

Harita İş Kolunda İş Kazalarının Analizi ve Değerlendirilmesi

M. Selim Çepni¹, Burcu Aslan², Müge Özgüven³

Özet

Ülkemizde yakın çalıştığı tüm sektörlerde olduğu gibi harita iş kolunda da çok sayıda iş kazası meydana gelmesine karşın Harita Mühendisliği alanında iş kazaları ve iş güvenliği üzerine yapılmış kapsamlı bir çalışma bulunmamaktadır. Araştırma eksikliğinin doğal bir sonucu olarak bugüne değin gerçekleşen iş kazalarına ait istatistik bilgiler, kaza çeşitleri, nedenleri ve risk düzeyleri hakkında çok az veri bulunmaktadır. Bu durum kazaların risk analizinin yapılmasını engellemekte ve dolayısıyla alınması gereken tedbirleri de kısıtlamaktadır. Sektörümüzdeki iş kazalarının analizini yapabilmek ve gerekli önlemleri alabilmek, iş güvenliği hakkında sektörel bilinç düzeyinin yükselmesine katkı vermek bu çalışmanın başlıca motivasyonlarıdır.

Anahtar Kelimeler: İşçi Sağlığı, İş Güvenliği, Harita Sektörü.

Giriş

Harita iş kolu çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren mühendis, tekniker/teknisyen ve toğraf olarak ta tanımlanabilecek işçilerden oluşan bir işgücünü tanımlamaktadır. Harita iş kolunu oluşturan işgücünün birincil çalışma alanı İnşaat sektörü olup, bunun dışında Maden, Bilişim ve Sanayi sektörleri de istihdam alanları içersinde yer almaktadır.

Ülkemizde Harita Mühendisliği eğitimi 1952 yılında ilk mezunlarını vermiştir. Bugün toplam mezun sayısı 13000 civarında olup, halen 11250 mühendis aktif olarak iş yaşamının içerisinde. 1990'lı yılların ortalarına kadar sadece 4 üniversitede verilen Harita Mühendisliği eğitimi bugün 11 üniversitede sürdürülmekte olup sayı giderek artmaktadır. Harita ve Kadastro Mühendisleri Odasına(HKMO) 2010 yılı içerisinde kayıt yaptıran yeni üye sayısı 574 tür. Yeni açılan bölümler ve artan kontenjanlarla birlikte önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde yaklaşık bir bu kadar daha mühendisin iş yaşamına katılacağı söylenebilir.

HKMO ya kayıtlı mühendislerin 3450'si kamuda çalışmaktadır.3125 mühendis şirket/

¹ Kocaeli Üniversitesi, Harita Mühendisliği Bölümü, Kocaeli. - mscepni@yahoo.com

² Kocaeli Üniversitesi, Harita Mühendisliği Bölümü, Kocaeli. - burcuaslan@windowslive.com

³ Kocaeli Üniversitesi, Harita Mühendisliği Bölümü, Kocaeli. - mugeozguven@hotmail.com

büro sahibi ya da teknik müdür iken toplam büro/şirket sayısı ise 2849 dur. Harita Mühendisliği büro/şirketleri ve de diğer şirketlerde ücretli çalışan mühendis sayısı ise 2580'dir. Oda kayıtlarında çalıştığı sektör belli olmayan 2094 üyenin de büyük bir çoğunlukla çeşitli sektörlerde ücretli olarak çalıştıkları düşünülmektedir.¹

Tekniker ve teknisyenlerin sayısının ise 80000'lere ulaştığı tahmin edilmektedir. Şu an 25 teknik lise ve 40 meslek yüksekokulunda eğitim devam etmektedir.^{2,3} İş kolunda alaylı ya da çekirdekten yetişme olarak adlandırılan ne kadar personel çalıştığına dair bir rakam vermek mevcut koşullarda olanaklı değildir.

