

ΑΤΕΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
(LOGISTICS)

ΙΝΤΖΙΡΤΖΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ
ΚΑΡΑΜΠΕΛΑ ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ
ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΑΣΦΑΛΟΥΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.**

**ΕΠΟΠΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

ΚΑΤΕΡΙΝΗ, 2010

*Αφιερώνεται σε όλους
όσους πίστεψαν στις
δυνατότητές μας!!*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε θερμά τον επόπτη καθηγητή μας Βουλγαράκη Νικόλαο, για τη βοήθεια του και τις υποδείξεις του που οδήγησαν στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.

Επίσης ευχαριστούμε θερμά για την στήριξη και βοήθειά του τον κ. Κώστα Θεοφανίδη

Μηχανολόγο Μηχανικό, πρόεδρο του Πανελληνίου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς

Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

Τέλος, θα ήταν παράλειψή μας αν δεν αναφέρουμε τις οικογένειες μας. Τους ευχαριστούμε

θερμά για όλα όσα έκαναν για μας !

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσας πτυχιακής εργασίας, αφορά στην οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και στην εφαρμογή του θεσμού του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, παρουσιάζονται σημαντικές παράμετροι των οδικών μεταφορών σε διεθνές επίπεδο, στην Ευρωπαϊκή ένωση και στην Ελλάδα. Αναπτύσσονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα τους και γίνεται στα πλαίσια αυτά σημαντική αναφορά στις επικίνδυνες μεταφορές .

Ακόμη, παρουσιάζονται οι κυριότερες πτυχές της Συνθήκης ADR και της απαιτούμενης σύμφωνα με αυτήν εκπαίδευσης των οδηγών.

Στην συνέχεια γίνεται εκτενής αναφορά στον θεσμό του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) και στο νομοθετικό πλαίσιο που αφορά στο θεσμό στην Ελλάδα.

Το ερευνητικό μέρος της παρούσας εργασίας στηρίζεται στη χρήση τριών ερωτηματολογίων, που απευθύνθηκαν σε πιστοποιημένους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Μεταφορών, σε αξιωματικούς της Τροχαίας και αξιωματικούς της Πυροσβεστικής. Οι απαντήσεις δίνουν μια σαφή εικόνα της κατάστασης σήμερα στην Ελλάδα σχετικά με την αξιοποίηση των ΣΑΜΕΕ στην προσπάθεια μείωσης των κινδύνων κατά την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Από την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων προκύπτει ότι οκτώ χρόνια μετά την προσαρμογή της χώρας στις σχετικές κοινοτικές οδηγίες, οι ΣΑΜΕΕ ελάχιστα συμμετέχουν στον σχεδιασμό και εκτέλεση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Από την μελέτη διαπιστώνεται ότι αυτό οφείλεται λιγότερο σε οικονομικές παραμέτρους και περισσότερο στην έλλειψη μέριμνας εκ μέρους της πολιτείας και άγνοιας εκ μέρους των επιχειρήσεων σχετικά με τις δυνατότητες και τα πλεονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από την αξιοποίηση των ΣΑΜΕΕ.

Στόχος της εργασίας αυτής υπήρξε η διερεύνηση και ανάδειξη του προβλήματος της πλημμελούς αντιμετώπισης των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων στην χώρα

μας και της μειωμένου βαθμού αξιοποίησης των δυνατοτήτων που έχουν σήμερα στην διάθεσή τους οι μικρές και μεσαίες κυρίως επιχειρήσεις, στον σχεδιασμό των επικίνδυνων

μεταφορών τους, με επιστημονικό και τεχνικά άρτιο τρόπο, απευθυνόμενοι σε ειδικά για τον σκοπό κατηρτισμένους Συμβούλους.

Λέξεις κλειδιά: επικίνδυνες μεταφορές, επικίνδυνα φορτία, ADR, Σύμβουλοι Ασφαλούς Μεταφοράς, οδική μεταφορά

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	12
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	12
1.1.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΟΥΣΙΩΝ.....	12
1.2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	17
1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ.....	18
1.3.1. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ.....	18
1.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΟΗΕ.....	22
1.5 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΕ.....	23
1.6 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	28
1.7 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ADR.....	30
1.7.1 ΣΥΝΘΗΚΗ ADR.....	30
1.7.2 ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ADR.....	32
1.7.3 Ο ΟΡΟΣ «ΚΛΑΣΕΙΣ» ΚΑΤΑ ADR.....	33
1.7.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	36
1.8 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΣΥΝΘΗΚΗ ADR.....	38
1.8.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ADR ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ-ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΩΝ.....	43
1.8.2 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΤΟΧΗΣ.....	44
1.9 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΓΟΡΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	45
1.10 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ADR).....	49
1.10.1 ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ.....	52
1.10.1.1 ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ.....	56
1.10.1.2 ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ.....	57
1.10.1.3 ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	57

