



LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE'DE ADR UYGULAMALARI VE İYİLEŞTİRME
ÖNERİLERİ**

HATİCE YUYUCU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, Haziran 2022

TÜRKİYE'DE ADR UYGULAMALARI VE İYİLEŞTİRME ÖNERİLERİ

HATİCE YUYUCU

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZ DANIŞMANI
Dr. HAYDAR MÜCAHİT ŞİŞLİOĞLU

YÜKSEK LİSANS TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ
Dr. AYŞEGÜL NURİYE BAYRAKTAR
Dr. CELİL DURDAĞ

ÖNSÖZ

Tez danışmanlığımı üstlenen ve tez sürecinin her aşamasında bana güvenen, destek olan değerli hocam sayın Dr. Haydar Mücahit Şişlioğlu başta olmak üzere, tezin analiz kısmına uzman görüşlerini sunarak destek veren Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı meslektaşlarıma ve tehlikeli madde sektörü paydaşlarına teşekkürü borç bilirim. Yüksek lisans eğitimine başladığım ilk günden itibaren, beni teşvik ederek yanımda olan kıymetli aileme de sonsuz teşekkür ederim.

HATİCE YUYUCU

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
ÖZET	ix
ABSTRACT	x
KISALTMALAR.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ	xiii
TABLO LİSTESİ	xiv
1 GİRİŞ.....	1
2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI.....	3
2.1 TEHLİKELİ MADDE NEDİR? TEHLİKELİ MADDE SINIFLARI	5
2.2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR.....	6
2.1.1 ADR.....	9
2.1.2 IMD CODE	11
2.1.3 RID	12
2.1.4 IATA DGR	13
3 TEHLİKELİ MALLARIN KARAYOLUNDA TAŞINMASI ANLAŞMASI (ADR).....	14
3.1 ADR ANLAŞMASININ TARİHÇESİ	15

3.2 ADR ANLAŞMASININ BÖLÜMLERİ YAPISI	15
3.3 TÜRKİYE’DE ADR SÜRECİ	16
3.3.1 Ülkemizde Tehlikeli Madde Taşımacılığı	18
3.3.2 Dünyada Tehlikeli Madde Taşımacılığı	22
3.4 ULUSAL MEVZUAT	23
4 ADR UYGULAMALARI	25
4.1 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA TARAFLAR VE SORUMLULUKLARI	25
4.2 ADR UYGULAMALARI, BELGELER VE İSTATİSTİKLER	31
4.2.1 TMFB ve EK 3 Evrakı	32
4.2.2 Muafiyetler	38
4.2.3 Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşu (TMGDK) Yetki Belgesi	40
4.2.4 TMGD Eğitimi Yetki Belgesi	41
4.2.5 Araç ve Ambalaj Belgelendirme	43
4.2.6 Araç (Taşıt) Uygunluk Sertifikası	45
4.2.7 Ambalaj Tasarım Tip Onay Sertifikası	50
4.2.8 Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası	51
4.2.9 ADR Uygulamalarına Ait Derlenmiş İstatistik Veriler	52
4.3 ADR ZORUNLULUKLARI	56
4.3.1 Ambalaj ve İşaretleme	56
4.3.2 Araç İşaretleme, Turuncu Plaka	57
4.3.3 Araçta Bulunması Gereken Evraklar ve Teçhizat	58
4.4 ADR RAPORLARI	60
4.4.1 Kaza Raporu	60
4.4.2 Faaliyet Raporu	63
4.5 ADR EĞİTİMLERİ	65
4.6 TMGD EĞİTİMLERİ	66

4.7 SRC5 EĞİTİMLERİ.....	68
5 SEKTÖR PAYDAŞ VE TEMSİLCİLERİ.....	71
5.1 ULAŞTIRMA ALTYAPI BAKANLIĞI, ULAŞTIRMA HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	71
5.1.1 U-NET ve UETDS Otomasyon, Elektronik Hizmet Sistemleri	73
5.1.2 Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetimleri	77
5.2 TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANI (TMGD).....	79
5.3 TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANLIĞI KURULUŞU (TMGDK)	83
5.4 İŞLETMELER VE TAŞIMACILAR.....	84
5.5 TMGD SEKTÖRÜ SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI.....	85
5.6 TEHLİKELİ MADDE KAZALARI	85
5.7 LİTERATÜR ARAŞTIRMASI.....	94
6 YÖNTEM	98
6.1 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	98
6.2 ARAŞTIRMANIN AMACI.....	98
6.3 VERİ TOPLAMA ARAÇLARI.....	98
6.4 VERİLERİN ANALİZİ.....	98
8 BULGULAR	101
8.1 KATEGORİ 1: TMGD MEVZUATI VE MEVZUATTA DÜZENLENMESİ GEREKEN PROBLEMLERE İLİŞKİN KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	102
8.2 KATEGORİ 2: TMGDK VE DANIŞMANLARIN YETKİ VE SORUMLULUKLARIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	106

8.3 KATEGORİ 3: TMGDK'LERİN MEVZUATTAKİ GÖREV YETKİLERİ VE ADR UYUMUYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ.....	108
8.4 KATEGORİ 4: TMGDK'LERİN İDARİ YAPILANMALARI VE İŞLEYİŞLERİ, SORUMLULUKLARI VE UYGULAMALARIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	110
8.5 KATEGORİ 5: TEHLİKELİ MADDE FAALİYET BELGESİ (TMFB) ALMASI GEREKEN İŞLETMELERİN SİSTEME DAHİL EDİLMESİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	113
8.6 KATEGORİ 6: KAMU TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN DENETİMLER VE TEKNOLOJİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	115
8.7 KATEGORİ 7: KAMUOYUNUN TMGD HAKKINDA BİLGİ DÜZEYİ VE YÜKSEKÖĞRETİMDE TMGD İLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ.....	118
8.8 KATEGORİ 8: TMGDK'LERİN FİYAT POLİTİKASI VE PİYASAYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	120
8.9 KATEGORİ 9: TGMDK'LERE İLİŞİN ZORUNLU EĞİTİM PROGRAMIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	121
8.10 KATEGORİ 10: TMGDK'LER VE SEKTÖRE SAĞLADIKLARI KATKILARLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ.....	123
8.11 KATEGORİ 11: TMGDK'LERİN YAŞADIĞI PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	124
8.12 KATEGORİ 12: İŞLETMELERİN TMGD HİZMETLERİNDE KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	126
8.13 KATEGORİ 13: TMFB'LI İŞLETMELERİN ZORUNLU ADR UYGULAMALARI EĞİTİMİ ALMASIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ...	128
8.14 KATEGORİ 14: İŞLETMELER UYGULANAN MUAFİYETLER VE SEKTÖRE ETKİSİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	130

8.15 KATEGORİ 15: DANIŞMANLARIN İŞLETMELERDE KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLER.....	132
8.16 KATEGORİ 16: EĞİTİM VE SINAV SİSTEMİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ.....	135
8.17 KATEGORİ 17: TMGDK'LERİN DANIŞMANLARA EĞİTİM VERMESİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ.....	138
8.18 KATEGORİ 18: DANIŞMANLARIN KARŞILAŞTIĞI RİSKLER VE SİGORTAYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ.....	139
8.19 KATEGORİ 19: TMGDK VE DANIŞMANLARA UYGULANAN YASAKLARLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ (DANIŞMANLARIN HİZMET VERDİĞİ İŞLETME SAYI SINIRLAMASI, BELGE KİRALANMASI, DANIŞMAN ÖZLÜK HAKLARI VE ÇİFT SİGORTA (SGK) YASAĞI)	141
8.20 ADR UYGULAMALARINDA YAŞANAN PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ	145
9 SONUÇ, ÖNERİLER, EYLEM PLANI.....	149
9.1 SONUÇ VE ÖNERİLER	149
9.2 SOMUTLAŞTIRILMIŞ EYLEM PLANI.....	154
9.3 MÜTEAKİP ÇALIŞMALAR.....	154
KAYNAKÇA	157
SORU KATOLOĞU	157
ÖZGEÇMİŞ.....	164

ÖZET

TÜRKİYE'DE ADR UYGULAMALARI VE İYİLEŞTİRME ÖNERİLERİ

Türkiye’de ADR uygulamalarının iyileştirilmesi ve mevzuat ile uygulama arasında kalan boşlukların sektör temsilcileri ve icra ettikleri görevler bakımından ne olduğu, ADR uygulamalarının hangi yöntemlerle iyileştirilebileceğinin araştırılması ve bu uygulamalarda Türkiye’de karşı karşıya kalınan. Problemlerin ne olduğu konularında katılımcılarla görüşmeler gerçekleştirilmiş ve görüşme gerçekleştirilen katılımcıların sektördeki görevleri, bahsi geçen koşullar doğrultusunda ele alınarak sektöre rehber olmuştur. Çeşitli alanlarda ve birbirinden farklı sürelerde görevde olan katılımcılar, sektör içerisinde yer alan ve gelecekte geliştirilmesi öngörülen ADR uygulamalarının minimum düzeyde problemler ile yürütülebilmesi doğrultusunda görüşlerini dile getirmişler ve kendi deneyimlerinden yola çıkarak iyileştirmeler yapılmasının mümkün olduğuna dikkat çekmişlerdir.

Bu çalışmada veriler, nitel araştırmada veri toplama yöntemlerinden birisi olan görüşme yöntemi içerisinde bulunan “yarı yapılandırılmış görüşme tekniği” ile toplanmış ve içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Araştırmanın evreni, 2022 yılında görevde bulunan sektör temsilcilerinden meydana gelmektedir. Örneklem ise evrenden çok amaçlı örnekleme yöntemi ile belirlenen 20 katılımcıdan meydana gelmektedir.

Tezin amacı doğrultusunda; sektör temsilcilerinin deneyimledikleri ADR uygulamalarının piyasaya olan etkisi hususundaki görüş ve beklentileri, ilgili mevzuat, gerçekleştirilen iş ve nitelikler kapsamında ele alınmıştır. Ayrıca içerikte, sektörün genel bir resmi çekilmiş, sıkıntılar tespit edilmiş ve pek çok tavsiye ve değerlendirme geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: TMGD, TMGDK, ADR, Uygulama

Tarih: 01.06.2022

ABSTRACT

ADR IMPLEMENTATIONS AND IMPROVEMENT RECOMMENDATIONS IN TURKEY

Improvement of ADR practices in Turkey and what the gaps between legislation and implementation are in terms of sector representatives and the duties they perform, researching how ADR practices can be improved, and what is faced in Turkey in these practices. Interviews were held with the participants about what the problems were, and the duties of the interviewed participants in the sector were handled in line with the aforementioned conditions and guided the sector. The participants, who were on duty in various fields and for different periods of time, expressed their views on the implementation of ADR applications within the sector, which are expected to be developed in the future, with minimal problems, and pointed out that it is possible to make improvements based on their own experiences.

In this study, the data were collected with the "semi-structured interview technique" in the interview method, which is one of the data collection methods in qualitative research, and analyzed with the content analysis method. The universe of the research consists of sector representatives who took office in 2022. The sample consists of 20 participants determined by the multi-purpose sampling method from the population.

The opinions and expectations of the sector representatives about the effect of ADR applications on the market are discussed within the scope of the relevant legislation, work performed and qualifications. Opinions on ADR applications are not only on the basis of sector; evaluated in terms of country. In this context, many recommendations and evaluations have been made.

Keywords: TMGD, TMGDK, ADR, Implementation

Date: 01.06.2022

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADN	: Tehlikeli Malların İç Suyoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması
ADR	: Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınmasına Dair Avrupa Sözleşmesi
AFAD	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
BM	: Birleşmiş Milletler
ECOSOC	: Ekonomik ve Sosyal Konsey
EM-DAT	: Uluslararası Afet ve Acil Durumlar Veri Tabanı
IATA-DGR	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin Tehlikeli Mallar Talimatları
IBC	: Orta Boy Dökme Yük Konteyneri
ICAO-TI	: Havayoluyla Tehlikeli Malların Güvenli Taşımacılığı için Teknik Talimatlar
IMDG COD	: Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
OSHA	: ABD İş Sağlığı Güvenliği İdaresi
RID	: Tehlikeli Malların Demiryolları ile Uluslararası Taşımacılığı ile ilgili Düzenlemeler
TM	: Tehlikeli Madde
TMFB	: Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi
TMGD	: Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı
TMGDE	: Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğiticisi
TMGDEB	: Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğiticisi Belgesi
TMGDEYB	: Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğitimi Yetki Belgesine
TMGDK	: Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hizmeti sağlayan kurum
TMT	: Tehlikeli Madde Taşımacılığı
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
TÜRKAK	: Türk Akreditasyon Kurumu
UAB	: Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı

- U-ETDS : Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi
- U-NET : Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı, internet bağlantılı bir otomasyon yazılım sistemi
- UN/EDIFACT : Ticaret ile Ulaşım
- UNECE : Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Tehlikeli Madde İkaz İşaretleri	6
Şekil 2.2 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına İlişkin Oluşturulan Kurallara Yönelik Mevzuat ve Sorumlu Kuruluşlar	9
Şekil 3.1 Ulaşım Şekline Göre Tehlikeli Madde Taşımacılığının Oranları	18
Şekil 3.2 Ulaşım Türleri Arasındaki Dağılım	19
Şekil 3.3 Yük Taşımacılığında Ulaşım Türleri Arasındaki Dağılım.....	19
Şekil 4.1 Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi	36
Şekil 4.2 TMGDK Yetki Belgesi	41
Şekil 4.3 Tehlikeli Madde Taşıyıcılığında Kullanılan Araçlar	46
Şekil 4.4 ADR Bölüm 9’da verilen Onay Belgesi Formu	49
Şekil 4.5 Örnek Tasarım Onay Sertifikası	51
Şekil 4.6 Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası.....	52
Şekil 4.7 Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Sayısı (Kümülatif)	54
Şekil 4.8 TMGD Sınav Başarı Grafiği	54
Şekil 4.9 TMGD Sertifika Sayısı	55
Şekil 4.10 SRC5 Belge Sayısı	55
Şekil 4.11 ADR Sürecinde Kullanılan Ambalajlama ve Sertifikasyon Kodu	57
Şekil 4.12 Turuncu Plaka Uyarı Levhaları	58
Şekil 4.13 Kaza Raporu	63
Şekil 4.14 Faaliyet Raporu	64
Şekil 4.15 TMGD Sınavları Başarı Grafiği.....	68
Şekil 4.16 SRC5 Belge Sayısı	70
Şekil 5.1 TMGD Sertifika Sayısı	82
Şekil 5.2 Örnek Taşımacı Yetki Belgeleri.....	85
Şekil 5.3 Tehlikeli Sınıfların Kaza Oranları USA (2013)	93

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1 Ülkemizde Tehlikeli Madde Mevzuat Tarihçesi.....	17
Tablo 3.2 Petrol Piyasası Genel Görünümü 2018, 2019, 2020 ve 2021 Yılları Petrol Piyasası (ton)	20
Tablo 3.3 2021 Yılında Ürün ve Rafineri Bazında Üretim Miktarları	20
Tablo 3.4 Almanya 2017 yılı Mod'lara ve Sınıflarına göre Tehlikeli Madde Taşıma Hacmi (x Bin Ton)	22
Tablo 3.5 Birleşik Krallık 2020 yılı Tehlike Sınıflarına Göre Tehlikeli Madde Taşıma Hacmi (x Bin Ton)	23
Tablo 4.1 Ülke Geneli TMFB Sayısı.....	38
Tablo 4.2 2022 Yılı İtibari Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğitimi Yetki Belgesi Sayısı.....	43
Tablo 4.3 ADR Onayı Gerektiren Araç Kapasiteleri	48
Tablo 4.4 Türk Standartları Enstitüsünce Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Alanında Yürütülen ADR Faaliyetleri	48
Tablo 4.5 TSE'nin ADR Alanında Gerçekleştirdiği Faaliyetler	49
Tablo 4.6 Yıllara Göre Tehlikeli Madde Uygulamalarına Ait Derlenmiş Veriler	53
Tablo 4.7 ADR Yangın Söndürücü Tablosu	60
Tablo 4.8 TMGD Sınavlarına Ait Yıllara Göre Derlenmiş Veriler	67
Tablo 4.9 SRC 5 Sertifikası Gereken Araç Kapasiteleri	70
Tablo 4.10 Yıllara göre SRC5 Belgelendirme Verileri	70
Tablo 5.1 Yurt Geneli TMGD Sayısı	82
Tablo 5.2 TMGDK ve Şube Sayıları.....	84
Tablo 5.3 2010-2021 Yılları Meydana Gelen Kazalar Rakamlar	90
Tablo 5.4.....	90
Tablo 5.5 Taşıt Cinslerine Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Karışan Taşıt ve Ölen Sürücü Sayıları, 2021	91
Tablo 5.6 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA)	91
Tablo 5.7 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA)	92
Tablo 5. 8 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA)	92
Tablo 7.1 Analize Katılan Tarafların Dağılımı Tablosu	100

Tablo 7.2 Soruların Uygulamadaki Alansal Dağılımı.....	100
Tablo 8. 2 Frekans Tablosu / En Çok Tekrar Edilen Kelimeler	102



1 GİRİŞ

Dünya üzerinde ivedilikle yükselen endüstrileşme, tehlikeli maddelerin oldukça ciddi bir oranda tercih edilmesini ve bu maddelerin bir yerden başka bir yere geçişini kolaylaştırmıştır. Tehlikeli maddeler, ilk olarak karayolu olmak üzere birtakım yollarla nakliye edilmektedir. Bu nakliyeler esnasında birçok sıkıntı meydana gelebilmektedir. Bu sıkıntıların en kritik olanları can ve mal zayıatları ile çevre felaketleridir. Buna ek olarak tehlikeli maddeler, hızlı yansımalarının haricinde yavaşça ve uzun senelerin ardından meydana gelebilecek yansımaları sebebiyle negatif sonuçlara meydan verebilirler. Esasen zehirli, yanıcı veya aşındırıcı maddeler günden güne nüfusun yoğunluk gösterdiği sanayileşmiş şehirlerden, geçiş yolları üzerinde yer alan küçük şehirlere kadar uzanan çok sayıda hayat alanını riske sokmaktadır (Korkmaz vd., 2014).

Türkiye’de yük ve yolcu nakliyeciliğinde en fazla karayolu seçilmekte, en yüksek oranda Tehlikeli Madde Taşımacılığı (TMT) da karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Fakat bu maddeler kimyasal nitelikleri sebebiyle öteki gereçlere kıyasla daha farklı bir biçimde değerlendirilmeli ve tetkik edilmelidir. Zira canlı ve cansız hayatı tehlikeye atan maddelerin nakliyesi verimli bir tehdit ve nakliye kontrol süreci istemektedir. Örnek verilecek olursa, ABD Ulaştırma Bakanlığı Boru Hattı ve Tehlikeli Madde Güvenliği İdaresi bünyesinde gerçekleştirilen çalışmada TMT’ye dair 2013 senesinde 15.919 vaka belirlenmiştir. Bu vakalarda 28 kişi yatarak, 132 kişi de ayakta tedavi almıştır. Yine bu vakalarda 12 kişi yaşamını yitirmiş ve 81.365.866 dolarlık zayıat olduğu raporlanmıştır. Bu örnekte de net bir şekilde görüldüğü gibi, TMT oldukça duyarlı bir faaliyet alanı olarak, can güvenliğinin ve finansal sürecin üzerinde özenle durulması gerekli bir husustur. Bu eksende tehlikeli maddelerin taşınması adına tehditleri minimuma düşüren faktörlerden birisi de yol planı tercihi sıkıntısıdır (Erdal, 2018).

Türkiye 2010 senesinde Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınmasına Dair Avrupa Sözleşmesi’ne (ADR) muhataptır. ADR Türk taşımacılık piyasasına dair ulusal ve uluslararası nakliyeciliğin emniyetli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için mecburi olan çok sayıda sorumluluk getirmiştir. Bu sorumluluklardan biri sürücülerin konuyla ilişkili olarak mesleki uzmanlık eğitiminden geçerek gerçekleştirilen sınavda başarı

göstererek ADR Belgesi almasıdır. Türk karayolu filosunun oransal olarak Avrupa’da en geniş kapsamlı filo olması nedeniyle, şoförlerin tehlikeli madde nakliyeciliği hususunda eğitim alması Türkiye’yi dünya çapında yarışta daha üstün hale getirirken bununla beraber ulusal taşımacılık piyasasının emniyetli bir yapıya kavuşmasına destek olacaktır (Uzel ve Durdağ, 2014).

Ülkemizde 2000’li yıllardan sonra AB adaylık süreci hızla netlik kazanmıştır. Bu süreçte sistem kurma çabalarının hızlandırılması tehlikeli madde risklerini en fazla azaltabilecek, personel yetiştirmek, geliştirmek ve daha fazlasını oluşturmak profesyonel çalışma ortamları yaratmaktır. (Şencan,M. Yavuz, H. Transportation of Dangerous Goods: Turkey Model. Alişan)



2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI

Tehlikeli maddeler; bireylere, gereçlere, çevreye ya da tercih edilen taşıma teçhizatlarına gelebilecek zararların önüne geçmek için taşıma ve depolama organizasyonlarına ve işyeri, müşteri ve çevre koruma koşullarına uyarlanmıştır. Birleşmiş Milletler, bu regülasyonlar içerisinde istikrarı oluşturmak için bütün taşıma çeşitleri için risk kategorizasyon ölçütlerinin ve iletişim teçhizatlarının entegrasyonuna imkan verecek düzenekler oluşturmuştur. Birleşmiş Milletler gözetiminde “*Ekonomik ve Sosyal Konsey (ECOSOC) bünyesinde idare edilen beş Birleşmiş Milletler bölgesel komisyonundan biri olan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tehlikeli maddelerin demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığında bu düzeneklerin verimli bir biçimde faaliyete geçirilmesine dair bölgesel anlaşmaları idare etmektedir*” (Mert ve Çetinyokuş, 2020: 43).

Tehlikeli maddelerin nakliyesi ve depolanması temelli sosyal, ekonomik ve çevresel tehditler birtakım açılardan yapılmaktadır. Fakat büyük yıkımlar ardından toplumun dikkatini üzerine çekebilmektedir. Nakliyeler esnasında meydana gelen tehditlerin en minimum düzeye çekilmesi adına tehlikeli maddelerin nakliye koşulları birtakım konvansiyonlar ve ülkelerarası anlaşmalarla belli bir seviyeye oturtulmuştur. Karayolu taşımacılığı daha çok İkinci Dünya Savaşı ardından meydana gelen, tehlikeli malların karayollarında ülkelerarası nakliyesinin de belirlenmiş ilkelere oturtulması gereksinimini meydana getirmiştir. “*Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (European Agreement Concerning The International Carriage Of Dangerous Goods By Road-ADR) 30 Eylül 1957 tarihinde Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu nezdinde oluşturulmuş, Cenevre’de imzalanarak 29 Ocak 1968 tarihinde de yürürlüğe girmiştir.*” Anlaşmanın son versiyonu gerçekleştirilen bir takım farklılıklar akabinde Ocak 2011’de yenilenerek faaliyete geçirilmiştir (Korkmaz vd., 2014).

Türk Dil Kurumuna göre tehlike “gerçekleşme ihtimali bulunan fakat istenmeyen sakıncalı durum” şeklinde ifade edilmektedir (Türk Dil Kurumu, 2017) Tehlikeli Madde tanımına gelindiğinde ise nakliyesine sınırlandırma getirilmiş veya nakliyesi ADR anlaşması koşulları ile ilintili olarak tehlikeli reaksiyon meydana getirmeyen maddelerdir. Tehlikeli tepkime açıklaması ADR Anlaşmasına göre aşağıda maddeler ile tanımlanmıştır (Yeşil, 2018: 7-8).

- “• Önemli bir oranda ısı meydana getirme ya da yanma
- Yükseltgen, alevlenir, asfiksant ya da zehirli gaz çıkarma
- Aşındırıcı unsurların çıkması
- İstikrarsız unsurların meydana gelmesi
- Basınçta riskli bir yükseliş (yalnızca tanklar için) “

Tehlikeli madde nakliyeciliğinde kritik olan bir başka nokta da elleçleme, ambalajlama, depolama, işaretleme ve taşıma işlevlerinin nakliye tarzına göre verimli bir türde faaliyete geçirilmesi ve yönetim sürecidir. Tehlikeli maddelerin nakliye sürecinde de yükümlülükler çeşitli türlerde ayrıştırılmıştır. Buna göre; taşımacının, göndericinin, yükleyenin, taşıt sürücüsünün, dolduranın ve araçta yer alan diğer yetkililerin, teslim alanın, tank/konteyner/depo işletmecisinin farklı türlerde ve ayrı yükümlülükleri vardır. Bu oluşturulan hissedarlar ve süreçlerin birisinde oluşabilecek muhtemel bir boşluk diğer bütün ortaklara sirayet etmekte ve önüne geçilemez negatif durumlara sebebiyet verebilmektedir (Erdal, 2018: 936).

“ECOSOC’un Tehlikeli Malların Ulaştırılmasına İlişkin Uzmanlar Komitesi (Sub-Committee of Experts on The Transport of Dangerous Goods) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) bünyesinde eyleme geçen Taşımacılık Komitesi (Inland Transport Committee) tehlikeli maddelerin nakliyesi ile alakalı organizasyonları gerçekleştirmektedir. Tehlikeli madde taşımacılığına ait genel ilkeler ve tehlikeli maddelerin kategorize edilmesi süreci aşağıdaki gibidir” (Mert ve Çetinyokuş, 2020: 43-44):

- “• Tehlikeli maddelerin sıralaması, özel ilkeler ve ayrıcalıklar,
- Tehlikeli maddelerin nakliyesinde bulunan bireylerin eğitimi,
- Muhatapların emniyet sorumlulukları,
- Güvenlik mecburiyetine uyumu oluşturmaya dair kontroller ve diğer teşvik edici tedbirler,
- Emniyet koşulları,
- Tank ve ambalaj koşulları, test mecburiyetleri,
- Gönderme yöntemleri,
- Elleçleme, yükleme, taşıma, boşaltma şartlarına ve süreçlerine dair ilkeler,
- Taşıt takımının, donanımın ve faaliyetin belgelenmesine dair mecburiyetler,
- Teçhizatların üretimine ve onay sürecine dair mecburiyetler,
- Kategorize edilmesi,
- Listelenmesi,

- Elleçleme, ambalajlama, boşaltma, yükleme ve taşıma ilkeleri,
- Ambalajların, konteynerlerin, vagonların ve tankerlerin imalat ve test gereksinimleri,
- Taşıt çalışanı,
- Malzeme, harekât ve belgeleme gereksinimleri,
- Teçhizatların üretim ve kabul gereksinimleri şeklinde sıralanmıştır.

2.1 TEHLİKELİ MADDE NEDİR? TEHLİKELİ MADDE SINIFLARI

Tehlikeli maddeler; içerdiği bileşimleri sebebiyle, kamu emniyetini ve düzeni, doğal yaşamı ve halkı riske atabilecek nitelikteki maddelerdir. ABD İş Sağlığı Güvenliği İdaresi (OSHA) ise tehlikeli maddeyi, fiziksel tehdit ve sağlık tehdidine sebep olabilecekler olarak iki kısımda toplamıştır. Fiziksel tehdit şeklinde parlayıcı, patlayıcı, kararsız reaktifler, yanıcı veya su ile tepkimeye girebilecekler ile normal elleçleme, piroforik maddelerin seçimi, oksitleyici ya da depolanması sırasında toz, gaz, duman ya da sis meydana getiren kimyasal yansımalar tespit edilmiştir. Sağlık riskine sebep olabilecek tehlikeli maddeler ise, zehirli faktörler, tahriş ediciler, aşındırıcılar, ciğerlere, deriye, gözlere veya mukoza membranına etki eden, hassaslaştırıcılar, hematopoetik düzene yansıyan faktörler ile kanserojenler şeklinde oluşturulmuştur (Erdal, 2018: 936).

ADR Konvansiyonuna göre tehlikeli maddenin tanımı ile Tehlikeli maddeler; yapıları, nitelikleri, türleri ile taşıma faaliyeti ilişkisiyle; genel emniyeti ve nizamı, halkı, bitkileri, yaşam kaynaklarını ve hayvanları tehdit edebilecek niteliktedir. Tehlikeli maddelerin sınıflandırılmış hali aşağıda sıralanmıştır (Özer, 2011: 7):

“Sınıf 1- Patlayıcı Madde ve Nesneler

Sınıf 2.1- Yanıcı Gazlar

Sınıf 2.2- Yanıcı ve Zehirli Olmayan Gazlar

Sınıf 2.3- Zehirli Gazlar

Sınıf 3- Yanıcı Sıvı Maddeler

Sınıf 4.1- Yanıcı Katı Maddeler Sınıf

Sınıf 4.2- Kendi Kendine Yanan Maddeler Sınıf

Sınıf 4.3- Su İle Temasında Yanıcı Gaz Çıkaran Maddeler Sınıf

Sınıf 5.1- Yakıcı (oksitleyici) Maddeler Sınıf

Sınıf 5.2- Organik Peroksitler

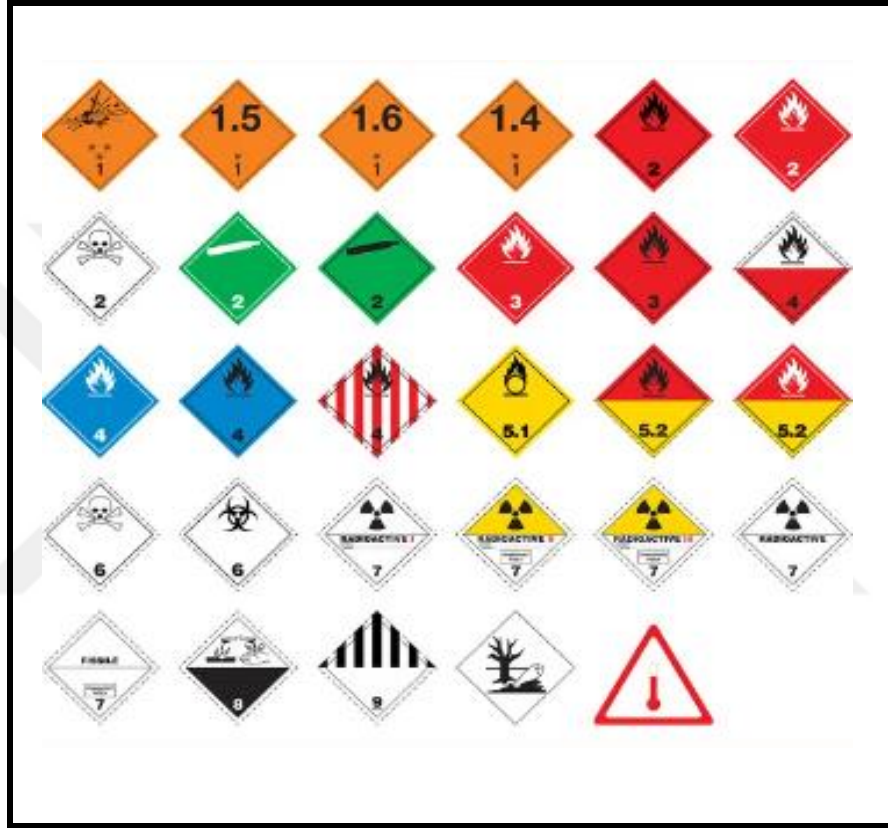
Sınıf 6.1- Zehirli Maddeler

Sınıf 6.2- Bulaşıcı Maddeler

Sınıf 7- Radyoaktif Maddeler

Sınıf 8- Aşındırıcı Maddeler

Sınıf 9- Farklı Tehlikeleri Olan Madde ve Nesneler”



Şekil 2.1 Tehlikeli Madde İkaz İşaretleri

Kaynak: ADR, 2021

2.2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR

Tehlikeli maddeler yapılarından ve niteliklerinden ya da kendi yapısal süreçleri nedeniyle nakliye sırasında; çevreyi, insanları ve hayvanları tehdit altına alan madde ve nesnelerdir. Tehlikeli maddelerin taşıma operasyonu esnasında meydana gelecek aksaklık, ihmaller veya bilgi eksikliği gibi nedenler sonucunda olmaktadır. Tehlikeli

mallar, kişilere, mülklere veya çevreye, diğer mallara veya kullanılan taşıma araçlarına gelebilecek kazaları önlemek için nakliye, işyeri, depolama, tüketici ve çevre koruma düzenlemelerine tabidir. Tehlikeli madde ve nesnelerin taşınmasında uluslararası ticaretin güvenle yapılabilmesi sağlayabilmek için tehlikeli mal taşımacılığının düzenlenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Tüm bu düzenler içerisinde istikrarı oluşturmak için, Birleşmiş Milletler, tehlike sınıflandırma kriterlerinin ve iletişim araçlarının uyumlaştırılması ve tüm taşıma modları için taşıma koşulları için mekanizmalar geliştirilmiştir.

Birleşmiş Milletler (BM) Ekonomik ve Sosyal Konseyi (UNECE) tehlikeli maddelerin karayolu, demiryolu ve iç su yollarında taşınması için bu mekanizmaların etkin bir şekilde uygulanması için bölgesel anlaşmaları yönetmektedir. UNECE'nin Tehlikeli Malların Taşımacılığı Uzmanlar Komitesi nezdinde ilerletilen Tehlikeli Malların Taşımacılığında BM Tavsiyelerinin yer aldığı Turuncu Kitapta (orange book) "Tehlikeli Malların Taşımacılığında Model Düzenlemeleri" şeklinde hazırlanmıştır. Bu model düzenlemeler hükümetler ve uluslararası kuruluşlar için hazırlanmıştır. Farklı taşıma türlerine göre taşıma ile alakalı ulusal ve uluslararası regülasyonların aynı doğrultuda geliştirilebilmesi için tüm ilkelerin ana çatısını oluşturur. Devletler, devletlerarası organizasyonlar ve diğer uluslararası organizasyonlar yükümlü oldukları yerel düzenlemeleri yaparken ya da farklılaştırırken, bu model regülasyonlarda ifade edilen ilkelere uygun hareket ederler böylece dünya genelinde tehlikeli madde taşımacılığında uyum sağlanır. Tehlikeli madde taşımacılığıyla ilgili BM Model Düzenlemelerinin tavsiyeleri ile hazırlanan tehlikeli malların taşımacılığıyla ilgili uluslararası anlaşmalar aşağıdaki gibidir.

- *"Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) himayesinde 30 Eylül 1957'de Cenevre'de yapılmış; 29 Ocak 1968 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir.*

- *Tehlikeli malların demiryoluyla uluslararası taşımacılığında, 3 Haziran 1999 yılında Vilnius'ta hazırlanmış olan Demiryolları Vasıtasıyla Uluslararası Taşıma Konvansiyonunun Ek C kısmı olan "Tehlikeli Malların Demiryolları ile Uluslararası Taşımacılığı ile ilgili Düzenlemeler" (RID) hükümleri uygulanmaktadır.*

- *Tehlikeli malların deniz yoluyla taşımacılığında, 1960 SOLAS Konferansında SOLAS Sözleşmesi çerçevesinde oluşturulmuş, 1965'de Uluslararası Denizcilik Örgütü*

(IMO) toplantısında onaylanıp, 1 Ocak 2004 tarihinde zorunlu hale olan “Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu” (IMDG Code) hükümleri uygulanmaktadır.

- Tehlikeli malların havayoluyla uluslararası taşımacılığı için, Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu’nun yayınlamış olduğu “Havayoluyla Tehlikeli Malların Güvenli Taşımacılığı için Teknik Talimatlar” (ICAO-TI) ve “Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin Tehlikeli Mallar Talimatları” (IATA-DGR) hükümleri uygulanmaktadır.

- Tehlikeli malların iç suyuyla taşımacılığında ise, 26 Mayıs 2000’de Cenevre şehrinde hazırlanıp, 29 Şubat 2008 tarihinde yürürlüğe giren, “Tehlikeli Malların İç Suyuyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması” (ADN) hükümleri uygulanmaktadır.”

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) 1947 yılında Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi (ECOSOC) tarafından oluşturulmuştur. UNECE’nin temel hedefi, pan-Avrupa ekonomik uyumunu desteklemektir. Yapmakla sorumlu olduğu işlevler; finansal sıkıntıları gidermek, istatistikler sağlamak, teknik bilgi (know-how) değiş-tokuşuna imkan vermek, çevre ve ulaşım hususunda detaylı konvansiyonlar oluşturmak ve taşıt üretimini ve ticareti rahatlatan bir idari süreç ortamı oluşturmaktır. Buna ek olarak Ticaret ile Ulaşım (UN/EDIFACT) için elzem olan Elektronik Veri Değişimi için (Electronic Data Interchange-EDI) kurallar koymaktadır. UNECE, Avrupa, Kuzey Amerika ve Asya’da 56 üye hükümeti kapsamaktadır. Ancak, ilgilenen tüm Birleşmiş Milletler üyesi Devletler, UNECE’nin çalışmalarına katılabilir. (<https://unece.org> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.)

Farklı taşıma türleri için tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin oluşturulan kurallara yönelik mevzuat ve sorumlu kuruluşlar Sekil 2.2 de verilmiştir.

Taşıma Türü	Sorumlu Kuruluş	Mevzuat
 Denizyolu Taşımacılığı	Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO 	IMDG-CODE Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kod
 Demiryolu Taşımacılığı	Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü (OTIF) 	COTIF EK C - RID Tehlikeli Eşyaların Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik
 Havayolu Taşımacılığı	Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu ICAO 	ICAO-TI Uluslararası Sivil Taşımacılık Organizasyonu Teknik Talimatları
	Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği IATA 	IATA-DGR Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği Tehlikeli Yük Mevzuatı
 Karayolu Taşımacılığı	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu UNECE 	ADR Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması

**Şekil 2.2 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına
İlişkin Oluşturulan Kurallara Yönelik Mevzuat ve Sorumlu Kuruluşlar**

Kaynak: AFAD, 2022: 2014-2023 Tehlikeli Madde Taşımacılığı Kazaları Yol Haritası Belgesi

2.2.1 ADR

“Kara yoluyla tehlikeli malların uluslararası nakliyesi ile ilişkili Avrupa Anlaşması (ADR: *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu nezdinde oluşturulmuş bir konvansiyon olup, taraf olan ulusların toprakları üzerinden veya sınırları içerisinde oluşturulan tehlikeli madde taşımalarını içermektedir. ADR Konvansiyonu 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre’de imzalanmış ve 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe alınmıştır. 21 Ağustos 1975 tarihinde New York’ta 14 (3) maddesinin farklılığını öngören bir Protokolün imzalanmasıyla yeniliğe tabi tutulmuştur. Söz konusu Protokol 19 Nisan 1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir” (Özyağcı, 2008: 6).

ADR, hükümetler arası bir anlaşma olarak, genel ve hükümetler üstü bir yetkili kurum yoktur. Uygulama sürecinde, karayolu kontrolleri hükümetler tarafından yapılmakta ve anlaşma kurallarına tabi olunmadığında, bu kuralları aşanlara yönelik olarak ulusal mercilerce kendi iç mevzuatlarına göre hukuki prosedür yapılmaktadır. ADR kendi unvanıyla bir ceza yaptırımını uygulayamaz (Özyağcı, 2008: 6).

ADR'nin amacı; (Özyağcı, 2008: 8).

“● *Karayoluyla uluslararası nakliyede emniyetin yükseltilmesi,*

● *Tehlikeli maddelerin taşınmasına dair BM referansları (UN Recommendations) baz alınarak, tehlikeli maddelerin ve tehlikeli atıkların etiketlenmesi, kategori haline getirilmesi, paketlenmesi ve test süreciyle alakalı koşulların, diğer taşıma biçimleriyle uyum içerisinde olacak şekilde oluşturulması,*

● *Karayoluyla tehlikeli mal nakliye eden teçhizatların yapımı, tesisatı ve sürecine dair şartların açığa çıkarılmasıdır.”*

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına (ADR) ilişkin Anlaşma, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu himayesinde 30 Eylül 1957'de Cenevre'de yapılmış ve 29 Ocak 1968'de yürürlüğe girmiştir. Anlaşmanın kendisi kısa ve basittir. Bazı çok tehlikeli maddeler haricinde, diğer tehlikeli maddelerin ADR'ye tabi olmak kaydıyla uluslararası karayolunda taşınabileceğini söyler. ADR iki A ve B olmak üzere iki ek bölümden oluşur. Söz konusu mallar için ADR Ek A'da, daha çok ambalajlama ve etiketleme ile ilgili koşullar verilirken, malları nakliye eden aracın içeriği, donanımı ve süreci ile ilişkili koşullar Ek B'de verilmiştir. Ek A ve B, ADR'nin yürürlüğe girmesinden bu yana düzenli olarak tekli yıllarda 2 yılda bilimsel gelişmeler ve uzman görüşler doğrultusunda değiştirilmekte ve güncellenmektedir. Güncel ADR yürürlüğe gireceği senenin Ocak ayında revize edilmiş, konsolide versiyonu UNECE tarafından resmi internet sayfasında yayınlanır.

ADR Tehlikeli Malların Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Tavsiyeleri, Model Düzenlemeler, Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Mallar Kodu (Uluslararası Denizcilik Örgütü), Tehlikeli Malların Hava Yoluyla Güvenli Taşınmasına İlişkin Teknik Talimatlar (Uluslararası Denizcilik Örgütü) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) ve Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Yönetmelikler (Hükümetler arası Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılık Örgütü) ile uyumludur. ADR'nin yapısı aşağıdaki gibidir (Ece/Trans/300, Vol 1ve 2) (Unece, 2022):

“Ek A: Tehlikeli eşya ve maddelere ilişkin genel hükümler ve hükümler

Kısım 1 Genel hükümler

Kısım 2 Sınıflandırma

Kısım 3 Tehlikeli mallar listesi, sınırlı ve istisnai miktarlarla ilgili özel hükümler ve muafiyetler

Kısım 4 Ambalaj ve tank hükümleri

Kısım 5 Sevkiyat prosedürleri

Kısım 6 Ambalajların, orta boy dökme konteynerlerin (IBC'ler) yapımı ve test edilmesi için gereklilikler, büyük ambalajlar, tanklar ve dökme konteynerler

Bölüm 7 Taşıma, yükleme, boşaltma ve elleçleme koşullarına ilişkin hükümler

Ek B: Taşıma ekipmanı ve taşıma işlemlerine ilişkin hükümler:

Bölüm 8 Araç ekipleri, ekipman, işletim ve belgeler için gereklilikler

Bölüm 9 Araçların yapımı ve onayına ilişkin gereklilikler”

ADR özünde her aşaması tanımlanmış mükemmel bir lojistik rehberidir. ADR ‘nin kalbi TABLO A’dır. Tablo A; 9 farklı Tehlikeli Madde sınıfını ve 3.500’den fazla Tehlikeli Maddeyi içerir. ADR bu maddeleri numaralandırarak, nakliye öncesi ve sonrası süreçleri düzenler. Maddelerin ambalajını, taşıyacak araçları, bunların teknik özelliklerini, muayenelerini, işaretlenmelerini ve Tehlikeli Madde sürecindeki kişilerin eğitimlerini bir referans silsilesi ile adım adım tanımlar. Tüm bu süreç EK A ve EK B de tanımlanmıştır. (Yuyucu H. 2021: 3)

2.2.2 IMDG CODE

Tehlikeli maddelerin deniz yolu ile taşınmasında sorumlu uluslararası kuruluş IMO yani Uluslararası Denizcilik Örgütü’dür. Deniz yolu ile yük taşımacılığı yapılmasında uluslararası bir kod olan IMDG ‘nin uygulanması gerekmektedir. IMDG deniz yolu ile gerçekleştirilecek taşımanın yükün hem denizde hem de karaya çıkmasından sonra diğer TMT modları ile uyumlu bir biçimde, çevreye herhangi bir zarara uğratmadan ya da bu zararı en aza indirgeyerek güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi yönünde hükümler içerir.

IMDG Kod’un ne şekilde faaliyete geçirileceği IMO nezdinde yayınlanan kitaplarla açıklığa kavuşturulmuştur. Bu kitaplar yeni tehlikeli eşyaların açıklanabilmesi, tehlikeli eşyalarla çalışma sürecinde ilerletilen yeni tekniklerin ve önlemlerin kullanıcılara iletebilmesi için iki senede bir yenilenmektedir. IMDG Kod, aşağıda ifade edilen hususları içine almaktadır (Mert ve Çetinyokuş, 2020):

- “•Açıklama ve eğitim,
- Kategorizasyon,
- Tehlikeli Maddeler Listesi,

- *Tank ve Paketleme Koşulları,*
- *Gönderim Yöntemleri,*
- *Ambalaj ve Tank Koşulları ve Testleri.*”

2.2.3 RID

RID; Demiryolu Taşımacılığı Tehlikeli Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RID) Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşmesinin (COTIF) C ekidir. Tehlikeli maddelerin demiryoluyla güvenli taşınmasını sağlaması amacı ile ilgili teknik hükümler mevcuttur Bu hükümler diğer TMT konvansiyonları ile uyumludur.

“Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetler arası Örgütü (OTIF), 09 Mayıs 1980’de imzalanan ve 01 Mayıs 1985’de yürürlüğe giren Uluslararası Demiryolları Taşımacılığı Sözleşmesi (COTIF) ile kurulmuştur. OTİF’e Avrupa, Asya ve Afrika’dan 50 devlet ve AB üyedir. Örgüt’ün merkezi İsviçre/Bern’dedir. Genel kurul, örgüt merkezini üye devletlerdeki herhangi bir yere taşıyabilir. OTİF’in hazırladığı hukuki metinler üye ülkelerin Parlamentolarınca onaylandıktan sonra, iç hukuku olarak yürürlüğe girer. RID her iki senede bir güncellenir. Yürürlüğe 1 Ocak’ta girer ve 2 yıl sonra 31 Aralık’ta sona erer. Yeni kurallar yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 6 aylık geçiş süreci uygulanır bu geçiş sürecinde bir önceki RID kurallarının geçerliliği söz konusudur.

Taşımacı, gönderen, paketleyen, yükleyen, dolduran ve boşaltan olarak faaliyet gösteren işletmelerin, RID Bölüm 1.8.3’te yer alan hükümlere göre tehlikeli madde güvenlik danışmanı istihdam etmesi veya tehlikeli madde güvenlik danışmanından hizmet alması zorunludur.” (<https://www.ilicatmgd.com> adresinden Haziran2022 tarihinde erişilmiştir.)

1 Temmuz 2012 bulgularına göre RID’a taraf 46 ulus vardır. RID, aşağıda ifade edilen hususları kapsamaktadır.

- Yüklerin kategorize edilmesi,
- Tehlikeli yüklerin madde madde hali, özel koşullar ve de istisnalar,
- Ambalaj, sarnıç, depo kullanımı, denemesi ve onaylanması,
- Sevkiyat süreçleri,
- Nakliye, boşaltma, yükleme, ayırma koşulları ile alakalı şartlar (AFAD, 2022)

Demiryolu ile yolcu ve yük nakliyesi denizyolu akabinde en düşük gideri olan ulaşım sistemidir. Gerçekleştirilen araştırmalar akabinde, demiryollarının yolcu nakliyesinde %40 ila %50, yük nakliyesinde de ortalama olarak %70 bir oran daha uygun maliyetli olduğu belirlenmiştir (Caşkurlu ve Arslan, 2014: 78).

Ulaştırma genel olarak, özelde demiryolu taşımacılık piyasası, global ekonomide kritik bir göreve sahiptir. Demiryolu taşımacılığı, kitlesel taşımacılığın faaliyete geçirilmesinde emniyet, enerji giderleri, çevre etkileri açısından değerlendirildiğinde diğer taşımacılık türlerine göre avantaj sağlamaktadır. Gelişmiş batı ulusları, yolcu ve yük nakliyeciliğinin gaye ve amaçlar ayrışması ile yolcu ve yük nakliyeciliğini ayrı bir noktada konumlandırarak, ayrı ayrı her birini içerisinde yetkin nakliyeciliğe doğru iletmeye adım atılmıştır. Yolcu nakliyeciliğinde metro ve hızlı trenler gibi yetkin nakliyecilik modelleri ilerlerken, yük nakliyeciliğinde de benzer bir farklılığın olduğu değerlendirilmiştir. Yük nakliyeciliğinde ayrı vagonlarla gerçekleştirilen nakliyecilik ticari konteyner, yüklerde dökme yükün paket veya palet yüküne çevrilmesi ve hacmin genişlemesiyle ilk aşamada tam tren nakliyesine vermiştir. (Çekerol ve Nalçakan, 2011: 325).

2.2.4 IATA DGR

Tehlikeli maddelerin havayolu ile taşımacılığına dair yönetmeliğinin amacı; havayolu ile gerçekleştirilecek tehlikeli madde nakliyesi eylemlerinin finansal, kaliteli, seri, güvenli ve çevreyi tahrip etmeden emniyetli bir aşamada yürütülmesinde ve bu eylemlerde bulunan muhatapların sorumluluk ve yükümlülüğüne dair usul ve esasları içermektedir (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/04/20180413-4.htm>, Resmi Gazete, E.T. 31.05.2022):

a) *Türk tescilli hava vasıtaları ile Türkiye hava sahasını ve havaalanlarını tercih ede yabancı kökenli hava vasıtalarıyla gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımacılık eylemlerini,*

b) *Havayolu nakliyeciliğinde tehlikeli maddelerin taşınması, boşaltılması, yüklenmesi, ayrıştırılması, etiketlenmesi, istiflenmesi ve işaretlenmesi, paketlenmesi, raporlanması, geçici depolanması, taşınması ve bildirimine dair eylemler yapanlar ile bu eylemlere dair kontrol ve eğitim konularını içerir.* (Yalçınkaya, 2020).

3 TEHLİKELİ MALLARIN KARAYOLUNDA TAŞINMASI ANLAŞMASI (ADR)

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) “ADR” kavramının “Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması” şeklinde açıklamıştır. ADR Anlaşması’nın Türkçe çevirisi, karayolu taşımacılığı şeklinde ifade edilse de bu mevzuat taşıma eyleminden ziyade taşıma sürecinden önceki ve sonraki eylemleri de içermektedir. Tehlikeli maddelerin üretimi, paketlenmesi, etiketlenmesi, yüklenmesi, araçtan indirilmesi, depolanması gibi bütün süreçler ADR Anlaşması ilkelerine tabi olunması mecburiyetini içeren bir aşamadır. Şirketlerin ADR Anlaşması’na tabi olmamaları yönetsel para cezaları ile yüz yüze gelmeleri durumunu doğurur (Yeşil, 2018: 3).

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına (ADR) dair Anlaşma 30 Eylül 1957’de Cenevre’de Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu’nun himayesinde hazırlanmış ve 29 Ocak 1968’de yürürlüğe girmiştir.

ADR Anlaşması’nın temel hedefi tehlikeli maddelerdir. Tehlike kelimesinin sözlük anlamı gelecekte olma ihtimali olan tehditlerin zarar verebilme olasılığıdır. Bir kaza olduğunda birey ve doğadaki canlılara dair telafi edilemeyecek hayati zarar durumu muhtemeldir. Dolayısıyla ADR Anlaşmasına tabi olmak, tehlike tehditlerinin minimuma düşürülmesi için önem arz etmektedir. ADR Anlaşması ilkeleri tehlike tehdidine karşılık sigorta vazifesi görmektedir (Yeşil, 2018: 3).

Türkiye için de kritik bir değere sahip olan ADR Anlaşması’na iştirak için ilk basamak 30.11.2005 tarih ve 5434 sayılı Kanunla çıkmıştır. Akabinde Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü’nün gerçekleştirdiği faaliyetler ve regülasyonlar ile “Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınmasına İlişkin Yönetmelik” 31 Mart 2007 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi 01.01.2009’dur. (Afad, 2022).

3.1 ADR ANLAŞMASININ TARİHÇESİ

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına ilişkin Avrupa Anlaşması (ADR) değerlendirildiğinde, karayolunda nakliye edilen çok sayıda tehlikeli kimyasal maddenin bulunduğu ve bu maddelerin nakliyesi esnasında tabi olunacak koşulların ve elzem olan tedbirlerin oluşturulması için, ilk olarak maddelerin kapsadığı risklere göre kategorize edilmeleri gerekliliği anlaşılmaktadır (Korkmaz vd., 2014).

26 Ekim 1992 tarihinde Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Kara Taşımacılığı Komisyonu risk içeren maddelerin nakliyesi için farklılığa gitmiştir. Bu farklılığın yapılmasında tehlikeli maddelerin nakliyesi için gereken koşulların daha verimli ve rahat olması gerektiğidir. Bu süreçte ADR Anlaşması uluslararası nakliyede bir ölçüden çok, yurt içi nakliyelerde da eyleme geçirilebilmesi ve yerinde bir koşullar bütünü olması hedeflenmiştir. Bunun beraberinde, ADR Anlaşması ile nakliyeye bağlı insan ve kuruluşların yetkileri daha açık bir biçimde ifade edilmiş, taşıma düzeni daha etkili bir konuma getirilmiş ve daha çok sorumlulukların yerine getirilmesinde regülasyonlar sağlanmıştır. 1 Ocak 2003 tarihinde ise, ADR Anlaşması 9 bölüm olarak tekrar oluşturulmuştur (Özer, 2011: 23).

