TÜRKİYE'DE TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI

Seda HATİPOĞLU*
Ebru ARIKAN ÖZTÜRK*
M. Kürşat ÇUBUK*
Şenol ÇAKIR**

*Gazi Üniversitesi Trafik Planlaması ve Uygulaması A.B.D.
**Jandarma Genel Komutanlığı

Özet

Son yıllarda, Türkiye'de kullanımı ve insan hayatındaki yeri gittikçe artan tehlikeli maddelerin, karayolu ile taşınması da doğal olarak bir yoğunluk kazanmıştır. Bu yoğunluğa rağmen, tehlikeli maddelerin taşınma kriterleri, taşıyacak kişilerin eğitim şartları ve bu konudaki yasal düzenlemeler henüz dünya standartlarına uygun olarak düzenlenememiştir. Bu durum, gün geçtikçe, ülkedeki trafik güvenliği açısından bir tehdit oluşturmaktadır. Bu çalışmada, Türkiye'de tehlikeli madde taşımacılığının mevcut durumu ve yasal düzenlemeler ortaya konulmuş, dünyada 40'a yakın ülke tarafından kullanılan, "*European Agreement Concerning The International Carriage of Dangerous Goods By Road (ADR)*" genel hatlarıyla incelenmiş ve Türkiye'de tehlikeli madde taşımacılığı ve eğitiminde, ADR ışığında, yapılması gerekenler öneriler halinde sunulmuştur.

CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS IN TURKEY

Abstract

In recent years, carriage of dangerous goods by road, of which place in human life and use have more increased in Turkey, has normally intensified. In spite of this intensity, the criteria of carriage of dangerous materials, the training requirements of the carriers, and the legal regulations on this subject could not yet been regulated according to the world standards. This situation forms a threat in respect of the traffic safety in the country by the day. In this study, the current situation of carriage of dangerous goods, and the legal regulations have been discussed and, "*European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR"*, which is imlemented by nearly 40 countries in world, has been examined in general terms and, the things to do in carriage of dangerous goods and its training have been presented as suggestions within the light of ADR.

1. Giriş

Karayolu taşımacılığı, sanayileşmenin ortaya çıkardığı ve her geçen gün daha da artırdığı, kimyevi, yanıcı, patlayıcı tehlikeli maddelerin taşınmasında önemli bir yere sahiptir. Bu maddelerin, uygun olmayan taşımalar, depolamalar ve hatalı yüklemeleri sonucunda havaya, toprağa, suya kısaca tüm çevreye yayılmak suretiyle büyük tehlikeler doğuracağı kaçınılmaz bir gerçektir.

Yapılan bu hatalar sonucunda, insan hayatı ve sağlığı, hayvanlar, eşyalar, bitki örtüsü, kısaca tüm çevre zarar görmektedir. Günlük hayatla iç içe olmak zorunda olan tehlikeli madde taşımacılığı için riskleri en aza indirmek amacıyla önemli yasal düzenlemeler yapılması gerektiği ortadadır.

Gelişmiş Batı ülkelerinde konuya gereken hassasiyet gösterilmiş ve önemli bazı yasal düzenlemeler ile, tehlikeli madde taşımacılığı etkin bir disiplin altına alınmıştır. Türkiye'de ise konunun önemi yeni yeni anlaşılmakta, tehlikeli madde taşımacılığını disipline edecek yasal düzenlemeler ise halen oluşturulma aşamasındadır.

2. Türkiye'de Tehlikeli Madde Taşımacılığı

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin Tehlikeli Maddeler Hakkındaki 132 nci Maddesine göre fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı zehirli ve radyo aktif maddeler ile bunların benzerleri tehlikeli madde sayılır [1]

Türkiye'deki tehlikeli madde taşımacılığı ile ilgili esaslar; Karayolları Trafik Yönetmeliğinin Tehlikeli Maddeler Hakkındaki 132 nci Maddesi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğünce 22 Ekim 1976 gün ve 15742 sayı ile yayımlanan "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmelik", 10 Temmuz 2003 Tarihli Karayolu Taşıma Kanunu'na dayanılarak hazırlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği (26.02.2005 tarih ve 25739 sayılı Resmi Gazete ve Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği ile düzenlenmiştir [1]

Tehlikeli maddelerin; yüklenmesi, boşaltılması ve taşınmaları sırasında ilgili mevzuat hükümlerinin yerine getirilmesi yanında, trafik güvenliğini sağlamak üzere bunları taşıtan ve taşıyanların aşağıdaki esas, usul ve şartlara uymaları zorunludur.

