

Fatih Şener:

Patlamadan önce kimi hızlı kimileri yavaş davranıyor. Hatta geri dönüp arabadan eşyasını alanlar dahi var. İzlediğimiz video Çin’de çekilmiş ise Uygur bölgesine ait olmalı. Çünkü biz bu konuda biz çok cesuruz. Sıradaki videoda bunun izlerini görmek mümkün. UND arşivinden bir görüntü.

Tehlikeli Mal ve Kombina Taşımacılık Genel Müdürlüğü Şube Müdürü Cemalettin Doğuş:

Yönetmelikle tehlikeli maddelerin; insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde kamuya açık karayoluyla taşınmasını sağlamayı amaçlıyor. Bu nedenle gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, paketleyenlerin, taşımacıların ve tehlikeli maddeleri taşıyan her türlü taşıt sürücüleri veya operatörlerinin hak, sorumluluk, yükümlülük ve çalışma koşullarına ilişkin usul ve esasları yönetmelikle belirlendi.

Tehlikeli Maddelerin, karayolları taşımacılığı alanında ticari faaliyet gösteren firmaların gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, paketleyenlerin, taşımacıların 1/9/2014 tarihine kadar Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi alması zorunluluğu da bulunuyor. Diğer bir madde; Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınmasında; ADR Bölüm 6’da tanımlanan ve Bakanlıkça yetkilendirilmiş kuruluş tarafından test edilip UN Numarası verilerek sertifikalandırılmış olan ambalajların kullanılması zorunludur. Bu konuda TSE yetkili hale getirildi.

Tehlikeli madde taşımacılığında ADR’de tanımlanan etiket, işaret ve turuncu plakaların kullanılması zorunlu hale getirildi.

ADR Bölüm 3.2 Tablo A’da yer alan bir kısım tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılacak taşıtlar (EX/II, EX/III, FL, OX, AT ve MEMU) ADR Bölüm 9’da belirtilen hükümlere uygun olması gerekir. Söz konusu taşıtların, Türkiye’deki ilk muayenesinde, Bakanlık veya Bakanlığın yetkilendirdiği kurum/kuruluşça verilmiş Taşıt Uygunluk Belgesi (ADR Uygunluk Belgesi) ile belgelendirilmesi zorunludur. Bakanlık, ADR Bölüm 9’da tanımlanan taşıtların, dönemsel teknik muayenelerinin yapılması ve bunun sonucunda ADR Uygunluk Belgesinin geçerlilik süresinin uzatılmasına yönelik olarak ayrı bir düzenleme yapar.

Bu Yönetmelik ve (ADR) hükümlerine uygun olarak ulusal ve uluslararası karayollarında tehlikeli yük taşımacılığı yapacak şoförlerin, Tehlikeli Mal Taşımacılığı Sürücü Eğitim Sertifikası (SRC5)/ADR Şoför Eğitim Sertifikasına sahip olmaları zorunlu oluyor. Bu zorunluluk 1 Ocak 2014 itibaren başlıyor. Bugüne kadar 2010 yılından beri Bakanlığımızca 33 yetkili kurum yetkilendirilmiş, 5 kurumun da incelenmesi devam ediyor. Bugüne kadar da 13 bin sürücüye eğitim verildi.

Yol kenarı denetimi

Bakanlık, görev ve yetkileri kapsamında, trafikte seyreden taşıtların kontrolleri için karayolları kenarlarında tesis edilen sabit veya mobil denetim istasyonlarında tehlikeli madde taşıyan taşıtların denetimini yapacak. Tehlikeli madde taşıyan taşıtların denetimleri ayrıca; 23 üncü maddede belirtilen kurumlardan karayolunda denetim yapma yetkisi bulunan diğer kamu kurum ve kuruluşlarına mensup personel tarafından da yapılır.

