

**21.05.2024 TARİHİNDE TÜRK ARMATÖRLERİ İŞVERNLER
SENDİKASI (TAİS) TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN 2'NCİ
HASTALIK VE MESLEK HASTALIKLARI ÇALIŞTAYI
ÖZET RAPORU**

**TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Sn Kpt Ali İbrahim KONTAYTEKİN'
nin Açış Konuşması;**

“Bu Çalıştaylarda fikir paylaşımı veya beyin jimnastiği gibi ne yapabileceğimizi belirleyeceğimiz toplantılar amaçlıyoruz. Çünkü çok sayıda armatör ve binlerce gemiinsanı ile çalışıyoruz. Her birimizin yaşadığı sorun diğerine benzemiyor. Ortak sorunlarımız var. Ancak her bir olay ve durum diğerinden farklılık gösteriyor. Amaçlanan paydaşların kendi yaşadıkları çok farklı durumları ve birbirinden farklı olayları paylaşmalarıdır. Burada en önemli husus, bu gibi durumlarda neler yapıldığı, veya neler yapılması gerektiğine yönelik olarak mevzuatta nelerle karşılaşıldığı ve nasıl bir yol haritası çizilmesi önem taşımaktadır. Sektörün beklediği önemli düzenlemeler başında Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC-2006)' gelmektedir. ITF üzerinden MLC 2006 ile ilgili baskının da söz konusu olacağı duyumlar alınmıştır. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC-2006)'da yaşanan sıkıntıların giderilmesi için bir an önce taraf olunması gerekmektedir. Ancak çalışanlarında haklarının verilmesi ve hakkaniyet içinde hareket edilmesi ne kadar önemliyse, yaşanan bu sıkıntıların ve suiistimallerin önüne geçilmesi o kadar önem taşımaktadır.

**Türkiye Denizcilik Federasyonunu temsilen Yönetim Kurulu Üyesi
(TÜRDEF) Sn Aslı Arslan DEMİRKIRAN'ın konuşması;**

Denizciler 7/24 uzun süreli çalışma saatler ile ağır hava koşullarında ailelerinden uzakta çalışmaktadır. Bu şartlarda uyku bozukluklarına bağlı kardiyovasküler rahatsızlıklar, stres sebebiyle kaygı bozuklukları ve neticesinde kalp rahatsızlıkları, yetersiz ve dengesiz beslenme nedeniyle metabolizma ve kardiyovasküler gibi kronik rahatsızlıklar, vibrasyon ve gürültü ortamından ötürü dolaşım bozuklukları, ağrılar, işitsel bozukluklar, statik elektrik yüklenmesine bağlı stres ve cilt sağlığının bozulması, ayrıca gemi tipi ve taşınan yüke bağlı olarak özellikle tankerlerde kanser hastalıkları görülmektedir. Günümüzde ise ortaya çıkan yeterli sosyalleşememe ve yalnız hissetmenin yarattığı ruhsal rahatsızlıklar, bağımlılıklar, alkol sigara ve benzeri maddeler neticesinde çıkan psikolojik rahatsızlıklar görülmektedir. TÜRDEF olarak, çözüm önerilerimiz

- Gemiinsanlarının, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu Md 40'da yer alan fiili hizmet süresi zammı dışında bırakılmış olsa

da, hala yüksek riskli işler kategorisinde olması nedeniyle yıpranma hakkının iadesi ile erken emeklilik imkanına kavuşturulması,

- Gemi filomuzun gençleşmesi ve neticesinde insan onuruna yakışır sağlıklı çalışma ortamının sağlanması,
- Gemilere yapılan kumanya ikmallerinde profesyonel destek alınması,
- İstihdamlarda safe manning değil, personelin yeterli dinlenme süresi göz önüne alınarak personel sayısının belirlenmesi,
- Gemiinsanı iş akitlerinin daha makul sürelerle çekilmesi,
- Gemiinsanlarına limanlarda sağlık hizmetine erişim kolaylığı sağlanması,
- 7/24 online sağlık hizmeti alınabilecek bir kurumun sağlanması,

Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı (GEMİMO) Sn A.Yaşar CANCA konuşması;

Uzun yıllar önce gemilerde en sık görülen hastalıklar olarak vitamin eksikliği nedeniyle görülen hastalıklar yanında, damıtılmış su (distile) içilmesi sonucu böbrek hastalıkları ve kalp rahatsızlıkları en sık rastlanan hastalıklardı

