, daha emniyetli ve güvenli çalışma koşulları oluşturmak amacıyla gemilerdeki güvenlik standartlarını geliştirilmesini sağlamaktır.

Üçüncü bölümde, şirketin yetki ve sorumlulukları ele alınmıştır. EYS, şirketin tüm unsurları ile birlikte emniyetli bir şekilde yönetilmesi konusunda yapılacak planlı çalışmalar bütünüdür. Öncelikli olarak yasalara uygun olarak hazırlanacak olan EYS, şirketin gereklilikleri ve politikası doğrultusunda ortaya konmalı sürekliliğinin sağlanabilmesi için dinamik olarak idamesi sağlanmalıdır.

EYS için prosedür geliştirilmeli ve bu doğrultuda hazırlanacak talimatlarla sürekliliği sağlanmalıdır. Şirketler aşağıda belirtilen istekleri karşılayacak şekilde EYS tesis etmeli ve devamlılığını sağlamak için gereken tüm şartları yerine getirmelidir.

Emniyet ve kirlilik önleme politikasını belirlemek, ulusal ve uluslararası yasa, kural ve sözleşmelerle uyumlu, gemiler tarafından emniyetli seyir icra edebilmesi amacıyla oluşturulacak talimatlarla kazaların oluşmasını engelleyecek, kara ve gemi personeli arasında koordineli hareket tarzını belirleyen, tüm çalışanların gerekli eğitimi almasını, görevlerini icra ederken uygun çalışma ortamının sağlanmasını, daha emniyetli ve güvenli çalışma koşulları oluşturmak amacıyla gemide emniyet standartlarını geliştirmek, Liman Devleti Kontrolü muayenelerini geliştirilmesi ve aksaklıkları azaltıcı tedbirlerin alınması, onaylanmış ve uygulanabilir bir EYS oluşturularak idamesinin sağlanması şirketin yetki ve sorumluluklarındandır.

Gerektiğinde operasyonlar yönetmek için uygun tedbirler alınmasının sağlanması, kaza ve uyumsuzlukların ISM Kodun kurallarına uygun olarak raporlanmasının sağlanması, iç ve dış denetim ve yönetimi gözden geçirmek için prosedürler oluşturulması ve tüm prosedürleri bir el kitabında toplamak şirketin yetki ve sorumluluklarındandır.

IMO, 2007 yılında yaptığı ISM uygulaması değerlendirilmesi sonucunda PSC-MEPC.7Circ.5 sayılı kararı ile ISM Kodu uygulamalarının genel emniyet kültürü oluşturmasını kolaylaştırması gerektiğini belirterek şirketlerin gerçekleştirmesi gereken uygulamalara yeni eklemeler yapmıştır.

Bunlar, EYS'nin şirket tarafından gözden geçirilmesi, uygunsuzluk, kaza ve tehlikeli durumların rapor edilmesi, iç denetimlerin yapılması ve yönetim sisteminin gözden geçirilmesidir. Ayrıca ISM Kod kapsamında şirkete yüklenmiş olan sorumluluklarının azaltılmaması ve değiştirilmemesi gerektiği vurgulanmıştır.

Şirket, EYS'nin etkinliğini periyodik olarak ve gerektiğinde değerlendirilmesi için prosedürler oluşturmalıdır. Yönetim, faaliyetlerin şirketin emniyet politikasına uygunluğunu saptamak için sistemi gözden geçirir. Bu periyodik olarak, gerektiğinde ya da emniyet politikasına aykırı bir uygunsuzluk oluştuğunda yapılır. Tespit edilen uygunsuzluklara şirket politikasına uygun olarak düzeltici faaliyetler uygulanır ve kayıt altına alınır.

Uygunsuzluk, gözlem, kaza ve tehlikeli durumlar şirket tarafından hazırlanan prosedürlere uygun olarak şirketteki yetkili kişiye rapor edilir. Bu prosedürler; raporların kayıt edilmesi, incelenmesi, değerlendirilmesi, gözden geçirilmesi, analiz edilerek uygun tedbirlerin alınması hususlarını kapsamaktadır. Sistem, uygunsuzlukların tekrarlanmasını önlemek amacıyla kayıtların hepsinin değerlendirilip uygun düzeltici faaliyetlerin hayata geçirilmesini sağlamalıdır.

Karada (ofiste) ve gemide yılda en az bir kez iç denetim yapılması ISM Kod gereğidir. İç denetim, şirketin oluşturduğu prosedürler kapsamında gerçekleştirilir. Sorumluluklar, denetçilerin yeterlilikleri ve seçimleri, denetimin zamanlanması, denetimin planlama ve hazırlanması, denetimin yapılması, denetim raporu ve düzeltici faaliyetlerin iç denetim yapılırken uyulacak sıralamadır.

Şirket, tüm çalışanlarının EYS'de kendilerine düşecek rolü hatasız tamamlayabilmeleri için gerekli eğitim ve donanımına sahip olmalarını sağlayacaktır. Ayrıca çalışanları için bu durumu belgelendirmesi gerekmektedir.

Dördüncü bölüm, atanmış kişi (DPA) ile ilgili olup; DPA, gemilerin emniyetli işletilmesi ve çevre koruma konularında sorumlu ve yetkili olan, gerekli kaynağın ve

kara desteğinin verilmesini sağlayacak olan ve en üst düzeyde şirket yönetimiyle direkt temas kurma yetkisi olan kişidir. Yetki ve sorumlulukları ile şirketin emniyet kavramı ve kültürünün oluşturulup uygulanması sağlayacak şekilde karada veya ofiste yer almalıdır.

DPA, belirlenmiş olan resmi eğitimi almış değildir. DPA olabilmek için belirtilen üç şarttan birinin sağlanması gerekmektedir. Birincisi, Bayrak devleti ya da Bayrak devletinin yetki verdiği kuruluş tarafından resmen tanınan bir kurumdan, işletme, mühendislik ya da fiziki bilimler ile ilgili eğitim almış olmasıdır. İkincisi, STCW uyarınca yeterlik belgesi ve sertifikalara sahip olup fiilen denizde çalışarak deniz tecrübesine sahip olmasıdır. Üçüncüsü ise, diğer resmi eğitimle birlikte denizcilik operasyonlarında üç yıldan az olmamak üzere tecrübe kazanmış olmasıdır.

DPA'nın görevleri; ISM ile ilgili konuları şirket yönetiminin en üst kademesine sunmak, ISM elementlerinin ISM'nin gereklerini yerine getirip getirmediğini ve şirketteki EYS'nin etkinliğini önceden saptanmış prensiplere uygun iç denetimler vasıtasıyla kontrol etmek, tehlikeli durumlar, kaza ve kayıplar ile ilgili tüm analizleri bir araya toplayarak değerlendirmek, alınan dersleri EYS'yi geliştirmek üzere tüm şirket bağlantıları ile paylaşmaktır.

Beşinci bölümde kaptanın yetki ve sorumlulukları ele alınmıştır. Gemiler seyirde iken tam yetkili ve icra edilen operasyon doğrultusunda karar verici olan kişi gemi kaptanıdır. Gemi kaptanın ISM Kod ve bu bağlamda oluşturulan EYS gereği de yetki ve sorumlulukları bulunmaktadır.

Öncelikle görevi, emniyet kültürü ve bilincinin, şirket çevre ve emniyet politikasının personel tarafından benimsenmesini sağlamaktır. Personelin gemiye ilk katılımı ile birlikte şirket prosedürlerine göre EYS, çevre ve emniyet politikası ile uygulamalar hakkında bilgilendirilmesini sağlamalıdır.

Geminin günlük operasyonlarının EYS'ye uygun olarak icra edilip edilmediğini kontrol etmeli, uygunsuzlukları, kaza ve tehlikeli durumları şirket prosedürlerine uygun olarak şirkete rapor etmelidir. Sadece gemi tarafından rapor edilen konular değil, diğer kontrol ile görevli kuruluşların da tespit ettiği uygunsuzlukların takibi ve düzeltici faaliyetlerin uygulanmasını sağlamalıdır. EYS'yi gözden geçirmeli ve

tespitlerini DPA vasıtasıyla veya doğrudan şirkete rapor etmelidir. Personelin eğitim ihtiyaçlarını tespit ederek gerekli tedbirlerin alınmasını ve iç denetimlerin şirket prosedürlerine uygun olarak yapılmasını sağlamalıdır.

ISM kayıtlarının tutulmasını sağlamalı, ISM ile ilgili tüm önemli konuları yazılı olarak bildirmeli ve kayıt altına almalıdır. Şirket prosedürlerine uygun olarak personel hakkındaki değerlendirmelerini şirkete göndermelidir. Emniyet ve kirlilik ile ilgili eğitim ve talimleri yaptırıp değerlendirmeli, gerekiyorsa gerekli uyarıları yapıp, hataların düzeltilmesini sağlamak için tekrarlatmalıdır. Şirket, EYS doğrultusunda prosedürler belirlemiş olsa da; Kaptan, personel ve gemi emniyeti kapsamında alacağı kararlarda kesin otoriteye ve serbestliğe sahiptir.

Altıncı bölümde kaynaklar ve personel konusuna değinilmiştir. Şirket gemideki yöneticisi olan gemi kaptanının, personelini yönetmesi konusunda yeterliliğinin tam olduğundan emin olmalıdır. Ayrıca, EYS'nin işletilmesi ve görevlerini emniyetli olarak yerine getirebilmesi için gerekli desteğin verildiğine emin olmalıdır.

Şirket, tüm gemilerinde kalifiye ve sağlık bakımından ulusal ve uluslararası kurallara uygun personel istihdam etmelidir. Şirket, gemiye yeni katılan personel ile emniyet ve çevre korunmasını ilgilendiren bir göreve yeni atanmış olan personelin görevlerine aşina olduğuna emin olmak için prosedürler hazırlamakla yükümlüdür. Gemi, seyre çıkmadan önce tüm personele verilmesi gerekli olan talimatlar belirlenmeli ve bu hususlar yazılı olarak bildirilmelidir.

Şirket, EYS'ye dahil tüm personelin ilgili kural, kanun, yönetmenlik ve talimatları anlayabilecek durumda olduğunu kontrol etmelidir. Ayrıca EYS'yi destekleyecek her türlü eğitim ihtiyacını belirlemek için prosedürler hazırlamak, uygulamak ve bu uygulamanın devamlılığını sağlamakla sorumludur. Tüm personelin bu eğitimlere katılmasını sağlamak şirketin yükümlülüklerindedir.

Şirket, gemi personelinin EYS hakkında gerekli bilgiyi, gemi çalışma lisanında ya da konuşabildikleri bir lisanda alması için prosedürler hazırlamakla yükümlüdür. Gemi personelinin EYS ile ilgili görevlerini en etkin şekilde yerine getirebilmesi için gerekli iletişimi kurabildiğine emin olmalıdır.

Yedinci bölüm, gemi operasyonları için planların hazırlanması konusunu ele almaktadır. Şirket, gemi dahilindeki tüm operasyonlar için ayrı ayrı prosedürler, talimatlar ve planlar hazırlamakla yükümlüdür. Hazırlanacak olan planların ana konusu emniyet ve kirliliğin önlenmesi olacaktır. Bu planlar içerisinde çalışanların rolünün uygun olarak belirlenmesi sürecin devamlılığı açısından önem arz etmektedir.

Bu konulara ait şirket prosedürleri ve talimatları şirket tarafından hazırlanarak uygulanacaktır. Bu ve benzer uygulamaların her aşaması kontrol listeleri, formlar ve raporlarla kayıt altına alınacaktır. Bu kayıtlar özelliklerine göre gemide muhafaza edilecek önem derecesine göre bazıları hem gemide hem hem ofiste bulundurulacak, kontrol ve denetlemelerde denetçiler istediğinde gösterilecektir. Şirketin talimat ve prosedürlerinin gereğince uygulanıp uygulanmadığı geminin genel performansının yanında bu belge, rapor ve formlarla kanıtlanacaktır.

