



Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

This Project is co-financed by the European Union and the Republic of Turkey



Şoförlere Yönelik İş Sağlığı ve Güvenliği

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim ve Araştırma Merkezi'nin (ÇAŞGEM)
Kurumsal Kapasitesinin Güçlendirilmesi
Teknik Destek Projesi



Hazırlayanlar

Esra KARAMAN

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim Uzmanı

Burak AYAN

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim Uzmanı

Metin Cudi YARDIMCI

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim Uzmanı

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim ve Araştırma Merkezi
2016, Ankara

ŞOFÖRLERE YÖNELİK İŞ SAĞLIĞI ve GÜVENLİĞİ

Bu el kitabı, şoförlerin çalışma koşullarından kaynaklanan sağlık ve güvenlik tehlikelerini ortaya koymak, bu tehlikelerin kaynaklarını ve etkilerini; bu tehlikelere yönelik kontrol tedbirlerinin belirlenmesine katkı sağlamak amacıyla oluşturulmuştur.



Bu kitapta ele alınan şoför kavramı, çalışmadan sayılan;

- Özel taşımacılık (şahsi şoför, taksi şoförü)
- Toplu taşımacılık (servis, minibüs, belediye otobüsü, halk otobüsü)
- Nakliyecilik
- Kamyonculuk (tehlikeli madde taşımayan şehir içi ve şehirlerarası taşımacılık yapan) faaliyetlerini kapsar.

Bu kitap yukarıda kapsamı belirlenmiş şoförlere yönelik hazırlanmakla birlikte şoförlerin çalışma hayatı açısından mevzuatı, yasal yükümlülükleri hakkında bilgileri içermez.

Bu kapsamda şoförlerin çalışmaları esnasında karşı karşıya kaldıkları sağlık ve güvenlik tehlikeleri aşağıdaki şekilde ele alınmıştır:

- Stres
- Şiddet
- Gürültü
- Titreşim
- Elle Taşıma
- Yalnız çalışma
- Yorgun ve uykusuz halde araç kullanma
- Alkollü araç kullanma
- İlk yardım
- Güvenli sürüş için unutulmaması gereken kurallar
- Şoförler için sağlık ve güvenlik kontrol listesi

Stres

Stres; istenmeyen durumlara karşı vücudun bir tepkisi olarak ortaya çıkar. Taşımacılık sektöründe çalışan şoförler için işle ilgili stres; önemi artan bir sağlık ve güvenlik konusudur.



Taşımacılık işinin doğası gereği;

- İş yetiştirme baskısı,
- Uzun çalışma süreleri,
- Yetersiz ücret,
- Aşırı iş yükü,
- Monotonluk,
- Organize olamama,
- Düşük statüde çalışma,
- İşte gelecek kaygısı,
- İşe müdahale edilmesi,
- Sosyal hayata zaman ayıramama,
- Kişisel faktörler (sinirlilik, sabırsızlık, sağlık faktörleri vb.),
- Çevresel faktörler (ulaşım problemleri vb.) de çalışanları olumsuz şekilde etkiler.

Stresin olumlu veya olumsuz birçok etkisi vardır. Stresin çalışmayı kamçılama gibi olumlu etkisinin yanında;

- İşte verim ve motivasyon azalması,
- İletişim problemleri,
- Sigara, alkol ve madde bağımlılığı,
- Uyku problemleri,
- Hata yapma korkusu,
- Özgüven azalması,
- Sık hastalanma,
- Kurallara uymakta güçlük çekme

gibi olumsuz etkileri vardır.

Stres kaynağı ile karşılaşıldığında insan vücudu ilk olarak başa çıkmak veya kaçmak için alarma geçer. Bu aşamada insan vücudu, kalp atışının ve solunumun hızlanması, tansiyonun yükselmesi gibi tepkiler verir. Daha sonra stres kaynağına göre uyum sağlama veya direnme aşaması gözlenir.