İş kolunun önemli bir bölümü Harita şirket/bürolarında müellif ya da ücretli olarak çalışırken, bir diğer bölümü de inşaat, maden, gayrimenkul değerlendirme gibi alanlarda iş görmektedir. İnşaat ve diğer sektörlerdeki firmalar satın almak istedikleri harita hizmetlerini ya bir harita bürosu/şirketi üzerinden yaptırmakta veya işin türüne göre kendi ücretli personelini istihdam etme yoluna gitmektedir.

Harita iş kolu yapısı ve faaliyet sürdürdüğü sektörler göz önüne alındığında, az sayıda meslek adamının oluşturduğu çalışma gruplarından ve dağınık bir iş gücü örgütlenmesinden söz edilebilir. İş kolunun en önemli örgütlenmesi olan ve sadece mühendisleri örgütleyen HKMO bir yana bırakılırsa, iş gücünün büyük bölümünün örgütsüz ve bağımsız olarak faaliyet yürüttüğü rahatlıkla söylenebilir.

Harita iş kolunda ölçme ekipleri, iş yeri çalışan sayısının görece yüksek olduğu durumlarda dahi, iki ya da üç kişiyle sınırlıdır. Şantiyede, kırsal alanda veya kent içerisinde çalışan her bir ölçme ekibi çalışacağı alanda kendi başınadır. İş güvenliği ve iş kazaları adına bu çalışma biçiminin yol açtığı iki önemli sonuçtan bir tanesi, iş kazalarının büyük çoğunluğunun iş kolunun genelinin ve örgütlenmelerinin bilgisine ulaşmaması bir diğeri ise iş güvenliği ile ilgili önlemlerin çalışanların kendileri tarafından alınma zorunluluğunun ortaya çıkmasıdır.

4857 sayılı İş Kanunu iş güvenliğine ilişkin örgütlü kurumsal düzenlemeler için devamlı olarak 50 ve daha fazla işçi çalıştıran iş yerlerini kapsama almaktadır. Harita Mühendislik hizmetlerinde 50 personel sayısına ulaşan çok az sayıda iş yeri bulunmaktadır. Daha büyük çaptaki inşaat ve maden şirketlerinde de devamlı 50 personel sayısını sağlayan işyerlerinin toplam istihdama oranının oldukça düşük olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla, iş güvenliği konusunda yasal düzenlemeler kapsamındaki sektör çalışanı sayısı yok denecek kadar azdır.

Bununla birlikte SSK istatistikleri en fazla kazanın 1-3 işçi çalıştıran yerlerde olduğunu göstermektedir.⁴

Tekrar vurgulamak gerekirse harita iş kolu; iş gücünün büyük bölümünün iş güvenliği ile ilgili yasaların kapsamı dışında kalan, iş kazaları ve iş güvenliği ile ilgili hemen hemen hiçbir çalışmanın yapılmadığı, kendi iş kazaları hakkında veriye sahip olmayan bir iş kolu olarak algılanmalıdır.

İş güvenliği ve işçi sağlığı konusu Harita Mühendisleri için bugüne değin ciddi bir çalışmanın konusu yapılmamıştır. Bir üniversitemizde ders programına iş güvenliği dersinin önerilmiş olması dışında harita camiasının konuya dair ciddi yansıtımı da henüz yoktur.

İş kazaları konusunun bir nebze de olsa harita iş kolunun gündemine gelişi ise oldukça dramatik bir kazadır. Daha önce HKMO da İstanbul Şube Müdürlüğü yapmış mühendis Gülseren Yurttaş 2007 yılında İstanbul tüp geçişi şantiyesinde iş makinesinin düşürdüğü devasa bir boru parçasının altında kalarak hayatını kaybetmiştir. Gülseren Yurttaş

adına hukuk mücadeleleri verilmiş ve anısı yaşatılmış olmakla birlikte ne o tarihten önce ne de sonra meslektaşların maruz kaldığı iş kazalarına ilişkin bir araştırma yapılmamıştır.

