

SÜRÜCÜLERİN TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI EĞİTİMİNE BAKIŞ AÇILARI HAKKINDA KALİTATİF BİR ÇALIŞMA

EZGİ UZEL⁽¹⁾, CELİL DURDAĞ⁽²⁾

ÖZ

Türkiye 2010 yılında Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınmasına Dair Avrupa Sözleşmesi'ne (ADR) taraf olmuştur. ADR Türk taşımacılık sektörüne ulusal ve uluslararası taşımacılığın güvenli olarak yapılabilmesi açısından zorunlu olan birçok yükümlülük getirmiştir. Bu yükümlülüklerden biri sürücülerin konuyla ilgili mesleki yeterlilik eğitimi olarak yapılan sınavda başarılı olup ADR Belgesi'ne sahip olmasıdır. Türk karayolu filosunun nicelik olarak Avrupa'nın en büyüğü olması sebebiyle, sürücülerin tehlikeli madde taşımacılığı konusunda eğitim alması Türkiye'yi uluslararası rekabette avantajlı konuma getirirken aynı zamanda ulusal taşımacılık pazarının güvenli hale gelmesine katkıda bulunacaktır. Bu çalışmada, sürücülerin tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi hakkındaki görüşlerini almak üzere İstanbul ve İzmir illerinde ikamet eden her biri sekizer kişiden oluşan toplam dört grup örneklem olarak belirlenmiş ve bu gruplara odak grup görüşmesi tekniği uygulanarak eğitimle ilgili görüşleri sorulmuştur. Sürücülerden alınan cevapların içerik analiziyle değerlendirilmesi sonucunda 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.

Anahtar Kelimeler: ADR, Eğitim, Karayolu Taşımacılığı, Sürücü, Tehlikeli Madde Taşımacılığı
JEL Kodları: R40, R41

A QUALITATIVE STUDY ON PERSPECTIVES OF DRIVERS TOWARD ADR TRAINING ABSTRACT

Turkey has been one of the contracting party of The European Agreement Concerning The International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) since 2010. ADR has imposed many obligations in terms of safety and security to the Turkish transport industry. One of these obligations is drivers to have ADR Certificate by taking the professional qualification

1 Yrd. Doç. Dr., Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, ezgiuzel@beykoz.edu.tr

2 Öğr. Gör., Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, celildurdag@beykoz.edu.tr

training for drivers and being successful in the exam. Since Turkish road fleet is one of the largest in Europe, drivers to take training in carriage of dangerous goods will create an advantageous position for Turkey in international competition. Also, this will contribute to have a more safe transport in national market. This study aims to understand the perceptions of the Turkish drivers toward dangerous goods carriage training program for drivers. For this purpose, focus group technic was applied on four different groups with eight respondents in each were employed from the cities of Istanbul and Izmir. Then content analysis method was applied on collected data.

Keywords: ADR, Training, Road Transport, Driver, Dangerous Goods Transport

JEL Codes: R40, R41

1. Giriş

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. Bununla birlikte taşımacılık faaliyeti tehlikeli maddelerin yol açabileceği tehlikelerin boyutlarını büyütmektedir (Zhou, Li and Zou, 2014). Tehlikeli maddelerin yaratabileceği tehditler, taşımacılık süreçlerinin yönetiminde gerçekleşen aksaklık, ihmalkarlık ve bilgisizlik gibi nedenler sonucunda meydana gelmektedir. Oluşabilecek tüm bu riskler nedeni ile tehlikeli maddelerin tüm taşıma türleri ile güvenli bir biçimde taşınmaları çok kritik bir konudur. Bu durum tehlikeli madde taşımacılığında rol alan bütün tarafların bilgili ve uzman kimseler olması gerektiğini göstermektedir. Bu nedenle tehlikeli maddelerin karayolunda taşınmasında önemli rol üstlenen sürücülerin konuyla ilgili kapsamlı bir eğitim alması ve bu eğitimin gerekliliklerini yerine getirebilmeleri hem taşıma güvenliğinin sağlanması hem de taşıyıcıların rekabet avantajı kazanması noktasında zorunluluk haline gelmiştir.

2. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Uluslararası Düzenlemeler

Tehlikeli maddelerin sanayi üretiminin birçok alanında hammadde malzeme ürün ya da atık olarak değerlendirilmesi ve bu maddelere olan talep sebebiyle dış ticaretinin artmış olması bütün taşımacılık türlerinde tehlikeli maddelerle ilgili olarak düzenlemelerin ortaya konulmasını zorunlu hale getirmiştir. Özellikle tehlikeli madde kaynaklı kazaların sıklıkla olmasıyla beraber 1950'li yıllar itibarıyla tehlikeli madde taşımacılığını uluslararası alanda standartlaştırma çalışmaları başlamıştır. Bu standartlaşma ile elde edilmek istenen amaç ise güvenlik tedbirlerinin alınmasını sağlayarak olası tehlikelerin ortadan kalkmasını sağlamaktır.

Taşıma türü veya geçilen ülkenin değişmesi sonucunda her defasında kuralların değişmesi taşımayı zorlaştıracak ve imkansız hale getireceği için; zaman içinde taşımaların dünya çapında ortak düzenlenmiş kanun ve kurallara göre yapılması zorunlu hale getirilmiştir. Dünyada tüm taşıma türlerinin, kanunlar ile uyumlaştırılması için BM Komisyonu / “Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods” tavsiye niteliğinde kararlar çıkartmaktadır (Tanbaş, 2012: 36).

a. Birleşmiş Milletler tehlikeli yük taşımacılığında öneriler kitabı (Orange Book)

Maddelerin gösterdiği davranışlar, çevreleri ile olan ilişkileri ve olağan dışı bir durumda gösterecekleri durumlar, yıllar boyunca edinilen deneyimler ve deneylerle belirlenmiş ve

bunlara karşı alınacak önlemler ile yapılacak üretimlerin test edilme esasları belirlenerek “Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations” isimli bir yayında toplanmıştır. 2011 yılında 17. kez revize edilmiş nüshası yayınlanan bu yayın çok uzman kişilerden oluşan Birleşmiş Milletler Teknik Komitesi tarafından düzenlenmektedir. Kısa adı “Orange Book” ya da Birleşmiş Milletler Tavsiyeleri olarak da kullanılmaktadır. Orijinal yayınları İngilizce, Fransızca ve İspanyolca olarak yayınlanmaktadır (Tanbaş, 2012: 37).