Bu bölüm kapsamında talimat ve prosedür belirlenecek olan gemi operasyonlarından bir kısmı örnek olarak verilmiştir: seyirde ve limanda personelin çalışma düzeni ve kilit personelin görevleri, geminin seyre çıkmadan önce yeterli personel ile donatılması, manevra ve seyir öncesi yapılacak kontrol ve testler, demirde alınacak emniyet tedbirleri (makine onarımı gerekirse yapılacaklar), dar kanal ve boğazlardan geçişte uygulanacak emniyet tedbirleri, çok soğuk havalarda alınacak emniyet tedbirleri, yakıt transfer operasyonlarında uyulması gereken kurallar, gemi havuzda iken alınacak emniyet tedbirleri, gemiye dışarıdan gelecek, teknisyen, görevli ve yolcular ile ilgili uygulamalar, personel sağlık tedbirleri, çalışma ve dinlenme saatleri, tıbbi bakım, sağlık riski olan yükler ve gemide hijyen.

Sekizinci bölümde acil durumlara hazırlanma ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Şirket, geminin maruz kalabileceği potansiyel acil durumları tanımlamak, tarif etmek ve bu durumlara nasıl karşılık verileceğini belirleyici prosedürler oluşturmakla yükümlüdür. Acil durumlara hazırlıklı olmak için talim ve tatbikat programlarını oluşturmalıdır.

Şirket tarafından, olası acil durumlar önceden belirlenerek bu durumlarda uygulanacak tedbirler ve yapılacaklar prosedür olarak saptanır. Bu prosedürlerin içerisinde acil durumların yanısıra uygunsuzluklar, tehlikeli durumlar ve kaza

olasıkları da yer almalıdır. Acil durumlara hazırlık olarak devamlı yapılmakta olan talim ve çalışmalarında bu talimat ve prosedürler titizlikle uygulanarak personelin benimsemesi ve kolayca uygulamaları hedeflenmelidir.

Bu talim ve uygulamalar, can emniyetini olduğu kadar çevre kirliliğininide kapsamalıdır. Tüm talimlere ait kayıtlar tamamlanarak muhafaza edilmeli, talim kritik formları gerçekçi ve eksiksiz olarak doldurulmalı, katılmayan personellerin daha sonra yapılacak talimlere katılımları sağlanmalıdır.

Şirketin acil durumları tanımlayıp, bunlarla ilgili prosedürler geliştirmesi ve bu prosedürler için talimler planlaması yeterli değildir. Bütün bu talimleri, SOLAS kurallarına uygun olarak planlamalı ve planları takip ederek, aksaklığa mahal vermeyecek şekilde gerekirse yeniden planlayarak mutlaka icra edilmesini sağlamalıdır.

Daha sonra ise, gerek yapılmış talimlerin kayıtlarını inceleyerek, gerekse geminin performansı ile talim raporları arasındaki farkları takip ederek, planlı veya plansız iç denetimlerle bizzat denetçiler önünde talimleri tekrarlatarak personelin acil durumlara hazır olmasını sağlamalıdır.

Dokuzuncu bölüm, raporlar ve uygunsuzlukların analizleri, kazalar ve tehlikeli durumlar başlığı altında ele alınmıştır. EYS, gemilerde oluşan uygunsuzlukların, kazaların ya da tehlikeli durumların şirketin politikası doğrultusunda, şirkete rapor edilmesini, araştırılmasını ve tahlil edilerek irdelenmesini kapsamaktadır. Şirket, düzeltici hareketlerin uygulanması için prosedürler hazırlamakla yükümlüdür. Uygunsuzlukların şirkete rapor edilmesi EYS gereğidir. Kazalar ve tehlikeli durumlar en kısa zamanda şirkete bildirilmelidir.

Kazalar ve tehlikeli durumların şirkete bildirilmeleri için hazırlanacak standart belgede (form ya da rapor olabilir) olayın yeri, zamanı, nedeni yaralı ya da can kaybı olup olmadığı varsa detayları bildirilecektir. Gemideki bölüme göre Kaptan veya Başmühendis, detaylı kaza raporuna ilave olarak kazanın muhtemel olma sebebi ve kendi değerlendirmesini de ekleyecektir. Kaza ve tehlikeli durumlar ortaya çıkmadan uygunsuzlukların analizinin yapılması EYS'nin amaçları içerisindedir. Kaza oluşması sonrasında ise şirketin görevi, bu olayları meydana getiren ortam ve

faktörleri analiz edip, oluş sebeplerini belirleyerek tekrarlanmaması için alınması gereken tedbirleri belirlemek ve uygulamaktır. Şirket tüm bileşenleri ile birlikte gerekirse dışarıdan yardım alarak meydana gelen kaza raporundaki olayı inceleyip, analiz etmekle ve muhtemel uygunsuzluk sebebini ve tekrar olmaması için alınması gereken tedbirleri saptamakla yükümlüdür.

Analiz neticelerine göre; DPA, şirket politikası doğrultusunda gemideki kontrol prosedürlerini tekrar gözden geçirip, gerekiyorsa ek prosedürler veya talimatlar verebilir. Gemi personeli de bu ek talimatları vakit geçirmeksizin hayata geçirmekle yükümlüdür. Yapılacak olan iç denetimlerde, denetçi Şirket tarafından benimsenmesi gereken düzeltici hareketlerin uygun şekilde tatbik edildiğini ve gemi personelinin de düzeltici olarak belirlenmiş olan hususlara riayet ederek davrandığını kontrol edecek ve kayıt altına alacaktır.

Onuncu bölüm, gemi teçhizatının bakımı ve tutumu hakkındadır. Şirket, gemilerin ilgili kural, döküman ve şirket tarafından oluşturulmuş ilave isteklerin öngördüğü şekilde bakım tutumun yapılmasını sağlayacak prosedürler oluşturmakla yükümlüdür. Uyumsuzlukların nedenleriyle belirlenmesi, düzeltici önlemlerin alınması, tüm faaliyetlerin devamlı olarak raporlanması bakım tutum esnasında oluşturulacak prosedürler içerisinde bulunmaktadır.

Ayrıca, şirket EYS içinde çalışma hatası nedeniyle gemiyi tehlikeli duruma düşürebilecek teknik sistemleri ve ekipmanları belirleyen prosedürler oluşturmakla yükümlüdür. EYS, bu tip ekipman ve sistemlerin güvenilirliğini arttırıcı bazı özel tedbirler sağlamak zorundadır. Bu tedbirler devamlı olarak kullanılmayan ancak her an kullanıma hazır bulundurulması gereken donanım ve ekipmanların düzenli olarak test edilerek kontrol edilmesini de kapsamaktadır. Gemi bakımının dikkatli ve düzenli bir şekilde idamesinin sağlanabilmesi için Planlı Bakım Sistemleri oluşturulacaktır.

Bakım tutum kapsamında Planlı Bakım Sistemi içerisine eklenebilecek başlıca ana konular; makine ve güvertede bulunan gemi seyri, emniyeti ve çevre korunmasına esas teşkil eden bütün araç gereç ve avadanlıklar, yangınla mücadele ve can kurtarma teçhizat ve malzemeleri, seyir cihazları, dahili ve harici haberleşme cihaz ve gereçleri, emniyet ve çevre koruma ile ilgili teçhizat ve malzeme, gemi çelik yapısı

ve dahili bölmeler (ambarlar, baş ve kış pik, balast tankları, dip tanklar, güverteler, bordalar, makine dairesi, dümen dairesi, acil jenaratör, yangın su tulumbaları).

Bakım ve tutum için kriterler çalışma saatlerine göre belirlenmiş ise, üretici firma veya teknik departman tarafından tespit edilen prosedür uygulanmalıdır. Devamlı olarak kullanılmayan makine, teknik sistemler veya araç ve gereçler arıza gösterebilme ve tehlikeli durum olasılığı nedeni ile rutin olarak çalıştırılıp tecrübe edilmelidir. Uygulanan planlı bakımlar, geminin tipi ve seyir özelliğine göre periyodik kontrollerle takip edilmelidir. Bu kontroller kısa bir zaman sürecinde yapılmalı ve bakım tutum gerektiren bütün operasyonları kapsamalıdır.

Makinelerin çalışma saatleri, bakım tutumları ve onarım faaliyetleri kayıt altına alınmalıdır. Tutulan çalışma saatlerine göre büyük makine bakımlarının zamanında yapılması ve gemice yapılamayacak işlerin zamanlaması şirket tarafından belirlenir. Kayıtlar, tamamlanan ve ileriki döneme planlı tüm işlemleri kapsamalıdır.

Geminin periyodik iç denetlemeleri esnasında, denetçiler tarafından bakım tutum ve planlamaların kayıtları incelenecektir. Herhangi bir kusur veya gemi bünyesinde personelin emniyetine, gemiye veya çevre kirlenmesinden korunma düzenine tesir eden ve gemi personeli tarafından giderilemeyen durumlar ile bu kapsama giren gerekli bakım tutum işleri için şirkete derhal bilgi verilmesi gerekmektedir.

Bu tip isteklerin ne ölçüde yerine getirilip getirilmediği DPA tarafından takip edilecektir. DPA gerekli gördüğünde, gemi tarafından yapılamayacak işler için şirket üst yöneticilerine dış kaynaklardan onarım ve bakım işlemleri için yardım alınması isteğinde bulunabilir.

On birinci bölümde dokümantasyon ile ilgili hususlardan bahsedilemektedir. Şirket, EYS ile ilgili tüm doküman ve bilgilerin kontrol altında tutulması ve bunun devam ettirilmesini sağlayıcı prosedürler hazırlamakla yükümlüdür. EYS kapsamında tutulacak veya oluşturulacak doküman ve belgeler; ISM Manual, Planlı Bakım Sistemi, Gemi Sertifikaları, ISM gereği tanzim edilen tüm kayıt, rapor ve haberleşmeler, ulusal ve uluslararası kurallar kapsamında gemide bulundurulmuş yayınlardır.

ISM Manual, şirketin ISM ile ilgili üstlendiği sorumluluğu, ISM'nin temel elementlerinin gereklerini yerine getirmek için oluşturduğu prosedür ve talimatları, gemilerin ve ofisin operasyonlarında kullanılacak form örneklerini, operasyonlar için oluşturulan uygulama talimatlarını içeren işleyiş kitapçığıdır.

Manuele değişiklik sadece DPA tarafından yapılır. Hazırlandıktan sonra ise, Bayrak Devleti adına ISM uygulamasını yapacak olan klas kuruluşunca onaylanır. ISM Manual, ISM'nin her elementinin istediği faaliyetlerin şirketçe nasıl uygulanacağını kapsamak zorundadır.

Gemi için oluşturulacak olan Planlı Bakım Sistemi, bilgisayar programı olarak veya kağıt üzerinde takip edilecek şekilde oluşturulabilir. Önemli olan, tüm makine ve sistemleri kapsamayı ve cihaz sistemlerin teknik dökümanına uygun şekilde hazırlanmış olmasıdır. Planlı Bakım Sistemi raporları veya çıktıları şirkete belli zaman aralıkları ile gönderilmelidir. Buaradaki amaç, ofisteki bakım onarım ya da denetleme planlarına bu formların eklenmesi ve takibinin yapılabilmesidir.

Gemi sertifikaları devamlı güncel tutulmalı, hem ofis hem de gemi tarafından kontrol edilmeli, süresi yaklaşanlar takip edilip tedbir alınarak hazırlık yapılmalıdır. Diğer kayıt, form ve ISM ile ilgili haberleşme raporları şirketin gemi ve gemi personeli için doğru tespitler yapabilmeleri açısından önemlidir.

On ikinci bölümde şirketin sistemi gözden geçirmesi konusunda hükümler bulunmaktadır. Bu bölüm kapsamında; şirketler EYS gereklerine uyulup uyulmadığını incelemek için iç denetimler yapmakla yükümlüdür.

Şirket, oluşturduğu prosedürler doğrultusunda periyodik olarak EYS'nin yeterliliğini değerlendirmek ve gerekirse sistemi gözden geçirmekle yükümlüdür. İç denetimler ve gerekli olabilecek düzeltici hareketler yazılı prosedürlere göre gerçekleştirilmelidir. İç denetimi icra edecek personel özel olarak belirlenmeli ve denetlenecek olan birimden bağımsız görev yaptığına dikkat edilmelidir. Denetimlerde tespit edilen eksik aksak hususların giderilmesi amacıyla ilgili bölümlerinin yöneticileri tarafından gerekli önlemlerin alınması sağlanmalıdır.