Bu çalışma başlarken kişisel belleklerdeki kazaların derlenmesi ve vakaların mesleki belleğe kazandırılması amaçlanmıştır. Makalenin yazarlarının pek çok arkadaşı da kazalarda yaşamını yitirmiş ya da kalıcı yaralanmalara maruz kalmıştır. Bu derleme ile bir anlamda bazılarının hiçbir zaman meslektaşlarınca bilinmeyecek isimlerinin hatırlanması umulmaktadır. Bu yönüyle çalışmanın bilimsel ve toplumsal bir katkıyı amaçladığı kadar lirik bir tabanı olduğu da gerçektir.

Araştırmanın Yöntemi

Çalışmanın ilk aşamasında iş kazalarına ait verilerin elde edilmesine dönük yöntemler üzerine yoğunlaşmıştır. Harita sektöründe iş kazalarına ait düzenlenmiş bir kayıt sistemi yoktur. Sektörün dağınık çalışma biçimleri, ara eleman düzeyinde kayıt dışı çalışmanın çok yoğun olması, sadece mühendis kazalarına ait az sayıda vakanın bildirilmiş olması, sektörel bilinç ve belleğin yerleşmemiş olması gibi alt alta yazıldığında sıfır düzeyinde veri anlamına gelen nedenler sonucu en önemli sorun kaza bilgilerine erişim olarak tanımlanmıştır. Basın ve dokümantasyon taramaları, sosyal güvenlik kurumlarından alınabilecek veriler, oda, sendika, dernek gibi meslek örgütlerinin kayıtları

A. Kişisel Bilgiler

Adı-Soyadı:	İşyeri (Kurum) Adı:
Zekeriya ÇETİNKAYA	Aydın Tarım il Müdürlüğü(2000-2007 yılları arası İnşaat firmasında)

B. İş alanımızda taşıdığı kaza riski açısından aşağıdaki seçenekleri nasıl sıralarsınız?

• Taşıt Çarpması	()	• Elektrik Çarpması	(8)
• Ocak/Tünel Kazaları	(1)	• İş Makinesi Kazaları	(5)
• Taş, kaya vb. Düşmesi	(2)	• Şantiye Kazaları	(9)
• Düşme, Yuvarlanma, Kayma	(3)	• Kavga Arasında Kalma	(4)
• Hayvan Saldırısı	(6)	• Kaybolma	(7)
•	()	•	()

C. Başınıza gelen, tanık olduğunuz veya bildiğiniz iş kazaları oldu ise aşağıdaki bilgileri doldurunuz?

Kaza Türü:	Kaza Tarihi:	Kaza Geçiren(ler):
Tünel Kazı Aplikasyonunda	2005	Kazayı geçirenler Topograf ve ona yardım etmeye çalışan şenör
Kaza Hikayesi ve Sonucu:	Patlatılmanın yeni yapıldığı tünelde, askıda kalan kayaların sökülmesi yapılmadan topograf arkadaşın hemen aplikasyonu yapmaya çalışması sonucunda askıda olan kayanın düşmesi sonucu topograf yaralandı. Ona yardıma koşan şenörde aynı yerde durmasından dolayı dökülmeler devam etmiş olmasından dolayı yaralanmıştır.Ölümlerle sonuçlanmaması büyük bir şanstı. tahkimatı yapılmayan tüneller her zaman için tehlike potansiyeli arz etmektedir.	

Şekil 1 - Anket formu örneği

birer kaynak olarak değerlendirilse de yukarıda sıralanan nedenlerle hiç birinin tatmin edici bilgiler verme noktasında olmadıkları açıktır. Geriye kalan tek çözümün zor da olsa sektör ile bire bir bilgi alış verişi olduğu kanısına varan çalışma ekibi Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası ile iş birliği yaparak tüm oda üyelerine anket formları ulaştırmıştır. Anket temel olarak meslek insanlarının iş kazalarına, risk alanlarına ve kaza türlerine bakışını algılamaya yöneliktir ve aynı zamanda bildikleri, tanık oldukları, ya da duydukları kazaların bilgisini de derleme amacı taşımıştır. Anket hazırlanırken anketin gönderileceği kitlenin ankete cevap verme konusunda isteksiz davranmasını doğuracak, sorumlu veya eksiklik arama duygusu veren sorulardan kaçınılarak oldukça basit bir anket formu hazırlanmıştır. Esasında formu bütünüyle anket olarak değerlendirmek doğru olmayabilir. Katılımcılara tanık oldukları kazaların bilgisi de sorulmaktadır. Şekil 1’de örnek bir anket formu görülmektedir.