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 132. maddesine göre [1];

- Niteliklerine göre tehlikesizce taşınması için gerekli şekilde ambalajlanmış olacaktır.
- Ambalajların bozulmaması, patlayıcı madde bulunan kapların sarsılmaması, yüksekten düşürülmemesi, yuvarlanmaması, kaymaması ve sürüklenmemesi için gerekli tedbirler alınacaktır.

- Tehlike yaratacak derecede ambalajı bozulan ve zedelenenler yüklenmeyecek, bu durum taşıma sırasında meydana gelecek olursa, ayıklama yapılarak gerekli tedbirler alınmadan yola devam edilmeyecektir.

- Patlayıcı, yanıcı ve yakıcı olanlarla kolayca ve kendi kendine ateş alan maddelerin yüklenmesi ve boşaltılması sırasında bulundukları yere 30 metre mesafe içinde sigara

ve benzerleri içilmeyecek, kibrit, çakmak, aydınlatma cihazı ve benzerleri gibi alev ve kıvılcım çıkaran şeyler kullanılmayacak, araçların içine 6 voltu geçmeyen pilli fener dışındaki aydınlatma cihazları ile girilmeyecektir.

- Tehlikeli madde taşıyan araçlarla ilgili olarak;

  -Elektrik donanımları kısa devre, kontak yapmayacak ve kıvılcım meydana getirmeyecek şekilde düzenlenmiş ve izole edilmiş olacaktır.

  -Ön ve arka yanlarına kırmızı renkte zemin üzerine boyu yirmi ve çizgi kalınlığı ikibuçuk santimetreden az olmayan beyaz renkte "TEHLİKELİ MADDE" yazısı yazılacak ve ayrıca ön ve arka taraflarına kolayca görülebilen 30x30 santimetreden küçük olmayan kırmızı renkte birer bez asılacaktır. Akaryakıt taşıyan araçların sarnıçları üzerine taşınan maddenin adı da yazılacaktır.

  -Sürücünün kolayca kullanabileceği yerde ve her an kullanılabilir durumda belirlenen nitelikte 2 yangın söndürme cihazı bulundurulacaktır.

  -Araca başka bir yük alınmayacak, mal sahibi veya hizmetliden başkası bindirilmeyecektir.
  -Park etme veya duraklama halinde, araç sürücüsü, hizmetli veya bir bekçinin gözetiminde bulundurulacaktır.

- Bu araçların sürücüleri; yerleşim birimleri dışındaki karayollarında diğer araçlara en az 50 metre mesafe bırakarak izlemek ve duraklama halinde aralarında 20 metrelik mesafe bulundurmak zorundadır.

- Yükleme ve boşaltma sırasında kalabalık olmayan yer ve uygun zaman seçilecek, motor çalışır durumda bulunmayacak, gerekli güvenlik tedbirleri alınmış olacaktır.
- Araçların çalıştırılması amacıyla depolarında, sabit tanklarında bulundurulan veya soğutma cihazları gibi cihazların çalıştırılmasında kullanılan akaryakıtlar hakkında Karayolları Trafik Kanunu ve bu Yönetmelikteki hükümler uygulanmaz.

- Radyoaktif maddelerin yüklenmesi, boşaltılması ve taşınabilmesi için ayrıca Atom Enerjisi Komisyonundan izin alınması mecburidir.

- Tehlikeli atık taşıyan araçların üzerinde aşağıda belirtilen belge, işaret ve malzemelerden.

  -Tehlikeli atık taşıyan araçlara ve bağlı bulundukları firmaya ait ilgili valilikçe onaylanmış "Lisans Belgesi",

  -Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde verilen ve ilgili onayların yer aldığı atık taşıma formları,

  -Tehlikeli atık taşımacılığı yapan taşıt sürücüsünün uluslararası eğitim sertifikası,

  -Kaza halinde müdahale ve ilk yardım amacıyla gerekli malzemeler,

-Taşınacak atığın fiziksel ve kimyasal özelliği, kaza anında insan ve çevre sağlığına olabilecek olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi için alınacak tedbirlerin yer aldığı Türkçe bilgi formları ve gerekli malzemeler,

-Taşıdığı atığın tehlikelilik özelliğine göre tehlike etiket ve işaretleri, bulundurulması zorunludur.