EYS konusunda yapılan dış denetimler, Bayrak devleti tarafından veya kendisi adına yetkilendirdiği kuruluşlar tarafından yapılır. EYS'nin işleyişi ve aksayan kısımları

araştırılır. Denetim sonunda ise bir kapanış toplantısı yapılarak bulgular gemi personeline bildirilir. Gemi, denetim sonuçlarını acil olarak DPA vasıtasıyla şirkete eğer varsa uygunsuzlukları kapatmak için ihtiyacı olan talepleri ile birlikte bildirmelidir. Uygunsuzluklar, denetçinin vereceği süre içerisinde giderilecek şekilde hızla kapatılmalıdır. Uygunsuzluklar giderildiğinde DPA, Bayrak Devletine veya yetki verdiği kuruluşa durumu yazılı olarak bildirecektir. Büyük uygunsuzluklar derhal giderilmeli ve uygunsuzlukların çözümü maksadıyla başta gemi kaptanı ve tüm gemi personeli DPA ile koordineli olarak çalışmalıdır.

Sertifikaları düzenleyen kuruluş, dış denetimlerde büyük uygunsuzluk tespit edildiğinde vermiş olduğu sertifikaları büyük uygunsuzluğun özelliğine göre iptal edebilir. Yukarıda belirtilen denetlemeyi yapan otorite, tespit ettiği eksik aksak hususların giderilip giderilmediğini kontrol etmek maksadıyla tekrar denetleme yapabilir.

Geminin ve ofisin her türlü operasyon ve faaliyeti DPA tarafından gözlemlenmeli ve tespitleri aylık raporlar halinde şirketin üst yönetimine ve gemi ilgililerine iletilmelidir. Ayrıca DPA, her yıl yıllık rapor hazırlayarak üst yönetime sunacaktır. Aylık raporların toplamı olacak olan bu rapor, yıllık olarak icra edilen sistemi gözden geçirme toplantısının (emniyet toplantısı) da ana gündemini oluşturacaktır.

Gündemde, gelecek dönem için şirketin hedefinin ne olacağı ile geçmiş dönemde saptanan hedefe ulaşıp ulaşılmadığı, klas kuruluşlarının, Bayrak Devletininin, diğer ulusal ve uluslararası denizcilik örgütlerinin önerileri, mevcut ve yürürlüğe yeni giren kuralların tanıtımı ve uygulanması ile emniyet, güvenlik ve kirlenmeyi önleme ile ilgili konular yer alacaktır. Toplantıda alınan kararlara paralel olarak gözden geçirme sonucunda EYS el kitabında gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

On üçüncü bölümde, sertifikalandırma, uygulama ve kontroller konularından bahsedilmektedir. ISM kapsamında, ofis ve gemilere ayrı olacak şekilde iki farklı sertifika verilmektedir. Bunlar; Uygunluk Belgesi (DOC) ve Emniyetli İşletim Sertifikası (SMC)'dir.

Uygunluk Belgesi, Bayrak devleti adına yetkilendirilmiş kuruluş tarafından şirkete verilir. Orijinali şirkette kopyası gemide bulunur. Belgenin verilebilmesi için

şirketin; resmen kurulmuş, IMO numarası almış, temel yapısını bir organizasyon şemasına uygun olarak yapılandırılmış, ulusal ve uluslararası kurallara uygun belgeli olarak DPA atamış ve EYS dökümanlarını eksiksiz olarak sertifikayı verecek kuruluşa sunmuş olması gerekmektedir. Yapılan kontroller sonucunda şirketin uygun görülmesi durumunda, yetkili kuruluş tarafından geçici sertifika şirkete verilir.

Emniyetli İşletim Sertifikası ise, yetkilendirilmiş kuruluş tarafından gemiye verilir. Orijinali gemide kopyası şirkette bulunur. Belgenin verilebilmesi için; geminin sertifikalarının tamamlanmış ve personelin STCW kapsamında donatılmış, sertifikalandırılmış, role listelerinin hazırlanmış, gerekli yerlere asılmış role kartlarının dağıtılmış ve role görevlerinin tanımlanmış olması gerekmektedir.

Ayrıca geminin bağlı olduğu şirketin, Uygunluk Belgesi almış ve EYS manuellərini oluşturarak gemiye teslim etmiş olması ön şarttır. Yapılan kontroller sonucunda geminin uygun görülmesi durumunda geçici sertifika verilir. Şirket ve gemi en az üç aylık ISM uygulaması yaptıktan sonra kontroller sonucunda geçici olarak verilen sertifikalar kalıcı hale dönüştürülür. Öncelikli olarak şirket tarafından daimi Uygunluk Belgesi alınmalıdır.

1 Temmuz 2010 tarihinde ISM Kodunda yapılan değişiklikler ile beraber; risk ve risk değerlendirmesi yapılması gerekliliği açıkça belirtilmiş olup, şirketin bünyesinde ve gemisinde risk temelli çalışmalar yapılması gerektiği belirtilmiştir. Risk değerlendirmesi yapılarak prosedürler hazırlanması hükmü birinci bölüme ithal edilmiştir. On ikinci bölümde, daha önce iç denetimin ne kadar sıklıkla yapılacağı net şekilde belirtilmezken, istisnai durumlar dışında yılda en az bir kez gemi ve şirketin iç denetim yapması zorunlu hale getirilmiştir. Hem karada (ofiste) ve hem de gemide kelimeleri ekelenerek denetimlerin her iki tarafta da yapılacağı altı çizilmiştir.

On üçüncü bölümde belirtilen sertifikalar verilirken kontrol edilecek hususların içerisine “Şirket, riskleri araştırmalı ve değerlendirmeleri yapmalıdır. Yapılacak değerlendirmeler belirlenmiş olan prosedürler doğrultusunda gerçekleşmeli ve yılda en az bir kez kara ve gemilerde yapılacak iç denetimlerle bu durum desteklenmelidir.

Şirket EYS'nin eksiksiz olarak işletilebilmesi maksadıyla devamlılığı olan talimatlar oluşturmalı ve uygulamalıdır. Ayrıca gözden geçirme kapsamında ortaya çıkan hususlar geri besleme ile prosedür ve talimatlara ithal edilmelidir” ifadesi eklenmiştir [22], [23].

Gemi Emniyet Zabiti (SSO) kavramı ve görevleri, SOLAS Ek Bölüm XI-2 Kural 2.1.7 ve Kural 11 ile belirlenmiştir. ISM Kod gereği şirket, en az 12 aylık deniz hizmetine sahip, gerekli eğitimleri alarak Gemi Emniyet Zabiti Sertifikası almış bir SSO atamak zorundadır. Uygulamada atanan kişi genellikle İkinci Kaptan olmaktadır. Şirket tarafından atanan SSO, icra ettiği tüm faaliyetlerde öncelikli olarak gemi kaptanına karşı sorumludur. EYS'nin sürdürülmesi ve uygulanması, gemi emniyeti ve güvenliğinin sağlanması, DPA ile olan koordinasyonun ve ilişkilerin düzenlenmesi ana görevidir. Her gemiye bir SSO atanacak olup, görevleri aşağıda belirtilmiştir. Gemi emniyetinin devam ettirilmesini sağlamak için düzenli olarak gemi emniyet denetimleri gerçekleştirir. EYS'nin yönetilmesi ve takip edilmesini sağlar. EYS'de yapılacak değişiklikleri ilgili makama önerir.

DPA'ya eksiklikleri, iç kontrol sırasında saptanan uygunsuzlukları, dönemsel gözden geçirmeleri, emniyet denetimlerini ve düzeltme hareketlerini rapor eder. Gemideki emniyet ve güvenlik bilincinin geliştirilmesi ve gemi personeline yeterli düzeyde emniyet eğitimi verilmesini sağlar. Emniyet ve güvenlik ile ilgili tüm olayları eksiksiz olarak ilgili makamalara (şirket, DPA, yetkili kuruluş, vb.) rapor eder.

3.3. İSG Kanunu ile ISM'nin Karşılaştırılması

İçerisinde İSG kapsamında hükümler bulunduran denizcilik sektörü ile ilgili ulusal ve uluslararası sözleşme, kural, kanun ve yönetmeliklerden çalışmanın ikinci ve üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak bahsedilmiştir. 6331 sayılı İSG Kanunu isterlerine en yakın hükümlere sahip olduğu değerlendirilen ve SOLAS kapsamında uygulanması zorunlu hale getirilen ISM Kod ve EYS ise üçüncü bölümün ilk iki kısmında anlatılmıştır.

İSG Kanunu ile ISM'nin karşılaştırılması; İSG Kanununun karşılaştırma yapılabilecek uygun maddeleri ile ISM hükümleri karşılıklı olarak tablo halinde oluşturulmuş ve müteakip sayfalarda belirtilmiştir.

Tablo 3.1. İSG Kanunu 4. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
İşverenin genel yükümlülüğü (Madde 4)	<p>(1) İşveren, çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olup bu çerçevede;</p> <p>a) Mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dahil her türlü tedbirin alınması, organizasyonun yapılması, gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, sağlık ve güvenlik tedbirlerinin değişen şartlara uygun hale getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi için çalışmalar yapar.</p> <p>b) İşyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uyulup uyulmadığını izler, denetler ve uygunsuzlukların giderilmesini sağlar.</p> <p>c) Risk değerlendirmesi yapar veya yaptırır.</p> <p>ç) Çalışana görev verirken, çalışanın sağlık ve güvenlik yönünden işe uygunluğunu göz önüne alır.</p> <p>d) Yeterli bilgi ve talimat verilenler dışındaki çalışanların hayati ve özel tehlike bulunan yerlere girmemesi için gerekli tedbirleri alır.</p> <p>(2) İşyeri dışındaki uzman kişi ve kuruluşlardan hizmet alınması, işverenin sorumluluklarını ortadan kaldırmaz.</p> <p>(3) Çalışanların iş sağlığı ve güvenliği alanındaki yükümlülükleri, işverenin sorumluluklarını etkilemez.</p> <p>(4) İşveren, iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerinin maliyetini çalışanlara yansıtamaz.</p>	<p>Şirketler, ISM'nin temel gereklerinin uygularken izleyecekleri şirket politikasını beyan edecekler ve buna uyacaklardır. Bu politika içerisinde öncelik olarak gemi can ve mal emniyeti yer alacaktır. Şirket, bu kapsamda alması gereken tedbirlerin tamamını eksiksiz olarak hayata geçirmekle yükümlüdür. Bu konuda hassas davranılmalı ve oluşturulan talimatlarla politika kesintisiz olarak sürdürülmelidir.</p> <p>ISM Kodu çerçevesinde her şirket, gemilerin emniyetli seyir yapabilmesi amacıyla hazırlanacak talimatlarla kazaların oluşmasını engellemekle, daha emniyetli ve güvenli çalışma koşulları oluşturmak amacıyla gemide emniyet standartlarını geliştirmekle, risk bilgilerine dayalı EYS tesis edilmesini, acil durumlar için prosedürler hazırlanmasını ve gerektiğinde operasyonlar yönetmek için uygun tedbirler alınmasının sağlanmakla yükümlüdür.</p>

İSG Kanunu dördüncü maddesinde bahsedilen işverenin genel yükümlülükleri konusunda, ISM Kod gemilerin sahibi ya da işletmecisi olan şirketlere de benzer yükümlülükler getirmiştir. Kanunun bu maddesi, çalışanlara eğitim ve bilgi verilmesi, risk değerlendirmesi yapılması, işe uygun çalışanın belirlenmesi ve çalışanlarının yetkili olmadıkları alanlara girmemesi hususları belirlenmiştir. Ayrıca İSG konusunda işyeri dışından hizmet alınması ve çalışanların yükümlülükleri işverenin sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağına hükmedilmiştir.