Anket formlarının tasarımı, geri dönüşü yoğun olarak sağlamaya ve daha sonrası gelebilecek bir araştırma için ilk altlıkları oluşturmaya dönüktür. Anket formları HKMO da elektronik postası kayıtlı mühendislere ulaştırılmıştır. Elektronik posta olarak katılım sağlanan form sayısı ise 200 ün üzerindedir. Elektronik postalara cevap verme alışkanlıklarının düşük oluşu ve toplam üye sayısı dikkate alındığında ulaşılan sayı az değildir. Ancak, bundan sonraki süreçte daha etkin temas yolları kullanılarak sayının çok daha yukarılara çekilmesi hedeflenmektedir.

Bulgular

Anket sayıları çalışma süresince artmakla birlikte bu makaledeki istatistikleri sunmak için 122 anket üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Anket formunun ilk sorusu katılımcının ismi ve kurum bilgileridir. Ankete katılanların tamamına yakını harita mühendisleridir ve büyük bölümü özel sektörde büro sahibi ya da çalışandır.

Anketteki ikinci soru çalışmayı yürüten ekibin kendi deneyimleri ile belirlediği risk faktörleri arasından en riskli görülen seçeneği belirlemektir. Belirlenen risk faktörleri dışında öneri yapma seçeneği de sunulmuş ancak mevcut kategorilerinin tamamen dışında sayılabilecek bir öneri gelmemiştir. Bu durum risk faktörlerinin doğru tespit edilmesi olarak değerlendirilebilir.

Belirlenen risk seçenekleri birbirlerinden bağımsız değişkenler olarak kabul edilmiştir. Kaza riski araştırması için belirlenmiş seçenekler arasında anlamlı bir ilgileşim yoktur. Çalışma için tespit edilmiş 10 risk faktörü aşağıdaki gibidir.

Tablo 1 - İş kazası riski için belirlenen 10 seçenek

İş Kazası Risk Seçenekleri	
Taşıt Çarpması	Elektrik Çarpması
Ocak/Tünel Kazaları	İş Makinesi Kazaları
Taş, kaya vb. Düşmesi	Şantiye Kazaları
Düşme, Yuvarlanma, Kayma	Kavga Arasında Kalma
Hayvan Saldırısı	Kaybolma

Katılımcıların formları incelendiğinde, formların tümünde seçeneklerin 1 ile 10 arasında sıralanmadığı, kimi formlarda 10 seçenektan daha az sayıda seçeneğin numaralandırıldığı, kimi formlarda ise seçeneklerin bir ya da birkaçına (x) işareti konulduğu görülmüştür. (x) işareti konulmuş seçenek sayısının üçten az olduğu durumlarda, işaretli seçeneklerin ilk üç seçenek arasında değerlendirildiği varsayılmıştır. Üçü geçen (x) işaretlemelerin olduğu formlar ise geçersiz sayılmıştır.

Anketi yorumlama yöntemi olarak daha güvenilir bir aralıkta kalabilmek amacıyla seçeneklerin ilk üç sırada işaretlenme sayıları değerlendirilmiştir. Aşağıdaki tabloda seçeneklerin ilk üç risk arasında işaretlenmesine ilişkin sayılar bulunmaktadır.

Tablo 2 - İlk Üç Risk Arasında İşaretlenme Sayıları

Risk Seçenekleri	1	2	3	Σ	%
Düşme, Yuvarlanma, Kayma	53	28	11	92	75
Taşıt çarpması	29	18	12	59	48
Hayvan Saldırısı	25	17	13	55	45
Şantiye Kazası	21	7	14	42	34
İş Makinesi Kazası	8	9	12	29	24
Taş, Kaya Düşmesi	3	9	13	25	20
Ocak, Tünel Kazası	9	4	5	18	15
Kavgı Arasında Kalma	9	2	7	18	15
Elektrik Çarpması	10	1	5	16	13
Kaybolma	7	0	3	10	8

Tabloda numaralandırılmayarak yerine (x) işareti konulmuş seçenekler nedeniyle sütun toplamları çelişkili görülmektedir. Üç ya da üçten az seçeneğe (x) koyulan formlarda bu işaretlemelerin tümü 1' nolu tercih olarak değerlendirilmiştir. 1' nolu tercihin toplamının katılımcı sayısını aşması bu nedendir.