3.2 ADR ANLAŞMASININ BÖLÜMLERİ YAPISI

Birleşmiş Milletler (BM); kültürel, ekonomik, insani, sosyal ve sıkıntıların giderilmesini hedefleyen finansal ilerlemeyi yukarıya çıkarmayı amaçlayan elli ulusun işbirliğiyle 1945 senesinde oluşturulmuştur. Uluslararası olarak tehlikeli maddelerin emniyetli bir şekilde nakliye edilmesine yönelik olarak esas koşulları oluşturmak maksadıyla BM içerisinde Uzmanlar Komitesi meydana getirilmiştir. BM referansları, tehlikeli maddelerin nakliyesi sırasında uluslararası sahada standartlar oluşturarak çevre ve insan sağlığı için emniyetli nakliyeye odaklanması sebebiyle önem arz etmektedir. BM Model regülasyonları liderliğinde tehlikeli maddelerin emniyetli nakliyesine dair uluslararası anlaşmalar ve ayarlamalar kronolojik olarak aşağıdaki gibi sıralanabilir. (Yeşil, 2018: 4).

“● *“Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu bünyesinde Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması” (ADR), 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre’de gerçekleştirilerek 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir.*

- **“Tehlikeli Maddelerin Demiryolu İle Uluslararası Taşımacılığı ile İlgili Düzenlemeler” (RID)** koşulları 3 Haziran 1999 tarihinde faaliyete geçmiştir.1960 SOLAS Konferansı SOLAS Sözleşmesi ekseninde 1965 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) toplantısı izniyle 1 Ocak 2004 tarihinde tehlikeli malların deniz yolu nakliyeciliğinde **“Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu” (IMDG Kod)** koşulları faaliyete geçmiştir.

- Tehlikeli maddelerin havayoluyla uluslararası nakliyesi ekseninde Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu nezdinde **“Havayoluyla Tehlikeli Malların Güvenli Taşımacılığı için Teknik Talimatlar” (ICAO-TI)** ve **“Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin Tehlikeli Mallar Talimatları” (IATA-DGR)** koşulları faaliyete geçmiştir.

- Tehlikeli maddelerin iç suyuyla nakliyesine dair yönelik **“Tehlikeli Maddelerin İç Su Yoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması” (ADN)** koşulları 29 Şubat 2008 tarihinde faaliyete geçmiştir.”

3.3 TÜRKİYE’DE ADR SÜRECİ

Türkiye, ADR Anlaşması’na 22 Mart 2010 yılında 48 taraf ülke içerisinde 46. ulus şeklinde iştirak etmiş ve ADR intibak faaliyetlerine adım atmıştır. Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü ADR Konvansiyonuna taraf ulus ve katılım tarihleri aşağıdaki gibidir. ADR Anlaşması 7 bölümden meydana gelen EK A “Genel Hükümler İle Tehlikeli Maddeler Ve Nesnelere İlişkin Hükümler” ve EK B “Taşıma Teçhizatına ve Taşıma Faaliyetlerine İlişkin Hükümler” başlıklı 2 kısımdan meydana gelmektedir (Yeşil, EK A ve EK B maddeleri yukarıda açıklanmıştır (Yeşil, 2018: 6).

Türkiye’de ADR ile ilgili resmi yazılar aşağıda maddeler halinde yazılmıştır (Bilgi TMGDK, 2022):

“Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik,

- *Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ,*

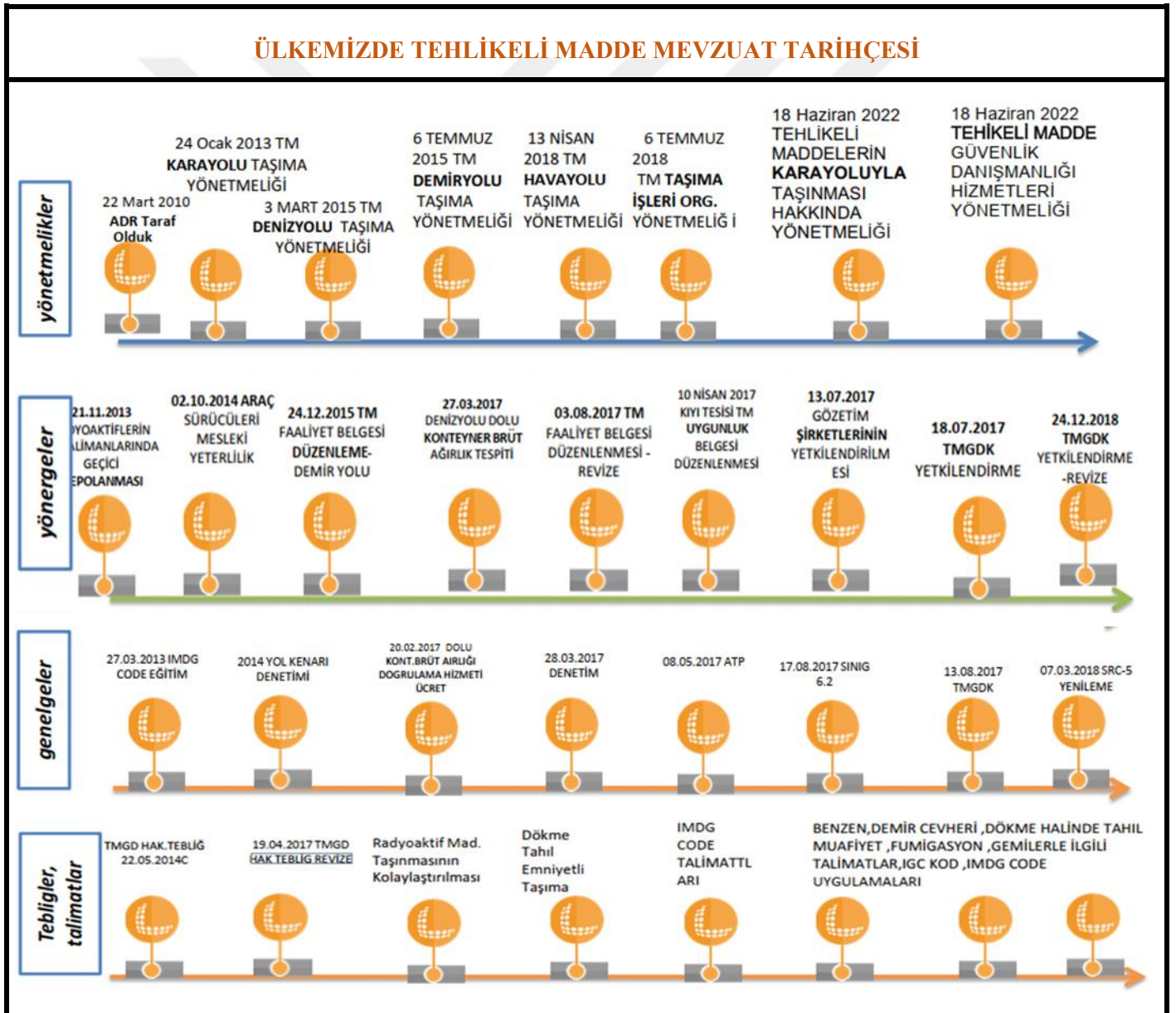
- *Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge,*

- *Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarının Yetkilendirilmesi Hakkında Yönerge,*

- *Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarının Yetkilendirilmesi Hakkında Genelge,*

- ADR Sınıf 6.2 Genelgesi,
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetim Genelgesi,
- Yol Kenarı Denetimi Genelgesi,
- Atık Yönetimi Yönetmeliği,
- Tehlikeli Maddeler İçin Yaptırılacak Sorumluluk Sigortaları Hakkında Karar,
- Zararlı Maddeler ve Karışımlara İlişkin Güvenlik Bilgi Formları Hakkında Yönetmelik”.

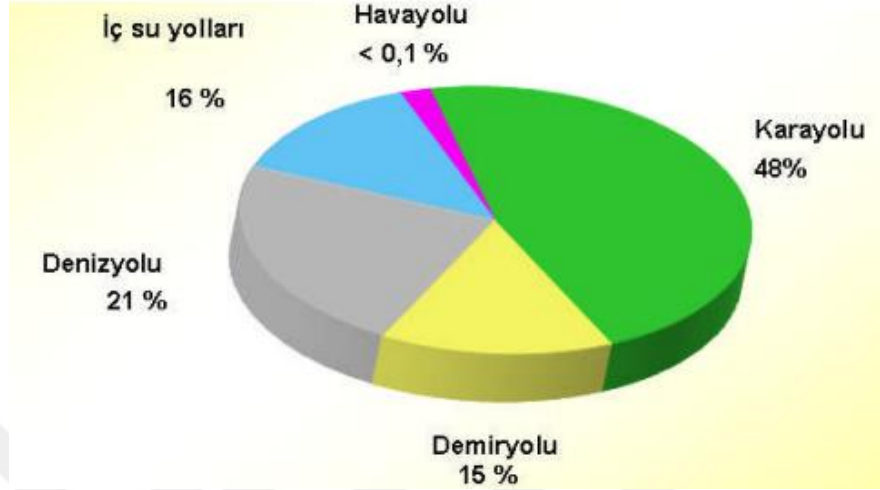
Tablo 3.1
Ülkemizde Tehlikeli Madde Mevzuat Tarihçesi



Kaynak: TMGDK-DER

3.3.1 Ülkemizde Tehlikeli Madde Taşımacılığı

Ülkemizde ulaşım türlerine göre tehlikeli madde taşımacılığının oranları aşağıdaki görselde verilmiştir.



Şekil 3.1 Ulaşım Şekline Göre Tehlikeli Madde Taşımacılığının Oranları

Kaynak: T.C. Millî Eğitim Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Alanı Tehlikeli Madde Taşımacılığı
840uh0121 Ankara, 2011

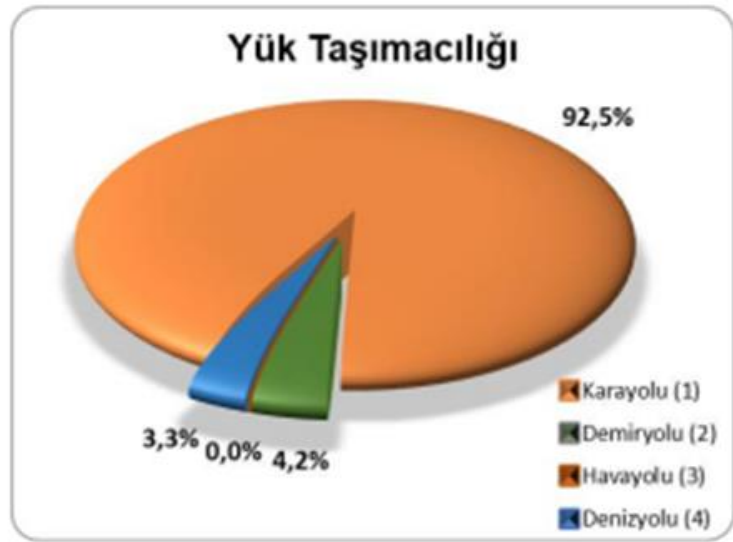
Ulaşım sektörleri arasındaki ilişkiyi, 2020 yılı yurt içi şehirlerarası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, diğer ulaşım sektörlerinden (Boru Hatları hariç) daha çok talebi karşılayan karayolu taşımacılığının yük taşımacılığındaki payının % 88,3 ve yolcu taşımacılığındaki payının ise % 93,6 olduğu görülmektedir. 2020 sonu itibarıyla son 10 yılda, Karayolları Genel Müdürlüğü yol ağında yük taşımada % 34' lük, artış olmuştur. (<https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/karayolu--demiryolu-agi-yogunlugu-i-85788-> adresinden haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.)

Karayolları Genel Müdürlüğü, T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2019 Yük taşımacılığı verileri için Bkz. Şekil 3.2 ve 3.3



Şekil 3.2 Ulaşım Türleri Arasındaki Dağılım

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019



Şekil 3.3 Yük Taşımacılığında Ulaşım Türleri Arasındaki Dağılım

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019

Dünyada yılda 450 milyon ton tehlikeli madde taşınmaktadır. Bu taşımanın % 63,3'ü karayolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Amerika'da 2010 yılında yayınlanmış bir rapora göre ulaşım modu göz önüne alındığında taşınan tehlikeli madde miktarının %53,9'luk kısmı karayolu ile taşınmaktadır. Türkiye'de ise yılda yaklaşık 750.000 ton tehlikeli madde yaklaşık 15.000 araçla karayolu ile taşınmaktadır.

(Karabulut ve Akunal, Karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığı için coğrafi bilgi sistemi destekli çevresel risk analizi, 2015)

Ülkemizdeki ADR uygulamaları kapsamında en çok tehlikeli madde, yanıcı ve parlayıcı olan petrol türevleridir. Türkiye’de de karayoluyla taşınan tehlikeli madde miktarının diğer dünya devletleri ile aynı seviyelerde olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye’de tüketilen tehlikeli maddelerin yaklaşık %80’ininden fazlası akaryakıt ve LPG ürünleri oluşturmaktadır. 2012 yılında benzin, motorin ve LPG toplamından oluşan otomotiv yakıtları toplam tüketimi 18,2 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. (Karabulut ve Akunal, Karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığı için coğrafi bilgi sistemi destekli çevresel risk analizi)

T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu <https://www.epdk.gov.tr> adresinden 2022 Haziran tarihinde erişilen, ülkemizdeki 2018, 2019, 2020 ve 2021 Yılları Petrol Piyasası Genel Görünümü (ton) görünümü (ürün türevlerine göre) Tablo 3.2 ve 3.3’te verildiği gibidir.

Tablo 3.2

Petrol Piyasası Genel Görünümü 2018, 2019, 2020 ve 2021 Yılları Petrol Piyasası (ton)

ÜRÜN TÜRÜ	TOPLAM TESLİM*			
	2018	2019	2020	2021
Benzin Türleri	2.329.920	2.399.341	2.339.549	3.021.527
Motorin Türleri	24.186.858	23.278.083	23.431.067	25.477.139
Fuel Oil Türleri	359.919	348.440	299.669	243.549
Havacılık Yakıtları	1.280.675	1.230.947	717.681	1.211.318
Denizcilik Yakıtları	2.036.934	1.562.605	1.984.348	1.965.780
Gazyağı	2.698	2.384	2.100	2.034
Diğer Ürünler	213.321	236.181	332.117	187.882
TOPLAM	30.410.326	29.057.981	29.106.533	32.109.229

Kaynak: T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu

*Toplam Teslim: Yurtiçi satışlar, ihraç kayıtlı teslimler ve transit rejim kapsamındaki teslimlerin toplamıdır.

Tablo 3.3
2021 Yılında Ürün ve Rafineri Bazında Üretim Miktarları* (ton)

Ürün Adı	TÜPRAŞ İzmit Rafinerisi	TÜPRAŞ İzmir Rafinerisi	TÜPRAŞ Kırıkkale Rafinerisi	TÜPRAŞ Batman Rafinerisi	Star Rafineri	Toplam
Kurşunsuz Benzin 95 Oktan	2.327.767	1.407.293	841.436	-26	25.221	4.601.691
Kurşunsuz Benzin 98 Oktan	10.275					10.275
Motorin	6.352.668	2.650.601	1.907.128		6.124.774	17.035.171
Fuel Oil (Kükürt Oranı %0,1'i geçen ancak %0,5'i geçmeyenler)	-133.325					133.325
Fuel Oil (Kükürt Oranı %0,5'i geçen fakat %1'i geçmeyenler)		111.142	7.633			118.775
Kalorifer Yakıtı (Kükürt Oranı %0,5'i geçen fakat %1'i geçmeyenler)	100.879	33.447				134.327
Yüksek Kükürtlü Fuel Oil (Kükürt Oranı %0,5'i geçen fakat %1'i geçmeyenler)	-13.441		7.284			6.156
Yüksek Kükürtlü Fuel Oil (Kükürt oranı %1'i geçenler)	-16.184	195.161	1.150		107.264	287.390
Jet Yakıtı (Kerosen)	1.883.578	892.590	178.598		351.470	3.306.236
Denizcilik Yakıtı (Artık)	103.788	787.135				890.923
Denizcilik Yakıtı (Damıtık)	248.324	41.438			14.535	304.296
Gazyağı			1.971			1.971
Akaryakıtlar Toplamı	10.864.329	5.896.523	2.929.934	-26	6.623.264	26.314.024
Atmosferik Straight Run Fuel Oil	-1.089.956	681.888	43.713			-364.354
Baz yağ		139.177				139.177
Beyaz İspirto & SBP	1.084					1.084
Bitümen	320.286	549.750	844.725	324.549		2.039.309
Diğer Ara Ürünler	57.107	504.619	360.368	67.269	372.061	1.361.425
Diğer Ürünler	196.704	112.583	37.318		1.175.440	1.522.046
Heavy Vacuum Gas Oil	-596.446	-194.880	16.286		372.395	435.217
LPG	454.633	255.974	100.861		202.367	1.013.834
Nafta	152.109	191.474	-34.593	46.241	1.540.266	1.895.497
Petrol Koku	986.907				764.377	1.751.284
Rafineri Gazı (Sıvı olmayan)	544.521	210.662	92.612	983	309.304	1.158.082
Yüksek Kükürtlü Motorin	-374.115	-61.924	-102.398	117.215	14.001	-407.221
Akaryakıt Kapsamında Olmayan Ürünler Toplamı	652.834	2.389.323	1.326.320	556.258	4.750.211	9.674.946
Genel Toplam	11.517.162	8.285.846	4.256.255	556.232	11.373.47	35.988.969

Kaynak: T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu

*Tabloda üretim miktarının eksi olması, stokta bulunan ya da ithal edilen ürünün rafineri tarafından yeniden kullanıldığını ve bu ürünle yeni ürünün ya da ürünlerin üretildiğini göstermektedir.

3.3.2 Dünyada Tehlikeli Madde Taşımacılığı

Almanya'ya ait 2017 yılı Mod'lara ve Sınıflarına göre Tehlikeli Madde Taşıma Hacmi (x Bin Ton)

Tablo 3.4 te verilmiştir. Buna göre toplam 310,3 Milyon Ton (Mn.Ton) Tehlikeli Maddenin %68'i (210,2 Milyon Ton) Yanıcı Maddeler, %8'i (25 Milyon Ton,) Gazlar, %8'i (25,3 Milyon Ton) Aşındırıcılar ve % 16'si Diğer sınıflar şeklinde gerçekleşmiştir. Taşıma Mod'larına baktığımızda ise 147,7 Milyon Ton'un %46) Karayoluyla taşındığını görmekteyiz. **(Kaynak:** Almanya Ulaştırma Bakanlığı 2017 faaliyet raporu. . <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Publikationen/Downloads-Querschnitt/gefahrguttransporte-> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.

Tablo 3.3

Almanya 2017 yılı Mod'lara ve Sınıflarına göre Tehlikeli Madde Taşıma Hacmi (x Bin Ton)

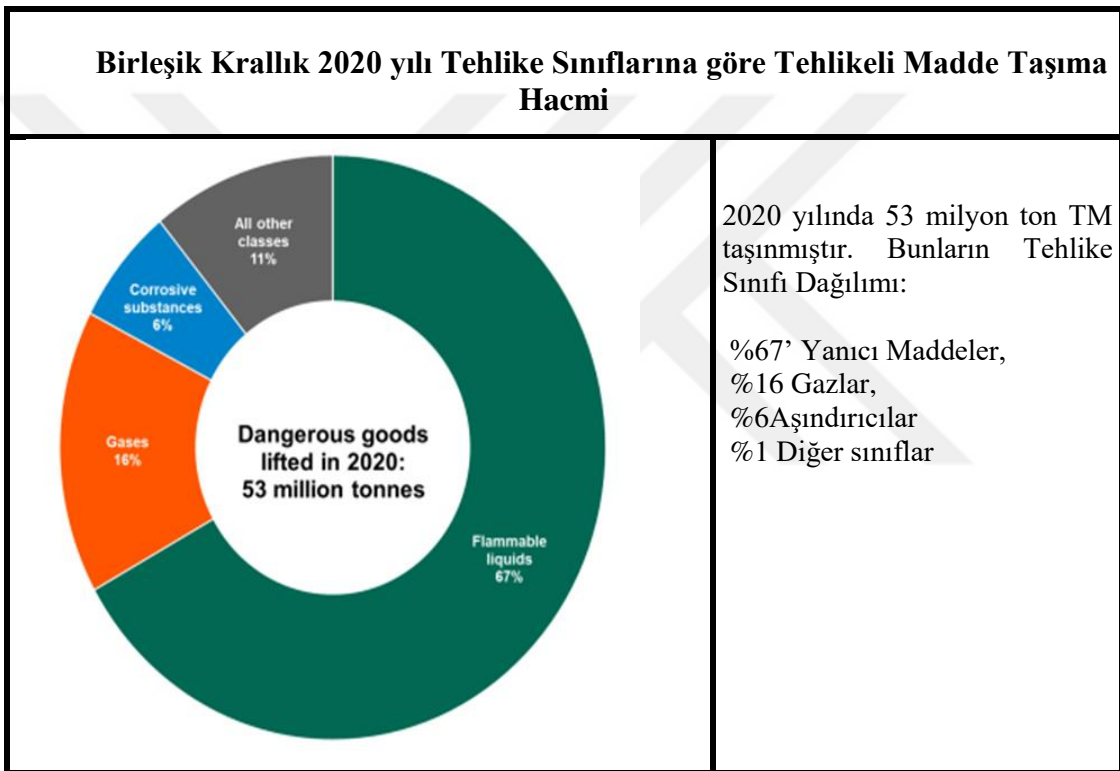
Zusammenfassende Übersichten (Özet genel bakış) Gefahrguttransportmenge 2017 nach Gefahrklassen (Tehlike Sınıflarına Göre Tehlikeli Madde Taşıma Miktarı 2017)					
Gefahrgut	Insgesamt	Seeverkehr	Binnen- schifffahrt	Eisenbahn- verkehr	Straße
TEHLİKELİ MADDE SINIFLARI	(TOPLAM) 1 000 Tonnen	(DEMİZ YOLU)	(İÇ NEHİR)	(DEMİR YOLU)	KARAYOLU
Insgesamt darunter (TOPLAM)	310 329	44 544	47 259	70 857	147 669
1 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff (Patlayıcılar sınıfı)	1 408	159	54	71	1 125
2 Gase (Sınıf 2 GAZLAR)	25 481	1 463	3 102	7 686	13 230
3 Entzündbare flüssige Stoffe (Yanıcı sıvılar)	210 163	37 306	34 911	41 704	96 243
4.1 Entzündbare feste Stoffe (Yanıcı katılar)	9 252	394	150	1 679	7 029
4.2 Selbstentzündliche Stoffe (Kendiliğinden tutuşabilen maddeler)	10 393	1 037	1 029	4 086	4 241
6.1 Giftige Stoffe (Zehirli Maddeler)	10 248	992	1 107	2 723	5 427
8 Ätzende Stoffe (Aşındırıcı Maddeler)	25 344	1 378	3 862	6 355	13 749
9 Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände (SINIF 9)	15 278	1 651	2 983	5 560	5 083

Birleşik Krallık 2020 yılı Tehlike Sınıflarına göre Tehlikeli Madde Taşıma Hacmi (x Bin Ton)

2020 Yılında Birleşik Krallık 'da (İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda) taşınan toplam 53 Milyon Ton malın (2019'da 56 Mn.ton) %4'ü Tehlikeli Madde (TM) olarak deklare edilmiş. (Bakınız Tablo 3.5) Bu miktarın: %67'sini Yanıcı Maddeler, %16'sını Gazlar, %6'sını Aşındırıcılar %11'ini diğer sınıflar oluşturmaktadır.

Tablo 3.4

Birleşik Krallık 2020 yılı Tehlike Sınıflarına Göre Tehlikeli Madde Taşıma Hacmi (x Bin Ton)



Kaynak:https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1006792/domestic-road-freight-statistics-2020.pdf adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.

3.4 ULUSAL MEVZUAT

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik "MADDE 1- (1) Bu Yönetmeliğin amacı; kamuya açık karayoluyla yapılacak tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin; insan sağlığına, diğer canlı varlıklara ve çevreye zarar vermeden güvenli, emniyetli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla bu faaliyetlerde alıcı, boşaltan, paketleyen, yükleyen, dolduran, gönderen, tank

konteyner/portatif tank işletmecisi ile taşımacı olarak yer alanların, tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının, tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının ve tehlikeli maddeleri taşıyan taşıt sürücülerinin sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Bu yönetmelik (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022: Madde 2):

‘‘a) Karayolu ile yapılan tehlikeli madde taşımacılığı zincirinde yer alan; gönderenleri, alıcıları, dolduranları, paketleyenleri, yükleyenleri, tank-konteyner/portatif tank işletmecileri, taşımacıları, boşaltanları ve taşıt sürücülerini,

b) Ülkemiz sınırları içerisinde yabancı plakalı taşıtlarla yapılan uluslararası tehlikeli madde taşımalarını, kapsar.

MADDE 3- (1) Bu Yönetmelik, 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununa, 30/11/2005 tarihli ve 5434 sayılı Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanunla taraf olduğumuz Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Anlaşmaya (ADR), 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 477 ve 497 nci maddelerine ve 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 28 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır. ‘‘ (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik)

4 ADR UYGULAMALARI

4.1 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA TARAFLAR VE SORUMLULUKLARI

Tehlikeli madde taşımacılığında muhataplar ve yükümlülükleri aşağıdaki madde başlıkları altında verilmiştir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2022):

“Gönderenin Yükümlülükleri: Madde 10: Tehlikeli maddelerin nakliyesinin, Bakanlıktan yetki belgesi almış olanlar tarafından gerçekleştirilmesini ve özel izin isteyen hususlarda söz konusu olan bu iznin alınmasını sağlamakla,

b) Tehlikeli malların ADR koşullarına uyumlu bir şekilde kategorize edilmiş bir tarzda nakliye edilmesini sağlamakla,

c) Taşımacıya ADR Bölüm 5.4.3’te ifade edildiği gibi oluşturulmuş yazılı talimatı ve nakliye için gereken; taşıma belgesi, ruhsatlar, tasdikler, tebliğler, belgeler ve diğer sertifikaları sağlamakla,

ç) Yükün türüne ve niteliklerine uyumlu araç tercih edilmesini sağlamakla,

d) Taşıma türü ve taşıma sınırlamalarına uygun bir şekilde faaliyete geçmekle,

e) Boş olan temizlenmemiş ve dezenfekte olmayan tankerler, mobil tanklar, tüplü gaz tankeri, çok bölmeli gaz konteyner, tank konteynerler ve seyyar tanklar gibi araçlar ile büyük veya küçük konteynerlerinde uyumlu olarak işaretlenmiş, etiketlenmiş olmasını ve boş temizlenmemiş tankerlerin doluları kadar sızdırmaz olmasını sağlamakla,

f) Takip edilecek yollar ile alakalı gereken enformasyonu vermekle,

g) ADR Bölüm 1.4.2.1’de yer alan diğer yükümlülükleri yapmakla yükümlüdür.

Paketleyenin Yükümlülükleri Madde 11; Paketleme ile ilgili yönetmeliğe ve ilkelerine,

a) Paketleri nakliyeye hazırlıyorsa, paketleri işaretleme ve etiketleme ile alakalı yönetmeliğe ve ilkelerine uymakla yükümlüdür.

b) 1.4.3.2’de bulunan başka ilkelerine tabi olmakla yükümlüdür.

Yükleyenin Yükümlülükleri Madde 12: Tehlikeli maddeleri, ancak ADR koşullarına uyumlu hükümlerin oluşturulmuş olması durumunda taşıta yüklemekle,

b) Paketlenmiş tehlikeli maddeleri ya da temiz olmayan boş paketleri taşımacıya verirken paketlerin bir tahribata uğrayıp uğramadığını denetlemekle,

c) Tahribata uğramış ya da sızdırma tehlikesi bulunan veya boş temiz olmayan riskli madde paketini tahribatı yok edilene dek yüklemesini yapmamakla,

ç) Tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve elleçlenmesi ile alakalı yönetmeliğe ve özel şartlara tabi olmakla,

d) Paketler ve ekipman üzerinde yer alması gerekli olan tehlike göstergeleri ve etiketlerin olmasını ve yer almasına imkan vermekle,

e) Tehlikeli maddelerin konteynere yüklenmesinin akabinde konteynerin gereken tehlike belirteçleri ile işaretlenmesine ve etiketlendirilmesine imkan vermekle,

f) Paketleri yüklerken, araçta bulunan farklı yükleri de düşünerek, beraber yükleme yasaklarına ve gıda ve besin maddelerinin veya hayvan yemlerinin farklı bir yerde yer alması prensiplerine uyum göstermekle,

g) Taşınan tehlikeli madde, maddenin UN Numarası, taşımada tercih edilen formel ismi ve yapılabiliyorsa paketleme içeriği ile alakalı olarak sürücüyü enforme etmekle,

ğ) ADR Bölüm 3.4'e göre sınırlı düzeyde ambalajlaması yapılan tehlikeli maddelere dair muafiyetler ekseninde nakliye gerçekleştiriliyorsa; sınırlı oran etiketinin ve UN numarasının paketlerin üzerinde yer alması,

h) Tehlikeli maddeleri yükleyecek çalışanın bu hususta eğitilmiş olmasını önemsemek ve gerekli olduğunda bu eğitim dokümanlarını bildirmekle,

ı) Taşıtlara yükleme gerçekleştirdiği esnada taşıtların etrafında ateş yakılmasına, açık ışıktandırmaya ve sigara içilmesi konularına izin vermemekle, kıvılcım çıkarmaya uygun maddelerin olmamasına ve bu nitelikte olan kıyafetlerle iş görmeye izin vermemekle,

i) Taşıtlara yüklenmesi gereken tehlikeli maddelerin ADR Bölüm 7.5.7'de ifade edilen yükleme güvenlik koşullarına göre gerçekleştirilmesini yerine getirmekle yükümlüdür.

j) ADR Bölüm 1.4.3.1'de yer alan hükümleri yerine getirmekle yükümlüdür.

Dolduranın Yükümlülükleri Madde 13: Dolum sürecinden önce, tankların ve gereken teçhizatın teknik anlamda tam ve nakliye sürecine uyumlu olmasına imkan vermekle,

b) Tehlikeli madde nakliyesinde tercih edilen teçhizatın, taşıtların ve ekipmanın denetleme, test ve muayene zamanlarının geçerliliğini denetlemekle,

c) Dolumu gerçekleştirecek tehlikeli maddelere uyumlu olan ve bu noktada uygunluk belgesi olan tanklara dolum gerçekleştirmekle,

- c) Dolum sırasında beraber yükleme koşullarına uyumlu faaliyete geçme,
- d) Doldurulan madde için müsaade edilen minimum doldurma düzeyi (doldurma yüzdesi) ve minimum dolum hacim düzeyini aşmamakla,
- e) Dolumu sürecinin gerçekleşmesinin akabinde tankın kapak kısımlarının sızdırmama düzeyini denetlemekle,
- f) Doldurulmuş olan tehlikeli maddelerin tankın dış kısmına akmadığını denetlemekle,
- g) Tehlikeli maddeleri nakliyesinin yapılması için hazır hale getirilirken, turuncu ikaz düzeneklerinin, plakaların veya etiketlerin tank konteyner, tank, taşıt, büyük ve küçük konteynerlerin beraberinde tehlikeli madde paketlerinde de hükümlere uyumlu bir şekilde takılmasını sağlamakla,
- ğ) Taşıtlara dolum gerçekleştirildiği esnada, araçların yakınında ateş çıkarılmasına, açık ışıktandırmaya ve sigara içilmesine toerans gösterilmemekle, kıvılcım çıkma özelliğine sahip cisimler bulundurmamakla ve bu özelliğe sahip giysiler ile çalışmaya müsaade etmemekle yükümlüdür.

h) ADR Bölüm 1.4.3.3'te bulunan diğer koşulları gerçekleştirmekle yükümlüdür.

Taşımacının Yükümlülükleri Madde 14: Taşınacak olan tehlikeli maddelerin taşınma sırasında bu Yönetmelik koşullarına uyumlu olduğunu denetlemekle,

- b) Taşıma için gereken bütün evrakların araçta tam ve doğru bir şekilde yer almasını sağlamakla,
- c) Taşıtlarda, yüklerde ve mobil tanklarda görsel anlamda bariz bir sızıntı, çatlak ya da eksik teçhizat olup olmadığını denetlemekle,
- ç) Tanker, tüplü gaz tankeri, mobil tank çok bölmeli gaz konteyneri, hareketli tank ve tank konteynerlerin test, muayene ve denetim zamanlarının dolma düzeyini denetlemekle,
- d) Araçların istiap hadlerine uyumlu olarak yüklenmesini sağlamakla,
- e) Tehlike etiketlerinin ve işaretlerinin araçların üstüne takılmasını sağlamakla,
- f) Araç sürücüsü için yazılı talimatlarda gösterilmiş olan ekipmanların taşıtta yer almasını sağlamakla,
- g) Taşıma evrakları ve yanında olması gerekli olan evrakları değerlendirmek ve taşıt, konteyner ve yükün bunlara uygun olmasını sağlamakla,
- ğ) Tankerlerin ADR'de açıklanmış olan hedefleri haricinde tercihinin önüne geçmekle,

h) Sürücüye yazılı yönergeleri sağlayacak okumasını ve anlamasını ve gerektiği gibi faaliyete geçirilebilmesini sağlamakla,

i) Taşınan madde ile alakalı eğer varsa oran kotalarına uyum sağlamakla,

i) Taşınan tehlikeli maddenin niteliğine uyumlu ve geçerlilik arz eden Tehlikeli Mal Taşımacılığı Sürücü Eğitim Sertifikası (SRC5)/ADR Şoför Eğitim Sertifikası olan sürücülerini istihdam etmekle,

j) Gerçekleştirdiği nakliyelerde ortaya çıkan kazalarla ilişkili olarak, ADR koşullarına göre oluşturulmuş bir belgeyi kazadan sonra en geç otuz günde Bakanlığa iletmekle,

k) Bu Yönetmelikte ifade edilen koşullardan birinin uygulanmadığını belirlerse, söz konusu ihlal yok edilinceye dek nakliyeyi yapmamakla,

l) Taşıma esnasında, nakliyenin emniyetini riske sokacak bir ihlal meydana gelirse, trafik emniyeti, nakliyesi yapılan maddenin emniyeti ve halk emniyeti açısından, nakliyeyi bahsi geçen ihlal yok edilinceye kadar, hemen durdurup, nakliyeyi ancak yapılması gereken koşullar faaliyete geçirildiği zaman sürdürmekle,

m) Taşınacak yük için uygun tank veya konteynerlerin tercih edilmesini sağlamakla,

n) Araçlara yükleme ve boşaltma gerçekleştirildiği esnada araçların yakın çevresinde açık ışıklandırma yapılmasına, ateş yakılmasına, ve sigara içilmesine müsaade etmemekle, kıvılcım çıkma niteliğine sahip cisimler sokmamakla ve bu niteliğe sahip kıyafetler ile iş görmeye izin vermemekle,

o) ADR Bölüm 1.4.2.2’de bulunan koşulları sağlamakla yükümlüdür.

Taşıt Sürücüsünün ve Araçta Bulunan Diğer Görevlilerin Yükümlülükleri

Madde 15 Yangın söndürme ekipmanlarının tercihi hususunda enformasyon sahibi olmakla,

b) Tehlikeli maddeye sahip ambalajları açmamakla,

c) Portatif yanıcı aydınlatma cihazlarıyla ve dışı metal alaşımlı olan ekipmanlarla araca binmemekle,

ç) Araçlara yükleme, doldurma ve boşaltma gerçekleştirildiği esnada araçların yakınında ateş çıkarılmasına, açık ışıklandırmaya ve sigaraya müsaade etmemekle, kıvılcım oluşturma niteliğinde olan cisimler bulundurmamakla ve bu özelliğe sahip kıyafetlerle çalışmamakla,

d) Yükleme, doldurma ve boşaltma esnasında mecburi durumların haricinde aracın motorunu kapalı tutmakla,

e) Tehlikeli madde yüklü aracı parkta iken el frenini çekili durumda bulundurmakla,

f) Tehlikeli madde yüklü taşıt ve tanklar üzerinde yer alması mecburi etiket, levha ve turuncu plakaların takılmasını ve yöntemine uygun boşaltılarak temiz bir konuma getirilmiş olan taşıtların üzerinden bu etiket, levha ve turuncu plakaların çıkarılmasını sağlamakla,

g) Ambalajı zarara uğramış olan paketleri nakliye etmemekle,

ğ) Tehlikeli madde sızıntısı olması veya bu tarz bir olasılık olduğunda, nakliyeyi yapmamakla,

h) Tehlikeli madde yüklü ya da tehlikeli maddeyi boşaltmasına rağmen temizlenmemiş araçları, doldurma ve boşaltma süresi haricinde, meskûn mahallerde park halinde bırakmamakla,

ı) Karayolu kullanım süreciyle alakalı yasak ve sınırlamalara tabi olmakla,

i) Aracın istiap haddine uyumlu olarak yüklendiğini denetlemek ve istiap haddinin üzerinde yüklenmiş olan aracı sürmemekle,

j) (Mülga:RG-27/8/2014-29101)

k) Tankların tercihi, motorun faaliyete geçirilmesi ve özel sınıf veya maddelere dair ek gereklilikler ile alakalı ADR koşullarına uyum göstermekle,

l) Risk anında yazılı talimatlarda belirtilen tedbirleri almakla,

m) Taşınmakta olan tehlikeli maddeler, özellikle de olası bir kaza ya da uygunsuzluk halinde, üçüncü kişiler için tehdit içeriyorsa ve muhtemel bir tehdit derhal ortadan kaldırılamıyor ise bu tehlikeli sürecin olduğu yere en yakın yetkili mercilere ulaşarak gereken bütün enformasyonu iletmekle ya da iletilmesi sürecini yönetmekle,

n) Taşıma esnasında gereken evrakları ve teçhizatı bulundurmakla,

o) Tünel, tüp geçit ve köprü geçişlerinde trafiğin durması durumunda, ikaz ışıklarını yakmak, taşıtın ön ve arkasındaki araçlarla olan takip mesafesine uymak ve motoru kapatmakla,

ö) Boşaltım alanında güvenlik tedbirlerinin tam anlamıyla alınmış olduğunu ve boşaltma sürecinde tercih edilen tesisatın işlevsel bir şekilde işliyor olduğunu denetlemekle yükümlüdürler.

Alıcının Yükümlülükleri Madde 16 Yükün teslim sürecine engel teşkil eden bir durum olmadığı sürece yükün kabul aşamasını ileri bir tarihe atmamakla,

b) Tercih edilen taşıt ve konteynerlerin boşaltıldıktan sonra öngörülen fiziksel ve kimyasal temizlik faaliyetlerinin ADR koşullarına uyumlu olarak yerine getirilmesini,

bu faaliyetlerden sonra araçtaki tehlike sembollerinin çıkartılmasını ve boşaltma, temizleme, zehirden arındırma gibi faaliyetlerde diğer kişilerin hizmetlerinden yararlanıyorsa, ADR koşullarına uygun önlemlerin alınmasını sağlamakla,

c) Konteyner tercih edilmesi durumunda, ADR koşullarına uyulmadığının belirlenmesi durumunda, ihlal durumu düzeltilmeden konteyneri taşıyıcıya teslim etmemekle,

ç) Boşaltım alanında güvenlik tedbirlerinin tam anlamıyla alınmış olmasını sağlamakla ve boşaltma faaliyetinde tercih edilen teçhizatın doğru bir şekilde faaliyet gösterdiğini denetlemekle,

d) Taşıtlardan boşaltma gerçekleştirildiği esnada araçların yakın çevresinde ateş yakılmasına, açık ışıklandırmaya ve sigaraya müsaade etmemekle, kıvılcım çıkma niteliğine sahip cisimler bulundurmamakla ve bu niteliklere sahip kıyafetler ile faaliyet göstermeye izin vermemekle,

e) ADR Bölüm 1.4.2.3'te bulunan diğer koşulları faaliyete geçirmekle yükümlüdür.

Boşaltmanın Yükümlülükleri Madde 17: Boşaltma sürecinden önce paket, konteyner, tank veya araç bilgileri ile sevkiyat evraklarında bulunan ilişkili enformasyonu karşılaştırarak doğru yükün boşaltılacağını belirlemekle,

b) Boşaltmadan önce ve esnasında pakette, tankta, taşıtta ya da konteynerde boşaltma faaliyetini riske atacak düzeyde bir tahribatın bulunup bulunmadığını denetlemekle,

c) Bu maddenin (b) bendinde ifade edilen negatif bir olayın olması durumunda, gereken tedbirler alınıncaya dek boşaltma faaliyetine ara vermekle,

ç) Konteyner, Tank ve taşıt boşaltılması esnasında;

1) Boşaltma faaliyeti esnasında tankın, taşıtın ya da konteynerin haricinde bulaşan tehlikeli artıklardan arındırılmasını sağlamakla,

2) Vana ve kontrol kapaklarının güvenli bir şekilde kapatılmasını derhal sağlamakla.

d) Taşımayı yapan araç veya konteynerin ADR'de öngörülen temizleme ve arındırma işlemlerinin yapılmasını sağlamakla,

e) Tehlikeli maddelerin taşınmasının ardından konteynerin bütünüyle boşaltılmış, temizlenmiş, arındırılmış olması sürecinde, ADR Bölüm 5.3 eksenindeki tehlike sembollerini konteynerin üzerinden almakla,

f) Boşaltma faaliyeti sürerken araçların yakın çevresinde ateş yakılmasına, açık ışıktandırmaya ve sigaraya müsaade etmemekle, kıvılcım çıkma niteliğinde olan cisimler bulundurmamakla ve bu niteliğe sahip olan kıyafetler ile iş görmeye izin vermemekle,

g) Paket, tank, taşıt veya konteynerin boşaltılması esnasında diğer üçüncü kişilerden hizmet sağlanması durumunda, bu faaliyeti yapan kişiler tarafından boşaltmadan önce ve esnasında ve sonrasında ADR hükümlerine uygun önlemlerin alındığını denetlemekle,

ğ) ADR Bölüm 1.4.3.7’de bulunan koşulları yapmakla yükümlüdür.

Tank-Konteyner/Taşınilir Tank İşletmecisinin Yükümlölükleri Madde 18:
Tank-konteynerler veya taşınilir tankların testlerinin ve işaretlemlerinin ADR’nin ilgili koşullarına uyumunu sağlamakla,

b) Tank-konteynerler veya taşınilir tankların yapı ve ekipmanlarının özel olarak, ADR koşullarına uyumlu olmasını sağlamakla,

c) Boşaltılmış tank ya da tank konteynerlerinin kullanıma tekrar sunulmadan, temizlenmesini ve hasarlı olmamasını sağlamakla,

ç) Gereken evrakları bulundurmakla ve taşımacıya vermekle,

d) ADR Bölüm 1.4.3.4’te yer alan diğer koşulları sağlamakla yükümlölüdür.”

4.2 ADR UYGULAMALARI, BELGELER VE İSTATİSTİKLER

Ulusal Yönetmelik ve ADR Sözleşmesi kapsamında olan ADR Belgeleri aşağıda verilmiştir.

TMFB ve EK 3 Evrakı

- TMGDK Yetki Belgesi
- TMGD Eğitimi Yetki Belgesi
- Taşıt Uygunluk Belgesi
- Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası:
- ADR Araç Uygunluk Sertifikası:
- Tasarım Tip Onay Sertifikası
- Muayene sertifikası
- TMGD Belgesi
- SRC5 Sürücü Belgesi

4.2.1 TMFB ve EK 3 Evrakı

Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınması hakkında yönetmeliği ve TMFB Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönergesi kapsamında düzenlenen bir belgedir. Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi tanımı ve kapsamı aşağıda verilmiştir.

“Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi (TMFB): Bu Yönetmelik kapsamında yer alan tehlikeli madde ile iştigal eden işletmelerin, sorumluluk ve yükümlülüklerini yerine getirip getirmediklerinin tespitin yapılabilmesi için ve işletmelerin kayıt altına alınması amacıyla düzenlenen belgeyi” tanımlar.

Yönetmelik kapsamındaki tehlikeli maddeleri; taşımacı, dolduran, paketleyen, yükleyen, gönderen, alıcı, boşaltan ve tank konteyner/portatif tank işletmecisi olarak bu faaliyetlerden biri veya birden fazlasıyla iştigal eden işletmeler TMFB almak zorundadır.

Aynı ticari unvan altında faaliyet gösteren Ticaret Sicil Gazetesinde yayımlanmamış ve tescil edilmemiş merkez adreslerinin haricindeki şube, temsilcilik, bayi, fabrika, imalathane, irtibat bürosu, şantiye, maden ocağı veya atölye ve benzeri işletmeler adreslerinin bulunduğu Bölge Müdürlüklerinden her bir yer için ayrı ayrı TMFB almak zorundadır.

TMFB, adına düzenlenen gerçek veya tüzel kişiler dışındakiler tarafından kullanılamaz ve hiçbir şekilde devredilemez.”

Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönergesi’nde Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi alma, düzenlenme, ücret, devri ve iptali konularına ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

TMFB alma veya yenilemek için müracaat eden işletmeler, bu maddenin birinci fıkrasında istenilen belgelerle birlikte EK-2’de yer alan faaliyet konusu veya konularının hangileri ile iştigal ettiğine dair işletmenin bulunduğu bölgede yetkilendirilmiş TMGDK’den alacakları Ek-3’te yer alan rapor ile belgelemek zorundadır “ (Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge)

. 2014 - 2021 yılları arasında 38.000 işletmeye, beş yıl geçerlilik süreli Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi (TMFB) düzenlenmiştir. Düzenlenen TMFB sertifikalar karekod ve barkod sistemiyle kodlanarak ve e-devlet erişimli U-Net sistemi üzerinden işletmelerin hizmetine sunulmaktadır.

“Tehlikeli madde taşımacılığı yapan lojistik ve nakliye firmalarında araç taşıma kapasitesi 50 ton ve üzerinde olanlar kendi bünyelerinde Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı bulundurmalı veya bir Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşu'ndan hizmet almak zorundadır.”

Sınıf 1, Sınıf 6 ve Sınıf 7 kapsamındaki tehlikeli maddelerle iştigal eden işletmeler, herhangi bir işlem miktarına bağlı olmaksızın, Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi almak zorundadırlar.”

“Eskiden sadece taşıma faaliyeti gösteren işletmelerin Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi almaları gerekmemele birlikte, TMGD atamalarını taşıma yetki belgeleri üzerine yapmaları yeterliydi. Fakat 24 Nisan 2019 tarihinde yayımlanan yönetmelik kapsamında, bu tarihten itibaren taşıma firmalarının da bir Ek-3 raporu ile bölge müdürlüklerine başvurup Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi almaları ve bu belgeye Tehlikeli Madde Güvenlik Danışması Ataması yapmaları ya da yaptırmaları gerekmektedir” (www.tmgmühendislik.com, adresinden erişildi).

TMFB/EK 3: *Bu yönergenin amacı; Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik kapsamında; taşımacı, dolduran, paketleyen, yükleyen, gönderen, alıcı, boşaltan ve tank konteyner/portatif tank işletmecisi olarak bu faaliyetlerden biri veya birden fazlasıyla iştigal eden işletmelerin almak zorunda oldukları Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi'nin (TMFB) düzenlenmesine ilişkin usul ve esasları belirlemektir. Bu Yönerge, karayolu ile yapılan tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetinde yer alan; taşımacıları, dolduranları, paketleyenleri, yükleyenleri, gönderenleri, alıcıları, boşaltanları ve tank konteyner/portatif tank işletmecilerini kapsar.*

Bu süreçler aşağıda açıklanmıştır (TMFB, EK-3 Raporu, <https://www.erentmgd.com/hizmet/tehlikeli-madde-faaliyet-belgesi-tmfb-ek3-raporu.html>)

“Alıcı: *Taşıma evrakı, sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi veya taşıma senedinde belirlen tehlikeli maddenin teslim edileceği işletmeyi veya taşıma işlemi, taşıma sözleşmesi olmadan gerçekleştiriliyorsa, varış noktasında tehlikeli malların idaresini üstüne alacak işletmeyi,*

- **Dolduran:** *Tehlikeli maddeleri; tankerlere, tanklara, portatif tanklara ya da tank konteynerlere, tüplü gaz tankerlerine, çok elemanlı gaz konteynerine veya konteynere dökme olarak dolum yapan işletmeleri,*

- **Boşaltan:** *Tehlikeli madde yüklü konteyneri, çok elemanlı gaz konteynerini, tank-konteynerini, portaf tankı bir araçtan çıkartan; paketli tehlikeli maddeleri, küçük*

konteynerleri ve portatif tankları bir araç veya konteynerden indiren; tehlikeli maddeleri bir tanktan (tanker, sökülebilir tank, portatif tank veya tank konteyner) bir tüplü gaz tankerinden, MEMU veya çok elemanlı gaz konteynerinden, bir araçtan veya dökme yük taşıyan konteynerden boşaltan işletmeyi,

- **Gönderen:** Kendi adına veya bir üçüncü şahıs adına tehlikeli maddeleri gönderen işletmeyi veya taşıma işlemi bir taşıma sözleşmesine bağlı olarak yürütülüyorsa, sözleşmede “Gönderen” olarak belirlen kişiyi,

- **Paketleyen:** Tehlikeli maddeleri, büyük paketler ve orta boy hacimli konteynerler de dahil olmak üzere değişik cinsteki kaplara yerleştirilen ve gerektiğinde paketleri taşınmak üzere hazır hale getiren işletmeleri, **Tank-konteyner/portatif tank işletmecisi:** Tank-konteyner veya portatif tankları, adına kayıtlı olduğu ya da bunları bir sözleşmeye dayalı olarak işleten işletmecileri,

- **Taşımacı:** Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre C1, C2, C3, K1, K2, K3, L1, L2, M1, M2, N1, N2, P1, P2, R1, R2 ve TİO yetki belgesi sahiplerini, belirlenen verilerin tutulduğu, gerektiğinde ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla veri paylaşımına açık olduğu/olabileceği sistemi,

Yükleyen: Paketli veya dökme tehlikeli maddelerin içerisinde bulunduğu ambalaj, konteyner veya portatif tankları bir aracın içine veya üzerine veya bir konteynerin içine yükleyen işletmeleri ifade eder.

Araç uygunluk belgesi: Sektörde pembe şeritli evrak ya da T9 evrakı şeklinde bilinmektedir. ADR Bölüm 9 ekseninde tehlikeli madde taşımacılığı taşıtları için verilmektedir. Belgeyi aracın sahibi almaktadır. 1 yıllık bir evraktır, taşıta senelik teknik bakım uygulanarak bittiğinde belge yenilenir. Taşıtın üzerinde sabit tank bulunuyorsa tankın bakım belgesinin güncellik arz etmesi gereklidir.

Ambalaj Sertifikası: ADR belgesi demiryolu, havayolu, denizyolu nakliyeciliğinde geçerlilik göstermemektedir. ADR belgesi yalnızca karayolunda tehlikeli madde nakliyeciliği için verilmiş olan bir uygunluk sertifikasıdır. ADR belgelerinin geçerlilikleri ADR mevzuatında ifade edilen zamanlar kadardır (TSE, 2022).

SRC5 Sürücü Belgesi: ADR Sözleşmesi ve Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması ile ilgili mevzuat ile Karayoluyla Tehlikeli Madde nakliye eden taşıt sürücülerine Yönelik olarak Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi ekseninde, SRC 5 Belgesi (ADR Belgesi) Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sürücü Eğitimlerine Tehlikeli maddelerin nakliye edilmesinde tercih edilen taşıtların şoförleri ve Tehlikeli madde

taşımacılığı alanında şoför olmayı arzu edenler katılım sağlamalıdır. (ADRTÜRK, 2022);

TMGD Belgesi: Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı olmak ve sertifikasına sahip olmayı arzu edenlerin Fen (matematik, fizik, kimya, istatistik, biyoloji) ve Mühendislik branşlarından üniversite mezunu olmak ya da tehlikeli madde ve güvenlik programı/bölümü ön lisans mezunu olmak ve Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı'nın yetkilendirdiği eğitim organizasyonlarından 64 saatlik TMGD eğitim sürecini tamamlayarak akabinde Ulaştırma Bakanlığı'nın gerçekleştireceği sınavda başarı göstermeleri gereklidir. TMGD belgesine sahip olmak için 70 puan sınırı bulunmaktadır (TUGEM, 2022).”

İşletmeler TMGDK'lar üzerinde sağlayacakları hizmet ile EK 3 raporu ekseninde TMFB belgelerine sahip olurlar. İşletmenin gerçekleştirdiği eylemler işletmenin beyanı doğrultusunda ve danışman tarafından yönetmelik kapsamında yapılan değerlendirme sonucunda işletmenin TMFB Belgesi başvurusu oluşturulur.

Şirketin ADR sözleşmesinde geçen tarafı (faaliyet konusu) EK3 evrakı ile belirlenerek TMFB de gösterilir. (Bkz. Şekil 4.1) Şirketler TMFB'de bulunan eylem konusu (tarafı) ekseninde ADR yükümlülüklerinden sorumludur. Belgenin süresi 5 senedir, süre bitmeden TMGDK aracılığıyla yeni bir EK3 hazırlanarak yönetmelikte gösterilen tüzel kişilik evrakları ile Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı Bölge Müdürlüklerine başvuru yapılarak, var olan belgenin süresi uzatılır.