Stres kaynağına uyum sağlayan kişilerde her şey normale dönerken, direnme tepkisi gösteren kişiler bunu davranışlarına yansıtır. Stres kaynağı engellenemiyorsa tükenme aşaması başlar. Kişilerin bu aşamada gayreti kırılır ve kendini tükenmiş hisseder.

Stresle başa çıkmak mümkündür. Stresle mücadele etmek için stres kaynağının engellenmesi esas olmakla birlikte birçok durumda bu mümkün olmamaktadır. Stresin oluşturduğu etkileri azaltmak için egzersiz, toplumsal ve bireysel destek alma, sosyal ve kültürel aktivitelere katılma, müzik dinleme, sevdiği bir uğraşla zaman geçirme, ibadete yönelme gibi faaliyetler kullanılan yöntemler arasındadır. Ayrıca stres yönetiminde stres kaynağını kabul edip umursamama stresin etkilerini azaltmada etkili olabilmektedir. Programlı çalışma birçok durumda strese hazırlıklı olmayı sağlamaktadır. Gerekli durumlarda stresle başa çıkma ile ilgili çeşitli eğitim ve terapi desteği alınmalıdır.

Şiddet

Şoförler, çalışmalarını esnasında şiddet ve baskı ile karşı karşıya kalabilirler. Bunlar;

- **fiziksel şiddet**
- istemli zarar verme davranışını içeren **saldırı**
- suistimal, taciz ve zorbalığı içeren **psikolojik şiddet**
- **tehdit**
- **kötü muamele**

olarak karşımıza çıkar.

Şoförler çoğunlukla hırsızlık, gasp gibi suçlardan kaynaklanan şiddet tipine maruz kalırlar. Bununla birlikte çalışma esnasında terör, eylem, çatışma gibi toplumsal olaylar neticesinde de toplu şiddete maruz kalabilirler.

Şoförlerin yalnız çalışması da şiddete uğrama olasılıklarını arttıran bir durumdur.



Şoförlerin çalışmaları esnasında maruz kaldıkları şiddet iş kazası olarak değerlendirilir. Bu açıdan şiddetin mümkün olabildiğince kayıt altına alınması önemlidir.

Diğer yandan, şoför **kendisine ve başkalarına yönelik şiddet** eğiliminde olabilir. Kendine yönelik şiddet; kendine zarar vermek ve intihar şeklinde olabilir. Başkalarına yönelik şiddet ise aile içi şiddet, trafikte şiddet olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda kişi değil, kişinin davranışı değerlendirilerek öfkesini paylaşması sağlanmalıdır. Belirli aralıklarla sağlık kontrollerinden geçmeleri sağlanmalıdır. Psikolojik destek sağlayacak yapıların sunulması ve geliştirilmesi gerekmektedir.

Şiddetin etkisi şiddet tipine göre değişir. Fiziksel şiddet yaralanma, uzuv kaybı hatta ölümlere sebep olabilmekteyken, genel anlamda şiddetin motivasyon düşüklüğü, intihara meyil, özgüven eksikliği, stres, depresyon, sigara, alkol ve madde bağımlılığı, iş gücü kaybı gibi önemli bireysel ve toplumsal etkileri vardır.



Şiddetin türüne göre önlem tipi değişebileceği gibi; şiddet meydana gelmeden alınabilecek önleyici tedbirler ve şiddet meydana geldikten sonra alınabilecek koruyucu tedbirler söz konusudur. Alınabilecek tedbirler aşağıda sıralanmıştır:

- İşveren ile iletişim kanalı sağlanmalı,
- Aile ve yakınlar ile iletişim kurması sağlanmalı,
- Sadece şiddet, kaza gibi acil durumlarda 7/24 bir güvenlik personeline ulaşılabilecek bir yapı oluşturulmalı,
- Şoförlerin birbirleri ile işbirliği ve koordinasyonu için iletişim içinde olması sağlanmalı,
- Güvenli dinlenme yerleri ve park alanları tercih edilmeli,
- Yollardaki ışıklandırma ve kameralar arttırılmalı,
- Araçlarda kamera, alarm, göz yaşartıcı spreylere, metal dedektörler gibi güvenlik önlemlerinin arttırılması sağlanmalıdır.

