

Yayın Adı Kasa
Referans No 33850986
Renk Renkli

Yayın Tarihi 01.10.2013
Etki Tarafsız
STxCM 177,78

Küpür Sayfa 1
Tiraj 3000
Sayfa 38

KASA | ADR

Tehlikeli Madde Taşımacılığında Son Dönemece Girildi

Yıllardır ertelenen ADR (Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması) Konvansiyonu, 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek.

Treyler Sanayicileri Derneği (TREDER), 1 Ocak 2014'den itibaren yürürlüğe girecek ADR Yönetmeliği için sektör paydaşlarını bir araya getirdi. Düzenlenen zirvede tehlikeli maddelerin taşınmasında yeni dönem kamu ve özel sektör tarafından değerlendirildi. Özellikle eğitim, güvenlik danışmanı, kademeli geçiş, mevcut araçların durumu, güvenli

taşımacılık ve mevzuat ile ilgili bilgiler konunun uzmanları tarafından paylaşıldı.

TSE'nin denetleme ve belgelendirme çalışmalarının da güncel haliyle gündeme getirildiği zirvede, TSE Başkanı Hulusi Şentürk, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak, TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi ve UND Başkanı Çetin Nuhoğlu, Tüm Motorlu Taşı-

yıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği Başkanı Cemil Ok, TAİD Başkanı Bahadır Özbayır, UND İcra Kurulu Başkanı Fatih Şener gibi isimlerin yanı sıra kamu ve özel sektör temsilcileri yer aldı.

Zirvede ayrıca, 'ADR Yönetmeliği'nin Türkiye'ye katkıları' ve 'Mevcut araç parkının ADR'ye geçiş süreci' başlıkları altında iki ayrı panel düzenlendi.



Yayın Adı Kasa
Referans No 33850986
Renk Renkli

Yayın Tarihi 01.10.2013
Etki Tarafsız
STxCM 175,00

Küpür Sayfa 2
Tiraj 3000
Sayfa 39



TREDER Başkanı Kaan Saltık: “1 Ocak 2014’ü Milat Olarak Kabul Ediyoruz”

Zirvenin açılışında, “1 Ocak 2014’ü milat olarak kabul ediyoruz” diyerek konuşmasına başlayan TREDER Başkanı Kaan Saltık, TREDER’in 16 üyesi ile yıllık Türkiye treyler pazarının yüzde 65’ini ürettiğini ve yılda 4 bin 500 treyleri de yurt dışına ihraç ettiğini açıkladı. Otomotiv sektöründeki trendin aksine Türkiye treyler satışlarında, yapılan ithalatın toplam pazarın yüzde 5’i dahi olmadığını vurgulayan Saltık, şunları söyledi: “EPDK/PETDER verilerine göre geçtiğimiz yıl ülkemizde 20 milyon ton akaryakıt ve LPG tüketildi. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi’nin 2012 yılı verilerine göre bu rakam Türkiye’deki toplam tehlikeli madde taşımacılığının sadece yüzde 60’ına denk geliyordu ve kimyevi maddeler, asitler, bazılar, boyalar, oksijen, asetilen, karpit gibi gazlar ve patlayıcı maddelerle birlikte bir yılda takribi 33 milyon ton tehlikeli madde taşındı. Bu 33 milyon tonluk hacim için Türkiye kara yollarında 2012 yılında 1 milyondan fazla sefer yapıldı. Bu taşımalar derneğimiz verilerine göre 20 bin adede yakın kamyon tanker ve tanker treylerler tarafından yapıldı. İnsan sağlığı ve çevreye doğrudan etkisi bakımından ele alındığında bu taşımaların düzene girecek olması sadece sektör için değil Türkiye için de çok büyük anlam taşıyor.”

“Türk Treyler Markaları Dünya Arenasında Daha Fazla Söz Sahibi Olacak”

ADR sertifikasına sahip olmayan tankerlerin her an her yerde çok büyük risk oluşturduğunu ifade eden Kaan Saltık, bundan böyle amacın tehlikeli maddelerin taşınmasında



Kaan Saltık TREDER Başkanı

sıfır ölümlü kaza ve sıfır çevre kirliliği olması gerektiğini vurguladı.