“Ek-3'te yer alan raporda belirtilen faaliyet konu veya konuları ile işletmenin daha önce almış olduğu TMFB'de yer alan faaliyet konu veya konularında uyumsuzluk olması halinde işletmenin TMFB'si rapor doğrultusunda ilk düzenleme tarihi esas alınarak yeniden düzenlenir.” (Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge)

Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge kapsamı alanı aşağıda verilmiştir.

“(1) Bu Yönerge, karayolu ile yapılan tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetinde yer alan; taşımacıları, dolduranları, paketleyenleri, yükleyenleri, gönderenleri, alıcıları, boşaltanları ve tank konteyner/portatif tank işletmecilerini kapsar.

(2) Bu Yönerge;

a) Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik kapsamında Tehlikeli Madde Uygunluk Belgesi sahibi kıyı tesislerini,

b) ADR Sınıf 6.2'ye tabi bulaşıcı maddeler ile iştigal eden ve Ek-4'de yer alan gerçek veya tüzel kişilerin dışında kalan işletmeleri,

c) Tehlikeyi maddeyi üretiminde kullanmayan ve satışa konu etmeyen nihai tüketici durumundaki işletmeleri,

ç) Ana hizmet konusu bu Yönergenin birinci maddesinde zikredilen faaliyetlerden biri olmayan, bununla birlikte yaptığı iş ve işlemler sonucu tehlikeli madde kapsamına giren atık oluşturan işletmeleri, kapsamaz.”

VERİLİŞ TARİHİ	FAALİYET KONUSU	BELGE NUMARASI
SATIŞ TARİHİ	☐ DOLDURAN ☐ PAKETLEYEN ☐ YÜKLEYEN ☐ GÖNDEREN	
	☐ ALICI ☐ BOŞALTAN ☐ TANK-KONTEYNER/TAŞINABİLİR TANK İŞLETMECİSİ	
TEHLİKELİ MADDE FAALİYET BELGESİ SAHİBİ		
TİCARİ ÜNVANI		
ADRESİ		
İÇİNGE İSİMİ NO		
VERGİ DAİRESİ NO		

Bu Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmeliğin 8 nci maddesinin üçüncü fıkrası kapsamında düzenlenmiştir.

Şekil 4.1 Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi

Kaynak: <https://adrturk.com.tr/tmfb-tehlikeli-madde-faaliyet-belgesi/> 2022 Haziran tarihinde erişilmiştir.

İşletme ve taşımacıları 18 Haziran 2022 de RESMÎ GAZETEDE yayınlanan “Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi” alma şartlarını aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir;

“MADDE 7- (1) Bu Yönetmelik kapsamında; a) Tehlikeli madde taşımacılığı zincirinde “Taşımacı” ve/veya “Tank konteyner/portatif tank işletmecisi” olarak yer alan işletmeler, “Taşımacı” ve/veya “Tank konteyner/portatif tank işletmecisi” faaliyet konulu,

b) Tehlikeli madde taşımacılık zinciri içerisinde yer alan ve son bir takvim yılında yirmi ton ve üzerinde tehlikeli madde alımı yapan işletmeler, “Alıcı-Boşaltan” faaliyet konulu,

c) Tehlikeli madde taşımacılık zinciri içerisinde yer alan ve son bir takvim yılında yirmi ton ve üzerinde tehlikeli madde gönderen işletmeler;

1) Miktarına bakılmaksızın alıcısı olduğu tehlikeli maddeleri paketleyen/yükleyen ve/veya dolduran işletmeler; “Alıcı-Boşaltan-Gönderen” faaliyet konuları ile birlikte “Paketleyen/Yükleyen” ve/veya “Dolduran” faaliyet konulu,

2) Paketlenmiş ve/veya tanklı/dökme olarak almış olduğu tehlikeli maddeleri, paketleme veya dolum işlemi yapmadan gönderen işletmeler, “Alıcı-Boşaltan-Gönderen” faaliyet konuları ile birlikte paketli tehlikeli madde göndermesi durumunda “Yükleyen” faaliyet konulu,

3) Paketlenmiş ve/veya tanklı/dökme olarak almış olduğu tehlikeli maddeleri, boşaltma, paketleme, yükleme veya dolum işlemi yapmadan doğrudan üçüncü şahıslara gönderen işletmeler “Alıcı-Gönderen” faaliyet konulu,

4) Tehlikeli madde alımında bulunmayan ancak, tehlikeli maddeyi paketleyen ve/veya dolduran olarak gönderen işletmeler; “Gönderen” faaliyet konusu ile birlikte, “Paketleyen/Yükleyen” ve/veya “Dolduran” faaliyet konulu,

ç) Son bir takvim yılı içerisinde yirmi ton ve üzerinde tehlikeli madde alımı veya gönderimi yapmayan işletmeler, paketleyen, yükleyen, boşaltan veya dolduran olarak son bir takvim yılında yirmi ton ve üzerinde işlem yaptığı her bir faaliyet konusu/konuları ile ilgili “Paketleyen” ve/veya “Yükleyen” ve/veya “Dolduran” ve/veya Boşaltan faaliyet konulu,

d) Sınıflandırma kodu 1.4S madde ve nesneleri dışında kalan Sınıf 1 ve ADR Kısım 1.7.1 kapsamındaki hariç olmak üzere Sınıf 7 kapsamındaki tehlikeli maddeler ile iştigal eden işletmeler, işlem yapılan tehlikeli madde miktarına bakılmaksızın, iştigal ettikleri faaliyet konularına bağlı olarak,

e) Sınıf 6.2 ile iştigal eden ve Ek-4’te yer alan işletmeler, iştigal ettikleri faaliyet konularına bağlı olarak, TMFB almak zorundadır. ”

Ülke Geneli TMFB Sayısı <https://www.uab.gov.tr> adresinden Haziran 2022 tarihinde edinilen veriler aşağıda (Bkz. Tablo 4.1 Tablosu) verilmiştir.

Tablo 4.1 Ülke Geneli TMFB Sayısı



4.2.2 Muafiyetler

Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi almasına gerek olmayan firmalara düzenlenen belge muafiyet belgesi olarak adlandırılır. Tehlikeli madde muafiyet raporu yıllık olarak düzenlenmektedir. İşletmelerin faaliyetleri TMFB ve/veya TMGD muafiyeti içermesi durumunda bölge müdürlüğüne ibraz edilmek üzere danışman tarafından EK3 Muafiyet Raporu hazırlanır.

“İşletmeler, Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi (TMFB) kapsamında yapılması gereken iş ve işlemlerinin TMFB ve/veya TMGD muafiyeti içermesi durumunda, faaliyette bulunduğu bölge müdürlüğünün yetki alanındaki herhangi bir TMGDK’dan yılda bir muafiyet durumunu belirten rapor almak zorundadır.” (Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının yetkilendirilmesi hakkında yönerge).

“Sadece “Taşımacı” faaliyet konulu TMFB’ye sahip olup, taşıma yetki belgesine kayıtlı taşıtlarının toplam asgari kapasitesi elli tonun altında olan işletmeler,

TMFB’sinde kayıtlı faaliyet konu/konularını devreden işletmelerden, devrettiği faaliyet konu/konuları hakkında devir sözleşmesinin/sözleşmelerinin geçerliliği süresince söz konusu faaliyetlere ilişkin tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hizmeti alma zorunluluğu aranmaz.”

‘Birden fazla TMFB’ye sahip olup, tehlikeli madde faaliyetlerini fiilen yürüttüğü adreslerde tehlikeli madde güvenlik danışmanı hizmeti alan işletmelerin, faturalandırma işlemi yaptığı ve idari işlerini (büro, ofis, acente) yürüttüğü adreste, tehlikeli madde faaliyet tespit raporu ile belgelendirmesi şartıyla tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hizmeti alması zorunlu değildir.’” Kaynak: Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik,

18 Haziran 2022 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan “TEHLİKELİ MADDELERİN KARAYOLU İLE TAŞINMASI HAKKINDA YÖNETMELİK” ile Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Alma Zorunluluğu, Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hizmeti Alma Zorunluluğu ve Diğer Hükümler yeniden düzenlenmiştir.

‘‘Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Muafiyet ve Özel İzin Verilecek Haller ile Özel Kurallar Muafiyet ve özel izin verilecek haller:

MADDE 28- (1) Bakanlık, tehlikeli madde özelliği ihtiva eden yeni ürünlerin, araştırma, geliştirme, kalite kontrolü, UN numarası alma ve ADR’nin ilgili bölümüne dâhil edilme sürecindeki taşımalarına, teknik gelişmelere bağlı olarak yurt içi taşımacılık faaliyetinde kullanılmak üzere yeni tasarlanan taşıma birimlerinin test etme aşamasındaki kullanımına, ADR kapsamında taşınması yasak olan maddelerin talep edilmesi halinde taşınmasına ADR ve bu Yönetmelik hükümleri ile ilgili muafiyet ve/veya özel izin verebilir.

(2) Birinci fıkra kapsamında muafiyet veya özel izin verilebilmesi için başvuru sahibi, TMGDK veya işletme bünyesinde istihdam edilen TMGD tarafından hazırlanmış tehlikeli madde taşınması sırasında alınması gereken emniyet tedbirlerini içeren bir raporu ibraz etmek zorundadır. Hazırlanan raporda aynı zamanda oluşabilecek riskler de belirtilir ve muafiyet veya özel iznin neden gerekli olduğu gerekçelerle açıklanır. Bakanlık başvuru sahibinden daha kapsamlı rapor sunmasını isteyebilir.

(3) Birinci fıkra kapsamında verilen muafiyet, en fazla beş yıl süre ile geçerlidir. Bu beş yıllık süre içinde muafiyet tanınan ürünlerin ADR’nin ilgili bölümlerine eklenmesi veya ilgili bölümlerinden çıkarılması gerekir. Ancak Bakanlık, bu sürenin uzatılmasını talep edenlere, söz konusu muafiyetin ADR’ye eklenmesinin veya ADR’den çıkarılmasının bu süre içerisinde sağlanamamasının haklı ve makul gerekçelerini gösteren belgelerin sunulmasına bağlı olarak en çok bir yıl ek süre verebilir.

(4) Bakanlık, kamu menfaati veya kamu güvenliğinin söz konusu olduğu durumlarda, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının talebi üzerine ADR ve bu Yönetmelik hükümleri ile ilgili olarak muafiyet veya özel izin tanıyabilir.

Özel kurallar: MADDE 29- (1) Tehlikeli maddeleri taşıyan taşıtların Türk Boğazları Bölgesindeki köprüleri ve tüp geçitleri kullanımı ve karayolları üzerindeki tünellerin tünel kategorilerinin ADR'ye uygun olarak belirlenmesi, işaretlenmesi ve bu tünellerden tehlikeli madde taşıyan taşıtların geçişleri ile ilgili usul ve esaslar; İdarenin ve ilgili valiliklerin görüşü alınmak kaydı ile Karayolları Genel Müdürlüğüne belirlenir''

4.2.3 Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşu (TMGDK) Yetki Belgesi

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik doğrultusunda verilen bir belgedir. Yönetmelik TMGDK'ları; *''Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşu (TMGDK): Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hizmeti vermek üzere Bakanlık tarafından yetkilendirilen kuruluşu''* şeklinde açıklanmaktadır.

ADR Sözleşmesinde yer almayan Dünyada tek ülkemizde iç mevzuat ile yapılandırılmış TMGDK kuruluşlarının kuruluş, işleyiş, görev ve sorumluluklar: Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge ile düzenlenmiştir. *''Bu Yönergenin amacı; tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hizmeti verecek olan tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının niteliklerini, belgelendirilmelerini, görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemektir''* (Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge)

TMGDK Yetkinlik Belgesinin (Bkz. Şekil 4.2) geçerlik süresi 5 (beş) yıldır. Yönergeye göre yetki belgeleri beş yılda bir yenilenmelidir.

YETKİ BELGESİNİN		
VERİLİŞ TARİHİ	GEÇERLİLİK TARİHİ	NUMARASI
27/11/2017	27/11/2022	BKN.U-NET.TMGDK.34.90
YETKİ BELGESİ SAHİBİ (U-NET NO = 1002010)		
TİCARİ ÜNVANI	TMGD HİZMETLERİ DANIŞMANLIK SANAYİ TİCARET LIMITED ŞİRKETİ	
KİSA ÜNVANI	-	
ADRES	BURHANIYE MAHALLESİ GÜRGEN SOKAK NO:16/2 ÜSKÜDAR / İSTANBUL	
TİCARET SİCİL NO	981539	
VERGİ DAİRESİ / NO	ÜSKÜDAR / 8450331409	

Bu belge, Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarının Yetkilendirilmesi Hakkında Yönerge'nin 7 inci maddesinin 2 inci fıkrası kapsamında düzenlenmiştir.

Şekil 4.2 TMGDK Yetki Belgesi

4.2.4 TMGD Eğitimi Yetki Belgesi

Danışmanların (TMGD'lerin) alacakları temel eğitimin özellikleri Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ'inde ifade edilmiştir. Tebliğde TMGD Eğitimi sağlayacak kuruluş ve kişiler aşağıda ifade edilmiştir.

TMGD Eğitim Kurumları Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı için eğitim alması gereken kişilerin eğitimlerini yönetmelikler doğrultusunda verilmesini ve sınav, eğitim işlemlerini U-Net Otomasyon Sistemine ile entegre şekilde gerçekleştirir.

Tehlikeli maddeleri taşıyacak araç şoförlerinin eğitimleri de yine aynı şekilde yetki verilmiş eğitim şirketlerince sağlanır. Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi ile tehlikeli maddeleri götüren araç sürücülerine mesleki yeterlilik eğitimi sağlayacak eğitim kuruluşlarının yükümlülükleri ile gerçekleştirilecek yetkilendirmenin usul ve esasları belirlenmiştir. *'Bu Yönerge; karayoluyla tehlikeli madde taşıyan araç şoförlerine yönelik mesleki yeterlilik eğitimi verecek eğitim kurumlarını, eğiticileri, eğitimin içeriğini, yapılacak sınavları, sınavlarda başarılı olanlara verilecek mesleki yeterlilik belgesini ve bu eğitim kurumlarında çalışan personeli kapsamaktadır.'* (AFAD, 2022)

'j) Tehlikeli madde güvenlik danışmanı eğitici (TMGDE) : Tehlikeli madde güvenlik danışmanı eğitimi yetki belgesine (TMGDEYB) sahip eğitim kuruluşlarında görev yapan İdare tarafından yetkilendirilmiş eğiticileri,

k) Tehlikeli madde güvenlik danışmanı eğitici belgesi (TMGDEB): TMGDEYB'ye sahip eğitim kuruluşlarında görev yapacak eğitimcilere İdare tarafından düzenlenen belgeyi,

TMGDEYB, adına düzenlenen gerçek veya tüzel kişiler dışındakiler tarafından kullanılamaz ve hiçbir şekilde devredilemez.

Ancak, yetki belgesine sahip tüzel kişilikler; pay sahipliği satışı, bağışlama veya muadili bir işlemle el değiştirebilirler. Bu değişim sonunda yeni sahip veya ortaklar, değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren doksan gün içerisinde bu durumu İdareye bildirmek zorundadırlar.”

Tehlikeli madde güvenlik danışmanı eğitici olma şartları Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ ile düzenlenmiştir.

“Bakanlık, TMGDEYB sahibi eğitim kuruluşlarının eğitici ihtiyacını karşılayabilmek için İdarenin internet sitesinde (www.tmkt.gov.tr) duyuru yapmak kaydıyla TMGD Eğitici sınavını yapar.

Sınav 100 puan üzerinden değerlendirmeye tabi tutulur. Adayların bu sınavda başarılı olabilmeleri için en az 80 puan almaları gerekir.

TMGD Eğitici Belgesi sahibi eğitimciler, 24 üncü maddenin ikinci fıkrası kapsamında İdare tarafından iki yılda bir yeterlilik sınavına tabi tutulur. Sınavda başarısız olan eğitimciler ile sınava girmeyen eğitimcilerin TMGDEB'leri, daha sonraki yapılacak yeterlilik sınavlarında başarılı oluncaya kadar askıya alınır.” (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ).

Söz konusu sınava girmek isteyen adaylar, aşağıda belirtilen bilgi ve belgelerle İdareye müracaat ederler.

a) Başvuru dilekçesi,

b) T.C. kimlik numarası olan nüfus cüzdanı fotokopisi,

c) TMGD sertifikasının sureti

ç) Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığınca yapılan Yabancı Dil Bilgisi Seviye Tespit Sınavında; İngilizce, Almanca, Fransızca veya Rusça dillerinden birinden asgari 65 düzeyinde puan aldığını gösteren belge veya dil yeterliği bakımından bu puana denkliği kabul edilen ve uluslararası geçerliliği bulunan başka bir belgenin noter veya idarece onaylı sureti,

d) Kaçakçılık, dolandırıcılık, dolanlı iflas, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kaçak insan taşımacılığı veya ticaret, hırsızlık, rüşvet suçlarından hürriyet bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmadığına dair yazılı beyan.”

Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi Bu Yönergenin amacı tehlikeli maddeleri taşıyan araç şoförlerine mesleki yeterlilik eğitimi verecek eğitim kurumlarının sağlaması gereken asgari şartlar ile yapılacak yetkilendirmenin usul ve esaslarını belirlemektir. Bu Yönerge; karayoluyla tehlikeli madde taşıyan araç şoförlerine yönelik mesleki yeterlilik eğitimi verecek eğitim kurumlarını, eğiticileri, eğitimin içeriğini, yapılacak sınavları, sınavlarda başarılı olanlara verilecek mesleki yeterlilik belgesini ve bu eğitim kurumlarında çalışan personeli kapsamaktadır.

2022 Yılı İtibari Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğitimi Yetki Belgesi Sayısını içeren tablo aşağıda verilmiştir. Bkz. Tablo 4.2

Tablo 4.2

2022 Yılı İtibari Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğitimi Yetki Belgesi Sayısı

2021 YILI İTİBARI İLE TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANI EĞİTİMİ YETKİ BELGESİ SAYISI	
KURUM	50
EĞİTMEN	80

Kaynak: <https://www.uab.gov.tr/bakanlik-yayinlari> adresinden Haziran 2022’de erişilmiştir.

4.2.5 Araç ve Ambalaj Belgelendirme

ADR sözleşmesi EK A Bölüm 1.8.7’de yer alan hükümler ile, tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılacak araç ve ambalajların belgelendirilmesini ve muayenelerini regüle etmektedir.

24 Nisan 2019 tarihli 30754 Sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nca 28 Haziran 2022 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, yedinci bölüm Yetkilendirme ile ilgili olarak;

‘MADDE 37- (1) Bakanlık, gerektiğinde teknik ve idari kapasite, teşkilat imkânları, hizmetin hızlı/etkin/yaygın olarak üretilmesi ilkelerini gözeterek, Bakanlığın bu Yönetmelik kapsamında yerine getirmekle yükümlü olduğu iş ve işlemlerin bir kısmını aşağıda belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde yürütmek üzere kamu

kurum/kuruluşlarını veya Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) tarafından TS EN ISO/IEC 17020 standardına göre akredite edilen muayene kuruluşlarını yetkilendirebilir.” demektedir. (Kaynak: Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik)

Muayene kurumlarının bilgi yükümlülükleri:

Muayene kurumu, kendisini onaylayan yetkili makamı, aşağıdaki konularda bilgilendirir:

(a) 1.8.7.2.4 hükümlerinin uygulandığı durumlar haricinde, tip onay sertifikalarının reddi, sınırlandırılması, askıya alınması, iptal edilmesi;

(b) Yetkili kurum tarafından verilen onayın kapsam ve koşullarını etkileyen herhangi bir durum(lar);

(c) 1.8.1 veya 1.8.6.6'ya göre uygunluğu izleyen yetkili kurumdan aldıkları ve uygunluk değerlendirmesi faaliyetlerine ilişkin bilgi talebi;

(d) Talep üzerine, onayları kapsamında yürütülen uygunluk değerlendirme faaliyetleri ve görevlerin devredilmesi de dâhil olmak üzere diğer faaliyetler.” (ADR,2021)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Türk Standartları Enstitüsü arasında 6 Mart 2013'te tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik bir protokol imzalanmıştır. Bu protokol ile tehlikeli maddelerin karayolu (ADR), demiryolu (RID), havayolu (IATA-DGR, ICAO-TI), denizyolu (IMDG-CODE) taşımacılığı sözleşmeleri dahilinde, Türkiye’de ambalaj, basınçlı kap, yük konteyneri, büyük paket, tank ve araçların belgelendirilmesinde yetkili kuruluşu olarak TSE yetkilendirilmiştir. Bu bağlamda tehlikeli madde taşımacılığı düzenlemeleri yapılabilmesi için TSE Ulaşım ve Lojistik Sistemleri Merkez Başkanlığı Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Müdürlüğü kurulmuş bulunmaktadır. Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Müdürlüğü’nce 1 Temmuz 2013 itibarıyla ilgili uluslararası kovansiyonlar kapsamında belgelendirme faaliyetlerine başlamıştır. Müdürlük ADR mevzuatının gerekliliklerini sağlayarak bütün alanlarda akreditasyon çalışmalarını tamamlamış Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) tarafından TS EN ISO 17020 standardından A tipi muayene kuruluşu olarak akredite edilmiştir.

TSE Ulaşım ve Lojistik Sistemleri Merkezi Başkanlığı Ulaşım ve Lojistik Sistemleri Merkezi Başkanlığı tarafından dönem içerisinde yapılan sertifikalandırmalar ve gerçekleştirilen önemli faaliyetler TSE’nin 2021 faaliyet raporunda yayınlamıştır.

TSE Tarafından ADR sözleşmesi kapsamında verilen belgeler aşağıda

sıralanmıştır:

- Araç (Taşıt) Uygunluk Sertifikası
- Muayene sertifikası
- Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası
- Tasarım Tip Onay Sertifikası

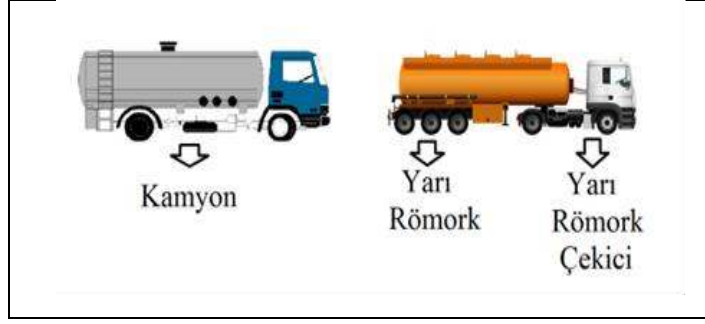
4.2.6 Araç (Taşıt) Uygunluk Sertifikası

ADR Bölüm 9 kapsamında tehlikeli madde taşımacılığı gerçekleştirecek olan araçların alması gerekli olan belgedir. ADR Araç Uygunluk Belgesi aracın veya ekipmanlarının Tehlikeli Madde Taşımaya uygunluğunun yetkili makamların tescil edilmesidir. Bu belgeyi aracın sahibi olan kişi alır. Aracın sahibi bir başkası olduğunda belgenin yenilenmesi de gerekir. ADR Araç Uygunluk Sertifikasının geçerliliği 1 yıldır. Bir yılın sonunda aracın yıllık teknik muayenesi yapılarak belge yenilenir. Aracın üzerinde sabit tank var ise tankın muayene sertifikasına sahip olması gerekir.

ADR koşullarına göre Araç uygunluk belgesi aracın trafiğe tescil olduğu ülkenin yetkilendirilmiş kurumu tarafından verilir. Ülkemizde araç uygunluk belgesini vermeye yetkili kurum Türkiye’de Türk Standartları Enstitüsü (TSE) Yetkili Kurumudur.

Tehlikeli Malların Karayolunda Taşınması Hakkındaki Yönetmeliğe göre, itibaren imal edilmiş araç ve üst yapılarının ADR’ye uygunluk göstermesi gerekmektedir. 1 Ocak 2015 tarihinden sonra üretilmiş olan tehlikeli madde taşımacılığında kullanılacak araçların ADR sözleşmesi Bölüm 9’da detayları verilmiş olan “ADR Araç Uygunluk Belgesi” alması gereklidir.

ADR’nin Kısım 9’unda yer alan araç zorunlulukları, araçların yapımı üzerine, tehlikeli mal taşımacılığına yönelik en az dört tekeri olan kamyon ve Römork ve yarı-römork kategorisindeki araçlar için geçerlidir. ADR Bölüm 9.2’de verilen tabloda EX/II, EX/III, FL ve AT araçlarının üretimine ilişkin zorunluluklar karşılamalıdır.



Şekil 4.3 Tehlikeli Madde Taşıyıcılığında Kullanılan Araçlar

“MADDE 6 – (1) Tehlikeli maddelerin 1 m³ üzerindeki sabit veya sökülebilir tankla veya 3 m³ üzerindeki tank-konteyner, portatif tank, ÇEGK, vakumla çalışan atık tankı, tank takas gövdesi vb. taşıma birimleri ile taşınması halinde araçlara ADR/Taşıt Uygunluk Belgesi alınması zorunludur.” (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik)

“ADR’siz üretilen tanklar ADR’li yapılamaz. ADR’li tanklar yarı mamül durumunda itibaren muayene ve testlere tabi tutulurlar, ayrıca üreticide Üretim ve Üretim Uygunluk Sertifikasına sahip olmalıdır. 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren her bir tank ADR’li olarak üretilmelidir. Bu tarihten önce üretilmiş ADR’siz tank taşıyan araçlar Taşıt Uygunluk Belgesi alarak ulusal taşımacılık yapabilirler. Bu kapsamda tank ve araç muayene ve testlere tabi tutulacaktır” (tse.org.tr.2022)

“Muayene sertifikası tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılacak olan tank, basınçlı kap, konteyner ve IBC’ler için bu ekipmanların sahibine verilir. Muayeneler belirlenmiş periyotlarda yapılır ve muayene sertifikası düzenlenir.” (https://turuncuplus.com, 2022)

“Tehlikeli madde taşıyan tankerlerin tanklarının her 3 yılda bir Ara Muayene ve her 6 yılda bir Periyodik Muayeneye tabi tutulmak suretiyle ilgili muayenenin onaylanması sonucunda, Türk Standartları Enstitüsü tarafından ADR Araç onay belgesi onaylanarak verilir.” (https://www.tse.org.tr. 2022).

ADR Araç Uygunluk Sertifikası araçlara ADR anlaşmasına taraf olunan tüm ülkelerde tehlikeli madde taşıma hakkı verir. ADR Araç Onay Sertifikası taşımalarında araçta hazır halde bulundurulmalıdır. “Bu sertifika, düzenleyen ülkenin dilinde ya da dillerinden birinde hazırlanacaktır. Bu dilin İngilizce, Fransızca veya Almanca olmaması halinde, onay sertifikasının başlığı ile No. 11 altındaki açıklamalar İngilizce, Fransızca veya Almanca dillerinde de yazılacaktır.” (http://www.tmgddunyasi.com/tag/adr-onay-sertifikasi/).

Onay sertifikası teknik muayene tarihinden itibaren bir yıl geçerlidir. Bir sonraki onay dönemi yapılan teknik muayene, geçerlilik süre tarihinin bitiminde önceki veya sonraki bir ay içerisinde gerçekleştirilmelidir. Artı eksi 1 ay içerisinde gerçekleştirilmemiş muayenelerde mevcut belge iptal olur ve yeni bir belge düzenlenmesi gerekir.

ADR ye taraf olmamız ile, 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren üretilen tüm tehlikeli madde taşıyan araçlar ADR sözleşmesine uygun olarak üretilmek zorundadır. 2014 ve önceki model yılına sahip eski araçlar ise Tehlikeli Madde Taşıyan Eski Araç ve Üst Yapıların Muayene ve Belgelendirilmeleri Hakkında Yönerge’de belirtilen usul ve esaslara göre Bakanlıktan veya Bakanlığın yetkilendirdiği kurum/ kuruluştan Taşıt Uygunluk Belgesi almak zorundadırlar. 2014 ve önceki model ADR şartlarını sağlamayan mevcut araçlar ise Yönetmeliğe göre eski araç statüsünde kabul edilmiş olup, yeni kurulan sisteme dahil edilmeleri ve durum tespitlerinin yapılması amacıyla bu araçlara Taşıt Durum Tespit Belgesi alma zorunluluğu getirilmiştir. 2015 yılından itibaren 6 yılı aşkın süredir devam eden Taşıt Durum Tespit Belgesi verilmesi işlemine 01.07.2021 tarihi itibarıyla son verilmiştir. 2021 yılı itibarı ile 33.734 araca Durum Tespit Belgesi düzenlenmiştir. Taşıt Durum Tespit Belgelerinin ADR Uygunluk Belgesi ve Taşıt Uygunluk Belgesine dönüşme oranı % 49,59 olarak gerçekleşmiştir. (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf> adresinden Haziran 2022’de erişilmiştir.)

“2014 ve öncesi model yılına sahip olup, ülke sınırları içinde veya ADR’ye taraf olmayan ülkelere yapılan tehlikeli madde taşımacılığında kullanılan ve bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte trafik siciline tescilli, Bakanlığın yetkilendirdiği kuruluştan araçlarına Taşıt Durum Tespit Belgesi almış ancak, ADR/Taşıt Uygunluk Belgesi bulunmayan araçların; muayene, test ve belgelendirilmeleri, Bakanlık tarafından yayımlanan mevzuata göre Bakanlıktan veya Bakanlığın yetkilendirdiği kurum/kuruluştan, (Değişik ibare:RG-7/10/2020-31267) 1/7/2021 tarihine kadar ADR/Taşıt Uygunluk Belgesini almaları zorunludur” (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, Geçici Madde 1)

Araç uygunluk belgesi araç içinde bulundurulması gereken bir evraktır. Aşağıdaki tabloda ADR Onayı Gerektiren Araç Kapasiteleri yer almaktadır. Bkz: Tablo 4.3

Tablo 4.3 ADR Onayı Gerektiren Araç Kapasiteleri

ADR ONAYI GEREKEN ARAÇ KAPASİTELERİ	
Sökülebilir TANK	1 m3 ten büyükse gerekir
SABİT TANK	
Tüplü Gaz Tankeri	
Portatif TANK	3 m3 ten büyükse gerekir
TANK Konteyner	
Çok Elemanlı Gaz Konteyner	

Kaynak: Yuyucu, H. TMGD Sınava Hazırlık Rehberi, 2021: 164

Türk Standartları Enstitüsünce Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Alanında Yürütülen ADR Faaliyetleri ve sayısal verilere, <https://www.uab.gov.tr> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir derlenerek Tablo 4.4 ve 4.5’te verilmiştir. Bkz. Tablo 4.4 ve 4.5

**Tablo 4.4 Türk Standartları Enstitüsünce
Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Alanında Yürütülen ADR Faaliyetleri**

TÜRK STANDARTLARI ENSTİTÜSÜNCE	
Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Alanında Yürütülen ADR Faaliyetler	
TASARIM ONAY	İLK/ARA/İSTİSNAİ/PERİYODİK MUAYENE
•Ambalajlar •Orta Boy Dökme Yük Konteynerleri (IBC) •Büyük Ambalajlar •Tanklar •Basınçlı Kaplar •CSC Kapsamı Dışında Kalan Dökme Yük konteynerler	•Orta Boy Dökme Yük Konteynerleri (IBC) •Tanklar •Basınçlı Kaplar •CSC Kapsamı Dışında Kalan Dökme Yük Konteynerleri

Tablo 4.5 TSE'nin ADR Alanında Gerçekleştirdiği Faaliyetler

TSE'nin ADR Alanında Gerçekleştirdiği Faaliyetler (Kümüle)							
YILLAR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ADR Araç Uygunluk Belgesi	4.332	6.831	10.507	16.173	22.402	26.466	27.556
Taşıt/Tanker Durum Tespit Belgesi	16.949	23.662	26.782	28.331	30.682	32.850	34.579
Tank+Ambalaj Tasarım Onay	58	105	146	195	261	358	410
Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk	—	—	86	185	299	507	710
Tank Muayene Sertifikası	1.878	3.909	6.445	12.113	17.813	23.545	29.885

BELİRLİ TEHLİKELİ MADDELER TAŞIYAN ARAÇLAR İÇİN ONAY SERTİFİKASI
CERTIFICATE OF APPROVAL FOR VEHICLES CARRYING CERTAIN DANGEROUS GOODS

Bu sertifika, aşağıda belirtilen aracın, Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR) tarafından öngörülen koşulları karşıladığını beyan eder./This certificate testifies that the vehicle specified below fulfils the conditions prescribed by the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).

1. Sertifika No: Certificate No.:	2. Araç Üreticisi: Vehicle manufacturer:	3. Araç Tanıtım No: Vehicle Identification No.:	4. Tescil Numarası (varsa): Registration number (if any):
--------------------------------------	---	--	--

5. Taşıyıcının, Operatörün veya Araç Sahibinin Adı ve İş Adresi: / Name and Business Address of Carrier, Operator or Owner:

6. Araçla İlgili Açıklamalar*: YARI RÖMÖRK ARAÇ
Description of vehicle: SEMI-TRAILER

7. ADR 9.1.1.2 Kapsamındaki Araç Kodu (Kodları)*: / Vehicle designation(s) according to 9.1.1.2 of ADR:
EX-II EX-III FL GX- AT MPUB

8. Yavaşlatıcı Fren Sistemi*: / Endurance Braking System:
☒ Yok / Not Applicable
☐ ADR 9.2.3.1.2 uyarınca etkinlik _____ tonluk ⁴ bir taşıma ünitesinin toplam kütlesi için yeterlidir.
The Effectiveness according to 9.2.3.1.2 of ADR is sufficient for total Mass of The Transport Unit of _____

9. Sabit Tanklar/Tüplü Gaz Tankeriyle İlgili Açıklama(varsa): / Description of the Fixed Tank(s)/Battery-Vehicle (if any): --

9.1 Tank Üreticisi: --
Manufacturer of the tank:

9.2 Tank/Tüplü Gaz Tankeri Onay Numarası: --
Approval Number of the Tank/Battery-Vehicle:

9.3 Tank Üreticisinin Seri Numarası/ Tüplü Gaz Tankerinin Elemanlarının Tanımlanması: -- 12/1910
Tank Manufacturer's Serial number/Identification of Elements of Battery-Vehicle:

9.4 Üretim Yılı: -- 2013
Year of Manufacture:

9.5 ADR 4.3.3.1 veya 4.3.4.1 Uyarınca Tank Kodu: -- P230N
Tank Code According to 4.3.3.1 or 4.3.4.1 of ADR:

9.5 ADR 4.8.4 uyarınca TC ve TE Özel Hüküm (varsa)*: --TCI-TE7
Special Provisions TC and TE According to 4.8.4 of ADR (if applicable):

10. Taşımasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler: / Dangerous Goods Authorized for Carriage:
Araç, No. 7'deki araç kodlarına atanmış olan tehlikeli malların taşınması için aranan koşulları karşılamaktadır./The vehicle fulfils the conditions required for the carriage of dangerous goods assigned to the vehicle designation(s) in No. 7.

10.1 EX/II veya EX/III ise² ☐ Uyumluluk Grubu I de Dahil Olmak Üzere Sınıf I Maddeleri
Googs of Class I including compatibility group I
☐ Uyumluluk Grubu I Hariç Olmak Üzere Sınıf I Maddeleri
Googs of Class I including compatibility group I

In the case of an EX/II or EX/III vehicle

10.2 Tanker/Tüplü Gaz Tankeri İçin³: / In the case of a tank-vehicle/battery-vehicle
☒ Yalnızca Tank Kodu ve No. 9'da Belirtilen Özel hükümler Kapsamında İzin Verilen Maddeler Taşınabilir¹ ya da
Only the substances permitted under the tank code and any special provisions specified in No.9 may be carried
or
☐ Yalnızca Aşağıdaki Maddeler Taşınabilir (Sınıf, BM No. ve Gerekliyse Ambalajlama Grubu ile Uygun Sevkiyat Adı):
Only the following substances are Carried (Class, UN number, and if necessary packing group and proper shipping name) may be carried
Yalnızca, gövde, cıvata, baskı ve (varsa) koruyucu astar malzemeleriyle tehlikeli tepkimeye girmeye meyilli olmayan maddeler taşınabilir./ Only substances which are not liable to react dangerously with the materials of the shell, gaskets, equipment and protective linings (if applicable) may be carried

11. Açıklamalar (Remarks): --

12. Son Geçerlilik Tarihi/ Valid until: 18.11.2014 Yer/Place: Ankara/TÜRKİYE Tarih- İmza Date/Signature: 18.11.2013 Belgeleyen-Korun Mührü
Stamp of Issuing Service

TSE

Şekil 4.4 ADR Bölüm 9'da verilen Onay Belgesi Formu

4.2.7 Ambalaj Tasarım Tip Onay Sertifikası

Tehlikeli madde taşımak için tasarlanan tank, basınçlı kap, ambalaj, IBC, büyük ambalaj, konteynırlar için verilen sertifikadır. Tasarım Tip Onay Sertifikasını üretici alır.

ADR tehlikeli madde taşımak için tasarlanan ambalajların üretim ve test koşullarını Ek A Bölüm 6.1 ile 6.5'te vermektedir. Tehlikeli madde ambalajları, maddeleri güvenli taşıyabildiklerini ispatlamak zorundadır. Ambalaj tasarım onay sertifikası Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilen Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından yürütülmektedir. Tehlikeli maddelerin karayolunda taşınması mevzuatında yer alan ambalaj, IBC (Orta Boy Dökme Yük Konteyneri), Basınçlı Kap, Tank ve araçlara ilişkin tasarım onay, tip testleri ve muayene hizmetleri TSE tarafından verilmektedir. ADR mevzuatında yer alan ambalaj, basınçlı kap, IBC ve tanklar için tasarım tip onay sertifikası, üretim ve üretim yeri uygunluk sertifikalarını da TSE düzenlemektedir. Bununla beraber üretilen araç, tank ve IBC'nin ilk, ara, periyodik ve istisnai muayeneleri de Türk Standartları Enstitüsü tarafından yapılarak, sertifikalandırılır.

“Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı ile yapılan “Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Kullanılan Ambalaj, Tank ve Kapların Test, Sertifikalandırma ve Muayenelerinin Yapılması Hususunda Yetki Devri Protokolü” uyarınca test, sertifikalandırma ve muayene iş ve işlemleri TSE tarafından yapılmaktadır.” (<https://www.erentmgd.com/hizmet/adr-tasarim-tip-onay-sertifikasi.html>).



Şekil 4.5 Örnek Tasarım Onay Sertifikası

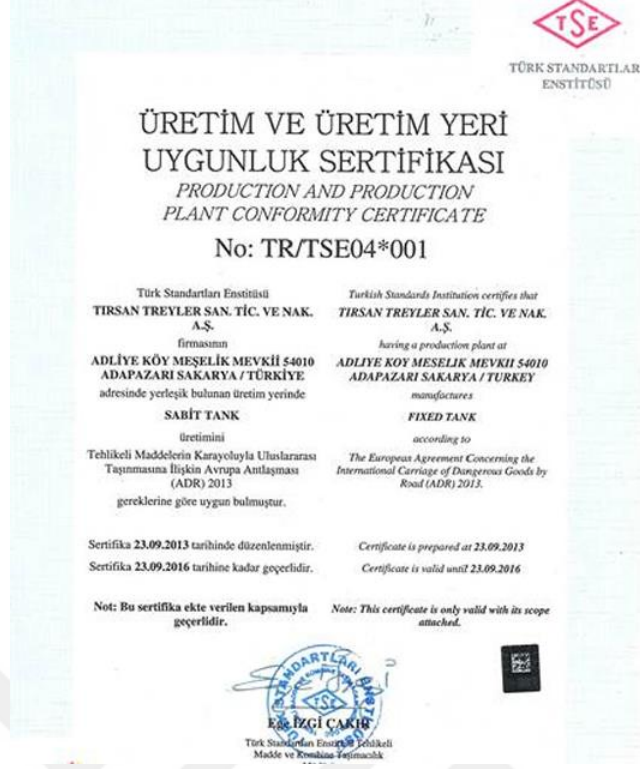
Kaynak: <http://www.ulasimonline.com/lojistik/52170/tsenin-ilk-belgelendirdigi-uretici-tirsan.html>,
adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.

4.2.8 Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası

ADR Bölüm 6.1 kapsamında ambalaj ve ADR Bölüm 6.5 kapsamında IBC üretimi yapan firmaların, üretim yerleri ile ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilen kurum/kuruluştan Üretim Yeri Uygunluk Belgesi almaları gerekmektedir.

Tehlikeli madde taşımacılığında kullanılacak olan tank, basınçlı kap, ambalaj, IBC, büyük ambalaj, konteynırların üreticisine verilir. Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikasının geçerliliği 3 yıldır.

Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı tarafından Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası vermek için yetkilendirilmiş kurum TSE Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Müdürlüğü'dür. TSE Üretim Yeri Uygunluk Belgesi İşletmelerde yılda en az bir kez denetim yapılarak üretimlerin mevcut tip onayına (UN Onayı) göre yapılıp yapılmadığı kontrol eder.



Şekil 4.6 Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk Sertifikası

Kaynak: <http://www.ulasimonline.com/lojistik/52170/tsenin-ilk-belgelendirdigi-uretici-tirsan.html>,
adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.

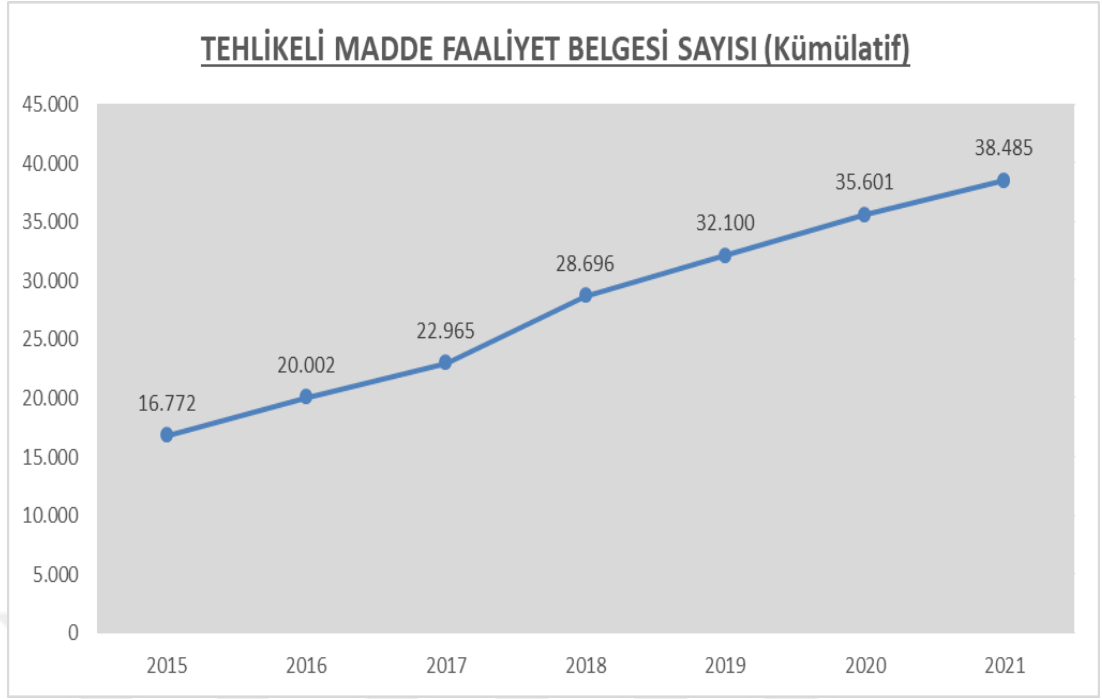
4.2.9 ADR Uygulamalarına Ait Derlenmiş İstatistik Veriler

2015 yılından bugüne Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Türk Standartları Enstitüsü Faaliyet Raporları yıl bazında incelenmiş, tehlikeli madde taşımacılığı uygulamalarını içeren tüm sayısal veriler derlenerek tablo olarak bir araya getirilmiştir.

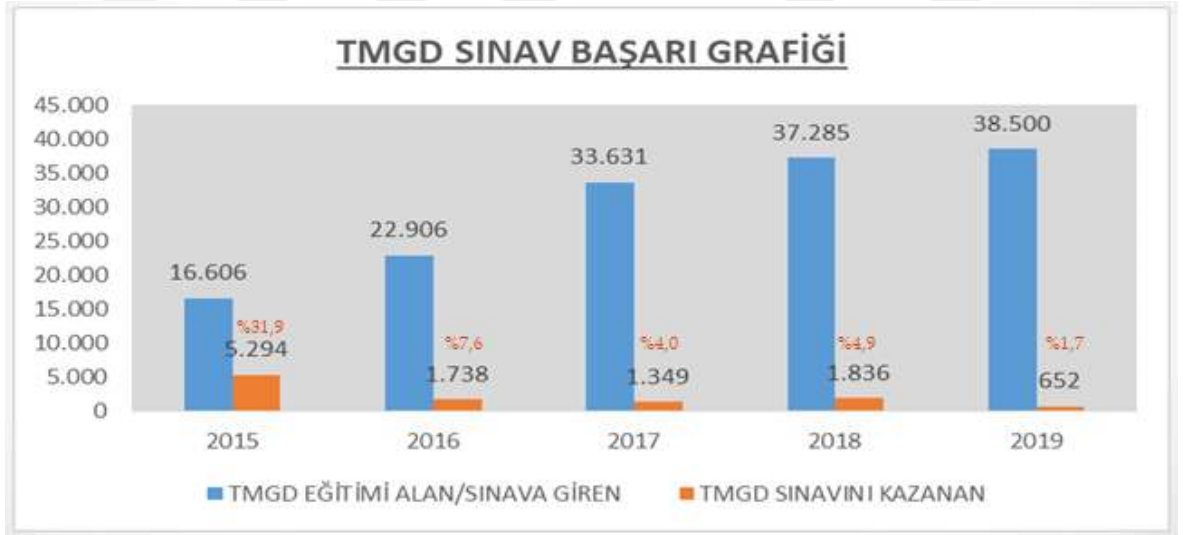
Sayısal veriler <https://www.uab.gov.tr> / <https://www.tse.org.tr> adreslerinden, Haziran 2022 tarihinde erişilerek derlenmiştir. (Bkz. Tablo 4.6 ve Şekil 4.7 ila 4.10)

Tablo 4.6 Yıllara Göre Tehlikeli Madde Uygulamalarına Ait Derlenmiş Veriler

YILLARA GÖRE TEHLİKELİ MADDE UYGULAMALARINA AİT DERLENMİŞ VERİLER							
YILLAR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SRC 5							
SRC5 EĞİTİM KURUMU (Kümüle)	125	134	129	128	118	118	52
SRC5 EĞİTMENİ	125	165	165	205	238	238	238
SRC BELGESİ ALAN	12.922	9.200	9.051	3.749	5.256	-	-
SRC BELGESİ SAYISI (Kümüle)	30.290	39.490	48.531	52.280	53.920	62.491	60.168
TMGD /TMGDK/TMFB							
TMGD EĞİTİM KURUMU	80	3	1	-	-	-	80
TMGD EĞİTMENİ	135	146	146	147	147	147	147
TMGD EĞİTİMİ ALAN/SINAVA GİREN	16.606	22.906	33.631	37.285	38.500	-	10.360
TMGD SINAVINI KAZANAN	5.294	1.738	1.349	1.836	652	-	-
TMGD SERTİFİKA SAYISI	4.395	6.099	7.445	9.281	9.739	10.060	5.700
TMGDK (Merkez)	-	-	249	303	302	-	295
TMGDK ŞUBE	-	-	-	-	327	-	330
TMFB (Kümüle)	16.772	20.002	22.965	28.696	32.100	35.601	38.485
DENETİMLER							
DENETLENEN TMGDE KURUMU	-	-	-	-	80	-	-
YOL KENARI DENETLENEN ARAÇ	-	30.493	-	14.680	55.084	14.410	172.758
YOL KENARI ARAÇ CEZA	-	2.342	-	1.154	1.588	-	-
DENETLENEN İŞLETME (KÜMÜLE)	-	-	-	12.845	9.662	30.957	37.006
CEZA KESİLEN İŞLETME	-	-	-	2.974	1.508	-	-
ARAÇ, AMBALAJ VE TANK VE BELGELENDİRME (KÜMÜLE)							
ADR Araç Uygunluk Belgesi	4.332	6.831	10.507	16.173	22.402	26.466	27.556
Taşıt/Tanker Durum Tespit Belgesi	16.949	23.662	26.782	28.331	30.682	32.850	34.579
Tank+Ambalaj Tasarım Onay	58	105	146	195	261	358	410
Üretim ve Üretim Yeri Uygunluk	-	-	86	185	299	507	710
Tank Muayene Sertifikası	1.878	3.909	6.445	12.113	17.813	23.545	29.885



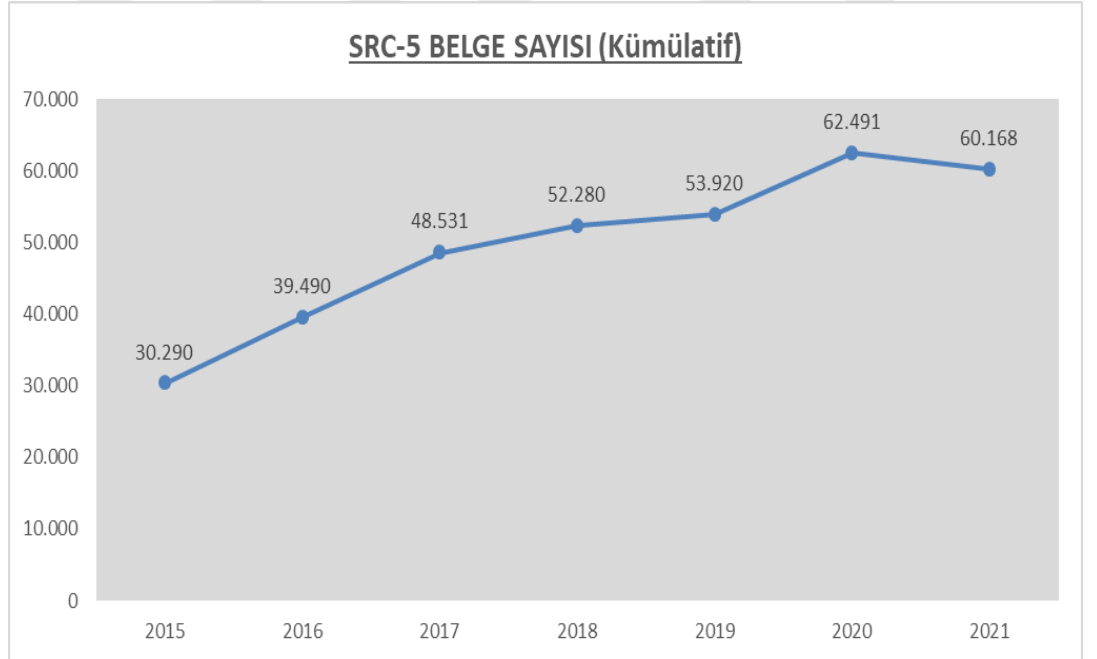
Şekil 4.7 Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Sayısı (Kümülatif)



Şekil 4.8 TMGD Sınav Başarı Grafiği



Şekil 4.9 TMGD Sertifika Sayısı



Şekil 4.10 SRC5 Belge Sayısı

4.3 ADR ZORUNLULUKLARI

4.3.1 Ambalaj ve İşaretleme

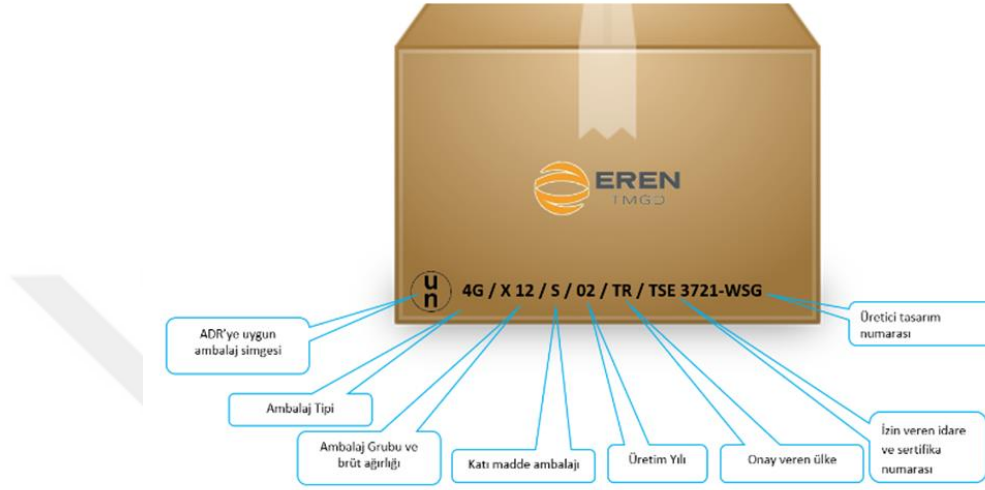
TTK m. 862’de gerçekleştirilen regülasyona göre ambalajlama sorumluluğu gönderendedir. Ambalajlama esnasında yükte zarar ve hasar meydana gelmesini ve taşıyan kişiye karşı tehlike yaratmasının önüne geçecek şekilde bir ambalajlama olmalıdır. Aynı şekilde CMR m. 10’a göre; *“Gönderen, eşyanın bozuk ambalajlanması nedeniyle kişilere, malzemeye veya diğer eşyaya verilen zarardan ve yapılan her türlü masraftan taşıyıcıya karşı sorumludur.”* Koşulundan gönderen kişinin bozuk ambalaj sürecinin yükümlülüğünün üzerinde olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle gönderen, ambalajlama sorumluluğunu taşımaktadır. CMR ve TTK koşullarına eş olarak; nakliye edilen yüke, başka yüklere ve taşıyan kişiye zarar gelmesinin önüne geçilecek şekilde bir ambalajlama yapılması sürecinden bahsedilmektedir (Küçükçapraz, 2020).

