

# Liman İşçilerinin Sağlığı ve Güvenliği

Emirali KARADOĞAN

Bu kitabın yayın hakkı SİYASAL KİTABEVİ'ne aittir. Yayınevinin ve yayıncısının yazılı izni alınmaksızın kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz, hiçbir şekilde kopyalanamaz, çoğaltılamaz ve yayınlanamaz.

**Liman İşçilerinin Sağlığı ve Güvenliği**  
**Emirali KARADOĞAN**

**Kapak Tasarımı ve Sayfa Düzeni:** Gamze Uçak

©Siyasal Kitabevi, Tüm Hakları Saklıdır.

Mayıs 2019, Ankara

ISBN No: 978-605-7877-15-4

**Siyasal Kitabevi-Ünal Sevindik**

Yayıncı Sertifika No: 14016

Şehit Adem Yavuz Sok. Hitit Apt. 14/1 Kızılay-Ankara

Tel: 0(312) 419 97 81 pbx

Faks: 0(312) 419 16 11

**e-posta: info@siyasalkitap.com**

**http://www.siyasalkitap.com**

**Baskı:**

Sonçağ Yayıncılık Matbaacılık Reklam San Tic. Ltd.Şti.

Sertifika No: 25931

İstanbul Cad. İstanbul Çarşısı 48/48

Tel: 0(312) 341 36 67

**Siyasal Kitabevi**

Şehit Adem Yavuz Sok. Hitit Apt. 14/1 Kızılay-Ankara

Tel: 0 (312) 419 97 81 pbx

Faks: 0 (312) 419 16 11

**e-posta: info@siyasalkitap.com**

**http://www.siyasalkitap.com**

# Liman İşçilerinin Sağlığı ve Güvenliği



# İçindekiler

---

<b>Kısaltmalar</b> .....	<b>9</b>
<b>Sunuş</b> .....	<b>11</b>
<b>Giriş</b> .....	<b>17</b>

## **BİRİNCİ BÖLÜM: Limanlarda İşçi Sağlığı ve Güvenliği Temel Kavram**

<b>ve Dayanakları</b> .....	<b>19</b>
1.1. TANIMLAR .....	19
1.1.1. Liman .....	19
1.1.2. İşçi Sağlığı ve Güvenliği .....	23
1.1.3. İş Kazası ve Meslek Hastalığı .....	25
1.1.3.1. İş Kazası .....	25
1.1.3.2. Meslek Hastalığı .....	28
1.1.4. İş Kazası ve Meslek Hastalıklarında Genel Görünüm .....	29
1.2. LİMANLARDA İŞÇİ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE YÖNELİK	
ULUSAL VE ULUSLARARASI KAYNAKLAR .....	40
1.2.1. Ulusal Mevzuat: .....	40
1.2.1.1. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Yasası.....	40
1.2.1.2. Uluslararası Sağlık Tüzüğü:.....	41
1.2.1.3. Yönetmelikler .....	42
1.2.1.3.1. Limanlar Yönetmeliği .....	42
1.2.1.3.2. Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İşlerine Dair Yönetmelik .....	43
1.2.1.3.3. Elle Taşıma İşleri Yönetmeliği.....	43
1.2.1.3.4. Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği .....	45
1.2.1.3.5. Çalışanların Gürültü İle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik.....	46
1.2.1.3.6. Çalışanların Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik.....	47
1.2.1.3.7. Kimyasal Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik .....	48
1.2.1.3.8. Kanserojen veya Mutajen Maddelerle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik .....	48