Gemi inşa sanayindeki gelişmeler ve teknolojiye paralel olarak bu günkü gemiler ve makine dairelerindeki sistemler yüksek devirli ana makine ve yardımcı makineler ile gürültü seviyelerini çok arttırmış bulunmaktadır. Keza köprüüstündeki cihaz ve sistemlerin fazlalığı sonucu çok büyük bir elektromanyetik dalga ve manyetik saha söz konusu olmaktadır. Teknoloji ve değişen gemi tipleri ve boyutları beraberinde daha önceleri görülmeyen sorun ve hastalıkları da beraberinde getirmiştir. Uzun yıllar önce gemilerde olan sosyalleşmenin yeniden tesisi önem arz etmektedir. Ayrıca gemiinsanlarının yalnızlık hissini ortan kaldırabilmek ve kendilerinin değerli olduklarının farkındalığını yaratmak dolayısıyla aidiyet duygusunu gelişmesi önemli bulunmaktadır.

Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Sn. Doç Dr Esra BAŞKAN tarafından yapılan sunum;

Gemiinsanlarının Hastalık ve Meslek Hastalıklarının, İş Sağlığı ve Güvenliği ile Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC-2006) kapsamında Ulusal ve Uluslararası mevzuata göre değerlendirilmesi,

MLC-2006'nın bir çok hususta temel mevzuat olarak esas alınması gerektiği, Ulusal mevzuatın güncellemesinde ise Alman Deniz İş Kanunundan istifade edilebileceği ifade edilmiştir. Düzenlemeler bakıldığında,

Meslek Hastalığı Kavramı;

- İşle ilgili risk faktörlerine maruz kalmanın bir sonucu olarak ortaya çıkan her türlü hastalık (ILO) olarak tanımlanmaktadır.

- Aniden ortaya çıkmayıp, genellikle sürekli olarak mesleki riske maruz kalmak sonucu yavaş yavaş gelişmesi (iş kazasından ayıran yön)

Hastalık Kavramı;

- Meslek hastalığı dışında kalan tüm hastalıklar,
- “İş kazası ve meslek hastalığı dışında kalan ve iş göremezliğine neden olan rahatsızlıklar, hastalık halidir.” (5510 sK. md. 15)

İşveren Yükümlülüklerinin Hukuki Dayanağı,

- Çalışanların iş kazaları ve meslek hastalıklarına karşı korunması gerek hastalık halinde yapılacak yardımlarla ilgili işveren yükümlülüklerinin temelinde iş sözleşmesinden doğan gözetme borcu bulunmaktadır.
- İşveren, hizmet ilişkisinde işçinin kişiliğini korumak ve saygı göstermek ve işyerinde dürüstlük ilkelerine uygun bir düzeni sağlamakla (Türk Borçlar Kanunu (Md. 417)

Ulusal Mevzuatta,

- 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu
- 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
- Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
- Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik
- Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği
- Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği
- Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik

Uluslararası Düzenlemeler,

- Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri- (Sözleşmeler, Tavsiye Kararları – Denizcilik Çalışma Sözleşmesi –(MLC 2006)
- Gemi Adamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları ile İlgili Uluslararası Sözleşme-(Standarts of Training, Certification and Watchkeeping Convention) - STWC

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC – 2006) kapsamında düzenlemeler,

- **Sağlık Gözetimi** : **Kural 1.2 Sağlık Raporları,**
Standart A.1.2
- İş Sağlığı Güvenliği Önlemlerinin Alınması : **Kural 4.3**
Standart A.4.3
- Tıbbi Bakım ve Tedavi : **Kural 4.1**
Standart A.4.1
- Hukuki Sorumluluklar: **Kural 4.2**
Standart A.4.2

Ulusal Mevzuat kapsamında Tıbbi Bakım ve Tedavi

- Sağlık Gözetimi 6331 sayılı Kanun Md .15 ve
- Gemiadamları Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği Md 58
- İş sağlığı ve Güvenliği Önlemlerinin alınması 6331 Md .4
- Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik,
- Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik
- Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik

Ulusal Mevzuat kapsamında Sorumluluk,

- İdari Yaptırımlar,
- Cezai Yaptırımlar,
- Tazminat
 - Maddi Tazminat,
 - Manevi Tazminat,
 - Destekten Yoksun Kalma,
 - SGK Rücu şeklinde sorumluluklar bulunmaktadır.