TTK m. 862/1; yükün sözleşme koşullarına uyumlu olarak bir prosedüre tabi olması için işaretlenmesi gerekiyorsa, yapılması gereken bu işaretleri de koyma sorumluluğunu da göndericiye yüklemiştir. TTK m. 857/1 (g)’de taşıma senedinin çerçevesinde işaretlerin de bulunması gerekliliğini organize etmiştir. TTK’da işaretlemeye dair regülasyon yapılmış fakat etiketlemeye dair kodifikasyon yapılmamıştır. TTK m. 857’de yer aldığı gibi CMR m. 6’da taşıma senedinin kapsayacağı kayıtlara yer ayrılmıştır. Maddenin (f) bendinde yükün türünün mutlak açıklaması, ambalaj biçimi ve riskli yükün genel kabul görmüş durumunun taşıma senedinde bulunacağı ifade edilmiştir. Gerçekleştirilen ayarlama TTK ile eş olduğu için TTK için olan tanımlamalar CMR içinde geçerlilik arz etmektedir (Küçükçapraz, 2020).

“CMR madde 6: f) Yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi olmalıdır. (CMR KONVANSİYONU; eşyaların karayolundan uluslararası nakliyatı için mukavele sözleşmesi)

Tasarım onay sertifikası olan her ambalajın üzerinde sertifika kodu bulunmalıdır. “Bu kodda ambalajın kapasitesi, üretimi, ne tür tehlikeli maddeler için kullanılabileceği gibi bilgiler bulunmaktadır. Farklı taşıma modlarında sınıflandırma benzer şekilde olsa da, bazı taşıma modları bazı ambalaj türlerinin taşımaya izin

vermeyebilmektedir. Ambalaj tiplerine uygulanması gereken testler ve bu testlerle ilgili seviyeler tehlikeli madde taşımacılığı yönetmeliklerinde belirtilmektedir. Ambalaj türüne göre değişiklikler gösterse de genellikle ambalajlara düşürme testi, sızdırmazlık testi, iç basınç (hidrolik) testi, istifleme testi, kimyasal uyumluluk testi, geçirgenlik testi, Cobb metodu ile su emiciliği tayini gibi testler uygulanmaktadır’’



Şekil 4.11 ADR Sürecinde Kullanılan Ambalajlama ve Sertifikasyon Kodu

Kaynak: <https://www.erentmgd.com/hizmet/adr-ambalaj-onay-sertifikasi.html>.

TSE tarafından onay alan ambalajlarda onay sertifika kodu ambalajın üzerinde yer alır. Bununla beraber tehlikeli madde taşıyan ambalajlar ADR ‘de aksi belirtilmedikçe ambalaj içindeki tehlikeli mallara karşılık gelen UN Harfi ve Numarası her bir ambalaj üzerine okunaklı ve dayanıklı bir biçimde öne gelecek şekilde işaretlenmelidir.

4.3.2 Araç İşaretleme, Turuncu Plaka

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ekseninde tehlikeli maddelerin nakliyesinde araçlara Turuncu plakaların ve tehlike ikaz levhalarının yerleştirilmesi mecburidir.

Turuncu plaka levhası, ADR Ek A Bölüm 5 referans 5.3.2.2.1’de bulunan şekilde tehlikeli malzeme taşıyan araçların üzerinde yer alması zorunlu olan uyarı levhasıdır. “Tehlikeli mal taşıyan taşıma ünitelerinde, dikey düzleme yerleştirilmiş şekilde 5.3.2.2.1’e uygun iki adet turuncu renkli dikdörtgen plaka bulunmalıdır. Her

ikisi de taşıma ünitesinin dikey eksenine doksan derece dik olacak şekilde taşıma ünitesinin ön ve arka tarafına takılmalıdır ve açıkça görünür olmalıdır.” (ADR, 2021).

Bu levhalar turuncu renkte, dikdörtgen şeklinde, tehlikeli maddenin bulunduğu üniteye dikey düzleme 90 derece olacak şekilde ön ve arka yüzeye birer adet takılmalıdır. Araçlara ve taşıma ünitelerine takılan turuncu levhalar açık bir şekilde görünür olması hava şartlarına dayanıklı ve yangın girdabına 15 dakika dayanacak şekilde tasarlanmış olması gereklidir.

Ambalajlı taşımalarda araçlara, sınıf 7 münhasıran taşınan maddeler hariç yazısız (boş) turuncu plaka takılır. Tank ile yapılan taşımalarda ise üzerinde tehlike tanımlama numarası ve UN numarası yer alan turuncu renkli (yazılı) plakalar takılır.

Tehlike ikaz levhası ise; taşınan maddenin sınıfını gösteren ADR Tablo A sütun 5 te verilen Bölüm 5.2 de yer alan model no ve örnek görseli verilen etiketlerin büyütülmüş halidir. Taşıma üniteleri ve araçlar ADR hükümleri doğrultusunda, sınıf 1 ve sınıf 7 maddeleri taşıyan araçlara takılır.



Şekil 4.12 Turuncu Plaka Uyarı Levhaları

Turuncu Plaka taşınan tehlikeli maddenin arz ettiği tehlikeyi gösterir. Üst kısmına Tehlike Tanımlama numarası (ADR BÖLÜM 3.2 Tablo A sütun 20) alt kısmına da maddenin UN numarası yazılır.

4.3.3 Araçta Bulunması Gereken Evraklar ve Teçhizat

“Tehlikeli madde taşıyan araçlarda aşağıdaki belgelerin bulundurulması zorunludur:

- a) Taşıtlar için geçerli ADR/Taşıt Uygunluk Belgesi,*
- b) ADR Bölüm 5.4.1’de belirtildiği şekilde düzenlenen taşıma evrakı,*

c) ADR Bölüm 5.4.3'te belirtildiği şekilde, taşımacı tarafından sürücüye verilmek üzere hazırlanan yazılı talimat,

ç) Araçta görevli her personel için Şekilli kimlik belgesi (nüfus cüzdanı, sürücü belgesi veya pasaport),

d) ADR Bölüm 8.2.2.8'de belirtildiği şekilde Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sürücü Eğitim Sertifikası (SRC5).''

Araçlarda, ADR'de yer alan muafiyetler kapsamındaki taşımalar hariç olmak üzere, ADR 8.1.5'te belirtildiği şekilde genel ve kişisel koruyucu teçhizatın bulundurulması'' (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

ADR sözleşmesi taşıma esnasında olabilecek küçük kazalara, olumsuzluklara, madde sızıntılarına sürücünün müdahale edebilmesi için taşınan maddenin sınıfına göre araçta bulunması gerekli teçhizat ve aracın kapasitesine oranla yangın söndürme cihazı öngörmüştür.

ADR kapsamında tehlikeli madde taşıyan araçların bulundurmaları gereken teçhizat ve kişisel koruyucu donanımlar:

''- Her araç için, tekerleğin çapı ve aracın azami kütleline uygun büyüklükte en az bir takoz;

- Kürek, Kanalizasyon örtüsü Toplama kabı İki adet dikilebilir uyarı işareti;

- Göz durulama sıvısı ve her bir araç ekibi üyesi için - Bir ikaz yeleği (EN ISO 20471 standardı açıklandığı şekilde);

- Portatif aydınlatma aparatları, Bir çift koruyucu eldiven ve - Göz koruyucu donanım (örn. koruyucu gözlükler).

- Araç ekibinin her bir üyesi için bir acil durum maskesi''(2021, ADR)

Aşağıdaki Tablo, ADR'de verilmiş olan muafiyetler dışında tehlikeli mal taşıyan taşıma ünitelerine uygulanmakta olan A, B ve C sınıfındaki yangınlar 1 için portatif yangın söndürücülere ait asgari hükümleri göstermektedir. ADR'de verilmiş olan muafiyetler dışında tehlikeli mal taşıyan taşıma ünitelerine uygulanmakta olan A, B ve C sınıfındaki yangınlar 1 için portatif yangın söndürücülere ait asgari miktarlar aşağıda verilmiştir.

Tablo 4.7 ADR Yangın Söndürücü Tablosu

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Taşıma ünitesinin izin verilen azami kütlesi	Asgari yangın söndürücü sayısı	Her bir taşıma ünitesinin asgari toplam kapasitesi	Motor veya sürücü kabini yangını için en uygun söndürücü. En azından birinin asgari kapasitesi:	Ek söndürücü gereksinimi. En azından birinin asgari kapasitesi:
≤ 3,5 ton	2	4 kg	2 kg	2 kg
> 3,5 ton ≤ 7,5 ton	2	8 kg	2 kg	6 kg
> 7,5 ton	2	12 kg	2 kg	6 kg
Kapasiteler kuru toz (ya da söndürmede kullanılan diğer uygun eşdeğer malzemeler) cihazları içindir.				

Kaynak: ADR, 2021

4.4 ADR RAPORLARI

4.4.1 Kaza Raporu

“Anlaşmaya taraf ülkelerden birisinin topraklarında tehlikeli malların yüklenmesi, doldurulması, taşınması veya boşaltılması sırasında ciddi bir kaza veya olay olursa, 1.8.5.4'te belirtilen modele uygun bir rapor, sırasıyla yükleyen, dolduran, taşımacı, boşaltan veya alıcı tarafından olaydan en geç bir ay sonra anlaşmaya taraf ülkenin ilgili yetkili makamına sunulacaktır.” (ADR, 2021).

Oluşan kazalarda TMGD raporu hazırlayıp işletme yönetimine teslim eder. Kaza raporunu Resmi makamlara ibraz etmekle sorumlu olan taraflar şunlardır: Yükleyici, doldurucu, taşımacı ve gönderen. Bununla beraber TMGD oluşturduğu kaza raporunu e-devlet kanalı ile Bakanlığın U-NET sistemine girer.

“İşletmede sorumlu olarak görev yapan TMGD; taşıma, yükleme veya boşaltma sırasında meydana gelen bir kazanın cana, mala ve çevreye zarar vermesi durumunda; kaza hakkında bilgi toplayarak bünyesinde görev yaptığı TMGDK'ye ve danışmanlık hizmeti verilen işletme yönetimine bir kaza raporu hazırlar. TMGD tarafından hazırlanan bu rapor, bir ay içerisinde işletme veya TMGDK tarafından İdareye “www.türkiye.gov.tr” adresi üzerinden gönderilir. Bu rapor uluslararası veya ulusal mevzuat kapsamında işletme yönetimi tarafından yazılması gereken raporun yerine geçmez.” (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

ADR sözleşmesi Karayollarında meydana gelen kazalarda kaza raporunu kişisel yaralanma ani ürün kaybı ve ürün kaybı risk kıstası başlıkları altında ayrı incelenmiş ve rapor gerekliliğini bazı kıstaslara bağlamıştır.

Kişisel yaralanma tanımını ise şu şekilde yapmıştır. “ölüm veya yaralanma vakasının, taşınan tehlikeli mallar ile doğrudan ilgili olan meydana gelmesi”. Ürün kaybını ise ADR BÖLÜM 3.2 Tablo A Sütun 15 de verilen, maddeye ait taşıma kategorisine kayıp miktarı oranında bağlamıştır.

Ürün kaybı risk kıstası “Kural olarak, yapısal bir zarar sebebiyle taşıma araçları artık taşıma işlemini devam ettirmeye müsait değilse veya herhangi bir sebepten dolayı yeterli emniyet seviyesi artık sağlanamıyorsa bu durumun gerçekleştiği varsayılmak zorundadır. Tehlikeli mal sızıntısında, miktarına bakılmaksızın tahmin edilen zararın 50.000 Avro'yu aştığı durumlar maddi veya çevresel zarar olarak nitelendirilir. Doğrudan tehlikeli malları taşıma aracına ve taşıma aracı altyapısına yönelik zararlar bu kapsamda göz önüne alınmayacaktır.” (2021, ADR)

6. Olaya dâhil olan tehlikeli mallar						
UN Numarası ⁽¹⁾	Sınıf	Paketlem e grubu	Ürün kaybının tahmini miktarı (kg veya l) ⁽²⁾	Muhafaza yöntemi ⁽³⁾	Muhafaza malzemesi	Muhafaza yöntemi arıza türü ⁽⁴⁾
⁽¹⁾ Özel hüküm 274'ün uygulandığı toplu kayıtlara tahsis edilen tehlikeli mallar için ayrıca teknik isim de belirtilmelidir.				⁽²⁾ Sınıf 7 için, 1.8.5.3'teki kriterlere göre değerler belirtin		
⁽³⁾ İlgili numarayı belirtin 1 Ambalaj 2 IBC 3 Büyük ambalaj 4 Küçük konteyner 5 Vagon 6 Araç 7 Tank-vagonu 8 Tanker 9 Tüplü gaz vagonu 10 Tüplü gaz tankeri 11 Sökülebilir tankları olan vagon 12 Sökülebilir tank 13 Büyük konteyner 14 Tank-konteyner 15 MEGC 16 Portatif tank				⁽⁴⁾ İlgili numarayı belirtin 1 Kayıp 2 Yangın 3 Patlama 4 Yapısal arıza		
7. Olayın nedeni (Net olarak biliniyorsa)						
☐ Teknik arıza ☐ Hatalı yükleme ☐ Operasyonel neden (demiryolu operasyonu) ☐ Diğer:						
8. Olayın sonuçları						
Tehlikeli mallar ile temastan kaynaklanan kişisel yaralanma:						
☐ Ölü (sayı:) ☐ Yaralı (sayı:) 						
Ürün kaybı:						
☐ Evet ☐ Hayır ☐ Muhtemel ürün kaybı riski						
Malzeme zararı/Çevresel zarar:						
☐ Tahmini zarar düzeyi ≤ 50.000 Avro ☐ Tahmini zarar düzeyi > 50.000 Avro						
Kurumların dâhil olmaları:						
☐ Evet ☐ Tehlikeli malların neden olduğu durumdan ötürü asgari üç saat süreyle insanların olay yerinden uzaklaştırılması ☐ Tehlikeli malların neden olduğu bir durumdan ötürü asgari üç saat süreyle trafiğin kapatılması ☐ Hayır						
Gerektiğinde, yetkili makam daha fazla bilgi isteyebilir.						

Şekil 4.14 Kaza Raporu (Devamı)

Kaynak: RID/ADR başlık 1.8.5'e göre tehlikeli malların taşınması sırasında meydana gelen olaylarda hazırlanacak rapor modeli": (ADR,2021):

4.4.2 Faaliyet Raporu

Tehlikeli madde faaliyetinde bulunan işletmeler TMFB'lerinde yer alan tehlikeli madde faaliyet tarafına (Alıcı-Boşaltan-Gönderen-Yükleyen-Paketleyen-Taşımacı-Dolduran-Tank Konteyner/Portatif Tank Sahibi) göre 1 takvim yılı içinde (1 Ocak / 31 Aralık) tehlikeli madde kullanım miktarlarını bildirmek zorundadır.

Danışman oluşturduğu faaliyet raporunu e-devlet kanalı ile Bakanlığın U-NET Otomasyon Bilgi Sistemine girer.

Rapor dönemini takip eden yılın mart ayının sonunda kadar verilmiş olan süreç içerisinde firmaya hizmet veren Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı tarafından kendisine verilen veriler doğrultusunda hazırlanarak sisteme girişi yapılır. Girişi yapılan rapor işletmenin onayına gönderilir ve işletmenin U-Net yetkilisinin raporu onaylamasından sonra Tehlikeli Madde Yıllık Faaliyet Raporu (Bkz. Şekil 4.14) bildirimi yapılmış olur.



T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
TEHLİKELİ MAL VE KOMBİNE TAŞIMACILIK DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TEHLİKELİ MADDE YILLIK FAALİYET RAPORU

Yıllık Faaliyet Rapor Dönemi : 2019					
Durum		Onaylandı			
Faaliyet/Uygunluk Belgesi Bilgileri					
Faaliyet Belgesi Türü		TMFB			
Adı / Unvanı					
Adresi					
Merkez/Şube/Temsilcilik/Liman/Diğer					
U-Net No		Vergi No		Belge No	

TMGDK

Adresi

TMGDK Belge No

Telefon-Faks

E-Mail

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Kurumu Bilgileri

Eleçlenen Tehlikeli Maddelerin Sınıflara Göre Toplam Miktarı						
Tehlikeli	Doldurulan	Boşaltılan	Paketlenen	Yüklenen	Alınan	Taşınan
Sınıf 4.2	0 kg	0 kg	130 kg	130 kg	0 kg	0 kg
Sınıf 3	0 lt	146600 lt	0 lt	0 lt	146600 lt	0 lt
Sınıf 2	0 kg	225 kg	0 kg	0 kg	225 kg	0 kg
Sınıf 9	0 kg	0 kg	11205 kg	11205 kg	0 kg	0 kg

Şekil 4.15 Faaliyet Raporu

4.5 ADR EĞİTİMLERİ

Eğitimler, karayolu ile nakliyesi sağlanan tehlikeli maddeler ile ilişkili; uluslararası ve ulusal mevzuat; kategorize etme, ambalaj süreci, işaret koyma, araç levhalandırma, plaka takma, taşıma ünitesi gereklilikleri/araç tip onayları, taşıma belgeleri, elleçleme, yük emniyeti, taraflar ve yükümlülükleri, eğitim ilkeleri hususlarında hukuki gereklilikleri ve riskli yüklerin genel kapsamlı tahribatları hakkında bilgilendirme amacı için düzenlenmiştir.

Türkiye'nin ADR şartlarına uyumlanması maksadıyla 31 Mart 2007'de 26479 sayılı Resmi Gazete ile "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" (TMKY) yayınlanmıştır. Bu yönetmelik yenilenerek 24 Ekim 2013 tarih ve 28801 sayılı Resmi Gazetede tekrar yayınlanmış, seneler içinde yenilemeler ile 30.12.2016 tarihli, 29934 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan farklılık ve eklemelerle son versiyonuna ulaşmıştır. Mevzuatta tehlikeli maddelerle alakalı eylem gösteren; dolduran, yükleyen, paketleyen, gönderen, boşaltan, alıcı ve tank-konteyner/taşınabilir tank sağlayan şirketlerden Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi sağlamaktadır. 30 Haziran 2015'in akabinde tehlikeli maddelerle ilişkili eylemde bulunan organizasyonlarda, tehlikeli madde güvenlik danışmanı bulundurma veya tehlikeli madde güvenlik danışmanından destek almak zorunlu olmuştur. Mevzuat kapsamı gereği, Tehlikeli maddelerin nakliyeciliğinde seçilecek bütün ambalaj, paket, kap UN numarası verilmeli ve sertifikası alınmalıdır. Tehlikeli madde taşımacılığı gerçekleştiren taşıtlar, yetkililerce meydana getirilmiş tüp geçitleri, yol haritası, park yerleri, köprü, tünel ve depoları seçmek mecburiyetindedirler. Eğitimin içeriği aşağıda ifade edilmiştir (Türk Loydu, 2022):

- Ulusal ve uluslararası yönetmeliğin kontrol edilmesi,
- ADR çerçevesinde eğitim mecburiyetleri, Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eylemleri,
- Tehlikeli maddelerin kategorize edilmesi,
- Taşıtlar ve taşıma çeşitleri, ambalaj çeşitleri, onayları ve paketleme zorunlulukları
- Plakalandırma, Etiketleme ve Markalama zorunlulukları
- Taşıma belgeleri. Araç tip onayları
- Yükümlülükler, yük emniyeti, elleçleme
- Nakliye edilen yüklerin niteliklerine göre değerlendirilmesi gerekli olan koşullar
- Gereken eğitimler (SRC 5, TMGD, Genel Farkındalık, Göreve Yönelik, vb.)”

4.6 TMGD EĞİTİMLERİ

TMGD olma şartları ve eğitimleri Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hakkında tebliğ ile düzenlenmiştir.

“TMGD eğitimi, sınavı, yetki, görev ve sorumlulukları ile TMGDK’ların yetki, görev ve sorumlulukları ile para cezaları da dâhil olmak üzere idari yaptırımlara ilişkin hususlar Bakanlıkça belirlenir.”

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı (TMGD) olma şartlarını yerine getirdiği takdirde eğitim olarak TMGD sınavına girebilirler. Bunun için şartlar yüz kızartıcı suç işlememek ve üniversitelerin fen ve mühendislik alanlarından lisans veya tehlikeli madde ve güvenlik programı, bölümü ön lisans mezunu olmaktır. TMGD olma şartlarını belirleyen mevzuat 2017’de revize edilerek üniversite alan kısıtlaması getirilmiştir. Bugün bu kısıtlama devam etmekle beraber hazırlanan taslak yönetmelikte bu kısıtlamanın yer almadığı görülmektedir. (<https://www.isghaber.com.tr/makale/7993997/hatice-akti-yuyucu/is-guvenligi-uzmanlari-tmgdlik-yapabilir-mi>, 2022) Ancak 6 Temmuz 2022’de yayınlanan yönetmelik ile fakültelerin alan kısıtlaması yürürlükten kaldırılmıştır.

TMGD sınavına girebilmek için; Bakanlığın yetkilendirdiği TMGD Eğitim Kurumlarından temel eğitim almak gereklidir. Alınan bu temel eğitime ile adaylar sınava dört giriş hakkı elde etmiş olurlar. Sınav süresi olarak adaylara 240 dakika verilmektedir. Sınavda adaylara çoktan seçmeli 40 soru yöneltilmektedir.

“Sınav 100 puan üzerinden değerlendirmeye tabi tutulur. Sınav sonunda başarılı olabilmek için en az 70 puan almak gereklidir. Sınavlarda, tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin ilgili uluslararası sözleşme/anlaşma dokümanlarının haricinde başka dokümanların kullanımına izin verilmez. Söz konusu dokümanların güncel hallerini sınav esnasında bulundurmak adayın sorumluluğundadır. Söz konusu uluslararası mevzuat Türkçe olabileceği gibi İngilizce, Fransızca, Almanca veya Rusça olabilir. Ancak, sınav Türkçe olarak yapılır. Sınav, test veya açık uçlu sorular ile vaka çözümünden oluşur.

ADR tehlikeli madde güvenlik danışmanı eğitimi yangın eğitimi hariç olmak üzere asgari 64 ders saati olarak uygulanır. RID veya IMDG Kod kapsamındaki faaliyetlere ilişkin olarak tehlikeli madde güvenlik danışmanı yetkisini de isteyen adaylar, ayrıca her bir mod için 21 ders saati ilaveten eğitim almaları gerekir” Eğitimlere devam zorunluluğu bulunmaktadır.”Sınav, sınav tarihinden en az 60 gün önce İdare’nin

internet sitesinden (<https://uhdgm.uab.gov.tr/>) ilan edilir. Sınavlar, İdare tarafından belirlenen tarihlerde, Bakanlıkça yapılır. TMGD sınavı yılda en az bir kez yapılır.” (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

TMGD Belgesine sahip danışmanlar ADR sözleşmesinin 2 yılda bir regüle edilmesinin ardından yetkilendirilmiş TMGD Eğitim Kurumlarından yenileme eğitimi almak zorundadır.

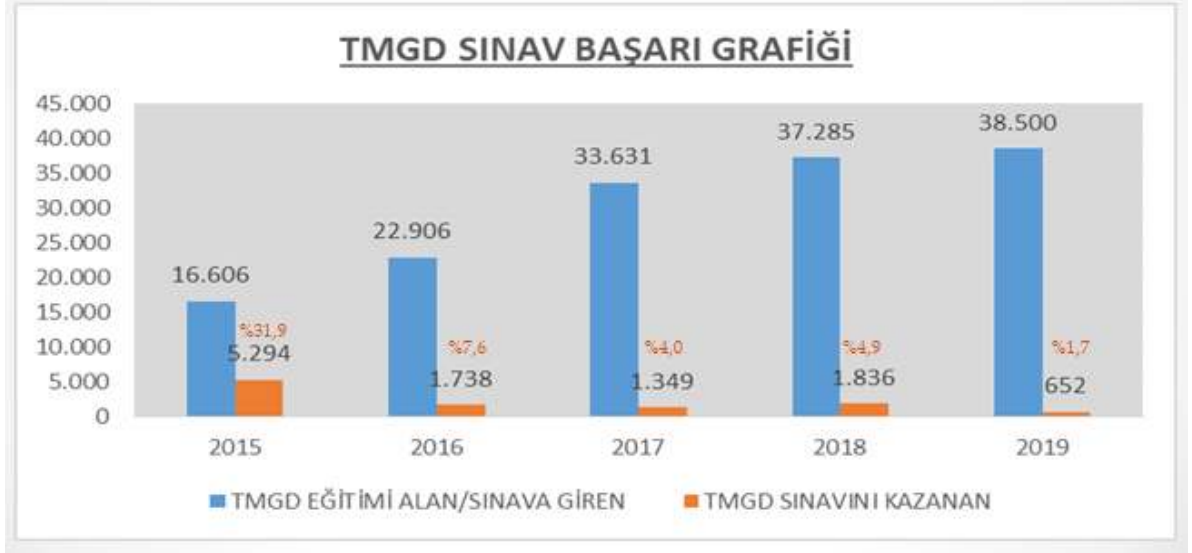
Tehlikeli madde güvenlik danışmanı sertifikası 5 yıl geçerlidir. Danışmanlar temel eğitim almaksızın yenileme sınavına girerek sertifika süresini 5 yıl olarak yenileyebilir.

“TMGD’ler sertifikalarının sürelerinin son yılında sertifikalarını yenilemek için 16ncı maddedeki hükümler çerçevesinde Bakanlıkça düzenlenen tehlikeli madde güvenlik danışmanı sınavına girmek zorundadırlar. TMGDS’yi yenilemek için en fazla 3 sınava girme hakkı verilir. Yenileme sınavlarında başarısız olanların veya sertifika süresi dolanların yeniden eğitim almaları gerekir. TMGDS süresi bitmeden Bakanlığın yaptığı sınava girip başarılı olan kişilerin sertifikaları, sertifika süresinin bitim tarihinden itibaren 5 yıl süreyle temdit edilir. TMGD süresi geçmiş bir sertifikayla faaliyette bulunamaz. Söz konusu kişilerin geçersiz sertifikayla faaliyet gösterdiğinin tespit edilmesi halinde, bu kişilerin Bakanlığın yapacağı sınavlara 2 yıl süreyle girmelerine müsaade edilmez.” (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

Yıllara Göre TMGD Sınavlarına UAB Yıllık Faaliyet Raporları, <https://www.uab.gov.tr> adresinden Haziran 2022 tarihinde edinilen veriler aşağıda verilmiştir. Bkz. Tablo 4.8 ve Şekil 4.16

Tablo 4.8 TMGD Sınavlarına Ait Yıllara Göre Derlenmiş Veriler

YILLARA GÖRE TMGD SINAVLARINA AİT DERLENMİŞ VERİLER							
YILLAR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TMGD EĞİTİMİ ALAN/SINAVA GİREN	16.606	22.906	33.631	37.285	38.500	--	--
TMGD SINAVINI KAZANAN	5.294	1.738	1.349	1.836	652	--	--



Şekil 4.16 TMGD Sınavları Başarı Grafiği

4.7 SRC5 EĞİTİMLERİ

ADR sözleşmesinde, SRC5 eğitimleri yetkilendirilmiş kurum ve eğitimcilerce verilir.

Ülkemizde karayolunda ADR SRC5 sürücü belgesi almak isteyen sürücülerin eğitimleri Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi doğrultusunda gerçekleşmektedir. Yönergede belirtilen zorunlu eğitimler Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı'ndan yetki almış olan eğitim kurumlarından alınır. Yine bakanlığın açtığı sınavda 70 geçer not alan sürücüler SRC5 – Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sürücü Belgesine haiz olabilmektedirler. Bu belgenin beş yıl geçerlilik süresidir. Süresi dolan belgeler için sürücüler, alacakları yenileme eğitimi sonunda Bakanlığın düzenlediği sınava katılarak geçer not almaları durumunda; belge süreleri 5 yıl olarak aktif olur, geçer not alamayan sürücülerin belgeleri iptal olur.

Sürücülerin alacakları eğitimler Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesinde ADR Anlaşmasına uygun olarak açıklanmıştır (Tanbaş, 2012: 76).

ADR Sözleşmesi, Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkındaki Yönetmelik ve Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç sürücülerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi gereği, gereken eğitimlerin alınması, şoförlerin SRC5 belgesi sahibi olma uzmanlığı kazanmalarının teşvik edilmesi, yanlışların ve

kazaların en az düzeye çekilerek ve etrafın korumaya alınması amaçlanmaktadır. (<https://ankarasrckurs.com/hizmet/src-5-belgesi.html>, 02.06.2022).

Sürücüler aldıkları temel eğitim ile Sınıf 1 (Patlayıcı Madde) ve Sınıf 7 (Radyoaktif Madde) dışında maddelerin ambalajlı taşımaları için yetkilendirilir. Bu Tehlikeli Maddeler ve Tanker ile taşıma gerçekleştirecek olan sürücüler temel eğitime ilave eğitim ilgili eğitim programına katılırlar. SRC5 için gereken eğitimlerin başlangıç düzeyi temel eğitim olarak geçer. SRC5 temel eğitimi alan kişi sınavı geçerse SRC5 belgesi almaya hak kazanır diğer eğitimler uzmanlaşma içindir. Uzmanlık Eğitimleri tüm tehlike sınıflarına ait maddelerin tanker ile taşınması, sınıf 1 ve sınıf 7 tehlikeli maddelerinin taşınması için gereklidir (Yuyucu, H. TMGD Sınava Hazırlık Rehberi, 2021: 167).

Tüm taşıma modlarında olduğu gibi karayollarında kaza önleyici en önemli faktör olarak sürücü eğitimi yer alır. Sürücü eğitimi programı sürücü için iki önemli unsurdan oluşmalıdır. İlk unsur, “kazadan önce” ya da sürücünün tanıyabileceği, tanımlayabileceği önleyici aktivitelerdir. Eğitimin ikinci kısmı “kazadan sonra” ya da acil olarak karşılık verecek bilgileri içeren, etrafındakileri ve kendini kazadan koruyabilmeyi ölçebilecek aktiviteleri içermelidir. İki kısım için de sürücü eğitimi programı pratik eğitimi de içermesi gerekmektedir. Dört ülkede (Kanada, Amerika Birleşik Devletleri, Hollanda, İsveç) yapılan görüşme sonuçlarına göre tehlikeli madde taşınmasında sürücü eğitimi ve değerlendirmesi farklıdır. Ama bunun yanında Birleşmiş Milletlerin önerdiği tehlikeli madde sınıflandırması, eğitim gereklilikleri, paketleme, işaretleme, etiketleme ve dokümantasyon unsurları aynıdır. Aynı zamanda eğitimlerin ortak özelliği uygun, yeterli bir eğitim verilmesi ve taşıma sırasında tehlikeli maddenin yaratabileceği kazayı önlemektir. Bir yandan, işverenler sürücü eğitimlerinden sorumlu olmasına rağmen, gerçekte bütün işverenlerin yeterli derecede eğitimi sağladığını söylemek zordur. Diğer bir yandan, sürücü eğitim kalitesi ve kontrolü için ulusal otoritenin katılımı önemlidir (Kuncyć vd., Avrupa ve Kuzey Amerika'da tehlikeli madde taşımacılığı için tır şoförü eğitimi organizasyonu 2003: 191-200).

Tank ile yapılan taşımalarda tankların kapasiteleri aşağıdaki dahilinde SRC5 sürücü belgesine ihtiyaç vardır. Bu kapasiteler aşağıda verilmiştir. Bkz. Tablo 4.9

Yıllara göre SRC5 Belgelendirme verileri <https://www.uab.gov.tr> adresinden UAB Yıllık Faaliyet Raporlarından Haziran 2022 tarihinde edinilen veriler Tablo olarak aşağıda verilmiştir. Bkz. Tablo 4.9 ve 4.10 Şekil 4.17)

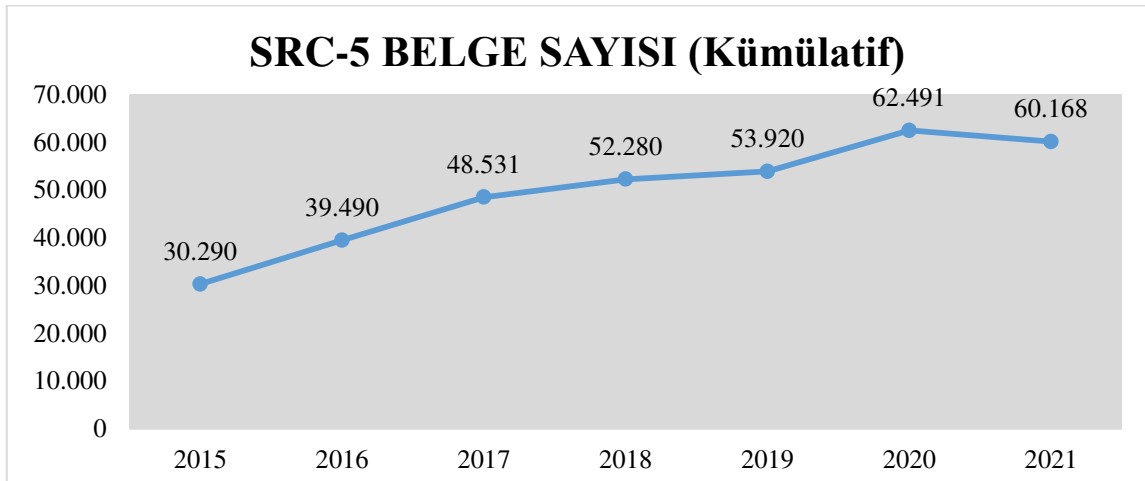
Tablo 4.9 SRC 5 Sertifikası Gereken Araç Kapasiteleri

SRC 5 SERTİFİKASI GEREKEN ARAÇ KAPASİTELERİ	
Sökülebilir TANK	1 m3 ten büyük ise gerekir
SABİT TANK	
Tüplü Gaz Tankeri	
Portatif TANK	3 m3 ten büyük ise gerekir
TANK Konteyner	
ÇEGK	

Kaynak: Yuyucu, TMGD Sınava Hazırlık Rehberi, 2021:164

Tablo 4.10 Yıllara göre SRC5 Belgelendirme Verileri

YILLARA GÖRE SRC5 BELGELENDİRME VERİLERİ							
YILLAR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SRC5 EĞİTİM KURUMU (Kümülatif)	125	134	129	128	118	118	52
SRC5 EĞİTMENİ	125	165	165	205	238	238	238
SRC BELGESİ ALAN	12.922	9.200	9.051	3.749	5.256	-	--
SRC BELGESİ SAYISI (Kümülatif)	30.290	39.490	48.531	52.280	53.920	62.491	60.168

**Şekil 4.17 SRC5 Belge Sayısı**

5 SEKTÖR PAYDAŞ VE TEMSİLCİLERİ

5.1 ULAŞTIRMA ALTYAPI BAKANLIĞI, ULAŞTIRMA HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Tehlikeli madde taşımacılığı Türkiye ulusal mevzuat ve işleyişini Ulaştırma, Alt Yapı Bakanlığı'nın idari yapısı içerisinde Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü yürütmektedir.

''Karayolu Tehlikeli Yük Taşımacılığı Şube Müdürlüğü

Görevleri:

- 1) Tehlikeli mal taşımacılığı alanında hizmet verenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.*
- 2) Karayoluyla tehlikeli madde taşımacılığı konusunda gerekli mevzuatın hazırlanması ve uygulanması için gerekli iş ve işlemleri yapmak,*
- 3) Karayoluyla tehlikeli maddelerin taşınması için gerekli özel izin taleplerine ilişkin iş ve işlemleri yapmak.*
- 4) Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasında görev, yetki ve sorumluluğu bulunan diğer kamu kurum ve kuruluşları arasında koordinasyonu sağlamak,*
- 5) Tehlikeli maddelerin karayoluyla uluslararası taşınması ile ilgili olarak, gerektiğinde ADR ve RID şartlarının kolaylaştırılması hususunda ülkemiz ile diğer ülkeler arasında yapılabilecek anlaşmaların şartlarını hazırlamak, başka ülkelerin çok taraflı anlaşma taleplerini değerlendirmek.*
- 6) Tehlikeli madde taşımacılık faaliyetlerinin ADR ve RID şartlarına uygun olarak gerçekleşmesini sağlamaya yönelik usul ve esasları belirlemek.*
- 7) İki yılda bir güncellenen ADR'nin ekleri ile RID'daki değişikliklerin çevrilmesi işlerini koordine ve kontrol etmek ve değişikliklerin ülkemizde kabulüne yönelik işlemleri başlatmak.*
- 8) Türkiye-AB mali işbirliği çerçevesinde, karayolu ve demiryolu tehlikeli madde taşımacılık sektörlerine yönelik proje önerileri geliştirmek, projelerin uygulanmasına ve koordinasyonuna yönelik iş ve işlemleri yürütmek.*
- 9) Tehlikeli maddelerin taşınmasıyla ilgili yurtiçi ve yurtdışından gelen bilgi ve teknik görüş taleplerini cevaplandırmak.*

10) BM-AEK, OTIF, UAEK, Avrupa Birliği ve benzeri uluslararası örgütlerin bünyesinde/nezdinde yaşanan gelişmeler, imzalanan anlaşmalar/protokoller veya alınan kararların takibi ile bu örgütlerde gerçekleşen toplantıların hazırlık çalışmalarını, diğer kurumlarla koordinasyonunu sağlamak ve bu toplantılarla ilgili iş ve işlemleri yapmak.

11) Karayolu ve demiryoluyla tehlikeli yük taşımacılığı sektörlerinin geliştirilmesine yönelik, ilgili kamu kurumları ve özel sektörün ihtiyaç ve talepleri doğrultusunda AB, AB üyesi ülkeler ve uluslararası kuruluşlardan kısa süreli teknik yardım ve eğitim seminerleri düzenlenmesine ilişkin iş ve işlemleri yapmak.

12) Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlarının ve Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarının niteliklerini, belgelendirmelerini, yeterliliklerini, görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemek.

13) Bakanlık Bölge Müdürlükleri arasında uygulama birlikteliğini sağlamak için toplantılar, seminerler ve incelemeler yapmak.

14) Tehlikeli madde taşımacılığı kaza ve/veya olaylarının raporlarını inceleyerek, gerekli görülmesi halinde BM-AEK'ya kazayla ilgili raporu sunmak.

15) Uygun bulunması halinde diğer kurumların ve sektörün tehlikeli maddelerin karayolu ve demiryolu ile taşımacılığı ile ilgili projelerine katılmak.

16) Gerekli hallerde sorumlu olduğu mevzuatın öngördüğü ihtar, uyarı, faaliyet durdurma ve benzeri müeyyidelerin uygulanması veya bunların kaldırılmasına ilişkin iş ve işlemleri yapmak.

17) Görev alanı ile ilgili şikâyetler konusunda gerekli inceleme ve araştırmaları yaptıktan sonra ilgililer hakkında mevzuat hükümleri doğrultusunda işlem yapılmasını ve sonucundan şikâyet sahibine bilgi verilmesini sağlamak.

18) CİMER üzerinden gelen vatandaş taleplerine mevzuatı çerçevesinde zamanında sistem üzerinden cevap vermek.

19) Görev alanına giren konulardaki faaliyetleri, değişimleri, istatistikleri ve piyasayı takip ederek amirlerine öneri/rapor sunmak.

20) Mevzuat hükümleri doğrultusunda, gerektiğinde görev alanı ile ilgili uygulama talimatları hazırlamak.

21) Uygulamada yaşanan sorunların çözümü hakkında görüş hazırlamak.

22) Görev alanına giren konularda idari yargıya intikal etmiş davalara ait iş ve işlemleri yapmak ve sonuçlarını takip etmek.

23) Görev alanına giren konulara ilişkin iş ve işlemleri Bakanlığımızın stratejik plan ve hedeflerine uygun olarak gerçekleştirmek.

24) İş ve işlemlerde; U-NET, e-Ulaştırma ve diğer elektronik hizmet sistemlerini doğru ve etkin kullanmak.

25) Yapılan her türlü iş ve işleme ilişkin belgeleri usulüne uygun şekilde dosyalamak ve muhafaza etmek.

26) Genel Müdürlük veya Daire Başkanlığınca verilecek diğer görevleri yapmak.’’

(<https://uhdgm.uab.gov.tr/karayolu-ve-demiryolu-tehlikeli-yuk-tasimaciligi-sube-mudurlugu>, 2022)

5.1.1 U-NET ve UETDS Otomasyon, Elektronik Hizmet Sistemleri

Bakanlığın Tehlikeli Madde iş süreçlerini e-Devlet hizmetleri üzerinden yürüttüğü ve denetlediği yazılım sistemleridir.

- U-NET Otomasyon Sistemi
- U-EDTS Elektronik Takip ve Denetim Sistemi

U-NET Otomasyon Sistemi

U-Net Otomasyon Sistemi; Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün, Tehlikeli Ulaştırma Hizmetleri Genel Müdürlüğünün tehlikeli ile ilgili tüm iş süreçlerinin otomatik birçok alt bileşenin oluşturduğu internet bağlantılı bir yazılım sistemidir.

Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığının teknoloji ve bilişim altyapısı çalışmaları kapsamında Çok Kullanıcı Proje ve Uygulamalar geliştirmiştir U-Net Otomasyon Sistemi ile Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü ve UAB Bölge Müdürlüklerinin Karayolu, tehlikeli Madde, Demiryolu taşımacılığında aşağıda sayılan gerekli iş süreçleri otomatik olarak yapılır;

- Belgelendirme,
- Eğitim,
- Sertifikalandırma,
- Denetim,
- Araç muayene,
- Tahsilat,

Sınır geçiş ve izin işlemleri

U-Net Otomasyon Sisteminde Bulunan Tehlikeli Maddelerin Karayolunda taşınması kapsamında aşağıdaki bilgi sistemler oluşturulmuştur.

Tehlikeli Mal Taşımacılığı Bilgi Sistemi

Tehlikeli Mal Eğitim Kurumları Yetki Belgesi Bilgi Sistemi

Sınav ve Kart İşlemleri Bilgi Sistemi

“Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğünün belgelendirme, eğitim, sertifikalandırma, denetim, araç muayene, tahsilat, sınır geçiş ve izin işlemleri ile ilgili tüm iş süreçlerinin otomatik yapıldığı birçok alt bileşenden oluşan yazılım sistemini ifade eder.

Bu Tebliğ kapsamında faaliyet gösteren işletmeler, TMGD faaliyetlerinin u-net otomasyon sistemine girilmesini sağlamak zorundadır. İşletmeler;

a) TMGD tarafından u-net otomasyon sistemine girilen tespit ve tavsiyeleri işletmeye tebliğ edilmiş olarak kabul etmekle,

b) TMGD tarafından, işletmede yürütülen faaliyetlerine ilişkin tespit ve önerilerinin işlendiği u-net otomasyon sistemi üzerinde, TMGD ile işletmenin temsile ve ilzama yetkilisi tarafından birlikte veya ayrı ayrı onaylamakla, yükümlüdürler.”
(Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hakkında tebliğ)

U-EDTS Elektronik Takip ve Denetim Sistemi

“Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS), Kanun ve bu Yönetmeliğe göre faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin, faaliyetlerine ilişkin Bakanlıkça belirlenen verilerin tutulduğu, gerektiğinde ilgili Kamu Kurum ve Kuruluşlarıyla veri paylaşımına açık olduğu/olabileceği sistemi ifade eder.”
(<https://www.uetds-sistemi.com>. 2022)

E-Devlet üzerinden sektör paydaşlarına U-Net Otomasyon Sistemi ile sağlanan hizmetlerden bazıları aşağıda yer almaktadır:

- Araç Muayene Sorgulama
- Ceza Sorgulama
- Uyarı Sorgulama / Paraya evirme
- Firma Yetki Belgesi Sorumlu Kişi Sorgulama
- Firma İletişim Bilgisi Güncelleme
- Firma Sorgulama
- Taşıma Kapasitesine Göre Firma Sorgulama

- Uluslararası Firma Sorgulama
- Mesleki Yeterlilik Belgesi Sorgulama
- Sınav Bilgileri Sorgulama
- Meslek Kursları Sorgulama
- Eğitim Tamamlama Belgesi Sertifika Sorgulama
- Eğitmen Çalıştığı Kurum / Ders Sorgulama
- Mesleki Yeterlilik Sınav Başvuru / Güncelle
- Sınav Başvuru Sorgulama
- Sınav Giriş Belgesi Sorgulama
- Sınav Sonuç Sorgulama
- Muafiyetli SRC Belgesi Alınabilirliği Sorgulama
- Öz mal Taşıt Ekleme
- Öz mal Taşıt Düşme
- Taşıt Kartı Yazdırma
- Taşıt Belgesi Yazdırma
- Araç Yetki Belgesi Sorgulama
- Plaka Bilgisinden Ödeme Sorgulama
- Yetki Belgesinin Ödemelerini Sorgulama
- Ödeme Numarasından Ödeme Detayı Sorgulama
- Firma Acenta Sorgulama
- Güzergah Sorgulama
- Taşıt Yetki Belgesi Sorgulama
- Yetki Belgesi Başvuru Durum Sorgulama
- Yetki Belgesi Detay Sorgulama
- Yetki Belgesi Sorgulama
- Firma Şube Sorgulama
- Yetki Belgesi Yeterlilik Sorgulama
- TMGD Sertifika ve Eğitim Tamamlama Belgesi Sorgulama
- TMGD Sınav Başvuru/Güncelle
- TMGD Sınav Başvuru-Ücret Sorgulama
- TMGD Sınav Giriş Belgesi Sorgulama
- TMGD Sınav Sonuç Sorgulama’’
- Yetki Belgesi Detay Sorgulama
- Yetki Belgesi Sorgulama

- Firma Şube Sorgulama
- Yetki Belgesi Yeterlilik Sorgulama
- TMGD Sertifika ve Eğitim Tamamlama Belgesi Sorgulama
- TMGD Sınav Başvuru/Güncelle
- TMGD Sınav Başvuru-Ücret Sorgulama
- TMGD Sınav Giriş Belgesi Sorgulama
- TMGD Sınav Sonuç Sorgulama

“KTK ve KTY çerçevesinde tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetinde bulunmak üzere adlarına C1, C2, K1, K2, L1, L2, N1 ve N2 yetki belgesi düzenlenen firmaların, yapacakları faaliyetlerde aşağıdaki verileri sistem girilmelidir.”

1. Yükün gönderici bilgilerini;
 - a) Vergi kimlik numarasının (gerçek kişilerde T.C. kimlik numarası),
 - b) Ad, Soyad / Unvan
2. Yükün alıcı bilgilerini;
 - a) Vergi kimlik numarasının (gerçek kişilerde T.C. kimlik numarası),
 - b) Ad, Soyad / Unvan
3. Sefer bilgilerini;
 - a) Taşıma Tarihi,
 - b) Plaka
4. Diğer yük bilgileri;
 - a) Taşınan eşyanın cinsi ve ağırlığı,
 - b) Yükleme-Boşaltma Yeri, Tarihi ve Saati
5. Sürücü bilgilerini;
 - a) T.C. kimlik numarası
6. Taşınan tehlikeli maddeye ilişkin bilgiler;
 - a) UN kodu,
 - b) Taşınan ürünün teknik adı,
 - c) Muafiyet türü,
 - d) Taşıma şekli

Hareket başlayıncaya kadar Bakanlığın U-ETDS sistemine işlemleri/iletmeleri gerekmektedir.” (<https://uetds.uab.gov.tr/esya>, 2022)

5.1.2 Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetimleri

Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetimleri, yol kenarı ve işletme denetimleri olarak gerçekleştirilmektedir. Denetimler 1 Ocak 2015 tarihi itibari ile uygulanmaya başlamıştır. Uygulamalar Bakanlığın Bölge Müdürlüklerince, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik uyarınca yürütülmektedir. Yol Kenarı Denetimleri, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı ve bakanlığın eğitilmiş personelleri ile gerçekleştirilmektedir. Tehlikeli madde yönetmeliği kapsamındaki firmalara yönelik işletme denetimleri ise Bakanlığın Bölge Müdürlükleri personeli tarafından gerçekleştirilmektedir.

Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetimleri “Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınması hakkında yönetmelik” ile düzenlemiştir:

“Denetim yetkisi ve kullanımı

MADDE 19 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında yer alan faaliyetler Bakanlık denetimine tabi olup, Bakanlık denetim faaliyetlerini 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 28 inci maddesine göre yetkilendirilen kurum veya kuruluş personeli aracılığı ile de yapar veya yaptırır.

(2) (Değişik:RG-18/1/2020-31012) Yetkili kılınan kurum ve kuruluşlar, bu maddenin birinci fıkrasında zikredilen KHK kapsamında bu Yönetmeliğin kendilerine yüklediği görev ve yetkileri yerine getirir ve kullanırlar.

(3) Tehlikeli madde ile iştigal eden işletmelerin denetimleri, Bakanlık tarafından yapılır.

(4) Denetimle ilgili diğer mevzuat hükümleri saklıdır.

Denetimle görevli ve yetkili kurum ve kuruluşlar

MADDE 20 – (1) Bakanlık, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığının ilgili personeli, bu Yönetmelik kapsamında yol kenarı denetiminde görevli ve yetkilidirler.

(2) Denetim yapmakla görevlendirilenler; 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 28 inci maddesi kapsamında, bu Yönetmelik esaslarına göre yaptıkları denetimler sırasında tespit ettikleri ihlaller için tutanak düzenlemekle yükümlüdürler.

(3) Bakanlık, uyarılmasına rağmen denetim görevini aksatanları ilgili ve yetkili mercilere bildirir.

(4) Bakanlık, tehlikeli madde denetimlerini; Genel Müdürlük personeli ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bölge Müdürlüklerinde (Değişik ibare: RG-18/1/2020-31012) çalışan personele yaptırır.

5) Denetimle görevlendirilecek personelin, en az lise veya dengi okul mezunu olmakla birlikte; ADR ve ilgili mevzuat kapsamında 45 saat teorik, 20 saat uygulamalı eğitim aldıktan sonra yapılacak sınavda başarılı olmaları gerekmektedir. Söz konusu personel ayrıca, her iki yılda bir ADR ve mevzuat güncellemeleri hakkında eğitim alır.

(6) Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı tehlikeli madde yol kenarı denetimi yapacak personeline beşinci fıkra kapsamında eğitim vermekle yükümlüdürler. (7) (Mülga:RG-18/1/2020-31012)

(8) Bakanlık denetimlerde uygulanacak usul ve esasları ayrıca düzenleyebilir.

Yol kenarı ve işletme denetimi

MADDE 21 – (1) Bakanlık, görev ve yetkileri kapsamında, sabit veya mobil denetim istasyonlarında tehlikeli madde taşıyan araçların denetimini yapar. Tehlikeli madde taşıyan araçların denetimleri ayrıca; 20 nci maddede belirtilen kurumlardan karayolunda denetim yapma yetkisi bulunan kamu kurum ve kuruluşlarına mensup personel tarafından da yapılır.” (Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınması hakkında yönetmelik)

Bu Yönetmeliğin maksadı, karayolu nakliyecilik eylemlerini ulus ekonomisinin öngörüldüğü düzeyde düzene tabi tutmak; nakliyecilik eylemlerinde istikrarı ve emniyeti oluşturmak; taşımacı, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, acente, taşıma işleri organizatörlüğü, lojistik işletmeciliği, kargo işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği, terminal işletmeciliği ve benzeri taşımacılık eylemleri için mesleki yeterlilik, mali yeterlilik, mesleki saygınlık esaslarına uygun olarak sektöre giriş koşulları ile bu eylemleri gerçekleştirenlerin, gönderen kişilerin, yolcuların, personellerin haklarını, yükümlülüklerini, sorumluluklarını belirlemek; taşımacılık eylemlerinde istihdam edilenler ile nakliyecilik eylemlerinde faydalanan taşıt, yapı, araç, gereç, tesis ve benzerlerinin özelliklerini oluşturmak; karayolu taşımalarının diğer taşıma düzenleriyle beraber ve karşılıklı olarak birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, kontrolünü ve var olan olanakların daha faydalı kullanılmasına imkan vermektir (Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Madde 1, 2022).

5.2 TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANI (TMGD)

TMGD; Tehlikeli maddelerin; nakliyesini sağlayan, yükleyen, gönderen, dolduran, paketleyen ve boşaltan şirketlerin gerçekleştirdikleri faaliyetleri, insan sağlığını, diğer canlı varlıkları ve çevreyi tahrip etmeden, emniyetli bir biçimde taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalar ve alakalı yönetmelik koşulları doğrultusunda gerçekleştirmeleri için işletmelere destek olmak için istihdam edilecek ya da hizmet alınacak, yetkilendirilmiş olan gerçek kişiyi temsil eder.