1.2.1.3.9. Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik .....	48
1.2.1.3.10. Sağlık ve Güvenlik İşaretleri Yönetmeliği .....	49
1.2.1.3.11. İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği.....	50
1.2.1.4. Ulusal Meslek Standartları .....	51
1.2.1.4.1. Liman Operasyon Müdürü.....	52
1.2.1.4.2. Liman Terminal Şefi.....	52
1.2.1.4.3. Ambar Ve Antrepo Şefi.....	52
1.2.1.4.4. Ambarcı.....	53
1.2.1.4.5. Liman Saha İstif Makineleri Operatörü (CRS ve ECS).....	53
1.2.1.4.6. Mobil Vinç Operatörleri.....	53
1.2.1.4.7. İşaretçi (Serdümen) .....	54
1.2.1.4.8. Liman Operasyon Elemanı (Puantör) .....	55
1.2.1.4.9. Liman Pompa Ve Tank Saha Operatörü .....	55
1.2.1.4.10. Liman Vinç Operatörü (RTG ve SSG),.....	56
1.2.1.4.11. Araç Yükleme Operatörü.....	56
1.2.1.4.12. Kapı/Kantar Görevlisi .....	57
1.2.1.4.13. Liman Operasyon Planlamacısı .....	57
1.2.1.4.14. Terminal Çekici Operatörü .....	58
1.2.1.4.15. Endüstriyel Taşımacı .....	58
1.1.1. Uluslararası Kaynaklar .....	59
1.1.1.1. Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü .....	59
1.1.1.1.1. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC 1972 Sözleşmesi) .....	60
1.1.1.1.2. Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu - IMDG (International Maritime Dangerous Goods) kodu.....	60
1.1.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Kaynakları .....	61
1.1.2.1. ILO İş Kazalarının Önlenmesine (Gemi adamları) İlişkin 134 Sayılı Sözleşme.....	63
1.1.2.2. ILO Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin 152 Sayılı Sözleşme ....	64
1.1.2.3. ILO Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme.....	66
1.1.3. Avrupa Birliği (AB) Kaynakları .....	66
1.1.3.1. İşte Çalışanların Sağlık ve Güvenliklerini İyileştirmeye Yönelik Tedbirler Alınmasına İlişkin 12 Haziran 1989 Tarih ve 89/391/EEC Sayılı Konsey Direktifi.....	66
<b>İKİNCİ BÖLÜM : Limanlarda İşçi Sağlığı ve Güvenliği .....</b>	<b>69</b>
2.1. LİMANLARDA YAPILAN İŞLERİN NİTELİĞİ VE İŞÇİ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ .....	69
2.1.1. Limanlardaki İşler ve Çalışma Koşulları .....	73
2.1.2. Limanlardaki Temel İşçilikler.....	76
2.1.2.1. Mekanik Vasıta Operatörleri: İş Makinesi ile Çalışma .....	77
2.1.2.2. Yükleme Boşaltma işçileri:.....	77
2.1.2.3. Forklift vb. Yükleme-Boşaltma Yapan Araçların Operatörleri .....	78

2.1.2.4.Serdümen.....	79
2.1.2.5. Puantör (Liman Operasyon Elemanı) .....	79
2.1.2.6. Bakım işçileri .....	80
2.1.2.7.Gemi Adamları - Gemi Güverte Tayfaları ve İlgili Çalışanlar.....	80
2.1.3. Liman İşyerlerindeki Ortak Tehlike Kaynakları.....	81
2.1.4. Limanlarda İş Kazası ve Meslek hastalıkları Oranları .....	82
<b>2.2. LİMANLARDA İŞÇİ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ÖNLEMLERİ .....</b>	<b>86</b>
2.2.1. Limanlarda İş Kazaları: Tehlikeler, Riskler ve Önlemler .....	87
2.2.1.1. Liman Trafığı - Taşımacılığı ve İSAGÜ .....	89
2.2.1.2. Kaldırma - Vinç Operasyonları.....	90
2.2.1.3. Serdümen – İşaretçi .....	92
2.2.1.4. Düşmeye Bağlı İş Kazaları : .....	94
2.2.1.5. Yüksekten Düşme .....	95
2.2.1.6. Limanlarda Yüksekten Düşmeye Yol Açabilecek Tehlike Alanları.....	96
2.2.1.7. Kaymak ve Takılıp Düşmek.....	97
2.2.2. Limanlarda Meslek Hastalıkları: Tehlikeler, Riskleri ve Önlemleri .....	99
2.2.2.1. Limanlarda Tozlu İşler .....	100
2.2.2.2. Kas-İskelet Sistemine Yönelik Hastalıklar Yönünden Etkisi .....	101
2.2.2.3. Limanlardaki Kapalı Alanlarda Çalışma.....	103
2.2.2.4. Limanlarda Gürültü .....	104
2.2.2.5.Limanlarda Duman: Araç ve Yüklere Bağlı Duman.....	105
2.2.2.6. Limanlardaki Kimyasal Riskler .....	107
2.2.3. Limanlarda İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Kişisel Koruyucu Donanımları (KKD) .....	113
2.2.4. Sorumluluk.....	114
2.2.5. Liman İşçisinin Seçimi ve Eğitim.....	116
2.2.6. İşveren Açısından Etkili Ve Güçlü Bir İşçi Sağlığı ve Güvenliği Sağlamasına Yönelik Önlemler:.....	117
2.2.7. İşçilerle İşbirliğinin Önemi.....	118
<b>Sonuç.....</b>	<b>121</b>
<b>Kaynakça: .....</b>	<b>125</b>
<b>Limanlarda İşçi Sağlığı ve Güvenliği Terimler Sözlüğü .....</b>	<b>131</b>