Birleşmiş Milletler Teknik Komitesi, Uluslararası Hava Taşıma Birliği (IATA), Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Dünya Federasyonu Kültür Koleksiyonu (WFCC) gibi uluslararası organizasyonlardan ve Birleşik Devletler Taşıma Bölümü (DOT), Birleşik Devletler Posta Servisi (USPS), Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezi (CDC), Mesleki Sağlık ve Güvenlik Yönetimi (OSHA) gibi ulusal organizasyonlardan danışmanlık almaktadır.

Birleşmiş Milletler Teknik Komitesi tarafından önerilen tavsiyeleri içeren BM Turuncu Kitabı ilk olarak 1956 yılında yayınlanmıştır. Turuncu kitap, temel olarak tehlikeli materyallerin sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi ve belgelenmesi hakkında tavsiyeler içermektedir. Tehlikeli materyallerin taşınmasıyla ilgili üç model düzenlemesi bulunmakta, taşıma yolları farklı dahi olsa, bu düzenlemelerin ulusal ve uluslararası düzeyde tek tip olmasını sağlayan temel ilkeler belirlenmektedir. Ulusal ve uluslararası organizasyonlar, bu temel ilkelere bağlı kalarak düzenlemeleri geliştirmek ve yenilemekten sorumludurlar. Kitabın içeriğinde yapılan değişiklikler, o yıl ek olarak yayınlanmakta, böylece tüm dünyada uyum sağlanmaya çalışılmaktadır.

Birleşmiş Milletler Turuncu Kitabı kapsamında model düzenlemesi; sınıfların tanımlarını, sınıflama prensiplerini, başlıca tehlikeli materyallerin listesini, genel paketleme kurallarını, test yöntemlerini, işaretleme, etiketleme ve taşıma belgelerini içermektedir (ADR, 2013). Düzenleme üç model altında toplanmıştır: ADR (Tehlikeli materyallerin karayolu ile taşınması için gereken tavsiyeler), RID (Tehlikeli materyallerin demiryolu ile taşınması için gereken tavsiyeler) ve ADN (Tehlikeli materyallerin deniz ve hava yolu ile taşınması için gereken tavsiyeler).

Bu düzenlemelerin amacı öncelikle tehlikeli materyallerin taşınması sırasında güvenliğinin sağlanması, herhangi bir kaza meydana gelmemesidir. Kaza meydana gelmesi durumunda ise hasarın mümkün olduğunca azaltılmasına yönelik tavsiyeleri kullanıcılara bildirmektir.

b. Uluslararası karayollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair Avrupa anlaşması (ADR)

Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Nakline Dair Avrupa Anlaşması (ADR) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından düzenlenmiş bir konvansiyon olup taraf

ülkelerin toprakları üzerinden ya da sınırları arasında gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarını kapsamaktadır. ADR Konvansiyonu 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre’de imzalanmış ve 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Tanbaş, 2012: 45).

ADR, devletlerarası bir anlaşma olup, genel ve devletler üstü bir uygulatıcı merci bulunmamaktadır. Uygulamada, karayolu denetimleri devletler tarafından gerçekleştirilmekte ve anlaşma hükümlerine uyulmadığı takdirde ihlal edenlere karşı ulusal makamlar tarafından kendi iç mevzuatlarına göre yasal işlem uygulanmaktadır.

ADR Anlaşması’nın amacı; karayoluyla uluslararası taşımacılıkta güvenliğin artırılması, tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin Birleşmiş Milletler Kurallarına dayanarak tehlikeli atıklar dahil olmak üzere tehlikeli malların sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi ve test edilmesiyle alakalı hükümlerin, diğer taşıma şekilleri ile uyumlu biçimde ortaya konulması, karayoluyla tehlikeli mal taşıyan araçların yapımı, donanımı ve işleyişine yönelik koşulların ortaya konmasıdır (Acer vd, 2013).

ADR Anlaşması’nın kapsamını tehlikeli maddelerin; ambalajlanması, taşımaya uygun aracın seçimi ve teknik donanımı, ilk ve periyodik kontrolleri, araçların temizlenme ve yıkanması esnasında dikkat edilecek hususlar, yükleme ve boşaltma teknikleri, araç ve yük işaretlemeleri, taşımanın gerçekleştirileceği güzergâhın seçimi, geçici duraklamalarda yapılacak iş ve işlemler, tehlikeli madde taşıyan sürücülerin eğitimleri, güvenlik danışmanı bulundurma zorunluluğu, acil durum ve kaza anında yapılacak iş ve işlemler, teslim edilme esnasında dikkat edilecek olan hususlar, ambalajların imhası ve geri dönüşüm süreci, tünel ve köprü geçişleri konuları oluşturmaktadır.

ADR Anlaşması’na bütün Birleşmiş Milletler, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UN/ECE) üye ülkelerine ve diğer Avrupa ülkelerinin yanı sıra Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi faaliyetlerine katılmaya çağrılan Birleşmiş Milletler üyesi ülkeler taraf olabilir. ADR Anlaşmasına taraf ülkeler her altı ayda bir toplanır ve anlaşmada yapılabilecek değişiklikler hakkında fikir alışverişlerinde bulunur. Teknolojideki gelişmeler, değişen sanayi uygulamaları gibi değişen koşullar dikkate alınarak kabul edilen bu değişiklikler ışığında anlaşma her iki senede bir yenilenmektedir (Tanbaş, 2012: 47).

3. Türkiye’de Tehlikeli Madde Taşımacılığı ve ADR Anlaşması’na Taraf Olma Süreci

Türkiye’de tehlikeli madde taşımacılığının yıl içerisinde yirmi iki milyon ton seviyelerine ulaşmış olması ve bu taşımaların yaklaşık yüzde doksanlık bölümünün karayolu ile gerçekleşmesi sebebiyle Türkiye’nin ADR Anlaşması’na taraf olmasının önemi rahatlıkla anlaşılabilir. Türkiye’nin ADR’ ye üyelik çalışmaları 1994 yılında hazırlanmakta olan uluslararası taşımacılık konusundaki yasal düzenlemeler sırasında başlamıştır. ADR 2003

ekinde olmak üzere ADR'yi kabul etme tasarısı TBMM Ulaştırma Komisyonuna sevk edildi. TBMM' de komisyondan geçen bu uluslararası antlaşma metni Genel Kurul' a sevk edilerek kabulü gerçekleşti. 6 Aralık 2005 tarihli Resmi Gazete' de yayımlanan 5434 sayılı kanun ile Türkiye'nin ADR Anlaşmasına katılımı uygun bulunmuştur.