Tehlikeli maddelerin taşınması işlemi gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin birçoğunda önemli bir uluslararası ticaret konusu olmaktadır. Bu işlemler sırasında özellikle ADR'ye taraf ülkeler de TMGD istihdamı zorunludur. Fakat ülkeden ülkeye TMGD'lerin eğitim, sınav ya da bağlı oldukları kurumlarla ilgili farklılıklar bulunmaktadır. (Yavuz M.C. (2020) Türkiye’de Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sektörü İçerisinde Yeni Bir Meslek Olarak Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı’nın uygulanması ve sorunlarının incelenmesi, (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi) İstanbul Esenyurt üniversitesi fen bilimleri enstitüsü, İstanbul)

2010 senesinde ADR ye taraf olan Türkiye 2014 yılı itibariyle Tehlikeli Maddelerin Karayolunda Taşınması Hakkında Mevzuat ekseninde ADR koşullarını faaliyete geçirmeye başlamıştır. Bu koşullardan başka bir tanesi de Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı bulundurma mecburiyeti ile alakalıdır. Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik kapsamında Tehlikeli Madde Taşımacılığı ile alakalı olarak dolduran, gönderen, paketleyen, taşımacı vs. eylemleri yapan şirketlerin tehlikeli madde güvenlik danışmanı çalıştırması veya tehlikeli madde güvenlik danışmanından hizmet alması mecburidir (https://ankarasrckurs.com/hizmet/tehlikeli-madde-guvenlik-danismani-egitimi.html, 2022.06.2).

“İşletmelerin ADR taraf ve sorumlulukları TMGDK lar vasıtası ile TGMG’lerin düzenlediği EK 3 evrakı vasıtası ile belirlenir. TMFB ye haiz bir işletmeye yerel mevzuatça bir muafiyet verilmememiş ise en az bir danışman (TMGD) istihdam etmeli ya da bu hizmeti yetkilendirilmiş TMGDK üzerinden almalıdır.

Miktarına bakılmaksızın ADR Bölüm 1.1.3.6.3’te yer alan tablodaki taşıma kategorisi sıfır olan tehlikeli maddelerle iştilal edenve tehlikeli madde taşımacılığı sürecinde yer alan, gönderen, paketleyen, yükleyen ve dolduran olarak faaliyette

bulunan işletmelerin TMGD hizmeti almaları mecburdur". (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

TMGD'lerin Hizmet Şekilleri:

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Tebliğinin uygulanmaya konmasından sonra geçen sürede tehlikeli madde taşımacılığı sektöründeki gerçek, tüzel kişiler ve sektörel sivil toplum kuruluşlarınca Bakanlığa uygulamaya ilişkin olarak giden sorunlar, görüş, öneri, ihtiyaç ve talepler doğrultusunda yönetmelik, tebliğ, genelge ve duyurular ile düzenlemeler yapılmaktadır.

"Bakanlık başta ADR'nin ekleri olmak üzere, ilgili Uluslararası anlaşmalar ve standartlardaki değişimler dikkate alınarak güncel tutulur." (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

"Söz konusu Tebliğ ile, 01/01/2018 tarihinden itibaren, tehlikeli madde ile iştigal eden işletmelere TMGD istihdam etmek veya Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarından (TMGDK) hizmet almak zorunlu hale getirilmiştir.

TMGD İstihdam eden işletmeler ile TMGDK'lar istihdam ettikleri her bir TMGD için tam süreli olarak SGK primlerini yatıracaklardır."

18 Haziran 2022 tarihli 31870 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hizmetleri Hakkında Yönetmelik ile tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının ve tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının çalışma usul ve esaslarını yeniden düzenlenmiştir.

2017 yılına kadar devam eden bağımsız olarak 5 ayrı işletmeye danışmanlık yapması Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ de 19/04/2017 tarihinde yapılan değişiklik ile yeniden düzenlenmiştir. Bununla beraber 18 Haziran 2022 tarihli 31870 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hizmetleri Hakkında Yönetmelik ile tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının (TMGD) ve tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının (TMGDK) çalışma usul ve esaslarını yeniden düzenlenmiştir. *"TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANLIĞI HİZMETLERİ HAKKINDA YÖNETMELİK" uyarınca TMGD hizmetinin verilmesinde uyulacak usul ve esaslar:*

(1) Bir TMGD'nin, her bir faaliyet belgesi ile ilgili vereceği TMGD hizmetinin süresi bir ayda on sekiz saatten az olamaz.

(2) Bir TMGD'nin, bir ayda vereceği TMGD hizmetinin toplam süresi, 4857 sayılı Kanunda belirtilen çalışma sürelerini geçemez.

(3) İşletme, her bir faaliyet belgesi için bünyesinde istihdam ettiği TMGD ile veya TMGDK ile TMGD hizmet sözleşmesi yapmak zorundadır.

(4) Kısmi süreli olarak istihdam edilen bir TMGD'nin bir aydaki toplam hizmet süresi, iş sözleşmesinde belirtilen süreden fazla olamaz.

(5) Bir TMGD'nin atanabileceği faaliyet belgesi sayısının belirlenmesinde, Bakanlığa bildirilen istihdam şekli ve TMGD hizmet sürelerinin toplamı esas alınır. Bu fıkra kapsamında;

a) İşletme bünyesinde tam süreli olarak istihdam edilen bir TMGD, istihdam edildiği işletmenin aynı vergi numarası altında düzenlenmiş en fazla on faaliyet belgesine atanabilir. Bu bent kapsamında hizmet veren TMGD, bir başka TMGDK veya işletme bünyesinde TMGD hizmeti veremez.

b) İşletme/işletmeler bünyesinde kısmi süreli olarak istihdam edilen bir TMGD, toplamda dört faaliyet belgesini geçmemek üzere aynı işletmenin veya farklı işletmelerin faaliyet belgelerine atanabilir. Bu bent kapsamında en fazla iki faaliyet belgesine ataması yapılmış TMGD, aynı zamanda kısmi süreli olarak istihdam edildiği TMGDK bünyesinde (d) bendi kapsamında en fazla altı faaliyet belgesine atanabilir.

c) Kamu kurum ve kuruluşlarında, TMGD hizmeti vermek üzere görevlendirilen TMGD, görevlendirildiği kamu kurum ve kuruluşunun en fazla on faaliyet belgesine atanabilir. Bu bent kapsamında hizmet veren TMGD, bir başka TMGDK bünyesinde TMGD hizmeti veremez.

ç) TMGDK bünyesinde tam süreli olarak istihdam edilen bir TMGD, en fazla on faaliyet belgesine atanabilir. Bu bent kapsamında hizmet veren TMGD, bir başka TMGDK veya işletme bünyesinde TMGD hizmeti veremez.

d) TMGDK bünyesinde kısmi süreli olarak istihdam edilen bir TMGD, en fazla altı faaliyet belgesine atanabilir. Bu bent kapsamında hizmet veren TMGD, bir başka TMGDK bünyesinde TMGD hizmeti veremez.

e) (d) bendi kapsamında hizmet veren bir TMGD, aynı zamanda bünyesinde kısmi süreli olarak istihdam edildiği bir işletmenin iki, farklı iki işletmenin ise birer faaliyet belgesine atanabilir.

TMGDK yönergesi doğrultusunda “Bir TMGDK’da istihdam edilerek görev alan TMGD çalıştığı TMGDK’dan tek taraflı olarak kendi isteği ile ayrılarak başka bir TMGDK’da TMGD hizmetini altı ay süre ile veremez. (12) Adil, sürdürülebilir ve makul rekabetin sağlanabilmesi için daha önce hizmet yaptığı bir TMGDK’dan ayrılmış olan TMGD, başka bir TMGDK’da hizmete başladığında, önceden hizmet verdiği ve

ayrıldığı TMGDK ile sözleşmeli şirketler/işletmeler, TMGD'nin görev aldığı yeni TMGDK'dan hizmet alamazlar''

İşletme bünyesinde tam süreli olarak istihdam edilen bir TMGD, istihdam edildiği işletmenin aynı vergi numarası altında düzenlenmiş en fazla on faaliyet belgesine atanabilir. Bu bent kapsamında hizmet veren TMGD, bir başka TMGDK veya işletme bünyesinde TMGD hizmeti veremez.”

Bir TMGDK'da istihdam edilen TMGD başka bir TMGDK'da veya işletmede TMGD hizmeti veremez. Bununla beraber bakanlık yayınladığı bir duyuru ile TMGD Kuruluşları bünyesinde tam zamanlı olarak istihdam edilmiş TMGD lerin başka bir yerde ikinci bir işte SGK lı olarak görev yapmalarını yasaklamıştır. (<https://turuncuplus.com.tr/> 2022, 06)

TMGD Görev ve sorumluluklarına gerek ADR, gerekse Yönetmelikler de detaylı olarak yer verilmiştir. UAB Yıllık Faaliyet Raporları, <https://www.uab.gov.tr> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilen yurt geneli TMGD Sertifika sayı verileri Tablo 5.1 ve Şekil 5.1'de verilmiştir.

Tablo 5.1 Yurt Geneli TMGD Sayısı

YURT GENELİ TMGD SAYISI								
YIL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TMGD	4.395	6.099	7.445	9.281	9.739	10.060	5.700	5.032



Şekil 5.1 TMGD Sertifika Sayısı

5.3 TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANLIĞI KURULUŞU (TMGDK)

2017 yılında TMGD tebliğinde değişiklik yapılmış çıkarılan Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarının Yetkilendirilmesi Hakkında Yönergesi ile TMGD'ların niteliklerini, belgelendirilmelerini, görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlenmiştir. İlgili yönergede TMGDK *“Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluğu (TMGDK): Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hizmeti vermek üzere Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş kuruluğu, olarak tanımlanmıştır.*

TMGDK'lar İdareye bir dilekçe ile gereklilikleri yerine getirmeleri durumunda şube açabilirler.

TMGDK sorumlulukları aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır (Özkul, 2018: 32):

- *TMGDK'lar hizmet sağlayacakları şirketlere, taşımacılık eylemine uyumlu belgeye sahip danışman yönlendirmek mecburiyetindedir.*
- *Şirketlerde danışmanlık hizmeti sağlamak için TMGDK tarafından yetkilendirilen danışmanın düzenlediği senelik faaliyet rapor bilgileri TMGDK arşivinde bulundurulur.*
- *Olası bir durumda kayıtlar istendiğinde kontrol görevlilerine alakalı kayıtlar sunulur, şirket ile arasındaki sözleşme bitiminde tüm kayıtlar şirkete iade edilir.*
- *TMGDK'lar güvenlik danışmanlığı görevlerini başkasına devredemezler.*
- *TMGDK'lar olası bir nedenden dolayı eylemden ayrılmayı arzu ederlerse ya da evrakları herhangi bir nedenden dolayı geçerli kabul edilmezse 30 günde görev evrakının asıllarını yönetime iade ederler.*
- *TMGDK'larda koordinatör olarak görev icra eden danışmanın farklılaşması ya da pozisyonundan ayrıldığında TMGDK 30 günde yeni koordinatörünü U-NET Otomasyon sisteminden atamasını gerçekleştirmesi gerekmektedir.*
- *TMGDK'lar istihdam edeceği kişileri (TMGD) U-NET Otomasyon sisteminden girmesi gerekmektedir.*
- *TMGDK'larda iş gören TMGD' nin işten çıkması durumunda bulunması gerekli olan danışman düzeyinin altında kalınıyorsa 30 günde danışman istihdamının yapılması gereklidir.*

Bakanlığın resmi yayını olan Ulaşan ve Erişen Türkiye dosyasındaki verilere ve UAB Yıllık Faaliyet Raporları, <https://www.uab.gov.tr> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir göre TMGDK sayıları aşağıdadır. Bkz. Tablo 5.2

Tablo 5.2 TMGDK ve Şube Sayıları

2021 YILI TMGDK VE ŞUBE SAYILARI	
TMGDK	295
ŞUBE	330
TOPLAM	625

5.4 İŞLETMELER VE TAŞIMACILAR

“İşletme, kamu kurum ve kuruluşları da dahil olmak üzere, kâr amacı bulunup bulunmadığına bakılmaksızın bu Tebliğ kapsamında faaliyetlerde bulunan gerçek veya tüzel kişileri ifade eder.” (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

“**Taşımacı:** Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre C1, C2, C3, K1, K2, K3, L1, L2, M1,M2, N1, N2, P1, P2, R1, R2 ve TİO yetki belgesi sahiplerini,

Taşıma İşleri Organizatörü (TİO): “Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişileri’ ifade eder.” (Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ)

Türkiye’de tehlikeli madde lojistik sektörü analizi ve gereksinimlerinin tespiti; sektör temsilcilerinin uluslararası anlaşmalara uyum sürecini değerlendirmesine yönelik araştı. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya)

Teknolojinin ilerlemesi ile birlikte son senelerde nüfusun hızla artması, gelişmişlik seviyesi, çevre kirliliği, çarpık şehirleşmeyle ilişkili olarak teknolojik yıkımların oranı ve yoğunluğu dünya çapında olduğu gibi Türkiye’de de yükselmiştir. Uluslararası Afet ve acil durumlar veri tabanı (EM-DAT – Emergency Event Database) enformasyonuna göre 1900 ile 2014 seneleri içerisinde dünya çapında 7825 adet teknolojik afet ya da büyük kaza meydana gelmiş ve çok sayıda can ve mal kaybı olmuştur.

2000-2008 yılları arasında karayolu ile tehlikeli maddelerin taşınması sırasında Çin’de ortaya çıkan sonuçlar. Bu sonuçlara göre 2000-2007 yılları arasında kaza sıklığında artış meydana gelmiştir. En yaygın kaza türleri; Dökülmeler (%84,5), Gaz bulutları (%13,0), Yangınlar (%10,2), Diğer tehlikeli sonuçlar (%9,9) Patlamalar (%5,9) şeklindedir. (Yang, J., F. Lİ, J. Zhou, L. Zhang, L. Huang ve J. Bi. "A survey on hazardous materials accidents during roadtransport in China from 2000 to 2008", Journal of Hazardous Materials 184.1: 2010, 647-6532010)

5902 sayılı kanun gereğince; afet ve acil durumlar ile sivil savunmaya dair görevlerin ülke çapında verimli bir şekilde yapılması için gereken tedbirlerin alınması ve durumların ortaya çıkmasından önce hazırlık ve zarar düşürme, olay esnasında gerçekleştirilecek müdahale ve olay akabinde yapılacak iyileştirme faaliyetlerini yapan organizasyon ve kuruluşlar içerisinde koordine edilmesi yapılmasından ve bu hususlarda politikaların yapılmasından ve eyleme geçirilmesinden AFAD yükümlü tutulmuştur.

AFAD’ın, yukarıda ifade edilen görev ve yetkileri ekseninde, organizasyon ve kuruluşların koordine edilmesi ve teknolojik yıkımların verimli yönetimi maksadıyla “Tehlikeli Madde Taşımacılığı Kazaları Yol Haritası Belgesi” oluşturulması gereksinimi açığa çıkmış ve bu evrak yalnızca AFAD nezdinde değil farklı yetkili ve ilişkili organizasyon ve kuruluşlar ve ülkemiz eksenindeki yararlanıcı grupların görevlerinin de iştirakiyle oluşturulmuştur. “Tehlikeli Madde Taşımacılığı Kazaları Yol Haritası Belgesi” ile AFAD’ın hukuki olarak açıklanmış yetkileri değerlendirilerek, tehlikeli madde taşımacılığı kazalarına dair görevlerin yönetilmesinde ulusal mevzuat, uluslararası ve yerel sözleşmeler ve alakalı AB yönetmeliği önemsenerek ihtiyaçların

oluşturulması ve bu ihtiyaçların faaliyete geçirilmesi için faaliyet planlarının hazırlanması ve ulusal önceliklerin oluşturulması hedeflenmiştir (Afad, 2022).

Tehlikeli Mallara İlişkin Olayların Bildirilmesi ADR ve RID'a göre anlaşmaya taraf ülkelerden birisinin topraklarında tehlikeli malların yüklenmesi, doldurulması, taşınması veya boşaltılması sırasında ciddi bir kaza veya olay olursa, ADR Madde 1.8.5.4'te belirtilen modele uygun bir rapor, sırasıyla yükleyici, doldurucu, taşımacı veya gönderen tarafından olaydan en geç bir ay sonra anlaşmaya taraf ülkenin ilgili yetkili kurumuna sunulacaktır.

Tablo 5.2'de 2010 yılından 2021 yılına kadar meydana kalan kazalar rakamsal olarak verilmiştir. Ölümlü ve yaralanmalı kaza rakamları aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir. "Türkiye karayolu ağında 2021 senesinde toplamda 1 milyon 186 bin 353 adet trafik kazası olmuştur. Bu kazalardan 998 bin 390 tanesi maddi hasarlı, 187 bin 963 tanesi ise ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasıdır. Sene içinde ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %78,6'sı yerleşim yeri içinde %21,4'ü ise yerleşim yeri dışında meydana geldi. Türkiye'de 2021 senesinde meydana gelen 187 bin 963 adet ölümlü yaralanmalı trafik kazası sonucunda 2 bin 421 kişi kaza yerinde, 2 bin 941 kişi ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybetti. Ölümlerin %49,3'ü, yaralanmaların %72,0'ı yerleşim yeri içinde gerçekleşirken ölümlerin %50,7'si yaralanmaların ise %28,0'ı yerleşim yeri dışında oldu." (TÜİK, 2022).

Tehlikeli maddelerin taşınmasında meydana gelebilecek sorunlar ve kazaya neden olan durumlar aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır:

- Tehlikeli madde taşımacılığı sırasında tepkimeye girebilecek maddelerin bir arada tutulması,
- Nakliyei gerçekleştiren sürücü ve yetkili kişilere gerekli olan eğitim ve enformasyonun verilmemesi ve önceden bu konularla ilişkili olarak tatbikatların yapılmaması,
- Tehlikeli maddelerin taşınması sırasında yangına sebep olacak tetikleyici unsurlara gereken önemin verilmemesi,
- Hassas tehlikeli maddelerin riskli yerlerde konumlandırılması,
- Tehlikeli maddelerin taşınması sırasında olabilecek sızıntı durumlarına yönelik tedbirlerin alınmamış olması,
- Bireysel koruma ve güvenlik amaçlı teçhizatların bulundurulmaması ya da eksikliği,

- Tehlikeli maddelerin bulunduğu noktalara ve araç üzerine uyarı levhalarının konulmaması,

- Acil durumlar için önceden bir yol haritası oluşturulmamış olması,

- Tehlikeli maddelerin konulduğu yerlerin temiz olmaması ve taşınma açısından güvenli olmamasıdır.

Tehlikeli maddelerin taşınmasında meydana gelebilecek sorunlara yönelik olarak risk yönetimi aşağıda maddeler halinde verilmiştir (Yalçınkaya vd., 2020):

- Nitelikleri doğrultusunda tehlikeli maddelerin sınıflandırılması ve tepkimeye girebilecek olan maddelerin ayrılması gereklidir.

- Muhtemel bir sıkıntı ile alakalı olarak enformasyon sağlanmalı, gereken eğitimler verilmeli ve tatbikat faaliyetleri gerçekleştirilmelidir.

- Tehlikeli maddeler taşınırken yangına sebebiyet verecek olan tetikleyici unsurlar dikkatle kontrol edilmelidir.

- Hassas içerikli nakliye edilen unsurların risk içeren yerlerden uzak konulması gereklidir.

- Muhtemel sızıntı durumlarının göz önünde tutularak bunların giderilmesi yönünde önlemler alınmalıdır.

- Bireysel koruma ve güvenlik maksatlı teçhizatların temin edilmesi ve muhafaza edilmesi gereklidir.

- Tehlikeli maddelerin korunması için alınan önlemlerin olduğu yere levhaların konulması gereklidir.

- Acil durumlarda yapılacak planların hazırlanması gereklidir.

- Depo/uygulama yerlerinin temiz ve güvenli olmasına özen gösterilmelidir.

Kaza veya acil durumlarda alınacak önlemler:

Taşıma esnasında oluşabilecek kaza ya da acil durumlarda, güvenli ve faaliyete geçirilebilir olması kaydıyla, araç şoförü ve çalışanın aşağıdaki tedbirleri almaları önem arz etmektedir.

(<https://unece.org/DAM/trans/danger/publi/adr/Instructions/Turkish.pdf>, E.T. 18.06.2022)

- Fren sisteminin çalıştırılması, motorun kapatılması ve eğer ana şalter mevcut ise kapatılarak batarya enerjisinin bağlantısının kesilmesi;

- Ateşleme düzeneklerinin uzağa alınması, sigara içilmemesi ve hiç bir elektrikli teçhizatın çalıştırılmaması;

- Gerekli acil yardım birimlerine ulaşılması, kaza ya da acil duruma ve dair maksimum bilginin verilmesi;
- Uyarı yeleğinin giyilmesi ve taşınabilir uyarı levhasının doğru bir yere konması;
- Olay yerine gelecek görevli kişilere sağlamak üzere taşıma belgelerinin hazır tutulması;
- Dışarı sızmış/dökülmüş tehlikeli maddelere dokunulmaması ya da üzerine basılmaması. Rüzgârın esme yönünün aksine dönerek toz, sis, duman ve buharı solumaktan kaçınılması;
- Kullanılması uygun ve güvenli olan durumlarda, motor, tekerlek ve fren yerlerinde meydana gelebilecek küçük yangınlar ile savaşmak için yangın söndürücüsünün tercih edilmesi;
- Yükün olduğu yerlerde meydana gelen yangınlarla savaş, taşıt ekiplerince gerçekleştirilmemelidir;
- Kullanılmasının doğru ve güvenli olan hususlarda, nakliye edilen tehlikeli maddelerin su kaynaklarına ya da kanalizasyona dökülmesinin önüne geçmek için araçta yer alan teçhizatın tercih edilmesi;
- Kaza ya da acil durum yerinden uzaklaşılması, diğer insanları da olay yerinden uzaklaştırmaları ve ilişkili acil yardım destek birimlerinin söylediklerini yapmaları hususunda uyarılması;
- Kirlenmiş kıyafetlerin ve kullanılmış koruyucu ekipmanın üzerinizden çıkarılması ve güvenli olarak yok edilmesi gerekmektedir. <https://data.tuik.gov.tr/> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiş olan 2010-2021 yılları meydana gelen kazalar; için Bkz. Tablo 5.3. ve 2010 Yılından 2021 Yılına Kadar Meydana Kalan Kazalar Grafiği için Bkz. Tablo 5.3 ve 2021 Yılı Taşıt Cinslerine Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Karışan Taşıt ve Ölen Sürücü Sayıları için Bkz. Tablo 5.4

Tablo 5.3
2010-2021 Yılları Meydana Gelen Kazalar Rakamları

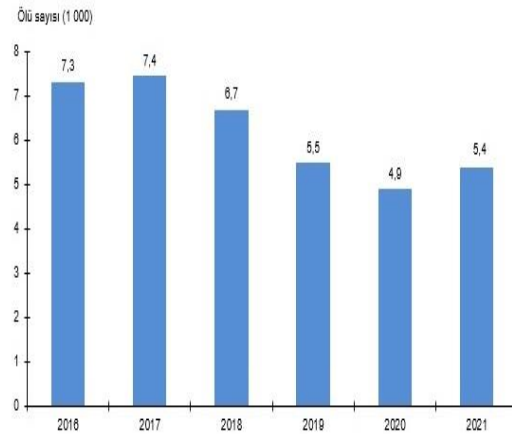
Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası ⁽¹⁾	
2010	1 106 201	116 804	989 397	4 045	4 045	-	211 496
2011	1 228 928	131 845	1 097 083	3 835	3 835	-	238 074
2012	1 296 634	153 552	1 143 082	3 750	3 750	-	268 079
2013	1 207 354	161 306	1 046 048	3 685	3 685	-	274 829
2014	1 199 010	168 512	1 030 498	3 524	3 524	-	285 059
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383
2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6 675	3 368	3 307	307 071
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234
2020	983 808	150 275	833 533	4 866	2 197	2 669	226 266
2021	1 186 353	187 963	998 390	5 362	2 421	2 941	274 615

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

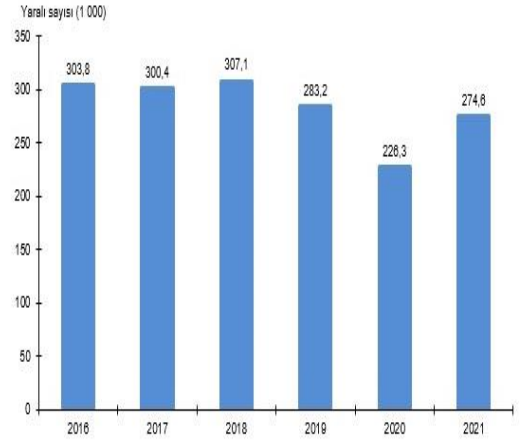
- Bilgi yoktur.

Tablo 5.4
2010 Yılından 2021 Yılına Kadar Meydana Kalan Kazalar

Trafik kazalarında ölü sayısı, 2016-2021



Trafik kazalarında yaralı sayısı, 2016-2021



**Tablo 5.5 Taşıt Cinslerine Göre
Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Karışan Taşıt ve Ölen Sürücü Sayıları, 2021**

Taşıt Cinsi	Kazaya Karışan Taşıt Sayısı	%	Ölen Sürücü Sayısı			
			Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	TOPLAM	%
Otomobil	37.653	54,22	378	253	631	47,42
Motosiklet	5.592	8,06	119	140	259	19,47
Kamyonet	11.886	17,13	108	65	173	13,01
Çekici	5.095	7,34	64	25	89	6,69
Kamyon	3.078	4,44	38	13	51	3,83
Traktör	1.021	1,47	17	10	27	2,03
Bisiklet	369	0,53	15	15	30	2,26
Motorlu Bisiklet	744	1,07	13	19	32	2,41
Minibüs	1.607	2,32	7	6	13	0,98
Otobüs	965	1,39	4	1	5	0,38
Özel Amaçlı	256	0,37	6	1	7	0,53
At Arabası	18	0,03	0	1	1	0,08
Arazi Taşıtı	40	0,06	1	1	2	0,15
Tanker	124	0,18	1	1	2	0,15
İş Makinesi	96	0,14	1	0	1	0,08
Elektrikli Skuter	43	0,06	0	1	1	0,08
Ambulans	122	0,18	0	0	0	0,00
Tren	3	0,00	0	0	0	0,00
Diğer	684	0,99	2	4	6	0,45
TOPLAM	69.396	100	774	556	1.330	100

⁽¹⁾Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerde kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenleri kapsamaktadır.
Not: Otoyollar, Devlet Yolları, İl Yolları ve Bağlantı Yollarında meydana gelen trafik kazaları dikkate alınmıştır.

Kaynak: <https://data.tuik.gov.tr/> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.

Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA):

USA’da gerçekleşen Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA) Tablo 5.6 ila 5.7 de verilmiştir.

Tablo 5.6 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA)

Tablo 1: Tehlikeli maddelerin modlara ve yıllara göre kaza ve ölüm sayıları (USA)

Kaza ve Ölüm sayıları	/ 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
HAVAYOLU	1,556/0*	1,278/0	1,356/0	1,295/0	1,400/0	1,460/0	1,441/0	14,839/0
KARAYOLU	16,932/9	14,804/6	12,730/12	12,648/8	12,810/12	13,248/12	13,698/12	140,557/71
DEMİRYOLU	753/0	748/0	642/1	749/0	745/1	662/0	663/0	7,175/2
DENİZYOLU	61/0	100/3	90/0	105/0	71/0	70/0	63/0	714/3
TOPLAM	19,302/9	16,930/9	14,818/13	14,797/8	15,026/13	15,440/12	15,865/12	163,285/76

Tablo 5.7 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA)

Tablo 2: Modlara ve yıllara göre hasar miktarları (\$)

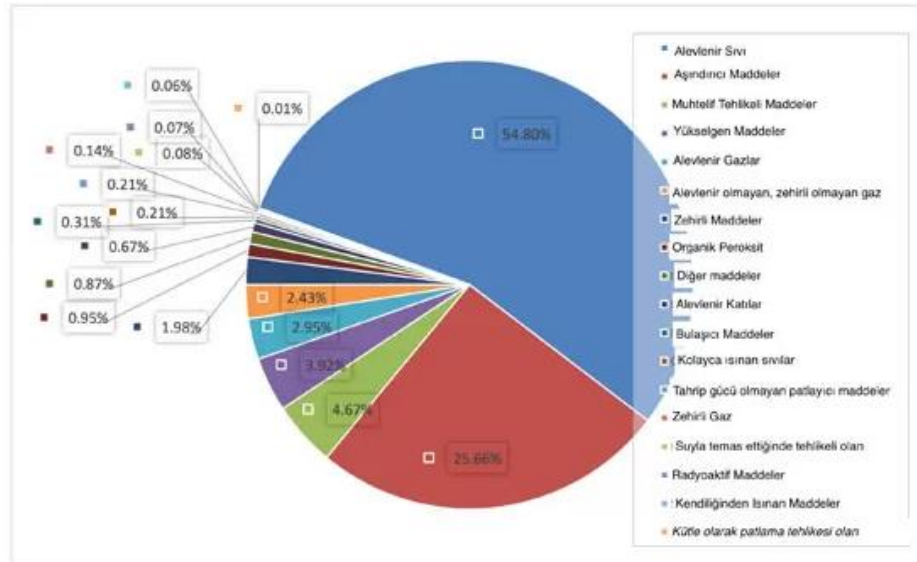
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
HAVAYOLU	88,030	191,434	707,939	20,267	171,467	41,089	143,105	1,363,331
KARAYOLU	47,279,979	42,889,714	50,628,781	63,672,251	112,515,635	60,175,059	44,746,385	421,907,804
DEMİRYOLU	27,305,219	7,939,038	17,557,034	7,348,260	12,309,566	17,868,809	33,237,348	123,565,274
DENİZYOLU	19,097	138,350	100,887	574,103	205,000	806,168	18,713	1,862,318
TOPLAM	74,692,325	51,158,536	68,994,641	71,614,881	125,201,668	78,891,125	78,145,551	548,698,727

Tablo 5. 8 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasındaki Kaza İstatistikleri (USA)

Tablo 3: Kaza sonuçları (2013)

SONUÇ	KAZALAR	HASTANE (YATAN)	HASTANE (AYAKTA)	ÖLÜM	HASAR(\$)
ÇEVRESEL HASAR	76	2	1	2	36,893,716
PATLAMA	17	10	2	7	13,030,932
YANGIN	70	14	8	10	20,624,418
SUYOLUNA/KANALİZASYONA KARIŞAN TEHLİKELİ MADDE	62	1	1	0	32,148,280
HİÇBİRİ	913	0	0	0	1,645,411
DÖKÜNTÜ	14644	12	110	7	70,192,689
GAZ VEYA BUHAR YAYILIMI	378	16	31	2	16,400,966
TOPLAM	16160	55	153	28	190,936,412

Kaynak: <https://www.guvenlikdanismani.org/tehlikel-madde-istatistik.html> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.



Şekil 5. 3 Tehlikeli Sınıfların Kaza Oranları USA (2013)

Kaynak: <https://www.guvenlikdanismani.org/tehlikel-madde-istatistik.html> adresinden Haziran 2022 tarihinde erişilmiştir.

Ülkeler tehlikeli maddelerin taşınmasında özel önlemler almak mecburiyetindedir. Tehlikeli maddelerin farklı modları ile ve çok sayıda farklı tehlikeli madde sınıfı taşınması kaza riskini arttırmaktadır. Tehlikeli maddeler ile ilgili kaza meydana geldiğinde, insanların ve çevrenin zarara uğraması kaçınılmazdır. Buna rağmen sadece birkaç devlet tehlikeli maddelerin taşınmasıyla ilgili özel organizasyonlar oluşturmuştur. Tehlikeli maddelerin taşınmasında meydana gelen kazaların sonuçlarının çok ağır olmasına rağmen az sayıda ülke riskleri önleme konusunda önemli adımlar atmış ve bunun yanında özel bazı düzenlemeler yapmışlardır. (<https://www.guvenlikdanismani.org/tehlikeli-madde-istatistik.html>, 2022)

Tehlikeli maddeler; doğal özellikleri ve taşıma esnasında oluşturacakları riskler nedeniyle genel emniyet ve düzeni, özellikle umumu, malları, insanları, hayvanları ve çevreyi tehlikeye sokan madde ve nesnelerdir. Tehlikeli maddeler ile yaşamın her anında karşılaşmak mümkündür. Birçoğu hayatın içerisinde fayda yaratan ürünleri oluşturmaktadır ve taşınmaları kaçınılmazdır. (Zhou, Li and Zou, 2014)

6 LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Literatürde, tezin kapsamı olan ADR ve Tehlikeli Madde Taşımacılığı ile ilgili olan çalışmalar özellikle incelenmiştir. Bu çerçevede ülkemizde yapılan çalışmalarda TMGD, SRC5-Sürücü, mevzuat, ADR uyum süreci, tehlikeli madde kazaları ve risk analizi olarak ayrı ayrı olarak mercek altına alındığı, ADR süreci ve durum tespitine taşıma ve araçların rota düzenleme problemleri üzerinde lokal olarak yaklaşıldığı görülmüştür. (Bkz. Tablo 6.1 Literatür Tablosu) Bu çalışmada Ülkemizde ADR uygulamalarında ve yaşanan sıkıntılar bütünsel olarak ele alınmış, bu yönde iyileştirme önerileri getirilmiştir.

Karayolu Tehlikeli Madde taşımacılığı dışındaki TMT Taşıma modları (Demiryolu, deniz, hava ve çok modlu taşıma) uygulayıcılarının da ADR süreçlerindeki aynı kişi ve kurumlar olmasından dolayı bu çalışma ile elde edilen sonuçlar diğer taşıma modlarına ait sunulan TMGD hizmetlerinde yaşanan sıkıntılara da işaret etmektedir.

Tezin kapsamında Ülkemizde bugüne kadar gerçekleşmiş tüm ADR uygulamaları sayısal veri olarak sunulmuştur. Bu tez çalışmasıyla, Tehlikeli Madde sektöründe uygulamada yaşanan sıkıntıların, bilimsel tespiti ve iyileştirme önerileri getirilerek tehlikeli madde sektörüne ve akademik literatüre katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Tablo 6.1 Literatür Tablosu

LİTERATÜR TABLOSU			
Sıra No	YIL	YAZAR & BAŞLIK	KAPSAM /AMAÇ
1	2020	“Yavuz M.C. (2020) Türkiye’de Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sektörü İçerisinde Yeni Bir Meslek Olarak Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı’nın uygulanması ve sorunlarının incelenmesi”	“Bu çalışmada Türkiye’de TMGD mesleğinin gelişimi incelenmiş, TMGD’lerin sektörde yaşadıkları problemler analiz edilmiştir.”

2	2017	“Korkmaz, E. İşler, M.C. ve Akman, A. karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığında Güvenlik Önlemleri: Manifoldlu Tüp Demetleri, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Dergisi”	“Bu çalışmada tehlikeli madde taşımacılığında oluşabilecek riskleri azaltmak ve/veya ortadan kaldırmak için alınması gerekli güvenlik tedbirleri manifoldlu tüp demetleri özelinde ele alınmış ve literatür araştırmasına da yer verilerek bu konuda değerlendirmeler yapılmıştır.”
3	2021	“Hatice Yuyucu, Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Sınava Hazırlık Rehberi, Yardımcı Kitabı”	Kitabın içeriğinde TMGD Sınavına Hazırlık amaçlı ADR konu anlatımları ve .çıkışmış TMGD Sınav soruları yer almaktadır.
4	2020	“Küçükçapraz, Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımadan Doğan Hukuki Sorumluluk, ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi	“Tehlikeli maddelerin taşınması faaliyetinde sözleşme taraflarının yükümlülük ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası düzenlemeler doğrultusunda bu çalışmada incelenmektedir.”
5	2020	Mert, A. ve Çetinyokuş, S. (2020). Denizyolu Tehlikeli Madde Taşımacılığına Yönelik Kazaların Analizi, Journal of Humanities and Tourism Research,”	“Tehlikeli madde kaynaklı yangın ve patlama ile sonuçlanan mevcut kaza/olayların insan, makine arızası, ısı reaksiyon ve elektrik arızası temelinde gerçekleştiği belirlenmiştir. Çalışma sonuçlarının, konuya yönelik acil durum planlarının ve ilgili kaza veri kaydının daha etkin gerçekleştirilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.”
6	2011	“Özer, B.B Türkiye’de Karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığının Avrupa Anlaşması (Adr)’na Geçiş Kapsamında Analizi, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi”	“Bu çalışma Türkiye’de tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınmasının Avrupa Anlaşması’na geçiş sürecinde analizini yapmaktadır.”
7	2012	“Tanbaş, E. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Uluslararası Düzenlemelerin Işığında Türkiye'deki Mevcut Mevzuat Yapısı ve Eğitim Sisteminin Analizi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Maltepe”	“Tehlikeli Madde Taşımacılığında Uluslararası Düzenlemelerin Işığında Türkiye'deki Mevcut Mevzuat Yapısı ve Eğitim Sistemi Analiz Edilmiştir.”

8	2018	“Özkul, B. (2018). Türkiye’de Karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığında Avrupa Anlaşması (Adr)’ye Geçiş Sürecinin Değerlendirilmesi, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, İstanbul.”	“ADR hükümleri ışığında ülkemizdeki mevcut durumun tespitinin yapılması, sürecin daha etkili şekilde adaptasyonu ve işlerliğini sağlayabileceğini düşündüğüm çözüm/aksiyon önerileri”
9	2008	“Özyağcı, S. (2008). Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.”	“ADR sözleşmesine göre tehlikeli maddelerin neler olduğu, sınıflandırma, işaretleme, etiketleme, yükleme, taşıma, boşaltma ve dağıtımın nasıl olması gerektiğinin incelenmesi, ayrıca taşımacılıkta sorumluların kimler olduğu ve yükümlüklerinin neler olduğunun, bu arada önemli bir konu olan eğitimde yapılması gerekenlerin açıklanmasıdır. Ayrıca ADR’ye geçiş sürecinde ülkemizdeki durum incelenerek yapılması gerekenler ortaya konmuştur.”
10	2014	“Uzel, E. ve Durdağ, C. (2014). Sürücülerin Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimine Bakış Açıları Hakkında Kalitatif Bir Çalışma, <i>Beykoz Akademi Dergisi</i> ”	“ADR’nin öngördüğü eğitimin nasıl algılandığı, bu eğitim nedeniyle sürücülerin yaşadıkları sıkıntıların neler olduğu ortaya konarak konu ile ilgili kurum ve kuruluşların dikkatini çekmek amaçlanmıştır.”
11	2018	“Erdal, H. (2018). Tehlikeli Madde Taşımacılığı Güzergâh Seçimi Problemi İçin Stokastik Bir Risk Analizi, Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 6(6), 935-943.”	“Tehlikeli yüklerin taşınmasında güzergâh seçimi yapmak için riskleri gözden geçirmek, daha titiz bir değerlendirme ve daha ayrıntılı bir risk analizi yapılması, ulaşımın ekonomik, güvenli ve ulaşımına uygun hale getirilmemesi amaçlanmıştır.”
12	2020	“Yalçinkaya, N.M. Demirel, E. ve SAY, N. (2020). Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Sürecinde Ortaya Çıkan Çevresel Risklerin Hata Ağacı Analizi (Haa) İle Değerlendirilmesi, <i>Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi</i> ”	“Bu çalışmada, karayollarında yetiştirildiğinde yetiştirilebilir kaynaklarından riskler araştırılmıştır. Belge, öncelikle konu ile ilgili literatürden hazırlanmış ve yasal çerçeveden araştırılmıştır. sonra, uzman ve uzman görüşüne göre değerlendirmeyi gözden geçirmek için 4 farklı senaryoda belirlenmiş ve kalitatif risk analizi yöntemleri yer alan ağacı analizleri hata tahmini değerlendirmeleri. Çalışmanın kullanımı, senaryolardaki olaylara yer verilmiştir.”

13	2017	“Demirci, S.M.E. (2017). Türkiye’de tehlikeli madde lojistik sektörü analizi ve gereksinimlerinin tespiti; sektör temsilcilerinin uluslararası anlaşmalara uyum sürecini değerlendirmesine yönelik araştırma”	“Araştırmada, tehlikeli madde lojistik sektörü taraflarından TMGD’ler, eğitimciler ve TMFB sahibi uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmelerinin katılımları ile taraf olunan uluslararası anlaşma ve sözleşmelere uyum sürecinde Türkiye’deki mevcut durumun değerlendirilmesi amaçlanmıştır.”
14	2017	“Şencan,M. Yavuz, H. TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS: TURKEY MODEL. <i>Journal of International Trade, Logistics and Law</i> , Vol. 3, Num. 2, 2017, 65-74 Alişan Lojistic Turkey”	“Bu çalışma, Türkiye’de tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin mevzuat hakkında bilgi vermektedir. Tehlikeli maddelerin bulunduğu il için ilgili literatür taramasının ardından tehlikeli maddeler hakkında teknik bilgiler de içerir”.
15	2010	“Yang, J., F. Li, J. Zhou, L. Zhang, L. Huang ve J. Bi. "A survey on hazardous materials accidents during roadtransport in China from 2000 to 2008", <i>Journal of Hazardous Materials</i> ”	“2000’den 2008’e kadar Çin’de karayolu taşımacılığı sırasında meydana gelen tehlikeli madde kazaları üzerine bir araştırma”
16	2014	“Zhou, Yu-feng, Zhi Li ve Kun Zou “Vehicles Scheduling of Hazardous Materials Transportation Considering Safety and Customer Satisfaction”, <i>Journal of Chemical and Pharmaceutical Research</i> ”	“Araştırmada, tehlikeli madde (hazmat) taşıma hatlarının rasyonel olarak düzenlenmesi, önlenmesi, azaltılması için büyük önem taşımaktadır. kazalar ve ulaşım verimliliğini artırmak. Taşıma güvenliği, müşteri memnuniyeti ve ulaşım maliyeti, optimizasyon modeli üzerine çalışılmıştır.”
17	2015	Zafer YILMAZ, Serpil EROL, Hakan Soner APLAK Transportation of hazardous materials (hazmat) a literature survey “Tehlikeli maddelerin taşınması-bir literatür taraması” Defense Sciences Institute, Turkish Military Academy, Ankara, TR	“Bu çalışmada, tehlikeli madde taşımacılığı konusunda yazılmış makalelerin bir literatür araştırması yapılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri örneği verilerek tehlikeli madde taşımacılığının önemi üzerinde durulduktan sonra tehlikeli madde taşımacılığı konusunda 2005 sonrası yapılan çalışmalar incelenmiştir.”

7 YÖNTEM

7.1 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu araştırmada nitel analiz yöntemi kullanılmış ve elde edilen veriler içerik analizi ile analiz edilmiştir.

Nitel analizler sosyal olaylar ve olguların nasıl ve ne şekilde gerçekleştiğini anlamamızı sağlayan tekniklerdir. Nitel araştırmalar sayısal olarak verileri ölçmekten ziyade belirli değişkenlerin derinlemesine ve detaylı bir şekilde incelenmesini amaçlamaktadır. İçerik analizi, nitel veri analiz türleri arasında en sık kullanılan yöntemlerden biridir. İçerik analizi tümdengelim yöntemini izleyen, genel olarak görsel ya da yazılı verilerin analizinde tercih edilen bir yöntemdir. Araştırmacılar bu yöntemde araştırma konusu ile ilişkili olan kategorileri oluşturup akabinde de veri setinin içerisinde bu kategorilere uygun olan cümle, kelime ya da görselleri tespit ederek analizi gerçekleştirmektedir (Karasar, 2015).

7.2 ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu araştırmanın amacı Türkiye'de ADR Uygulamalarına ilişkin genel bilgilerin verilmesi ve uzman görüşleri çerçevesinde uygulamalardaki sıkıntıların tespiti ve iyileştirme önerileri sunulmasıdır. Aynı zamanda Literatüre; ülkemizde ADR uygulamalarının fiiliyatta yürütülmesi süreçlerine yönelik bir rehber olarak yer alması ve karşılaşılan sıkıntıların tespiti ile iyileştirme, geliştirme süreçlerine akademik kaynak olması amaçlanmıştır.

7.3 VERİ TOPLAMA ARAÇLARI

Bu çalışmada veri toplama aracı olarak araştırmacı tarafından uzman görüşü de alınarak oluşturulmuş “yarı yapılandırılmış görüşme formu” kullanılmıştır. Gerekli literatür taraması yapıldıktan sonra 21 soruluk form oluşturulmuş ve katılımcılara ulaştırılmıştır.

7.4 VERİLERİN ANALİZİ

Tez çalışmasında araştırmacı tarafından oluşturulan “yarı yapılandırılmış görüşme formu” ilgili örnekleme dijital platformdan ulaştırılmış ve tüm sorulara eksiksiz yanıt vermeleri istenmiştir. Görüşme formları katılımcılar tarafından doldurulduktan sonra tekrar dijital platformdan araştırmacıya ulaştırılmış ve incelemeler tamamlandıktan sonra gerekli tema, alt tema ve kodlamalar oluşturularak veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir.

İçerik analizinde ilk olarak veriler anlamlı parçalara bölünürler. Daha sonra bu anlamlı parçalar kavramsal olarak tanımlanırlar ve konularına göre bu kelimeleri düzenlemede kolaylık sağlamak amacıyla belli kodlar atanır. Kodlama tamamlandıktan sonra bu kodlar benzerlik veya farklılıklarına göre kategorize edilir. Buna göre benzer olanlar aynı kategori altında toplanır. Kodlama ve kategorilere ayırma içerik analizinin etkin ve sistematik olmasını sağlar. (Uzel, E. ve Durdağ, C. (2014). Sürücülerin Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimine Bakış Açıları Hakkında Kalitatif Bir Çalışma, *Beykoz Akademi Dergisi*, 2(1), 64).

Analiz kapsamında 21 sorudan oluşan bir soru kataloğu hazırlanmıştır. Örneklem olarak sektörün her kesimini temsil eden 20 farklı kendi alanında yetkin ve uzman katılımcı seçilmiştir. Uygulamadaki tüm ADR faaliyetlerini gerçekleştiren kişiler örnekleme dâhil edilerek “yargısal” bir kurgu oluşturulmuştur. Bkz. Analize Katılan Tarafların Dağılımı Tablosu 7.1 Araştırmanın örnekleme olarak uygulayıcı kişilerin seçilmesinin nedeni ADR Sözleşmesi’nin öngördüğü faaliyetlerin yürütülmesinde ve uygulanmasında birincil taraf olmalarıdır.

Analizde örneklemin, Türkiye’de tehlikeli madde taşımacılığında, ADR kurallarının uygulanması sürecinde yaşanan sıkıntıların neler olduğu hakkındaki görüşlerinin alınması hedeflenmiştir.

Sorular, konu dağılımı açısından tüm sektör taraflarını (evreni) kapsayacak şekilde kurgulanmış ve katılımcıların kendi iradeleri ile yeni konu başlığı eklemelerini sağlayacak şekilde de yapılandırılmıştır (Bkz. Tablo 7.2 Soruların Uygulamadaki Alansal Dağılımı). Hazırlanan soru kataloğu (Bkz. EK A Soru Kataloğu) internet ortamında katılımcılara iletilmiş ve soruların tamamının cevaplandırılması istenmiştir. Sorular uygulamaların alansal dağılım yapılarak oluşturulmuş, bu şekilde 21 soru, 420 cevaptan oluşan bir bilgi havuzu elde edilmiştir.

Tablo 7.1 Analize Katılan Tarafların Dağılımı Tablosu

ANALİZE KATILAN TARAFLARIN DAĞILIMI	
ULAŞTIRMA ALT YAPI BAKANLIĞI (Yönetici+Denetçi)	3
TMGD SENDİKASI YÖNETİCİ+TMGD	1
TMGD/TMGDK DERNEK YÖNETİCİ+TMGD	4
PETROL ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ DERNEK YÖNETİCİSİ	1
TMGD	15
TMGDK YÖNETİCİSİ (KOORDİNATÖR, şube sorumlusu)+TMGD	7
TMGDK KURUM SAHİBİ+TMGD	5
TMGD EĞİTİM KURUMU	1
TMGD EĞİTMENİ / AKADEMİSYEN+TMGD	1
HİZMET ALAN İŞLETME (Taşımacı, Fabrika, Hastane)	3
TMGD ADLI BİLİR KİŞİ + TMGD	1

Tablo 7.2 Soruların Uygulamadaki Alansal Dağılımı

SORULARIN UYGULAMADAKİ ALANSAL DAĞILIMI	
İDARE + MEVZUAT	5
TMGD	5
TMGDK	5
İŞLETME	3
SİVİL TOPLUM / KAMUOYU/GENEL	3
TOPLAM SORU	21

8 BULGULAR

İçerik Analizi kapsamında oluşturulan ana tema, kategoriler ve alt temalara ait İçerik Analizi ve Frekans Tablosuna aşağıda yer verilmiştir. (Bkz. Tablo 8.1, Tablo 8.2)

Tablo 8.1 İçerik Analizi Tablosu

TEMA	
ADR UYGULAMALARINDA YAŞANAN SIKINTILAR	
KATEGORİLER	
MEVZUAT / İDARE	OPERASYONEL(TMGD/TMGDK/İŞLETME)
ALT TEMALAR	
MEVZUAT / İDARE	OPERASYONEL(TMGD/TMGDK/İŞLETME)
Denetim	TMGD Eğitimi, Sınav Sistemi, Hatalı Soru
Teknoloji Kullanımı	Danışmanlara Uygulanan Yasaklar
Personel Eğitimi	TMGD Çalışma Şartları
Mevzuatta Düzenlenme	İşletmelere Uygulanan Muafiyetler ve Sektöre Etkisi
Kamuoyunun Bilinçlendirilmesi	TMGDK'ların Fiyat Politikası ve Haksız Rekabet
Yükseköğretimde TMGD	TMGD Saha Eğitimi
İletişim	Ticari Kaygılar, Haksız Rekabet
-	İş Koşulları, İş tanımları, Çalışma koşulları
-	TMGDK ve Danışmanların Yetki ve Sorumlulukları
-	TMDG Lokasyon (işletme) Sayısı
-	TMGD Çift Sigorta Yasağı
-	TMGD Sertifika/Belge Kiralama
-	Mesleki Uzmanlaşma
-	TGMDK'lere İlişin Zorunlu Eğitim Programı

-	İşletmelerde TMGD Hizmetinin gerekli görülmemesi
-	Danışmanların Çalışma Şartları
-	Mevzuat dışı uygulamalar
-	Danışmanların İşletmelerde Karşılaştıkları Problemler
-	Kalifiye Personel/kurum eksikliği
-	Kurumların Sektöre Sağladıkları Katma değer
-	İşletmelerin Bilinçlenmesi, Kaliteli Hizmet Almaları

Tablo 8.2 Frekans Tablosu / En Çok Tekrar Edilen Kelimeler

YAŞANAN SIKINTILAR İLE İLGİLİ SIRASIYLA EN ÇOK TEKRAR EDİLEN KELİMELER
TMGD'lere Düşük Ücret verilmesi
Danışman Sertifika kiralama
TMGD Sınavı zor olması ve sınav süresi uzunluğu
TMGD Sınavlarında hatalı soruların varlığı
Kamu oyunun TMGD hakkında bilgi eksikliği
Denetimlerin yetersizliği
İşletmelere verilen hizmet bedellerinin düşük olması
TMGD Belgelerinin kiralanması, çift sigorta yasağı
Taban Fiyat Oluşturulmaması
TMDG Saha eğitimi
İşletmelerde danışmanlardan beklentiler ve görev kapsamı karışıklığı
İdare Personeli eğitimi
TMGDK'larda (KURUMLARDA) etik olmayan yaklaşımlar
İşletmelerde TMGD VE TMGDK İtibar Kaybı
TMGD ve TMGDK arasındaki güven problemi
TMFB Belgesi verilmesine yönelik muafiyetler

8.1 KATEGORİ 1: TMGD MEVZUATI VE MEVZUATTA DÜZENLENMESİ GEREKEN PROBLEMLERE İLİŞKİN KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGD mevzuatı ve bu mevzuatla ilgili düzenleme yapılması gereken hususlar konusunda ne düşündükleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında işletme sayısı, denetim düzenlemesi, iş tanımları/çalışma koşulları, çift sigorta, standardizasyon/Uygulama hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar bilhassa farklı ülkelerde gerçekleştirilen uygulamalara kıyasla ülkemiz altyapısına uygun olmayan koşullarda uygulama yapılmasına ve direkt olarak mevzuatın çevrilmiş olmasına rağmen standardizasyon olmadığına dikkat çekmişlerdir. Buna ek olarak denetim alanında düzenlemeler olması gerektiğini ifade eden katılımcılar aynı zamanda mevzuatta yer alan iş tanımları ve çalışma koşulları hususlarında iyileştirme, netlik olması gerektiğini belirtmişlerdir. Çift sigorta konusunun da gündeme geldiği görüşmede işletme sayıları da dile getirilmiştir.

