



ADR: Güvenli Tehlikeli Madde Taşımanın Altın Kuralları

**Bu çalışma Petrol Ofisi-EurActiv Türkiye işbirliği
kapsamında hazırlanmıştır.
-2010-**

ADR: güvenli tehlikeli madde taşımanın altın kuralları

Günümüzde demiryolu, karayolu, deniz yolu ve boru hatları ile taşınan ve tehlikeli olma özelliği taşıyan maddeler ülkelerarası ticarete önemli bir yer tutuyor.

Çok zehirli, yüksek derecede parlayıcı, basınç oluşturan ve yanıcı olarak nitelendirilen tehlikeli maddeler arasında yer alan siyanür, organo-metalik bileşenler ve ağır derecede metaller insan sağlığına ve çevreye zararlı olduklarından bu maddelerin çok düşük miktarlarının çevreye yayılması bile ciddi boyutlarda sorunlara neden olabiliyor.

Bununla birlikte, dünyada gelişmekte olan endüstriyel üretimle beraber ham madde ve mamul madde taşımacılığı da artış gösteriyor. Kentlerde ve endüstri alanlarında ortaya çıkan atıkların yeniden değerlendirilmesi, imha edilmesi veya depolanmak üzere taşınmaları da tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik bir mevzuatın varlığını gerekli kılıyor.

Bu gereklilikten hareketle Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu girişimi ile 30 Eylül 1957 tarihinde imzalanan "Tehlikeli Maddelerin Karayolunda Uluslararası Taşınması ile ilgili Avrupa Anlaşması (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) olan "ADR" 29 Ocak 1968 yılında yürürlüğe girdi.

Yapılan bir dizi değişiklik sonucu Anlaşma'nın son hali Ocak 2009'da güncellenerek uygulamaya sokuldu.

Tehlikeli maddeleri, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde kamuya açık karayoluyla taşınmasını hedefleyen bu Anlaşma, taşıma sürecinde yer alan gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, ambalajlayanların, taşımacıların ve tehlikeli maddeleri taşıyan her türlü aracın operatör veya sürücülerinin sorumluluk, yükümlülük ve çalışma koşullarını belirliyor.

Bir başka deyişle, ADR, taşımacılığın güvenli yapılabilmesi için konulmuş standartlar zinciri gibi düşünülebilir. Bu standartlara uygunluğun akredite olmuş kuruluşlar tarafından belgelendirmesi gereği yine ADR kuralının bir parçası. Temel amacı tehlikeli maddelerin güvenli bir şekilde naklinin sağlanması olan ADR ile ayrıca tehlikeli yüklerin sınıflandırılması, şartların belirlenmesi, güzergâhların ve park yerlerinin belli kriterlere uygun hale getirilmesi de hedefleniyor.

Şu anda Avrupa çapında Anlaşmaya taraf olan 44 ülke^[1] bulunuyor.

Anlaşmanın içeriğini özetleyen en kilit nokta 2. maddede gizli. Buna göre, Çok tehlikeli maddelerin dışında diğer tehlikeli maddelerin karayolunda uluslararası taşınması şu koşullar altında mümkün:

- Maddelerin paketlenmesi ve etiketlenmesine ilişkin anlaşmanın 1. bölümünde yer alan koşullar sağlandığı takdirde,
- Maddeleri taşıyan araçların yapımı, donanımı ve işleyişine ilişkin koşullar sağlandığı takdirde.

Anlaşmanın A ve B ekleri 9 kısım halinde yeniden düzenlenmiş hali şu şekilde:

Ek-A

Bölüm 1- Genel Hükümler

Bölüm 2- Sınıflandırma

Bölüm 3- Tehlike Madde Listesi, sınırlı miktarda paketlenmiş tehlikeli maddelere ilişkin özel hükümler ve istisnalar

Bölüm 4- Paketlerin, IBC'lerin, Büyük Paketlerin, Tankların Kullanımı

Bölüm 5- Sevkiyat prosedürleri

Bölüm 6- Paketlerin, IBC'lerin, Büyük Paketlerin, Tankların yapımı ve testlerine yönelik şartlar