Her türlü şiddetin yasal bir suç olduğu ve cezai yaptırımları olduğu unutulmamalıdır. Çalışanın herhangi bir şekilde şiddete maruz kalması ve bu durumu işverene bildirmesine rağmen işverenin önlem almaması çalışanın iş sözleşmesini haklı nedenle derhal fesih hakkını doğurmaktadır. Çalışanların işverene veya diğer çalışanlara şiddet uygulaması da işverenin çalışanın iş sözleşmesini haklı nedenle fesih hakkını doğurmaktadır.

Gürültü

İstenmeyen her türlü ses gürültüdür. Taşıtlarda; motor ve aksamı, egzoz sistemi bağlantıları, fanlar, vites kutusu dişlileri gibi dönen tüm aksamalar, frenleme hareketleri, şasi ve kaporta, tekerlerin yol ile teması, taşıtın hareketi esnasında hava ile sürtünmesi, çevredeki diğer sesler belli başlı gürültü kaynaklarıdır. Gürültünün şiddetinde aracın yaşı, teknolojisi de önemlidir.



Gürültünün insanlar üzerinde **fizyolojik** ve **psikolojik** etkileri vardır. Gürültünün etkisi maruz kalınan şiddet ve süre ile alakalıdır. Maruziyet arttıkça işitme kayıplarına dahi yol açar. Gürültü, kalıcı işitme kaybına neden olabilmektedir ve bu işitme kaybının tedavisi mümkün olmamaktadır.

Gürültünün fizyolojik etkileri;

- Kan basıncında artış,
 - Baş ağrısı,
 - Kan dolaşımının değişmesi,
 - Kas gerilmesi,
 - Dolaşım bozukluğu
- olarak görülür.

Gürültünün psikolojik etkileri;

- Öfke,
- Stres,
- Dikkat dağınıklığı,
- Korku,
- Ani refleksler ve yorgunluktur.

Gürültü aynı zamanda iş verimini de olumsuz yönde etkilemektedir.



Araç içi gürültü kontrolünde öncelikle kaynakta daha sonra iletim yollarında iyileştirme yapmak gerekir. Gürültünün kontrolünde aşağıdaki tedbirler önerilir:

- Gerekğinde **yalıtım** yapılmalıdır.
- Titreşim olabildiğince azaltılarak titreşimden kaynaklı gürültü engellenmelidir.
- Ses geçişini engelleyen, sesi emen yapısal malzemeler kullanılmalıdır. Kullanılan malzemelerin elektrik yangını gibi ilave tehlikelere sebep olmaması gerekmektedir.

- Gürültünün kaynağında ve iletim yollarında kontrol edilemediği durumlarda dinlenme süreleri arttırılmalı ve çalışma süresinin azaltılması yönünde idari bir düzenleme yapılmalıdır.
- Dinlenme aralarında daha **sessiz ortamlar** tercih edilmelidir.

Titreşim

Titreşim bir nesnenin dengede olmayıp salınım yapmasına denir. Şoförler çalışmaları esnasında titreşime maruz kalırlar. Araçlar hareket halindeyken hem hava hem de yol ile arasında sürtünme olduğu için bir miktar titreşim olması normaldir. Bununla birlikte titreşime uzun süre ve fazla miktarda maruz kalmak çeşitli rahatsızlıklara yol açar.

Araçlarda titreşim; motor, aks, dingil, fren, fanlar, tekerleklerden kaynaklanabilir. Ayrıca araçlara yapılan dengesiz yükleme sonucu ortaya çıkabilir.

Titreşimin de gürültü gibi fizyolojik ve psikolojik olumsuz etkileri vardır.

Bunlar;

- yorgunluk, dikkat azalması,
- ortopedik rahatsızlıklar,
- sakatlıklar
- ve bunlara bağlı olarak **çalışma performansının azalması** olarak görülür.