10 temmuz 2003 tarihli karayolu taşıma kanununa dayanılarak hazırlanan Karayolu taşıma Yönetmeliğinin "Tehlikeli Maddelerin ve Tehlikeli Atıkların Taşınması" başlığı altındaki 9. maddesi; "Yetki belgesi sahipleri, tehlikeli madde taşıyan taşıtlarının taşıyacakları tehlikeli yükün özelliğine uygun olduğunu gösteren bilgi ve belgeleri ibraz ederek, ilgili mercilerden bu taşımalar için ayrıca izin almakla yükümlüdür" şeklinde düzenlenmiştir [2,3]

Aynı yönetmeliğin sürücülerde aranacak şartları tanımlayan 60. maddesinde ise; "Tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücülerin, ilgili mevzuatın sürücüler için zorunlu kıldığı eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları gereklidir" şeklinde düzenlenmiştir [2,3].

Bu mevzuat hükümleri dışında tehlikeli yük taşımacılığı için sadece Boğaz Köprüleri ve otoyollardaki tüneller için alınmış bazı ilave tedbirler mevcuttur. Ancak uygulamada etkin tedbirler alınamadığı değerlendirilmektedir.

Türkiye'de konu ile ilgili mevzuat bakıldığında, tehlikeli madde taşımacılığı için yeterli ve etkin bir düzenleme bulunmadığı açıkça görülmektedir.

3.Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Avrupa Kanunu (ADR)

Tehlikeli maddelerin taşınması, her dönemde özen gösterilmesi gereken özel birtakım düzeneklerin varlığını ve ayrı bir taşıma modunu gerekli kılmıştır. Özellikle ikinci dünya savaşı sonrası gelişen karayolu taşımacılığı, tehlikeli maddelerin karayollarında uluslararası taşınmasının da belli esaslara bağlanması ihtiyacını doğurmuştur. Tehlikeli maddelerin karayoluyla uluslararası taşınmasına ilişkin Avrupa Anlaşması (ADR), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından düzenlenmiş, 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre'de imzalanarak 29 Ocak 1968 tarihinde de yürürlüğe girmiştir [4]

ADR Anlaşması, belli istisnalar dışında bu anlaşmanın gereklerinin yerine getirilmesi koşuluyla, karayolu araçlarıyla uluslararası tehlikeli madde taşımacılığının yapılabilmesine imkân sağlamakta, bunun usul, esas ve tekniklerini belirtmektedir.

Söz konusu anlaşmaya, Doğu ve Batı Avrupa ülkelerinin hemen hemen tamamı ile Rusya Federasyonu, Azerbaycan, Kazakistan ve Beyaz Rusya gibi Türk taşımacılarının güzergâhı durumunda olan bir kısım Asya ülkeleri de taraf olmuş durumdadırlar. Türkiye'nin anlaşmaya taraf olmaması Türk taşımacılık firmalarının Avrupa ve Asya yollarındaki yük taşımalarında ciddi sıkıntılarla karşılaşmalarına yol açmaktadır.

ADR Anlaşmasının amaçları şunlardır [4];

- Karayoluyla uluslar arası taşımacılıkta güvenliğin arttırılması,
- Tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin Birleşmiş Milletler tavsiyelerine dayanarak, tehlikeli atıklar dahil olmak üzere, tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi ve test edilmesine ilişkin hükümlerin, diğer taşıma biçimleri ile uyumlu bir şekilde ortaya konulması,

- Karayoluyla tehlikeli madde taşıyan araçların yapımı, donanımı ve işleyişine yönelik şartların belirlenmesi.

Uluslararası taşımalarda üye ülkeler arasında uyumun sağlanması ve Avrupa Birliği içerisinde serbest ticaretin kesintisiz şekilde işlemesi amacıyla, ADR Anlaşmasının A ve B Ekleri, Avrupa Birliği tarafından da benimsenmiş bulunmaktadır. Anlaşma, AB'ne üye ülkelerin toprakları üzerinde gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarının düzenlenmesinin temel dayanağı olarak kabul edilmektedir. Tehlikeli eşya taşımacılığında Üye Ülke yasalarının uyumlaştırılmasına yönelik olarak çıkarılan 21 Kasım 1994 tarih ve 94/55/EC sayılı Konsey Direktifi, ADR Anlaşmasının, 1 Ocak 1997 tarihinden itibaren AB'ne üye ülkelerde uygulanmasını zorunlu kılmıştır. Bu düzenleme AB'nin 13 Aralık 1996 tarihli ve 96/86 sayılı, 10 Ekim 2000 tarihli ve 2000/61/EC ve 29 Ocak 2001 tarihli ve 2001/7/EC sayılı Direktifleri ile değişikliğe uğramıştır.