Tehlikeli madde taşıyan araçlarda bulundurulması gerekli olan belgeler

Tehlikeli madde taşıyan araçlarda aşağıdaki belgelerin bulundurulması zorunludur:

- a) ADR Bölüm 5.4.1’de belirtildiği şekilde düzenlenen taşıma evrakı,
- b) ADR Bölüm 8.2.2.8’de belirtildiği şekilde Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sürücü Eğitim Sertifikası (SRC5),
- c) Araçta görevli her personel için resimli kimlik belgesi (nüfus cüzdanı, sürücü belgesi veya pasaport),
- ç) ADR Bölüm 5.4.3’te belirtildiği şekilde, taşımacı tarafından sürücüye verilmek üzere hazırlanan yazılı talimat,
- d) Birden fazla modla taşınan tehlikeli yükler için ADR Bölüm 5.4.5’teki Çok Modlu Tehlikeli Mal Taşıma Formu,
- e) Taşıtlar için geçerli ADR uygunluk belgesi,
- f) ADR’de tanımlanan Sınıf 1, Sınıf 6 ve Sınıf 7 tehlikeli yüklerin taşınmasında, bu Yönetmelik kapsamında belirlenen ilgili/yetkili mercilerden alınmış taşıma izin belgesinin fotokopisi,
- g) Tehlikeli madde taşımacılığı yapan taşıtlara ait Tehlikeli Maddeler ve Tehlikeli Atık Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası poliçesi.

Tehlikeli madde güvenlik danışmanı

Bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetleri gerçekleştiren işletmelerin, ADR Bölüm 1.8.3’te yer alan hükümlere göre tehlikeli madde güvenlik danışmanı istihdam etmesi veya tehlikeli madde güvenlik danışmanından hizmet alması zorunludur.

Bu yönetmelikte cezalar öngörülüyor. Tehlikeli madde taşıyan ADR Uygunluk belgesi olmayan taşımacıya 1000 TL.

SRC5 Belgesi olmadan taşıma yapan sürücüye 200 TL.

Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınmasında; ADR Bölüm 6’da tanımlanan ve Bakanlıkça yetkilendirilmiş kuruluş tarafından test edilip UN Numarası verilerek sertifikalandırılmış olan ambalajların kullanmayanlara 1000 TL.

Tehlikeli yük taşımacılığında kullanılan ambalajlardaki yüklerin, sınıf, tehlike derecesi ve muhteviyatı gibi özelliklerini ifade eden harf, rakam ve şekillerin yer aldığı etiketi kullanmayan göndericiye 1000 TL, taşıyıcıya 500, sürücüye 100 TL.

Tehlikeli madde güvenlik danışmanı çalıştırmayan işletmelere 1000 TL.

Güvenli Taşımacılık tebliği yayınlanma aşamasına geldi Yol kenarı denetim tebliğini de hazırlıyoruz

Cem Erçil:

Konuyu bir standardizasyon konusu olarak ele aldığımız zaman, Güvenli taşımacılık kalitenin de önüne geçerek ADR gibi standardizasyonların oluşmasına öncülük etmiştir. TSE bu konuda onaylanmış bir kuruluş olarak gerek sıfır araçlar üzerinde gerekse de sonraki kontrolü yapacaktır. Şunu net bir şekilde deklare etmemiz lazım. Tehlikeli maddelerin taşınması sadece petrol ve türevlerini kapsamamaktadır. Her türlü tehlikeli mal ve madde bu kapsamın içinde yer almaktadır. Bunu taşıyan araçtan, bunu taşıyan ambalaja kadar her ayrıntının ADR konvansiyon kapsamında incelenmesi, belgelendirilmesi ve muayenesi gerekmektedir.

TSE olarak bizim yaklaşımımız yeni müracaatları değerlendiriyoruz. Bu taşımacılık için kullanılan

araçları ele aldığımızda 3 ana grup ile karşılaştık. Motorlu çekici, treyler ve üstyapı. Tehlikeli madde taşımak istiyorsanız belirtilen standartları karşılamamız gerekecektir.

Tabi bu standartları karşıladığınızda yüzde 100 güvenli veya kazasız bir taşıma yapmanız mümkün değildir. Amaç bunu yüzde 100'e ne kadar yaklaştırabiliriz. Tehlikeli malların taşınmasındaki araçları incelediğimizde ilk olarak yoğun kullanılan tankerleri ele aldık. Bu yapı içerisinde yeniler, ADR mevzuatına göre üretiliyor, muayene ediliyor Çünkü elimizde bir fırsatımız var. Bunu değerlendiriyoruz. Ancak mevcut araçlar için ne yapmalı. Bunlar ne olmalı ki bir denetim mekanizması altına girsin. Bu oldukça zor bir sorun. Temel bir yapı belirlemeniz lazım. Bir çizgi çizmeniz lazım Bu şartların altında bir tanker tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılmaması gerekir. TSE çerçevesinde bir onay kuruluşu olarak nedir bu çizgi, asgari güvenli taşımacılık için bu çizginin seviyesi nedir? Biliyorsunuz ki Türkiye'de ADR şartlarını karşılayan ve karşılamayan sayısını bilmediğimiz araçlar var. Peki biz bunları nasıl disipline etmemiz lazım? Problemin çözümü arayışına girdik. Sektör paydaşları bizlere çokça değer verdi. Onlara tekrar teşekkür ediyorum.