## Kısaltmalar

---

<b>AB</b>	:	Avrupa Birliği
<b>BM</b>	:	Birleşmiş Milletler
<b>CFS</b> (Container Freight Station):	:	Konteyner Doldurma/ Boşaltma Alanı
<b>CRS</b> (Container Reach Stacker):	:	Dolu Konteyner Elleçleyen Stacker veya İş Makinesi
<b>CSC</b>	:	Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme
<b>DWT</b>	:	Dead Weight Tonaj
<b>ECS</b> (Empty Container Reach-Stacker)	:	Boş Konteyner Elleçleyen Stacker / İş Makinesi
<b>IAEA</b>	:	Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu
<b>ILO</b>	:	Uluslararası Çalışma Örgütü
<b>IMDG</b> (International Maritime Dangerous Goods) Code:	:	Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu
<b>IMO</b> (International Maritime Organization):	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü
<b>İSAGÜ</b>	:	İşçi Sağlığı ve Güvenliği
<b>KKD</b>	:	Kişisel Koruyucu Donanımlar
<b>MEB</b>	:	Milli Eğitim Bakanlığı
<b>MIP</b>	:	Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş
<b>RTG</b>	:	Rubber-Tired Gantry : Lastik Tekerlekli İstif Vinci
<b>SGK</b>	:	Sosyal Güvenlik Kurumu
<b>SOLAS</b>	:	Denizde Can Güvenliğine Yönelik Uluslararası Sözleşmesi
<b>SSG</b>	:	Shipto Shore Gantrycrane : Gemiden-Karaya Konteyner Vinci
<b>TCDD</b>	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>TDİ</b>	:	Türkiye Denizcilik İşletmeleri

<b>TEU</b> (Twenty-foot Equivalent Unit):	:	20 Feet Konteyner Ölçüsü
<b>TÜRKLİM</b>	:	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
<b>UNCOE</b> (United Nation Comittee of Experts)	:	BM Uzmanlar Komitesi
<b>WHO</b> (World Health Organization)	:	Dünya Sağlık Örgütü

## Sunuş

---

Kitabın birinci baskısının yapıldığı tarihlerde Soma'da bulunan özel bir firmaya ait maden ocağında Türkiye tarihinin en büyük iş katliamlarından birisi meydana gelmişti. Ve bu kitabın ilk baskısı da Soma da, resmi rakamlara göre hayatını kaybeden 301 madenciye adanmıştı.

Soma'nın ardından resmi makamların yaptığı açıklamalar ve ardından yapılan yasal düzenlemeler, bu faciadan ders çıkarma mahiyetinde gösterildi; ancak gerçek hayat bu tür yalan ve aldatmacaları acı bir şekilde toplumun yüzüne vurdu. Soma iş katliamından 5 aydan daha az bir zaman sonra 28 Ekim 2014 tarihinde Ermenek'te, yine özel bir firmaya ait maden ocağında 18 işçi daha göçük altında kalarak hayatını kaybetti.

Kapitalist küreselleşmenin en büyük argümanı olan rekabet edebilirlik çerçevesinde, firmalar, diğer bir ifade ile sermaye sınıfı elbette maliyetleri düşürmek için elinden geleni yapacaktır. Hükümetlerin yasal düzenlemeleri pragmatik bir şekilde yapmaları tesadüfi değildir. Egemen sınıfların taleplerine göre hareket etmenin, ranttan pay almak adına, siyasilere de işine geldiği açıktır. Bunun örneklerini bir bir vermeye hiç mi hiç gerek yok; tarih bu tür örneklerle doludur.

Yukarıda ifade edilen iş cinayetlerinin toplumda infial yaratmasının en önemli sebebi toplu olmalarıdır; halbuki her gün yaklaşık 5 işçi iş kazaları sonucu hayatını kaybetmektedir. Ama Türkiye'nin farklı bölgelerinde birer ikişer ölümler ne yazık ki toplumun gözünde görülemiyor; çünkü toplum, egemen sınıflar ve onun aracı gibi hareket eden siyasiler ve bir anlamda devlet tarafından az sayıdaki ölümleri yadsımayacak ve göremeyecek şekilde kör edilmiştir.