Bu kanun ile başlayan süreç, 31 Mart 2007 tarihinde yayınlanan "Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik", 30 Ekim 2009 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan 2003 ADR orijinal ve Türkçe metinleri Türkiye'nin taraf olma sürecinin başlangıcında üstüne düşenleri yapmıştır. Başvuru şartlarının yerine getirilmesi ve Birleşmiş Milletlere yapılan başvuru ile Türkiye 22 Şubat 2010 tarihi itibarıyla ADR Anlaşması'na resmen taraf olmuştur.

Türkiye, ADR Anlaşması'na taraf olduktan sonra ulusal mevzuatını ADR anlaşmasına uygun hale getirmek ve anlaşmanın kendisine yüklediği sorumlulukları karşılamak amacıyla çalışmalara başlamıştır. Karayolu taşımacılığında yapılan ilk düzenlemeler Karayolları Trafik Yönetmeliği ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde görülmüştür. Karayolları Trafik Yönetmeliği tehlikeli madde taşıyan araçların hız limitleri, diğer araçlarla takip mesafeleri ve araçta bulunması gereken belgeleri açıklarken, Karayolu Taşıma Yönetmeliği ise tehlikeli madde taşıyan araçları kullanacak sürücülerin sahip olması gereken belgeler ve araçların taşıyacak tehlikeli maddeye uygunluk şartlarını açıklamaktadır.

Türkiye'nin ulusal mevzuatını ADR Anlaşması'na uygun hale getirme çalışmalarında en önemli adım ise Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkındaki Yönetmelik olmuştur. Bu yönetmeliğin amacı; tehlikeli maddelerin; insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde kamuya açık karayoluyla taşınmasını sağlamak; bu faaliyetlerde yer alan gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, ambalajlayanların, taşımacıların ve tehlikeli maddeleri taşıyan her türlü aracın operatör veya sürücülerinin sorumluluk, yükümlülük ve çalışma koşullarını belirlemektir (Acer vd, 2013).

Türkiye ulusal mevzuatını ADR Anlaşması'na uygun hale getirme çalışmaları çerçevesinde Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nde değişikliğe giderek tehlikeli madde taşıyan sürücülerin belge sahibi olması gerektiği belirtmiştir. Sürücülerin eğitimlerinin yasal zemine oturtulması içinse Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi yayımlanmıştır.

Türkiye ulusal mevzuat içerisinde değişiklikler yapmak yanında tehlikeli madde taşımacılığına verdiği önemi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın idari yapısı içerisinde Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü'nü oluşturarak göstermiştir.

a. Tehlikeli madde taşımacılığında eğitimin yeri ve sürücü eğitimi konusu

Birleşmiş Milletler Turuncu Kitabı tehlikeli madde taşımacılığına katılan bütün tarafların tehlikeli yükün niteliğinin gerektirdiği sorumluluklara göre eğitim alması gerektiğini söylemektedir (ADR, 2013). Bu eğitimler ise personelin tehlikeli malların taşınmasında tedarik edilen şeylerin genel koşulları hakkında bilgi sahibi olduğu Genel Farkındalık Eğitimi, personelin görevleriyle doğrudan ilintili ve tehlikeli malların taşınmasını ilgilendiren yönetmeliğin gerektirdiği sorumluluklar hakkında ayrıntılı eğitim aldıkları Göreve Yönelik Eğitim ile personelin güvenli taşıma ve acil tepki yordamları hakkında bilinçlendirildiği Emniyet Eğitimidir. ADR ayrıca sadece eğitim almış olmanın yeterli olmadığını, eğitimin yanında belgelendirmenin de gerekli olduğunu söylemektedir.

ADR Anlaşması; tehlikeli madde taşıyan sürücünün yetkili eğitim merkezinden, tehlikeli maddelerin taşınması sırasında özel gereksinimler hakkında kursa katılıp, kurs sonunda yapılacak sınavda başarılı olduktan sonra yetkili merci tarafından bir sertifika alabileceğini hükme bağlamıştır (Tanbaş, 2012: 75).

Türkiye’de ADR Anlaşması’nın gereği olarak Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi ile sürücülerin eğitim alma zorunluluğunu yasalaştırmıştır.

b. Türkiye’de karayoluyla tehlikeli madde taşıyan sürücülerin eğitimi

Türkiye’de karayolunda tehlikeli madde taşıyan sürücülerin eğitimleri Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi kapsamında yapılmaktadır. Tehlikeli madde taşınması yapacak olan sürücüler yönergede belirtilen zorunlu eğitimleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ndan yetki almış olan eğitim merkezlerinden alarak daha sonra Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın sınavına girip, sınavda başarılı olanlar SRC5 – Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sürücü Belgesine sahip olabilmektedirler. Belgenin geçerlilik süresi beş yıldır. Sürücülerin alacakları eğitimler Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesinde ADR Anlaşmasına uygun olarak tanımlanmıştır (Tanbaş, 2012: 76)

Tehlikeli madde taşıyan sürücülerin eğitim süreci öncelikle hepsinin temel eğitim almasıyla başlar. Daha sonra taşınan yükün özelliği ve kullanılacak olan aracın yapısına göre diğer uzmanlık eğitimleri alınabilir. Temel eğitim sürücüler için tehlike türleri, tehlikeleri önleyici tedbirler, kaza sonrasında yapılacaklar, işaretleme etiketleme levhalama gibi konuları işler ve on dokuz saat sürer. Uzmanlık eğitimleri çerçevesinde SRC5 Belgesi sahibi olan sürücülerden tank kullanacaklar için ADR Tank Eğitimi almak da zorunludur. Bu eğitimler dışında patlayıcı maddeler için geçerli olan ADR Sınıf 1 ve radyoaktif maddeler

için geçerli olan ADR Sınıf 7 eğitimlerinin de bu maddeleri taşıyan sürücüler için alınması gerekmektedir.

Türkiye ADR Anlaşması'na taraf olduğu günden bugüne sürücülere eğitim vermek için kırk üç kuruluş yetkilendirilmiştir. Bu kuruluşlar Türkiye'de tehlikeli madde taşıyan binlerce sürücüye eğitim vermişlerdir. ADR Anlaşması büyük oranda tehlikeli madde taşımacılığının çerçevesini keskin hatlarla çizmekle beraber tehlikeli madde taşımacılığında kritik bir rol üstlenen sürücülerin aldıkları eğitimle ilgili neler düşündüklerinin bilinmesi, eğitim ve yaptıkları işle ilgili olarak görüş ve önerilerinin alınması hem Türkiye'nin karayoluyla ulusal ve uluslararası tehlikeli madde taşımacılığını daha sağlıklı bir seviyeye getirecek hem de ADR Anlaşması'nın karakteri gereği kabul gördüğü geniş coğrafyadaki yerel şartların periyodik olarak gerçekleştirilen yenileme çalışmalarına yansıtılmasına ciddi katkısı olacaktır.