EKOL Denizcilik Eğitim Merkezi temsilcisi Sn Murat BİNGÜL tarafından yapılan sunum;

Denizcilik Sektöründe işe alımlarda mülakat süreçleri,

“Doğru insanı doğru işe temin ve tedariki sağlanmasının önemli olduğunu vurgulamış ve nitelikli insanın, sadece mesleki alanda olmayıp, birçok alanda eğitilmiş ve donanımlı olması gerektiği belirtmiştir. Kaptan ve Başmühendisler için sadece geminin sevk ve idaresi dışında, hukuk bilgisi, yönetim bilgisi, temsil yeteneği, hitabet, ikna kabiliyeti gibi hususlar ortaya çıkmaktadır.

Denizcilik Sektöründe işe alımlarda “**Hard skills**” olarak adlandırılan; diploma, sertifikalar, yabancı dil gibi profesyonel bilgilerin, “**Soft Skills**” ise ölçülmesi zor olan bireysel yetenekler ve davranışsal beceriler olduğuna değinerek, “**Hard beceriler**” ne kadar gelişmiş olursa olsun, başarı ancak ince beceriler ile mümkün olup, ince becerileri yüksek olan kişilerin tercih edilmesi gerektiğinin önem taşıdığı, zor şartlarda ince becerilerin ortaya çıktığı vurgulanmıştır.

Bunlar sırasıyla;

Daha İyi Olma Yeteneği, Kişisel Farkındalık, Duygu Kontrolü, Öz Güven, Stres Yönetimi, Unutmak ve Bağışlamak, Sabır, Anlayış, Pozitif Tutum/Kişisel Motivasyon, Karar Alma, Etik Değerler, Gözlem ve Adaptasyon, Sorumluluk, Yaratıcılık / Problem Çözme, Zaman Yönetimi, İkna Yeteneği olduğu, mişe alım sürecinde “**soft skills**” beceriler mülakat komisyonları vasıtasıyla ölçüldüğü ve

bu mülakatların minimum 15 dakika süre ile yüz yüze olması gerektiği belirtilmiştir.

AVS Küresel Gemi Tedariği Firması temsilcisi Sn Burcu Kula AKBAS tarafından yapılan sunum;

MMPI (Minnesota Çok Yönlü Kişilik Envanteri);

Denizde yaşayan insanların karada yaşayan insanlara göre dezavantajları olduğu, bu dezavantajların, Yalnızlık (izalasyon), Stres - Anksiyete, Depresyon, PTSD (Travma sonra stres bozukluğu), Uyum sorunları, Beden ağrıları; tükenmişlik olduğu vurgulanmıştır. Gemi İnsanı İstihdam ederken psikolojik değerlendirmenin , Minnesota Çok Yönlü Kişilik Envanteri testi ile yapılabildiği, Psikolojik sorunların ortaya çıkarılmasının yani sıra işe alım süreçlerinde personelin göreve uygun olup olmadığının tespiti için yaygın olarak kullanılan bir envanter olduğu belirtilerek, bu güne kadar 5000 test uygulandığı ve her 100 testten, 10'u bu testi geçemediği, yani her 100 adayın 10'u görevini uygun olmadan gemilere katıldığı, bu durumun işverenlerin, çalışma arkadaşlarının maddi ve manevi zararlar yaşaması anlamına geldiği belirtilmiştir.

ARKAS Holding İş Yeri Hekimi Sn Dr. Serpil ÖZER tarafından yapılan sunum ;

Denizcilik Sektöründe işe bağlı hastalık ve meslek hastalığı ayrımı Sağlığın, sosyal, bedensel ve ruhsal olarak tam bir iyilik hali olarak tanımlandığını ifade ederek,

- Meslek hastalığının yapılan işle ilgisi olması gerekmektedir.
- Meslek hastalıklarında hastalığın ortaya çıkmasında sesiz bir dönem vardır.
- Denizcilerin sıklıkla karşılaştıkları hastalıklara bakıldığında,
 - El kol titreşim sendromu : raspa makinesi, iğneli tabanca gibi aletler, zamanla sakatlığa yol açabilmektedir.
 - Kardiyovasküler hastalıklar: genetik etkenlerin yanı sıra, stres, yetersiz egzersiz, çalışma koşulları, yetersiz beslenme sebep olabilmektedir.
 - Kas iskelet hastalıkları sıklıkla rastlanılmaktadır.
 - Kanser hastalıklarında da yükselen bir trend gözlenmektedir. Bilhassa tanker sınıfı gemilerde ve ürün tankerlerinde rastlanmaktadır. Brilyum, Kadmiyum ve Kurşun yasaklanmamış maddelerdir. Ancak tehlikeli olmasın karşı, kullanımına devam edilmektedir.
 - Denizcilerde akciğer, lenfoma, lösemi ve böbrek kanserlerinin çok yaygın olduğunun gözlemlenmektedir.