Buna karşılık ISM Kod; belirlenecek şirket politikası içerisinde, tüm uluslararası standartlara uyulması, kazaların önlenmesi amacıyla tedbirler alınması, acil

durumlara hazırlıklı olunması, çalışanların gerekli eğitimleri almasını istemektedir. Ayrıca ISM Kod çerçevesinde her şirket, gemilerin emniyetli seyir yapabildiği maksadıyla ilgili talimatlarla kazaların oluşmasını engellemekle, daha emniyetli ve güvenli çalışma koşulları oluşturmak amacıyla gemide emniyet standartlarını geliştirmekle, risk bilgilerine dayalı EYS tesis etmekle yükümlüdür.

ISM Kodun ilk bölümüne 1 Temmuz 2010 tarihi itibarıyla risk değerlendirmesi yapılması zorunluluğu eklenmiş ve bu yapılan güncelleme ile beraber, ISM içerisinde İSG Kanunu risk değerlendirmesi hükmü karşılanmıştır.

Tablo 3.2. İSG Kanunu 6 ve 8. maddeleri ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükmü	ISM Kod
İş sağlığı ve güvenliği hizmetleri (Madde 6) İşyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanları (Madde 8)	(1) Mesleki risklerin önlenmesi ve bu risklerden korunulmasına yönelik çalışmaları da kapsayacak, iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin sunulması için işveren; a) Çalışanları arasından iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve on ve daha fazla çalışanı olan çok tehlikeli sınıfta yer alan işyerlerinde diğer sağlık personeli görevlendirir. Çalışanları arasında belirlenen niteliklere sahip personel bulunmaması hâlinde, bu hizmetin tamamını veya bir kısmını ortak sağlık ve güvenlik birimlerinden hizmet olarak yerine getirebilir. Ancak belirlenen niteliklere ve gerekli belgeye sahip olması hâlinde, tehlike sınıfı ve çalışan sayısı dikkate alınarak, bu hizmetin yerine getirilmesini kendisi üstlenebilir. Belirlenen niteliklere ve gerekli belgeye sahip olmayan ancak 10'dan az çalışanı bulunan ve az tehlikeli sınıfta yer alan işyeri işverenleri veya işveren vekili tarafından Bakanlıkça ilan edilen eğitimleri tamamlamak şartıyla işe giriş ve periyodik muayeneler ve tetkikler hariç iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini yürütebilirler. b) Görevlendirdikleri kişi veya hizmet aldığı kurum ve kuruluşların görevlerini yerine getirmeleri amacıyla araç, gereç, mekân ve zaman gibi gerekli bütün ihtiyaçlarını karşılar. c) İşyerinde sağlık ve güvenlik hizmetlerini yürütenler arasında iş birliği ve koordinasyonu sağlar.	Gemi Emniyet Zabiti (SSO) görevlendirilmesi yapılmaktadır. SSO olacak kişinin, en az 12 aylık gemi hizmeti ve Gemi Emniyet Zabiti Eğitimini almış olması gerekmektedir. Bunun yanında, bir zabitin tıbbi konuda görevlendirilmesi istenmektedir. Tıbbi konuda atanan zabıt, ilkyardım ve tıbbi bakım eğitimi almış olması gerekmektedir. Ayrıca gemi büyüklüğü, çalışan sayısı ve seyir süresine göre bünyesinde doktor, sağlık teknisyeni bulundurması zorunlu olan gemiler ulusal ve uluslararası standartlar (ilgili yönetmelik) kapsamında belirlenmiştir. Şirket tarafından Atanmış Kişi (DPA) görevlendirmesi yapılacaktır. DPA, gemilerin emniyetli işletilmesi ve çevre koruma konularında sorumlu ve yetkili olan, gerekli kaynağın ve kara desteğinin verilmesini sağlayacak olan ve en üst düzeyde şirket yönetimle direkt temas kurma yetkisi olan kişidir. Yetki ve sorumlulukları ile şirketin emniyet kavramı ve kültürünün oluşturulup uygulanması sağlayacak şekilde karada veya ofiste yer almalıdır. DPA, gemi kaptanı ve SSO koordineli çalışacak olup geminin İSG konusundaki kara ile irtibatı tamamen DPA üzerinden yapılacaktır.

İSG Kanunu altıncı maddesinde İSG hizmetlerinin nasıl uygulanacağı, kanunun sekizinci maddesinde ise İSG uzmanları ve işyeri hekimi konularından bahsedilmektedir. Çalışan sayısına ve yapılan işin tehlike sınıfına göre görevlendirilecek bu kişiler ile ilgili ayrıntılar yine bu maddeler içerisinde yer almaktadır.

ISM Kod kapsamındaki benzer hükümlerde ise; şirket, gemilerin emniyetli işletilebilmesi için atanmış kişi olan DPA'yı karada görevlendirmek, beşten fazla çalışanı olan gemiler için ise gemide konuşlu Emniyet Zabiti (SSO) ve tıbbi işlerden sorumlu bir zabıt belirlemek ve bu kişileri STCW kapsamındaki ilgili eğitimleri aldırarak belgelendirmek zorundadır. Bu durum, İSG Kanunda belirtilen İSG uzmanı ve işyeri hekimi kavramlarına bire bir uymaktadır.

Ancak, İSG uzmanı ve işyeri hekimi olabilmek için gerekli şartlar, alınan eğitimler ve verilen sertifikaların farklı olduğu muhakkaktır. Bu durumun çözümü kapsamında şirket, SSO olarak belirlediği zabıtlardan gerekli şartlara sahip olanlar için İSG uzmanı eğitimi almasını sağlayarak bu kişileri sertifikalandırabilir.

Ayrıca STCW kapsamında verilen Gemi Emniyet Zabiti eğitimi ile İSG uzmanlığı eğitimi için denklik konusunda ÇSGB ve Denizcilik Müsteşarlığı arasında çalışma yapılarak mevzuatta gerekli düzenlemeler yapılabilir. Bu durumun gerçekleşmesi halinde, hem 6331 sayılı İSG Kanunu hem de ISM Kod kapsamındaki yükümlülükler birlikte yerine getirilmiş olacaktır.

İSG Kanununun işyeri hekimi çalıştırılması hükmüne karşılık olarak; uluslararası standartlar (ilgili ILO sözleşmesi) ve ulusal yönetmelik kapsamında bünyesinde doktor ve sağlık teknisyeni bulundurması gereken gemiler belirlenmiştir.

Bunlar; 164 sayılı Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin ILO Sözleşmesi ve bu kapsamında ülkemiz tarafından çıkarılan Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik'tir.

Tablo 3.3. İSG Kanunu 10. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
Risk değerlendirme kontrol, ölçüm ve araştırma (Madde 10)	<p>(1) İşveren, iş sağlığı ve güvenliği yönünden risk değerlendirmesi yapmak veya yaptırmakla yükümlüdür. Risk değerlendirmesi yapılırken aşağıdaki hususlar dikkate alınır:</p> <p>a) Belirli risklerden etkilenecek çalışanların durumu.</p> <p>b) Kullanılacak iş ekipmanı ile kimyasal madde ve müstahzarların seçimi.</p> <p>c) İşyerinin tertip ve düzeni.</p> <p>ç) Genç, yaşlı, engelli, gebe veya emziren çalışanlar gibi özel politika gerektiren gruplar ile kadın çalışanların durumu.</p> <p>(2) İşveren, yapılacak risk değerlendirmesi sonucu alınacak iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri ile kullanılması gereken koruyucu donanım veya ekipmanı belirler.</p> <p>(3) İşyerinde uygulanacak iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri, çalışma şekilleri ve üretim yöntemleri; çalışanların sağlık ve güvenlik yönünden korunma düzeyini yükseltecek ve işyerinin idari yapılanmasının her kademesinde uygulanabilir nitelikte olmalıdır.</p> <p>(4) İşveren, iş sağlığı ve güvenliği yönünden çalışma ortamına ve çalışanların bu ortamda maruz kaldığı risklerin belirlenmesine yönelik gerekli kontrol, ölçüm, inceleme ve araştırmaların yapılmasını sağlar.</p>	<p>1 Temmuz 2010 tarihinde ISM Kodunda yapılan değişiklik ile birlikte risk ve risk değerlendirmesi yapılması gerekliliği özel olarak belirtilmiştir. Şirketin tüm birimlerinde (gemiler, kara operasyonları, vb.) risk değerlendirmesi yapılması ve riske dayalı bir sistem ortaya konulması hükmü ISM Kodu birinci bölüme ithal edilmiştir.</p>

İSG Kanunu 10. maddesinde işveren tarafından risk değerlendirme yapılması ve bu kapsamdaki kontrol, ölçüm ve araştırma konuları ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Risk değerlendirme yapılırken dikkate alınacak hususlar ve risk temelli değerlendirme yapılmasından bahsedilmektedir.

ISM Kod birinci bölümü içerisine 1 Temmuz 2010 tarihi itibarıyla risk değerlendirme yapılması zorunluluğu eklenmiş ve bu yapılan güncelleme ile birlikte İSG Kanunu risk değerlendirme hükmü tamamen karşılanmıştır.

Tablo 3.4. İSG Kanunu 11 ve 12. maddeleri ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
Acil durum planları, yangınla mücadele ve ilkyardım (Madde 11) Tahliye (Madde 12)	(1) İşveren; a) Çalışma ortamı, kullanılan maddeler, iş ekipmanı ile çevre şartlarını dikkate alarak meydana gelebilecek acil durumları önceden değerlendirerek, çalışanları ve çalışma çevresini etkilemesi mümkün ve muhtemel acil durumları belirler ve bunların olumsuz etkilerini önleyici ve sınırlandırıcı tedbirleri alır. b) Acil durumların olumsuz etkilerinden korunmak üzere gerekli ölçümleri yapar, acil durum planlarını hazırlar. c) Acil durumlarla mücadele için işyerinin büyüklüğü ve taşıdığı özel tehlikeler, yapılan işin niteliği, çalışan sayısı ile işyerinde bulunan diğer kişileri dikkate alarak; önleme, koruma, tahliye, yangınla mücadele, ilkyardım ve benzeri konularda uygun donanıma sahip ve bu konularda eğitilmiş yeterli sayıda kişiyi görevlendirir, araç ve gereçleri sağlayarak eğitim ve tatbikatları yaptırır ve ekiplerin her zaman hazır bulunmalarını sağlar.	Şirketler, ISM'nin temel gereklerinin uygulaması sırasında izleyecekleri şirket politikasını oluştururken acil durumlar için özel önlemler almalıdır. Bu kapsamda usuller belirlenmeli ve bu usullerin kontrol edilmesi, ihtiyaç durumunda iç ve dış denetimlerle güncellenmesi gerekmektedir. Gemi içerisinde uygulanacak yangınla mücadele, acil durum ve ilkyardım eğitimlerinin yanında STCW kapsamında; gemideki tüm gemi adamları denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi, temel ilkyardım eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimi, görmek zorundadırlar. Yine STCW kapsamında, belirlenen personel tıbbi bakım eğitimi ve ilkyardım eğitimini görmelidir.

İSG Kanunu 11 ve 12. maddelerinde işverenin işyerindeki acil durumlar, yangınla mücadele ve tahliye konularında alması gereken emniyet tedbirleri, yapacağı düzenlemeler ve bu kapsamda çalışanlarına vereceği eğitimlere ilişkin hükümler bulunmaktadır. ISM Kod, bahsedilen konularda şirkete kanuna göre çok daha fazla ayrıntılı ve yoğun görevler vermiştir.

ISM Kod kapsamında şirketin belirleyeceği politika içerisinde, acil durumlara müdahale için gerekli usul ve yöntemlerin belirlenmesi ile bu yöntemlerin kontrol edilmesi ve talimlerin yapılarak bunların iç ve dış denetimlerle kontrol edilmesi öngörülmektedir. Ayrıca STCW gereği tüm gemi personelinin gemide bulunan zabıtların ve acil durumlar için görevlendirilen personelin alması gereken eğitimler ve eğitimler sonunda sertifikalandırılmaları, İSG Kanununa göre çok daha ayrıntılı olarak belirlenmiştir.