Yaklaşık bizim önümüzde ADR'ye yeni başlamış sıfır araçlar, hali hazırda yürüyen araçların disipline edilmesi. Belki diyebilirsiniz ki bunların büyük kısmı öyle başı boş değil. Ancak yine de tamamının bir otorite tarafından denetlenmesi gerekiyor. Çünkü bir çok koşulda yanlış yönlendirilebiliyor. Bizim ülkemize münhasır belki yurtdışında bunlara bu şekilde olmuyor. Mevcut yürüyen araçları da riskini azaltmamız lazım.

Türkiye'de ADR şartlarına haiz olmayan araçların denetlenmesi için asgari limitler olması lazım. Ayrıca bütün bunların muayenesini ADR ve oluşturulacak mevzuat çerçevesinde denetleyebileceğimiz muayene merkezlerimiz kurmamız gerekiyor. Ki araçları gerektiğinde denetleyebilelim.

Bizim için çok önemli iki çalışma var. Mevzuat altyapısının tamamlanması. Ki Ulaştırma Bakanlığı konuya önem gösteriyor ve çalışma Grubu kuruldu ve konunun çözümü için çok önemli bir yaklaşım gösterdi. Tehlikeli malların taşınmasında kullanılan araçların muayenesine yönelik bir mevzuat çalışması yapılıyor. Dolayısıyla normal araçlar gibi değil de tehlikeli malların taşınmasında kullanılan araçların uygunluğunu ölçebilecek nasıl bir muayene istasyonunu kurulması dahi, önemli konu olarak önümüze çıkmakta.

Bu yalnızca üstyapı değil. Araç ve üstyapı bütünlük halinde kapsayan bir iş. Gerektiği birisi, gerektiğinde ikisi bir şekilde değerlendirmemiz gerçeği var.

Böyle bir mevzuat ile ADR konvansiyonun oturtulmaya çalışması gerçekten çok önemli. Ülkemiz güvenlik taşıma altyapısının oluşması için çok önemli. Muhtemelen atılacak adımlar bu eylemin haklılığı ortaya çıkaracaktır. Sorunsuz kazasız çok daha güvenli bir ülke göreceğiz.

UND Alper Özel:

Bu noktalara kolay gelinmedi. Türkiye'de ADR eğitimleri 1995 yılında Almanya üzerinde başladı. Eğitimcilerin Almanya'da eğitilme şartı vardı. Almanca bilmek zorundasınız. Almanya'ya teşekkür etmek zorundayız. Almanya'dan öğrendik. Tabi bunun bir bedeli var. Bundan böyle Türk ADR belgesi ile yapabileceğiz.

ADR eğitimlerinin ardından sınavlar yapıldı. Gönümüz böyle olsun ister ama.. ADR sınavları önceleri 3 ayda bir sonra 2 ayda bir yapılıyor. Sürücülerin başarısının artması için eğitimlerin

ardından yapılmasının büyük önemi var. Hem sürücülerin hatırlama kapasiteli düşüyor hem de önemli bir zaman kaybı ortaya çıkıyor.

Gelinen nokta iyi. Gelecek daha güzel olacak. İşaretlemeler gayet başarılı AB ülkelerinden bile daha iyi noktadayız. Balkan ülkesinden çok daha ilerideyiz. Sürücü eğitimleri başladı.

Tebliğ yayınlandıktan sora danışman eğitilmesi gerekiyor. Güvenlik danışmanı, sürücü, bir döngü. Bu döngü tamamlandığında bundan sonrası dönüşülebilir ve ölçülebilir bir yapı olacak. Almanya'da her yıl karayolu taşımaları ile ilgili istatistikler yayınlanıyor. Bu istatistiklere bakılarak yetkililer stratejini belirlerler. Bizde de artık ölçülebilir taşımalarla önümüzde yıllar çok daha iyi olacaktır.