Bölüm 7- Taşıma, Yükleme, Boşaltma ve Elleçleme koşullarına ilişkin hükümler

EK- B

Bölüm 8- Araç ekibi, teçhizatı, faaliyeti ve dokümantasyonuna yönelik zorunluluklar

Bölüm 9- Araçların yapımı ve onayına ilişkin şartlar

Uluslararası taşımalarda üye ülkeler arasında uyumun sağlanması ve Avrupa Birliği içerisinde serbest ticaretin kesintisiz işlemesi amacıyla ADR Anlaşması'nın A ve B Ekleri, AB tarafından da benimsendi. Anlaşma, AB'ne üye ülkelerin toprakları üzerinde gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarının düzenlenmesinin temel dayanağı olarak kabul ediliyor.

Tehlikeli madde taşımacılığına üye ülke yasalarının uyumlaştırılmasına yönelik olarak çıkarılan 21 Kasım 1994 tarih ve 94/55/ EC sayılı Konsey Direktifi, ADR Anlaşmasının, 1 Ocak 1997 tarihinden itibaren AB'ye üye ülkelerde uygulanmasını zorunlu kılıyor.

Tehlikeli maddelerin taşınmasında taşımayı yapan araçlar, bu araçları kullanan şoförlerin eğitimleri, ambalajlama ve tehlikeli maddelerin taşınmasını yapan firmaların ADR mevzuatına uygun taşıma yapması gibi dikkat edilmesi gereken pek çok nokta var. Bu amaç için oluşturulan standartlar ve kurallar şu şekilde inceleniyor:

- * Temel olarak 9 sınıfa ayrılmış taşınacak ürün özellikleri ve ürünlerin belirlenmesine ait test metodları,
- * Tehlikeli maddeler listesinde ürünlerin Birleşmiş Milletler numarası, ürün ismi, tanımı, ürün sınıfı, ürün sınıf kodu, paketleme grubu, ürün etiketi, paketleme talimat ve özel hükümleri, ADR tank kodu, özel hükümler tehlike tanımı numarası vb. bilgiler,
- * Paketleme ile ilgili hükümler,
- * Markalama, etiketleme, dokümantasyon vb. sevkiyata dair prosedürler,
- * Tanker imalat, ekipman, tip onayı, muayene ve kontrol ile ilgili gereklilikler,
- * Taşıma, dolun, boşaltım ve kullanma ile ilgili hükümler,
- * Taşıyıcının uyması gereken kurallar, ekipmanlar, operasyon ve ilgili belgeler,
- * Araç imalatı ve tip onayı ile ilgili gereklilikler.

Türkiye'de ADR'ye uyum

PETDER Genel Sekreteri Erol Metin'in açıklamasına göre[2], Türkiye'de tehlikeli madde taşımacılığı yıl içerisinde 22 milyon ton civarında ve bu taşımaların yaklaşık olarak yüzde 90'ı gibi ciddi bir miktarı karayolu aracılığı ile gerçekleşiyor.

Kamu sağlığı, emniyeti ve güvenliği açısından oldukça büyük bir öneme sahip olan karayoluyla uluslar arası tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin mevzuat olan ADR Türkiye'de Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde gündeme geldi.

Henüz ADR Konvansiyonu'na taraf olmayan Türkiye ilk aşamada Karayolları Ulaştırma Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" ile tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin kuralları belirledi.

Türkiye'de bu yönetmelik ilk kez 31 Mart 2007 tarihinde 26479 sayılı Resmi Gazete'de "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" adıyla yayınlandı ve yürürlüğe giriş tarihi 1 Ocak 2009 olarak belirlendi. Ardından söz konusu yönetmeliğin devreye giriş tarihi 15 Haziran 2008 tarihli ve 26907 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan karar ile 1 Ocak 2010'a ertelendi. Son olarak 10 Temmuz 2009 tarih ve 27284 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan karar ile de yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi 1 Ocak 2011'e netleşti.