4. Tehlikeli Madde Taşımacılığı Üzerine Odak Grup Çalışması

a. Ana kütle ve örneklemin tanımlanması

Bu çalışma, kalitatif araştırma tekniklerinden odak grup görüşmesi tekniği ile İstanbul ve İzmir illerinde çeşitli işletmelerde karayollarında tehlikeli madde taşımacılığı yapan 32 SRC 5 mesleki yeterlilik belgesi için gereken eğitimi alan sürücülerden oluşan örneklem grupları ile gerçekleştirilmiştir. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı'ndan alınan verilere göre şu an Türkiye'de 7200 sürücünün SRC5 Yetki Belgesi'ne sahip olduğu belirlenmiştir. Bu çalışmada, tehlikeli madde taşımacılığının en yüksek düzeyde yapıldığı İstanbul ve İzmir illerinden, Ambarlı Dolum tesisi ile Aliğa'da bulunan rafineriden dolum ve buradan çeşitli işletmelere dağıtım yapan tanker sürücüler örnekleme dâhil edilerek "yargısal" bir kurgu oluşturulmuştur. Her bir örneklem grubu sekizer kişiden oluşmakta olup toplam dört adet grup ile birer görüşme yapılmıştır. Grupların ikisi İstanbul ilinde, diğer ikisi İzmir ilinde görev yapan sürücüleri içermektedir. Çalışmaya katılan sürücülerin çoğunlukla akaryakıt, LPG ve LNG gazı taşıdıkları tespit edilmiştir.

İstanbul ve İzmir illerinde çalışan sürücülerin yaşlarının ve eğitim durumlarının ortaya konmasının araştırmanın amacına uygun olacağı düşünülmüştür. Zira, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre şoförlerde aranacak nitelik ve şartları açıklayan Madde 36'nın (ç) bendinde şoförlerin 63 yaşından gün almamış olmaları gerekliliğinden ötürü sürücülerin yaşları bu çerçevede belirlenmiştir. Buna göre, görüşülen toplam 32 sürücünün yaş dağılımları aşağıdaki gibidir:

Tablo 1:
Sürücülerin Yaş Frekans Analizi

	YAŞ ARALIĞI	FREKANS	YÜZDE ORANI	KÜMÜLATİF
GENEL	53 – 62 yaş	10	31,3	31,3
	43 – 52 yaş	9	28,1	59,4
	33 – 42 yaş	7	21,9	81,3
	23 – 33 yaş	6	18,8	100
	TOPLAM	32	100	
İZMİR	53 – 62 yaş	5	31,3	31,3
	43 – 52 yaş	6	37,5	68,8
	33 – 42 yaş	1	6,3	75,0
	23 – 33 yaş	4	25,0	100
	TOPLAM	32	100	
İSTANBUL	53 – 62 yaş	5	31,3	31,3
	43 – 52 yaş	3	18,8	50,0
	33 – 42 yaş	6	37,5	87,5
	23 – 33 yaş	2	12,5	100
	TOPLAM	16	100	

Araştırmada yer alan sürücülerin eğitim düzeyleri ise aşağıdaki gibidir:

Tablo 2:
Sürücülerin Eğitim Düzeyi Frekans Analizi

	EĞİTİM DÜZEYİ	FREKANS	YÜZDE ORANI	KÜMÜLATİF
GENEL	İlkokul	19	59,4	59,4
	Ortaokul	6	18,8	78,1
	Lise	6	18,8	96,9
	Yüksekokul	1	18,8	100
	TOPLAM	32	100	
İZMİR	İlkokul	9	56,3	56,3
	Ortaokul	2	12,5	68,8
	Lise	4	6,3	93,8
	Yüksekokul	1	25,0	100
	TOPLAM	16	100	
İSTANBUL	İlkokul	10	62,5	62,5
	Ortaokul	4	25,0	87,5
	Lise	2	12,5	100
	Yüksekokul	0	0	0
	TOPLAM	16	100	

Araştırmanın örnekleme olarak sürücülerin seçilme nedeni ADR Sözleşmesi'nin öngördüğü yaptırımların uygulanmasında sürücülerin birincil taraf olmasıdır. Bu yaptırımlardan ilki sürücülerin alması gereken eğitim ve bunun sonucunda kazanılan mesleki yeterlilik belgesidir. Bu durum karayollarında tehlikeli maddelerin daha güvenli taşınmasını sağlayarak fayda sağlamakla beraber aynı zamanda sürücülerin üzerinde bir baskı da oluşturmaktadır. Sözleşmenin uygulanmaya başlanması ile birlikte en çok denetlenen grup sürücülerdir. Bu nedenle, araştırmada hedef grup olarak sürücüler seçilmiş ve iki farklı ilde görev yapan sürücülerin konu hakkındaki düşüncelerinin ortaya konulması hedeflenmiştir.

b. Odak grup görüşmesi süreci

Çalışmada sürücülerin Türkiye'nin 2009 yılında ADR Sözleşmesi'ne imza atması, hem ulusal hem de uluslararası tehlikeli madde taşımacılığında ADR kurallarının uygulanması ve tüm bunların Türkiye'de tehlikeli madde taşınması yapan sürücüler üzerindeki etkisinin ne olduğu hakkındaki görüşlerinin alınması hedeflenmiştir. Bu amaç doğrultusunda, İstanbul ve İzmir olmak üzere iki farklı ilde çalışan sürücülerin konu hakkındaki görüşleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Tüm katılımcılara odak grup görüşmesinin amacı ayrıntılı biçimde anlatılarak grupların konu hakkında bilgi sahibi olması sağlanmıştır. Her bir görüşme ortalama 45 dakika sürmüştür. Görüşmelerde katılımcıların izni dâhilinde ses kaydı ve notlar alınmıştır. Görüşmeler iki ayrı ilde, ayrı zamanlarda, iki farklı moderatör tarafından sürücü eğitimlerini veren eğitimciler tarafından düzenlenmiştir.

Sürücülere **“ADR Anlaşması'nın ve bu anlaşmanın sürücüler için öngördüğü eğitimin faydalı olduğunu düşünüyor musunuz?”** ve **“ADR Anlaşması sonrasında yaşadığınız sıkıntılar nelerdir?”** şeklinde toplam iki adet konuyu açmak üzere soru sorularak katılımcıların özgürce konuyu tartışmalarına zemin hazırlanmıştır.

c. İçerik analizi ve odak grup görüşmesi bulguları

Odak grup görüşmesi neticesinde toplanan verileri analiz etmek amacıyla içerik analizi yöntemi kullanılmıştır. İçerik analizi yönteminin kullanılmasının temel amacı, toplanan verilerin kavramsal ve ilişkisel olarak bir anlam ifade ettiğini ortaya çıkarmaktır. İçerik analizindeki temel fikir, birbirine benzeyen verileri bir araya getirmek, aynı kavramlar ve temalar altında sınıflandırmak ve son olarak da okuyucuların tam olarak anlayabileceği şekilde sonucu aktarmaktır (Yıldırım ve Şimşek, 2011).