TREDER olarak ADR Konvansiyonu’nu Ulaştırma Bakanlığı’nın imza attığı tarihten beri desteklediklerini kaydeden Saltık, Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı ile Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nın ADR konusunda çok ciddi mesai harcadıklarını söyleyen Saltık, düne kadar yurtdışında yaptıkları test ve belgelendirme işlemlerinin artık TSE tarafından yapılacağını hatırlatarak, bunun üreticiler için önemli bir zaman ve maliyet tasarrufu getireceğini açıkladı.

Treyler sektörünün ADR konusunda dersine iyi çalıştığını ve Türkiye’nin yakın zamanda doğabilecek tüm ihtiyaçlarını Türk treyler üreticisinin karşılayabilecek durumda olduğunu ifade eden Kaan Saltık, şunları söyledi: “Türk treyler üreticisi bu ihtiyaçlara karşılık önemli yatırımlar yaptı ve kapasite artırımına gitti. Bugün 16 dernek üyemizin 8 tanesi ADR uyumlu tanker üretimi yapıyor. Sadece bu üreticilerin tek vardiya kapasiteleri 3

bin adet mertebesinde. Şüphesiz bunun otomotiv ve ülke ekonomisine çok olumlu yansımaları olacak. Bu daha fazla üretim ve daha fazla istihdam manasına geliyor. Türkiye’nin otomotiv sektöründeki başarısına treyler sektörü artık daha fazla katkı sağlayacak. Türk treyler markalarının bundan böyle dünya arenasında daha fazla söz sahibi olacağını size rahatlıkla söyleyebilirim. Ayrıca lojistikçilerimiz için yurtdışında ve yurtiçinde önemli bir potansiyel çıkacak. Bu ölçek yüzünden hizmet ihraç edecek duruma gelecekler.”

TSE Başkanı Hulusi Şentürk: “Test ve Belgelendirme Maliyetlerini Aşağı Çekiyoruz”

Türkiye’nin değişen dünyada değişim ve dönüşümünü hızlı bir biçimde başarmakla mükellef olan bir ülke olduğunu vurgulayarak konuşmasına başlayan TSE Başkanı Hulusi Şentürk, “Sorunları öteleyerek bir yere varamıyoruz, sorunları öteleyerek aslında sanayicimizin ve lojistik sektörü temsilcilerinin maliyetlerini artırmaktan başka sonuç elde edemiyoruz. Türkiye’nin artık geçmişten kaynaklanan ezberlerini bozması lazım. Bizde TSE olarak bu değişimi sağlayabilmek için kendi içimizde çok ciddi gayretler sarf ediyoruz. Öncelikle kafalarımızı değiştirmeye çalışıyoruz. Devlet adına bekçilik yapan bir kurum olmaktan, sanayici adına yol açan kurum olma anlayışına doğru evrilmek için uğraşıyoruz” dedi.

TSE’nin 300 milyon doları aşan yatırımından söz eden Şentürk, sanayicileri dışa bağımlılıktan kurtarmak zorunda olduklarından söz etti. “TSE olarak uygunluk değerlendirmedeki her hizmeti yapmaya talip değiliz, aksine özel belgelendirme kuruluşlarının



Yayın Adı Kasa
Referans No 33850986
Renk Renkli

Yayın Tarihi 01.10.2013
Etki Tarafsız
STxCM 175,83

Küpür Sayfa 3
Tiraj 3000
Sayfa 40

KASA | ADR

ADR'ye geçiş sürecinin sağlıklı yürütülmesi için sektördeki araçların envanteri çıkacak. Eski araçlar için geçiş kademeli olarak, tamamlanacak. 2018 yılına kadar ise mevcut araçların tamamının dönüşümü tamamlanmış olacak.