Kısaca, sadece madenler değil, tüm sektörler iş kazalarındaki ölümlere her gün davetiye çıkaracak durumdadır. Bu bağlamda da gittikçe gelişen ve lojistikle birlikte önemi daha da artan limanlardaki işçilerin sağlığı ve güvenliği de daha hassas bir hal almaktadır. Limanlar, tarih boyunca ülkeleri için önemli merkezler olmuştur ve olmaya da devam etmektedir. Bu önemin iki ana unsuru vardır: Dış egemenlik ve ticaret.

Dış egemenlik açısından deniz ülkeleri sahip oldukları donanmaları ile hem kendi savunmalarını sağlamış, hem de fetihler gerçekleştirmişlerdir. Savaşlar ve imparatorluklar çağının eski gücünü kaybetmesine paralel olarak, ticaret filoları ön plana çıkmaya başlamıştır. Böylece denizcilikte teknolojik gelişmeleri takip eden ve bunu ticaretine yansıtan ülkeler sanayi devriminin de itici gücüyle birlikte hızlı bir gelişim göstermişlerdir. Sanayi devrimi ile başlayan kapitalist süreç, limanların ve bu bağlamda sahil kentlerinin önemini iyice arttırmıştır. 8 bin 333 kilometreden fazla kıyı şeridiyle üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, küresel taşımacılık faaliyetlerinin büyük bir bölümünün gerçekleştirildiği deniz taşımacılığı alanında doğal bir avantaja sahip olduğu açıktır.

Günümüz taşımacılık sisteminde karayolu, demiryolu, havayolu, deniz-yolu ve boru hatları kullanılmaktadır. 2017 yılında 17 trilyon dolarlık bir hacme sahip dünya ticaretinin yüzde 87'sinin deniz taşımacılığı ile yapıldığı ifade edilmektedir (UNCTAD, 2018: 9). 2017 yılında global deniz ticareti ile taşınan yük miktarı da bir önceki yıla göre %4.1 oranında artmış ve 11.6 milyar tona ulaşmıştır (<http://www.denizticaretodasi.org.tr.>, 2018: 7).

Türkiye'de bugün dış ticaret yükünün yaklaşık %87'sinin denizyolu ile taşındığı düşünüldüğünde denizciliğin geliştirilmesi için gerçekleştirilen yatırımların ve bu alanda yürütülen faaliyetlerin önemi açıkça görülecektir. Türkiye bu pastadan daha fazla pay alabilmek için hedeflerini büyütmektedir.

Bu doğrultuda ticari taşımacılıkta dünya üzerinde en fazla tercih edilen modun denizyolu olduğunu vurgulamak gerekmektedir.

Zira deniz taşımacılığında;

- Bir defada çok fazla yük çok uzak mesafelere taşınabilmekte,
- Taşınan mal minimum düzeyde hasar görmekte,
- Sınır aşımı olmamaktadır.
- Yanı sıra bu taşımacılıkta, yol yapım ve bakım masrafları yoktur.

Denizyolu taşımacılığı, taşıma maliyetleri açısından ulaştırma yolları arasında en ucuz olanıdır. Taşıma maliyetinde:

- Demiryoluna göre 3,5 kat,
- Karayoluna göre 7 kat
- Havayoluna göre 22 kat

daha ucuzdur. Bir seferde büyük miktarda yük taşıma özelliği, yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olmasının yanında, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti diğer ulaşım türlerine göre daha avantajlıdır. Bütün bunlar göz önünde bulundurulduğunda, denizyolu ile yolcu ve yük taşımacılığının diğer taşıma modlarına göre daha ucuz olduğu görülmektedir (UBAK, 2013).

Özellikle deniz taşımacılığı alanında hem ulusal hem de uluslararası düzeyde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye de bu alandaki ticaret payından hak ettiğini alabilmek adına gerekli atılımları yapmaya başlamış görünüyor.

Denizcilikte Türk sahipli gemi filosu, dünya deniz ticaret filusunun yaklaşık %94'unu kontrol eden 30 ülke arasında, 2003 yılında 9 milyon DWT'lik kapasite ile dünyada 19. sırada iken, 2014 yılında 30.4 milyon DWT'lük kapasiteye ulaşarak bugün 13. sıraya yükselmiştir. Ancak son yıllarda bu olumlu ilerleyiş tersine dönmüş, 2017 yılında 8 milyon 102 bin DWT ile 23'üncü, 2018 yılında ise 7 milyon 638 bin DWT ile 27'nci sıraya gerilemiştir (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>, 2018: 14). Bu geriye gidişte kapitalist küreleşmenin yaşadığı döngüsel krizle birlikte, Türkiye'nin içerisinde bulunduğu ekonomik krizin etkisi büyüktür.

Limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarı son 10 yılda (2002-2012) % 104 artarak 190 milyon 152 bin 723 tondan 387 milyon 426 bin 232 tona, 2017'de de 471milyon 173 bin 896 tona ulaşmıştır. Aynı dönemde limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı 2002'de 1 milyon 953 bin 214 TEU iken, 2012'de 7 milyon 192 bin 396 TEU, 2017'de 10 milyon 10 bin 537 TEU ve 2018'de de 10 milyon 843 bin 998 TEU'ya ulaşmıştır. Ülkemizin toplam dış ticareti içerisindeki denizyolu ile taşınan malların parasal değeri 2002 yılında 40,7 milyar Dolar iken, 2012 yılında 207 milyar Dolara yükselmiştir. Bu rakam 2018 yılında yaklaşık 348 milyar Dolar düzeyinde ulaşmıştır ([www.denizticareti.gov.tr](http://www.denizticareti.gov.tr), 2015; <http://www.denizticaretodasi.org.tr>, 2018: 156).

Yukarıdaki verilerden de anlaşılacağı gibi deniz ulaşımı günümüzün en önemli ticaret yolu haline gelmiştir. Bu durum doğrudan limanları da ticaretin en önemli alanlarından birisi hatta en önemlisi haline getirmektedir.

Limanda gerçekleştirilen işlere bakıldığında, limancılık faaliyetinin esas olarak, gemiden karaya ve karadan gemiye yük ve yolcu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Bu genel ifadeyi biraz daha genişletirsek limanların yolcu ve yük taşımacılığında bir aktarma noktası olarak ele alındığını görürüz.

Limanlar hem iç ticaret hem de dış ticaret açısından en uygun taşımacılık olan deniz taşımacılığının temel noktasını oluşturmaktadır. Bu durum, hem ticaret açısından dikkate değerdir hem de sektörel ve ulusal ekonomik gelişme açısından önem taşır. Limancılık bir anlamda herkesi ilgilendiren bir hizmet niteliği taşır. Bu anlamda limancılık hizmeti bir kamu hizmetidir.

Limanlar, Türkiye ekonomisinin de en önemli destek üniteleridir. Türkiye'nin kendi iç pazarları arasındaki taşımaları düzenlediği gibi, dış dünya ile ticari ilişkilerin sürdürülmesine de yardımcı olur. Bunlara bir de çevre ülkelerin transit ticareti biçimli katkılarını eklediğimizde ve dış ticaretimizin yüzde 87'sinin limanlardan yapıldığı dikkate alındığında, ülkemiz açısından limanların önemi daha iyi ortaya çıkmaktadır.

Limanlar bir yandan bölgesel istihdamı olumlu yönde etkilerken, diğer yandan da oluşturdukları ekonomik faaliyet alanı ile yörede yaratılan katma değeri arttırarak buldukları bölgelerin ekonomisine de çok önemli katkılar sağlamaktadırlar. Öte yandan denizlerde oluşacak kaza ve diğer tehlikeli durumlara anında müdahale açısından büyük öneme sahip olan limanlar, denizlerde can ve mal güvenliğinin sağlanmasının kilit noktalarıdır.

Limanlar, aynı zamanda gümrük alanları olarak da kamusal öneme sahiptirler. İnsan, akaryakıt, uyuşturucu ve silah kaçakçılığında en aktif kullanılan yolların denizyolları olduğu bilinmekte, bu durum coğrafi konumu itibarıyla tam bir bağlantı noktası olan ülkemiz açısından limanların önemini daha da arttırmaktadır.

Özellikle 1980 sonrası dönemde neo-liberal politikaların hız kazanmasıyla beraber kamunun küçülmesine karşın özel sektörün önünün açılmasını öngören anlayışla birlikte limanlarımıza yönelik saldırılar da peş peşe gelmeye başlamıştır. Çıkarılan yönetmelik ve genelgelere dayalı olarak özel limanların kurulmasına ve işletilmesine izin verilmiş, böylece yasalara aykırı, fiili bir durum yaratılmıştır. Kamu limanları giderek atıl hale gelmeye başlarken diğer yandan özel liman ve iskelelerde de işçi sağlığı ve iş güvenliği, gümrük kontrolü, vergi ve SGK denetimlerinin yapılmaması ve giderek artan gündelik işçi, kaçak işçi ve taşeron kullanımı nedeniyle ciddi sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır.