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 zengin ve sistematik olmasını sağlar.

Bu araştırmada sürücülerin konuyla ilgili yaptıkları konuşmalarda kullandıkları kelimelere göre kodlar verilmiş ve birbirine benzeyen kelimeler aynı kategori altına konmuştur. Buna göre ilk sorulan “ADR Anlaşması'nın ve bu anlaşmanın sürücüler için öngördüğü eğitimin faydalı olduğunu düşünüyor musunuz?” sorusuna İstanbul ve İzmir illerindeki tüm katılımcıların % 87,5'inin yanıtlarının olumlu yönde olduğu tespit edilmiştir. İstanbul ilinden bir katılımcının aşağıdaki cümleyi sarf ettiği kaydedilmiştir:

“Bu konuda aldığımız eğitimin çok işe yaradığını hissediyorum. Biz bu işi ezbere yapıyormuşuz, bilmeden yapıyormuşuz.”

İzmir ilinden bir katılımcı ise, “Bu eğitimin amacı sadece beş yıl için belgeyi almanın ötesinde bilinçlenme sağlamayı ve işi öğretmeyi amaçlıyor. Bence çok güzel ve faydalı bir eğitim” sözlerini kullanarak ADR Anlaşması'nı desteklediğini göstermiştir.

Aşağıda tüm örneklem, İzmir ve İstanbul illerindeki katılımcıların görüşlerini özetleyen frekans tablosu verilmiştir:

Tablo 3:
Sürücülerin Görüşlerine İlişkin Frekans Tablosu

	GÖRÜŞ	FREKANS	YÜZDE ORANI	KÜMÜLATİF
GENEL	OLUMLU	28	87,5	87,5
	OLUMSUZ	4	12,5	100
	TOPLAM	32	100	
İZMİR	OLUMLU	8	100	100
	OLUMSUZ	0	0	100
1. GRUP	TOPLAM	8	100	
İSTANBUL	OLUMLU	7	87,5	87,5
	OLUMSUZ	1	12,5	100
1.GRUP	TOPLAM	8	100	
İZMİR	OLUMLU	7	87,5	87,5
	OLUMSUZ	1	12,5	100
2.GRUP	TOPLAM	8	100	
İSTANBUL	OLUMLU	6	75,0	75,0
	OLUMSUZ	2	25,0	100
2.GRUP	TOPLAM	8	100	

Yukarıdaki bulgulara göre İstanbul ilinde toplam iki grup görüşmesi sonucunda olumsuz görüş bildiren katılımcı sayısı İzmir ilindeki görüşmelere göre daha fazladır. Buna göre İstanbul ilinde toplam 16 kişiden 3 kişi olumsuz görüş bildirirken İzmir ilinde sadece 1 kişi olumsuz görüş bildirmiştir.

Sorulan diğer bir soru ise “ADR Anlaşması sonrasında yaşadığınız sıkıntılar nelerdir?” sorusudur. Bu soru karşısında katılımcılar tarafından en çok tekrar edilen 10 kelime aşağıda Tablo 4’de verilmiştir:

Tablo 4:
Yaşanan Sıkıntılar İle İlgili Sırasıyla En Çok Tekrar Edilen Ortak Kelimeler

Yaşanan sıkıntılar ile ilgili sırasıyla en çok tekrar edilen kelimeler
1. Hız sınırlarının düşük olması
2. Ücretlerin düşük olması
3. İşverenlerin baskısı / Çalışma şartları
4. Çalışma ve dinlenme süreleri kurallarına (AETR) uyulmaması
5. Eğitim ücretinin yüksek olması / Eğitim ücretlerinin ve sınav harcının kendilerinden alınması
6. Sınavın zor olması
7. Trafik denetimleri ve cezaları / Personelin bilgi ve eğitim eksikliği
8. Sivil toplum kuruluşu tarafından temsil eksikliği
9. Toplumun konu hakkında bilinçsizliği
10. Tünellerin durumu /Altyapı eksikliği

Buna göre sürücüler, kanunda belirtilen şehir içinde 30 km., şehir dışında ve bölünmüş yollarda 50 km. ve otobanda 60 km. hız sınırlarının günümüzde yapılan yeni karayolları ve daha gelişmiş araçlar nedeniyle düşük kaldığını, bu hız sınırlarına uymaları durumunda gün içinde dağıtımda zaman problemi yaşadıklarını, işverenlerinin ürünleri müşteriye zamanında teslimi konusunda baskı yaptıklarını ancak bu durumda hem hız sınırı kurallarını hem de çalışma ve dinlenme süreleri kurallarına (AETR) uyamadıklarını söylemişlerdir. Ayrıca verilen ücretlerin sefer başı ücret olduğu ve maddi olanaksızlıklar nedeniyle mecburen daha sık sefer yapabilmek için kuralları ihlal etmek durumunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Kural ihlalleri nedeniyle kesilen trafik cezalarından muzdarip olduklarını buna ek olarak yol kenarı denetimlerinde konu hakkında bilgili ve eğitilmiş personelin eksikliğine dikkat çekmişlerdir.

Sürücüler çalışma şartlarının zorluğu ve güvensizliğini de dile getirmişlerdir. Örneğin bir sürücü sıkıntısını şöyle anlatmıştır:

“Taşıdığımız yüklerin tehlikeli olduğunu söylüyoruz ancak yeri geliyor yükümüz araçtayken biz o araçta tüm gece uyumak durumunda kalıyoruz. Bu sizce güvenli mi?”

Sürücülerin en çok sıkıntı duyduğu konulardan biri de tehlikeli madde taşımacılığı konusunda neden devletin en çok ve ilk olarak sürücülerin üzerine geldiği konusu olmuştur. Eğitim alanın ve sınava girenlerin kendileri, tüm bunların masraflarını ödeyen ancak yine de eskiye nazaran bir kazanç sağlayamayanların da yine kendileri olduğunu belirtmişlerdir ve bu durumu şu sözlerle ifade etmişlerdir:

“Devlet böyle bir uygulama getiriyor. Güzel bir şey, tamam. Ancak neden buna ücreti biz ödüyoruz? Madem bizi düşünüyor bunu bedava olarak vermeli ya da işverenimize yükümlülük getirmeli. Üstelik bizim bir ayrıcalığımız yok. Bu sınavı geçip belge alabilenlerin bir ödülü yok.”