Petrol Sanayi Derneği Projeler Ve Dış İlişkiler Koordinatörü Aydın Özbey

Petrol Sanayi Derneği akaryakıt dağıtım firmalarının üye olduğu bir dernektir. PETDER (Petrol Sanayi Derneği) 23 Eylül 1996 tarihinde, petrol ürünlerinin üretimden tüketime kadar olan faaliyetler zinciri üzerinde çalışmalar yapmak amacı ile ülkenin önde gelen akaryakıt dağıtım şirketleri tarafından kuruldu.

PETDER'in bugün itibariyle toplam on üç üyesi bulunuyor. Alpet, Aytemiz, Belgin, BP, Gulf, ExxonMobil, Opet, Petline, OMV Petrol Ofisi, Shell, Shell & Turcas, Total, Turcas ve Turkuaz PETDER üyesi kuruluşlardır. PETDER'in kurucu üyeleri ise BP, ExxonMObil, Opet, Petrol Ofisi ve Shell ve TOTAL'dir. PETDER kuruluşundan itibaren güçlü, güvenilir ve objektif ilkelere dayalı profesyonel bir sivil toplum kuruluşu olmayı öncelikli hedef olarak koymuş ve hep bu yönde çalışmıştır.

PETDER'in faaliyetleri; ilgili mevzuat uyarınca akaryakıt, LPG ve yağlama yağlarının güvenli ve ekonomik olarak piyasaya sunumunun temini; piyasa faaliyetlerinin şeffaf, eşitlikçi, istikrarlı bir şekilde sürdürülebilmesi; haksız rekabetin, tüketici ve insan sağlığına zararlı eylemlerin önlenmesi; sektör standartlarının geliştirilmesi konularını kapsamaktadır.

Yapılan çalışmalar ve sektördeki genel gelişmeler periyodik olarak yayınlanan sektör raporları ile detaylı olarak kamuoyu ile paylaşılmaktadır.

Ülkemizin PETROL ihtiyacının %90'ı ithalatla karşılanmaktadır.

Rafineri lisans sahipleri tarafından 2012 yılında 19,48 milyon ton ham petrol ithal edilmiş, 2,32 milyon ton ise yerli üretimden temin edilmiştir. Ham petrol temini (ithalattan) 2011-2012 yıllarında 7,5 ve 7,7 oranında artmıştır. 2012'de ithalatın %39'u İran, %19'u Irak, %15'i Suudi Arabistan, %11'i ise Rusya Federasyonu'ndan yapılmıştır.

Akaryakıt sektöründen sağlanan dolaylı vergilerin toplamı ise 50,5 milyar TL'dir.

Rafineri lisans sahibi şirket sayısı 6 olup bunlardan halihazırda 4 tanesi (İzmir, Kırıkkale, Batman, Körfez) faaliyettedir. Akaryakıt dağıtım lisanslı firma sayısı 76, LPG dağıtım lisanslı firma sayısı 72, akaryakıt istasyonu sayısı 12.971, LPG otogaz istasyon sayısı 10.073, depolama kapasitesi de 4.7 milyon m³tür. Sektörün finansal büyüklüğü 2012 yılında 98,3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Akaryakıt sektöründen sağlanan dolaylı vergilerin toplamı ise 50,5 milyar TL'dir.

Akaryakıt tüketimi 2012 yılında bir önceki yıla oranla %3,5 artmıştır.

20,1 milyon ton olan akaryakıt ürünleri ve LPG tüketimi 2012 yılı toplamında bir önceki yıla oranla %3,5 artış göstermiştir. 2012 yılı motorin tüketimi 15 milyon ton olmuş ve 2011 yılına göre tüketim %5,5 artmıştır. 2012 yılında benzin tüketimi 1,85 milyon ton, LPG tüketimi 3,7 milyon ton, jet yakıtı

tüketimi 808 bin ton, fuel oil tüketimi ise 693 bin ton olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılına göre 2012 yılında LPG tüketimi %1, benzin tüketimi % 6,6, fuel oil tüketimi ise %12 oranında azalmış, jet yakıtı tüketimi %5,4 artmıştır.

PETDER ilk günden itibaren ADR'ye geçişin hızlı ve kararlı bir şekilde yapılması gerektiği ifade etti.