Hulusi Şentürk TSE Başkanı

yaptığı alanlardan hızla çekilmeye çalışıyoruz. Biz özel kuruluşların giremeyeceği, büyük yatırım isteyen mali gözetim alanlarına doğru kendimizi yönlendirdik. Her alana girmeyeceğiz ama girecek gibi altyapımızı sağlayacağız çünkü fiyatları dengede tutma görevimiz var. Akustik testleri için laboratuvar kuruyoruz ve fiyatlar aşağı inecektir. Yangın testlerinde bunu yaptık ve fiyatlar 3'te bire düştü. Sanayicilerimiz için test ve belgelendirme maliyetlerini aşağı çekmek ve bu süreleri indirmemiz gerekiyor. Bugün rekabet uygunluk değerlendirme hizmetleri üzerinden yapılıyor. Birçok ülke uygunluk değerlendirme belgelerini teknik engel olarak karşımıza çıkarıyor" dedi.

Sanayicilerden sektördeki gelişmeleri yakından takip etmelerini isteyen Şentürk, şu açıklamalarda bulundu: "65 bin sanayici-mize anket gönderdik. Standartlar nelerdir? Türkiye'de yaptıramadığınız testler nelerdir? Türkiye'den temin edemediğiniz belgeler nelerdir? gibi sorular sorduk. Sadece 600 dönüş oldu. Bu kadar mı sizinle ilgili konularda vurdumduymazsınız. Her yıl dünyada 50 bin standart revize oluyor. Her sektör kendi sektöründeki gelişmeleri bilir. Bize döneceler

bilgi verecekler ki biz buna göre adım atalım. O yüzden bizim önceden bilgilendirilmemiz gerekiyor. İmkanlarımız geniş ama biz pazarın gerek ihtiyacını tespitte sıkıntı duyuyoruz. Öyle olunca ihtiyaçlar dışına odaklanıyoruz ve verimsizlikler artıyor. 2 milyar dolar test belgelendirme ve sertifikasyon yurtdışına gidiyor."

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak: "Sürücü ve Araçlar Çok Sıkı Denetlenecek"

Bakanlığın yeni yapılanmasında Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılığı Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulduğunu hatırlatarak kurulan yeni genel müdürlük ile kopuklukların ortadan kaldırıldığını vurgulayan Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak iç su taşımacılığı dışında Türkiye'nin ADR'nin tümüne taraf olduğunu hatırlattı.

Eğitimler konusuna değinen ve ilk etapta eksiklikleri değerlendirdiklerini ve eğitici eksikliğini tespit ettiklerini kaydeden Gönülalçak, eğitici yetiştirmek için ardarda semi-

nerler düzenlendiğini açıkladı. Şu an yetkilendirilen eğitim kurumlarının sayısının 33'ü bulunduğunu kaydeden Gönülalçak, denetimler konusuna da değinerek gerek sürücülerin gerek araçların 1 Ocak 2014 tarihi itibarıyla çok sıkı denetleneceği bilgisini aktardı.

Şu ana kadar uluslararası taşımacılık yapan firmaların belgeleri yurtdışından aldığını hatırlatan Mehdi Gönülalçak, "Mart ayında TSE ile bir protokol imzalandı. Hem ambalaj hem de ADR araçları için belge veriyoruz. 1 Ocak 2014 itibarıyla yol kenarı denetim istasyonlarında tehlikeli madde denetimleri yapılacak. Bunlarla ilgili eğitim sürecini başlatıyoruz. 1 Ocak 2014'den sonra yeni araçların ADR'ye uygun olarak üretilmesi gerekiyor. Mevcut araçlarla ilgili nasıl bir yol izleyeceğimizi çıkaracağımız 'Güvenli Taşımacılık Mevzuatı'nda ortaya koyacağız. Bundan sonra bütün araçları belgelendirerek sistem içerisine alınmasını sağlayacağız" dedi.

TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi ve UND Başkanı Çetin Nuhoğlu: "Düzenlemelerin, Kanunlar, Denetim ve Kontrollerle Sürdürülebilir Hale Gelecek"

1 Ocak 2014'e sektörün hazır olarak gireceğine olan inancının sonsuz olduğunu altını çizerek konuşmasına başlayan TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi ve UND Başkanı Çetin Nuhoğlu, 2003 yılından itibaren başlanmış olan ulaştırma sektöründeki yeniden yapılandırma ve buna bağlı olarak da 1 Ocak 2014 itibarı ile hayata geçirilecek olan ADR'nin en önemli ayaklarından birinin TSE olduğunu söyledi.

TSE'nin kontrol ve denetim standartlarını belirlediğini kaydederek, sektördeki bütün oyuncuların standartlara sahip olmasını denetlemenin kararların başarısı için en önemli adımlardan biri olduğunu kaydetti. Düzen-



Mehdi Gönülalçak
Tehlikeli Mal ve Kombine Taş. Genel Müdürü

Yayın Adı Kasa
Referans No 33850986
Renk Renkli

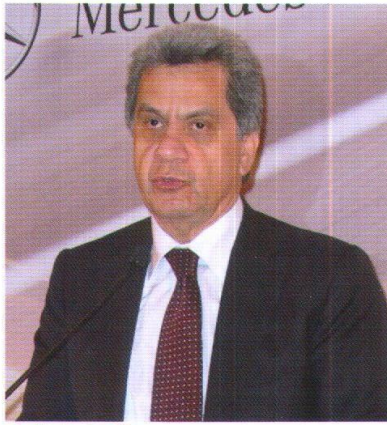
Yayın Tarihi 01.10.2013
Etki Tarafsız
STxCM 175,56

Küpür Sayfa 4
Tiraj 3000
Sayfa 41



lemelerin, kanunlar, denetim ve kontrollerle sürdürülebilir hale geleceğini vurgulayan Nuhoğlu, "ADR'nin ambalaj taşıyıcı araçlar konusu var, işaretleme ve etiketleme konuları var, en önemlisi danışman ve sürücüler konusu var. Ne kadar iyi araçlar üretirseniz üretin, ne kadar iyi standartlar belirlerseniz belirleyin bunların kullanımdaki etkinliği artırılmadığı zaman, bunlarla ilgili denetimleri sürdürecektir olan yapıyı oluşturmadığınız müddetçe ayakta kalamazsınız. Sektöre girişteki en önemli kriterlerden biri olan mesleki yeterlilik en çok ihtiyaç duyduğumuz konulardan biri. Şoförlerimiz ve danışmanlarımız bu sektörde hem bireysel olarak rekabetçiliğimizi hem de sektörün rekabetçiliğinin önünü açacaktır" diye konuştu.

Arkasında toplumun ve çevrenin korunması için kuralların oluşturulmasının, gelecek açısından herkesin önceliği olduğunu ifade eden Nuhoğlu, Avrupa ülkelerinin yaptırımlarını da hatırlatarak, şunları söyledi: "Avrupa ülkelerine baktığınız zaman bu standartların olmadığı bir taşıma, ihracata dayalı büyüme planlarınızın olamayacağı ortada. Özellikle kimya sektöründe Türkiye'nin 18 milyar dolarlık ihracatının çok büyük bir bölümünü Avrupa ülkeleriyle yapıyor. Özellikle tehlikeli madde ve kimyasal taşımalarındaki taşıma modlarının içindeki en büyük fark kara taşı-



Çetin Nuhoğlu
 TOBB Ulaştırma ve Lojistik
 Sektör Meclisi ve UND Başkanı

macılığında. O halde bu standartlara bir an önce kendimizi uydurmak hem rekabet açısından sektörlerin önünü açmaktır hem de çevreyle beraber uyumlu gelecek tasarısında ciddi rol almaktır" dedi.

ADR'yle Birlikte Taşımacılık Sektörünü Neler Bekliyor?