Yönetmelik sırasıyla aşağıdaki başlıklardan oluşuyor:

1. Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar
2. Taşıma Faaliyetlerine İlişkin Genel Kurallar
3. Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Özel Kurallar
4. Tehlikeli Madde Taşımacılığında İzlenecek Güzergahlar ve Park Yerleri
5. Denetim
6. Cezaların Uygulanmasına İlişkin Kurallar

7. Muafiyetler ve Özel İzinler
8. Yükümlülükler
9. Güvenlik Danışmanı, Eğitim ve Uygulamadan Sorumlu Kurumlar
10. Cezai Hükümler
11. Çeşitli ve Son Hükümler

İlk olarak 2009'da yürürlüğe girmesi beklenen ama son erteleme ile 2011'e kalan yönetmeliğin gecikmesi sektör temsilcilerinin tepkisini çekerken; sektör mensupları yönetmelikten önce ADR Konvansiyonu'na taraf olunması gerektiğine dikkat çekmişti.

ADR Konvansiyonu'na taraf olmak ya da olmamak

"ADR", taşımacılığın güvenli yapılabilmesi için konulmuş standartlar zinciri. Bu standartlara uygunluğun akredite olmuş kuruluşlar tarafından belgelendirilmesi gereği yine "ADR" kurallarının bir parçası. Türkiye'de "ADR" regülasyonunun resmi olarak henüz tanınmaması ve belgelendirme işleminin yapılamaması, tehlikeli madde taşımacılığında kullanılacak treyler ve üst yapı üreten imalatçıların araçlarını yurtdışı kaynaklı onay kuruluşlarına onaylatmasına sebebiyet veriyor ve maliyetleri ciddi şekilde yükseltiyor. Ayrıca sertifikasyon alınabilmesi için gerçekleştirilmesi gereken işlemler için imalatçılar yüksek miktarda yatırımlar yapıyor ve halihazırda yatırımlarını da devam ettiriyorlar.

Türkiye'nin ADR Konvansiyonu'na taraf olmamasının temel nedeni taraf olma kararıyla birlikte birçok taahhüdün altına girecek olması.

İş yükü – mali külfet

Araçların üretiminin ve kullanımının denetlenmesi sürecinin tasarlanması, denetlemeleri yürütecek devlet kurumunun belirlenmesi ve kadroların oluşturulması, cezaların belirlenmesi ve tahsil edilmesi, gelirlerin aktarılacağı devlet kurumunun belirlenmesi, ADR'ye uygun araçların karayollarında karşılaşacağı riskler ve ADR'li araçlarının mola noktalarının belirlenmesi ve revizyonu gibi birçok detaylı kural gerek Türk bürokrasisinin iş yükü ve sorumluluğunu artıracak, gerek büyük bir mali yük altına sokacak.

Bu sebeple ADR Konvansiyonu'na taraf olmak bu yanılla siyasi bir irade de gerektiriyor.

Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Talat Aydın 8 Ekim tarihinde yaptığı bir açıklamayla [3]Türkiye'nin çok yakın bir tarihte ADR konvansiyonuna taraf olacağını ve bunun Resmi Gazete'de kısa süre içinde yayınlanacağını duyurdu ve bu kuralların bir anda uygulanmasının getireceği yükümlülüklerle değindi.

Hazırlıklarda eksiklik var

ADR Konvansiyonu'na taraf olunması ile beraber uygulamaya da geçileceğini vurgulayan Aydın yönetmeliğin yürürlüğe gireceği tarihe kadar var olan eksiklerin tamamlanacağını belirtti. "Hazırlıklarımızda eksiklikler var" diyen Talat Aydın, yönetmeliğin devreye girmesinin ADR taşımacılarının yeni yatırımlar yapması demek olduğunu söyledi. Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinin ertelenmesinin firmalara bu yatırımları yapmaları için zaman kazandıracağını vurgulayan Aydın şöyle konuştu:

" Bu ekonomik krizde ADR'nin kurallarının uygulanması demek, ADR taşımacılarının 5- 6 milyar dolar yeni yatırım yapması demek. Bu öyle hadi düdük çaldık, herkes tehlikeli maddeleri kurallarına uygun taşıyın şeklinde olamaz. Bir süreç lazım. Bu süreçte alt yapı gelişecek, depolar, taşıyıcılar, araçlar yönetmeliğe uygun hale gelecek. Eğitimler verilecek, güvenlik danışmanları bulunacak. Bunların hepsi de maliyet demek. Konvansiyona taraf olacağız, sonra hızla bu eksikler tamamlanacak ve yönetmelik de yürürlüğe girecek."