Ayrıca sürücüler eğitim seviyelerinin yüksek olmadığı bilindiği halde neden sınavların bu kadar zor olduğunu anlayamadıklarını da sözlerine eklemişlerdir.

Sürücülerin yukarıda belirttikleri sıkıntıları paylaşabilecekleri ve kendilerine sahip çıkabilecek bir sivil toplum kuruluşunun bulunmaması da ayrı bir problem olarak görülmelidir. Özellikle var olan kuruluşların gösterdikleri çabalara bir inançsızlık tespit edilmiştir.

Yaşanan sıkıntılardan bir diğerinin ise karayollarında diğer sürücülerin kendilerine karşı gösterdikleri hal ve tavırları ile ilgili olduğunu belirtilmiştir. Bunu açıklayan sözler ise aşağıdaki gibidir:

“Bize araç takip mesafesinin 50 m. olduğunu, duraklamalarda ise 20 m. olması gerektiğini söylüyorsunuz ancak bu mümkün değil. Ben bu kurala uymak istesem de diğer sürücüler aracımın önüne ve arkasına iyice yanaşıyorlar. Bu durumda bizim kurallara uymamız yeterli değil. Onların da eğitim alması gerek ki bizden uzak dursunlar.”

Bir diğer sürücü hız sınırları kurallarına uyduğu bir sırada yaşadığı bir deneyimi şöyle özetlemiştir:

“Hız sınırı 30 km diyorlar. Bir keresinde aynı denilen hızda gidiyorum. Birden açık pencereden kafama arkamdaki araç beni sollarken pet şişe yedim. Bu durumda ne yapacağız?”

Son olarak da sürücüler Türkiye’deki tünellerin yetersizlikleri nedeniyle hemen hemen birçok tünele girmelerinin yasak olduğunu, bu tünellerden geçememeleri durumunda ise belki de daha tehlikeli olan şehir içi yollardan geçerek halka açık alanlarda risk oluşturduklarına dikkat çekmişlerdir. Bu anlamda altyapı eksikliğinin altını çizmektedirler.

Tüm bu bulgular doğrultusunda, sürücülerin görüşleri yapılan içerik analizine göre üç ana kategori altında ve aşağıda belirtilen kodlar ile Tablo 2’deki gibi özetlenmektedir:

Tablo 5:
İçerik Analizi Tablosu Genel Bulgu

TEMA	Tehlikeli Madde Taşıyan Sürücülerin Yaşadıkları Sıkıntılar		
Kategoriler	Devletten Kaynaklanan Sıkıntılar	İşverenden Kaynaklanan Sıkıntılar	Kamudan Kaynaklanan Sıkıntılar
Kodlar	Hız sınırlarının düşük olması	Ücretlerinin düşük olması	Konu hakkında bilinçsizlik
	Eğitimin sadece kendilerine verilmesi	Ücretlerinin sefer başı olması	Eğitimsizlik
	Eğitimin ücretlerinin yüksek olması	Zaman baskısı	Saygısızlık
	Sınavın zor olması	Çalışma şartları	Sivil toplum örgütünün eksikliği
	Altyapı eksikliği		
	Yol denetimlerini yapan personelin eğitimsizliği		

Bulgularda, her iki ilde ayrı ayrı gruplarda yapılan görüşmelerde çoğunlukla benzerliklerin ön planda olduğu farklılıkların ise daha az olduğu tespit edilmiştir. Yukarıdaki tablolarda genel sonuçlar ve ortak bulgular sunulmuştur. Bunun yanı sıra gruplar arasında İstanbul ile İzmir ilinde yaşanan farklılıklar aşağıdaki gibidir:

Tablo 6:
İçerik Analizi Tablosu İstanbul İli Bulguları – Fark

TEMA	Tehlikeli Madde Taşıyan Sürücülerin Yaşadıkları Sıkıntılar - Fark		
Kategoriler	Devletten Kaynaklanan Sıkıntılar	İşverenenden Kaynaklanan Sıkıntılar	Kamudan Kaynaklanan Sıkıntılar
Kodlar	Trafik yoğunluğu	İstihdamda alternatifin fazla olması – İşten çıkarılma riski	Trafikte araç kullananların sayısının fazlalığı
	Dağıtım istasyonlarının yerleri	Çalışma saatlerinin uzunluğu	Trafik kuralları ihlalleri
	Dolum tesisinin şehrin içinde olması		

Yukarıda görüldüğü gibi İstanbul ilinde çalışan sürücülerin en büyük sıkıntılarının trafikten kaynaklandığını ortaya koymuştur. Özellikle şehir içi trafiğin yoğun olması, araç sayısının fazla olması ve bu durumda diğer sürücülerin trafik kurallarına uymaması gibi durumlar tanker sürücülerini olumsuz etkilemektedir. Bunun yanı sıra sürücüler, İstanbul ilinin nüfusunun fazla olmasının bu iş alanına olan talebin de fazla olmasına neden olmakta, böylelikle işverenlerin sürücü bulmakta zorluk çekmeyeceği inancını paylaştıklarını dile getirmişlerdir. Bu olumsuz olgu aynı zamanda alınan bu değerli eğitimin faydasının da altını çizmekte ve kendilerini daha değerli hissetmelerine de neden olmaktadır.

İzmir ilinde görev yapan sürücülerin ise görüşlerindeki farklılıklar aşağıdaki gibidir:

Tablo 7:
İçerik Analizi Tablosu İzmir İli Bulguları – Fark

TEMA	Tehlikeli Madde Taşıyan Sürücülerin Yaşadıkları Sıkıntılar - Fark		
Kategoriler	Devletten Kaynaklanan Sıkıntılar	İşverenenden Kaynaklanan Sıkıntılar	Kamudan Kaynaklanan Sıkıntılar
Kodlar	Yol kenarı altyapı eksiklikleri	AETR kurallarına uymama konusunda baskı	
	Araç park alanlarının eksikliği		