Yukarıdaki sonuçlara göre katılımcıların yüzde 75 i gibi çok yüksek bir bölümü düşme, yuvarlanma, kayma gibi arazi koşullarından kaynaklanan kazaları ilk sıraya koymaktadır. Taşıt çarpması ve hayvan saldırısı seçenekleri de katılımcıların yarıya yakınca ilk üç risk arasında değerlendirilmiştir.

Risk önceliklerinin belirlenmesinde, ilk üç içinde tercih edilme toplamı üzerinden değerlendirme yapılarak katılımcılara göre risk yüksekliği sıralamasının daha sağlıklı olması amaçlanmıştır. Bunun yanı sıra ilk üç seçeneğe ait sayılarda toplam sayı ile benzer sıralamayı vermektedir. Birinci sırada tercih edilmelerde ilk dört risk, ikinci sırada tercih edilmelerde ise ilk üç risk, üçünün toplamı ile aynı sıralamadır.

Anket formunun üçüncü sorusunda, katılımcılardan başlarından geçen, tanık oldukları ya da bildikleri iş kazalarının bilgisi istenmiştir.

Formlarda bilgisi verilen kaza sayısı 118'dir. Bilgisi verilen iş kazasının en eskisi 1980 en yenisi 2011 yıllarına aittir. Bilgisine ulaşılan iş kazalarına ait bilgilerin özeti Tablo 3'de görülmektedir.

Tablo 3 - Derlenen Kaza Bilgileri

Kaza Türü	Kaza Sayısı	Kaza Sonucu		
		Ölüm	Ağır Yaralanma	Yaralanma
Düşme, Kayma	32	3	4	25
Taşıt Kazası	26	7	3	16
İş Makinesi Kazası	18	6	2	10
Elektrik Çarpması	17	5	5	7
Kavgı	7	-	-	7
Ocak, Tünel Kazası	4	3	-	1
Şantiye Kazası	4	-	3	1
Hayvan Saldırısı	4	-	-	4
Kaybolma	3	-	-	3
Taş, Kaya Düşmesi	3	-	-	3
Σ	118	24	17	77

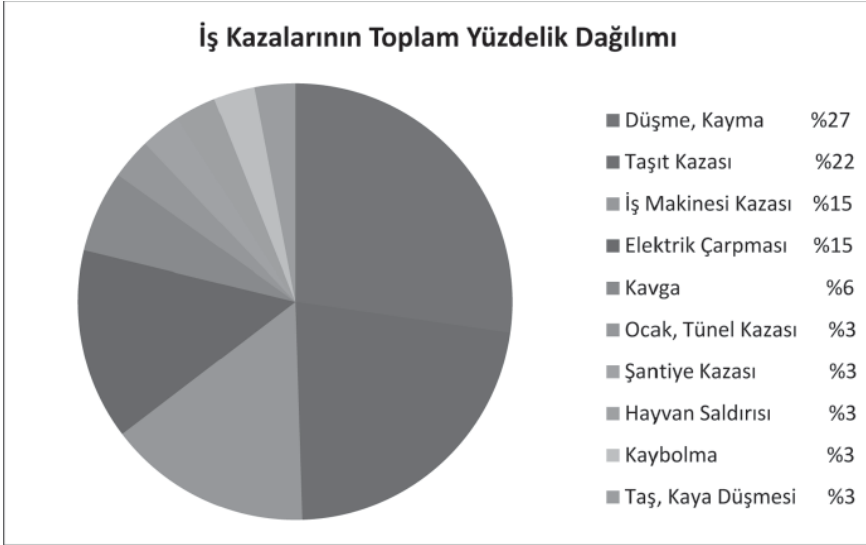
Formlardan 118 kazaya ilişkin bilgiler derlenmiş, kaza türlerine göre gruplandırılmıştır. Kaza bilgileri ile daha önce belirenmiş kaza türlerinin uyumlu oldukları gözlenmiştir. Bazı kazaların birden fazla sınıfa dahil edilebileceği not düşülmelidir. Örneğin, şantiye sahasında meydana gelen bir kazada çevre yolundan şantiye alanına giren bir aracın çarptığı bir mühendis ve bir teknikere ait ağır yaralanma ve sakat kalma ile sonuçlanan kaza şantiye kazaları içerisinde dahil edilmiştir.