- Cinsel yolla bulaşan hastalıklar ve salgın hastalıklar gibi tehlikeli hastalıklara maruz kalınmaktadır. Bunların başında Hepatit, Gonore (Bel soğukluğu), Sifiliz (Frengi) ve AİDS/HİV gelmektedir. Salgın hastalıklar içerisinde ise Ebola, Sıtma ve Sarı humma görülmektedir.
- Hipertansiyon: denizcilerde sıklıkla görülmektedir. Ağır çalışma koşulları, sorumluluk, yalnızlık ve yalnızlığın yarattığı psikolojik etkenler, fazla kilo, fiziksel aktivite eksikliği, sigara ve alkol alışkanlığı hipertansiyonu tetiklemektedir.

Yukarıda yer alan hastalıklar ve olumsuzluklar karşı, sağlıklı beslenme, egzersiz ve basit aktiviteler (yüzme, yoga, yürüyüş gibi) ile öz kontrol ve öz disiplinin sağlanması gerekli görülmektedir.

GÜNGEN Denizcilik Yönetim Kurulu Danışmanı Sn Oruç Reis GÜVEN tarafından yapılan sunum ;

Gemiinsanlarında görülen hastalıkların yarattığı idari problemler,

Mesleğe başlangıç evresinin, işe alım sürecinde işverenin, gemiinsanını, uluslararası kabul görmüş standartlarda, içinde psikolojik, ruhsal ve fiziksel uygunluğunun da yer aldığı testlere sokmuş olması çok önem arz etmektedir.

Gemiinsanının sefer sırasında, gemideki olası bir problemten veya ailesinden gelebilecek bir olumsuzluktan daha az etkilenebilmesi için personellerin ve karadaki ailelerinin psikolojik destek alma imkanlarının sağlanması gerekmekte ve pek çok armatör firma da bu desteği vermektedir.

Gemiinsanlarının sefere çıktılarında yaşayacakları psikolojik problemler, gemide huzursuzluk yaratmalarına, iş kazası yaşayabilmelerine, emir komuta zincirinde ise agresif hareketler yapmalarına sebep olabilmektedir. Duygu yönetimi ve depresif belirtilerin sağlık sorunlarında kalıcı olmasının önüne geçilebilmesi için psikolojik desteğin verilmesi günümüzün modern çağında bir zorunluluk halini almaktadır.

Gemiinsanlarının; hastalık ve iş kazası gibi sebeplerle gemiden inmeleri sürecinde armatör tarafından verilebilecek tüm destek sağlanmakta olmasına rağmen; Türk gemiinsanlarının özellikle yurtdışında gemiden ayrılması ve yerlerine yeni bir personelin dahil edilmesi; değişimin yapılacağı ülkeye göre büyük problemlere sebep olabilmektedir.

Hele bir de değişimi yapılacak personelin; minimum safe manning'i etkileyecek ehliyete sahip olması halinde, durum çok daha önemli ve sıkıntılı bir hale gelmektedir.

Ayrıca; hepimizin bildiği üzere dünyada pek çok ülke Türk vatandaşlarından vize istemektedir. Avrupa Birliği, ABD ve Kanada gibi çok sık sefer yapılan ülkelerde vizesi olmayan gemiinsanlarının değişimi, sağlık sebebiyle olsa bile, büyük sıkıntı yaratmaktadır.

Ancak Dışişleri Bakanlığı'mızın da; özellikle Avrupa Birliğine dahil ülkelerden; Türk gemiinsanlarının vize alımları konusunda büyük kolaylık sağlayan ve Türk gemiinsanlarına (Beş)5 yıla kadar geçerli vize verilmesini öngören 01 kasım 2010 tarihli "**Blue Carpet Prosedürünün**", gümrük birliğine katılmış ve tam üyelik görüşmelerine başlamış, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı gemiinsanlarına tam olarak uygulanmasını ve hızlı randevular ile vizelerin ilgi prosedüre göre verilmesi amacıyla; gerekli girişimleri ivedi olarak yapmasının, büyük bir sorunun çözümüne yönelik katkı sağlayacağına inanıyoruz.