“a. Bir TMGD hakkıyla görevini ifa etmeye çalışsa, ancak 8 firmaya hizmet edebilir. 8 firma ideal bir sayıydı. TMGD yeni mevzuatta (güncel) 10 şirkete çıkarılmaktadır. Ancak TMGDK’ler TMGD hizmetini bir ziyaret raporu ve yılda bir faaliyet raporu girmek olduğunu zannettikleri için 10 sayısını da aslında yeterli bulmamaktadırlar. Bir TMGD derneği başkanı aynı zamanda TMGDK teklifinde 48 şirket rakamını telaffuz ettiğine göre gerisini siz anlayın.

b. Danışmalara uygulanan çift sigorta yasağı yeniden düzenlenmelidir. Çift hatta üç dört sigorta da yapılabilir. Kanunen mümkündür. Ancak bir danışman tam zamanlı olarak çalışır ve geçimini sağlarsa sizce çift sigorta ihtiyacı ne kadar gerekli olabilir.”
(K1)

“-Daha açıklayıcı bir mevzuat olabilir.

-İşletmelerin diğer sorumlulukları ve geçirdikleri denetimlerde tehlikeli madde başlıklarına yönelik TMGD yönetmeliği ile ters düşen çatışma alanları vardır, bunlar düzenlenmelidir. ÖRNEK: AĞLIKTA KALİTE STANDARTLARI, Tehlikeli madde başlığı

- Diğer hizmet dalları isf ve çevre danışmanları ile işletmelerde kesişen görev alanları ve iş tanımları net olarak ayrıştırılmalıdır.

- TMGD’lerin işletme ziyaretleri hariç uzaktan hibrit çalışma şartları düzenlenmelidir.

- Mevzuat ile TMGD'12ewler TMGDK'lerde yaptırılmak istenen pazarlama ve muhtelif ofis görevlerinden muaft tutulmalıdır.” (K2)

“TMGD'lere verilen ücret politikasında düzenleme yapılabilir.

Çift sigorta uygulamasının önüne geçilebilir. Bu sayede yapılan işte uzmanlaşma da sağlayacaktır.” (K4)

“Mevzuat ADR'yi en başından beri uygulayan ülkelerin mevzuatına paralel hazırlanmalı. Ülkemizde ADR hakkındaki uygulamalar; istihdam yaratmaya yönelik hazırlanmıştır. Bu, sistemin doğru çalışmasını engellemektedir.” (K5)

“TMGD mevzuatı ve düzenlemelerinin uygulanamaması yönünden; sektörde işletmelere sağlanan muafiyetler ile sektördeki tüm paydaşlara ortak bir menfaat ve çalışma kalitesinin iyileşmesine yönelik katkı sağlayamadığı kanaatindeyim.” (K6)

“Mevzuat da olan maddeler yazılı olarak birebir ADR ile kesinlikle uyumlu değildir.” (K7)

“TMGD hizmeti alması gereken kurumların detaylı belirtilmesi

TMGD çalışma standartlarının oluşturulması

TMGD görev ve sorumluluklarında belirtilen hususların matbu hazırlanması” (K8)

“TMGD mevzuatı ile ilgili olarak görev ve sorumlulukların ADR1.8.3 te gösterilen TMGD sorumlulukları ile orantılı olması gerekir mevcut mevzuatta Acil durumlarda işletme faaliyetini durdurma ve tatbikatlar gibi uygulamasının net olarak belli olmadığı SORUMLULUKLAR atfedilmiştir.” (K9)

“Konuya vakıf tüm sektör temsilcileri ile ortak hareket edilmesi halinde daha net ve kararlı mevzuat oluşturulabilir.” (K10)

“Mevzuattaki sık değişiklikler işletmelerin adaptasyon sürecini etkilemektedir.

“İşletmelerin Çevre İzin Lisans Sürecinde TMGDK sözleşmelerinin de kıtas olarak konulması işletmelerin rekabeti açısından ve yine işletmelerin ADR yönetmeliğini tanıması açısından da faydalı olacaktır.” (K11)

“Tehlikeli Madde Yönetimine ve Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlarına ilişkin Mevzuat; ilk başta Uluslararası Anlaşmalar kapsamındaki ADR, RID ve IMDG Code Sözleşmeleri olup bu husustaki Ulusal Tehlikeli Madde Mevzuatı ise T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından hükümleri yürütülen Tehlikeli Maddelerin Karayolu / Denizyolu / Demiryolu ile Taşınması Hakkındaki Yönetmelikler ve buna bağlı Yönergeler, Tebliğler ve Genelgelerdir. Bu doğrultuda Duyurular kısmı da (<https://uhdgm.uab.gov.tr/duyurular>

) güncel bir şekilde takip edilmelidir. Tehlikeli Madde Yönetimine ilişkin Ulusal Mevzuat, normlar hiyerarşisi gereği Uluslararası Mevzuatı izlemekte; ADR, RID ve IMDG Code sözleşmelerinin yanıt veremediği durumlarda da Ulusal Tehlikeli Madde Mevzuatı geçerli olmaktadır. Tehlikeli madde yönetimi; ADR/RID/IMDG Code kapsamındaki kimyasallardan tehlikeli atık yönetimine kadar birbirine entegre bir bütündür. Tehlikeli madde taşımacılığının esas alındığı bu sektörde, tüm süreçleri tam anlamıyla ele almak hedeflenmelidir. Başka bir deyişle tehlikeli madde taşımacılığı kadar gönderme, alma, yükleme, doldurma, boşaltma, paketleme, elleçleme ve hatta geçici depolama faaliyetleri de bu proseste önemli yerlere sahiptir. TMGD, ADR, RID, IMDG Code, TMFB, TMUB gibi anahtar sözcüklerin ve buna bağlı hususların ülkemizde yeterince bilinmediği ve anlaşılmadığı görüşündeyim. İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çevre/Atık Yönetimi gibi başlıkların daha fazla bilinmesinin sebepleri zaman kavramı, farkındalık, bilinçlendirme ve denetim süreçleridir. TMGD'ler; aldıkları sorumluluklar, girmiş oldukları sınavlar ve teorik veya pratik anlamdaki tecrübeleri gereği bu konuda yeterli ve gerekli farkındalığa sahip olup tehlikeli madde faaliyeti ve işte çalışırken bulunan birçok tesiste özellikle TMFB ve ADR yönetimi konuları detaylı bir biçimde anlaşılmamaktadır. Bundan dolayı TMGD, zaman zaman İş Güvenliği Uzmanı, Çevre Mühendisi ile görev yönünden karıştırılmaktadır. Tabii ki bilinçlenme konusundaki en önemli kriterlerin zaman kavramı, eğitim, cezai yaptırım ve denetim sıklığı olduğunu vurgulamak isterim. Örneğin Çevre Yönetimi ve Atık Yönetim Sistemi ile ilgili uygulanan cezai yaptırımlar Çevre Mevzuatı gereği yeterince caydırıcı olup "Sıfır Atık Projesi" kamu spotu, reklam, PR uygulamaları ve pozitif algı yönetimi ile desteklenerek son derece başarılı bir şekilde sonuçlanmıştır, bu konuda süreklilik de sağlanmaktadır. Ancak Çevre Yönetimi, Atık Yönetimi, Çevre İzni, Evsel/Endüstriyel Arıtma, ÇED, Su/Hava/Toprak Kirliliği gibi konuların bilgi ve temellerinin oturması 90'lı yıllardan hedeflendiği için şu an gerek işletmelerde gerekse halkta belli bir çevre bilinci yerleşmiş durumdadır. Yasal anlamda temelleri birkaç yıl önce atılmış olan Tehlikeli Madde Taşımacılığı kapsamındaki TMGD, TMFB ve ADR gibi konularda da birkaç yıl içerisinde benzer şekilde gerekli farkındalığın oluşacağına inancım tamdır." (K12)

"İlgili mevzuat; Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik; Bu yönetmelik kapsamındaki gönderen, taşımacı, paketleyen, dolduran, yükleyen ve boşaltan olarak Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesine sahip işletmelerin TMGD istihdam etmesi veya TMGDK'dan TMGD hizmeti alması gerekmektedir.

TMGD eğitimi, sınavı, yetki, görev ve sorumlulukları ile TMGDK'ların yetki, görev ve sorumlulukları ile para cezaları da dâhil olmak üzere idari yaptırımlara ilişkin hususların Bakanlıkça belirlenmesi yine bu yönetmelik hükmüdür. TMGD görevini yapanların görevleri ile ilgili denetimleri, görev için kullanılan dokümanlar ve kayıtlar, TMGD'lerin yapması gerekli iş ve işlemler ve bu faaliyet süreçlerinin düzenlenmesi gerekmektedir. TMGD'nin görevini kötüye kullanım tespitinde (Belge kiralama, bilgi eksikliği ile kuruluşları zarara uğratma, yapılmayan faaliyetleri yapılmış gibi gösterme vb.) konularda sert yaptırımlar getirilmesi.” (K13)

“TMGD Mevzuatının ve mevzuat düzenlenmesi konusu Türkiye gerçekleri ile örtüşmemektedir. Mevzuat maddeleri yazılı olarak birebir Avrupa Ülkelerindeki örneklerden çevrildi ama uygulanmıyor.” (K14)

“Gerçek anlamda kendi ülkemizde uygulanabilir bir temel yarattıktan sonra faaliyetlere başlamamız gerekir.” (K16)

“TMGD Hizmet şartları ve Tehlikeli maddelerin taşınması hakkındaki gerekli yasal düzenlemelerin uluslararası anlaşmaların kapsam ve mantık sınırları içerisinde, gerekli yerel hükümleri de göz önünde bulundurarak anlamlı ve uygulanabilir bir yapıda derlenmesi gereklidir.” (K17)

“TMGD Mevzuatı yıllar önce detaylı şekilde yayınlanmış olmasına rağmen resmi denetim ve yaptırımların yetersizliği nedeniyle, mevzuata uygun çalışan ve çalışmayan kuruluşlar arasında adaletsizlik ve buna bağlı olarak sisteme olan güvende sarsılma yaşanmaktadır.” (K18)

“TMGD Mevzuatının amacına hizmet etmediğini ve yetersiz olduğunu düşünüyorum.” (K19)

“Mevzuat Avrupa Birliği Müktesabatına tam uyumlu çıkarılsa da, Türkiye’de politik güç odakları, etkin kuruluşların lobi faaliyetleri ile istenen ve amaçlanan hedeflere varılamaz” (K20)

8.2 KATEGORİ 2: TMGDK VE DANIŞMANLARIN YETKİ VE SORUMLULUKLARIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK ve danışmanların sahip oldukları yetki ve sorumlulukları, mevzuat içerisindeki görev tanımları hakkında ne düşündükleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında tanımlama eksikliği, ortak yükümlülük ve hükümlerin düzenlenmesi

hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar mevzuatta danışmanların yetki ve sorumluluklarının daha detaylı bir şekilde belirtilmesi taleplerini dile getirmişlerdir. Görev karmaşaları ve yanlış anlaşılmalara önüne mevzuatta yer alan hükümlerin detaylandırılıp net ve teker teker yazılmasıyla önüne geçilebileceğini ileten katılımcılar aynı zamanda TMGDK'lar ile ortak yükümlülüklerle sahip olmaları gerektiğini ifade etmişlerdir. Bu noktada yalnızca kendileri sorumlu tutulmak istememektedirler. Katılımcılar mevzuatta yer alan kimi görev tanımlarının, danışmanların sorumluluğu olmaması gerektiğini ve mevzuatta gerçekleştirilecek uygulamalarla ilgili düzenleme yapılması gerektiğini belirtmişlerdir.

“Kısmen tanımlanmıştır demek dışında bir şey ifade etmek doğruyu ifade etmeyecektir.” (K1)

“TMGDK ve danışmanların görev tanımları tam olmakla beraber yetki ve sorumluluklarının mevzuatta detaylandırılması gerekmektedir.” (K2)

“Bazı TMGDK'lar görev tanımlamaları yetki ve sorumlulukları belli bir disiplin içinde kendi formatları çerçevesinde yaparken bazıları çok daha yüzeysel yapmaktadırlar.

Danışmanlar ise çoğunluk ile çalışmış olduğu TMGDK'nın çalışma sistemine göre hareket etmektedirler.” (K3)

“Bazı görev tanımları aynı zamanda işletmelerin sorumlulukları alanına girebilir. Yani ortak yükümlülük yapılabilir. Örneğin Yıllık Faaliyet Raporu bildirim sadece TMGD'nin sorumluluğu olmamalı.” (K4)

“TMGD'lerin görevleri yanlış anlaşılmaktadır. Operasyonel görevleri yoktur. TMGDK'ların kurulma mantığı ile şu anki yapıları birbirinden uzaktır.” (K5)

“Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına ilişkin Avrupa anlaşması ADR' de uygulaması bulunmayan TMGDK'ların TMGD'lerin müstakil çalışmasını gerektiren işletmelere atama ile TMGD belirlemesi uygulaması geçerli hiçbir mücbir sebebinin olmadığı kaanatindeyim.” (K6)

“Düzenlemeler yeterli değil.” (K7)

“TMGD görev ve yetkileri daha detaylı açıklanmalı. Verilecek hizmetin sektörel detaylandırılması yapılmalı. Eğitim, tatbikat gibi faaliyetlerin kriterlerinin belirlenmesi gerekir.” (K8)

“TMGD kuruluşlarında çalışan TMGD'lerin kendi isteğiyle işten ayrılmasında 6 ay TMGD olarak çalışmama yasağı ve hizmet verdiği işletmelere hizmet verememe gibi serbest çalışmayı engelleyen hükümlerin düzeltilmesi gerekir.” (K9)

“TMGDK ve Danışmanların Yetki ve sorumlulukları işletmeler tarafından tam olarak bilindiği kanaatinde değilim. Bunun işletmeler tarafından Kurum ve Danışmanlar açısından sorumluluk alanlarının tam olarak ayrılıp netleştirilmesi gerekebilir.” (K11)

“TMGD görevini kötüye kullanım tespitinde (Belge kiralama, bilgi eksikliği ile kuruluşları zarara uğratma, yapılmayan faaliyetleri yapılmış gibi gösterme vb.) konularda sert yaptırımlar mevzuatlar ile düzenlenmeli ve denetimler bu yönde de yapılmalı.” (K13)

“TMGDK Hükümleri gereğince danışmanın istihdam edildiği ve danışmanın kurumsal bir hizmet anlayışı ile hizmet sağlamasına kaptanlık edecek olan yetkilendirilmiş kurumların; işletmelerin danışmanlık hizmeti sürecinde müşteri tarafından dilerse tercih edilmesi temin edilmelidir. Danışmanlar bireysel olarak kısıtlanmadan dilerse çalışabilmeli ve danışmanlık faaliyetlerini ilgili işletmelerde gerektiği ölçüde yapabilmelidir.” (K17)

“Yerel mevzuatta TMGD yetki ve sorumluluklarının ADR’deki ile uyumlu olması gerekirken, yerel mevzuatta TMGD’ye işletmedeki başka personelin görevleri ile çakışabilecek bazı ek sorumluluklar yüklenmiştir. Örneğin, danışman olarak işi durdurma yetkisi yokken, tehlike gördüğünde durdurması gerektiği belirtilerek yasal açıdan ek yük getirilmiştir. Yine ADR’ ye göre eğitim, emniyet planı vb. sadece yapıldığını gözlemlene sorumluluğu var iken, yerel mevzuatta bu görevleri icra etme bizzat danışmana aittir. Dolayısıyla danışmana daha çok saha uzmanı gözüyle bakılması ileride iş güvenliği uzmanlığına benzer şekilde yetkisi olmayan konuda yasal sorumluluk getirecektir.” (K18)

8.3 KATEGORİ 3: TMGDK’LERİN MEVZUATTAKİ GÖREV YETKİLERİ VE ADR UYUMUYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMDGK’lerin mevzuatta yer alan görev tanımları ve ADR uyumu hususunda düşünceleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında ticari gayeler, uyumsuzluk ve denetim eksikliği konuları ön planda yer almaktadır. Katılımcıların çoğunluğu mevzuat ve ADR arasında uyumsuzluk olduğunu ifade etmiştir. Bu görüşler içerisinde ayrıca ticari gayelerle hareket edildiği belirtilmektedir. Bu noktada yaşanan uyumsuzluklar ticari gayelerle uygulamaların gerçekleştirilmesine bağlanmaktadır.

Denetim konusunda eksiklikler olduğunu dile getiren katılımcılar bu uyumsuzluğun ve meydana gelen ikiliklerin denetimlerin sayıca ve içerik olarak güncellenmesiyle giderilebileceğini belirtmektedir.

“ADR sistemin özü TMGD’lerdir.

TMGDK’lar ADR ile ilgili olarak sadece para nasıl kazanılır şeklinde çalışmaktadırlar.

Örnek: EK-3 belgesini TMGD hazırlar. İster TMGDK bünyesinde olsun ister bir şirketin bünyesinde olsun. Oysa kamu TMGD’leri yetersiz gördüğü için şirket bünyesinde çalışan TMGD ‘nin raporunu geçerli saymamaktadır. Zorunlu olarak TMGDK’nin yapmasını istemekte ve bu sadece ticari bir gaye taşımaktadır. Ancak TMGDK sahibi acaba TMGD mi? Bu bile uygunsuzluğu ifade eder.” (K1)

“ADR’nin işgöreni TMGD’dir. ADR de TMGDK görev ve tanımı yoktur. ADR de uygulayıcılar yetkili merci ve TMGD’dir.” (K2)

“Tamamen ticaret amaçlı olduğunu düşünüyorum. Bu yüzden çok fazla ADR ile uyumu söz konusu değil. Her şeyden önce ‘Bir TMGDK’da istihdam edilerek görev alan TMGD çalıştığı TMGDK’dan tek taraflı olarak kendi isteği ile ayrılarak başka bir TMGDK’da TMGD hizmetini altı ay süre ile veremez’ maddesi ile kişinin yasal hakkı olan çalışma hakkı elinden alınmış oluyor. Bu maddeyle bile ticari çıkarların ön planda olduğunu ortaya çıkmaktadır. Tüm hizmeti TMGD’nin verdiği bir kuruluştaki TMGDK’lar sadece arada aracı bir kurumdur. TMGDK yetkilisinin TMGD olması zorunluluğu yokken ADR ile uyumundan söz edemeyiz bence.” (K4)

“Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına ilişkin Avrupa anlaşması ADR’ de tanımlaması dahi bulunmayan TMGDK’ların oluşturulma amacı TMGD ile hizmet alması zorunlu işletmeler arasındaki koordinasyonu sağlamak ise bunda pek başarılı olunmadığı kaanatindeyim.” (K6)

“Uyumlu olmadıklarını düşünüyorum.” (K7)

“Eğer mevzuata göre doğru yürütülürse sistemli ilerlemek açısından TMGDK’lar ile sektöre hizmet arzı takibi ve kurumsal olarak bilgi ve tecrübelerin birleşimi sektöre önemli yansıyacaktır ancak temel sorun mevcut mevzuattaki ihlallerin denetim eksikliğidir.” (K9)

“ADR de tanımlanmamış yetki ve sorumlulukların karşımıza çıktığını görüyoruz.” (K11)

“TMGDK, Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı (TMGD), istihdam ederek TMGD hizmetlerini sağlayan kuruluştur. Dolayısıyla ADR de belirtilen ve ulusal mevzuat ile belirlenen görevleri yerine getirmektedir.” (K13)

“ADR uyumunun genel olarak yakalanabildiğini düşünmüyorum.” (K16)

“TMGDK yükümlülüklerinin ADR ile çok uyumlu olmadığını düşünüyorum. Keza danışmanın yükümlülüklerinden de bir rol üstlendiği de çok yoktur.” (K17)

“ADR’ de TMGDK’lar tanımlanmamıştır.” (K18)

“ADR Mevzuatında TMGDK ile ilgili bir konu bulunmamakta, danışmanların bireysel olarak hizmet vermesi veya şirket bünyesinde çalışmasının söz konusu olduğu belirtilmektedir.” (K19)

“ADR’nin özümsemişi ve Avrupa’daki gibi uygulamaların birebir sahaya danışmanlar ile yansıtılması onların işini kolaylaştırır. Gölge edenlerin aradan çekilmesi ve Bakanlığın konu ile ilgili ilgililerinin bağımsız çalışması, lobicilerin Bakanlıktan içeri ADR hükümlerinin ne gerekiyorsa uygulandığını bilmesi, yazboz tahtası yapılamayacağını bilerek girmesi veya bunların dışında talepleri varsa giremeyeceklerinin bilincinde olması gerekir.” (K20)

8.4 KATEGORİ 4: TMGDK’LERİN İDARİ YAPILANMALARI VE İŞLEYİŞLERİ, SORUMLULUKLARI VE UYGULAMALARIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK’lerin kurum ve yahut şube açma, koordinatör, şube sorumluları, teklif verme, vb. gibi idari yapılanmaları ve işleyişleri, sorumluluk ve uygulamalarıyla ilgili görüşleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında denetim/düzenleme eksiklikleri, uygulama ikilikleri, fiyat dengesizlikleri, hizmet istikrarı, şube sayıları, etik olamayan davranışları uygunsuzluk hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar denetim eksikliğinden doğan problemlerin altını çizmişlerdir. Bu noktada mevzuatta belirtilen hükümlerde düzenlemeler gerçekleştirilerek uygulama ikiliklerinin ortadan kaldırılması ve denetim desteğiyle kötüye kullanımların, yanlış uygulamaların, sektörel noksanlıkların giderilebileceğini ifade etmişlerdir. Katılımcı yanıtları doğrultusunda aynı zamanda bu ve buna benzer sorunlar dolayısıyla fiyatlarda meydana gelen dengesizliklerin kurumlara ve sektöre zarar verdiği görülmektedir. Hizmet kalitesinde sağlanacak istikrar ile birçok problemin giderilebileceğini belirten

katılımcılar ek olarak şube sayılarından duydukları rahatsızlığı, uygunsuzlukları ve yapılan haksız rekabeti dile getirmişlerdir.

“a. Her dileyen TMGD TMGDK kurabilmelidir.

b. Hatta TMGD ler bir araya gelip büyük TMGDK lar kurabilmelidir. Kısıtlama olması kabul edilebilir bir husus değildir.

c. Avrupa’da 52 ülkede böyle bir şirket yapılanması olmamasına rağmen, sadece bizde var olup, üstüne üstelik kısıtlama bulunmaktadır.

d. TMGDK'ların yetkinliği asla denetlenmemiş, sahada uygulamaları görülmemiştir. Bazı bölgelerde denetim yapılmış olsa dahi bütünü kapsamaz.” (K1)

“Franchise şekli ile Şube açmanın önüne geçilmelidir.” (K2)

“TMGDK’lar arasında belli bir standart yok. Maalesef bunun sebebi ise denetimlerin yetersizliğinden ileri geliyor. Özellikle teklif vermelerde rekabetin dozu o kadar artıyor ki bunun cezasını orta ve uzun vadede bütün sektör çekiyor.” (K3)

“Sıkı denetim getirilmelidir. Denetim çok fazla olmadığı için çok sayıda şube açılışı var ve bu durum işletmelerin hizmet alım fiyatını oldukça düşürmektedir.” (K4)

“Bu konu uzun ve kontrol dışına çıkmış görünüyor. TMGDK’lar, maliyetleri, kar etme amaçları ve sürdürülebilirlik açısından uyumlu fiyatlarla çalışmıyorlar. Şu anda birçoğu “işçi simsarı” olmaktan öteye geçemedi. Bazıları da bu girdaba kapılmamak için “küçük” kalmayı kabullendi. Şube ve merkez sayıları birçok yerde orantısız. 2 merkez olan bir bölgede 18 Şube olan yer bile var.” (K5)

“Bu konuda sektöre yön verecek gerçekten gerekli ve sektörün sorunlarını çözebilecek hiçbir yasal düzenlemelerin sorumlu Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü’nce yapılamadığı kaanatindeyim.” (K6)

“TMGDK’lar kurumsal yapılar olamadı. Şube açma ve idari yapıları denetlenmeli, şube açma kısıtlanmalıdır.” (K7)

“Kuruluşları örgüt olarak varsayarsak örgüt içinde sorumluluk zincirinin işlemesi Merkez-Şube-Koordinatör ayrımlarının olması gerektiğini düşünüyorum. Teklif verme, pazarlama vb. hususlar her kuruluşun kendi stratejisine göre gerçekleşeceğinden bir ayırım yapmak mümkün değil.” (K8)

“TMGDK kuruluşları Tehlikeli madde operasyon süreçlerinde kurumsal hizmet avantajı mutlaka olacaktır nedeni ise tek bir TMGD ile hizmette TMGD nin izin süreleri ve dinlenme zamanı gibi sürecin takibindeki aksamalarda kurumlar üzerinden verilecek hizmet bunları ortadan kaldıracak ve hizmette istikrar sağlayacaktır.” (K9)

“Kurumların şube açma kısıtlamasının olmaması kalite ve rekabeti düşürüyor. İdarenin çıkardığı mevzuatlara uyan TMGDK’lar kurallara uyarak rekabet edemez hale gelmiştir. Kurallara uyan TMGDK sahipleri mağdur, usulsüzlüklere ağır cezalar gelmeli.” (K11)

“Ülkemizde yeterince TMGDK ve şubesi mevcuttur, hatta azaltılabilir de. Tehlikeli madde yönetimi ile ilgili tüm konulara doğru bir açıdan yaklaşan TMGDK’lar olduğu gibi tabii ki ilgili hususlara yeterince hassasiyet gösterememiş TMGDK’lar da olabilir. Bu sektöre katkı sağlamak isteyen tüm çalışanların vizyonunda tehlikeli madde yönetimine ilişkin farkındalığı bir üst noktaya taşıyacak hedefler var olmalıdır.” (K12)

“Bu faaliyetler ulusal mevzuat ile düzenlenmiş olup, bu faaliyetlerde yaşanan sorunlar ve haksız rekabeti önleyici çalışmalar yapılmaktadır.

Ulusal bazda yayılmış çok şubeli kuruluşlar, mali durumu nispeten daha zayıf olan küçük illerde ve Bölge Müdürlüğü sorumluluk sahasında faaliyette bulunan kuruluşlar ile rekabet etmektedir.” (K13)

“TMGDK’lar kurumsal yapılar maalesef değil. Kuralları belli olmadığı için maalesef sektör doğarken öldü.” (K14)

“İdari yapılama konusunda evraksal boyutta kaldığı, fiyat tekliflerinin oldukça düşük olduğu görüşündeyim.” (K16)

“TMGDK idari yapılanmasını hiçbir zaman uygun bulmadım ve gerekli de değildi. Sektörde danışman olduğumdan beri zaten kurumsal firmalara hizmet verebilmek adına şirket açılışı yapmıştık. Bu durum yapının ISG ‘ye benzemesine sebep oldu e OSGB mantığında çalışan, görevlerini anlamayan şirketler doğdu.” (K17)

“Bu konu yukarıda bahsedildiği üzere denetimsizlik nedeniyle bazı TMGDK’lar tarafından kötüye kullanılmaktadır. Dürüst çalışan, mevzuata uygun olan TMGDK’lar ayakta kalmak ve iflas etmemek için mücadele ederken, usülsüz çalışanlar gittikçe daha büyük adımlar atmakta, sektörde hem TMGD’ler hem de işletmeler arasında prestij kaybına sebep olmaktadır.” (K18)

“Bakanlığın sorumluluk denetiminde, sık kararlar değiştirmesi ve yönetmelik değişiklikleri ile kafaların karıştığı durumlar yaratılmaması gerekir. ADR kurallarındaki revizyonlara bile çok kere yetiştirilemiyor, biz burada hala öyle mi olsun, şuna mı uyduralım durumlarıyla uğraşıyoruz.” (K20)

8.5 KATEGORİ 5: TEHLİKELİ MADDE FAALİYET BELGESİ (TMFB) ALMASI GEREKEN İŞLETMELERİN SİSTEME DAHİL EDİLMESİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMFB alma zorunluluğu olan işletmelerin sisteme dahil olması konusunda görüşleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında bilinçlendirme, rekabet eşitsizliği ve denetimler konuları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar TMFB ile ilgili ilgili kurum ve kuruluşların ve ek olarak kamuoyunun bilgilendirilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Ayrıca belgeye dayalı olarak verilerin anlamlı yorumlanabilmesinin önem taşıdığı belirtmişlerdir. Katılımcılar TMFB muafiyetleri ve karşı karşıya kaldıkları rekabette eşitliği bozan unsurlara dikkat çekmişlerdir. Diğer konularda olduğu gibi denetimin TMFB konusunda da kritik nokta olduğu görüşünde olan katılımcı görüşleri aşağıda yer almaktadır.

“Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi (TMFB) alması gereken işletmelerin sisteme dahil edilmesi DENETİMLERN EKSİKLİĞİNDEN dolayı yetersiz kalmıştır. Şu an bile TMFB almayan birçok firma mevcut olup, denetim yetersizliği sebebiyle boşluk oluşmasına neden olmuştur. 50 ton kriteri ise ciddi sıkıntılara neden olmaktadır. Örneğin: Firma yıllık 45 ton tehlikeli madde taşımacılık faaliyeti yürütmektedir. TMFB almış ancak muafiyet ile TMGD den muaf tutulmuştur. Tehlikeli madde ise 6.1 PG I/II/III dır. Kamu bu alanda kriter koyabilir. Ancak bu kriter 50ton değil belki de 20 ton olmalıdır. Ancak SINIF 1, SINIF 7, SINIF 6, SINIF 2 (TF Zehirli, alevlenebilir; TC Zehirli, aşındırıcı; TO Zehirli, yükseltgen; TFC Zehirli, alevlenebilir, aşındırıcı; TOC Zehirli, yükseltgen, aşındırıcı.) MUAFİYETİ olmadan uygulanmalıdır.” (K1)

“Hem güvenlik hem de Sektörün büyümesi için tehlikeli madde kullanan firmalar acilen TMFB almalıdır. Bu amaçla kamuoyu bilinci oluşturulmalıdır. Sektörün olumlu yönde gelişmesi ve TMGD istihdamının artması için gereklidir.” (K2)

“Bakanlık çok yetersiz ve adilane değil.” (K3)

“Tüm işletmelerin aynı şartlarda rekabet etmesini sağlayacaktır. Böylece alanında yaşanan haksızlığı önleyecektir.” (K4)

“Edilmelerini sabırsızlıkla bekliyoruz. Türkiye’de kimse kendi başına bir şey yapmaz. Denetim şart.” (K5)

“TMFB belgesi alması gereken işletmelerin özellikle Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü’nce getirilen geçici

muafiyetlerin hiçbir mücbir sebebi olmadığı ve bu durumun sektörün kan kaybetmesinden başka bir işe yaramadığı kaanatindeyim.” (K6)

“TMFB alması gereken şirketler bu belgeyi alsa da bakanlık denetimleri ciddi bir şekilde yapılmadığı için TMFB alan işletme sayısı az.” (K7)

“Tehlikeli maddenin bulunduğu her ortam bizler için risk ortamı demektir. Bu durumda TMFB ya da muafiyet alan işletmelerin tekrar gözden geçirilmesini düşünüyorum.” (K8)

“Ülkemizde işletmelerin nace kodları incelendiğinde faaliyet konularında tehlikeli madde işigali bulunan tahmini 200.000 civarı işletme TMFB yönergesi kapsamı içerisinde olmasına rağmen denetimlerin yetersizliği nedeni ile mevcut 40 bin civarı ancak TMFB almıştır etkin denetim bu konudaki çözüm olarak görülmektedir.” (K9)

“Daha etkin ve kararlı denetimler sonucunda tehlikeli madde işigali bulunan firmalar sisteme dahil edilebilir. Ayrıca bu firmaların bilinçlendirilmesi gerekmektedir.” (K10)

“ADR de tanımlanmamış yetki ve sorumlulukların karşımıza çıktığını görüyoruz. İşletmeler için onlara uyumlu Uzmanlık alanları belirtilmemiştir.” (K11)

“Kesinlikle sisteme dahil edilmelidir. Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi ve buna bağlı süreçler ciddi ve güncelliği takip edilmesi gerekli olan bir dokümantasyondur.” (K12)

“Bu hususta diğer kamu kurum ve kuruluşları ile iş birliği şart olarak görülmektedir. Özellikle denetim tarafında İç İşleri Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Belediyeler bu hususta daha etkin katkı sağlamalıdır. TMFB bir işi yapa için gerekli bir belge olmayıp, o kolunda çalışıldığı gösteren bir belgedir.” (K13)

“Özellikle petrol ürünleri STK’larının baskısı nedeni ile devlet bu belgeyi öncelikle alması gereken işletmeleri sisteme ya çok geç sokuyor ya da mevzuata belirli maddeler ekleyerek sistem dışına bırakıyor. TMFB alması gereken şirketler bu belgeyi alsa da bakanlık denetimleri ciddi bir şekilde yapılmadığı için ‘MIŞ’ gibi yapıp hayatlarına devam ediyorlar.” (K14)

“TMFB aldırılma durumunda piyasa oldukça yetersiz ve yavaş ilerlemektedir. Buda bilgilendirme ve denetim eksikliğinden kaynaklanmaktadır.” (K16)

“Tehlikeli madde ile faaliyette olan işletmelerin sisteme dahil edilmesi konusunda Bakanlık elinden geleni sanırım yaptı. Sadece dahil etti ancak bu süreçte elde ettiği

veriyi doğru anlamlandıramadığını, standart olmadığı için de verinin anlamlandırılmasının neredeyse imkânsız olduğunu düşünüyorum.” (K17)

“Henüz TMFB almamış, sisteme dahil olmayan çok fazla işletme olduğu bilinmektedir. Bunların sisteme dahil olması öncelikle yıllar öncesinden belge almış olan işletmeler için adaletin sağlanması anlamına gelecektir. Ayrıca TMFB almış olanların da önemli bir kısmı 50 ton altında tehlikeli madde elleçlediklerini beyan ederek muafiyet kapsamına girmektedir. Maalesef bu konuda da herhangi bir denetim yoktur.” (K18)

“Tehlikeli Madde ile uğraşan tüm işletmelerin miktar sınırı olmaksızın Faaliyet Belgesi alması gereklidir.” (K19)

“Çok yerinde ve sorumluluk paylaşımı .TMGD saha çalışmaları ve bürosunda neyi neye göre, ADR uygulamalarını yapabilmesindeki endişelerini ve gri alanlarını kaldıracaktır.” (K20)

8.6 KATEGORİ 6: KAMU TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN DENETİMLER VE TEKNOLOJİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara kamunun gerçekleştirdiği denetimler, denetimlerde meydana gelen problemler ve denetim işleyişinde teknoloji kullanımı hususlarında ne düşündükleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında kötüye kullanımların tespit edilmemesi, denetim eksikliği, bilgi eksikliği, teknolojik eksiklikler ve denetmenlerin eğitilmesi hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar görüşmenin ilk dakikalarından itibaren dile getirdikleri üzere denetim eksikliklerinin kötüye kullanıma sebebiyet verdiğini ifade etmişlerdir. Bu kötüye kullanımların halihazırda tespit edilememesinin ancak sektör mensupları tarafından bilinmesinin haksız rekabete sebep olduğunu dile getirmişlerdir. Mevcut sistem ve uygulamalarla ilgili bilgi eksikliklerinin altını çizen katılımcılar bilinçlendirme çalışmalarına ağırlık verilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Teknolojik olarak ise katılımcılar denetim hususunun yeterli olmadığını ve çağa uygun geliştirmeler yapılması gerektiğini ifade etmişlerdir. Ek olarak katılımcıların görüşleri doğrultusunda denetimler her ne yöntem ile gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin denetmenlerin de eğitilmesi gerekmektedir.

“a. TMFB sahiplerinin denetlenmediği, ya da çok az denetlendiğini biliyoruz.

b. TMFB olmayanların denetimi de oldukça yetersizdir.

c. Takdir edersiniz ki, Kamu çalışanları da bu sistemi yeni öğrendiler. Bu sebeple bir tesise girmeden öne bu tesisin kapsama girip giremeyeceğini kestirmeleri oldukça zordur.

d. Kamu sektör için bir denetim formu oluşturmuş ve denetimlerde bunu kullanmaktadır. Bu denetim formu şu an bütün kurumlardan daha ileri bir seviyededir.

e. Bu konuda TMGDK da yetkinlik bakımından yeterli değildir.

f. Sektör bile halen kapsamda mı, yoksa değil mi bilmiyorlar.

g. TMGD'lerin denetiminde önce TMGD'lerin asli görevlerini ifa edip edemedikleri sorgulanmalıdır.

h. Kamu ile yaptığım toplantılarda"- kaç adet İhlal tutanağı bildirilmiştir?" sorusuna "HIÇ" cevabı almış biriyim.

f. Adapazarı'nda meydana gelen elim kaza ile ilgili olarak Cimer'e başvuru yapmış, sonuç olarak bir hiç ile karşılaşmışım.

j. Kurumların hiçbir suretle denetlenmediği çok açıktır.

l. Örnek bir arabayla 4-5 şube açanlar olduğu bu denli ayyuka çıkmış şekilde biliniyorsa,

m. Özlük hakları konusunda bu denli şikâyet ve mahkeme ve arabulucu sözleşmeleri varken, den usulsüz çalışan kurumlar kapatılmamış sorusu halen cevap bekleyen hususlardandır.

n. Mevzuatta İSG ve Çevre şirketleri TMGDK olarak faaliyet gösteremez hükmü varken, neden bu şirketler var? Neden denetlenmiyorlar?

o. Sonuç olarak en son yapılan bütün tarafların katıldığı toplantıda Kamu açıkça kurumların arkasında olduğunu ve her zaman koruyacağını beyan etmiştir." (K1)

"Denetimler yeterli değildir. Big data ve Yapay zeka destekli teknoloji kullanımı şarttır. U-net sisteminin denetimlerde kullanılması ve tüm paydaşların uzaktan denetimleri bu şekilde yapılmalı ve daha efektif kullanılması gerekmektedir. Yoksa fiziki denetimlere her zaman yetersiz kalacaktır." (K2)

"Özellikle şu an için teknolojinin çok fazla kullanıldığını düşünmüyorum. Örn: Taşıma evrakları hala matbu hale getirilemedi. Bununla ilgili Çevre Bakanlığının Motat sistemi referans alınabilir. Böyle bir sistemle hem taşıma evrakı aynı olur hem de denetim kolaylaşır." (K4)

"İdare, Gerekenleri yapmak için mevcut şartlarını kullanıyor. Ancak asla yeterli olmayacaktır. Denetimler faydasız, etkisiz ve eksik kalmaktadır." (K5)

“Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü yapılması gereken denetlemelerin 2014 yılından itibaren yerinde ve taşımanın yapıldığı güzergahlar üzerinde yol denetlemeleri şeklinde yapılması münferit olanların haricinde hemen hemen hiç gerçekleştirilemediği ve Ayrıca yol üstü denetlemelerde kullanılacak eleman niteliği ve teknoloji kullanımı ayrı bir sorun ve eksiklikler kanaatindeyim.” (K6)

“Yol kenarı denetimlerinde UAB yetkili personeli EGM Trafik polisleri ve jandarma trafik denetim yetkilerini uygulamasında Tehlikeli madde taşımacılığı ihalelindeki cezaların KHK 655 cezalarının yönetmelik cezası olması ve bazı maddelerinde 4925 cezası olması mevcut halde 2918 sayılı ktk üzerinden denetimlerin yapılması Ulaştırma bölge müdürlükleri ile paydaş kuruluşların koordinasyon eksikliklerinden kaynaklı aktif denetim yapılmamaktadır.” (K9)

“Denetimler mevcuttur ancak işletmelerin durumun ciddiyetine bakışı açısından ADR konusunda daha sık denetim ve daha caydırıcı cezai yaptırımlar uygulanmalıdır. IMDG Code / Denizyolu Tehlikeli Madde Taşımacılığı kapsamında ise cezai müeyyide yeterlidir.” (K12)

“ADR, Tehlikeli Malların Karayoluyla Taşınmasına İlişkin Uluslararası Anlaşma olup gerek ülkemize yurtdışından giren gerekse de ülke içinde gerçekleştirilen tehlikeli mal taşımacılık faaliyetlerinin yol kenarında yapılan denetimler oldukça önemlidir.

ADR denetimi yapacak denetimle görevli personelin ADR eğitimi almış, konuyu mevzuatı bilen ve denetçi vasıflarına sahip olması gerekmektedir.

ADR in 2 yılda bir güncellenmesi de bu denetim eğitimlerinin belirlenecek periyotlarda yapılması önemlidir.” (K13)

“Kamunun yaptığı denetimlerin çok ciddi yapıldığını sahada görmüyoruz. Bu yüzden şirketler denetimden çekinmiyorlar. Denetimi yapan kişilerin sahada belirli bir süre bu işi aktif olarak yapması çok daha efektif olacaktır.” (K14)

“Kamu denetimlerinde birtakım çalışmalar yapılsa da sektörümüzde yol alamamıştır. Bunun kamudaki hantal yapının da büyük bir rolü vardır.” (K17)

“Yukarıda belirtildiği gibi sektörde yapılan denetim sayısı yok denecek kadar azdır. İlk zamanlar uygunsuz çalışan birkaç TMGDK’nın kapatılıp sonradan tekrar açıldığının duyulması sektörde Bakanlığa karşı güven ve adalet duygusunu çok sarsmıştır. Aynı şekilde usülsüz çalıştıkları için şikayet edildiği halde yeterince yaptırım uygulanmadığı görülen bazı TMGDK’lar nedeniyle haksız rekabet kontrolsüz şekilde piyasaya hakim olmaktadır.” (K18)

“Yeterince denetim yapılmadığını, denetçilerin de evrak kontrolü dışında bir şey yapmadıklarını ve konuya hakim olmadıklarını düşünüyorum.” (K19)

Denetimler yetersiz ,kadro dar, Bakanlık sektörde deneyimli, başarılı eğitmen ve TMGD’ larından yıllık sözleşmeli ücretli olarak yararlanmalıdır’’ (K20)

8.7 KATEGORİ 7: KAMUOYUNUN TMGD HAKKINDA BİLGİ DÜZEYİ VE YÜKSEKÖĞRETİMDE TMGD İLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara kamuoyunun TMGD meslek dalıyla ilgili yeterli bilgi sahibi olup olmadığı, yüksek öğretim içerisinde TMGD mesleki eğitimine yer verilip verilmemesinin gerekliliği sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında mesleki eğitim gerekliliği, uzmanlaşma eğitimi ve kamuoyu bilgi eksikliği hususları dikkat çekmektedir. Katılımcılar yükseköğretimde meslek dalı olarak verilecek TMGD öğreniminin sistem, denetim, mesleki içerik ve fayda anlamında olumlu sonuçlar doğuracağını düşünmektedir. Denetim alanında ve sektör içerisinde yer alan kişiler bakımından konuyla ilgili uzmanlaşma eğitimlerinin gerçekleştirilmesi gerektiğini ifade eden katılımcılar tüm bu bilgiler bir araya geldiğinde kamuoyunun yeterli düzeyde bilgi sahibi olmadığını ifade etmişlerdir.

“Sadece bu mesleği ilgilendiren sektör çalışanları tarafından bir bilgi var. Toplum genelinde böyle bir bilgi yok. Yüksek öğretimde talep göreceğini sanmıyorum.” (K3)

“Hiç kimsenin bu iş hakkında bilgisi olmadığı için devamlı olarak yapılan işi açıklamak durumunda kalınıyor. Uzmanlaşma eğitimi olarak verilebilir.” (K4)

“TMGD olmayı bir meslek olarak değil, bir iş olarak görüyorum. Sürekli eğitim biraz gereksiz gibi geliyor.” (K5)

“Kamuoyunun TMGD meslek kolu ile ilgili bilgisinin; sadece taşıma esnalarında ve lojistik merkezlerinde oluşan sıkıntılı durumlar ile oluştuğu ve kamuoyunun bilgisinin asıl sorunların ortaya konulamadığı ve tartışılmadığı için gerçek sorunlar ile ilgili olmadığı kaanatindeyim.” (K6)

“Kamuoyunda meslek ve konu ile ilgili kimse bilmiyor. Gerekli düzenlemeler yapıldıktan sonra Yüksek eğitimde meslek eğitiminde yer almalı.” (K7)

“Kamuoyu tmgd yi tanımıyor. Taniyanlarda maalesef bunun sürdürülebilir bir meslek olduğuna inanmıyor. Eğitim kurumlarından alınan eğitimlerdense yüksek öğretimde eğitim verilmesi daha makul olabilir.” (K8)

“Yükseköğretimde yer verilmeli. Konu hakkında kamuoyu yeterli bilgi sahibi olmayıp daha etkin bir bilinçlendirme çalışması yapılmalıdır.” (K10)

“Kamuoyunda TMGD Meslek kolunun daha iyi tanıtılması bunun için kamu spotlarının yazılı ve görsel basında daha fazla yer verilmesi gerekmektedir.” (K11)

“Kamuoyu kesinlikle TMGD, ADR, TMFB gibi başlıklarda yeterli bilgiye sahip değildir. İSG ve Çevre Bilincine yönelik eğitim verilen her türlü platformda TMGD, ADR, Tehlikeli Madde Taşımacılığı ve buna bağlı alım, gönderim, paketlenme, dolum, boşaltım ve yükleme (ve hatta elleçleme ve geçici depolama) faaliyetlerine ilişkin eğitimler sunulmalıdır.” (K12)

“Konu ile ilgili olarak Kamuoyunun bilgilendirilmesi için değişik platformlarda çalışmalar yapıldı, özellikle meslek gruplarının üye olduğu odalar ve dernekler bilgilendirildi. Ancak UAB daha etkin bir çalışma ile ilgili taraflar ile zaman zaman etkinlikler ile bir ara gelmesi faydalı olacaktır.” (K13)

“Kamuoyu direk birebir bu konu ile ilgili değilse bilmiyor. Yüksek eğitimde meslek eğitiminden önce bu işin kuralları tam olarak belirlenmeli. Yoksa asgari ücretli yüzlerce kışı daha sisteme dahil olur.” (K14)

“Bu işi bizzat yapanlar hariç kamuda bu konuda herhangi bir bilgi bulunduğunu düşünmüyorum. Sektör hakkında bilgi sahibi olanların çoğunda da yanlış bilgi (tam olarak amacı ve yapılması gereken çalışmalar hakkında) bulunmaktadır. Belli bölümlerde meslek eğitimi olarak verilmesi ileriki dönemlerde mevzuatın sağlıklı yer etmesi amacıyla yararlı olacaktır.” (K16)

“Kamuoyu yeterince bilgiye sahip değildir. Yüksek öğretimde meslek eğitime yer verilmesini olumlu bir adım olarak görüyorum. Ancak öncelikle yukarıda bahsedilen olumsuzlukların düzeltilmesi gereklidir. Aksi takdirde şu an olduğu gibi asgari ücretlerle çalışan veya sertifika kiralayanlar nedeniyle prestij kaybeden bu işi yapmak isteyen bulunamayacaktır.” (K18) Yemin ederim sektör dışında 10 kişilik halk anketleri yapılırsa, her 10 kişiden birisi TMGD diye bir meslek olduğunu bilmez. Meslek kodu 2013 ten beri ne zaman kabul edildi tarih verebilen var mıdır halk arasında?

“Yüksek öğretimde en azından 2 yıllık ön lisans bölümleri açılmalı. Ama geçmişte Hitit üniversitesinde bir hocanın kaprisi ve rakip istememesi yüzünden YÖK ten talebin

döndüğü kayıtlardadır. Sektörün halen emeklemesi de sanırım o hocanın memnuniyeti ve direncini artırmıştır’’ (K20)

8.8 KATEGORİ 8: TMGDK’LERİN FİYAT POLİTİKASI VE PİYASAYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK’lerin aşırı rekabetçi fiyat vermeleri sebebiyle aşağı yönlü meydana gelen piyasanın paydaşlar bakımından uygun düzeyde stabil olması için neler yapılabileceği sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında sistemin doğru uygulanması ve denetlenmesi ve taban fiyat uygulaması hususları ön plana çıkmıştır. Katılımcılar rekabetçi olmak adına belirlenen aşırı fiyatların sistemin doğru bir şekilde anlaşılması, uygulanması ve sonrasında ise denetlenmesi yoluyla normal düzeye indirgenebileceğini ifade etmişlerdir. Ek olarak taban fiyatların ilgili kurumlarca belirlenmesinin, net hükümler çerçevesinde iş yürütülmesinin fayda sağlayacağını iletmışlerdir.

“Öncelikle TMGD-SEN olarak kamunun en başta doğru bir yola çıkarak başlattığı sistemi, işin içinden çıkılmaz hale getirmesinin tek bir yolu vardır. SİSTEMİN ÖZÜNE DÖNMEK!” (K1)

“İki yıllık ihaleler yapılmamalı. İşveren bu hizmetin bir kambur olduğunu düşündüğü sürece kaliteden çok ucuz hizmete bakar.” (K3)

“Bakanlığın taban fiyat uygulaması yapması gerekir. Ayrıca TMGD’lerin bu konuyla ilgili ciddi anlamda savaşıması gerekiyor sanırım. Ancak mevcut yaşam şartlarına baktığımız zaman bunun çokta mümkün olmadığı görülmekte.” (K4)

“Sistem doğru kurulduğunda; hizmet alıcıların maliyetleri düşer. Bunun aksine; TMGD’lerin ve Devletin gelirleri artar. Bu; yetkililere izah edildi.” (K5)

“TMGD’ların aşağı yönlü fiyatlama ile sektöre çok büyük zararlar verildiği muhakkaktır. Bunun çözümü TMGDK’ların ortak duruş sergilememesi ile şimdiye kadar bir çözüme kavuşturulamaması bunun çözümünün Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü’nce sektör paydaşlarının görüşleri ve günün ekonomi değerleri dikkate alınarak belli bir tarifeye geçilmesi olduğu kaanatindeyim.” (K6)

“Sektörde öncelikle alt taban fiyat belirlenmeli. Alt fiyat belirlenmezse sektörde iş yapılamaz hale gelecektir.” (K7)

“Burada dernekler ve TMGD toplulukları devreye girmelidir. Ayrıca meslek odası kurulmalıdır. Denetim mekanizması da düzgün işlerse rekabetçi fiyat politikası düşecektir.” (K8)

“Mevzuat hükümlerinin uygulanmasının sağlanması.” (K9)

“Diğer danışmanlık firmalarında olduğu gibi TMGDK larında Alt Taban fiyat tarifesinin belirli olması, yine liyakatlı deneyimle TMGD ile çalışmak isteyen firmalar göz önüne alındığında TMGD’lerinde bağımsız çalışabilmesinin önünün açılması gerekmektedir. Zira İşletmeler TMGDK’dan ziyade danışmanlar üzerinden süreci öğrenebilmektedir.” (K11)

“Yönetmelik, Tebliğ veya Genelge hükümlerinde bir formülasyonla açıkça belirtilmelidir. Yani kanunlaşmalıdır.” (K12)

“Hizmet verenler (TMGD) ve TMGDK’lar sistematik denetlenmeli, iş kalitesi standart hale getirilmeli.” (K13)

“Öncelikle alt ve üst fiyat belirlenmeli. Alt fiyat belirlenmezse bu iş bir süre sonra iş yapılamaz hale gelir.” (K14)

“Resmi denetimlerin tüm tarafları (işletmeler dahil) kapsayacak şekilde artması ve uygunsuz örneklerin cezalandırıldığı gibi halen mevzuata uygun çalışmaya çalışan az sayıdaki TMGDK’nın da ödüllendirilmesi mesleği hakettiği yere taşıyarak rekabeti eşitleyecektir.” (K18)

“Bakanlık kontrolü ele almalıdır. İşyeri tehlike sınıflamaları yapmalı taban fiyatları saptamalı, taban üzerinde fiyat veren firmalarında, daha az sayıda işyerine bakması sağlanmalıdır. Bakınız bakalım o TMGDK’lar arasındaki rekabete ve daha çok TMGDK’nın işyeri bulmasından faydalanmasına” (K20)

8.9 KATEGORİ 9: TGMDK’LERE İLİŞİN ZORUNLU EĞİTİM PROGRAMIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK’lere yönelik zorunlu bir eğitim programı oluşturulması hususunda görüşleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında konuya ve alana göre eğitim gerekliliği hususu dikkat çekmektedir. Katılımcıların bir kısmı sistem dahilinde yer alan farklı görev sahiplerinin eğitim alması gerektiğini ifade ederken bir kısmı ise konuya göre eğitimin gerekliliğini dile getirmişlerdir. Bu doğrultuda fikir birliği içerisinde olmadığı gözlemlenen katılımcıların yanıtları aşağıda yer almaktadır.