Yönetmelik neden yürürlüğe giremiyor?

Geçiş süreci

ADR mevzuatının Türkiye'de uygulanmasıyla birlikte 50 bin adet akaryakıt tankeri ADR şartlarına ve diğer Avrupa Normlarına uygun hale gelecek. Bu yönetmeliğin, yılda ortalama 20 milyon ton tehlikeli maddenin karayolu ile taşındığı Türkiye'de ADR'yi özendirme adına büyük bir önem taşıdığı belirtiliyor. Kararın uygulamaya girmesiyle birlikte araçların tanklarının ADR'ye uygun hale getirilmesi zorunlu olacak.

Ancak sektör temsilcileri uygulamanın belirli bir geçiş sürecini gerektirdiğini, bu amaçla da ilgili tarafların bir araya gelerek çözüme yönelik bir netlik oluşturmasının zorunlu olduğunu belirtiyorlar.

Yönetmeliğin uygulanmamasının nedenleri ayrıca aşağıdaki noktalarda toplanıyor:

- ADR eğitimlerinin hangi kurum tarafından verileceği,
- Araç ve sürücü sertifikasyonlarının kimin tarafından yapılacağı ve denetleneceği,
- Akreditasyon kurumunun neresi olacağı
- ADR mevzuatına uygun araçların transfer sırasında mola vereceği lokasyonlar,
- Bu lokasyonların ADR mevzuatına uygun hale getirilmesi vb.

Bilgilendirme

Yönetmeliğin oluşturulmasına rağmen yürürlüğe girememesinin nedeni gerek ulusal gerekse de uluslararası taşımaclar ve ilgili yan sektörlerin yeterince bilgi sahibi olamaması. Sektör temsilcileri, birçok noktanın tam anlaşılmadığını ve bu sürecin iyi yönetilemediğini söylüyorlar.

Altyapı

ADR Konvansiyonu'nun işverenlere (yükleyen, depolayan, taşıyan, dolum yapan, paketleyen...) yönelik pek çok yükümlülükleri bulunmakla birlikte, tehlikeli madde taşımalarına yönelik olarak bir dizi tedbiri zorunlu kılacak:

1- Tehlike Madde Güvenlik Danışmanı (DGSA) istihdamı gerekecek.

2- Tehlikeli madde taşıyan aracın sertifikasyonu: Aracın teknik spesifikasyonlarının uluslararası düzeyde kabul edilen kriterlere uygunluğu gerekecek.

3- Tehlike madde taşıyan aracın sürücüsünün sertifikasyonu: Sürücülerin tehlikeli

madde taşımaları ile ilgili uygun mesleki eğitim tamamlamaları ve her üye ülkenin konuyla ilgili birimi veya yetkili otoritesi tarafından verilen bir sertifika almaları gerekecek.

Söz konusu hükümler, asıl işverenin yükümlülükleri arasında yer aldığından uygulamaya yönelik altyapının oluşturulması ve geliştirilmesi açısından gerekli girişim ve düzenlemelerin de bu çerçevede ele alınarak kısa zamanda sonuçlanması gerekiyor.

Yönetmeliğin yürürlüğe girmemesi haksız rekabet doğuruyor

Bir dizi nedenle 2011 Ocak ayına kadar ertelenen ADR Yönetmeliği sektörde haksız rekabet koşullarının oluşmasına neden oldu.