Türkiye’de devlet, kamu limancılık faaliyetinden ayrılma noktasındadır. 1990’lı yılların ikinci yarısından itibaren öncelikle Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne (TDİ) ait limanlar olmak üzere kamu limanları özelleştirilmeye başlanmıştır. Genel anlamda düşünüldüğünde bu anlayışın doğru olduğunu söylemek pek mümkün görünmemektedir. Limanlardaki özelleştirme deneyimlerimiz, özel sektör limanlarının sadece ekonomik ve sosyal açıdan değil, çevre, sahil ve kıyı güvenliği, yasa dışı faaliyetler ve ulusal güvenlik açısından da risk oluşturduğunu göstermiştir. Bu nedenle devlet yeniden limanlara sahip çıkmalı, ülkenin ve çalışanların çıkarlarını savunmalıdır. Tüm limanlarımızın kendi kaynaklarıyla yeniden yapılandırılmaları, çağdaş bir yönetim ve işletmecilik anlayışına kavuşturulmaları sağlanmalıdır.

Öte yandan kamuya ait limanların özelleştirilmesi, ulusal güvenliğimizi de doğrudan ilgilendirmektedir. Limanların bir anlamda ülkenin dış dünya ile bağlantısının kurulduğu kapılar olduğu gerçeği göz önüne alındığında; bu kapılardan nelerin ve kimlerin nasıl girip çıktığının önemi daha da artmaktadır. Özellikle suç örgütlerinin suç ithal ve ihraç ettikleri noktalar haline gelmeleri kaçınılmazdır. Bu tür yerlerin kamu dışına çıkarılmaları, aynı zamanda denetim dışı kalmalarına yol açarak, kaçakçılık, insan kaçakçılığı, uyuşturucu ve silah taşıma gibi yasadışı amaçlarla kullanılmasının önünün açılmasına neden olacaktır.

Özel limanlarda alt işveren (Taşeron) uygulamasının yaygın bir şekilde kullanıldığı bilinmektedir. Taşeronluk sisteminin işgücü açısından olumsuzlukları bir hayli fazladır. Bu olumsuzlukların en önde gelenlerinden birisi işçi sağlığı ve güvenliği (İSAGÜ) ile ilgili olanlardır. İşverenler açısından maliyet unsuru olarak görülen ve çok çabuk vazgeçilebilen işçi sağlığı ve güvenliği önlemleri, ne yazık ki çoğu zaman işçilerin hayatlarına mal olmaktadır.

Yukarıda anıldığı gibi, bu kitabın birinci basımının yapıldığı tarihlerde, Türkiye, tarihinin en büyük facialarından, işçi katliamlarından birisinin yaşandığı daha önce ifade edilmişti; Soma'daki özel bir maden ocağında, bir çeşit taşeronluk benzeri sistemde çalışan 301 işçi, yeterince alınmayan güvenlik önlemleri nedeniyle hayatını kaybetmiştir. İşveren zorlaması ve aşırı üretim baskısı nedeniyle, işçiler hem köle düzeninde çalıştırılmış, hem de hayatları pahasına can güvenlikleri hiçe sayılmıştır.

Aynı şekilde limanlarda alınmayan ve hiçe sayılan işçi sağlığı ve güvenliği önlemleri, diğer sektörlerde olduğu gibi, liman işçilerinin hayatlarını karratmaktadır. Neoliberalizmin rekabete dayalı ekonomik çılgınlığı, kâr etmek adına işçilerin hayatlarını tehdit etmektedir. Tüm bu bağlamlarda düşünüldüğünde hem özelleştirme hem de taşeronlaşma işçi sağlığı ve güvenliği açısından tehlike kaynaklarıdır; ölüm getiren uygulamalardır.

Limanların özel sermayenin kontrolüne terk edilmesinin sadece ülke ekonomisi açısından değil; sosyal, kültürel ve siyasi yapı ile birlikte dış egemenlik açısından da bir tehlikeyi içinde barındıracağı açıktır (Karadoğan, 2014). Türkiye'nin ve dünyanın neredeyse uluslararası ticaretinin %85-90'a yakın bir oranı denizyolu yani limanlar üzerinden gerçekleşiyor olması gerçeği ile, hele hele Ortadoğu gibi çok sıcak çatışmaların ve savaşların olduğu bir coğrafyada, bu kritik limanların özelleştirilmesi ülkenin intiharı ile eşanlamlıdır.

Emirali KARADOĞAN

Nisan 2019