“Mevzuatla TMGDK'lere yönelik herhangi bir eğitim yoktur, TMGDK için eğitim planlanması faydalı olabilir. Mevzuat yönetmelik eğitimi verilmeli.” (K1)

“TMGDK lar, TMGDK Yetkilileri, ADR uygulama, sistem kurucuları ÜDY, ODY benzeri i bir eğitim, özellikle de mevzuat üzerine bir eğitim kesinlikle almalıdır.” (K2)

“Mesleğe büyük katkı sağlayacaktır. Özellikle TMGD olmayan TMGDK sahiplerinin işin içine girmesi belki de yukarıda sorulan bir önceki sorunun da cevabı olabilir.” (K4)

“TMGDK'lara yönelik sektöre yarar sağlayacak zorunlu bir eğitim programı oluşturulması yetkili eğitim kurumlarından zorunlu ADR Uygulamaları Eğitimi asıl eğitim olarak almaları devamında Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce değişen şartlar ve yönetmeliklere göre belirleyeceği makul sürelerde tazeleme eğitimi olarak almaları şeklinde olabilir kaanatindeyim.” (K6)

“Gereklidir evet olmalı, danışmanlarını kontrol edebilmek için TMGDK'nın konuya vakıf olması lazım.” (K7)

“TMGD olmayan yöneticiler ve sahipleri için mevzuat ve ÜDY, ODY eğitimi almalılar.” (K8)

“Bu bir zorunluluktur. Bir ADR sürekli kendini yenileyen bir yapıdadır.” (K10)

“TMGDK'ların da eğitimlerinin sertifikalanması ve yönetmelik hakkında bilgi sahibi olmaları sağlanabilir.” (K11)

“Tehlikeli madde yönetimine ilişkin profesyonellik ve sektörde kalitenin sürekliliği açısından şarttır.” (K12)

“Süreç yönetimleri ile ilgili olabilir. Ancak; asıl olan TMGD lerdir.” (K13)

“TMGDK'larda işin saha boyutu hakkında bir eğitim verilmesi yararlı olacaktır.” (K16)

“TMGDK'lar için eğitim programının anlamlı olduğunu düşünmüyorum. TMGD lerin aldığı eğitimlerin uygulamaya yönelik olmadığını, uygulama eğitimleri almaları gerektiğini düşünüyorum.” (K19)

“Mutlaka gerekli ve şarttır. Tıpkı TMGD adayları eğitimi gibi. hatta İSG deki gibi TMGDK ların başında en az 5 yıllık deneyimli TMGD ya da TMGD eğitmeni sorumlu müdürlükler ihdas edilmeli ve ücretlerin taban seviyesini Bakanlık sağlamalıdır.” (K20)

8.10 KATEGORİ 10: TMGDK'LER VE SEKTÖRE SAĞLADIKLARI KATKILARLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK'lerin sektöre sağladıkları katma değerler hususunda ne düşündükleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında katma değer sunulmaması hususu ön plana çıkmaktadır. Katılımcıların tamamı TMGDK'lerin sektöre herhangi bir katkıda bulunmadığı konusunda hem fikirdir. Ek olarak katılımcılar TMGDK'ler dolayısıyla ortaya çıkan haksız rekabetin sektöre ve sektör içerisinde yer alan kişilere zarar verdiği görüşüne sahiplerdir. Bu doğrultuda alınan yanıtlar çerçevesinde fayda bakımından TMGDK'lerin gerekli görülmediği ifade edilebilmektedir.

- a. Bugüne kadar bir kalite sistemi istemi kurulamamış olması,*
- b. Üzülerek söylemek gerekirse 303 kurum dan kalite anlamında bir sistem bulunmamaktadır. ISO belgesi almış kurumların varlığını biliyor olsak da, gerçek ve Avrupa birliği normlarında bir kalite sistemi henüz bulunmamaktadır.*
- c. TMGD-SEN olarak hazırladığımız bir kalite sistemi mevcuttur. İdareye (Kamuya) görseli sunulmuştur.*
- d. ADR nin doğru uygulanmadığı için TMGD kişisel becerilerin arttırılmaması,*
- e. İhlal tutanaklarının yapılmamış olması,*
- f. Sektörde yaşanan kazaların önlememiş olması” (K1)*

“TMGDK'ların sektöre ve ekonomiye bir katma değer sağladığı söylenemez.”
(K5)

“TMGDK'ların sektöre sağladıkları katma değer TMGD'lerin bireysel olarak çalışma durumunda sektöre yapacakları katma değerden daha fazla olmadığı kaanatindeyim.” (K6)

“TMGDK'ların sektöre katma değer kattıklarını düşünmüyorum.” (K7)

TMGDK'ları TMGD hizmetini kontrol eden mekanizmalar olarak düşünebiliriz. Her ne kadar hizmet konusunda TMGDK'larda da yozlaşma olsa da bireysel çalışma yozlaşmaya daha açıktır.” (K8)

“Olumlu ve olumsuz yönleri var olumlu olan tüzel kişilik olması.” (K9)

“TMGDK ların işletmelere sağlamış olduğu direkt katkı söz konusu değil sözleşme tarafında yer alıp danışmanlık üzerinden tüm süreç takip edilmektedir.” (K11)

“TMGDK’lar sektöre katma değer sağlamıyor, yaptıkları haksız rekabet ve usulsüzlükler ile sektöre zarar veriyorlar.” (K12)

“TMGDK, çalıştırdığı TMGD lere hak ettiği ücreti ödemez ise hizmet kalitesini olumsuz yönde etkileyecektir.” (K13)

“TMGDK’lar sektörün dogmadan ölmesine neden oldu.” (K14)

“TMGDK’ların bu sektöre negatif değer kattığı görüşündeyim.” (K16)

“TMGDK ‘lar sektöre bir çivi çakmamıştır.” (K17)

“TMGDK’lar 5 yılda sanayide konunun anlaşılması noktasında genel olarak iyi bir görev yapmıştır. Ancak, bazı TMGDK’ların usulsüz çalışması sanayi gözünde de prestij kaybına yol açarak bu işin maalesef çevre ve iş güvenliği konusunda bir çok firmada olduğu gibi kağıt üzerinde, sadece para için yapıldığı görüşünü güçlendirmektedir.” (K18)

“TMGDK ların sektöre hiçbir katma değer sağlamadığını düşünüyorum.” (K19)

8.11 KATEGORİ 11: TMGDK’LERİN YAŞADIĞI PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK’lerin karşı karşıya kaldıkları problemler ve bunların nasıl çözülebileceği sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında usulsüzlük, düşük fiyat politikası, düşük hizmet kalitesi ve sistematik problemler hususları dikkat çekmektedir. Katılımcılar sektör içerisinde yaşanan usulsüz durumlardan hayli rahatsız olduklarını dile getirmekle birlikte denetim eksikliğine bir kez daha vurgu yapmışlardır. Uygulanan düşük fiyat politikasının hizmeti değersizleştirdiğini ve düşük hizmet kalitesi ortaya çıkardığını ifade eden katılımcılar mevzuat, bağlı oldukları kurum ve kuruluşlar, yetki sahipleri, karar mekanizmaları bakımından da yaşanan sorunları sistematik problemler olarak dile getirmişlerdir.

“Usulsuz çalışan TMGDK’ların varlığı ve piyasadaki düşük hizmet teklifleri vermeleri” (K1)

“Şubeleşen TMGDK’ların kartelleşmeleri, TMGDK agresif düşü fiyat politikaları, TMGD lerden belge kiralamaları, haksız rakabet eylemleri” (K2)

“En büyük sorun kendi aralarındaki acımasız rekabet. Bazı güçlü TMGDK lar bölgelerinde tekelleşerek ucuz işgücü ile yüksek gelir elde etme peşinde. Maalesef sistemde buna müsaade ediyor.” (K3)

“Sektörde çok fazla rekabet var. Bu durum TMGDK’ların fazlalığından değil belirli bir ücret politikasının olmamasından kaynaklanmakta ve böylece verilecek hizmetin fiyatını düşürmekte. Bu sayede de verilen hizmet kalitesi düşmektedir.” (K4)

“En büyük sorun düşük fiyatlama yapmak zorunda kaldıkları ve mali külfetlerin çok olması nedeni ile zarar etme durumudur. Bu konu sonunda TMGD’lerin aldıkları ücretlerin zaman zaman asgari ücretinde altında oluşması durumunu ortaya çıkarmaktadır ki bu durum sektörde kalitesiz çalışmanın oluşması ile sektöre çok büyük zararlar vermektedir.” (K5)

“Sektörde saygı gördüklerini düşünmüyorum. Düşük hizmet teklifleri verilmesi, kartelleşme, belge kiralama bu sektörün ve TMGDK’lerin bu durumda olması denetim eksikliğidir.” (K6)

“TMGDK lar serbest piyasa politikasını yanlış yorumlayarak ilerlemektedir. Bu durum bir kısım TMGDK’yı maddi olarak mutlu etse de diğer bir kısmını zora sokmaktadır. Ekonomik anlamda çekilen sıkıntılar dışında sıkıntı göremiyorum.” (K7)

“Tehlikeli Madde Yönetimine profesyonelce yaklaşan, yasal gerekliliklere mümkün olduğunca uyan ve TMGD’nin kıymetini bilen bir TMGDK, uzun vadede mutlaka başarıyı sağlar. Bu konuda süreklilik önemlidir.” (K12)

“Kaliteli ve sürekli personel bulamama, TMGD ücretlerinin düşüklüğü, iş kalitesinin yetersizliği, iş süreçleri tanımsızlığı, iyileştirme politikalarının olmayışı, verilen hizmetin yetersizliği, müşteri memnuniyetsizliği, kalite gereklerinin karşılamaması, TMGDK’ların periyodik denetlenememesi sonucu iş düzensizliği.” (K13)

“TMGDK’ların sorunları; para kazanamaması, değer üretememesi, işin yapılaş şeklinde danışmanlarına rehber olamaması, sürdürülebilir olmaması, para politikası yönetiminde eksiklikler vb. birçok kurum için olmazsa olmaz sorunları var. Diğer dış etkenler ise danışmanların bilgi eksikliği, araştırmacı olmaması ve onları teşvik eden bir maaş elde edememeleri olabilir. Bu da işletme ayağında müşterilerde bu konuda bir önem hissetmelerini sağlayan yapı olmaması çok büyük bir eksiklik.” (K17)

“Yukarıdaki yanıtlarda genel olarak özetlenmiştir. TMGDK’ların en büyük sorunu haksız rekabet ve denetimsizlik, bunun sonucu da değersizliktir. Bu sebeple bu yıl sonunda sertifika süresi dolacak olan birçok TMGDK çıkması beklenen mevzuat revizyonunu beklediklerini beyan etmektedir. Sorunlar çözülemediği takdirde sektörden bir çok TMGDK’nın yetki belgesini uzatmayarak çekileceği tahmin edilmektedir.” (K18)

“TMGDK’ların sorunlarının tamamı mevzuattan ve ilgili bakanlıktan kaynaklanmaktadır. Uluslararası taşımacılık için oluşturulmuş ADR mevzuatının dahili uygulamada bu kadar abartılıp büyütülmesi çok gereksiz. İstihdam yaratmak üzere yola çıkılmış, ancak özellikle Akaryakıt sektöründe can bulmuş bir mevzuat. Asıl uygulaması gereken sektörlerde yıllık 50 tonun altına muafiyet verilmesi anlamsızdır.” (K19)

8.12 KATEGORİ 12: İŞLETMELERİN TMGD HİZMETLERİNDE KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara işletmelerin TMGD hizmeti alırken karşı karşıya kaldıkları problemlerle ilgili görüşleri ve bu problemlerin giderilmesi için çözüm önerileri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında kalitesiz hizmet, iş yükü/planlama, mali problemler ve işletmelerin bilgi eksikliği hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar işletmelerin bilgi eksiklikleri dolayısıyla lamaları gereken hizmeti tam olarak bilmediklerini ve sistem içerisinde değişime uğrayarak yalnızca belge alışverişine dönüşen bir işleyişi baz aldıklarını belirtmişlerdir. Dolayısıyla işletmelerin üstlenmeleri gereken sorumlulukları bilmemeleri ve doğru planlama gerçekleştirememeleri de mali kayıplara veyahut eksiklere sebebiyet vermektedir. Tüm hususlar bir arada değerlendirildiğinde katılımcılar işletmelerin kaliteli hizmetten yoksun olduklarını ve bu problemle sık sık karşı karşıya kaldıklarını dile getirmişlerdir.

“İşletmelerin ADR hizmetini hakkıyla aldığını düşünmüyorum. 2015 yılından buyana yüzlerce firma incelemiş, uygulamalar görmüş biri olarak, uygulamaları bizzat üretmiş bunu da karşılık beklemeden her isteyen danışman ile paylaşmış biri olarak, uygulamaların yetersiz olduğunu ve firmaların tam hizmet almadığını biliyorum. Ziyaret raporu, eğitim (etkinliği tartışılır), yıllık rapor, birkaç formatta güvenlik planı (doğruluğu tartışılır), yıllık rapor. Hepsi bu. Çoğu yerde ziyaret 1-3 saat arasında yapılıyor (istisnalar kaideyi bozmaz), bir günde dört ziyaret olarak hizmet alıyorlar.

Ziyaret raporlarının ofiste hazırlanarak sadece imza attırıldığının örneklerini de gördüğüm için rahatlıkla kalitesiz hizmet sunulmaktadır diyebilirim.” (K1)

“İşletmelerde istihdam edilen TMGD’lerin iş yükü ve zaman planlaması eksiktir. İşletmelerde istihdam edilen TMGD’ler için mevzuatsal düzenlemeler eksiktir. TMGDK’ların görev sorumluluklarına paralel olarak TMGD istihdam eden işletmeler

de benzer kapsam içine alınmalı ve bünyesinde TMGD istihdam eden işletmenin sorumlulukları düzenlenmelidir.” (K2)

“Büyük çoğunluğu önemsemiyor. Bir an önce işini bitirip gitsin bizde diğer işlerimize bakalım havasında. Bir TMGD ekonomik olarak mutlu değilse hiçbir çözüm önerisi fayda etmez.” (K3)

“İşletmelerin en fazla karşılaştığı sorun mali sorun oluyor. Danışmana ve ADR’nin getirdiği yükümlülüklerle karşı ekstra ücret ödemek istemiyor. Bu da yine ADR yükümlülüklerini yerine getiren ve yerine getirmeyen işletmeler arasındaki yaşanan ücret politikasından kaynaklanıyor.” (K4)

“TMGD/ADR uygulamaları doğru uygulanmamaktadır. “ayda bir ziyaret” mantığını, ‘ADR’yi iyi bildiğini söyleyen ADR/TMGD Eğitimcileri’ de aynı mantık üzerinden gitmektedirler. 1.8.3’ü okumadıklarını düşünüyorum.” (K5)

“TMGDK’ların verecekleri hizmetler için düşük fiyatlandırma yapımları ve Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü’nce hizmet alınması konusunda getirdiği muafiyetler sonucunda hizmeti asıl verecek olan atama yapılan TMGD’lerin düşük ücretle çalışmak zorunda kalmaları ile de İşletmelerin aldıkları TMGD hizmetinin sadece mecburi belgeler bazında oluştuğu kaanatindeyim.” (K6)

“İşletmeler TMGD hizmeti alma sırasında TMGD’yi oluşumlarına dahil edemiyorlar. TMGD hizmetine ihtiyaç duyma konusunda ekonomik ve idari sorunlarla karşılaşılıyorlar.” (K7)

“Danışmanların yetki sürelerinin sınav ile 5 yılda bir yenilenmesi sektör ile kurum arasında sürdürülebilirliği etkileyebilmektedir. İşletmelerin TMGDK’larla yaşamış olabileceği sorun Danışmanlar ile ayrılık sürecinde işletmeleri olumsuz yönde etkileyebileceğinden TMGD’lerinde bağımsız çalışabilmesinin önünün açılması gerekmektedir.” (K11)

“Genelde kalitesiz hizmet alması ve aldığı hizmetin işine bir katkı sağlamadığını düşünmesi nedeniyle hizmetin sadece cezai bir işleme maruz kalmamak için değerlendirilmesi (kurumsal firmalar bu konuda daha seçici ve aldığı hizmeti değerlendirebilmektedir).” (K13)

“İşletmeler konu ile ilgili bilgi sahibi değil ve TMGDK işe ne kadar ciddiyetle sarılırsa işletme bu konuda daha güvenli alanda kalıyor. Aksi takdirde işletmeler bu belgeleri varsa kendilerini güvenli alanda hissediyorlar. Sadece cezadan kurtuluyorlar ama gerçek güvenli alanda olmuyorlar. Öncelikle bakanlığın bu konuya gerekli önem

ve değeri vermesi lazım. Denetimleri artırarak işletmelerin konuya uyumunu hızlandırması gerekir.” (K14)

“TMGD hizmeti kapsamında bu görevi yerine getiren personeller işin sadece sınav boyutunu yani teorik boyutunu bilmektedir. Pratik boyutu hakkında firmalara yardımcı olunduğunu düşünmüyorum. Bu anlamda teorik bir sınavın veya eğitimin olması hizmet kalitesi açısından verimli olacaktır.

İşletmelerde bulunan personellerin konu hakkında yeterli bilgisi olmadığı için işlemleri takip etme konusunda yeterli olmaları mümkün gözükmemektedir. Ancak bu anlamda işletmelerinde yapılması gereken işlemleri takip edecekleri bir sistemin/programın geliştirilmesi yararlı olacaktır.” (K16)

“İşletmelerin TMGD Konusunda bir bilgisi olmadığından gelen kişinin yetkinliği veya yaptığı şeyi tartma şansı olmuyor. Onların bol bol denetlenmesi ve sistemin iyi ile kötü hizmeti ayırması gereklidir.” (K17)

“İşletmeler TMGD hizmeti konusunda en çok personelin sık sık değişmesinden şikayet etmektedir. Bunun sebebi de yukarıda belirtilen sorunlar nedeniyle TMGD’lerin yavaş yavaş sektörden çekilmesi ve sertifika kiralama sayısının gittikçe artmasıdır. Etkin denetimlerin artması prestiji artırarak işi daha cazip hale getirebilir.” (K18)

“Sorunları çözümünde onlarda bir araya gelip, TMGDK konseyi ve Dernekleri olmalı toplu ve tek ses Bakanlığa konuyu bilen en yüksek yetkiliye ulaşmalıdırlar. Bu komisyonlara, konu uzmanı deneyimli TMGD eğitmeni, ya da TMGD danışmanları yeterli sayıda davet edilmelidir.” (K20)

8.13 KATEGORİ 13: TMFB’Lİ İŞLETMELERİN ZORUNLU ADR UYGULAMALARI EĞİTİMİ ALMASIYLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMFB sahibi olan işletmelerin yetkili kurumlar aracılığıyla aldıkları zorunlu ADR uygulamaları eğitimiyle ilgili ne düşündükleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında danışman kalitesine yatırım ve eğitim gerekliliği hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcıların bu noktada iki farklı görüşü savunarak ikiye ayrıldıkları gözlemlenmiştir. Katılımcıların bir kısmı halihazırda danışmanların soruda bahsi geçen eğitimleri verebilecek düzeyde olması gerektiğini ve konuyla ilgili yetkin olmaları gerektiğini ifade etmişlerdir. Öyle ki danışmanların görev tanımları içerisinde ADR uygulamaları eğitimi vermenin yer alması gerektiğini düşünmektedirler. Katılımcıların

diğer kısmı ise eğitim verilmesinin faydalı olacağını ifade etmişlerdir. Bu noktada eğitimi kimin vereceğinden çok eğitimin uygulamalar bakımından fayda sağlayacağı hususunu ön plana çıkarmışlardır.

“Bir insan bir işi yapmaya karar verdiği zaman önce yapacağı öğrenmelidir. Bilmediği işi başarma şansı ne kadardır? Elbette TMGD olmayanlar için gerekli olmalıdır. Bu eğitimleri zaten TMGD verebilecek yetkinlikte olmalıdır. Ayrıca bir eğitim kurumundan eğitim, sadece ticari bir gaye taşır. TMGD bu işin uzmanıysa eğitebilmelidir. Danışmanın kalitesine yatırım daha önemlidir.” (K1)

“Çok yerinde ve gerekli bir uygulama.” (K3)

“Uygulama kısmında danışmanlara böyle bir eğitimin yararlı olabilir.” (K4)

“TMFB sahibi işletmelerin yetkili eğitim kurumlarından sektöre yarar sağlayacak zorunlu ADR Uygulamaları Eğitimini asıl eğitim olarak almaları devamında Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı/ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü’nce değişen şartlar ve yönetmeliklere göre belirleyeceği makul sürelerde tazeleme eğitimi olarak almaları şeklinde olabilir kaanatindeyim.” (K5)

“Alınmalı ve kurallar uygulanmalı. TMGDK sahibi olup TMGD olmayan var kurumlar için alınması özellikle gerekli.” (K6)

“TMFB sahibi işletmelerin eğitim kurumlarından eğitim almaları gerektiğini düşünmüyorum. İstihdam ettikleri TMGD bu eğitim ihtiyacını karşılayabilmeli.” (K7)

“Eğitim kurumları TMGD eğitir onların ADR eğitmenleri yeterlidir kurslar bu konuda yetersiz kalır onlar TMGD eğitimi verebilir.” (K8)

“İşletme olarak konu hakkında hiçbir bilgimiz olmadığı için; konuya hakimiyet açısından hem mevzuat, hem de masanın her iki tarafının da anlamak için işletme eğitimlerinin faydalı olacağını düşünüyorum.” (K11)

“Eğitim konusunu tüm yönüyle ele alacak olursak:

2 yılda 1 verilen TMGD tazeleme eğitimleri bir Uluslararası ADR Sözleşmesi gereğidir ve yetkili eğitim kurumları tarafından verilir.

ADR ile ilgili diğer eğitimler konusunda ise mevcut TMGD’ler bu konuda zaten yeterlidir. TMGD sertifikası; ADR genel farkındalık ve göreve özgü eğitimleri sunabilmek için bir yeterlilik belgesidir.

Uygulamalı ADR Eğitimleri, işletmelere TMGDK’lar tarafından atanmış veya işletme bünyesinde olan TMGD’leri pasifize etmeden, yetkili eğitim kurumları tarafından organize edilerek verilebilir. Eğitim kurumları yetkilisi ve TMGD, ortak bir koordinasyonla örneğin bir kimya fabrikasında teorik ve uygulamalı ADR eğitimlerini

faydalı bir şekilde sunabilir. Sonuçta bütünleşme her zaman sektör ve farkındalık açısından faydalıdır.” (K12)

“Bu görevi TMGD zaten yapmak zorunda.” (K13)

“Gereksiz ve masraf kapısı olarak görüyorum. Bir kişi TMGDK açıyorsa gerekli yeterliliği olması gerekir.” (K14)

“İşin kapsamını öğrenmeleri ve işlemlerin takibini sağlamaları açısından faydalı olacağı görüşündeyim.” (K16)

“Gerekli olacağını düşünmüyor. Her mevzuat için şirketin ilgililerine eğitim aldırma şansımız yok. O vakit biz danışmanlar niye varız sorunu aklıma gelir.” (K17)

“Eğitim kurumları maalesef saha uygulamaları konusunda yetkin değildir. Saha uygulaması TMGDK tarafından personeline sahada öğretilmelidir. Bu konu da yine denetimlere dayanmaktadır. Denetimler olursa TMGDK’lar işini daha ciddiye alacak ve işe yeni aldığı TMGD’yi direk tesise göndermeyip önce iç eğitimden geçirecek ve saha çalışmalarını önce kendisi denetleyerek standardını oluşturacaktır. Şu anda sahada çalışan TMGD’nin neler yaptığı ne TMGDK’nın ne de Bakanlığın kontrolünde değildir. Ayrıca yukarıda bahsedildiği üzere saha uygulamaları ile ilgili kaynak olacak bir AB projesi yapılmaktadır.” (K18)

“TMFB sahibi işletmeler eğitim kurumlarında NEDEN zorunlu eğitim alsın?, yapılacak bir şey varsa eğitimi TMGD vermelidir. Önce TMGD’ler ADR uygulamaları konusunda eğitim almalıdır.” (K19)

“Mutlaka gerekli ve şarttır. Hizmet alan işletmeler için öneririm. Akademisyen olarak TMBF alma sürecince firmaları için eğitimi gerekli görüyorum.” (K20)

8.14 KATEGORİ 14: İŞLETMELER UYGULANAN MUAFİYETLER VE SEKTÖRE ETKİSİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara işletmelere tanınan muafiyetlerin sektöre ve paydaşlara olan etkisi konusunda görüşleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında muafiyetlerin mevzuata uygun verilmesi, muafiyetlerin kötüye kullanımı, rekabette üstünlük ve uygulamaya uygunluk hususları dikkat çekmektedir. Katılımcılar sektör bazında muafiyetleri ele aldığı anda tam anlamıyla örtüşmeyen noktalara şahit oldukları için mevzuat paralelinde ve devam etmekte olan uygulamalar kapsamında muafiyetlerin doğru belirlenmediğini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla işleyişe uygun olmadığını düşündükleri muafiyetler

sektöre ve gelirlere negatif etki etmektedir. Bahsi geçen gelirlerin, muafiyet verilmesinden kaynaklı meydana gelen çifte standartlar dolayısıyla ortaya çıkan rekabet üstünlüğünden kaynaklandığını ifade etmişlerdir. Aynı şekilde çifte standart olarak niteledikleri muafiyet uygulamasının kötüye kullanımından dolayı düşen hizmet kalitesini dile getiren katılımcılar, sektöre uygunluk hususuna bu noktada da dikkat çekmişlerdir. Görüşme süresince üzerinde durdukları denetim ilkesinden ayrılmamak gerektiği bu konuda da gündeme gelmiştir.

“Muafiyetler ancak idare etmek anlamına gelmektedir. ADR idare etmeyi değil, kurallara uymayı emreder. Muafiyetler aslında kitapta tanımlandığı şekliyle olmalıdır. Kişisel olarak birçok muafiyete karşı olsam da riskin göze alınabilecek dereceye indirgenmesi muafiyet kavramında fikir değişikliğinin temeli olmalıdır.” (K1)

“Muafiyet alan sektör ve firmalar için mali yük azalmış olsa da kullandıkları maddelerin tehlikeli devam etmektedir. TMGD istihdamını azaltan ve usulsüzlüklerin En başta da BELGE KİRALAMALARIN ARTMASINA NEDEN OLMAKTADIR. Sektörü küçültmektedir.” (K2)

“Çifte standart olduğunu düşünüyorum. Bir işletme ADR yükümlülüklerini yerine getirmek için belli bir mali kaynak ayırmak zorunda olurken muafiyet kapsamına giren bu mali kaynağı ayırmayarak rekabet gücünü arttırmış oluyor.” (K4)

“ADR’de muafiyetler bellidir. Bunun dışındaki muafiyetler ülkemizde “çifte standart” yaratmaktadır. ADR ülkelerine uyum sağlamak zor değildir.” (K5)

“İşletmelere uygulanan muafiyetlerin sektöre ve paydaşlarına etkisinin tamamen olumsuz olduğu, sektördeki TMGD’lerin TMGDK’ların çalışma şartlarında zayıflık yaratmasından dolayı verilen hizmetlerinin kalitesinin de düşmesi gerçeğinin ortada olduğu muhakkaktır.” (K6)

“Muafiyet kavramı henüz meslek içerisinde doğru zeminlere oturmadı. Tehlikeli madde her koşulda küçük ya da büyük risk oluşturduğu için muafiyet verilmesini doğru bulmuyorum.” (K8)

“ADR kapsamındaki tehlikeli maddelerle iştegal eden bütün işletmelerin sektöre dahil edilmesi ve asla muaf tutulmaması kanaatindeyim. Nasıl İSG mantığına göre ‘çok tehlikeli’ işletmelerin haricinde “tehlikeli” kategorisinde yer alan firmalar da iş sağlığı ve güvenliği hizmeti almak zorundaysa bazı tehlikeli madde sınıfları haricinde 1 ton ve üzeri (ki bu şahsi görüşümdür) herhangi bir tehlikeli malzeme ile faaliyet gösteren tüm işletmelerin bir NACE kodu ve işletme büyüklüğü/çalışan sayısı baz alınarak belirlenecek bir kategorizasyon çerçevesinde TMFB ve TMGD bulundurma zorunluluğu

getirilmelidir. TMGD muafiyeti almanın kolaylaştırılmasının sektöre herhangi bir faydası yoktur.” (K12)

“Muafiyetlerin gerçek anlamda sağlam verilere dayanarak verilmediği görüşündeyim. Ancak muafiyetler sektörün bilinirliği açısından faydalı olmaktadır. İşletme açısından baktığımda zaten muafiyet uygulanmayan firmalarda bu mevzuatı gerçek anlamda uygulayamadığımız için pek bir avantaj sağladığını düşünmüyorum. Sadece oluşabilecek cezalara tabi olmalarını engelliyor. Ancak işin denetim boyutu zayıf olduğu için yine bir farklılık göremiyorum. Bu muafiyetlerin sektör tam olarak oturtulduğunda uygulanması çok daha yararlı olurdu.” (K16)

“Muafiyet için gerekli standart olmadığı için özellikle değişen köklü yapılar sektörün gidişatını ve güvenini çok sarsmıştır.” (K17)

“ADR hükümleri neyse satır satır uygulanmalıdır. Bunun dışında lobicilik ve siyasal güç odakları ile değişikliklere şiddetle karşıyım.” (K20)

8.15 KATEGORİ 15: DANIŞMANLARIN İŞLETMELERDE KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLER

Katılımcılara danışmanları işletmelerde karşı karşıya kaldıkları sorunlar ve çözüm yolları ile ilgili önerileri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında mevzuatın uygulamadaki eksikliği, görev ve iş tanımlarında netlik olmaması/karmaşa, ADR’nin anlaşılammış olması, ADR’nin zorunluluk olarak görülmesi hususları dikkat çekmektedir. Katılımcılar danışmanların görev esnasında gerçekleştirilen uygulamaların mevzuata paralel olmadığını gözlemlediğini ve bu yönde hareket etmek durumunda kaldıklarını ifade etmişlerdir. Tam anlamıyla mevzuata uygun uygulamaların olmadığı sektörde tam verim alınamadığını belirten katılımcılar aynı şekilde danışmanların görev tanımlarında netlik olmadığını ve farklı alanlarda denetim gerçekleştiren meslek gruplarıyla karıştırıldığını dile getirmişlerdir. Bu noktada İSG ile oldukça fazla ortak noktası bulunmasına rağmen danışmanların görevlerinin İSG’den ayrılmaktadır. ADR’nin tam anlamıyla anlaşılammış olmasının de bu karmaşalara sebebiyet verdiğini ifade eden katılımcılar ADR’nin bir gereklilik olarak değil bir zorunluluk olarak görülmesinden ötürü duydukları rahatsızlığı dile getirmişlerdir.

“a. Ciddi şirketler ADR kurallarına uymaktadır. Bazı şirketler de ise sadece ADR değil, diğer sistemlerde aslında önemsenmemekte ve uygulamalar sadece kağıt üstünde kalmaktadır. Bunun sebebi ADR nin daha iyi anlatılamamasıdır.

Çalışma hayatını Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı belirlemiştir. Öncelikle Kamu bunu bilmeli ve mevzuatı buna göre düzenlemelidir.

Çalışma hayatında bulunan insanların sosyal güvencesi önceliklendirmelidir. Kamu bu mevzuatı kıyısından köşesinden nasıl delirim ve Kurumların lehine nasıl düzenlerim şeklinde değil, insan onurunu zedelemeyecek tarzda çalışmalıdır.

İş hayatının temeli,

** Öncelikle hayatta kalacak gelirle başlar,*

** Barınma ihtiyaçları,*

** Sosyal hayatın içinde yer alabilecek giyinme*

** Aile olmanın gereği çocuk büyütme ve geleceğine yatırım yapma*

** Yaşlandığında kimseye muhtaç olmamayı gerektirir.*

** Kamu bu sözleşme ile hayatımıza bu yeni iş kolunu yerleştirdiyse, geleceğe dönük mevzuatlar hazırlamalıdır.*

Yukarıda saydığım temel unsurlar maalesef yoktur.” (K1)

“İşletmelerde yapılan kalite denetimlerinde depoların bakılması gibi bir durum var. ADR’nin tam anlaşılma olmaması ve İSG uzmanlığıyla karışıyor olması görev ve sorumluluk alanlarının bilinmemesi, karışması” (K2)

“Uygun çalışma ortamları yok. İşveren ve çalışanlar için İSG nin bir alt dalı gibi algılanmakta buna da sektörün başıboşluğu sebep olmaktadır.” (K3)

“Her şeyden önce denetim eksikliğinden kaynaklı olarak işletmeler danışmanları çok önemsemiyor. Bunun bir diğer nedeni de yapılacak uygulamaların devamlı olarak ertelenmesidir.” (K4)

“Biz ADR’nin uygulanması konusunda işletme temsilcilerine doğru uygulamaları en başından itibaren anlattığımızdan bir sorunla karşılaşmıyoruz.” (K5)

“Düşük fiyatlama düşük ücret ile birlikte işletmelerin danışmanlık hizmetlerini gereklilik değil de zorunluluk olarak algılamaları danışmanlardan alacakları hizmetlerin kalitesini düşürdüğü ve bu konuda sadece mecbur tutulan evrak olarak devam edilmesi yönünde duruş ortaya koymaları danışmanların gerçek hizmeti verememeleri ve gerekli konularda işletmelerden gerekli desteği alamamaları yadsınamaz bir gerçektir, Çözüm ortak akıl ile sektörün tüm paydaşlarının görüş birliğine varması ile bulunabilir kanaatindeyim.” (K6)

“TMGD tecrübesiz ise işini hizmet içi eğitim alınmadığı için, yeterli yapamıyor.

Çevre, İSG ve TMGD konularında sorumluluk çatışması yaşıyor.

İşletmeler ADR gerekliliklerini cezai müeyyideler ve denetimler olmadığı için ADR kurallarının bir kısmı yerine getirmiyor.” (K7)

“Danışmanın hizmet kalitesine göre skalalı bir gelirin olmaması yeni danışman ile tecrübeli danışmanları aynı katagoride değerlendirilmesini sağlıyor. Danışmanların işletmeye özgü atamalarının yapılması. İşletmelerin sorumluluğu olmadığı alanlarda da çalışmasının istenmesi.” (K11)

“Yaşadığım tecrübelerden yola çıkarak gerek Çevre, İSG ve TMGD konusunda bünyesinde çalıştığım gerekse danışmanlık hizmeti vermiş olduğum işletmelerin önemli bir bölümünde en az ciddiye alınan konunun ADR Yönetimi olduğunu söyleyebilirim.

Kanaatimce çözümler:

Tehlikeli madde iştigal eden işletmelerin TMFB ve TMGD bulundurma zorunluluğunun güncel bir teknolojiyle ve sık periyotlarla denetlenmesi

Denetimlere ilişkin cezai uygulamaların caydırıcı olması

Zamanla gerekli yazılı-görsel-sosyal medya destekli PR ve farkındalık çalışmaları yapılarak kamuoyunun bilinçlendirilmesi.” (K12)

“Danışmanlar; özellikle büyük çaplı işletmelerde farklı şekilde tanımlanmış tehlikeli madde, araç ve bileşenler ile karşılaşabilmekte. Çoğu zamanda çevre ve İSG uzmanları ile kendi görevleri çakışabilmektedir.

İSG ve Çevre Uzmanı TMGD olabilmeli.” (K13)

“Danışmanların genel anlamda yaptırım gücü neredeyse sıfır. Devlet tarafından yapılan denetimler ve cezalar çok düşük olduğu için işletmeler ceza gelene kadar herhangi bir uygulamaya yanaşmamaktadır. Yapılan denetimlerinde genel anlamda TMFB var mı, TMGD atamanız var mı şeklinde olduğu da göz önünde bulundurulduğunda danışmanlar rutin olarak tekrara düşmektedir.” (K16)

“Danışmanlar aldıkları eğitim sonrasında işletmeleri analiz etme ve planlama yapma konusunda eksiklikler yaşamaktadır. Önerim DGMOS yazılımını kullanmaları olacaktır. Sektörde standart ve takip edilebilir bir yapı kurmanızın sebebi danışmanların yol haritasını kolay çizmelerini sağlamak isteğimizizdir.” (K17)

“Yukarıda bahsedildiği üzere danışmanların çoğu işe başlar başlamaz TMGDK firmasının ve Bakanlığın kontrolünden uzakta sadece tesise gidip gelerek kendi çalışma tarzını kendisi oluşturmaya çalışmaktadır. Bu durum hem işletme hem de TMGD açısından sıkıntı yaratmakta, işi değersizleştirmektedir. Birçok firmada bir süre sonra

ziyaretlerin sadece fatura bırakma işine dönüştüğü duyumu alınmaktadır. Halbuki denetim yapılırsa TMGD dosyasının bile oluşturulmadığı, eğitim, tatbikat, tehlikeli madde kontrolleri, saha ziyaretleri, güvenlik planı vb. birçok eksik olduğu görülecektir. Bunları hakkıyla aşama aşama yapmaya çalışan bir TMGD'nin ziyaretlerde boş kalması mümkün değildir.” (K18)

ADR nin gereklilikleri İŞLETMELERE öğretilmeli ki; danışmanlarının üzerlerine bindirilmiş yük olarak görmesinler. TMGD'leri da görevlerini hakkıyla yapmalılar. Ciddi bilerek, ADR ne istiyorsa.” (K20)

8.16 KATEGORİ 16: EĞİTİM VE SINAV SİSTEMİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara eğitim ve sınav sistemiyle ilgili görüşleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında eğitim ve sınavların düzenlenmesi ve pratik eksikliği hususları dikkat çekmektedir. Katılımcılar sınav süresi, sınav sorularının zorluk düzeyi, 5 yılda bir yenileniyor olması, hatalı sorular, bilgiyi ölçümlememesi gibi konular dolayısıyla bir düzenleme gerçekleştirilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Ek olarak eğitimlerin ve eğitimcilerin yetersiz olduğu ve sınavların ise uygulamalarla örtüşmediği belirtilmiştir. Katılımcılar eğitimlerde ve sınavlarda teorik bilgilerin aktarıldığını belirtmekle birlikte pratik eksikliğe dikkat çekmişlerdir. Ayrıca hatalı soruların varlığı, sınav süresinin uzunluğu, soruların zorluğu ile ilgili olumsuz görüşler dile getirilmiştir. Bu görüşlere aşağıda yer verilmiştir.

“a. Eğitim kurumları denetlenmesi yetersiz, Kurumları denetleyemeyen mekanizma eğitim kurumlarını nasıl denetleyecek.

b. Eğitimleri hakkıyla yapan kurumların her şeye rağmen var olması önemlidir. Azınlık olsalar dahi,

c. TMGD temel eğitimlerinin mevcut koşullarda yeniden düzenlenmesine ihtiyaç vardır.

d. ADR eğitimlerinin eğitim kalitelerinin çok düşük olması, birçoğunun eğitim veriyormuş gibi davranmış olması (istisnalar kaideyi bozmaz),

e. ADR eğitiminin sadece bir grup eğitim kanalı ile ülkede uygulanmaya başlamış olması,

f. Sınav sisteminin açık olmaması, ADR açıkça 1.8.3.10 açıkça yazmasına rağmen test kurumu (KAMU) Eğitim kurumlarından soru talep etmek suretiyle, yetkinliği açıkça tartışma konusu olan eğitmenlerden soru talep ediyor olması,

g. Sınavların kesintisiz olmasına karşı olduğumuzu beyan etmiş ve bu konuda söz de almıştık. Sınav ikiye bölünmelidir.” (K1)

“Sınavda sorulan sorular çok zor bundan dolayı da zaman yetersiz

5 yılda sınavın kaldırılması

Belge yenileme sınavının temel sınavda ayrı yapılaması

Yenileme eğitimlerinin gereksiz olması

Eğitmenlerin yetersiz ve verilen eğitimde standart kalite, müfredat olmaması

Eğitimde Hizmete yönelik Saha uygulama pratik dersi konulması,

Staj MECBURİYETİ eklenmeli” (K2)

“Sertifikanın ilk alınmasında sınavın makul bir sistem olduğunu, ancak sorulan soruların çok fazla ve zor olduğunu düşünüyorum. Sahada çalışan aktif TMGD’ler için özellikle sınavla sertifika yenileme konusunu Bakanlığın yeniden masaya yatırarak farklı bir çözüm bulması gerektiği kanaatindeyim. Nihayetinde hayatımızı bu işle idame ettiriyoruz.” (K4)

“Sınav süresi uzatılacağına soru kalitesi biraz daha düşürülerek, sürenin de kısaltılması gerekmektedir.” (K5)

“Eğitimlerin yeterli olduğu fakat sınav sisteminin adil olmadığı kanaatindeyim. Sınav sisteminde kısıtlı sürede dikkate yönelik kelime oyunlu sorulardan daha ziyade sınavı kazananların çalışma alanında yeterli bilgileri olup olmadığının ölçülmesi yeterli olacağı kanaatindeyim.” (K6)

“Eğitim yetersiz sahaya dönük uygulama sıfır.

Sınav soru kalitesi düzelmeli,

Sınavda yanlış sorular olmamalı.

Sınavda süre yetersiz

Yenileme eğitimi kaldırılmalı

Yenileme sınavı temel ADR sınavından ayrı sorular ile yapılmalı.” (K7)

“Eğitim, sınav ve bunlarla ilgili tüm oluşumlar sadece ekonomik çıkar amaçlı buluyorum. Sınav sisteminin tamamen hatalı olduğunu düşünüyorum. Sınavların çok uzun yorucu ve bilgiyi ölçmediğini düşünüyorum.” (K8)

“TMGD yenileme sınavlarının temel sınav ile ayrı statüde yapılmaması gereklidir.” (K11)

“Kazanılması son derecede zor olan bir sınav için 70 ve üzeri puan alabilmek önemli bir başarı iken 5 yılda 1 sınava girme zorunluluğunun acilen kaldırılması gerektiği kanaatindeyim.” (K12)

“Eğitim uygulamalı olmalı, sorular zor sayılabilecek nitelikte. Eğitim ve uygulamalar görsel ve uygulama ağırlıklı olabilir.” (K13)

“Verilen eğitim kendi başımıza yapacağımız kitap okuması ve örnek soru çözümünden ileri gidememektedir. Öğitmenler genel anlamda bilgi aktarımı konusunda yetersiz ve soru çözümü açısından pratik değil. Ayrıca eğitimden sonra direk olarak sahaya çıkmamız pratik boyutta yetersizliğimizle sonuçlanmaktadır. Eğitimsel anlamda saha uygulamaları kısmında herhangi bir bilgi birikimi olmadan tamamen kendi başımıza piyasada işi yaparak öğreniyoruz. Tabi alışıla gelmiş uygulamalarımızın doğruluğunu teyit edecek bir denetim mekanizması olmadığı için sektör hatalı uygulamalara açık pozisyonundadır. Sınavın şeklini de aynı şekilde uygun olarak değerlendirmiyorum. Ayrıca beş yılda bir sınava girilmesi çalışanlar açısından son derece olumsuz bir durum. Çünkü ne eğitim ne de sınav teorik olarak yaptığımız işle alakasız geçen beş yıllık sürede kitabı pek fazla kullanmamamız bilgilere dijital olarak ulaşmamız sınavda bizi yavaşlatarak başarısız olmamıza sebebiyet vermektedir ki ileriki yaşlarda zaten biyolojik olarak bu sınavdaki hızımız düşmektedir.

Bu sebeple eğitimlerin pratik bilgi vermesi ve sınavında en azından güncelleme kısmında pratik uygulama olarak (MYK gibi) yapılmasını daha uygun buluyorum.” (K16)

“Eğitim birçok Avrupa ülkesinde ya hiç yok ya da çok daha kısadır. Dolayısıyla Türkiye’de eğitim süresinin az olduğu söylenemez. Sınav sorularının da aşırı zor olduğu söylenemez ancak bir soru içerisinde çok şey sorulmakta olduğundan yetiştirmek çok zor olmaktadır. Sürekli UN numarası ve uygun sevkiyat adı sorulan bir sınav sistemi yerine vaka çalışması yaptırarak konuyu anlayıp anlamadığını sorgulamak daha etkin bir sınav sistemi olacaktır.” (K18)

“8 günlük eğitimin yeterli olduğunu düşünmüyorum, yapılan sınavlarında test usulü olması ve mülakat yapılmaması ADR mevzuatına aykırı. Sınavların klasik ve uygulamaya yönelik vaka sorularına dayalı olması gerekir.” (K19)

“Sınav konusunda 2 defa temdit ve 5 yıl kazanma deneyimlerime çok şey yazmak istemiyorum. Bu konuda geçmiş yıllar sınavları hakkındaki görüşler, eleştiriler, yanlış sorular hakkında yazılanlar toplansa cilt kitap olur. önermeleri konuyla ve soruyla ilgili olanlar başımızın üstüne ama ilgisiz bölümler, ayrı önermelerde tek soruda sormalarına

vereceksiniz 4 saati bakalım soru hazırlayıcılar yapabiliyorlar mı, birde mutlaka sözlü sınavlarda eklenmelidir.” (K20)

8.17 KATEGORİ 17: TMGDK’LERİN DANIŞMANLARA EĞİTİM VERMESİYLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara TMGDK’lerin danışmanlara hizmet içi ve saha eğitimi vermeleriyle ilgili ne düşündükleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında eğitim gerekliliği hususunda görüş birliğine varıldığı gözlemlenmiştir. Mevcut işleyişin teorik ve pratik bakımından tam anlamıyla verilecek eğitimler kapsamında kaliteli duruma gelebileceğini savunan katılımcılar, danışmanların deneyim ve bilgi sahibi, kalifikasyonu onaylanmış kişilerden tam kapsamlı eğitim alması gerektiğini ifade etmişlerdir. Sektör içerisinde bilhassa sahada karşı karşıya kalınan problemlerin çözülebilmesi ve danışmanların uzmanlaşabilmesinin eğitim yoluyla mümkün olacağı katılımcı görüşleri doğrultusunda öngörülebilmektedir.

“TMGD her daim kitap (ADR) ile haşır neşir olmalıdır. Konuların güncelliğini takip etmelidir. Yöneticilik yaptığım dönemlerde sık sık sorular, problemler, tesis incelemesi, tehlikeli maddeye göre alınması gereken tedbirler ile ilgili bire bir ve grup eğitimleri yapardım. TMGD hizmet içi eğitimleri gerçekten en önemli konulardan biri, olmalıdır.” (K1)

“TMGDK’lar danışmanlarına teorik, saha da uygulamalı eğitimler, mutlaka verilmelidir. Hatta staj ve oryantasyon olmadan işletmelerde görevlendirilmemelidir.” (K2)

“Kurum olarak yeni TMGD’lere saha uygulamaları olarak eğitim verdiğimizizi düşünüyorum. Ancak buna sahip olamayan TMGD’ler mevcut. Öncelikli olarak saha eğitimini Bakanlık kanadıyla çözümlenmesi gerektiğini düşünüyorum.” (K4)

“TMGDK’ların danışmanlara hizmet içi ve saha eğitimi vermeleri mutlaka yapılması gerektiği danışmanların teoriden pratiğe geçmelerinde ve çalışma alanlarında kendilerine yararlı ve yardımcı olacak birçok konuda fayda sağlayacağı kaanatindeyim.” (K6)

“TMGDK kendi TMGD’sine mutlaka staj yaptırdıktan sonra, ancak o zaman tek başına bir tesise gitmesine izin vermelidir. TMGD belirli aralıklarla TMGDK tarafından hizmet içi eğitim almalıdır.” (K7)

“Danışmanların mesleklerini sürdürebilmeleri için bu eğitimlere katılmaları şart. Aynı zamanda TMGDK’lar müşterilerine geçerli bir hizmet verebilmeleri için personellerini yetiştirmelidir.” (K8)

“TMGDK’ların bu duruma ne derecede profesyonelce yaklaştığını ve tehlikeli maddelerle ilgili süreçleri ne şekilde yönetebildiği konusunda değerlendirme kriterlerinden biri de: Kendi danışmanlarına vermiş olduğu teorik ve uygulamalı eğitimler olmalıdır.” (K12)

“Gerekli ve hakkıyla yapılmalı, ihtiyacı tespit için iç denetim uygulaması yapılmalı.” (K13)

“Danışmanların genel anlamda saha uygulamaları hakkında eğitim almaları faydalı olacaktır. Ancak aldıkları eğitimin gerçekten işi bilen kişilerden alması ve denetimsel açıdan da bilgi sahibi birinden alması çok daha verimli olacaktır.” (K16)

“Denetimler olsa bu durum zorunlu hale gelecektir. TMGDKlar kendi personelinin göreve başlatmadan önce mutlaka hizmet içi ve saha eğitimi vermelidir ve hatta personelinin saha çalışmalarını denetlemelidir ki, yapılan iş standardize edilsin ve kaliteden emin olunabilsin. Bakanlık işletme denetimleri yapmaya başladığında bu sistemin otomatik olarak oturacağı düşünülmektedir. Aksi takdirde firma sayısını arttırarak kazanacağı paraya odaklanan çoğu TMGDK için kalitenin bir önemi olmamaktadır.” (K18)

“Önce TMGDK lar bir TMGD kadar bilgilensin ve eğitilsinler, sınav kazansınlar sonra saha ve hizmet içi eğitim versinler.” (K20)

8.18 KATEGORİ 18: DANIŞMANLARIN KARŞILAŞTIĞI RİSKLER VE SİGORTALANMALARI İLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara danışmanların işletmeler içerisinde görevleri dahilinde karşı karşıya kaldıkları riskler ve bu riskler karşısında sigortalanmaları hususundaki görüşleri sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında risk analizleri, sigorta zorunluluğu ve yıpranma payı hakkı hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar danışmanlar bakımından öncelikle karşı karşıya kalabilecekleri risklerin doğru bir analizinin yapılması gerektiğini belirtmişlerdir. Bu doğrultuda sigorta yapılmasının zorunlu ve gerekli bir durum olduğu konusunda hemfikir olmuşlardır. Ek olarak gerçekleştirdikleri iş dolayısıyla tehlikeli maddelere maruz kalabilme olasılığı dolayısıyla yıpranma payı

hakkına sahip olmaları gerektiğini belirtmişlerdir. Çeşitli meslek gruplarında olduğu gibi maruz olunan riskler konusunda katılımcılar, danışmanların da önceliklendirilmesi gerektiğini iletmışlerdir.

“Risk analizleri sitemlerin temelini oluşturur. 1.8.3.3 de açıkça risk analizlerinin yapılacağı bildirilmiştir. Ancak kitap (ADR) dar çerçevede okunduğu için detaylar anlaşılamıyor. Kitaptaki maddeyi aynen yazıyorum: (Tehlikeli malların taşınması, paketleme, doldurma, yüklenmesi veya boşaltılmasında yer alan risklere karşı daha hazırlıklı olmak için önlemler alınması). Risk analizleri zaruri olarak uygulanmalıdır. Özellikle doldurma ve paketleme görevlerinde TMGD üretim proseslerinin içinde yer almalıdır.” (K1)

“Kimyasal risklerle maruziyet yaşıyor bu stres ve kaygı bozukluğu yaratmakta, YIPRANMA yaşanmaktadır. Danışmanın can ve mal güvenliğinde İŞLETMELER kadar TMGD’de sorumlu olmalıdır. TMGD lere Kaza, Yaşam ve özel sağlık sigortası yapılması şarttır.” (K2)

“Kimyasallarla çalışılması nedeniyle yıpranma payı hakkına sahip olabiliriz.” (K4)

“Danışmanlar, orada çalışan personel kadar risk yaşıyor. Belki TMGD’ler tarafından mesleki risk sigortası yaptırılabilir. Ancak, gittikleri lokasyonların bunu üstlenmesi daha mantıklı.” (K5)

“Danışmanların işletmelerde görev kapsamında yaşadığı riskler diğer iş kollarına göre çok fazla olmadığı aşıkardır. Lakin iş güvenliği yasasında belirlenen tüm kanun ve yönetmeliklerin bu sektörün çalışanı olarak TMGD’lere hak olarak verilmesi mecburi olmak zorundadır, dolayısıyla sigortalanmanın tam ve eksiz olması gerekir kanaatindeyim.” (K6)

“Tehlikeli Kimyasallar ile çalıştığı için TMGD mutlaka sigortalı olmalı. Ayrıca yaşam sigortası yapılmalı.” (K7)

“Çalıştığımız tehlikeli maddelerin küçük ya da büyük bu riskler mevcut. Bu kapsamda personelin sigortalanması uygun olacaktır.” (K8)

“Özellikle pandemi döneminde hastanelerde görev yapan, patlayıcı maddeler ile çok tehlikeli sınıfta yer alan işletmelerde danışmanlar büyük risk altında olup mutlaka sigortalanması gerektiğini düşünüyorum.” (K11)

“TMGD son derece riskli ve sorumluluk gerektiren bir uzmanlık dalıdır. Danışmanların ulaşım ve saha şartlarıyla ilgili yaşadıkları tüm riskleri TMGD’ler hem teknik hem de yasal anlamda üstlenmelidir. Bu durum; mesai saatleri, ziyaret

günleri, saha şartları gibi hususlar işçi-işveren sözleşmesinde maddeler halinde belirtilerek resmileştirilmelidir.” (K12)

“Çalışanlar kesinlikle sigortalı olmalı ve gerekli eğitimleri almış olmalı.” (K13)

“Hizmet verilen lokasyonların tehlikeli işletmeler olduğunu göz önünde bulundurduğumuz zaman sigortalanmanın oldukça önemli olduğu görüşündeyim.” (K16)

“Danışmanların sigortalanmasından önce yapacağı görev kapsamındaki riskler ve kendini nasıl koruması gerektiği ile ilgili bilgilendirilmesi ve koruyucu ekipmanlarının eksiksiz teslim edilerek kullandığından emin olunması gerektiğini düşünüyorum. Ardından hem sağlık hem de maddi hasarlara karşı sigortanın da sektörde zorunlu hale gelmesi gerektiğini düşünüyorum.” (K18)

8.19 KATEGORİ 19: TMGDK VE DANIŞMANLARA UYGULANAN YASAKLARLA İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ (DANIŞMANLARIN HİZMET VERDİĞİ İŞLETME SAYI SINIRLAMASI, BELGE KİRALANMASI, DANIŞMAN ÖZLÜK HAKLARI VE ÇİFT SİGORTA (SGK) YASAĞI)

Katılımcılara TMGDK ve danışmanlara uygulamalardaki; işletme sayı sınırlaması, illegal belge kiralınması, danışman özlük hakları ve çift sigorta yasağının sektöre nasıl yansıdığı sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında etiğe aykırı rekabet, denetimlerin arttırılması, sisteme eleştiri, cezaların arttırılması ve ücretlerin düşük olması hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar, yasakların dışında hareket eden ve gerekli katılımda denetim gerçekleştirilmeyen sektör mensuplarının etik dışı rekabet ettiğini ifade etmişlerdir. Bu noktada denetimlerin daha sık gerçekleştirilmesi ve yasakların dışında kalan eylemlere daha fazla cezai yaptırım uygulanması konusunda hemfikir olmuşlardır. Sistem, yasakların aşılabilmesi veya yasakların önemsenmemesi gibi noktalarda katılımcılar nezdinde eleştirilmiştir. TMGDK ve danışman ücretlerinin düşük olması ise yasakların çiğnenmesi noktasında katılımcılar tarafından nihai neden olarak görülmektedir. Çift sigorta yasağının kaldırılması gerektiği, belge kiralayan tarafların denetimine dikkat çekilmiştir. Daha fazla gelir elde etme kaygısı içerisinde olundukça etik dışı, mevzuata aykırı ve piyasaya olumsuz yönde etki eden pek çok durumla karşı karşıya kalınacağı öngörülmektedir.