El kol titreşimi sonucu ellerde ve parmaklarda renk açılması ve ağrı ile kendini gösteren beyaz parmak hastalığı oluşabilmektedir. Ellerde ve kol bileğinde sinir sıkışması, sinirlerde ve eklemlerde hasar meydana gelebilmektedir.

Titreşim **tüm vücutu** etkiliyorsa kemik hasarına, sırt ağrısına, varis ve kalp rahatsızlıklarına neden olmaktadır. Titreşim maruziyeti vücutta kan dolaşımını etkilediği gibi mide ve sindirim sistemini de etkilemektedir.



Titreşim kontrolü titreşimin kaynağına göre değişir. Aşağıda titreşim kontrolü için çeşitli tedbirler yer almaktadır:

- Titreşime neden olmayacak teknolojiye sahip araçlar kullanılmalı,
- Mümkün olmadığı durumlarda parçalar değiştirilmeli ya da titreşime neden olacak parçaların yalıtımı için titreşimi emen ve sönümleyen malzemeler kullanılmalı,
- Araçlara yükleme yapıldığı durumlarda yükleme dengeli ve sabitlenerek yapılmalı,
- Araçların periyodik bakımları takip edilmeli,
- Arıza durumunda bakım ve onarım yapılmadan yola çıkılmamalı,
- Dinlenme süresi arttırılmalı ve/ya rotasyonlu çalışılmalıdır.

✓ Elle Taşıma

Elle taşıma işleri kaldırma, çekme, itme, kaldırma, kavrama ve taşıma işlemlerini içermektedir. Birçok iş kolunda bir şekilde elle taşıma işlemi gerçekleştirilmektedir. Elbette tüm elle taşıma işlemi tehlikeli değildir fakat unutulmamalıdır ki sakatlanmaların yarısından fazlası elle taşıma sebebiyle gerçekleşmektedir.



Güvensiz elle taşıma birçok sakatlığa ve olumsuz durumlara sebep olabilmektedir.

a. Üst ekstremitte hastalıkları (daha çok boyun omuz ağrıları, sinir sıkışması vs.)

Boyun ve omuz ağrıları çalışanlarda en sık görülen rahatsızlıklardandır. Bu rahatsızlığa sebep olan ergonomik risk faktörleri arasında; çalışanın işini yaparken duruş bozukluğu, fiziksel pozisyonu, tekrarlayıcı hareketlerde bulunması, titreşime ve soğuğa maruz kalması ve çalışırken harcadığı kuvvet sayılabilir.

b. İşe bağlı bel hastalıkları (mekanik bel ağrısı, akut (geçici) veya kronik bel zorlaması vs.)

Çalışma esnasında ağırlık kaldırma, bel ve vücudun yanlış pozisyonlarda kullanılması ve kontrolsüz hareketlerin sebep olabileceği bel ağrısı sıkça görülmekte ve işgücü kaybına yol açmaktadır. Bu nedenle yapılan taşıma işlemindeki riskler belirlenerek ;

- Yükün türüne uygun taşımaya yardımcı ekipman tedarik edilmesi
- Yükün üzerinde ağırlığını bildiren etiket bulunması
- Yükün uygun yükseklikten kaldırılması sağlanacak şekilde çalışma alanının düzenlenmesi
- Yükün nasıl kaldırılıp taşınması gerektiğine dair bilgilendirme, eğitim ve yönlendirmeler yapılması
- Taşıma rotasında zeminin düzenli ve temiz olması

gibi bir takım önlemler alınmış olmalıdır.

Yalnız Çalışma

Şoförlerin genellikle yalnız çalışıyor olması nedeniyle doğabilecek tehlikelere karşı bir takım tedbirler almak gerekmektedir. Yalnız çalışma, acil durumlarda veya şoförün yaralandığı, hastalandığı durumlarda kendisine o an için yardım edebilecek birinin bulunmadığı koşullardır.

Şoförlerin aşağıdaki sebeplerden dolayı diğer çalışanlara göre daha korunmasız ve tehlikelerle yüz yüze olduğu söylenebilir.