Güncel olan konulardan birisi de devlet sağlık kurumlarından randevu alınmasının zorluğudur. Türk geminsanının gemiden hastalık veya iş kazası sebebiyle inmesinin ardından, **Tele Sağlık** kayıtları var olan personellerin, MHRS randevu sisteminden hızlı ve çok yakın tarihli randevu alabilmesi için gerekli düzenlemenin yapılması da önem arz etmektedir.

Bunun olumlu bir örneği,yakın dönemde pasaport başvuru randevularındaki uzun beklemler sırasında gerçekleşmiştir. Telefonla randevu başvuru kabul birimi; başvuru sahibinin gemiinsanı olmasını teyit etmesi üzerine randevuları çok hızlı vererek, sektörümüze büyük destek olmuşlardır.

Ayrıca, Türk karasularında yaralanmalı iş kazası sebebiyle **Tele Sağlık** ve sahil sıhhiye onayıyla yapılan personel inişlerinde, transit durumda ve sefer seyrinde olan bir Türk gemisinin kaptanının, sahil güvenlik tarafından ifade vermesinin istendiği durumlar da olabilmekte ve bunun idari çözümleri de uzun zaman alabilmektedir. Yüzyılları bulan deniz örf, adet ve kanunlarına göre, gemi seyir jurnalinin ve kaptan raporlarının öncelikle kabulü her bakımdan süreçleri hızlandıracak ve ticari kayıpların önüne geçecektir.

Gemiinsanlarının resmi sağlık kayıtlarının, işe başvuru ve çalışma süreleri boyunca en azından işverenin resmi kayıtlı ve onaylı işyeri hekimlerinin görmesine açık hale getirilecek şekilde düzenlenmesi de ilgi personellerin hastalık geçmişlerinin bilinmesi açısından çok faydalı olacaktır.

Gemilerimiz ve insanlık teknolojik olarak ne kadar ilerlemiş olsa bile, biz insanların sağlık problemleri her daim var olmaya devam edecektir. Çok değerli doktor ve sağlık çalışanlarının olduğu ülkemizde, denizcilik mesleğinin şartları konusunda uzmanlaşmış doktorların bulunduğu bir deniz ihtisas hastanesinin tekrar kurulması, belki de iki çalıştaydır siz değerli

katılımcıların paylaştığı pek çok sorunun önemli bir kısmını çözüme ulaştıracaktır.

Aynı şekilde gemiinsanlarına, uzaklardan destek veren **Tele Sağlık** birimi doktorlarının da deniz çalışma koşulları hakkında bilgilerinin artmasına verilecek destek; her iki taraf açısından da verimi yüksek seviyeye çıkaracaktır.

Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Görevlisi Sn Dr Fatih SANA tarafından yapılan sunum;

Gemi İnsanlarının Psikolojik Semptomları,

- Dünya’da gemiinsanı sayısının 1.89 milyon,
- Zabit sayısının 857.000 (%45) mürettebat sayısının ise 1.035.000 (% 55) olduğu,
- 1109 gemiinsanı ile yapılan anketin % 45 ‘nin Türklerin teşkil ettiği, Katılımcı kuşaklara bakıldığında,
 - 1946-1960 doğumlu % 56 628 kişi,
 - 1961-1980 X kuşağı % 17 192 kişi,
 - 1981-1995 Y kuşağı % 25 282 kişi,
 - 1996 sonrası Z kuşağı % %2 18 kişi,
- SCL 90R; hem klinik hem de araştırma alanlarında sıklıkla tercih edilen bir psikolojik sıkıntı ölçeğidir.
- Bu ölçek, psikolojik sorunları olan hastaları ayırt etmek için kullanılmaktadır.
- Tarama amaçları için uzman olmayanlar tarafından da kullanılabilir ve analiz edilebilir.
- Anketin 90 maddeden oluştuğu ve yaklaşık 12 ila 15 dakika sürdüğü.
- Türk denizcilerinde depresyon belirtilerinin % 33.2 olarak ölçüldüğü (Kinali vd 2022),
- Mesleki deneyimi kısa olanların Depresyon ve Anksiyete seviyesi, mesleki deneyimi uzun olanlardan daha yüksek olduğu,
- Gemideki sosyal olanakların ve mürettebat arasındaki ilişkilerin çok iyi olması durumunda, depresyon ve anksiyete seviyelerinin en düşük seviyede olduğu tespit edilmiştir.
- Başka bir çalışmada, gemide rekreasyonel faaliyetlerin eksikliği, internet bağlantısının olmaması ve mürettebat arasındaki etkileşimin eksikliğinin stres ve anksiyeteye neden olduğu belirlenmiştir.
- Tavsiye edilen;
 - Farkındalık Eğitimi,
 - Gemi personeli ile uzmanlar tarafından online / yüz yüze terapi,
 - Gemi Personeli için 7/24 Profesyonel Danışma Hattı kurulmalıdır.

Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği (DAD-DER) Sn Kpt Ural
ÇAĞRICI tarafından yapılan sunum ;

Filipinler ve Hindistan' da uygulanan sağlık raporu ve kayıt sistemleri,

Her iki ülkenin de farklı sistemlere sahip olduğu ve ülkemiz için uygun bir model olmadıkları görülmektedir.

Bu ülkeler bakıldığında;

- Filipin Devlet yapısında her türlü faaliyetin özel teşekkül tarafından yapıldığı, devletin sadece güvenlik hizmetlerinden sorumlu olduğu,
- Dolayısıyla, Filipinlerin yurt dışına manning firmaları vasıtasıyla gemiinsanı ihraç ettiği,
- Sağlık sistemi ise sendika üzerinden yürütüldüğü, sendikanın çeşitli büyüklükte hastane ve sağlık ocağı ile 2000'nin üzerinde doktor çalışanı bulunduğu,
- Bu hastanelerin devlete akredite olduğu,
- Devletin yetkilendirdiği kuruldan, Kurul Raporları alınıp gemiye gidildiği,
- Gemiden ayrıldıktan sonra gemiadamları mannig firmalarının belirttiği hastaneler giderek serbest kalma (release note) raporunu almakta ve bir not imzalamaktadır.
- Bu not; ben bu şirketten bütün haklarımı ve alacaklarımı aldım ve sağlığım da yerinde, doktorda bunu test etti ve hiçbir ilişğim ve talep edebileceğim bir husus yoktur şeklindeki rapor manning firması tarafından gemiadamlarından alınmakta ve personelin ilişkisi bitmektedir.
- Hindistan'daki duruma bakıldığında, Egemen devletin olduğu ancak sağlık sisteminin çok kötü durumda bulunduğu,
- Sistemde, hastane ve klinikler yerine doktorlara yetki verildiği,
- Devlet tarafından doktorların denetlendiği,
- Devleti en ufak bir suiistimalde ciddi yaptırımlar uyguladığı.
- Denizciliğin, Filipinler'deki gibi önem taşıyan bir sektör olarak değerlendirilmediği,
- Hindistan'nın kendi filosunun çok önemli olduğu, zabitler için kota uyguladığı,
- Kota müsaade ettiği taktirde zabitlerin Hindistan dışına çıkmasına müsaade edildiği, kota harici zabitlerin, kendi devlet filosu içinde görevlendirildiği,

Dolayısıyla Filipinler ve Hindistan'da uygulanan sistemlerin Ülkemiz ile bir benzerliği olmadığı ifade edilmiştir.

Türkiye Denizciler Sendikası (TDS) Başkanı Sn İrfan METE;

Gemiinsanlarının Hastalık ve Meslek Hastalıkları sonucu yaşadığı sıkıntılar ile ilgili olarak,

“TDS Başkanı olarak, sorunların nasıl çözülebileceği üzerinde durmak istiyorum. Bu güne kadar birçok çalıştay ve toplantıya katıldım. Konular konuşuluyor. Ancak çözüm odaklı olarak bir sonuca varamıyoruz. Zaman zaman Başkanlar olarak kendi aramızda da görüşüyoruz. Maalesef sorunlar giderilemedi. Özellikle Türk Bayrağından kaçış Türk gemiinsanı'ndan da kaçışları artırmaktadır. Ben Türkiye Denizciler Sendikası (TDS)' na geldiğimde, Türk Armatörünün yabancı bayrakta gemisi %30'du, ve çalışan yabancı personel de son derece azdı, bugün yabancı bayrak altında ki gemi sayısı %90 yabancı personel sayısı ise %35 dir. Bir çok kurulda görev alıyorum. Bunlardan biri de, Gemiadamları Disiplin Komisyonu olup, Komisyonun üyesiyim. Dosya sayısı devamlı artmakta, ancak cezanın yanında çözüme yönelik bir eylem ortaya konulmamaktadır. Türk Armatörü yabancı bayrağa kaçmakta ve yabancı personele yönelmektedir. Çünkü kendi açılarından haklılar, çok sayıda dava açılmaktadır. Söz konusu davaların içerisinde haklı olanlar olduğu gibi haksız olanlarda mevcut. Maalesef bir avukat gurubu bu davalardan çıkar elde etmekte ve gemiadamları ile ailelerini de mağdur etmektedir. TDS olarak Sendikalı olan firmaların, bize ulaşan davalarında elimizden geleni yapıyoruz.