Üye şirketlerimiz, ülkemizde tehlikeli madde taşımacılığında bilincin artırılması, bu alanda taşımada kullanılan ekipman ve personelin standartlarının yükseltilmesi için çok büyük uğraşlar vermişler ve kaynak harcamışlardır. PETDER olarak geçmişten günümüze katılım sağlanan her toplantıda **sağlık, emniyet ve çevre politikalarımızın bir gereği olarak ADR'ye geçişin önemine** ve bu geçişin kararlılıkla sürdürülmesi gereğine vurgu yaptık. Bundan sonra da bu alanda yapılan yasal düzenlemeleri sonuna kadar desteklediğimizi belirtmek isteriz.

ADR'nin ertelenmiş sektöre hiçbir zaman bir şey kazandırmayacaktır. Her zaman maddi kayba yol açmıştır.

PETDER üyesi şirketlerin uygulamaları ADR geçiş süreci için önemli bir avantajdır.

Tehlikeli madde tanınan tanker sayısının 27.000 adet olduğu ifade edildi. Diğer yandan tehlikeli madde taşıma sigortası yaptırılan araç sayısının 10.000 olduğu ifade ediliyor. Sadece akaryakıt sektöründe 20 binin üzerinde bir tanker olduğunu tahmin ediyoruz. Akaryakıt dağıtım sektöründe şirket nakliyelerinde kullanılan araçların neredeyse tamamı ADR'li araçlar. Ülkemizin önde gelen akaryakıt dağıtım firmaları 2000'li yılların başından günümüze bu nitelikteki araçlarla şirket nakliyesini gerçekleştirmektedir. Şirket taşımacılığı ile yapılan ürün ikmali, üstün SEÇ-G kurallarına uygun ve ADR geçiş sürecinde uyum için bir avantajdır. Ancak bu şekilde taşınan ürün miktarının %20'yi geçmeyeceğini tahmin ediyoruz.

PETDER olarak ADR'ye geçişin sağlayacağı faydaları çok önemsiyoruz

1 Ocak 2014 tarih itibarıyla başlayacak süreçte özellikle Tehlikeli Madde Taşımacılığı açısından önemli bir eksiklik olarak karşımıza çıkan istatistik eksikliği giderilmiş olacaktır. Bu alanda oluşacak veri bankası değerlendirme yapabilmek açısından önem arz etmektedir. Diğer yandan meydana gelen kazaların Bakanlığa raporlanması ve bu kazaların Bakanlık bünyesinde sivil toplum kuruluşlarının da katılım sağlayacağı Kaza İnceleme Kurulları marifetiyle değerlendirilmesi ve kazaların kök nedenlerinin ortaya çıkartılması kazalardan ders çıkartılması ve tekrarlanmaması anlamında önemli bir kazanım olacaktır.

Eğitimli personel stokunun artması ile kamu ve özel sektörde bu konudaki bilinçli kişi sayısı artacak, yangın, dökülme ve acil durumlarda doğru müdahaleye yönelik uzmanlıklar oluşacaktır. Dökülmelerden kaynaklı çevresel kirlenme, araç/ekipman kalitesinin ulaşacağı seviye ve eğitim sayesinde asgariye inecektir.

TREder Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Maraş:

1 Ocak 2014 tarihinde bizim için yeni bir dönem başlıyor. TSE'nin verdiği destekle, treler üretiminde kaliteli üretim ve kontrol gelecek. Rekabet açısından da kontrol olmadığı için kalitesiz ve güvensiz araçlar piyasada. Bunlar tabi ki işi layığıyla yapan, yatırım yapan altyapıya sahip firmaları olumsuz etkiliyor. Merdivenaltı diye tabir ettiğimiz firmalar, piyasayı olumsuz etkiliyor. Söz konusu firmalar zamanla ortaya kaybolacaktır. Zamanla işi layığıyla yapan firmalar piyasada daha fazla söz sahibi olacaktır.

Jan Beslen Devrim:

Bu toplantı durup ta nerede olduğumuzun göstermesi açısından çok önemli. Türkiye’de tehlikeli maddenin yanıcıdan ADR’ye algılanması gelmesini konuşuyoruz. Neden böyle bir çalışmaya ihtiyaç duruyoruz. Bunu etrafımızdaki insanlarla konuştuğumuzda AB ile entegrasyon veya ticari bir faaliyet olarak ele alınmasından bir vatandaş olarak rahatsızım. Buna ihtiyacımız var. Çünkü biz bu ülkede yaşıyoruz. Tehlikeli maddelerin depolandığı yerlerin yanında çocuklar var, insanlar yaşıyor. Gebze Organize Sanayi Bölgesinde Endüstri Meslek Lisesi var. Sağında ve solunda tehlikeli maddeler olan yerler var. Bunların olmasına engel olamıyoruz. Oturduğumuz sandalyelerde poliüretanlar var. Bunlarsız yapamayız. Bu maddeler bir yerden bir yere taşınacak birileri üretecek. Bunu mevzuat olduğu için değil de biz içinde olduğumuz için yapmalıyız. Çocukların evde nasıl davrandıkları konusunda belirli çerçeveler var. Örneğin elini pürüze sokmaz. ADR konusunda gözümüzü kapadığımızda aklımıza İngiltere, Almanya, Fransa geliyor. Oysa Bulgaristan ve Romanya’da AB ülkesi. Ama bizler daha iyisi hayal ediyoruz. Oradaki denetimleri düşündüğünüz zaman orada olmak istemiyoruz. Biz daha iye bir yerde olmak istiyoruz. Daha iyisine ihtiyacımız var. Bu daha iyisi sadece ekipman, altyapı ve sürücü eğitim açısından değil. Tehlikeli kimyasalların sürecinin tamamının yönetilmesi açısından daha iyisine ihtiyacımız var. Bu konuda da etrafımızda çok fazla mevzuatımız var Bundan dolayı da mutluyum. Örneğin tehlikeli atıklar, tehlikeli maddde taşıyan tankların yıkanması ile ilgili mevzutamız var. Endüstriyel kazaların önlemesine yönelik mevzuatımız var. Bunlar bizim daha iyi daha sağlıklı, daha az tehlikede yaşamamamızı sağlıyor. Bu açıdan müşterimle konuşurken, Türkiye’de henüz ADR mevzuatı uygulanmıyor. Herhangi bir yerde depolayabilirim yada itfaiye bakmıyor denildiğinde çok üzülüyorum. Şuanda bulunduğumuz yerden 400 km mesafedeki Yunanistan’da bu kurallara dikkat ediliyor. Bizim insanımızın da Yunan veya Alman kadar kendisine değer vermesi gerekiyor. Biz depolama konusunda, tehlikeli maddelerin elleçlenmesinin daha az bilindiğini görüyoruz. Mevzuatın içinde de çok detay yer almadığı için kimse o konuya odaklanmıyor. Oysa tehlikeli maddeler taşınırken nasıl sızdığında zarar veriyorsa depolandığında da aynı zararı veriyor. Bu kondua sürekli eğitim vermek gerekiyor. Hef hafta farklı konularda farklı açılardan eğitim vermek gerekiyor.

2008’de eğitim verdiğimiz eğitimlerde işaretlerden şu malın zehirli olduğunu gösterir şeklinde bilgiler veriyoruz. Bir baktım IBC’nin kenarında kalmış bir mal var. Bir baktım elaman maddeyi ağzına attı. Ne yapıyorsun dedim. ‘Zehirli mi diye merak ediyorum’ dedi.

2008’den bu yana gelinen yola bakarken Kocaeli İfaiyesi çok büyük yol aldı. İtfaiye işlerin doğru yürümesi için baskılar kuruyor, bundan da çok memnunum. Ancak başka şehre gittiğimiz zaman bu denetim gücü ile karşılaşmıyoruz. Türkiye Marmara’dan ibaret değil. Her yerde bu standardın uygulanması lazım. Deponun içerisinde operasyonda binanın kendisi işin yüzde 25-30 unu oluşturuyor. Daha sonra operasyon geliyor. Sonra teknolojiniz geliyor. Bir takım ürünleri yan yana koymamanız gerekiyor. Deponuzu belirli bölümlere ayırmak durumundasınız, bir tehlike durumunda belirli aralıklar bırakmanız gerekiyor. Böylece tehlike halinde yangının büyümesini engellerseniz. Bütün bunlar bize bir kelimeyi hatırlatıyor. Risk Bütün bu operasyonlarda risk analizleri yapmamız gerekiyor. Açığa çıkan pozisyonlar için de aksiyon planı oluşturmamız gerekiyor. Maşallah deyip tahtaya vurup geçemiyoruz. Bütün önlemlerimizi alalım ama depomuz yanarsa ne yapacağımızı biliyor muyuz? Az önceki örnekte gördüğümüz gibi nereye kaçacağımızı biliyor muyuz? Tehlikeli madde güvenli danışmanı çok önemli. Bütün bu süreçleri iyi tasarlaması gerekiyor. Toplamda bir vatandaş olarak bu bilinci gerçekleştirmemiz gerekiyor.