İzmir ilinde İstanbul ilinin aksine dağıtım yapılan yerler sadece İzmir il merkezinde değil çevre illerde de gerçekleşmektedir. Bu durumda şehirlerarası yol gidilmesi söz konusu olduğu için devletin yol kenarlarında sürücülere sağladığı alt yapı imkânlarının kısıtlı olması bu ilde çalışan sürücülerin en büyük sıkıntısı olarak göze çarpmaktadır. Üstelik AETR kurallarına göre bir sürücünün gün için en fazla 9 saat araç kullanması zorunluluğu bunun da kesintisiz sadece 4,5 saat olması yol kenarında durma ve dinlenme esnasında ve park bulma konusunda yaşanan problemleri de beraberinde getirmektedir (AETR, 2006). Bu konuda işverenlerin de baskısının fazla olduğunu dile getirmişlerdir. Kamudan

kaynaklanan sorunlar ise İstanbul ilindeki sürücüler ile benzerlik taşıdığından fark olarak yukarıdaki tabloya yansımamıştır.

d. Araştırmanın geçerliliği

Odak grup görüşmelerinde sorulan sorulardan biri “ADR Sözleşmesi’nin faydaları” diğeri ise “ADR Sözleşmesi’nin güçlükleri” olarak ortaya konmuştur. Bu iki sorunun amaca uygun olarak belirlendiği ve konuya doğru kavramsal açıklamalar getirdiğini göstermek amacıyla çalışmanın yüzeysel geçerliliğinin yanı sıra içerik geçerliliğinin de kontrol edilmesi için tehlikeli madde taşımacılığı konusunda uzmanlardan görüş istenmiştir. Odak grup görüşmesini yapan iki ayrı tehlikeli madde taşımacılığı eğitmeni dışında üç ayrı tehlikeli madde güvenlik danışmanı ve bir eğitmenden daha uzman görüşü alınmıştır. Ayrıca örneklem grubunun iki farklı ilden seçilmiş olması birbirini destekleyen görüşlerin varlığını tespit edebilmek adına faydalı olmuştur.

İçerik geçerliliğinin yanı sıra uygulama geçerliliği de kontrol edilmiştir. Uygulama geçerliliği, ölçülmeye çalışılan şeyin gerçek hayattaki yansımalarının karşılaştırılmasındaki uyumdur (Özkan, 2009). Buna göre sürücülerin seyir halinde iken ADR Sözleşmesi’nin öngördüğü kuralları (hız, güvenlik teçhizatları, araç işaretleme vs.) eğitim eksikliği nedeniyle bilmediklerinden dolayı trafik cezalarına maruz kaldıkları bilinmektedir. Böylelikle hem eğitimin faydası ortaya konulmakta hem de karşılaşılan güçlüklerin altı çizilmektedir.

5. Sonuç ve Öneriler

Avrupa’da 1960’lı yıllardan itibaren uygulanan ve amacı insanları, hayvanları, çevreyi ve malları daha güvenli taşımak olan Uluslararası Karayollarında Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına Dair Avrupa Anlaşması (ADR)’na Türkiye 2010 yılında taraf olmuş ve bununla beraber çeşitli yükümlülükleri yerine getirmesi gerekmiştir. Bu gerekliliklerin en başında tehlikeli madde taşıyacak olan araçların sürücülerinin mesleki yeterlilik eğitimi alıp Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın yaptığı sınavda başarılı olarak SRC 5 Belgesi (ADR Belgesi)’ne sahip olmalarıdır. Tehlikeli madde taşınmacılığında bu sürece katılan herkes sorumluluk sahibidir ve tüm tarafların farkındalık eğitimi alması gereklidir. Ancak bilhassa sürücülerin bu konuda kesinlikle eğitilmiş olmaları şartı aranmaktadır. Bu bakımdan konu ile ilgili ilk yükümlülükler sürücülerin omzundadır. Türkiye de anlaşmaya taraf olunca düzenlenen ilk yönetmeliklerden biri sürücülerin mesleki yeterlilikleri ile ilgili olmuştur. Bu süreçte, konu ile ilgili kurumların ve şahısların birçoğunun fikirleri alınırken sürücülerin ne düşündüğü ile ilgili herhangi bir araştırma yapılmamıştır. Oysa tehlikeli maddelerin güvenle taşınmasında en büyük sorumluluk sürücülerindir. Bu araştırmanın amacı, ADR Anlaşması’nın yürürlüğe girmesiyle sürücülerin bu konu hakkında görüşleri ve yaşadıkları sıkıntıları ortaya çıkarmak ve ilgili kurum ve kuruluşların konu ile ilgili

dikkatlerini çekmektir.

Araştırmanın sonuçlarına bakıldığında, Türkiye'nin iki büyük ilinde çalışan tehlikeli madde sürücülerinin görüşlerinde konu ile ilgili belirgin bir fark bulunmadığı ortaya çıkmıştır. Sürücülerin tamamı yapılan bu anlaşmanın güvenliği artıracığı ve gerekli olduğu kanısındadır. Ancak sürücülerin birtakım sıkıntıları olduğunun da farkına varılması gerekmektedir. Belirttikleri tüm sıkıntıların birbirine bağlantılı olduğu dikkat çekicidir. Örneğin, karayollarında hız sınırlarının düşük olması özellikle gecikmelerden dolayı müşteri memnuniyetinin sağlanamaması riskini doğurmakta ve bu da işverenlerinin sürücüler üzerinde baskı yaratmasına yol açmaktadır. Hız sınırlarına uymama trafik cezaları ve AETR kurallarının ihlali ile sonuçlanmaktadır. Üstelik ücretlerinin sefer başına olması maddi sıkıntılar dolayısıyla işverenlerine boyun eğmelerine de neden olmaktadır. Bu durumda kural ihlallerinin engellenmesi mümkün görünmemektedir. Ayrıca kendilerinin muadillerine göre bu eğitimlerle geliştiklerini ancak bunun karşılığında herhangi bir ücretle desteklenmediklerini belirtmekte ve bu durumun motivasyon eksiliğine yol açtığını da eklemektedirler. Tüm bu sıkıntılarını paylaşabileceklerini ve kendilerini temsil edeceğine inandıkları bir sivil toplum örgütünün de bulunmaması sıkıntının çözülemeyeceğine dair bir umutsuzluk yaratmaktadır.

Eğitimlerin ücretleri yüksek olması ve bu ücretlerin kendilerinden alınması, üstelik sınavların zorluğu ise sürücülerin “neden sadece biz sorumluyuz?” sorusunu sormalarına neden olmaktadır. Kendilerini yeri geldiğinde eğitim seviyeleri düşük olduğu için işçi olarak görenlerin yeri geldiğinde böylesine tehlikeli ve riskli bir görevde eğitim almaları ve tüm ücretlerin kendileri tarafından karşılanması durumuna anlam veremediklerini ifade etmişlerdir.