1.11 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΟΝ ΘΕΣΜΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	58
1.11.1 ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΑΜΕΕ.....	61
2. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ.....	63
2.1 ΔΕΙΓΜΑ.....	63
2.2 ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	64
2.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	64
3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	
3.1 ΣΑΜΕΕ.....	65
3.2 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	79
3.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΑΤΟΥ.....	86
4. ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	93
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	93
4.2 ΣΑΜΕΕ.....	93
4.3 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΤΡΟΧΑΙΑ ΚΙΑΤΟΥ.....	95
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	97
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	98

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1, <i>Το Γενικό πλαίσιο Αναφοράς Επικίνδυνων Φορτίων όπως υιοθετείται από τον IMO</i>	15
Πίνακας 2, <i>Το σύστημα των μεταφορών</i>	17
Πίνακας 3, <i>Μείζονα ατυχήματα διεθνώς κατά τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (τελευταία 40 έτη)</i>	19
Πίνακας 4, <i>Χαρακτηριστικά μεταφορικών μέσων</i>	27
Πίνακας 5, <i>Ταξινόμηση των ουσιών σύμφωνα με την ADR</i>	34

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1, <i>Κατανομή ατυχημάτων ως προς το μέσο μεταφορά διεθνώς</i>	21
Σχήμα 2, <i>Κατανομή των ατυχημάτων ως προς την ουσία που τα προκάλεσε διεθνώς</i>	21
Σχήμα 3, <i>Θεσμός συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς</i>	65
Σχήμα 4, <i>Παράγοντες μη ικανοποιητικής εφαρμογής θεσμού</i>	66
Σχήμα 5, <i>Συμβολή σωστού σχεδιασμού ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ</i>	68
Σχήμα 6, <i>Παραβάσεις ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ</i>	69
Σχήμα 7, <i>Επάρκεια νομικού πλαισίου</i>	70
Σχήμα 8, <i>Επάρκεια εξεταστικών οργανισμών</i>	70
Σχήμα 9, <i>Επιρροή ανοίγματος ειδικοτήτων στην ανάδειξη του ρόλου ΣΑΜΕΕ</i>	71
Σχήμα 10, <i>Επαρκής γνώση φορέων για τον έλεγχο του θεσμού</i>	72
Σχήμα 11, <i>Φορείς ανάδειξης θεσμού ΣΑΜΕΕ</i>	73
Σχήμα 12, <i>Επίδραση φορέων στο ADR</i>	74

Σχήμα 13, Περιορισμός φορέων εκπαίδευσης & πιστοποίησης ΣΑΜΕΕ.....	74
Σχήμα 14, Ρόλος ΣΑΜΕΕ-ADR.....	75
Σχήμα 15, Βαθμός αλληλοεπικάλυψης.....	75
Σχήμα 16, Συνεργασία ΣΑΜΕΕ-πυροσβεστικής.....	76
Σχήμα 17, Συνεργασία ΣΑΜΕΕ-αστυνομίας.....	77
Σχήμα 18, Ανάγκη πρακτικής εκπαίδευσης ΣΑΜΕΕ.....	78
Σχήμα 19, Σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχου.....	79
Σχήμα 20, Θεσμός συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς.....	80
Σχήμα 21, Παράγοντες μη ικανοποιητικής εφαρμογής θεσμού.....	81
Σχήμα 22, Παραβάσεις ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ.....	82
Σχήμα 23, Βαθμός εκπαίδευσης ΣΑΜΕΕ.....	83
Σχήμα 24, Ρόλος ΣΑΜΕΕ-ADR.....	84
Σχήμα 25, Συνεργασία πυρ/κης-ΣΑΜΕΕ.....	85
Σχήμα 26, Ανάγκη σύστασης κλιμακίων ελέγχου.....	85
Σχήμα 27, Θεσμός συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς.....	86
Σχήμα 28, Παράγοντες μη ικανοποιητικής εφαρμογής θεσμού.....	87
Σχήμα 29, Παραβάσεις ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ.....	88
Σχήμα 30, Βαθμός εκπαίδευσης ΣΑΜΕΕ.....	89
Σχήμα 31, Ρόλος ΣΑΜΕΕ-ADR.....	90
Σχήμα 32, Συνεργασία τροχαίας-ΣΑΜΕΕ.....	91
Σχήμα 33, Ανάγκη σύστασης κλιμακίων ελέγχου.....	92