ADR'nin devreye gireceği 1 Ocak 2014 tarihi itibarıyla piyasaya yeni çıkan araçların tamamında ADR Belgesi aranacak. Eski araçlardan; 2006-2013 model yılı olanlar 31 Ara-

lık 2014 tarihine kadar uygunluk belgelerini almak zorundalar. Daha yaşlı araçlar için ise bu belgeleri almak için tanınan süre 31 Aralık 2017. Bu süre kapsamında uygunluk belgesi olmayan araçlar ceza kapsamına girmezken, 1 Ocak 2018 itibarıyla denetimlerde yakalandıkları takdirde cezai işleme tabi olacaklar.

Sürücülerin ADR eğitimlerinde (SRC5) sınav tarihlerinin sıklaştırılması gündemde. Ayrıca bu eğitim ve sınavları düzenleyen Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü, gelecekte bu sınavların online yapılmasını da gündeme alacak. Güvenlik danışmanları da eğitilip belgelendirilecek.

Yönetmelik kapsamında; tehlikeli maddeyi dolduran, paketleyen, yükleyen, gönderen, boşaltan ve aracın; tank işletmecilerinin tehlikeli madde faaliyet belgesi almaları zorunlu olacak.

Tehlikeli maddenin karayolu ile taşınmasında Bakanlık ve yetkilendirilmiş kuruluş tarafından test edilip sertifikalandırılmış olan ambalajların kullanımı zorunlu hale gelecek. Yine karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığında ADR'de tanımlanan etiket, işaret ve turuncu plakanın kullanılması zorunlu olacak.

Karayolu kenarlarında kurulu olan sağlık ve mobil denetim istasyonlarından tehlikeli madde taşıyan taşıtlara yönelik olarak da yol



Yayın Adı Kasa
Referans No 33850986
Renk Renkli

Yayın Tarihi 01.10.2013
Etki Tarafsız
STxCM 177,22

Küpür Sayfa 5
Tiraj 3000
Sayfa 42

KASA | ADR

Yönetmeliğe göre piyasaya yeni girecek tüm araçlarda (tanker, tenteli treyler, konteyner taşıyıcı vs) ADR Belgesi aranacak. Denetleme ve belgelendirme çalışmaları TSE tarafından yürütülecek.

kenarı denetimi yapılacak. Bu denetimlerde taşıtlar için geçerli ADR uygunluk belgesi, taşıma evrakı, şoförler için SRC5 belgesi, yazılı talimat, tehlikeli madde ve tehlikeli atık mali sorumluluk sigortası poliçesi ile ADR'de görülen asgari emniyet yetkilerine uyulup uyulmadığı, taşınan yükü uygun etiket işaretili plakaların kullanıp kullanılmadığına dair denetimler yapılacak.

ADR gereğince sevkiyat maddiyatı taşıyan, paketleyen, yükleyen, dolduran, boşaltan olarak faaliyet gösteren işletmelerin yaptıkları iş ve işlemler uluslararası anlaşma-

lar ilgili mevzuat kısımları kapsamında işletmecilere yardımcı olmak amacıyla tehlikeli madde güvenlik danışmanı istihdam etmesi veya yetkili madde güvenlik danışmanına hizmet alınması zorunlu hale gelecek.

Tehlikeli madde taşıyan taşıtlar için geçerli ADR uyumlu belgesi olmaması halinde taşımacıya bin Türk Lirası, SRC5 belgesi olmadığında taşımacılık yapan şoföre 200 Türk Lirası, Bakanlık ve yetkilendirilmiş kuruluş tarafından test edilip güven numarası verilerek sertifikalandırılmış olan ambalajları kullanılmayan göndericiye bin Türk Lirası,

tehlikeli madde taşımacılığında ADR Belgesi tamamlanan etiket, turuncu plakalı kullanmayan göndericiye bin Türk Lirası, taşıyıcıya 500 Türk Lirası, sürücüye bin Türk Lirası para cezası uygulanacak.

Tehlikeli mal taşıyan araçların muayene kriterleri de yeniden belirlenecek.

Uygunluk belgesi almak için yapılan müracaatlarda çekici, treyler ve üst yapı ayrı ayrı ele alınacak.