ADR nin yazılı dokümanında; tehlikeli madde taşımacılığına ait genel hükümler, tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, tehlikeli maddelerin listesi, ambalajlama ve tankerle taşıma kuralları, ambalajların, konteynırların ve tankerlerin imalat ve test ihtiyaçları, yükleme, boşaltma, elleçleme ve taşıma kuralları, araç personeli,malzeme, harekat ve dokümantasyon ihtiyaçları, araçların imalat ve kabul ihtiyaçları, başlıkları altında tehlikeli maddelerin güvenle taşınabilmesi için gerekli olan bilgi, yönlendirme ve şekiller ayrıntılı olarak verilmiştir.

ADR Anlaşması aşağıda belirtilen uluslar arası dokümanlar ile uyumludur.

- BM Tehlikeli Madde Taşımasında Öneriler Dokümanı (UN Recommendations On The Transport Of Dangerous Goods) [5]
- Uluslar arası Deniz Yolu ile Tehlikeli Madde Taşımacılığı Kuralları(The International Maritime Dangerous Goods Code, IMGD) [6]
- Tehlikeli Maddelerin Hava Yolu İle Güvenli Taşınması Teknik Talimatı(Technical Instructions For safe Transport Of Dangerous goods By Air) [7]
- Uluslar arası Demir Yolu ile Tehlikeli Madde Taşımacılığı Talimatı(Regulations Concerning The International Carriage Of dangerous Goods By Rail) [8]

4. Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimi

Tehlikeli madde taşımacılığı ile ilgili tüm kişiler, tehlikeli maddenin niteliğinin gerektirdiği sorumluluklara göre eğitim almalıdırlar.

Birleşmiş Milletler Tehlikeli Madde Taşımacılığında Öneriler (UN Recommendations On The Transport Of Dangerous Goods, Model Regulations) dokümanına göre tehlikeli maddeyi sınıflandıranlar, ambalajlayanlar, işaretleyip etiketleyenler, tehlikeli madde dokümanlarını hazırlayanlar, tehlikeli madde gönderen ve kabul edenler, tehlikeli maddeyi bir ulaşım aracına yükleyenler, bir ulaşım aracından boşaltanlar, ulaşım aracına işaret ve levhaları takanlar, dökme yük paketlemesi veya kuru yük konteynerlerini kullananlar veya bir şekilde tehlikeli madde taşımacılığı ile uğraşanlar yetkilendirilmiş bir otorite tarafından karar verilmiş oryantasyon ve farkındalik (general awareness), fonksiyon odaklı eğitim (function specific) ve emniyet eğitimlerini almalıdırlar [5] ADR de BM dökümanına uygun olarak düzenlenmiştir.

Türkiye'de 03.09.2004 tarihli resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren, "Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliği' ile; tehlikeli madde taşıyacak olan sürücülerin 16 saatlik bir eğitim programı sonucu SRC5 (Sürücü 5) eğitimi

görmüştür sertifikası alması ve Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün açmış olduğu sınava girip başarılı olduğu takdirde SRC5 kimlik kartını alması gerekliliği getirilmiştir. Ancak tehlikeli madde taşımacılığı eğitiminin içeriği henüz oluşturulamadığı için, yönetmeliğin bu maddesi henüz uygulamaya geçirilmemiştir.

5. Sonuç ve Öneriler

Türkiye'de tehlikeli madde taşımacığı ile ilgili halen mevcut olan mevzuatın sektörde çağın gereklerine uygun olarak düzenleyici, koruyucu görevini yapmaktan uzak olduğu ortadadır. Kamu otoritesinin eksik veya yetersiz kaldığı durumlarda boşluğun bir şekilde doldurulması kaçınılmaz gerçektir. Tehlikeli madde taşımacılığı ile ilgili son yıllarda bazı adımlar atılmışsa da halen mevcut düzenlemelerin yetersiz kalacağı değerlendirilmektedir.