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μεταφορά ονομάζουμε γενικά την μετακίνηση επιβατών και διακίνηση φορτίων από έναν τόπο σε άλλον, έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος αντίστοιχα. Συνεπώς οι μεταφορές στη προκειμένη περίπτωση αποτελούν εμπορικές πράξεις.

Οι μεταφορικές δραστηριότητες αποτελούν σημαντικό τομέα και παράγοντα ανάπτυξης μιας εθνικής οικονομίας. Ανάλογα του χώρου που διενεργούνται αυτές διακρίνονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Απαραίτητη προϋπόθεση ανάπτυξης των μεταφορών είναι η ύπαρξη αντίστοιχων υποδομών, χερσαίου, θαλάσσιου και αεροπορικού δικτύου, (όπως οι αυτοκινητόδρομοι τα λιμάνια και αεροδρόμια), η ύπαρξη ικανού αριθμού μέσων μεταφοράς (οχήματα μεταφορών, σιδηρόδρομοι, πλοία, αεροπλάνα, ελικόπτερα κλπ), καθώς και αντίστοιχη τεχνική και διοικητική υποδομή υποστήριξης αυτών.

Η ασφαλής μεταφορά των κάθε είδους φορτίων και εμπορευμάτων αποτελεί θέμα ζωτικής σημασίας τόσο για τους επαγγελματίες μεταφορείς, όσο και για την κοινωνία ευρύτερα, καθώς συμβάλλει στην πρόληψη των ατυχημάτων που κοστίζουν σε ανθρώπινες ζωές και περιουσίες. Κατά συνέπεια, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν οικονομικό και γενικότερο όφελος από την ασφαλή διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου. Ακόμη, μεγαλύτερης ζωτικής σημασίας είναι η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Ως **επικίνδυνα φορτία** ορίζονται τα εμπορεύματα, είδη και υλικά από τα οποία μπορούν να προκύψουν κίνδυνοι για το κοινωνικό σύνολο, τη ζωή και την υγεία των ανθρώπων και των ζώων καθώς και για τη δημόσια τάξη και ασφάλεια. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι δυνατό να οφείλονται στη φύση, τις ιδιότητες και την κατάσταση αυτών των φορτίων, καθώς και σε τυχόν ατύχημα κατά τη μεταφορά τους. Η βιομηχανία και οι άλλες δραστηριότητες του ανθρώπου απαιτούν την καθημερινή μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η διακίνηση των επικινδύνων φορτίων μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα σοβαρό ατύχημα. Ακόμα και όταν οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μικρές, ο κίνδυνος εμφάνισης ατυχήματος μεγάλης έκτασης είναι υπαρκτός. Άλλωστε η ίδια η φύση της μεταφοράς επιβάλλει την κυκλοφορία των επικίνδυνων φορτίων σε δημόσιο χώρο (δρόμο, λιμάνι ή αεροδρόμιο), μακριά από το ελεγχόμενο περιβάλλον μιας βιομηχανικής

εγκατάστασης. Υπάρχουν μάλιστα περιπτώσεις, όπου η πρόκληση ατυχήματος δεν οφείλεται σε παραλείψεις που αφορούν αυστηρά το μεταφερόμενο φορτίο, αλλά στους συνήθεις κινδύνους της κυκλοφορίας. Η αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων αποτελεί ένα σύνθετο, πολύπλοκο στην εφαρμογή του πρόβλημα με διαστάσεις και νομικό πλαίσιο που ξεπερνούν τα όρια της χώρας.