Tablo 3.5. İSG Kanunu 14. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
İş kazası ve meslek hastalıklarının kayıt ve bildirimi (Madde 14)	<p>(1) İşveren;</p> <p>a) Bütün iş kazalarının ve meslek hastalıklarının kaydını tutar, gerekli incelemeleri yaparak bunlar ile ilgili raporları düzenler.</p> <p>b) İşyerinde meydana gelen ancak yaralanma veya ölüme neden olmadığı halde işyeri zarara uğramasına yol açan olayları inceleyerek bunlar ile ilgili raporları düzenler.</p> <p>(2) İşveren, aşağıdaki hallerde belirtilen sürede Sosyal Güvenlik Kurumuna bildirimde bulunur:</p> <p>a) İş kazalarını kazadan sonraki üç iş günü içinde.</p> <p>b) Sağlık hizmeti sunucuları veya işyeri hekimi tarafından kendisine bildirilen meslek hastalıklarını, öğrendiği tarihten itibaren üç iş günü içinde.</p> <p>(3) İşyeri hekimi veya sağlık hizmeti sunucuları; meslek hastalığı ön tanısı koydukları vakaları, Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından yetkilendirilen sağlık hizmeti sunucularına sevk eder.</p>	<p>Kazalar ve tehlikeli durumlar en kısa zamanda şirkete bildirilmelidir. Şirketin gemide görevlendirdiği SSO, gemi kaptanı ile koordineli olarak tüm emniyet olaylarını ilgili makamalara (şirket, DPA, yetkili kuruluş, Devlet) bildirmekle yükümlüdür. DPA ise, SSO ile koordineli olarak bildirim ve geri bildirim konularında yetkilidir. Kazalar ve tehlikeli durumların şirkete bildirimleri için hazırlanacak standart belgede olayın yeri, zamanı, nedeni yaralı ya da can kaybı olup olmadığı varsa detayları bildirilecektir. Gemideki bölüme göre Kaptan veya Başmühendis, detaylı kaza raporuna ilave olarak kazanın muhtemel olma sebebi ve kendi değerlendirmesini de ekleyecektir.</p> <p>Kaza ve tehlikeli durumlar ortaya çıkmadan uygunsuzlukların analizinin yapılması ISM'nin amaçları içerisindedir. Kaza oluşması sonrasında ise şirketin görevi, bu olayları meydana getiren ortam ve faktörleri analiz edip, oluş sebeplerini belirleyerek tekrarlanmaması için alınması gereken tedbirleri belirlemek ve uygulamaktır.</p>

İSG Kanunu kapsamında işveren, iş kazaları ve meslek hastalıkları ile ilgili kayıtları eksiksiz tutmalı, iş kazası vukuu bulması veya meslek hastalığının tespiti sonrası Sosyal Güvenlik Kurumuna bildirimde bulunmalıdır.

ISM Kod kapsamında ise; şirketin gemide görevlendirdiği SSO ile karada bulunan DPA, iş kazası ve meslek hastalıkları konusunda tüm raporların tutulması, bildirim yapılması ile ilgili sorumludur. Bu bildirimler şirket vasıtasıyla İSG Kanununda olduğu gibi muhakkak Sosyal Güvenlik Kurumuna ulaştırılacaktır. Ayrıca şirket, tüm bileşenleri ile birlikte gerekirse dışarıdan yardım alarak meydana gelen kaza raporundaki olayı inceleyip, analiz etmekle ve muhtemel uygunsuzluk sebebinin ve tekrar olmaması için alınması gereken tedbirleri saptamakla yükümlüdür.

Tablo 3.6. İSG Kanunu 15. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
Sağlık gözetimi (Madde 15)	<p>(1) İşveren;</p> <p>a) Çalışanların işyerinde maruz kalacakları sağlık ve güvenlik risklerini dikkate alarak sağlık gözetimine tabi tutulmalarını sağlar.</p> <p>b) Aşağıdaki hallerde çalışanların sağlık muayenelerinin yapılmasını sağlamak zorundadır: işe girişlerinde, iş değişikliğinde, iş kazası, meslek hastalığı veya sağlık nedeniyle tekrarlanan işten uzaklaşmalarından sonra işe dönüşlerinde talep etmeleri hâlinde, işin devamı süresince, çalışanın ve işin niteliği ile işyerinin tehlike sınıfına göre Bakanlıkça belirlenen düzenli aralıklarla.</p> <p>(2) Tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işlerde çalışacaklar, yapacakları işe uygun olduklarını belirten sağlık raporu olmadan işe başlatılamaz.</p> <p>(3) Bu Kanun kapsamında alınması gereken sağlık raporları işyeri hekiminden alınır. 10'dan az çalışanı bulunan ve az tehlikeli işyerleri için ise kamu hizmet sunucuları veya aile hekimlerinden de alınabilir. Raporlara itirazlar Sağlık Bakanlığı tarafından belirlenen hakem hastanelere yapılır, verilen kararlar kesindir.</p> <p>(4) Sağlık gözetiminden doğan maliyet ve bu gözetimden kaynaklı her türlü ek maliyet işverence karşılanır, çalışana yansıtılamaz.</p> <p>(5) Sağlık muayenesi yaptırılan çalışanın özel hayatı ve itibarının korunması açısından sağlık bilgileri gizli tutulur.</p>	<p>Gemilerde çalışabilmek ve bu işe devam edebilmek için gemi adamları, ISM Kodu kapsamında olmasa da IMO ve ILO sözleşmeleri ile ulusal mevzuat gereği sürekli kapsamlı sağlık kontrolünden geçirilmektedir.</p>

İSG Kanunu 15. maddesinde çalışanların sağlık gözetimi kapsamında işverenin yükümlülükleri hakkında hükümler bulunmaktadır. Çalışanların hangi sıklıkla ve hangi durumlarda sağlık muayenesi yaptıracağı açıklanmıştır.

ISM Kod içerisinde sağlık muayenesi ile ilgili olarak herhangi bir bölüm bulunmamaktadır. Ancak, uluslararası denizcilik kuralları (IMO ve ILO sözleşmeleri) ile ulusal mevzuatımız içerisinde (Gemi Adamları Yönetmeliği ve Gemi Adamları Sağlık Yönergesi) gemilerde çalışan personelin sağlık muayeneleri İSG Kanununa göre daha ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

Tablo 3.7. İSG Kanunu 16. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
Çalışanların bilgilendirilmesi (Madde 16)	<p>(1) İşyerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve sürdürülebilmesi amacıyla işveren, çalışanları ve çalışan temsilcilerini işyerinin özelliklerini de dikkate alarak aşağıdaki konularda bilgilendirir:</p> <p>a) İşyerinde karşılaşılabilecek sağlık ve güvenlik riskleri, koruyucu ve önleyici tedbirler.</p> <p>b) Kendileri ile ilgili yasal hak ve sorumluluklar.</p> <p>c) İlk yardım, olağan dışı durumlar, afetler ve yangınla mücadele ve tahliye işleri konusunda görevlendirilen kişiler.</p> <p>(2) İşveren;</p> <p>a) 12 nci maddede belirtilen ciddi ve yakın tehlikeye maruz kalan veya kalma riski olan bütün çalışanları, tehlikeler ile bunlardan doğan risklere karşı alınmış ve alınacak tedbirler hakkında derhal bilgilendirir.</p> <p>b) Risk değerlendirmesi, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili koruyucu ve önleyici tedbirler, ölçüm, analiz, teknik kontrol, kayıtlar, raporlar ve teftişten elde edilen bilgilere, destek elemanları ile çalışan temsilcilerinin ulaşmasını sağlar.</p>	<p>Şirketin, ISM kapsamında oluşturacağı emniyet ve çevre politikası ana unsurları içerisinde; tüm çalışanların gerekli eğitimi almasını, görevlerini icra ederken uygun çalışma ortamının sağlanmasını sağlamak bulunmaktadır. Ayrıca personel gemiye ilk katıldığında şirket prosedürleri kapsamında oluşturulmuş olan EYS, çevre ve emniyet politikası ile uygulamaları hakkında bilgilendirilmesi şirketin ve gemi kaptanının görevidir.</p> <p>Gemiler seyir ve liman faaliyetleri 24 saatlik düzen üzerinden devam etmekte olup, icra edilen faaliyetlerin özelliklerine göre kimin hangi rolü üstleneceği ve nerede görevli olduğu Role ile belirlenmiştir. Tüm acil durumlar için de rolede görevli personel belirlenmiştir.</p>

İSG Kanunu 16. maddesinde işverenin çalışanları bilgilendirmesi konusundaki hükümler belirlenmiştir. İşveren; İSG riskleri, çalışanların yasal hak ve sorumlulukları, acil durumlar, risk değerlendirmeleri ve karşılaşılabilecek büyük tehlikeler konusunda çalışanları bilgilendirmekle yükümlüdür.

ISM Kod kapsamında oluşturulacak olan şirket politikası içerisinde tüm çalışanların gerekli eğitimi almasını, görevlerini icra ederken uygun çalışma ortamının sağlanmasını sağlamak şirketin ana görevi olarak belirlenmiştir. Bu durum, İSG Kanunu hükmüne paralel ifadelerle sahiptir. Kanuna benzerlik gösteren diğer husus, gemi içerisinde özellikle acil durumlar için oluşturulacak role görevlendirmesi konusudur.

Tablo 3.8. İSG Kanunu 17. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
<p>Çalışanların eğitimi (Madde 17)</p>	<p>(1) İşveren, çalışanların iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerini almasını sağlar. Bu eğitim özellikle; işe başlamadan önce, çalışma yeri veya iş değişikliğinde, iş ekipmanının değişmesi halinde veya yeni teknoloji uygulanması halinde verilir. Eğitimler, değişen ve ortaya çıkan yeni risklere uygun olarak yenilenir, gerektiğinde ve düzenli aralıklarla tekrarlanır.</p> <p>(2) Çalışan temsilcileri özel olarak eğitilir.</p> <p>(3) Mesleki eğitim alma zorunluluğu bulunan tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işlerde, yapacağı işle ilgili mesleki eğitim aldığını belgeleyemeyenler çalıştırılmaz.</p> <p>(4) İş kazası geçiren veya meslek hastalığına yakalanan çalışana işe başlamadan önce, söz konusu kazanın veya meslek hastalığının sebepleri, korunma yolları ve güvenli çalışma yöntemleri ile ilgili ilave eğitim verilir. Ayrıca, herhangi bir sebeple altı aydan fazla süreyle işten uzak kalanlara, tekrar işe başlatılmadan önce bilgi yenileme eğitimi verilir.</p> <p>(5) Tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işyerlerinde; yapılacak işlerde karşılaşılabilecek sağlık ve güvenlik riskleri ile ilgili yeterli bilgi ve talimatları içeren eğitimin alındığına dair belge olmaksızın, başka işyerlerinden çalışmak üzere gelen çalışanlar işe başlatılamaz.</p> <p>(6) Geçici iş ilişkisi kurulan işveren, iş sağlığı ve güvenliği risklerine karşı çalışana gerekli eğitimin verilmesini sağlar.</p> <p>(7) Eğitimlerde geçen süre çalışma süresinden sayılır. Eğitim sürelerinin haftalık çalışma süresinin üzerinde olması hâlinde, bu süreler fazla sürelerle çalışma veya fazla çalışma olarak değerlendirilir.</p>	<p>Şirketin, ISM kapsamında oluşturacağı emniyet ve çevre politikası ana unsurları içerisinde; her bireyin yeterli eğitimi görmesi ilk sıralarda gelmektedir.</p> <p>Şirket, tüm operasyonlarında amaçlarına ulaşabilmek için gerekli kalifiye personeli ve kaynağı, organizasyonunu, spesifik görevlerini ve sorumluluklarını, eğitim esaslarını belirleyerek sıkı bir koordinasyon geliştirmek zorundadır.</p> <p>Şirket, çalışan herkesin EYS'de kendisine düşecek rolü hatasız tamamlayabilmesi için yeterli eğitim ve tecrübeye sahip olmasını sağlayacak ve belgeleyecektir.</p> <p>Ayrıca STCW kapsamında ve sertifikalandırma zorunluluğu olmakla birlikte; gemideki tüm gemi adamları, denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi, temel ilkyardım eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimi görmek zorundadırlar. SSO, gemi emniyet zabiti eğitimi, tüm gemi adamları, emniyet farkındalık eğitimi, gemide SSO ile birlikte çalışmak üzere görevlendirilmiş gemi emniyet personeli ise belirlenmiş emniyet görevleri eğitimi görmek zorundadır.</p>

İSG Kanunu 17. maddesinde işverenin çalışanların eğitimi konusundaki yükümlülükleri belirlenmiştir. Çalışanlar, işe başlamadan önce, iş değişikliğinde, iş ekipmanının değişmesi, iş kazası geçirmesi sonrası işe başlamadan önce ayrıntılı olarak İSG eğitimlerine tabi tutulurlar. Bu eğitimler düzenli aralıklarla tekrarlanmalıdır.