İş kazalarının toplam sayıları incelendiğinde en çok kazanın 32 ile düşme yuvarlanma, kayma grubunda gerçekleştiği görülmektedir. Bu sonuç katılımcıların risk grubu olarak aynı kaza türünü göstermesi ile de paraleldir. Katılımcıların %75'inin en riskli üç tür arasında gördüğü düşme türündeki kazalar aynı zamanda gerçekleşme oranı açısından da ilk sıradadır.

Aynı paralellik taşıt çarpmaları grubu içinde söz konusudur. Katılımcıların %48'inin ilk üç risk arasında işaretlediği taşıt kazaları risk açısından ikinci sırada seçilmişken, gerçekleşme sayısı olarak ta 26 kaza ile yine ikinci sırada yer almıştır. Eklenmesi gereken bir önemli nokta da iş sahasına gidiş/dönüşte veya iş için seyir halinde iken gerçekleşen trafik kazalarının da taşıt kazaları içerisinde değerlendirilmiştir. Şekil 2'de iş kazalarının kaza türlerine göre yüzdelik dağılımı izlenmektedir.

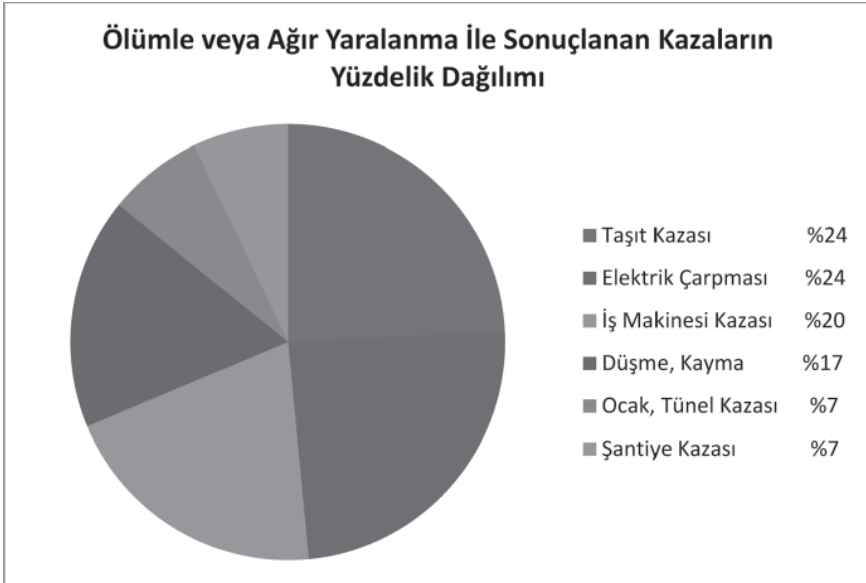
İş kazalarının yol açtığı hasarın türü de kazaların değerlendirmesi için çok önemlidir. Kaza sonucu oluşan klinik tablo ölüm, ağır yaralanma ve yaralanma şeklinde gruplandırılmıştır. Ağır yaralanma tanımı sakat kalmadan, uzun süreli iş göremezlik haline kadar olan vakalar için kullanılmıştır. Yaralanma ise görece daha hafif, ayakta atlatılan veya kısa süreli iş kaybına neden olan kazaları içermektedir. Kuşkusuz bu iki grup arasında kesin sınırlarla bir ayırım yapmak olanaklı değildir. Ancak, gerek anket katılımcıların kendi tanımları, gerekse çalışma ekibinin tercihleri doğrultusunda iki sınıfın ayırımı sağlanmıştır.