Genel olarak bakıldığında, ilk eğitimlerin sürücülerle başladığını ancak onları denetleyeceklerin konu hakkında bilgi ve eğitim sahibi olmaması durumunun sürücüler arasında rahatsızlık yarattığı gözlemlenmiştir. Tüm bunların yanı sıra karayollarının altyapısının özellikle tünellerin tehlikeli madde taşınmasına uygun inşa edilmemiş olması, yüklerin şehir içlerinde serbestçe taşınmak zorunda kalmasını da kaçınılmaz hale getirmektedir.

Yaşanan tüm bu sıkıntılar analiz edilince sıkıntıların devletten, işverenlerden ve kamudan kaynaklananlar olmak üzere üçe bölündüğü sonucuna varılmıştır. Sürücülerin belirttiği birçok sıkıntının ise sadece sürücüleri değil, tüm kamuyu ilgilendirdiği ortaya konmaktadır. Bu durumda eğer karayollarında herkes için daha güvenli taşımalar yapılması öngörülüyorsa başta devlet olmak üzere işverenlerin konu hakkında birtakım çözümler getirmesi gerekliliği bulunmaktadır. Örneğin, sürücülerin birçoğu halkın bilinçlendirilmesi hakkında özellikle radyolarda kamu spotları yapılmasının faydalı olacağını önermişlerdir.

Ya da ücretlerinin sefer başı olmasının kendileri başta olmak üzere uyulmayan tüm kuralların da asıl sebebi olduğunun altını çizmişlerdir. Ayrıca, düzenlenen ve yenilenen karayollarının son durumları göze alınarak hız sınırlarının yeniden gözden geçirilmesi gerektiğini savunmaktadırlar.

Çalışmada sürücülerin yaşları ve eğitim düzeylerine bakıldığında yaşça ileri ve eğitim düzeyi düşük bireyler oldukları gözlenmiştir. Bu her ne kadar tehlikeli madde taşımacılığı gibi riski yüksek bir alan için olumsuz görülsede her iki ilde görev yapan sürücülerin de tehlikeli madde taşımacılığı eğitimleri hakkındaki genel eğiliminin olumlu olduğu görülmüştür. Konu hakkında eğitim yetersizliğinden kaynaklanan yanlışlar ve ihmaller konusunda eğitime ihtiyaçları olduğu konusunda hemfikir oldukları ortaya çıkmıştır. Ancak yine hem yaşlarının ileri olması hem de eğitim düzeylerindeki yetersizlik nedeniyle yaşadıkları sıkıntıları abartma eğilimi de gözlemlenmiştir. Fakat birçok konuda özellikle devletten ve işverenlerden dolayı yaşadıkları sıkıntıların doğruluk payı yüksektir ve yaşanan bu sıkıntıların çözüme ulaştırılmasında kendilerine söz verilmesi gerektiği bu çalışmanın amacını da desteklemiştir.

Sonuç olarak bu çalışma, ADR Anlaşması sayesinde tehlikeli madde taşınmasına dâhil olan ve bu süreçten zarar görebilecek herkesin konu hakkında görüş paylaşımına dahil edilmesi gerekliliğini ortaya koymakta ve özellikle sürücülerin görüşlerinin itina ile dinlenmesi ve haklı oldukları konularda getirdikleri önerilere kulak verilmesi gerektiğini açıklamaktadır.

Karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığı kamunun geçtiği her yolda, her an risk teşkil etmektedir. Bu anlamda sürücülerin, taşıdıkları yüklerin insanlara, hayvanlara ve çevreye çok büyük zararlar verebileceğinin bilincinde olmaları ve aynı zamanda herhangi bir olumsuz olay halinde anında müdahale edecek bilgi ve yetkinliğe sahip olmaları oldukça önemlidir. Tehlikeli madde taşımacılığında faaliyet gösteren sürücüler bu alanda birincil muhataplardır. Çalışmada sürücüler ile yapılan görüşmeler sonucunda ortaya çıkan devletten, işverenlerden ve kamudan kaynaklanan sorunların bir an evvel Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü tarafından ele alınması gerekmektedir. Özellikle bu alanda faaliyet gösteren işletmelerin ve ofis personelinin de konu hakkında bilinçlendirilmesi ile ilgili çalışmalar yapılmalıdır. Ayrıca Karayolu Genel Müdürlüğü'nün yol kenarı personeli ve denetleyicilerin de aynı eğitimden geçerek sürücülerle aynı dili konuşmaları sağlanmalıdır. Bunun yanı sıra trafikte seyir eden ticari olmayan araçların tehlikeli madde taşıyan araçlar hakkında özellikle radyo yayını yoluyla kamu spotları ile bilinçlendirilmesi de sorunların çözümüne katkıda bulunacaktır.

Dünyada ve ülkemizde enerji ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Akaryakıt ve gaz tüketimi ise bu artışta ilk sıraları almaktadır. Bu ihtiyaç en çok karayolu taşımacılığı sayesinde

tüketicilere hizmet olarak sunulmakta, yanıcı ve patlayıcı oldukları bilinen bu maddeler günlük hayatın bir parçası olarak kamu alanlarının içerisinde hareket etmektedir. ADR Sözleşmesi'ne taraf olmakla beraber ülke içerisinde bilincin artırılması ve özellikle eğitim düzeylerinin düşüklüğünden yakındığımız sürücülerin konu hakkındaki görüşlerinin bilinmesi önem taşımaktadır. Bu çalışma, bu alana dikkat çekmek amacıyla hazırlanmıştır.

KAYNAKÇA

Acer, A. vd. (2013) *Tehlikeli Madde Taşımacılığı Temel Eğitimi*, İstanbul: TUGEM.

ADR 2013, European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2013/13contentse.html, Erişim tarihi: 05 Şubat 2014.

AETR 2006, European Agreement Concerning The Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf, Erişim tarihi: 05 Şubat 2014.

Özkan, Abdullah (2009) *Siyasetin İletişimi*, İstanbul: Tasam.

Tanbaş, Emine (2012) *Tehlikeli Madde Taşımacılığında Uluslararası Düzenlemelerin Işığında Türkiye'deki Mevcut Mevzuat Yapısı ve Eğitim Sisteminin Analizi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Transport Dergisi İnternet sitesi (tarihsiz) *Türkiye'de Yılda 22 Milyon Ton Tehlikeli Madde Taşınıyor!*, www.transport.com.tr/kar1,102@2200.html, Erişim tarihi: 10 Şubat 2014.

UDHB Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi (tarihsiz) *Yetkilendirilen Kuruluş/Kişiler*, www.tmkt.gov.tr, Erişim tarihi: 6 Şubat 2014.

Yıldırım, Ali ve Hakan Şimşek (2011) *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Sekin.

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. 1565-1571.