Kimi işletmeler yönetmeliğin ilk yayınlandığı tarihten itibaren hazırlıklara başladılar. Üretim yapanlar, üretim kombinasyonlarında değişikliklere gitti. Hizmet verenler, filolarını üç misli daha pahalı olan ADR Konvansiyonu'na uygun araçlarla donattılar. Bu işlemleri, yayınlanan tarih olan 2007'de yapanların araçları 2 yaşına geldi. Mecburiyet olduğundan daha fazla finansman ayırmak zorunda kaldılar. 2 yıldır da araçlarının bakım ile amortisman giderlerini karşılıyorlar.

Üreticiler ise, sistem ve altyapılarını ADR'ye göre yeniden düzenledi.

Ancak maalesef sektördeki her üretici ve hizmet veren aynı değişikliklere gitmedi. Daha az güvenli yaşlı araçlarla ucuz taşıma yaparak haksız rekabette karlar elde etti.

Ertelemenin, süreci hem kullanıcı hem de üretici açısından yerine getiren firmalara haksızlık anlamına geldiğini belirten TIRSAN Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, "Üç misli yatırım yapıyorsunuz, sonra aynı kulvarda denetim olmadığı için haksız rekabetle karşı karşıya kalıyorsunuz" diye konuştu.

Problemin, mevzuat konusunda net strateji belirleyememek olduğunu ifade eden Çetin Nuhoğlu, mevzut yasaların herkese eşit uygulanmadığı sürece haksız rekabetin devam edeceğini bildirdi.

Yapılması gerekenler

ADR'nin sağlıklı bir şekilde devreye alınması için yapılması gerekenler konusunda herkes üzerine düşeni yapmalı gerekiyor. Üretici, nakliyecisi, sürücü, denetimci, yetkili devlet organları, sektör temsilcileri kısacası muhatap herkes sorumluluk ve yükümlülüklerini bilmeli, henüz net olmayan konuların da hızla çözüme kavuşması ve netleşmesi için çaba sarfedilmeli.

Eksikliklerin bir an evvel tespiti ve bunların doğru bir şekilde tamamlanması, buna paralel olarak da sektörün, yapılacak tanıtım, eğitim, panel gibi faaliyetlerle bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi gerekiyor. Bilgilendirmeler sonucunda, tehlikeli madde taşıyan ADR'siz araç sahiplerinin yeni uygulamaya yönelik olarak araçlarını yenilemeleri doğrultusunda hazırlıklarını yapmaları, yeni araç alacak firmaların ise bu gelişme doğrultusunda hareket etmeleri de büyük önem taşıyor.

Tasarım Onay ve Üretilen araçların kontrol süreçleri için bağımsız ve tarafsız kurum ve kuruluşların hızlı bir şekilde görevlendirilmesi gerekiyor.

Tanker üreticileri arasındaki rekabetinin korunabilmesi, üreticilerin üretim planlarına uyumunun ve verimlilik artışının sağlanabilmesi ve daha az bürokrasi ile çalışmanın sağlanabilmesi için denetim kurumlarının en kısa sürede belirlenerek görevlendirilmesi ve bu denetçi kurum sayısının birden çok olması sektörün yararına olacaktır.

ADR Komisyonu kurulmalı

Sektör temsilcileri, uygulamanın sağlıklı yürütülebilmesi için Ulaştırma Bakanlığı ve ilgili birimlerle koordineli çalışmanın şart olduğuna işaret ediyorlar. Bu çerçevede, bakanlığın sektörün görüşlerine başvurmasının ve karar alma-uygulama süreçlerine sektörün daha aktif katılımının sağlanmasının ve sektörün bu alandaki deneyimlerden yararlanılmasının önemine dikkat çekiyorlar.

Sektör temsilcileri ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı şemsiyesi altında tüm sektör temsilcilerinin ile ilgili kurum ve kuruluşların (Sağlık, Çevre ve Orman, Sanayi ve Ticaret bakanlıkları, TSE, Emniyet Genel Müdürlüğü vb.) katılımıyla bir "ADR Komisyonu"nun kurulmasının yararlı olacağını dile getiriyor.