- Yangın
- Dinlenme, sağlık, hijyen koşullarının yetersiz olması
- Hırsızlık
- Ani hastalıklar, rahatsızlıklar ve acil durumlar
- Asosyalleşme
- Yol ve kaza gibi durumlara bağlı riskler
- Denetim ve eğitim eksikliğinden kaynaklanabilecek riskler



Bu yüzden şoförler, yalnız çalışma şeklinden doğabilecek riskleri işverene bildirerek gerekli önlemlerin alınmasını sağlamalıdır. Örneğin taciz veya şiddete maruz kalma ihtimali olan bir kargo şoförüysen kendisine her an ulaşılabilir olması ve iletişimin sağlanabiliyor olması gerekmektedir. Gece saatlerinde çalışan şoför için o işin gereği yaşanabilecek riskler değerlendirilerek gerekli tedbirler alınmalıdır.

Yorgun ve Uykusuz Halde Araç Kullanma

Kazaların birçoğu yorgunluk halinde araç kullanmaktan kaynaklanmaktadır. Riski azaltmak için;

- Kendinizi dinç hissettiğinizde yola çıkın. Uzun seyahatlerden önce gece uykusunu iyi alın.
- Uzun yolculuklarda, uyanıklığın en düşük seviyelerde olduğu gece yarısı ile sabaha karşı 6 arasında yolculuk yapmaktan kaçının.
- Her iki saatte en az 15 dakika olacak şekilde molalar belirleyin.
- Eğer uyuma ihtiyacı oluştuysa güvenli bir park alanı bulun.
- Uykuyla başa çıkmak için kahve gibi içecekler tüketin.



Uykuyla başa çıkmak için uygulanan yöntemler (çay ve kahve içmek gibi) geçici çözümler olup uyumak için güvenli bir yer bulunana kadar uygulanması gereken yöntemler olarak değerlendirilmelidir. En güvenli seçenek uykuluyken, hastayken ve sürüşü olumsuz etkileyebilecek ilaçlar kullanılıyorsa yola çıkmaktan kaçınmaktır.

Unutulmamalıdır ki trafik kazalarının büyük çoğunluğu insan hatasından kaynaklanmaktadır. Trafik kazalarının yaşanma sebebinde %98 ile şoför kusuru bulunmaktadır. Bu yüzden yola çıkmadan önce yeterince dinlenmiş olmak kazaların yaşanmaması açısından önem arz etmektedir.

✓ Alkollü Araç Kullanma

Dünya Sağlık Örgütü (WHO)'nın verilerine göre, ölümlü trafik kazalarında alkollü araç kullanma büyük rol oynamaktadır. Alkolün araç kullanan kişide meydana getirdiği olumsuz durumlar aşağıdaki gibidir;

- Çevresel görüşün azalması
- Göz kamaşmasının daha zor geçmesi
- Çoklu görsel ve duyuşsal algının zayıflaması



Ayrıca alkolün, araç kullanan sürücünün park etme performansında zorlanma, direksiyon hakimiyetinin azalması gibi sonuçlara yol açtığı gözlemlenmiştir. Japonya'da yapılan bir araştırmada; alkollü olarak araç kullanmanın trafik kazasında ölüm riskini 4 kat artırdığı ve bu engellenmiş olsaydı ölümlerin %75'inin önlenebileceği anlaşılmıştır. ABD'de kaza istatistiklerine göre alkollü araç kullananların karıştığı kazalarda ölümle sonuçlanma oranının diğer sebeplerden meydana gelen kazalara göre 6,5 kat fazla olduğu görülmektedir. Alkollü araç kullanan sürücülerde emniyet kemerini kullanma oranının daha az olması, kaza meydana geldiğinde ölümle sonuçlanma ihtimalini ve yaralanmanın şiddetini artırmaktadır.