İş kazalarının ölüm, sakat kalma ve diğer ağır yaralanmalara yol açması iş kazalarının en dramatik durumunu oluşturmaktadır. İş kazaları ve riskler değerlendirilirken ölüm



Şekil 2 - Gerçekleşen kazaların türlerine göre yüzelik dağılımlar

ve ağır yaralanmaların ayrı olarak değerlendirilmesi de önemli bir diğer başlıktır. Tablo 3'te ölüm ve ağır yaralanmalar göz önüne alındığında bazı risk gruplarındaki kazaların sonuçları açısından daha ağır olduğu görülmektedir. Ölümlü kazaların en çok gerçekleştiği tür 7 ölüm vakası ile taşıt kazalarıdır. Onu, 6 ölüm ile iş makinesi kazaları, 5 ölüm ile elektrik çarpmaları ve 3 er ölüm vakası ile düşme ve ocak-tünel kazaları izlemektedir. Ölüm ve ağır yaralanma bildiriminin olduğu 41 kazanın türlerine göre yüzelik dağılımı Şekil 3'te izlenebilir.



Şekil 3 - Ölümlü ve ağır yaralanmalı kazaların yüzelik dağılımları

Şekil 3'te görülen sonuçlar arasında en dikkat çekici olanlarından biri de elektrik çarpmalarındaki durumdur. Anket katılımcılarının %13 ü tarafından ilk üç risk arasında işaretilenen elektrik çarpmaları, 5 i ölüm 5 i ağır yaralanma olan vaka sayısı ile ölümcül tehlikeli kazalar arasında ilk sırayı taşıt kazaları ile paylaşmaktadır. Bu durum elektrik çarpması kazalarının sonuçları açısından ağır bedelleri doğuracak türde olduğunu da bizlere hatırlatmaktadır. Elektrik çarpması kazalarının büyük bölümü, arazide açık durumdaki havai hatlara ölçme aletleri ile temas sonucu gerçekleşmektedir.

Bir diğer inceleme de kaza geçiren personelin eğitim durumuna göre yapılabilir. Buna göre 118 kazadeden 25 i mühendis, 45 i tekniker ya da teknisyen, 48 i ise işçidir. Kayıt dışı çalışmaları dolayısıyla işçilerle ilgili bildirimlerin oransal olarak gerçek rakamlardan daha az çıktığı düşünülmektedir.

Tablo 4 - Kazazedelerin Mesleki Formasyonları

Kaza Geçiren Personel	Sayı
Mühendis	25
Tekniker/Teknisyen	45
Alet Operatörü/Şenör	48
Σ	118

Tartışma ve Sonuç

Yukarıdaki bölümde incelenen veriler, öncül çalışmaların olmadığı bir iş kolunda, tek bir yöntemle veri eldesine dönük ve büyük bölümüne halen erişilmemiş olan bir veri havuzundan derlenmiştir. Bu yönüyle yeni başlamış ve mutlak olarak sürdürülmesi gereken bir niteliğe sahiptir ve halen sürdürülmektedir. Ancak, toplanabilen verilerin de bir anlam taşıdığı ve önemli bulgulara erişime katkı sağlayabileceği görülmektedir. Erişilen bulguların, bilimsel bir kuşku payı içerisinde olmakla birlikte, dikkate alınmaya değer oldukları düşünülmektedir.

Mevut bulgular Harita iş kolunun şimdiye değin çalışma yapılmamış olmasının tersine ciddi iş kazası risklerine açık olduğunu göstermektedir. Faaliyet gösterilen başta inşaat olmak üzere maden, sanayi gibi sektörlerin tüm risk yüzdeleri bu iş kolunu da ilgilendirmektedir.