ISM Kod kapsamında oluşturulacak şirket politikası içerisinde her bireyin yeterli eğitimi görmesi ilk sıralarda gelmektedir. Şirket, tüm operasyonlarında amaçlarına ulaşabilmek için gerekli kalifiye personeli ve kaynağı, organizasyonunu, spesifik görevlerini ve sorumluluklarını, eğitim esaslarını belirleyerek sıkı bir koordinasyon geliştirmek zorundadır.

Ayrıca, çalışan herkesin EYS'de kendisine düşecek rolü hatasız tamamlayabilmesi için yeterli eğitim ve tecrübeye sahip olmasını sağlayacak ve bu durumu belgeleyecektir.

STCW kapsamında; gemideki tüm gemi adamları, denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi, temel ilkyardım eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimi görmek zorundadırlar.

SSO olarak görevlendirilen personel, gemi emniyet zabiti eğitimi görecektir. Ayrıca tüm gemi adamları; emniyet farkındalık eğitimi, gemide SSO ile birlikte çalışmak üzere görevlendirilmiş olan gemi emniyet personeli ise belirlenmiş emniyet görevleri eğitimi görmek zorundadır.

Bahsedilen eğitimleri gören personele yetkili kuruluşlar tarafından sertifika verilecektir. Bu sertifikalar, ISM Kod kapsamında şirket tarafından takip edilecek ve yenileme zamanları gelmeden önce personelin tazeleme eğitimlerini göremesi sağlanacaktır.

Tablo 3.9. İSG Kanunu 19. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
Çalışanların yükümlülükleri (Madde 19)	<p>(1) Çalışanlar, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili aldıkları eğitim ve işverenin bu konudaki talimatları doğrultusunda, kendilerinin ve hareketlerinden veya yaptıkları işten etkilenen diğer çalışanların sağlık ve güvenliklerini tehlikeye düşürmemekle yükümlüdür.</p> <p>(2) Çalışanların, işveren tarafından verilen eğitim ve talimatlar doğrultusunda yükümlülükleri şunlardır:</p> <p>a) İşyerindeki makine, tehlikeli madde, taşıma ekipmanı ve diğer üretim araçlarını kurallara uygun şekilde kullanmak, bunların güvenlik donanımlarını doğru olarak kullanmak, keyfi olarak çıkarmamak ve değiştirmemek.</p> <p>b) İşyerindeki makine, cihaz, araç, gereç, tesis ve binalarda sağlık ve güvenlik yönünden ciddi ve yakın bir tehlike ile karşılaştıklarında işverene veya çalışan temsilcisine derhal haber vermek.</p> <p>c) Kendi görev alanında, iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için işveren ve çalışan temsilcisi ile iş birliği yapmak.</p> <p>d) Kendi görev alanında, iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için işveren ve çalışan temsilcisi ile iş birliği yapmak.</p>	<p>Şirketin ISM kapsamında oluşturacağı emniyet ve çevre politikası ile bu doğrultuda yazılı olarak yayınlanan ve yetkili kuruluş tarafından uygunluk belgesi verilen EYS ile gerekli önlemleri alırken sistemin ana unsuru olan çalışanlarına gemiye ilk katılımından itibaren sorumluluklar düşmektedir. Yeterlilikleri ve tecrübelerini belgeleyerek gemide çalışmaya başlayan gemi adamları ilk katılışlarında EYS hakkında bilgilendirilmeli ve yükümlülükleri tebliğ edilmelidir.</p> <p>Gemi rolesinde personelin normal mesai düzeni ile birlikte acil durumlarda da görevi ve icra edeceği faaliyet ve kullanacağı ekipman, koruyucu donanım vb. ayrıntılı olarak belirlenmiştir. IMO ve ILO sözleşmeleri, ulusal mevzuat ile ISM gereği gemi içerisinde tüm cihaz ve ekipmanın kullanım ve emniyet talimatları asılı olarak bulunmalı, ilgisi dışında kullanılmamalıdır.</p>

İSG Kanunu 19. maddesinde çalışanların yükümlülükleri hakkında hükümler bulunmaktadır. Çalışanların diğer çalışanları tehlikeye sokmamaları, işveren tarafından verilen eğitim ve talimatlar doğrultusunda hareket etmeleri ve İSG konusunda işveren ile iş birliği yapması çalışanların yükümlülüklerindedir.

ISM Kod'ta çalışanların yükümlülükleri konusunda İSG Kanununa paralel olarak sayılabilecek hükümler bulunmaktadır. Yeterliliklerini belgeleyerek gemide çalışmaya başlayan gemi adamları, gemiye ilk katılışlarında EYS hakkında bilgilendirilmeli ve yükümlülüklerini bilmelidirler.

Gemi rolesinde personelin normal mesai düzeni ile birlikte acil durumlarda da görevi ve icra edeceği faaliyet ve kullanacağı ekipman, koruyucu donanım vb. ayrıntılı olarak belirlenmiş olup, personel bunlara uymakla yükümlüdür. Gemi içerisinde tüm cihaz ve sistemlerin kullanım ve emniyet talimatları gemi dahilinde asılı olarak bulunmalı ve bu cihazlar ilgilileri dışında kullanılmamalıdır.

Tablo 3.10. İSG Kanunu 20. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükmü	ISM Kod
Çalışan temsilcisi (Madde 20)	<p>(1) İşveren; işyerinin değişik bölümlerindeki riskler ve çalışan sayılarını göz önünde bulundurarak dengeli dağılıma özen göstermek kaydıyla, çalışanlar arasında yapılacak seçim veya seçimle belirlenemediği durumda atama yoluyla, belirtilen sayılarda çalışan temsilcisini görevlendirir.</p> <p>(2) Birden fazla çalışan temsilcisinin bulunması durumunda baş temsilci, çalışan temsilcileri arasında yapılacak seçimle belirlenir.</p> <p>(3) Çalışan temsilcileri, tehlike kaynağının yok edilmesi veya tehlikeden kaynaklanan riskin azaltılması için, işverene öneride bulunma ve işverenden gerekli tedbirlerin alınmasını isteme hakkına sahiptir.</p> <p>(4) Görevlerini yürütmeleri nedeniyle, çalışan temsilcileri ve destek elemanlarının hakları kısıtlanamaz ve görevlerini yerine getirebilmeleri için işveren tarafından gerekli imkânlar sağlanır.</p> <p>(5) İşyerinde yetkili sendika bulunması hâlinde, işyeri sendika temsilcileri çalışan temsilcisi olarak da görev yapar.</p>	<p>Gemi içerisinde SSO ile birlikte çalışmak üzere görevlendirilmiş gemi emniyet personeli seçimi yapılmakta ve görev olarak gemi kaptanı ve SSO ile koordineli çalışmaktadırlar. Gemi emniyet temsilcisi görevlendirmesi gemi personel sayısına göre değişiklik gösterebilir.</p> <p>Ayrıca DPA, şirketin tamamen emniyet ve gemi, kara operasyonu ile koordinasyonu doğrultusunda görevlendirdiği tecrübeli çalışandır.</p>

İSG Kanunu 20. maddesi, çalışan sayısına göre çalışanların arasından seçilecek olan çalışan temsilcilerinin görevlendirilmesi hakkındadır. Çalışan temsilcisi konusunda benzer hükümler ISM Kod içerisinde de yer almaktadır. ISM Kod gereği, SSO ve onun yanında gemi personel sayısına göre belirlenen gemi emniyet temsilcileri görevlendirilmektedir. DPA ise, şirketin karada görevlendirdiği temsilcisidir. Tüm koordinasyon işlemleri bu temsilci tarafından yerine getirilmektedir.

Tablo 3.11. İSG Kanunu 22. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükmü	ISM Kod
İş sağlığı ve güvenliği kurulu (Madde 22)	(1) Elli ve daha fazla çalışanın bulunduğu ve altı aydan fazla süren sürekli işlerin yapıldığı işyerlerinde işveren, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili çalışmalarda bulunmak üzere kurul oluşturur. İşveren, iş sağlığı ve güvenliği mevzuatına uygun kurul kararlarını uygular.	Gemi içerisinde ISM kapsamında gemi kaptanı başkanlığında düzenli olarak emniyet komite toplantıları icra edilmektedir. Acil bir durumun ortaya çıkması ya da iç denetimlerde emniyetsiz veya uygunsuz durumların tespiti sonucunda da plan dışı olarak toplantı icra edilmektedir. DPA koordinesinde şirket üst yönetimi ile emniyet ile ilgili gözden geçirme toplantıları icra edilecektir. Yıllık yapılacak olan gözden geçirme toplantısında gündemde; gelecek dönem için şirketin hedefinin ne olacağı ile geçmiş dönemde saptanan hedefe ulaşıp ulaşılmadığı ile ilgili konular yer alacaktır. Toplantıda alınan kararlara uygun olarak gözden geçirme sonucunda EYS el kitabında gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

İSG Kanunu 22. maddesi, işyerinde işveren tarafından oluşturulacak olan İSG kurulu hakkındaki yükümlülükleri açıklamaktadır. Ayrıca işveren ile alt işveren ilişkileri ve bu kapsamda oluşturulacak olan İSG kurulları yine bu madde içerisinde geçmektedir.

İSG Kurulu hakkındaki ayrıntıların belirlenmesi ve yükümlülüklerin ayrıntılı olarak belirlenmesi maksadıyla ÇSGB tarafından bir yönetmelik (İSG Kurulları Hakkında Yönetmelik) yayınlanmıştır.

ISM Kod gereği gemi kaptanı başkanlığında, SSO koordinesinde gemi dahilinde düzenli olarak emniyet komite toplantıları icra edilmektedir. Ayrıca, DPA ile şirket üst yönetimi ve ilgililerin katılımlarıyla yıllık gözden geçirme toplantıları icra edilmekte, bu toplantılarda şirketin emniyet ve güvenlik konularındaki politikası oluşturulmaktadır.