Πόσο εύκολο είναι πράγματι για τις μικρές και μεσαίες κυρίως επιχειρήσεις να αντιμετωπίσουν τους εγκυμονούντες κινδύνους και να οργανώσουν τις επικίνδυνες μεταφορές τους χωρίς τις απαραίτητες συχνά τεχνικές γνώσεις;

Αυτή η μελέτη φιλοδοξεί να αναδείξει με συνοπτικό τρόπο ορισμένες από τις σημαντικότερες διαδικασίες μεταφοράς των επικίνδυνων φορτίων, τους πιθανούς κινδύνους μιας τέτοιας μεταφοράς, καθώς και την αντιμετώπισή τους, μέσα από τον θεσμό του Συμβούλου Ασφαλείας Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων. Ακόμη, παρουσιάζεται ο ρόλος και τα καθήκοντα των ΣΑΜΕΕ καθώς και το σχετικό νομικό πλαίσιο. Στα πλαίσια της εργασίας αναλύονται επίσης τα σημαντικότερα σημεία που διέπουν την ασφαλή μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων, και παρατίθενται χρήσιμες πληροφορίες που χρειάζονται οι οδηγοί, οι μεταφορείς και κάθε εμπλεκόμενος στον τομέα αυτό.

1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εδώ και πολλές δεκαετίες έχουν μπει στη ζωή μας προϊόντα τα οποία κάτω από προϋποθέσεις μπορούν να αποδειχθούν επικίνδυνα, τόσο για την ανθρώπινη ζωή όσο και για το περιβάλλον. Παρά την επικινδυνότητά τους, τα υλικά αυτά χρησιμοποιούνται καθημερινά σε όλο τον πλανήτη. Η βιομηχανία και οι άλλες δραστηριότητες του ανθρώπου απαιτούν την καθημερινή μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η διακίνηση των επικινδύνων φορτίων μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα σοβαρό ατύχημα. Ακόμα και όταν οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μικρές, ο κίνδυνος εμφάνισης ατυχήματος μεγάλης έκτασης είναι υπαρκτός. Άλλωστε η ίδια η φύση της μεταφοράς επιβάλλει την κυκλοφορία των επικίνδυνων φορτίων σε δημόσιο χώρο (δρόμο, λιμάνι ή αεροδρόμιο), μακριά από το ελεγχόμενο περιβάλλον μιας βιομηχανικής εγκατάστασης. Υπάρχουν μάλιστα περιπτώσεις, όπου η πρόκληση ατυχήματος δεν οφείλεται σε παραλείψεις που αφορούν αυστηρά το μεταφερόμενο φορτίο, αλλά στους συνήθεις κινδύνους της κυκλοφορίας. Πολλές φορές οι άνθρωποι οι οποίοι εμπλέκονται με τη διακίνηση ενός επικίνδυνου φορτίου δεν έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση και δεν γνωρίζουν τις ιδιομορφίες του (Κλαδική μελέτη, 2004)

1.1.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Η ραγδαία ανάπτυξη και επέκταση της τεχνολογίας έχει δημιουργήσει καινούργιες ανάγκες. Απόρροια αυτών των αναγκών είναι η ανάπτυξη περισσότερων των 50.000 υλικών που χαρακτηρίζονται Επικίνδυνα Υλικά. Η ανάπτυξη των υλικών είναι συνεχής αφού συνεχής είναι και η επέκταση της τεχνολογίας. Τα περισσότερα υλικά διαθέτουν ειδική συσκευασία η οποία τα καθιστά ασφαλή μέχρις ότου απελευθερωθούν από το σύστημα διαφύλαξής τους.

Το πρόβλημα της πυρόσβεσης διαφόρων χημικών ουσιών εμφανίζεται σε πολλές περιπτώσεις, όπως στη χρήση, επεξεργασία, παραγωγή, αποθήκευση, διακίνηση, ακόμα και στη διάθεση των διαφόρων χημικών προϊόντων.

ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

✓ ΥΓΡΑ:

Εύφλεκτα (Ακετόνη, Μεθανόλη, Βενζίνη κ.ά)

Καυστικά (Θειικό Οξύ, Καυστική Σόδα, Χλωρίνη κ.ά)

Δηλητηριώδη (Κυανιούχες ενώσεις, Φυτοφάρμακα κ.ά)

✓ ΣΤΕΡΕΑ:

Εύφλεκτα (Μαγνήσιο, Θείο κ.ά)

Αντιδρώντα με νερό (Κάλιο, Νάτριο)

Δηλητηριώδη (Φυτοφάρμακα κ.ά)

✓ ΑΕΡΙΑ:

Εύφλεκτα - Εκρηκτικά (Υδρογόνο, Υγραέριο κ.ά)