Karayolu ile yapılacak tehlikeli madde taşımacılığına yönelik düzenlemeler Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak bir Yönetmelikle düzenlenmeli, farklı Yönetmeliklerdeki uygulamalar da tek bir yayında birleştirilmelidir. Yönetmelikle sektörün tüm düzenleme ihtiyacı (ADR esaslarına göre araç, gereç, teçhizat, işaretleme, ambalajlama, eğitim ihtiyacı vb.) karşılanmalıdır.

Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde tehlikeli maddelerin kara yolu ile taşımacılığı konusunda uzmanlardan oluşan bir milli kurul oluşturulmalı ve Türkiye'deki tüm uygulamalar bu kurulun koordinasyonu ile yapılmalıdır. Bu kurul gerekli yasal mevzuatın tamamlanması ve taşımaların bu yasal mevzuata uygun yapılmasının denetlenmesinden sorumlu olmalıdır. Ayrıca diğer kamu kurum ve kuruluşlarında da benzer bir yapılanmaya/görevlendirmeye gidilmelidir. Sürücülere yönelik bilgilendirme ve sektörün disipline edilmesi ile ilgili gerekli eğitimler de bu kurul tarafından tespit edilmeli ve eğitim süreci denetlenmelidir.

Halen sadece Mesleki Eğitim Yönergesi gereği SRC 5 sürücü belgesi alacaklar ile Tehlikeli Atıkların taşınması konusunda eğitim zorunluluğu vardır. Bu eğitim zorunlulukları olumlu bir adım olmasına rağmen yetersizdir. Konu bir sistem yaklaşımı çerçevesinde ele alınmalı, ve sistemin bütünü içerisinde çalışan herkesin konusuna göre eğitilmesi hedeflenmelidir.

Eğitim planlanmasında ADR önemli bir örnek teşkil etmektedir. Eğitim belgelendirilmeli, eğitilmeyen kişilerin sektör içerisinde çalışması engellenmeli, eğitimsiz çalışanlardan ziyade çalıştıranlara ve usulsüz tehlikeli madde taşıtanlara cezai müeyyide uygulanmalıdır.

Tehlikeli Madde Taşımacılığında, ADR esaslı, Türkiye tarafından da uygulanmasında fayda görülen eğitim türleri aşağıda belirtilen kriterleri taşımalıdır.

Tehlikeli madde taşıyan araçların sürücüleri;

- Temel eğitim (Paketli yükler için)
- 1 nci Sınıf Tehlikeli madde Taşıma Eğitimi (Patlayıcılar)
- 7 nci Sınıf Tehlikeli madde Taşıma Eğitimi (Radyoaktif maddeler)
- Özel Tanker Eğitimi (Tankerlerle veya konteynerlerle tehlikeli madde taşıma)
- Özel nitelikli tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi

olmak üzere 5 aşamalı eğitime tabi tutulmalıdırlar (4)

Sonuç olarak Türkiye'de uzun yıllardır ihmal edilen ve güncel düzenlemelere yer verilmeyen tehlikeli madde taşımacılığı konusunda, son zamanlarda Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği ile yapılan düzenlemeler ve ADR Anlaşmasına taraf olunması hakkındaki Kanunun kabulü gibi sektörü disipline etmeye yönelik yetersiz ama umut verici gelişmeler yaşanmaktadır. Ancak ADR ye uyum aşamasına geçilmeden önce, konu ile ilgili, süregelen eksikliklerin ve yanlışlıkların düzeltilmesi gerekliliği de ortadadır.

KAYNAKLAR

1. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Trafik Yönetmeliği, Sayfa no: 76-81 (2005)
2. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Yüklerin Karayolu ile Taşınması Hakkındaki Yönetmelik, pp: 42-43 (1976)
3. Resmi Gazete, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 26.02.2005 tarih ve 25739 sayı, 2003
4. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu 30 Eylül 1957 European Agreement Concerning The International Carriage Of Dangerous Goods By Road (ADR) (2005)
5. UN Recommendations On The Transport Of Dangerous Goods, twelft revised edition (2006)
6. Resolution Msc. 2005(81) The International Maritime Dangerous Goods Code, IMGD
7. IATA Technical Instructions For safe Transport Of Dangerous goods By Air Safety Manuals (2006)
8. Avrupa Birliği Direktifi 96/94/EC sayılı Regulations Concerning The International Carriage Of dangerous Goods By Rail, RID (1996)
9. Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü "Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliği' (2004)