Tablo 3.12. İSG Kanunu 24. maddesi ile ISM'nin karşılaştırılması

İSG Kanunu İlgili Madde	Kanun Hükümü	ISM Kod
Teftiş, inceleme, araştırma, müfettişin yetki, yükümlülük ve sorumluluğu (Madde 24)	<p>(1) Bu Kanun hükümlerinin uygulanmasının izlenmesi ve teftişi, iş sağlığı ve güvenliği yönünden teftiş yapmaya yetkili Bakanlık iş müfettişlerince yapılır. Bu Kanun kapsamında yapılacak teftiş ve incelemelerde, 4857 sayılı Kanununun 92, 93, 96, 97 ve 107 nci maddeleri uygulanır.</p> <p>(2) Bakanlık, işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği konularında ölçüm, inceleme ve araştırma yapmaya, bu amaçla numune almaya ve eğitim kurumları ile ortak sağlık ve güvenlik birimlerinde kontrol ve denetim yapmaya yetkilidir. Bu konularda yetkilendirilenler mümkün olduğu kadar işi aksatmamak, işverenin ve işyerinin meslek sırları ile gördükleri ve öğrendikleri hususları tamamen gizli tutmakla yükümlüdür. Kontrol ve denetimin usul ve esasları Bakanlıkça düzenlenir.</p> <p>(3) Askeri işyerleriyle yurt güvenliği için gerekli maddeler üretilen işyerlerinin denetim ve teftişi konusu ve sonuçlarına ait işlemler, Millî Savunma Bakanlığı ve Bakanlıkça birlikte hazırlanacak yönetmeliğe göre yürütülür.</p>	<p>Şirket, emniyet ve kirlilik önleme faaliyetlerinin EYS gereklerine uyup uymadığını incelemek, EYS'nin yeterliliğini değerlendirmek ve sistemi gözden geçirmek maksadıyla iç denetimler yapmakla yükümlüdür. İç denetimler ve gerekli olabilecek düzeltici hareketler yazılı prosedürlere göre gerçekleştirilmelidir.</p> <p>EYS konusunda yapılan dış denetimler, Bayrak Devleti veya yetkilendirdiği kuruluşlar tarafından yapılır. EYS'nin işleyişi ve aksayan kısımları araştırılır. Uygunsuzluklar denetçinin vereceği süre içinde giderilecek şekilde hızla kapatılmalıdır. Uygunsuzluklar giderildiğinde DPA, Bayrak Devletine veya yetki verdiği kuruluşa yazılı olarak bildirimde bulunmalıdır. Uygunsuzlukların çözümü maksadıyla başta gemi kaptanı ve SSO olmak üzere tüm gemi personeli DPA ile birlikte çalışmalıdır.</p> <p>Uygunluk Belgesi, Bayrak Devleti tarafından yetkilendirilmiş olan kuruluş tarafından şirkete verilir. Emniyetli İşletim Sertifikası ise yetkilendirilmiş kuruluş tarafından gemiye verilir. Öncelikle üç aylık olarak geçici verilen bu sertifikalar üç ay sonunda yapılacak kontrolle daimi hale getirilir. Sertifika geçerlilik süreleri ise beş yıldır.</p>

İSG Kanunu 24. maddesinde İSG kapsamında yapılacak olan teftiş, inceleme, araştırma ve görevli müfettişlerin yetki, yükümlülük ve sorumlulukları konularında hükümler bulunmaktadır. İSG Kanunu hükümlerinin uygulanmasının izlenmesi ve teftişi ile idari yaptırımlar kanununun 24-26. maddelerinde belirlenmiştir.

ISM Kod kapsamında; şirket, emniyet ve kirlilik önleme faaliyetlerinin EYS gereklerine uyup uymadığını incelemek ve EYS'nin yeterliliğini değerlendirmek

maksadıyla iç denetimler yapmakla yükümlüdür. EYS konusunda yapılan dış denetimler ise, Bayrak devleti veya yetkilendirdiği kuruluşlar tarafından yapılmaktadır.

Dış denetimler ile şirket ve şirkete ait gemilerin ISM Koda uygunlukları kontrol edilmektedir. Tespit edilen uygunsuzlukların büyüklüğüne göre seferden men edilme cezası dahi verilebilmektedir. Dış denetim sonrası uygun görülmesi durumunda; Uygunluk Belgesi, Bayrak devleti tarafından yetkilendirilmiş olan kuruluş tarafından şirkete verilir. Emniyetli İşletim Sertifikası ise yetkilendirilmiş kuruluş tarafından gemiye verilir. Öncelikle üç aylık olarak geçici verilen bu sertifikalar üç ay sonunda yapılacak kontrollerle daimi hale getirilir veya iptal edilir. Daimi sertifika geçerlilik süreleri ise beş yıldır.

4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

6331 sayılı İSG Kanunu hükümlerinin, ulusal ve uluslararası sularda seyir yapan kolluk kuvvetleri dışındaki (TSK, SG Komutanlığı ve Emniyet) Türk bayraklı gemilerde güncel uygulanma durumu öncelikli olarak incelenmiştir. Ardından, denizcilik sektörü içerisinde bulunan ve tüm dünya ülkelerince kabul gören uluslararası sözleşme ve kurallar ile bu kurallar doğrultusunda hazırlanmış ülkemiz mevzuatındaki kanun ve yönetmeliklerden bahsedilmiştir. Anılan uluslararası sözleşme, kural ve ulusal mevzuatımızın İSG ve İSG Kanunu ile paralel hükümleri tespit edilmiştir.

Kabotaj Kanunu hükümleri gereğince Türkiye karasuları içerisinde sadece Türk bayraklı gemiler ticaret yapabilmekte, bu ticaret içerisinde yük ve yolcu taşınması ile balıkçı gemileri de dahildir. Bu gemiler, İSG Kanunu kapsamında genellikle OSGB'lerden hizmet almaktadırlar. Ülkemiz karasularında seyir icra ettiklerinden daha kısa süreli denizde bulunmakta ve liman durumlarında İSG uzmanı kontrolü, eğitim vb. İSG faaliyetlerini icra edebilmektedirler.

Uluslararası sularda seyir icra eden Türk bayraklı gemiler, İSG Kanunu istisnaları içerisinde alındıysa da Anayasa Mahkemesi tarafından bu düzenleme iptal edilmiştir. Dolayısıyla bu gemilerin uluslararası sularda icra ettikleri seyirler esnasında İSG Kanunu hükümleri geçerlidir. Ancak bu gemiler, karasularımızda seyir yapan gemilere göre çok daha uzun süre denizde kalmaktadırlar. Ayrıca gemilerin limanda kalmaları kısa süreli ve genellikle yurt dışında olmaktadır. Eğitim ve İSG uzmanı kontrolü gibi faaliyetler için yurt içi limanlarında bulunan süreler içerisinde planlama yapılmaktadır. Özellikle uluslararası sularda seyir yapan Türk bayraklı gemilerde İSG Kanunu hükümlerinin fiili olarak uygulanıp uygulanmadığı ya da sadece kağıt üzerinde icra edilip edilmediği konusunda elimizde bir veri bulunmamaktadır.

Ancak, Şu da gözden kaçırılmamalıdır ki; büyük gemi filolarına sahip tanınmış Türk Őirketleri, gerek adli ve idari cezalara karşı gerekse itibarlarının zedelenmemesi konusunda tabi oldukları denizcilik kurallarının yanısıra İSG Kanunu konusunda da hassas davranmaktadırlar.

İSG Kanunu hükümlerinin Türk bayraklı gemilerdeki uygulamalarının kontrolünün yapılması maksadıyla icra edilen teftişler ve teftişler esnasında tespit edilen hususlar ile ilgili olarak tarafımdan ÇSGB'den bilgi talep edilmiştir (Ek-A). ÇSGB'nin denetimlerle görevlendirilmiş bölümü olan İŞ Teftiş Kurulu tarafından verilen cevapta ise; 2013-2016 yılları arasında sadece 13 geminin kontrol edildiği ve neredeyse tamamının balıkçı gemisi olduğu bildirilmiştir. Ayrıca gemiler için henüz planlı teftiŐlerin planlanmadığı beyan edilmiştir (Ek-B).

Denizcilik sektörü içerisinde, gemiler ve gemicilik ile ilgili olarak uluslararası düzeyde çok uzun sürelerdir devam eden, yaŐanan veya tespit edilen eksikliklerle beraber güncellenen, BM'ye bağlı örgütlerin çıkardığı sözleşmeler bulunmaktadır. Bu sözleşmeler; IMO ve ILO çatısı altında bulunmakta olup, ülkemiz her iki örgütün üyesidir. Bu sözleşmelerden ülkemiz tarafından kabul edilenler devlet tarafından kanunlaŐtırılmıŐ ve uygulamada tereddüt yaŐanmaması amacıyla konularına göre ayrı ayrı yönetmelikler çıkarılmıştır.

Ülkemiz tarafından onaylanan iki adet ILO sözleşmesi (155 ve 161 sayılı), tüm sektörlerdeki İSG gerekliliklerini ve alınacak tedbirleri belirlemektedir. Bu iki sözleşme ile birlikte gemiler ve gemi adamları için çıkarılmış, ülkemiz tarafından onaylı İSG konulu diğer sekiz adet sözleşme (134, 164, 55, 73, 92, 58, 53 ve 68 sayılı) içeriğinde, İSG Kanunu hükümlerine paralel hatta bire bir uyan birçok husus bulunmaktadır.

IMO'nun ana sözleşmeleri olan SOLAS ve STCW, ülkemiz tarafından onaylanmıştır. Bu iki sözleşme; yıllar içerisinde ortaya çıkan ihtiyaçlar, deniz kazaları ve teknolojik gelişmeler ile birlikte sürekli güncellenmektedir. Denizde can ve mal emniyetinin sağlanması, gemi adamlarının gerekli eğitim ve ehliyet ile donatılması, gemilerde emniyetli bir Şekilde çalıŐılabilmesi ve gemilerin denizde emniyetli olarak yüzebilmeleri için oluşturulacak tüm standartlar bu sözleşmelerin temel amacıdır. Aslında denizcilik sektörü ve gemilerdeki kural, kanun, standart ve

uygulamaların temeli SOLAS ve STCW'dir. Dolayısıyla, İSG Kanunu hükümlerinin gemilerdeki uygulamaları araştırılırken bu iki sözleşmeden bağımsız hareket etmek mümkün değildir. Türk bayraklı gemiler, SOLAS'a uygunluk ile beraber İSG konusunda da önlemler almış olmaktadır.

SOLAS'a dokuzuncu bölüm olarak eklenmiş olan, gemilerin emniyetli ve güvenli olarak yönetimini temel amaç olarak belirleyen ISM Kod ve ISM Kod kapsamında geminin bağlı olduğu firma (şirket) ve gemi tarafından ayrı ayrı oluşturulacak olan Emniyet Yönetimi Sistemi (üçüncü bölümde ayrıntılı olarak bahsedilmiştir) birçok İSG hükmüne sahiptir.

Üçüncü bölümde, 6331 sayılı İSG Kanunundan; işverenin genel yükümlülükleri, İSG hizmetleri, işyeri hekimi ve İSG uzmanı, acil durum, ilkyardım, yangınla mücadele, iş kazası ve meslek hastalıklarının kayıt ve bildirim, sağlık gözetimi, çalışanların bilgilendirilmesi, çalışanların eğitimi, çalışanların yükümlülükleri, çalışan temsilcisi, İSG kurulu ve teftiş konulu maddeler ayrıntılı olarak ISM Kod ile karşılaştırılmıştır.

Bu karşılaştırma sonucunda görülmüştür ki; İSG Kanunu hükümleri, gerek uluslararası sözleşmeler gerekse bu sözleşmeler kapsamında çıkarılan ülkemiz denizcilik mevzuatı veya ülke gereklilikleri doğrultusunda çıkarılan denizcilik ile ilgili kanun hükümleri ile benzerlikler göstermektedir.

Gemilerin deniz üzerinde yüzebilmesi veya olağan dışı bir durumda yüzmeye devam edebilmesi için dahi geminin inşa edilmesinden başlayarak alınması gereken emniyet tedbirleri bulunmaktadır. Risklerin fazla olması, özellikle tehlikeli yüklerin (petrol, gaz, vb.) taşınması gemicilik sektörünü çok tehlikeli hale getirmektedir. Bu şartlar altında, gemilerin sürekli denetimi ve denetiminden geçemeyen gemilerin faaliyetlerini icra etmesinin engellenmesi kaçınılmazdır.

Bağlama limanına ait Gemi Sörvey Kurulu, geminin kayıtlı olduğu ve standartlarının belirlendiği Klas kuruluşu, geminin hizmet aldığı Sigorta Kulübü ve geminin giriş çıkış yaptığı Liman Devleti, periyodik kontrol yapan ve gerektiğinde yaptırım uygulayan birimleridir. Gemilerin bu kadar yoğun denetime tabi tutulması ve uygun görülmeleri durumunda ilgili belgeler ile sertifikalandırılmasındaki en temel amaç; can emniyetini sağlayıcı koşulları gerçekleştirip devamlılığını sağlamak ve

denizlerde dolaşım faaliyetlerinin amacını doğuran ticari nitelikli malların emniyeti ve güvenliğini tesis etmektir.