Yönetmelikte denetim görevli kurumlar: Bakanlığın yetkili birimleri dışında, valiliklere bağlı kolluk kuvvetleri, Çevre ve Orman Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı ilgili birimleri.

Buna göre oluşturulacak Komisyon'da yukarıda belirtilen kurumlardan temsilcilerin bulunması büyük önem taşıyor.

Sürücü Eğitimlerine önem verilmeli

ADR kapsamında verilen eğitimler varolan kuralların uygulanması adına büyük önem taşıyor. Bu eğitimlerin başında da tehlikeli madde taşıyan araçların sürücülerinin eğitimi geliyor.

Avrupa Birliği mevzuatında yer alan Tehlikeli Madde Taşıyan Sürücülerin Mesleki Eğitimi Hakkındaki 21 Aralık 1989 Tarih ve 89/684/ECC Sayılı Konsey Direktifi, söz konusu Anlaşmanın şartlarının yerine getirilmesi açısından, ulusal ya da uluslararası tehlikeli madde taşıyan araçlarla, sürücülerin sertifikasyonuna ilişkin hükümleri içeriyor.

Bu çerçevede; aşağıda belirtilen nitelikte araçlarla ulusal ya da uluslararası tehlikeli madde taşıyan sürücüler, tehlikeli madde taşınması ile ilgili uygun mesleki eğitimi tamamlayarak, her üye ülkenin konuyla ilgili birimi veya yetkili otoritesi tarafından verilen bir sertifika almaları gerekiyor.

Sürücü eğitimlerinin esas amacı, tehlikeli madde taşınması esnasında mevcut olan risklerin varlığından haberdar olmak ve kaza olasılığını en aza indirmek, kaza olması halinde de kendilerini ve çevreyi koruyucu önlemleri almak ve etkileri sınırlamaktır. Mesleki eğitim sertifikası almak için, adayların uzman otorite tarafından onaylanmış sınavı geçmeleri gerekmektedir. Bu eğitim en az aşağıda belirtilen konuları içermeli:

- a) Tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili genel gereksinimler

- b) Tehlike çeşitleri
- c) Tehlikelere karşı uygun koruyucu ve emniyet tedbirleri
- d) Bir kazadan/ olaydan sonra neler yapılmalı (ilk yardım, yol güvenliği, koruyucu teçhizatların kullanımı, sürücünün alması gereken önlemler ve hareket tarzı)
- e) Tehlikeye göstermek için yapılan etiketleme, araçların işaretlendirilmesi
- f) Tehlikeli madde taşıyan bir sürücünün yapması ve yapmaması gerekenler (sigara içme yasağı, hareket kontrolü...)
- g) Tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve boşaltılması esnasında alınması gerekli önlemler (yükleme güvenliği ve malzemeleri, birlikte yükleme yasaklarına uyulması...)

Bu eğitimlerin Türkiye’de ADR Yönetmeliği uygulamaya geçmeden öneminin fark edilmesi ve eğitimlerin yaygınlaştırılması için faaliyetlerin koordinasyonu gerekiyor.

ADR yönetmeliğindeki gecikme taşımacılık sektöründe düzeni geciktirdi

Petrol Ofisi Tedarik Zinciri Yönetimi Direktörü Reha Talu, ADR standartlarında operasyonun Petrol Ofisi’ne bir rekabet avantajı sağladığını, ancak yönetmeliğin ve uygulamanın ertelenmesi ile taşımacılık sektöründe bir düzenin oluşmasını geciktirdiğini bildirdi. Şu an karayollarında eğitilmiş sürücülerin kullandığı güvenli araçların yanısıra düşük kalite ve standartlardaki araçların da hala çalışmaya devam ettiğini belirten Talu bu durumun taşımacılık maliyetini ve dolayısıyla rekabeti etkilediği gibi ADR standartlarının yaratacağı katma değeri de düşürdüğünün altını çizdi.