Öncelikle İMEAK Deniz Ticaret Odası ve STK'lar birlikte çalışalım. İdareye gidelim. Çünkü her geçen gün Türk insanı işini kaybediyor. “

Hudutlar Sahil Sağlık Genel Müdürlüğü Dr.Bekir Lütfü CELEPCİKAY;

Türkiye’de gemiinsanları ile ilgili sağlık sisteminin ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde irdelenmesi,

- Her gemiinsanının uluslararası mevzuat temelli olarak, ulusal mevzuata göre bir sağlık Raporu alması gerekmektedir.
- Sağlık Raporu, iki (2) yıl geçerlidir. Sefer sırasında üç (3) ay uzatılmaktadır. Her sekiz yılda bir genel muayeneye girilmektedir. Dolayısıyla, sekiz (8) yıl içinde 3 periyodik muayene bir (1) genel muayene söz konusudur.
- Bu işlemler Sağlık Bakanlığı'ndan yetki almış hastaneler vasıtasıyla olmaktadır.
- İstanbul'da 30, Türkiye genelinde Gemiadamı Sağlık Merkezi işlemlerinin yürütüldüğü hastanelere yetki verilmiş bulunmaktadır. Bu hastanelerin çoğu özel hastane, bir kısmı da devlet hastanesidir.

- İstatistiklerin incelenmesi sonucu hastanelerin verdiği raporlarda kuşkulu durumların ortaya çıkması sonucu, bazı hastanelerin yetkileri askıya alınmış olup bu durumda hakem hastaneler devreye girmektedir.
- Gemiadamları Sağlık Merkezlerinde çalışan doktorlar üç (3) yılda bir eğitimden geçmektedir.
- Gemiadamları Sağlık muayene ve raporlarında uluslararası ILO, IMO ve WHO ile ulusal mevzuatın esas alınarak işlemler yapılmaktadır
- Kişiler duyma, görme ve güverte bölümünde çalışma durumlarına göre renk seçme yetenekleri uygun olmalıdır.
- Ishihara Testi (renk körlüğü) ve Anamoloskop (renk körlüğü) testinin Gemiadamları Sağlık Merkezlerinde ücretsiz yapıldığı, Belirtilmiş ve mevzuat hakkında bilgilendirmelerde bulunulmuştur.

TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Sn Kpt Ali İbrahim KONTAYTEKİN'nin kapanış konuşması ;

Önümüzdeki sonbaharda iki konulu Çalıştay yapalım. Amacı inanların yaşadığı tecrübeleri birbirine aktarmak ve beyin fırtınası ile de, bir olayı ortaya çıkarmak olduğu için Çalıştayın çok yararlı olduğuna inanıyorum. Birincisi, sektördeki personel müdürleri arkadaşlarımızın yaşadıkları çok özel meslek hastalıkları olaylarını paylaşımları ve mahkemelerin seyri hakkında bizleri bilgilendirmeleri konusunda çalıştay yapılmasının uygun olacağına inanıyorum.

MLC- 2006 ile ilgili olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı nezdinde temasların arttırılması gerekmektedir. Çünkü armatörlerinde Avrupa Birliği tarafından baskı altına gireceği de, artık çok açık gözükmemektedir.

Dolayısıyla, önümüzdeki sonbaharda personel müdürlerinin olacağı geniş katılımlı ve iki uzman duayen sayabileceğimiz hukukçunun davet edilmesi suretiyle, onların gözüyle de konuya bakılmasını önemli bulmaktayım. Bu arada başka tavsiyelere de açığız. Herkese katılımınızdan ötürü teşekkür ediyorum. İyi günler ve iyi bir tatil diliyorum”.