Ülkemizde, Türk bayraklı gemilerin belge ve sertifikalandırma ile limanda kontrollerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı adına Liman Başkanlıkları icra etmektedir. Denizdeki kontroller ise SG Komutanlığı tarafından yapılmaktadır. Ancak 6331 sayılı İSG Kanunu hükümlerinin yukarıda bahsedilen denetimler esnasında kontrol edilmediği gözlemlenmiştir. SG Komutanlığı tarafından balıkçı gemilerinde yapılan kontroller esnasında, 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında çıkarılmış ve ÇSGB tarafından yürütülen Balıkçı Gemilerinde Yapılan alışmalarda Sağlık ve Güvenlik nlemleri Hakkında Yönetmelik kapsamında kontroller yapılmakta bir başka deyişle İSG Kanunu ilgili bölümleri kontrol edilmektedir. Türk bayraklı diğer gemilerde İSG Kanunu hükümleri ile ilgili denetimlerin planlı ve belirli bir düzen içerisinde icra edilebilmesi maksadıyla yasal mevzuat içerisinde düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Öncelikle Türk bayraklı gemilerin ulusal ve uluslararası denizcilik kural ile kanun hükümlerinin kontrolünü yaparak denize elverişliliklerini onaylayan ve belgelendiren Liman Başkanlıkları ile denizde kontrolleri yapan SG Komutanlığı'na, İSG Kanunu hükümlerini de kontrol etme yetkisi/görevi verilmelidir. Bu doğrultuda içeriği ülkemiz tarafından oluşturulmuş olan belge isterleri (Denize Elverişlilik Belgesi, vb.) içerisine İSG Kanunu hükümleri de eklenebilir veya Türk bayraklı gemiler için ISM Kod kapsamında verilen Emniyet Yönetimi Sertifikası benzeri bir sertifika alınması zorunlu hale getirilebilir.

Ayrıca İSG denetimlerinde kullanılmak üzere, balıkçı gemileri için İSG kapsamında çıkarılmış olan yönetmelik benzeri yasal düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu düzenlemelerin hazırlanması esnasında ÇSGB, Denizcilik Müsteşarlığı ile beraber hareket etmelidir. Mevzuat içerisinde İSG konusunda yapılacak olan bu düzenlemeler, ulusal ve uluslararası denizcilik kural ve kanun hükümlerine aykırı olmamalıdır.

KAYNAKLAR

- [1] Özdemir C. T., Uluslararası Sefer Yapan Türk Bayraklı Gemiler İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu Kapsamında mı?, *Yaklaşım*, 2014, **255**, 195-199.
- [2] Demir F., *İş Hukuku ve Uygulaması*, 9. baskı, Albi Yayınları, İzmir, 2015.
- [3] Bilir N., Yıldız A. N., *İş Sağlığı ve Güvenliği*, 3. baskı, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, Ankara, 2014.
- [4] Işıl B., Teknolojik Gelişmeler Açısından İş Sağlığı ve İş Güvenliği, *İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Sempozyumu*, Ankara, Türkiye, 4-10 Mayıs 1989.
- [5] Yiğit A., *İş Güvenliği*, 2. baskı, Dora Yayıncılık, Bursa, 2013.
- [6] Erkan N., *Bireysel İşletmelerde İnsan Gücü Verimliliği İçin İşçi Sağlığı, İş Güvenliği, Kazalardan Korunma, Acil Yardım ve İlgili Mevzuat*, Yayın No:384, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, Ankara, 1989.
- [7] Seyyar A., Öz C., *İnsan Kaynakları Terimleri Ansiklopedik Sözlük*, 1. baskı, Değişim Yayınları, Sakarya, 2007.
- [8] Özkılıç Ö., *İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi ve Risk Değerlendirme Metodolojileri*, 1. baskı, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Yayınları, Ankara, 2005.
- [9] Sırımsı Çetin S., İSG Uygulamalarının 6331 Sayılı Kanun Öncesi ve Sonrası Uygulamalarının Tekstil Sektöründe Karşılaştırmalı Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2015, 418500.
- [10] Canikoğlu N., 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nun Toplu İş Uyuşmazlıklarının Çözümüne İlişkin Yeni Düzenlemeleri, *İşveren*, 2012, **Kasım/Aralık**, 53-58.
- [11] http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=KABOTAJ, (Ziyaret tarihi: 04 Ocak 2017).
- [12] Özdemir C. T., Balıkçı Gemileri İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu Kapsamında mı?, *Yaklaşım*, 2013, **250**, 172.
- [13] <http://www.anayasa.gov.tr/icsayfalar/kararlar/kbb.html> (Ziyaret tarihi: 10 Aralık 2016)

- [14] Bostanoğlu B., *Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, 2. baskı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2016.
- [15] Alan G., Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale, 2010, 298072.
- [16] Yahşı M., Türk Bayraklı Gemilerin Gemi Adamları Donatımında Yer Alan Asgari İlkelerin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 2015, 413507.
- [17] <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx> (Ziyaret tarihi: 03 Mart 2017).
- [18] <http://www3.csgb.gov.tr/csgbPortal/isggm.portal?page=mevzuat&id=3> (Ziyaret tarihi: 05 Mart 2017).
- [19] <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/Turkce/um.aspx?Baslik=15> (Ziyaret tarihi: 05 Mart 2017).
- [20] Çevik G., Gemi Emniyet Yönetimi Sisteminde Önleyici Faaliyet Planlama Yaklaşımı Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2013, 333026.
- [21] Havold J. I., Safety Culture And Safety Management Aboard Tankers, *Reliability Engineering and System Safety*, 2010, **95**, 511-519.
- [22] Öcal A., *International Safety Management Eğitim Kurs Notları*, Ekol Denizcilik ve Gemi Adamları Yetiştirme Kursu, İstanbul, 2010.
- [23] http://www.trabzonlimanbaskanligi.gov.tr/dosyalar/isps_kod.pdf (Ziyaret tarihi: 3 Nisan 2017)



EKLER

Ek-A

BİLGİ EDİNME BAŞVURU FORMU

Başvuru sahibinin adı soyadı:	İrfan UYGUL	
Oturma yeri veya iş adresi:		
Türkiye Cumhuriyeti Kimlik No:		Başvuruya hangi yolla cevap almak istersiniz? Elektronik
Elektronik posta adresi:	irfanuygul@gmail.com	
İmzası:		4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu gereğince istediğim bilgi veya belgeler aşağıda belirtilmiştir. Gereğini arz ederim.
İstenilen bilgi veya belgeler:	<p>1. 6331 sayılı İş Sağlığı ve Kanunu kapsamında, 6552 sayılı torba yasa ile çıkarılmış ancak Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilerek, kanun kapsamında olmaya devam eden; (Türk bayraklı olmaları kaydıyla) Deniz yolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri ile kanun (6331) istisnaları arasında bulunmayan karasularındaki seyir halleri konularında tarafınızdan iş sağlığı ve güvenliği konusunda teftişler yapılmakta mıdır? Planlı teftişler mevcut mudur? Eğer planlı ya da ihbar,bildirim kapsamında icra edilmiş olan teftiş var ise yıllara göre sayısını, gemi tiplerini ve tespit edilen hususları talep etmekteyim.</p> <p>2. İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) kapsamında gemiler için oluşturulmuş olan kontrol listeleri mevcut mudur? Teftiş esnasında yapılacak kontrollerin farklı büyüklük ve sınıftaki gemilere göre usul ve ayrıntılarını, İSG uzmanları çalışma süreleri, personel İSG eğitimleri,risk değerlendirmeleri vb. hususlar için uygulamanın nasıl yapılacağını belirten dökümanlar mevcut mudur?</p> <p>3. Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik kapsamında yapılan teftişlerde İSG hususları da kontrol edilmekte midir? Eğer kontrol ediliyorsa yıllara göre sayısını ve tespit edilen hususları talep etmekteyim.</p> <p>4. Yaklaşım Dergisi 2014 yılı Mart sayısında Sayın Cumhurbaşkanımız Sinan Özdemir, "Uluslararası Sefer Yapan Türk Bayraklı Gemiler İş Sağlığı ve Güvenliği Kapsamında Mı?" konulu makalesinde tespitler yapmış olup, bu tespitler kurumunuzun belirlediği tespitler midir? Türk bayraklı gemiler için İSG kapsamında belirlenmiş olan istenilenleriniz var mıdır?</p>	

Ek-B

T.C.
ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI
İş Teftiş Kurulu Başkanlığı

Sayı :49189603-663.09-E.5313
Konu :BİLGİ TALEBİ

20/06/2016

SAYIN; İRFAN UYGUL
irfanuygul@gmail.com

İlgi: 11.06.2016 tarih ve sayılı yazınız

İlgide kayıtlı dilekçeniz ekinde tarafımıza iletilen Bilgi Edinme Başvuru Formu incelenmiş olup sorularınıza ilişkin Başkanlığımızın görüşleri aşağıda belirtilmiştir.

- İş Sağlığı ve Güvenliği teftişleri Başkanlığımız tarafından programlı ve program dışı olmak üzere iki farklı şekilde gerçekleştirilmektedir. Programlı teftişler, çalışma hayatındaki sorunların değerlendirilmesi ve önceliklendirilmesi sonucu belirlenen alanlarda veya sektörlerde yahut özel bir risk grubu hedeflenerek belirlenen işyerlerinde çalışma hayatı ile ilgili mevzuat hükümlerinin tamamlanması veya bir kısmının uygulanmasının denetlenmesi amacıyla ve hedef koyularak gerçekleştirilen teftişlerdir. Program dışı teftişleri ise ihbar, şikayet vb. talepler üzerine teftiş hizmetiyle bağdaşır nitelikte olanların incelemelerinden oluşur.

- Deniz yolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer halleri ile 6331 sayılı Kanun istisnaları arasında bulunmayan karasularındaki seyir halleri konularında yürütülen herhangi bir programlı teftiş bulunmamakla birlikte, yukarıda belirtildiği üzere gelen şikayet, ihbar vb. değerlendirilerek program dışı teftiş yapılabilir.

- İş Sağlığı ve Güvenliği kapsamında sadece gemiler için değil herhangi bir konuda oluşturulmuş kontrol listeleri mevcut değildir. Başkanlığımızca gerçekleştirilen teftişler yürürlükteki mevzuat çerçevesinde sürdürülmektedir.

- 2013 yılında 6 balıkçı teknesi ve 2 balıkçı gemisinde, 2016 yılında 2 balıkçı teknesinde Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapılan tespitler üzerine inceleme teftişi yapılmış olup noksanlıkların giderildiği tespit edilmiştir. Şikayet üzerine 2013 ve 2015 yılında iki balıkçı teknesinde teftiş yapılmış ve noksanlıkların giderildiği tespit edilmiştir. 2014 yılında bir gemide gerçekleşen iş kazasının incelemesi yapılmıştır. 2015 yılında 17 geminin bulunduğu işyerinin inceleme konusu ile ilgili teftişinde barınak yerleri ile ilgili noksan husus tespit edilmiştir.

- 4.soruda bahsettiğiniz dergide yazılan yazılar Başkanlığımız adına yazılmamıştır.
Bilgilerinize sunar.

Hulusi AY
İş Teftiş Kurulu Başkanı

KİŞİSEL YAYIN VE ESERLER

- [1] Gerdan S., Yiğit S., **Uygul İ.**, Güven M., Sönmez F., Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinde Öğrenim Gören Öğrencilerin İş Sağlığı ve Güvenliği Bilinci ile Kişisel Koruyucu Donanım Kullanma Alışkanlıkları, *1. Uluslararası İş Güvenliği ve Çalışan Sağlığı Kongresi*, Kocaeli, Türkiye, 6-7 Mayıs 2016.
- [2] **Uygul İ.**, Çınar M. A., 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun Gemilerdeki Uygulamaları ve İlgili Denizcilik Kuralları ile Karşılaştırılması, *2. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu*, Alanya, Türkiye, 18-20 Mayıs 2017.

ÖZGEÇMİŞ

1984 yılında Kocaeli’nde doğdu. İlk ve orta öğrenimini Kocaeli’de, lise öğrenimini İstanbul’da tamamladı. 2002 yılında Deniz Harp Okulu’nda öğrenimine başladı. 2006 yılında Deniz Harp Okulu Makine Mühendisliği Bölümü’nden Teğmen rütbesinde Deniz Subayı olarak mezun oldu. 2007 - 2017 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı askeri gemilerde görev yaptı. Mart 2017 tarihinden itibaren Gölcük Tersanesi Komutanlığı’nda görev yapmaktadır. Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İş Sağlığı ve Güvenliği A.B.D.’nda yüksek lisans öğrenimine devam etmektedir.