Tehlikeli malların taşınmasında kullanılacak araçları bütünlük halinde muayenesine yönelik bir mevzuat çalışması yapılacak. ■

TAİD Başkanı Bahadır Özbayır:

"Araç Firmalarının Üstyapıcılarla ve Treyler Üreticileri İle İşbirliği Artacak"

▶ Türkiye Avrupa'nın en büyük kamyon ve çekici pazarlarından bir tanesi. Çok büyük bir kamyon ve çekici pazarından bahsediyoruz, bu anlamda ADR konusu özellikle önem kazanıyor.

Ne kadar ADR'li araç satılır, potansiyel nedir diye tamamen bireysel bir analiz yaptım. Türkiye pazarına baktığımız zaman kamyon ve çekicide 6 ton ve üzerinde son 10 yılı alın 35 bin adetlik pazardan bahsediyoruz. Bu pazarın yıllar içinde geldiği nokta itibarı ile yüzde 50'si çekici haline geldi. 35 bin adet 17 bin 500 adeti çekici diyebiliriz. Yüzde 20'si inşaat çift çeker kamyonudur bu da aşağı yukarı 7 bin adet civarında oluyor. Ağır nakliye kamyonu dediğimiz 6x2, 8x2 klasik Türk kamyonları yılda 3 bin 500 adet satar. Bunun dışına orta ve hafif kamyon olmak üzere yüzde 20'de geri kalanlar 7 bin adet Türkiye pazarı böyle dağılır.

Tehlikeli madde taşımacılığı acaba bunlardan hangisiyle ilgili. Uzun mesafe taşımacılığında çekici ve treyler bu kom-

binasyonu kullanıyor. Orta mesafe taşımacılığında 25 tonluk 30 tonluk kamyonlar kullanılıyor; bunlar genelde sabit araca takılmış tanker üst yapısıdır. Kısa ve dağıtım amaçlı şehir içi kamyonlarda tanker üst yapısı vardır. Bunların içersinden orta, hafif ve inşaat kamyonunu da bir tarafa koyduğumuz zaman çekici satışlarının ortalama yüzde 5'i akaryakıt başta olmak üzere tehlikeli madde taşımacılığına gidiyor. 17 bin 500 arıcın yüzde 5'i 900 adetlik tanker rakamını veriyor. Diğer kamyonların da yüzde 10-15'i bu sektöre gidiyor ve aşağı yukarı 500-600 adette denk geliyor. Topladığın zaman bin 500 adet araç yapıyor. ADR'nin artık Türkiye'de mevzuata bağlanması ile tehlikeli madde taşıyan uluslararası nakliyecimizin rekabet gücü artacak dolayısıyla böyle bir ilave pazar gelecek. Birde yaşlarına göre kademeli olarak eski araçların ADR'ye dönüştürülmesi konusu var. Buda mutlaka canlılık getirecektir pazara. Bunları da üzerine ilave ettiğim zaman önümüzdeki



yıllarda 2 bin hatta üzerinde yıllık pazardan bahsedebiliriz.

ADR süreci Türkiye'de oyunun kurallarını da önemli ölçüde değiştirebilecek ve araç üreticilerinin başka noktalara fokus olmalarını gerektirecek. O zaman ADR'li üst yapıya en uygun aracı hangi üretici geliştirecek bu konuda bir rekabet ortaya çıkacak. Çünkü üstyapısız kamyon bir şey ifade etmiyor.

Üstyapıyla aracın uyumu çok önemli, bunu başarabilen, uygulamayı yapan üreticiler öne çıkacak. Üst yapılarla, treyler üreticileri ile araç firmalarının iş birliği daha da artacak. ■

Yayın Adı Kasa
Referans No 33850986
Renk Renkli

Yayın Tarihi 01.10.2013
Etki Tarafsız
STxCM 178,06

Küpür Sayfa 6
Tiraj 3000
Sayfa 43

Alışan Lojistik Operasyon Koor. Jan Berslen Devrim: "Standartların Yaygınlaşması Lazım"