İş kazalarının yüzde seksenlik bölümünün gerçekleştiği küçük ve orta ölçekli işletmelerde ağırlıklı çalışan harita emekçileri, iş güvenliği ve iş kazası risklerine dair yeterli bilgiye ve donanımına kesinlikle sahip değildir. İş güvenliği tüzesine göre büyük ölçüde kurumsal örgütlü düzenlemeler dışında kalan harita iş kolunda iş güvenliğine dair önlemlerin işverenler ve çalışanlarca alınması gerekmektedir. İşverenlerin de çoğunlukla aynı iş kolu mensupları oldukları bilindiğine göre, iş kolunun iş güvenliği eğitimlerini hayata geçirmesi gerekliliği yaşamsal öneme sahiptir. Bu konuda gerek mühendislik gerekse ara eleman eğitimi sırasında iş güvenliği derslerinin zorunlu olarak ders programlarına yerleştirilmesi, başta meslek odaları olmak üzere örgütlülüğü temsil eden organların üyelerine düzenli hizmet içi eğitim desteği sağlamaları en akla uygun önermelerdir.

İş kazalarına ve olası risklere ait verilerin daha somut hale gelmesiyle, çalışmanın bir başka amacı olan önlemler üzerinde odaklanılacaktır. İş donanımlarının uygun hale getirilmesi için öneriler ve risklerin azaltılması için tasarımlar planlanmaktadır.

Harita iş kolundaki iş kazalarının oldukça dramatik bir yönü de kaza sonrasında oluşan hayat güçlükleridir. Özellikle işçiler düzeyinde yoğun bir güvencesiz kayıt dışı çalışma söz konusudur. Mevsimlik işçiler hiçbir sosyal güvenceye sahip olmadan arazide çalışmakta kaza sonucu bedeller ise can veya iş gücü kaybının daha ötesine geçmektedir

Çalışanların iş kazaları sonrası maruz kaldığı olumsuz tablo konusunda çokça bildirim alınmıştır. Olgulara örnekler vermek ve kaza geçiren meslektaşlarımızı anmak için gerçek iki olay aşağıya taşınmıştır.

“2006 yılında birkaç aylık mevsimlik işçi 35 yaşındaki Turan İbiş miranın elektrik tellerine teması sonucu geride üç çocuğunu bırakarak hayatını kaybetmiş, kaza sonrası ise geçim zorluklarının acıyı arttırmasına tanık olunmuştur.

1999 yılında mühendis Mehmet Özgür ve tekniker Taylan Doğan'a şantiye sahası kenarında ölçüm yaparken Bostancı sahil yolunda yoldan çıkan bir araç çarpmış, bir bacağını yitiren Taylan Doğan sürekli iş gücü kaybına uğramıştır. Mehmet Özgür uzun süre komada kalmış, sonrasında belleğini uzun süre kullanamamış, çalıştığı firma personeline yeniden iş vermeyi reddetmiştir. Tekrar işe girmesi ise zorunlu koşullar altında 13 ay sonra olurken, sigorta mühendisin gerçek rakamın yarısı gibi gösterilen ücreti üzerinden de yarısını, yani aldığı ücretin ¼ ünü 7 ay süreyle ödemiştir. İş kazası geçiren yeni evli genç mühendis ekonomik olarak da en zor günlerini geçirmek zorunda kalmıştır.”

Bu çalışmada iş kolu düzeyinde iş kazalarını sınıflandırmak, istatistiklerini oluşturmak, alınabilecek önlemlere dikkat çekmek ve bunlarında ötesinde iş güvenliği bilincini meslek adamlarına taşımak amaçlanmıştır. Ancak, çalışmanın anlamlı bir başka amacının da bellek oluşturmak, unutmamak ve unutturmamak olduğu belirtilmelidir. İş kazalarında hayatını kaybeden ya da yaralanan çalışma arkadaşlarımızın bir nebze de olsa hatırlanması ve hatırlatılmasını mesleki ve insani bir görev olarak algılamaktayız.

Kaynaklar

1. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 01.7.2011 itibari ile HKMOBİS Kayıtları
2. Yüksek Öğretim Kurumu ÖSYM Sınav Kılavuzları
3. Milli Eğitim Bakanlığı, Mesleki Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü
4. SSK 2009 İstatistikleri