Yapılan araştırmalara göre;

- Kandaki alkol seviyesi 1.00 promilin üzeri olan sürücülerin emniyet kemeri takma oranı %32,
- Kandaki alkol seviyesi düşük veya sıfır olan sürücülerin emniyet kemeri takma oranı %50'dir.
- Adli Tıp Kurumu İzmir Grup Başkanlığı verilerine göre (2005) 87 adet yaralanmalı ve ölümlü trafik kazasının 38'inde kanda alkole rastlanmıştır (%43). 57 yaralanmalı trafik kazasından alkol pozitif olanların oranı %47'dir.



Ulusal mevzuatımızda bu konudaki düzenlemeler Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde yer alarak "Uyuşturucu ve Keyif Verici Maddeler İle Alkollü İçkilerin Etkisiyle Araç Sürme Yasağı (Madde 97)" başlığında detaylandırılmıştır. Buna göre;

"Uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri almış olan sürücüler ile kanlarındaki alkol miktarı 0.50 promilin üzerinde olan hususi otomobil sürücülerinin ve kanlarındaki alkol miktarı 0.20 promilin üstünde olan diğer araç sürücülerinin karayolunda araç sürmeleri yasaktır." denilerek yasal sınırlar belirlenmiştir.

Tüm bunların yanında alkol ve diğerk keyif verici maddelerin özellikle orta ve uzun vadede fizyolojik, psikolojik ve sosyal problemlere yol açarak çalışma hayatını olumsuz etkileyeceğı düşünölmeli ve bu maddelerin kullanımına ilişkin tedbirlere öncelik verilmelidir.

İlk yardım

İlk yardım, bir kaza durumunda hayat kurtarmak amacıyla tıbbi yardım sağlanıncaya kadar bu konuda eğitimli kişiler tarafından yapılması gereken uygulamalara denir. Şoförlerin çoğunlukla yalnız çalışıyor olmalarından ötürü ihtiyaç durumunda doğru ilk yardıma erişebilmeleri için olası senaryolara göre planlama yapılmalıdır. Bu planlama dahilinde ilk yardım faaliyetlerinin uygun şekilde belirlenebilmesi için:

- İşle ilgili olası yaralanma ve rahatsızlanmaların tespit edilmesi,
- Bu durumların oluşturacağı sorunların değerlendirilmesi,
- Sonuçlarının hafifletilebilmesi için uygun ilk yardım faaliyetlerine karar verilmesi,
- Karar verilen ilk yardım faaliyetleri için gerekli eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.

Şoförlerin çalışmaları esnasında belli başlı ilk yardım bilgisine sahip olması gerekir. Şoförleri ilgilendiren bazı temel kurallar aşağıda sıralanmıştır:

- ✓ Mutlaka trafik kurallarına uyulmalı,
- ✓ Araçlarda yeterli donanımda ilk yardım çantası bulundurulmalı,
- ✓ Gerekli acil telefon numaraları ulaşılabilir yerde bulundurulmalıdır.



Yaralanmalı kazalarda uygulama adımları şöyledir;

- Derhal ambulans çağırın,
- Soğukkanlı olun,
- Aracınızın kontağını kapatın,
- Kazalı aracın trafikte güvenli bölgede olmasını sağlayın,
- Gerekli işaretlemelerle olay yerinin fark edilmesini sağlayın,
- Kalabalık oluşmasını engelleyin,
- Yaralıyı sakinleştirin ve nabız ve solunum gibi hayati fonksiyonları olup olmadığını kontrol edin,
- Yaralı yatar pozisyondaydı dilinin boğazına kaçmasını engelleyecek şekilde kafasını çevirin,
- Yaralının kalbi durduysa eğer biliyorsanız kalp masajı yapın,
- Yaralının solunumu durduysa eğer biliyorsanız suni solunum yapın.
- Ambulans görevlilerine kaza ve yaralı hakkında bilgiler konusunda ayrıntılı bilgi verin.