“Sektör daha Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığının ne olduğunu öğrenmeden, alması gereken hizmetin içeriğini bilmeden vahşi kapitalizm politikaları ile birbirleri ile her türlü etik kurala aykırı rekabet eden şirketlerin oyun alanına dönüştürülmüş olması. TMGD olarak çalışanların, özlük hakları yerle yeksan edilmiş, SGK primleri ödenmeyen, Devletten açıkça vergi kaçırılan, Pandemi sürecinde her türlü faaliyeti devam ettiği halde kısa çalışma ödeneği alınmış, maaşlarının dahi ödenmediği, bazılarında kısmi ödemelerle idare sanatının uygulanmış olması problemdir.” (K1)

“Belge kiralamada taraflara denetim ve ağır cezalar uygulanmalı. Özlük hakları düzenlenmelidir. Resmileştirilmelidir.” (K2)

“İlgili bakanlık tarafından taban fiyat uygulaması yapılabilir

Denetimlerin Sertifika kiralamalarının önüne geçilmesi

İş bulamayan TMGD sertifika sahibi kişilerin Bakanlıkça gerekirse sözleşmeli kendi bünyesinde denetçi olarak istihdam edilmesi

Bunların yanı sıra işletmeler gruplandırılarak (örn: sadece atık gönderen işletmeler A grubu, üretim yapan B grubu gibi) TMGD’lerin baktığı işletme sayısı buna göre belirlenebilir. Gruplandırma olmadan sadece atık gönderen firmalara bakan TMGD’nin iş yükü ile üretim yapan firmalara bakan danışmanın iş yükü arasında farklar oluşuyor.” (K4)

“Hiç kimse personelinin mutsuz olmasını istemez. Ancak, Buna çanak tutan, TMGDK’ların da ayakta durmasını sağlayacak kadar hilelere başvurmaları kaçınılmaz oluyor. Bunu sorumlusu yanlış kurulan sistemdir.” (K5)

“TMDK’lar ve TMGD’ler ortak duruş ve birliktelik sergileyemedikleri TMGDK’ların düşük fiyatlama, TMGD’lerin düşük ücretle çalışmak zorunda kalmaları ve İşletmelerin aldıkları TMGD hizmetinin sadece mecburi ve de belgeler bazında oluşmasını istediği bir çalışma ortamında sayı sınırlamasının makul yapılamayacağı, danışmanın özlük haklarının tam ve eksiksiz verilemeyeceği ve çifte sigortalamanın bu konuda kontrollerin sıklaştırılmadığı ve gerekli yaptırımların gerçekleştirilmediğinden önüne geçilemeyeceği kanaatindeyim.” (K6)

“Adil Kazanç Planı için acilen kiralama ve taban puan getirilmeli, hiçbir TMGD asgari ücretle çalıştırılmamalı. Danışmanların hizmet sınırlandırılması; danışmanlar en çok 8 lokasyona hizmet vermeli. Belge Kiralaması YASAKLANMALI VE CAYDIRICI DENETİM VE CEZALAR GELMELİ. Çift Sigorta YASAĞI ANAYASAYA AYKIRIDIR KALDIRILMALI.” (K7)

“Bu konuda iki görüş var. Gelir elde etmek isteyen çalışan çabalayan TMGDK ve TMGD’ler ile bu açıkları kullanan diğerleri. Bu durumlar mesleğin önüne set koyuyor. Maalesef bunlardan kaynaklı geçerli bir meslek haline gelemiyor.” (K8)

“Bence sektör özgür olmalı yasaklar maalesef sektöre haksız rekabet olarak döndü kuralı uygulayan mağdur oldu, uygulamayan güçlendi.” (K9)

“Belge kiralamalarının önüne geçilmesinin yaptırımı olarak, belge kiralayan ve kiraya verenlerin yetki belgelerinin iptal edilmesi. Danışmanın çift sigortalı olarak çalışmasının önünün açılması gerektiğini düşünüyorum.” (K11)

“Adil bir kazanç planı yapılması aşıkardır. Yalnız bu çerçevede:

TMGD’lerin profesyonelce seçilmesi şarttır. Kimya, çevre, güvenlik ve lojistik bilgisi kayda değer olan TMGD’ler, aynı zamanda iletişim ve eğitim/sunum becerisi de gelişmiş olan kişiler arasından seçilmelidir. Bu konuda TMGDK’lara büyük görev düşmektedir. Elbette en önemli seçme ve eleme kriteri ADR/RID/IMDG Code sınavlarıdır ancak buna ek olarak konulara tam anlamıyla hakim, yetenekli, üretken, bilgili ve bildiklerini başarılı bir şekilde sunabilen danışmanların kıymetinin bilinmesinin gerekliliği bu sektörün olmazsa olmazlarından. Üzerinde durulması gereken konu bir TMGD’nin aynı zamanda iş güvenliği uzmanlığı veya çevre görevlisi/mühendisliği yapıp yapamayacağı değil, TMGD’ye yüklenen sorumlulukla hak ettiği ücret arasındaki orantıdır. TMGDK’lardan çok söz ettik, işletme örneği vereceğim. Diyelim ki orta büyüklükteki bir kimya fabrikasında tam zamanlı TMGD olarak çalıştırılan bir danışman, işletmenin (hatta şubelerinin) tüm tehlikeli madde yönetiminden sorumlu tutulmasına rağmen asgari ücret alıyorsa bu süreçte ciddi bir problem vardır. Söz konusu TMGD’nin geçimini sağlayabilmesi için fabrika tarafından önerilen/verilen ikinci (İSG) veya üçüncü (Çevre) işi reddetmesi kolay değildir. Bu sebeple olaya “TMGD’nin sadece TMGD konusunda hizmet verebilmesi için işletme tarafından doyurucu bir ücret alıp almadığı” yönüyle bakmak çok daha doğru olacaktır.” (K12)

“Belge kiralama işin kalitesini, mesleğin itibarını düşüren bir unsur. Bu durumun tespiti halinde ağır cezalar olmalı. Çift sigorta yasağı olmamalı (kendi görüşürüm). Sektörde bilgili ve tecrübeli kişilerin TMGD olmasını engellemektir.” (K13)

“Adil Kazanç Planı; Dünyanın hiçbir yerinde üniversite mezunu tehlikeli bir iş yapan kişiye asgari ücret ile köle gibi çalıştırılmaz. Burada resmen bir kölelik düzeni var. Hem bu sınavı kazanmak çok zor hem de kazandıktan sonra kazanç çok düşük.

Danışmanların hizmet sınırlandırılması; Danışmanlar bu işi sağlıklı bir şekilde layıkıyla yapabilmeleri için paçaldan 12 yer verilmemeli İşletmeler NACE kodlarına, çalıştıkları alan ve kimyasal maddelere göre sınıflara ayrılmalı. 200 tehlikeli kimyasal madde ile çalışan bir işletme ile 5 tehlikeli kimyasal madde ile çalışan işletme ADET HESAPLAMASINDA eşit. Böyle olmamalı.

Belge kiralaması; Bir çok sektörde olduğu gibi çok büyük bir problem. Cezalar artırılmalı bu işi yapan TMGDK belirli bir süre ticaret yapamaz hale getirilmeli. AMA 'MIŞ' gibi değil gerçekten ticaret yapamamalı. Örneğin 6 ay yapamamalı. Kiralamayı yapan kişi sadece bu sektörde değil tüm sektörlerde 1 yıl çalışamamalı. Ancak bu şekilde ağır cezalar ile bu konu çözüme kavuşur.

Danışman Özlük Hakları; TMGD hakları standart olmalı. Asgari ücretle hiçbir TMGD çalıştırılmamalı. Özel sağlık sigortası, aylık yemek parası ve yaşam sigortaları mecburi yapılmalı.

Çift Sigorta; İnsanlar kazançları yetse neden çift sigorta yapsınlar? Yapıyorsa devlet tüm kurumları ile denetlese ve cezaları yükseltse kimse çift sigortalı olamaz.” (K14)

“TMGD’lerin bu işten kaçınmasına sebebiyet veren durumlar olarak görüyorum. TMGDK’ların sabit bir fiyatı olmadığı için fiyat düşürmesi danışmanların maaşının da düşük olmasına sebebiyet vermektedir. Bu da kişileri belge kiralamaya veya bu işe ek bir iş bulmaya yönlendiriyorum. Buda bir kısır döngü yaratarak hem hizmet bedeli hem de maaşları birbirine bağlı şekilde düşürmektedir. Öncelikle belli bir fiyat sabitlemesine gidilmesi gerekir. Bu sayede danışmalarda normal seviyede bir ücretle çalışabilirlerse çift sigorta vb. faaliyetlere yönelme azalır. Ancak şu an ki koşullarda ya kişiler TMGD görevinden kaçmakta/ek iş yapmakta ya da tek işte çalışarak insani boyutta yaşayamayacak maaşlara zorlanmaktadır. Burada danışmanlık yapan personellere zorluk çıkarılmaktan başka hiçbir şey yapılmamakta. Ayrıca kişilerin anayasal bir hakkı olan çalışma hakkının önüne geçilmektedir. Danışman eğer kendinde bu kapasiteyi buluyorsa çalışabilir. Eğer piyasa gerçek anlamda düzenlenip iş yapılabilir pozisyon yaratılırsa (Hem maaş hem de mesleki doyumu anlamında) bu aşamada bu gibi sınırlamalar koyulmasını makul karşılayabilirim. Ancak şu an ki koşullar tamamen sektörün ve danışmanın değerini düşürmektedir. İşletme sayısı konusu eğer gerçek anlamda mevzuatı uygulayabilir bir ortam yaratılırsa makul düzeydedir ancak şu an ki durumun devamlılığı süresinde (yapılan denetimler vb doğrultuda çalışma yaptığımız zaman) firma sayısını düşük buluyorum. Yani kiralama yapılması da göz önünde

bulundurulunca zaten bir TMGD firma sayısının üzerinde hizmet vermekte firma yaptığı kiralama yerine atama sayısı arttırılan TMGD çalışanına daha fazla ücret verebilir. Tabi TMGDK'ların bunu ne kadar çalışana yansıtacağı konusu ayrı bir boyut.” (K16)

“Öncelikle işin özünü ve bir yükümlülüğün neden gerekli olduğunu taraflar kavramalıdır. Sonra bunun o taraflara olan değeri ne olacak bunu ortaya koymaları gereklidir. Akabinde o değer göre bir bedel almalı ve o bedeli de paylaşabilmelidir. İlla bir atama sınırı olacaksa da bu sınırın en az 22 iş gününü dolu dolu yapabilecekleri bir sınırdaki tutmaları gereklidir. Bu belge kiralama ve benzeri tutumların da önüne geçer.” (K17)

“Mevzuat güncellendikten sonra tüm tarafların adil şekilde denetlenerek izlendiklerini bilmeleri bu sorunları otomatikman ortadan kaldıracaktır diye düşünüyorum. Bu şekilde mevzuat amacına ulaşacak, kağıt üzerinde kalmaktan kurtulacak ve bu iş hak ettiği yere gelecektir.” (K18)

“TMGD ler bireysel olarak çalışmalı, vergi mükellefi olmalıdır. Danışman başına işletme sayısı sınırlaması olmamalıdır. Sertifika kiralaması bu sınırlamanın bir sonucudur. Danışmanlar sahada oldukları gün sayısı kadar sigortalı olmalıdır. Günümüz ekonomik koşulları karşısında tek iş yeri ile sınırlamak, çift sigorta yasağı anlamsız ve uygulanabilir değildir. İnsanlar geçimlerini sağlamak için birden fazla iş yapabilmektedirler.” (K19)

“Çalışma Sosyal Güvenlik, Ulaştırma ve Enerji Bakanlıkları 3 bakanlık bir araya gelip yetki karmaşasından arınmalıdır. Tek kişi aynı zamanda, İSG Uzmanı, TMGD, Enerji Yönetim (LPG, NLG) Belgesine sahip Makina mühendisleri tek bir Sigorta ile aynı kurumda yada farklı işletmelerde sertifika ve Yetki Belgelerine göre işlerini yapmalı, sertifika sınıfı, adedi ve liyakata göre daha üst ücretler almalıdırlar.” (K20)

8.20 ADR UYGULAMALARINDA YAŞANAN PROBLEMLERLE İLGİLİ KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılara ülkemizde uygulanmakta olan ADR ile ilgili en önemli üç problem ve bu problemlerin nasıl giderilebileceği sorulmuştur. Alınan yanıtlar kapsamında sistemin mevzuat dışında işlemesi, denetim eksikliği, ücretlerin düşük olması, hizmet maliyetlerinin yüksek olması, lokasyon (hizmet yeri) sınırı, danışmanların zorunluluk olarak görülmesi, muafiyetlerin kaldırılması ve kalifikasyon hususları ön plana çıkmaktadır. Katılımcılar halihazırda devam etmekte olan sistemin uygulamalarında

mevzuata paralellik olmadığını ifade etmişlerdir. Bu durumda kuralların bir önemi kalmadığı gözlenmektedir. Denetimlerin sayıca arttırılması talebi sektör temsilcileri tarafından ısrarla talep edilmiştir. Hizmet bedellerinin düşük ama hizmet maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle mevzuatın tam anlamıyla uygulanmadığını ve sistem açıklarının kullanıldığını ifade eden katılımcılar TMGDK bünyesinde çalışma ve çift sigorta yasağının kaldırılması gerektiğini ifade etmişlerdir. Sistem içerisinde danışmanlara gereklilik olarak değil; zorunluluk olarak bakılması dolayısıyla danışmanlara gereken değer atfedilmediği ve yine sistem işleyişinin bu şekilde zarar gördüğü katılımcılar tarafından dile getirilmiştir. Etik dışı ve sektöre yakışmayan durumların ortadan kaldırılması için denetimleri arttırılması ve yaptırımların ağırlaştırılarak uygulanması gerektiği bildirilmiştir. Muafiyetlerin sektörün daralmasına sebep olduğu, kaldırılması gerekliliği ve ADR'ye uygunsuzluğu ifade edilmiştir. Sektör paydaşları için uygulama eğitimleri hizmet kalitesini arttıracak görüşü verilmiştir. TMGD Sınavlarının iyileştirilmesi gerekliliği ortak görüş olarak belirlemiştir. Sektör temsilcilerinin kalifikasyona önem verilmesi gerektiği katılımcılar tarafından altı çizilen konulardan bir diğeridir. Ayrıca kamuoyunda TMGD Hizmetinin bilinirliğini ve farkındalığının oluşturulması gerekliliği katılımcılar tarafından dikkat çekilen diğer bir konudur.

“Şirketlere ulaşım,

İhlal tutanağı bildiriminin tamamen önünün kapatılmış olması,

TMGDK ların masraf olur diye boş verin gitmeyin demeleri.

Görevini yapmaya çalıştığında TMGDK tarafından engellenmesi,

Kurum tarafından raporlarına müdahale edilmesi,

Olumsuzlukları yazmasının engellenmesi,

TMGD nin bağımsız olma hakkının elinden alınması.” (K1)

“Muafiyetleri, TMGDK varlığı, işletmeler hizmet bedel taban rakam belirlenmesi, denetim eksikliği.” (K2)

“Düşük ücret, hizmet maliyetindeki artış, sektörde saygınlığının olmaması.” (K3)

“Denetim eksikliği

Denetim eksikliği sonucu işletmelerin mevzuata uygun hareket etmemesi

Altyapının yeterli düzeyde olmaması nedeniyle devamlı ertelenen yükümlülükler.”

(K4)

“-1 Lokasyonların birbirine eş tutulması

-2 Buna bağlı olarak TMGD'lerin lokasyon sayısı mantığıyla çalıştırılması

-3 TMDG'lerin lokasyon sınırı ile çalışması" (K5)

"Öncelik sektör paydaşlarının özellikle maddi külfetlerden ve gereksiz sağlanan muafiyetlerden dolayı işletmelerinde gereklilikten değil zorunluluktan danışman çalıştırma istekleri bunun sonucu olarak da sektörde çalışmanın sadece zorunlu evrak durumuna getirilmesi en önemli sorundur. Çözüme sektör paydaşlarının ortak menfaat, akıl ve çalışmasıyla ulaşılabilir bence tüm sorunlar yukarıda bahsettiğim en önemli sorunun içinde kanaatindeyim." (K6)

"Bireysel çalışmanın önü açılmalı, denetim ve uygulanana cezalar olmalı, muafiyetler kalkmalı" (K7)

"Denetim Eksikleri, idare ve TMGD arasında kopukluk, TMGD'nin yeterince gelir elde edememesi." (K8)

"Mevcut mevzuatın uygulanması, TMGD hizmeti alacak firmaların dahil edilmesi, TMGD lerin saha yetkinliğinin artması." (K9)

"Muafiyetler, mevzuatlar, kanunun olduğundan basite indirgenmesi." (K10)

"Denetim eksikliği ve mevzuatsal düzenlemeler, sınavların iyileştirilmesi." (K11)

"Kamuoyunun yeterince bilinçlendirilmemiş olması, denetimlerin ve cezai müeyyidenin caydırıcı olmaması, çoğu TMGDK'nın TMGD'leri seçerken profesyonellikten uzak hareket etmesi." (K12)

"Denetim çeşitliliği, TMGD'lerin yetkin olmaması veya meleği severek yapmaması, TMGDK/TMGD'lerin gerekli nitelikleri karşılayamaması." (K13)

") ADR, Hükümet tarafından önem verilmiyor. Denetlenmiyor ve bu yüzden herkes istediği gibi at koşturuyor. Cezalar sözde, yaptırımlar az. Şirketler dilediklerini yapıyor.*

****) ADR 2014 yılında ülkemizde başladığında 'Bir yola çıkalım kervan yolda düzülür denildiği için ölü doğdu'. Bu iki konuda hükümet acil eylem planı yapmalı.*

****)Kalifiye insan gücü eksikliği. Deneyimli ve bu konuda yüzlerce saat çalışmış kişiler işin gidişatından memnun kalmadığı için teker teker sektörden çekiliyor. Yıllarını bu işe veren kişilerin sektörden ayrılmaması için onlara cazip hale getirilmeli." (K14)*

"Eğitimin ve sınavın verimsizliği ile genel bilinçsizlik

Denetimlerin ve personellerin yetersizliği

Bize tamamen yabancı bir uygulamaya kopyala yapıştır şeklinde uygulamaya çalışmamız." (K16)

"Karayolu yetkin denetim yapılmaması

Ambalajlama talimatlarını karşılayacak yeterli kurum olmaması

İşletme sevkiyat denetimleri

Denetim personelleri dijital yönlendiren argümanlarla denetim yapmalı

Yetkilendirilmiş kurumlar başta olmak üzere denetim yapılmalı ve UN sertifikasyonu olan kurum sayısı fiyat rekabeti için arttırılmalı

İşletme saha denetimleri yapılmalı.” (K17)

“1- Mevzuatın sahaya yansımada konusunda kontrol eksikliği ve bunun getirdiği haksız rekabet ortamı

2- Sürekli ertelemeler ve bazı sektörlerde getirilen muafiyetler nedeniyle oluşan prestij kaybı

3- İlk iki madde nedeniyle umudunu yitirerek sektörden çekilmeye başlayan TMGDK ve TMGDler. Çözüm Bakanlığın ilk iki konuda harekete geçmesidir.” (K18)

“Ülkemizde ADR uygulamalarında birinci sorun denetim eksikliğidir. Denetçilerin ADR konusunda bilgi yetersizliği ikinci sorundur. Üç; İlgili mevzuatın tamamen değişmesi gereklidir.” (K19)

“Çözüm; ADR nin hakkıyla EC deki gibi uygulanması, Bakanlığın özgür ve Bağımsız çalışması (Lobicilerin ve siyasal güç odaklarının 2 kere 2 dört eder basit matematik kuralını, iş ahlakı içine alıp sindirmeleri) Liyakat, bilgi ve konuyla ilgili yetenekli elemanların Bakanlık, ve TMGDK, TMGD sektör birimlerinin oluşturulmasıdır. (K20)

9 SONUÇ VE ÖNERİLER, SOMUTLAŞTIRILMIŞ EYLEM PLANI

9.1 SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde ADR ile ilgili gerçekleştirilen değişim ve düzenlemelerin temelinde sistemin daha iyi işlemesi ve süreç yönetiminde kurum ve kuruluşlar, sektör temsilcileri bakımından iyileştirilmenin hedeflendiği görülmektedir. Ancak tüm sektörlerde olduğu gibi değişimlerin birtakım zorlukları da beraberinde getirdiği bilinmektedir. Analiz sonucunda çıkan sonuçlar ve getirilen öneriler aşağıdadır.

- ADR uygulamaları kapsamlı olarak ele alındığında, TMGDK'lar arasında mevzuata uygun hareket etme gayesine sahip olanlar ve sistemin eksik noktalarından faydalanmak suretiyle ticari gelirini arttırmayı hedefleyenler arasında etik dışı bir rekabet olduğu görülmektedir.

- Katılımcılarla gerçekleştirilen görüşmelerde ADR uygulamalarının tam anlamıyla anlaşılamadığı ve saha boyutunda tam verim alınamadığı gözlemlenmiştir. Bu durumun pek çok nedeni olmakla birlikte kuruluşlar nezdinde, risk olarak maliyetlere katlanıldığı, hizmet maliyetlerinin yüksek olduğu, mevzuat dışı uygulamalarla taban-tavan fiyat uygulamasının olmamasından kaynaklı kuruluşların risk düzeyinin arttığı, belge kiralama gibi usulsüzlükler ile kuruluşların haksız rekabet içerisinde yer aldığı gözlemlenmiştir. Bu bağlamda belirli kıstaslar (Tehlike sınıfı, işletme ürün hacmi, taraf sorumluluğu, araç kapasitesi veya sayısı vb. kıstaslar) doğrultusunda farklı taban fiyatların genelgeler ile belirlenerek sistemdeki fiyatlandırma düzenlenebilir.

- TMGD'lerden görevlerinin ve sorumluluklarının bilincinde olmaları, mesleki bilgi düzeylerinin yüksek olması ve mevzuata uygun rekabet ortamının oluşturulması, yaptırım uygulanması gereken noktalarda hizmet kalitesinin ve standartların sağlanması bakımından duyarlı olmaları, sahada aktif ve katma değer sağlayacak kalifikasyona ulaşmaları beklenmektedir. İdari boyutta ise TMGD ve TMGDK'lar arasındaki uyumsuzluk ve güven problemlerini giderilmesi adına haksız rekabete ortam teşkil eden usulsüzlüklerin giderilmesi ve denetimlerin arttırılarak sektör ile paylaşılması, belge

kiralanmasının önüne geçilmesi, mevzuata uygun çalışma grupları oluşturulması beklenmektedir.

- Katılımcılarla sağlanan görüşmeler sonucunda denetimlerin düzenlenmesi ve sayıca arttırılmasının öncelik verilen hususlar arasında yer aldığı gözlemlenmiştir. Bu noktada sektörel anlamda pek çok bakımdan denetimlere ihtiyaç duyulması sistematik şemada noksanlıklar hissedildiğine işaret etmektedir. Çift sigorta, belge kiralama, muafiyetler gibi konularda mevzuata aykırı hareket edilerek rekabette etik dışı üstünlük elde edilmesi haksız kazançlara sebebiyet vermekle birlikte çözüm beklenen konularda ilk sırada gelmektedir.

- TMGD mevzuatı içerisinde yer alan iş tanımlarının doğru anlaşılacak sektör içerisinde yaşanan karmaşanın son bulması gerekmektedir. Mevzuat bakımından ele alındığında da farklı ülkelere kıyasla sistematik olarak uygun olmayan bir zeminde uygulamaların hayata geçirildiği düşünüldüğünden; iş tanımlarının sahada verimli olarak anlaşılması mümkün görülmemektedir. Dolayısıyla mevzuatın uygulanması ve denetlenmesi noktasında standardizasyon elde edilememektedir.

- Mevzuata bağlı kalınması, bağımsız denetimin uygulama dışı bırakılarak kamu tarafından bilgi düzeyi yüksek denetmenlerin yetiştirilmesi beklenmektedir.

- TMGDK ve danışmanların yetki ve sorumlulukları değerlendirildiğinde, iş tanımlarının, yetki ve sorumlulukların tam olarak kavranamadığı görülmektedir. Dolayısıyla TMGD ve TMGDK'ler arasında problem oluşması mümkün olmaktadır. Bu noktada mevzuat ve kanunlar çerçevesinde aynı yöne bakması gereken, ortak yükümlülüklerle sahip olan iki sektör mensubu arasında dayanışma ve güvene dayalı ilişkiler oluşturulması adına hükümlerin düzenlenerek gerek kuruluş gerek idare boyutunda detaylandırılması gerekmektedir.

- Danışmanların görev tanımlarının detaylı bir biçimde belirtilmesi ve kendileri tarafından özümsemişi piyasada güven oluşturunca unsurlar arasında yer almaktadır. Yanlış anlaşılmalara ancak bu şekilde önlenilecek ve yoruma dayalı veyahut uygulamada değişim ve dönüşüme uğrayan görevler bu şekilde anlaşılabilir.

- TMGDK'lar ve mevzuatta tanımlanmış olan yetki ve sorumluluklar ADR uygulamaları ile uyumu ve idari yapılanmaları bakımından ele alındığında uygulamada ikilikler göze çarpmaktadır ki bu bahsi geçen detaylandırılmamış iş tanımlarına dayanmaktadır.

- Denetim eksikliklerinden doğan sorunlar katılımcılar tarafından birçok kez dile getirilmiş ve bu uygulama ikiliklerinin giderilmesinin ancak denetimin sıkı bir şekilde uygulanması yoluyla giderilebileceği anlaşılmıştır. Etik dışı tutumların, görevin kötüye kullanılmasının pek çok olumsuz piyasa etkisi olabilmektedir.

- Fiyatlarda oluşacak dengesizlikler, hizmet kalite standartlarında sürekli meydana gelen değişimler, şube sayılarının mevzuat dışı bir şekilde artırılması, geldiğimiz noktada en sık rastlanan sektörel problemler arasında yer almaktadır.

- Sektör olarak tüm paydaşların ortak bir menfaat, ortak akıl ve bunun neticesinde gerçekleştirecekleri ortak çalışmalar ile koordinasyon problemlerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü çatısı altında giderilmesi beklenmektedir. TMFB alması gereken işletmelerin sisteme dahil edilmesi konusu değerlendirildiğinde kamuoyu başta olacak şekilde sektör paydaşlarının da bilinçlendirilmesi gerekliliği gündeme gelmektedir. TMFB muafiyeti dolayısıyla rekabette oluşan eşitsizlikler de ortak çalışmalar neticesinde gerçekleştirilecek uygulamalar ile giderilmesi beklenen problemler arasında yer almaktadır.

- Sektör içerisinde pek çok sistematik boşluktan faydalanarak kötüye kullanım gerçekleştirilmektedir. Denetimlerin eksikliği bu etik dışı durumlara sebebiyet veren hususlarda ilk sırada gelmektedir. Teknolojiden faydalanılarak bu sistem açıklarının ve etik olmayan durumların tespiti denetim eşliğinde mümkün olmakla birlikte teknolojik altyapının da eksik olması sektörü geriye taşımaktadır.

- Geldiğimiz noktada çağın gereklerine ve işleyişine uygun sistemler oluşturularak zamandan tasarruf edilebileceği gibi tasarruf edilen zamanlarda denetimlerin sahada aktif olarak seyredebileceği düşünülmektedir. Dolayısıyla teknolojik yatırımların ilgili kurumlarca yapılması ve sistemin boşluklarının bu açıdan engellenmesi için harekete geçilmesi beklenmektedir. Pek çok güvenlik ürününün uygulamaya alınabileceği sektörün iyileştirilmesi bakımından denetim ve eğitimlerin de teknolojik altyapıya dayandırılması pek tabii mümkün olacaktır.

- Teknolojide olduğu gibi TMGD kavramının kamuoyunda yer bulamamış olması dikkat çekmektedir. Katılımcıların deneyimleri çerçevesinde kamuoyunun konuyla ilgili yeterli düzeyde bilgi sahibi olmadığı görülmektedir. Mesleki olarak uzmanlaşmanın bu nedenlerle sağlanamadığı öngörülmekle birlikte, yükseköğretim kurumlarında verilecek uzmanlaşma eğitimlerinin sistem işleyişi ve denetimler bakımından fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Alanında uzmanlar tarafından sağlanacak eğitimler, kavramların ve iş

tanımlarının iyi anlaşılmasını sağlayacaktır ve bu zincir içerisinde yapılan görüşmelerde ifade edilen problemlerin giderilmesi her bakımdan kolaylaşacaktır.

- TMGDK'lerin fiyat politikaları ele alındığında; uygulamaların mevzuatla paralel olmaması sebebiyle pek çok problemle karşı karşıya kalındığı görülmektedir. Rekabetçi olabilmek için saptanan aşırı düşük fiyat teklifleri sistemin doğru anlaşılmadığını gözler önüne sermektedir.

- İlgili kurumlarca belirlenecek taban ve tavan fiyat uygulamaları ve net hükümler, uygulamaların da net olmasına katkıda bulunacak ve rekabetin etik kurallar çerçevesinde gerçekleşmesi için temel oluşturacaktır. Taban-tavan fiyat uygulaması gibi sektöre mensup herkesin katı eğitimlerden geçmesi ve sistem dahilinde görev tanımlarını verimli bir şekilde uygulayabilir düzeyde olması gerekmektedir. Aksi takdirde mevzuat ve denetimlerin anlamı olmayacaktır.

- Sektör paydaşlarının TMGDK'lerin mesleki anlamda katkı sahibi olmadığını düşünmeleri de büyük bir problem olarak görülmektedir. Bahsi geçen haksız rekabet, katılımcılar nezdinde TMGDK'ler sebebiyle meydana gelmektedir. Bu noktada TMGDK'lerin de denetlenmesi, katkının arttırılamaması halinde uygulama değişikliklerine gidilmesi beklenmektedir.

- ADR'ye taraf başka ülkelerde mevcut olmayan ancak ülkemizde uygulamada olan TMGDK uygulamasının ilgili kurumlarca sorumluluğunun alınması ve bu sorumlulukların tamamen işletme sahibine rücu ettirilmesi beklenmektedir.

- TMGD'lerin çalışma şartlarının bağımsız veya TMGK bünyesinde veya hibrit çalışma modeli ile hayata geçirilerek; TMGD'liğin küresel bir akredite edilmiş geçerliliği olan bir meslek olarak bu işi icra eden danışmanlara dünyadaki emsal meslektaşları gibi çalışma özgürlüğü ve alanı sunulması yönündeki beklentiler kaçınılmazdır.

- Kamuoyunun bilinçlendirilmesi, mesleki anlamda sektör mensuplarının uzmanlaşması ve denetimler bu bakımdan daha önemli hale gelmektedir.

- Sistem ilk olarak anlaşılmalı, sonrasında ise uygulanmalı ve denetlenmelidir. Sistem içerisinde esneklik olması bu duruma engel teşkil etmektedir.

- TMGD tarafından icra edilen görevlerin TMGDK'lere gelir olarak yansımaları ve TMGD'lerin ucuz işgücü olarak yorumlanması, yaptırımların TMGD'ye uygulanması ve bağımsız çalışmaların durdurulmuş olması gibi pek çok durumdan ötürü paydaşlar

piyasanın olumsuz etkilendiğini, işleyişin dejenere olduğunu ve katma değer bakımından TMGDK'lerin var olmaması gerektiğini düşündürmektedir.

- Daha önce de bahsi geçen TMGD ve TMGDK arasındaki güven problemlerinin bu noktada giderilmesi hayati öneme sahip olmaktadır. Net olmayan veyahut net uygulanmayan hükümlerin düzenlenmesinin ve duyurusu yapılarak tüm sektör mensuplarına açıklanmak suretiyle bilinç kazandırılmasının pek çok anlaşmazlığın önüne geçeceği düşünülmektedir. Bilgi eksiklikleri dolayısıyla yalnızca bir belge alışverişine dönüşen işleyiş piyasa zemininde kimseyi mutlu etmemektedir.

- TMGD'lerin eğitilmesi hususunda da sektörde çok çeşitli görüşler mevcuttur. Sınav süresinin uzunluğu insan fiziki şartlarını zorlamaktadır. Sınavın iki oturumda yapılması tavsiye edilmektedir. Sınavda hatalı soru varlığı ise önemli bir problem olarak görülmüştür.

- Sınav başarı oranının, dolayısı ile TMGD arzının ve TMGDK hizmetlerinin düzenlenmesinde bir enstrüman olarak kullanılmaması gerektiği ise önemli diğer bir olgudur.

- TMGD'lerin mesleki pratik ve teorik eğitim alabilmeleri için yapılacak olan mevzuatsal düzenlemeler, verilen hizmet kalitesi yükseltecektir.

- TMGD'lerin uzmanlaşması ve kıdem almaları konularının mevzuatça ele alınması TMGD Hizmet kalitesini arttıracak bir önemli unsur olarak görülmektedir.

- TMGD eğitimlerinin kontrolü ve düzenlenmesi diğer önemli bir başlık olarak öne çıkmıştır. TMGD Eğitimi Kurumları ve eğitimlerine yönelik; gerek içerikleri, gerekse uygulamalar bakımından piyasada yaşanan karışıklıklar dile getirilmiş, bazı TMGD Eğitim Kurumlarınca yapılan haksız rekabetin eğitimlerin kalitesine negatif yansıdığı ve eğitimleri formalitede bıraktığı ve bunun beraberinde danışmanların kalifiye olmamasından, belge kiralınmasına kadar uzanan zincirin ilk halkasını oluşturduğu gözlenmiştir.

- TMGD Eğitimcilerinin kalifiye olmaları ise; diğer önemli bir konu başlığıdır. Eğitimlerin ADR mevzuatını boyamaktan çıkarılması ve eğitim müfredatının oluşturulması gerekliliği kaçınılmazdır. Bu bağlamda Eğitimcilerle yönelik düzenlenecek yenileme eğitimi ve eğitici ADR yenileme sınavından bağımsız eğitimlik yeterlilik yineleme sınavı gündeme gelmesi faydalı olacaktır.

- Hizmet alıcılar tarafından ADR'nin çoğunlukla gereklilik değil, zorunluluk olarak görülmesi yanlış sistematik işleyişe sebebiyet vermektedir. Zorunluluk yaklaşımı, danışmanlara gereken değerin atfedilmesine engel olmakta ve gün sonunda sistem zarar görmektedir. Bu bağlamda işletmeler tüzel kişiliğinde TMFB yetkilisine ADR ve mevzuat eğitimi verilmesi tavsiye edilmektedir.

- Bir çok TMGDK'nın işletmelere verdikleri hizmet bedellerinin rekabet kaynaklı aşağı yönlü ve düşük olmasından dolayı maliyetlerinin yüksek kalması gibi sebeplerce danışman ücretleri kurumlarca en büyük gider kalemi görülmekte ve sistem açıklarını kullanılarak yaptıkları belge kiralama, SGK, hak ediş yatırmama gibi usulsüzlükleri danışmanlarda ve etik çalışan TMGDK'larda ortak payda altında memnuniyetsizlik ve mağduriyet yaratmaktadır. Dolayısıyla danışmanların karşı karşıya kaldığı ve kalabileceği problemle tam analiz edilmeli ve bu yönde idare ve sektör temsilcileri ile çalışmaların başlatılması önem arz etmektedir.

- TMGD Mesleğinin bilinirliğinin artırılmasına yönelik sektör Sivil Toplum Kuruluşları, idare ortak bir yol haritası çıkarması faydalı olacaktır. Bu bağlamda yapılacak her türlü farkındalık projeleri belirli periyotlar için planlaması ve hayata geçirilmesi önerilir.

- Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne bağlı Bölge Müdürlükleri personeli düzenli olarak mevzuat ve işleyiş hakkında eğitim prosedürü tanımlanabilir.

- Uygulamada verimlilik ve mükemmellik hedeflerini desteklemek ve iç ve dış paydaş ihtiyaçlarını karşılamak için tehlikeli madde taşımacılığı uygulamaları ve yönetimini sürekli olarak iyileştirmek amacı ile tüm tarafların sertifikalı bir Kalite Yönetim Sistemleri çalışmaları idarece talep edilebilir.

9.2 SOMUTLAŞTIRILMIŞ EYLEM PLANI

- Somut tavsiye olarak, idarece Sektörle İlişkiler Birimi oluşturulması önerilmektedir. Bu birim Tehlikeli Madde Taşımacılığı ve Hizmetlerinin bilinirliliğine, sektörün gelişmesine ve çalışanlarına katkı sunacak şekilde faaliyetler yürütebilir. Örneğin;

- Tehlikeli Maddeler Yönetmeliğini daha kolay anlaşılmasını ve bunlara uyulmasını sağlayan yazılı görsel materyaller geliştirilerek ve tasarlayarak üretmek.
- Tehlikeli madde taşımacılığı ve güvenliğini ele alan uygulamalara yönelik ar-ge çalışmaları yapmak.
- Sektör paydaşları ile iletişimde olarak, paydaşları bir araya getirerek ortak akıl ve iş birliği ile ADR uygulamalarını iyileştirme çalışmalarını yürütmek.
- Sektöre yönelik çevrimiçi ya da çevrimdışı çalışma atölyeleri düzenlenmek. Ücretsiz Tehlikeli Madde taşımacılığı eğitim fırsatları yaratmak.
- Sektörde yeni nesil Tehlikeli Madde profesyonellerinin sayısını artırmak amacı ile için tasarlanmış yenilikçi eğitim ve öğretim programları sunarak kalifiye eleman, danışman sorununa çözümler sunmak.
- ‘‘Tehlikeli Madde Veri Tabanı’’ oluşturulması. Tüm taşıma türlerine yönelik taşıma miktarlarının bu veri tabanına kaydı ve kamuoyuna sunulması.
- Kazaların önlenmesi ve risklerin belirlenmesi ve bertaraf edilmesi ve istatistiksel bilgi vermesi açısından amacı ile oluşturulan veri tabanına kaza, maddi zarar, kişisel yaralanma vb. verilerin kayıt altına alınması ve kamuoyuna sunulması.
- Kamuoyunun Tehlikeli Madde Düzenlemelerini anlamalarına yardımcı olabilmek ve farkındalık yaratmak amacı ile TMGD ve TMGDK’ların da destek vereceği seminerler düzenlemek.
- Planlanan çalışmalar doğrultusunda takvim yayınlayarak katılımcıların teşvik etmek.
- Web Tabanlı Veri sistemine entegre sektör çalışanlarına yönelik olarak; sık sorulan sorular segmenti oluşturmak.
- Endüstri, akademi, meslek temsilcileri, dernekler, sendikalar ve her düzeyde idari işbirliğine dayalı bağlantılar kurularak ortak platformlarda sektörün sıkıntıları ele alınarak, idareye iyileştirme önerilerinde bulunmak.

- Yapılan çalışmalarda nihai hedef; piyasanın tüm paydaşları bakımından artı değer kazanması olmalıdır.

9.3 MÜTEAKİP ÇALIŞMALAR

Bu çalışmanın devamında ‘Türkiye’de’ ADR Uygulamalarının İktisadi Hayata Yansımaları’’ ve ‘‘Ülkemizde Tehlikeli Maddelerin Kara, Deniz ve Demiryolu ile Taşınmasında Risk ve Maliyet Karşılaştırılması’’ konu başlıkları altında tehlikeli madde taşımacılığının ülke ekonomimize etkilerinin çok yönlü araştırılmasının akademik literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.



KAYNAKÇA

Resmi Gazete, Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 31.05.2022 tarihinde, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/04/20180413-4.htm> adresinden erişildi.

Yıllara Göre Benzin ve Motorin Fiyatları, 17.06.2022 tarihinde <https://www.arabam.com/blog/genel/yillara-gore-benzin-ve-motorin-fiyatlari/> adresinden erişildi.

TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu, Karayolu Kaza İstatistikleri-2021, E.T. 17.06.2022 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658> adresinden erişildi.

TUGEM, TGMD Güvenlik Danışmanı Eğitimi, 2.06.2022 tarihinde <https://www.tugem.com.tr/tmgd-tehlikeli-madde-guvenlik-danismani-egitimi> adresinden erişildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2.06.2022 tarihinde <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/yonetmelikler/kty-son-61dd3bded166b.pdf> adresinden erişildi.

ADRTURK, SRC5 Belgesi, 2.06.2022 tarihinde <https://www.kolaysrc.com/src5-belgesi/> adresinden erişildi.

01.06.2022 tarihinde <https://www.guvenlikdanismani.org/tehlikeli-madde-istatistik.html> adresinden erişildi.

TSE, Sıkça Sorulan Sorular, 2.06.2022 tarihinde <https://www.tse.org.tr/IcerikDetay?ID=896&ParentID=1096> adresinden erişildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 1.06.2022 tarihinde <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/taslaklar/tehlikeli-maddelerin-karayoluyla-tasinmasi-hakkinda-yonetmelik-taslagi.pdf> adresinden erişilmiştir.

T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, Tehlikeli Madde Taşımacılığı, 2.06.2022 tarihinde https://www.afad.gov.tr/kurumlar/afad.gov.tr/3911/xfiles/tasimacilik_kazalari-son.pdf adresinden erişilmiştir.

Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı, 01.06.2022 tarihinde, <https://www.uab.gov.tr/> adresinden erişilmiştir.

2016 ila 2021 yılları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Faaliyet Raporları. <https://www.uab.gov.tr/duyurular/ulastirma-ve-altyapi-bakanligi> adresinden edinilmiştir.

TMGDK-DER, 2.06.2022 <http://www.tmgdk.org.tr/hakkimizda> adresinden erişilmiştir.

Anadolu SRC, SRC5 Belgesi, 2.06.2022 <https://ankarasrckurs.com/hizmet/src-5-belgesi.html> adresinden erişilmiştir.

Türk Loydu, ADR Tehlikeli Madde Taşımacılığı Genel Farkındalık, 2.06.2022 tarihinde <https://turkloydu.org/tr-tr/egitim/tasimacilik-ve-lojistik-egitimleri/adr-tehlikeli-madde-tasimaciligi-genel-farkindalik.aspx> adresinden erişilmiştir.

Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi, TMFB EK3 Raporu, 2.06.2022 tarihinde <https://www.erentmgd.com/hizmet/tehlikeli-madde-faaliyet-belgesi-tmfb-ek3-raporu.html> adresinden erişilmiştir.

1.06.2022 tarihinde <https://unece.org/transport/dangerous-goods> adresinden erişilmiştir.

About The ADR, 1.06.2022 tarihinde <https://unece.org/about-adr> adresinden erişilmiştir.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Tehlikeli Madde Taşımacılığında Tarafların Yükümlülükleri, 1.06.2022 tarihinde <https://www.und.org.tr/sektorel-bilgiler/tehlikeli-madde-tasimaciliginda-taraflarin-yukumlulukleri> adresinden erişilmiştir.

Boyacı, A.Ç. (2017). Tehlikeli Maddelerin Çok Modlu Taşımacılığı İçin Model Önerileri: Türkiye Uygulaması, Yayımlanmış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Erdal, H. (2018). Tehlikeli Madde Taşımacılığı Güzergâh Seçimi Problemi İçin Stokastik Bir Risk Analizi, *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(6), 935-943.

Caşkurlu, E. ve Arslan, C.B. (2014). Orta Gelir Tuzağından Çıkışa Odaklanma: Ürün Tuzağı (Ürün Boşluğu) ve Demiryolu Taşımacılık Sektörü, *Maliye Dergisi*, 167, 71-92.

Çekerol, G.S. ve M. Nalçakan (2011). Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Rıdge Regresyonla Analizi, *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 321-344.

Korkmaz, E. İşler, M.C. ve Akman, A. (2014). Karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığında Güvenlik Önlemleri: Manifoldlu Tüp Demetleri, *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 30(2), 86-95.

Küçükçapraz, S. (2020). Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımadan Doğan Hukuki Sorumluluk, *ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2(1), 187-228.

Mert, A. ve Çetinyokuş, S. (2020). Denizyolu Tehlikeli Madde Taşımacılığına Yönelik Kazaların Analizi, *Journal of Humanities and Tourism Research*, 10 (1), 41-54.

Yuyucu, H. (2021). Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Sınava Hazırlık Rehberi 3, 164, 167

Özer, B.B. (2011). Türkiye’de Karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığının Avrupa Anlaşması (Adr)’Na Geçiş Kapsamında Analizi, *Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Özkul, B. (2018). Türkiye’de Karayolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığında Avrupa Anlaşması (Adr)’Ye Geçiş Sürecinin Değerlendirilmesi, *Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi*, Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Özmen, E. (2018). Karayolu ve Demiryolu İle Tehlikeli Madde Taşımacılığında Kullanılan Belgelerin Taşıma Sürecine Etkisi, *Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi.

Özyağcı, S. (2008). Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması, *Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Uzel, E. ve Durdağ, C. (2014). Sürücülerin Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimine Bakış Açıları Hakkında Kalitatif Bir Çalışma, *Beykoz Akademi Dergisi*, 2(1), 55-73.

Yeşil, T. (2018). Yönetim Muhasebesi Açısından Yapay Sinir Ağları Kullanılarak Başabaş Noktası Analizi: Tehlikeli Madde Taşımacılığı Alanında Bir Uygulama, *Yayımlanmış Doktora Tezi*, Uşak Üniversitesi.

Yalçınkaya, N.M. Demirel, E. ve SAY, N. (2020). Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Sürecinde Ortaya Çıkan Çevresel Risklerin Hata Ağacı Analizi (Haa) İle Değerlendirilmesi, *Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi*, 8(4), 973-984.

Demirci, S.M.E. (2017). Türkiye’de tehlikeli madde lojistik sektörü analizi ve gereksinimlerinin tespiti; sektör temsilcilerinin uluslararası anlaşmalara uyum sürecini değerlendirmesine yönelik araştırma. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Şencan,M. Yavuz, H. TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS: TURKEY MODEL. Alişan

Yang, J., F. Lİ, J. Zhou, L. Zhang, L. Huang ve J. Bi. "A survey on hazardous materials accidents during roadtransport in China from 2000 to 2008", Journal of Hazardous Materials 184.1: 2010, 647-6532010

Yavuz M.C. (2020) Türkiye’de Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sektörü İçerisinde Yeni Bir Meslek Olarak Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı’nın uygulanması ve sorunlarının incelenmesi, (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi) İstanbul Esenyurt üniversitesi fen bilimleri enstitüsü, İstanbul

Zhou, Yu-feng, Zhi Li ve Kun Zou (2014) “Vehicles Scheduling of Hazardous Materials Transportation Considering Safety and Customer Satisfaction”, Journal of Chemical and Pharmaceutical Research, 6(6), s. 1565-157

Tanbaş, E. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Uluslararası Düzenlemelerin Işığında Türkiye'deki Mevcut Mevzuat Yapısı ve Eğitim Sisteminin Analizi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Maltepe 2012

EK A SORU KATOLOĞU

Soruları Cevaplayanın:

Adı Soyadı :

Bulunduğu Kurum/Kuruluş :

Görevi :

İletişim (e-posta/Tel.) :

Tarih :

Kullanılan Kısaltmalar/Tanımlar:

KAMU : Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü

TMGD : Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı

TMGDK :Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hizmeti sağlayan kurum (Bünyesindeki TMGD'ler üzerinden)

TMFB : Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi

İŞLETME : TMGD hizmeti alan ve TMFB sine haiz işletme

1. TMGD mevzuatı ve Mevzuat ile düzenlenmesi gereken sorunlar hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

2. TMGDK ve danışmanların görev tanımlarındaki yetki ve sorumluluklarının mevzuattaki tanım ve düzenleme hakkında ne düşünüyorsunuz?

3. TMGDK'ların mevzuattaki görev ve yetkilerinin ADR ile uyumu hakkında ne düşünüyorsunuz?

4. TMGDK'ların idari yapılanmaları ve işleyişleri (kurum/şube açma, koordinatör, şube sorumluları, teklif verme vb.) sorumlulukları ve uygulamaları hakkında ne düşünüyorsunuz?

5. Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi (TMFB) alması gereken işletmelerin sisteme dahil edilmesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

6. Kamunun gerçekleştirdiği denetimler, denetimlerde yaşanan sorunlar ayrıca denetim mekanizmaları ve bu yönde teknoloji kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?

7. Sizce kamuoyu TMGD Meslek kolu hakkında yeterli bilgiye sahip mi? Yüksek öğretimde meslek eğitime yer verilmesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

8. TMGDK'ların aşırı rekabetçi fiyat vermeleri nedeni ile aşağı yönlü oluşan piyasanın paydaşlar için uygun seviyede stabil olması yönünde sizce neler yapılmalıdır?

9. TMGDK'lara yönelik zorunlu bir eğitim programı oluşturulması hakkında ne düşünüyorsunuz?

10. TMGDK'ların sektöre sağladıkları katma değer hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

11. TMGDK'ların yaşadığı sorunlar hakkındaki görüşleriniz ve çözüm önerileriniz nelerdir?

12. İşletmelerin aldıkları TMGD hizmeti sırasında karşılaştığı sorunlar hakkında ne düşünüyorsunuz? Çözüm önerileriniz nelerdir?

13. TMFB sahibi işletmelerin yetkili eğitim kurumlarından zorunlu ADR Uygulamaları Eğitimi almaları hakkında ne düşünüyorsunuz?

14. İşletmelere uygulanan muafiyetlerin sektöre ve paydaşlarına yansıyan etkileri ve sonuçları hakkında neler düşünüyorsunuz?

15. Danışmanların işletmelerde karşılaştığı sorunlar nelerdir ve çözüm önerileriniz nelerdir?

16. Eğitim ve sınav sistemi hakkındaki görüşleriniz ve sorunlara     m   nerileriniz nedir?

17. TMGDK'ların danışmanlara hizmet içi ve saha eğitimi vermeleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

18. Danışmanların işletmelerde görev kapsamında yaşadığı riskler ve bu risklere karşı sigortalanması (kaza, ölüm ve sağlık riskleri vb.) hakkında ne düşünüyorsunuz?

19. TMGDK ve Danışmanlar için adil bir kazanç planı, danışmanların hizmet verdiği işletme sayı sınırlaması, belge kiralanması, danışman özlük hakları ve çift sigorta (SGK) yasağının sektöre yansımaları hakkındaki görüşleriniz ve     m   nerileriniz nelerdir?

20. Sizce  lkemizde ADR uygulamalarında yaşanan en önemli    sorun ve     m   nerileriniz nedir?

21. ADR uygulamalarında yaşanan sorunlara yönelik belirtmek istediğiniz başka hususlar var mı? Varsa nelerdir?

ÖZGEÇMİŞ

HATİCE YUYUCU

Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesini bitirdi. Profesyonel çalışma hayatına Mercedes Benz Türk A.Ş.'nin İthalat Birimi'nde başlamıştır. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı'ndan "Tehlikeli Malların Karayolu ile Taşınması" alanında ADR Uzmanlık Belgesini (TMGD Sertifikası) almıştır. Akabinde, "Tehlikeli Maddelerin Deniz ve Tren Yolu ile Taşınması'na yönelik IMDG CODE ve RID ve "Tehlikeli Maddelerin Hava Yolu ile Taşınmasına yönelik IATA onaylı DGR CAT-6 Uzmanlıklarını da edinmiştir. Karayoluyla tehlikeli madde taşıyan araç şoförlerine yönelik "Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi" çerçevesinde alınması gereken SRC5/ADR Sertifika Programı Eğitmenidir. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı'nın düzenlemiş olduğu TMGD sınavına yönelik olan ‘‘Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Sınava Hazırlık Rehberi’’ adlı konu anlatımlı sınava hazırlık kitabı yayınlamıştır. Üniversitelerde ve sosyal platformlarda tehlikeli madde taşımacılığına yönelik farkındalık seminerleri vermiş, bölgesel bir yayın olan İstanbul-Atakent Dergisi'nde sektörle ilgili köşe yazıları yayımlanmıştır. İstanbul Aydın Üniversitesi'nde Sektör Danışmanlığı yapmıştır.