Soru: (Tahsin Doğan Tırsan Belgelendirme Yöneticisi): Trafığe çıkan ilk araçlarda ADR belgesi nerede aranacak. Bunun ilk denetimi nerede yapılacak, tescil esnasında sorulacak mı?

Cemalletin: Yol kenarı denetim istasyonlarında

Soru: Sa-Ba: Özellikle elektrik ve aydınlatma sektöründe ADR'yi ilk alan firmalarından birisiyiz. Ürünlerimiz üreticilerden tarafından alınıyor. Ancak parça değişiminde onaylı ürünler yerine ucuz ürüne yönelebiliyorlar. ADR kontrollerinde mevcut denetimler TSE tarafından mı yapılacak, yok mevcut muayene istasyonlarından mı olacak? Kusurlar tablosu belirlenirken üreticiler den fikir alınacak mı?

Cem Erçil: Muayene istasyonlarında yapılacak tetkiklerle ilgili bir çalışma yaptık nihayi karar Ulaştırma Bakanlığı'nda. Bu konuyla ilgili periyodik araç muayenesi haricinde tehlikeli malların taşıyan araçlar için yeni bir mevzuat hazırlığı içerisinde. Aslında bu muayene istasyonların adresi olacaktır. Buradaki araçların incelenmesi ve nihayi hedef sistemin kontrolün ele alınması için muayene esaslarını Türkiye'ye uygun gerekli altyapının oluşturulması lazım. TSE olarak kontrol mekanizması, genel çerçeve olması lazım. Örneğin ADRli bir araçta ABS olmazsa olmaz. Bu konuyla ilgili çalışma grubu yapılacak. Burada tespit edilecek asgari limitler belirlenecek. Bana ne talimat verilirse gerekli altyapıyı kurarım. Bunun için çeşitli istişareler yaptık. Tadilatların kim tarafından yapılacağına dair esaslar belirlendik. ADR'ye özel bir mevzuat çerçevesinden farklı bir alan olarak değerlendirilecektir. TSE şu anda yaklaşık 100 milyon TL yatırım başlatmış durumda. ADR'nin gerektiği esaslar belirlendiğinde, filtre mekanizmasına mutlaka uymayanlar takılacaktır.

Seyit Usta: 1 Ocak 2014'de trafiğe çıkacak araçlar tescil olurken ADR Belgesi istenecek.

Soru (Cansai): Türkiye karayolu altyapısı buna hazır mı? Tüneller, boğaz köprüsü, tehlikeli madde taşıyan araçların dinlenme yerleri. Karayollarında ilgili alanlar tamamlandı mı? Yönetmelikte tehlikeli madde taşımacılığı, Mehdi bey de konuşmasında tehlikeli yük veya mal kelimesini kullandı. Tehlikeli yük kapsamında madde, eşya, karışım, çok doğru gelmiyor. Jargonun önemli olduğunu düşünüyorum. Sonra yanıcı madde hikayesine dönmessin.

Cevap Cemalletin: Yönetmelikte köprü geçişleri. İller arası yollarda KGM'nin çalışmalar var. İlçelerde Kaymakamlar sorumlu. Süre 2014 ün soruna kadar. Tehlikeli maddeden kastedilen Tablo 3.2a'da belirtilen maddeler.

Soru PETDER: Türkiye'de geçen yıl ne kadar tanker üretildi. ADR'li araçla yola devam etmek isteyenler için Türkiye'nin kapasitesi nedir?

Kaan Saltık: 3 binlik kapasitesi 8 firmanın kapasitesi. Türkiye'de 25 bin adet treyler satılıyor. Yılda yüzde 5-7 arasında 1550 adet tanker treyler satışı anlamına geliyor. Burada kapasitemizin sadece yüzde 50 sini kullanıyoruz. Yönetmeliklerin ertelenmesi talepleri iteledi. Sektördeki farkındalık az. Zirveyi tanzim etmemizdeki bir amacımız da farkındalık yaratmak.

Fatih Şener:

Kaza izleme kurulu kuruluyor. En pahalı öğrenme yöntemi bizzat yaşayarak öğrenme. Bir inşaatın yayından geçmenin tehlikeli olduğunu öğrendiğimizde bizim işimize yaramaz. Eşin dostun işine yarar. Yanından geçmek tehlikeli diye. Şimdi hatalardan ders çıkarmak.