“Her ne kadar sistemin bir kısmında uygulamalar standart hale getirilmiş olsa dahi standart olmayan kısım ADR’nin getireceği güvenliği düşürmektedir” diyen Talu “ADR yalnızca bir araç standardı olarak değil araç, sürücü ve operasyonun tamamını kapsayan bir süreç olarak değerlendirildiğinde taşımacılık sektöründe toplam kaliteye ulaşılacaktır. Tüm bunlar gerçekleştiğinde ülkemizde de kaza sayılarında, can ve mal kayıplarında ve çevreye verilen zararlarda önemli oranda düşüş gerçekleşecektir” dedi.

Sonuç:

Tehlikeli maddeleri, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde kamuya açık karayoluyla taşınmasını sağlayan ADR anlaşılıyor ki yalnızca araçların üretimi, bakımına ilişkin standardizasyonları değil, aynı zaman kullanıcıları ve onlarla seyahat eden diğer kişilerin de bilgilendirilmesini ve eğitimini gerekli kılıyor.

Türkiye henüz ADR’ye taraf olmasa da , 1 Ocak 2011 yılından bu yana oluşturduğu "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik"i yürürlüğe koyması bekleniyor. Daha önce 2 kez ertelenerek 2011’de uygulamaya geçmesi beklenen yönetmelik şimdiden önemli tartışmalara neden oldu.

Kimi işletmelerin ADR mevzuatına uyumu önceden başlatmış olması sebebiyle sektöre haksız rekabetin oluşmasına dikkat çekilirken, 2011 yılına kadar da gerekli altyapı çalışmalarının gerçekleşmesine de gerçekçi bakılmıyor.

ADR mevzuatı Türkiye’de uygulanmaya başlamadığı sürece karayollarında bugüne kadar yapılan denetimsiz ve uygun olmayan araçlarla tehlikeli madde taşımacılığı devam edecek.

Anlaşmanın kabul edilmesi ise, Türkiye'nin Avrupa Birliği ve uluslararası kuruluşlar ile bütünleşmesine katkı sağlayacak. Türkiye'nin ADR Anlaşması'na taraf olmasıyla birlikte hem uluslararası taşımalarda hem de yurt içi taşımalarında tehlikeli madde taşıması uluslararası standartlarda ve çok daha güvenli yapılacak .

Kaynakça

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik

<http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2007/03/20070331-5.htm>

TC Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Ulaştırma Genel Müdürlüğü

www.kugm.gov.tr

Uluslar arası Nakliyeciler Derneği

www.und.org.tr

Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

<http://www.utikad.org.tr/>

Ro-ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği

www.roder.org.tr

<http://www.ulasimonline.com/KARA-ULASIMI/8339/ADRYi-erteleme-karari-dogru-degil.html>

<http://www.ulasimonline.com/KARA-ULASIMI/8452/ADR-Yonetmeliginin-ertelenmesi-bir-sans-.html>

<http://www.transport.com.tr/akt11,66@2200.html>

<http://tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=2345>

<http://tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=1194>

<http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=33540&nid=19893>

[1] http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm

[Albania](#)

[Estonia](#)

[Lithuania](#)

[Russian Federation](#)

[Austria](#)

[Finland](#)

[Luxembourg](#)

[Serbia](#)

[Azerbaijan](#)

[France](#)

[Malta](#)

[Slovakia](#)

[Belarus](#)

[Germany](#)

[Montenegro](#)

[Slovenia](#)

[Belgium](#)

[Greece](#)

[Morocco](#)

[Spain](#)

[Bosnia and Herzegovina](#)

[Hungary](#)

[Netherlands](#) [Sweden](#)

[Bulgaria](#)

[Ireland](#)

[Norway](#)

[Switzerland](#)

[Croatia](#)

[Italy](#)

[Poland](#)

[The Former Yugoslav Republic of](#)

[Macedonia](#)

[Cyprus](#)

[Kazakhstan](#)

[Portugal](#)

[Tunisia](#)

[Czech Republic](#)

[Latvia](#)

[The Republic of Moldova](#)

[Ukraine](#)

[Denmark](#)

[Liechtenstein](#) [Romania](#)

[United Kingdom](#)

[2] <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=1194>

[3] <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=4866>