Güvenli Sürüş İçin Unutulmaması Gereken Kurallar

Şoförlerin asli görevi araç sürüşüdür. Sürüşün güvenli olması, kendisine ve başka insanlara tehlike yaratmaması için uyulması gereken kurallar şunlardır:



- Arızalı araçla yola çıkılmamalıdır. Arıza, firma yetkililerine bildirilmelidir.
- Uykusuz veya hastayken araç kullanmamalıdır.
- Her şoför kullandığı aracın bakımından sorumludur. Bakımsız araçla yola çıkılmamalı, işe başlanmamalıdır. Araç her çalıştırıldığında fren kontrolü yapılmalıdır.
- Binek otolar ve servis araçları dışındaki vasıtalarla insan taşımaması yapılmalıdır.
- Karayollarında ve fabrika-işletme-şantiye dahilinde trafik kurallarına uyulmalıdır. Trafik işaret ve işaretçilerine dikkat edilmeli, aşırı hız yapılmamalıdır.

- Yağışlı havalarda kayma, heyelan, şevlerden taş düşmesi ihtimallerine karşı dikkatli olunmalıdır.
- İş makinelerine yaklaşırken dikkatli olunmalı, risk yaratacak manevralardan kaçınılmalıdır.
- Geri manevralarda, manevra yapılacak sahanın boş ve güvenli olduğu kontrol edilmelidir.
- Fabrika, şantiye vb. tüm sahalarda önceden belirlenen park sahaları dışında park yapılmamalıdır. Park esnasında şanzıman kilitlenmeli ve el freni çekilmelidir.
- Damperli kamyonlar, damperleri kalkık olarak manevra yapmamalıdır.
- Şev kenarlarında malzeme boşaltılması yapılan yerlerde, geri yanaşırken tekerlerin dayanması için takoz koyulmalıdır.
- Ehliyet sınıfına uygun olmayan araçlar kullanılmamalıdır.
- Fabrika, şantiye dahilinde koruyucu güvenlik malzemesi kullanılmalıdır.



✓ Şoförler İçin Sağlık ve Güvenlik Kontrol Listesi

Sürücülerin iş makineleri, kullandıkları araçlardır. Bu araçların doğru ve güvenli kullanımı için aşağıda listelenen durumları kontrol etmeleri iş sağlığı ve güvenliği açısından oldukça önemlidir.



Kontrol Soruları	Evet	Hayır
Arabanın klaksonu çalışıyor mu?		
Dikiz aynası geriye gösteriyor mu?		
Araçta, görüşü engelleyecek bir şey var mı?		
Aracı kullanırken direksiyon ve frende veya başka bir yerinde hissedilen bir arıza var mı?		
Trafik kuralları tam olarak biliniyor mu?		
Aracın kullanımıyla ilgili, amirin haberi ve izni var mı?		
Araç, asıl kullanım amacı dışında bir iş için kullanılıyor mu?		
Aracın periyodik bakımları yapıldı mı?		
Yük sıkı şekilde sabitlenmiş mi?		
Taşınan yük karayolu taşımacılığına uygun ve yasal mı?		
Taşıma için gereken evraklar hazır mı?		
Şehirlerin, araçlara göre belirlenmiş olan giriş çıkış saatleri ve yolları biliniyor mu?		
Elleri direksiyondan ayırmadan cep telefonu kullanabilmek için gerekli aparatlar mevcut mu?		
Sürüş saatleri yorgunluk ve uykusuzluk yaratmayacak şekilde düzenlenmiş mi?		
Yeterli sürelerde ve sıklıkta dinlenme süreleri ayarlanmış mı?		
Sürüş saatlerinin kaydı tutuluyor mu?		
Aracın yüklü ve yüksüz hali ağırlık limitleri biliniyor mu?		
Araç ve yükü, belirlenen ölçülere uygun mu?		



Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

This Project is co-financed by the European Union and the Republic of Turkey

www.casgem.gov.tr

Yunusemre Mah. Kübra Sok. No:1 Pursaklar / ANKARA
Telefon : (0312) 527 51 27 / 594 14 00. Faks : (0312) 527 51 23



Bu yayın Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti'nin mali katkısıyla hazırlanmıştır. Bu yayının içeriğinden yalnızca Human Dynamics liderliğindeki konsorsiyum sorumludur ve bu içerik hiçbir şekilde Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti'nin görüş ve tutumunu yansıtmamaktadır.