ADR mevzuatının çevresinde döndüğü noktalarda hep gözümüzün önüne İngiltere, Almanya, Fransa geliyor. Bulgaristan, Romanya'da Avrupa Birliği üyesi ve ADR mevzuatı çerçevesinde olan ülkeler. Oradaki uygulamalar ve denetimlerle karşılaştığımız zaman biz orada olmak istemediğimizi biliyoruz, biz daha iyi şeyler yapmak istiyoruz bizim daha iyisine ihtiyacımız var. Sadece ekipman, sadece alt yapı, sadece şoför eğitimi açısından değil, tehlikeli kimyasal sürecinin tamamının yönetilmesi açısından daha iyisine ihtiyacımız var.

Tehlikeli atıklarla ilgili bir mevzuatımız var. Kimyasal madde taşıyan tankların ve kapların yıkanmasına dair bir mevzuatımız var. Çok önemli olan büyük endüstriyel pazarların önlenmesi-ne dair bir mevzuatımız var. Bunların tamamı bizim daha iyi bir ortamda, daha sağlıklı, tehlikeden daha uzak yaşamamız için hazırlanmış olan standartlar.

Türkiye Marmara'dan ibaret değil, başka yerlerde de üretim yapılıyor, başka yerlerde de kimyasal maddeler doluyor. Bunun için bu standartın yaygınlaşması lazım. Deponun içerisindeki operasyonda binanın kendisi işin yüzde 30'unu oluşturuyor, ondan sonra operasyon kapsamımız geliyor, onun üzerine teknoloji geliyor. Bir takım ürünleri yan yana koymamalıyız. Böylece tehlike anında yangının büyümesini engellersiniz. Bizim bütün bu operasyonlarda risk analizlerimizi yapıp, o risk analizlerimizin sonucunda açığa çıkan durumlara göre aksiyon planları oluşturmamız gerekiyor.



PETDER Projeler ve Dış İlişkiler Koordinatörü Aydın Özbey: "ADR'ye Geçiş Sürecinin Hızlı Bir Şekilde Tamamlanmasını Arzu Ediyoruz"

Ülkemizde 2012 yılında rafineri lisans sahipleri tarafından ithalatı yapılan ham petrol miktarı 19.48 milyon ton seviyesinde, bunun 2.32 milyon tonu ülkemizde yerli üretimden sağlanmaktadır. ADR sürecinin hızlı bir şekilde tamamlanması, emniyetli ve güvenli taşıtlarla kamu sağlığını en üst düzeyde korumak anlamında PETDER üyesi şirketlerin sergiledi çok önemli bir rol var. Gerek bu konuda düzenlenmiş olan zirveler gerek bu konuda ki toplantılarda görüşlerimizi geçmişten günümüze ifade ettik.

Türkiye'de ADR'li araç sayısı açısından baktığınızda petrol sektörü açısından üyelerimizin şirket nakliyesi diye tarif ettiğimiz filolarında yaklaşık 650-700 tane araç var. Tabi bu 700 araç toplam akaryakıt nak-

liyesinin yüzde 15'ini, yüzde 20'sini ancak temin edebiliyor. Bunun dışında kalan miktar bayilerimizin kendi araçlarıyla yapmış olduğu ihmalleri kapsıyor. 27 bin civarında araç olduğu ifade ediliyor, bir başka ifadeye göre 50 bin deniliyor. Sigorta ve finans birliğinden alınan bilgiye göre 10 bin tanker tehlikeli mal taşıma sigortası yaptırmış.

Petrol sektörü açısından da kimya sektörü ve diğer tehlikeli maddeler açısından baktığımız zaman geçmiş yıllardaki ötelemelerin hiçbir kazanımı olmamıştır. Öteleme her zaman bir maliyet olmuştur, kazanç olmamıştır. Biz PETDER olarak bu ADR'ye geçiş sürecinin hızlı bir şekilde tamamlanması arzu ediyoruz. Bu anlamda özellikle taşıma yapılan araçların standartlarının yükselmesi çok önemli.