Δηλητηριώδη – Ασφυξιογόνα (*Κυάνιο, Μονοξείδιο του Άνθρακα, Άζωτο, Διοξείδιο του Άνθρακα*). (Κλαδική μελέτη, 2004)

ΠΟΥ ΣΥΝΑΝΤΩΝΤΑΙ

Μερικές χημικές ενώσεις συναντώνται πιθανότατα σε βιομηχανίες, όπως, για παράδειγμα, οι ρητίνες σε βιομηχανίες πλαστικών. Μερικές ενώσεις όμως είναι τόσο εύχρηστες που μπορεί να βρεθούν σε οποιαδήποτε πόλη, κτίριο, σταθμό, αεροδρόμιο, φορτηγό, πλοίο, βαγόνι κ.λπ. Άλλωστε, εκατομμύρια τόνοι χημικών ενώσεων παρασκευάζονται, αποθηκεύονται και διακινούνται στο εσωτερικό μίας χώρας οπότε είναι πολύ πιθανό να σημειωθεί ένα ατύχημα στην περιοχή ευθύνης, κάποιου πυροσβεστικού σταθμού!

Επικίνδυνα υλικά συναντώνται παντού και υπάρχει ο κίνδυνος έκθεσης σε αυτά στο μεγαλύτερο ποσοστό των περιστατικών όπου καλείται να επέμβει η πυροσβεστική!

✓ *Εργοστάσια*: Χημικά, Φαρμακευτικά, Πετρελαιοειδών, Βαριά Βιομηχανία

✓ *Μεταφορά*: Οδικώς, Σιδηροδρομικώς, Θαλασσίως

✓ *Αποθήκευση*: Αποθηκευτικές Δεξαμενές, Αποθήκευση φιαλών, υγροποιημένων αερίων, Πρατήρια καυσίμων

✓ *Χρήση*: Εργαστηριακές μονάδες, υλικά για οικιακή χρήση

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ – ΦΟΡΤΙΑ

- **Εκρηκτικά** – δυναμίτιδες, πυρίτιδα (μπαρούτι)
- **Αέρια** – Επικίνδυνα ή όχι από τη φύση τους (ασετιλίνη, αέρας εντός κυλίνδρου υψηλής πίεσης)
- **Εύφλεκτα Υγρά** – Οινόπνευμα – Βενζίνες
- **Εύφλεκτα Στερεά** – στερεές καύσιμες ύλες
- **Οξειδωτικά** – Συντηρούν την καύση χωρίς να είναι τα ίδια εύφλεκτα Υπεροξείδια του υδρογόνου, Οξυγόνο
- **Τοξικά** – δηλητήρια – αρσενικό, φυτοφάρμακα
- **Ραδιενεργά** – Ραδιοϊσότοπα, ουράνιο
- **Διαβρωτικά** – Θεϊκό Οξύ, διάφορα καυστικά

Η Επικινδυνότητά τους είναι ανάλογη με τις φυσικοχημικές και τις Χημικές ιδιότητές τους.

Η κατωτέρω ταξινόμηση βασίζεται στο διεθνή χαρακτηρισμό **UN**.

Ο τρόπος αντιμετώπισης των χημικών ουσιών του **Πίνακα 1** δεν είναι δυνατό να είναι ο ίδιος για όλες τις αναγραφόμενες ουσίες, καθώς η έκθεση στις ουσίες αυτές προκαλεί διαφορετικές βλάβες κατά περίπτωση. Τα συμπτώματα από εκθέσεις σε χημικές ουσίες εξαρτώνται μεταξύ των άλλων από τη συγκέντρωση και διάρκεια της έκθεσης καθώς και την επιδεκτικότητα και επιρροή που έχει ο οργανισμός του καθένα. (Κλαδική μελέτη, 2004)

Πίνακας (1). Το Γενικό πλαίσιο Αναφοράς Επικίνδυνων Φορτίων όπως υιοθετείται από τον ΙΜΟ

<i>ΔΙΑΚΡΙΣΗ</i>	<i>ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΟΥΣΙΕΣ</i>
Κατηγορία (Κλάση) 1	Εκρηκτικά
Κατηγορία (Κλάση) 2	Αέρια: συμπιεσμένα, υγροποιημένα, ή διαλυμένα υπό πίεση.
Κατηγορία (Κλάση) 3	Εύφλεκτα (*) υγρά
Κατηγορία (Κλάση) 4	Εύφλεκτα στερεά, ουσίες αυθόρμητα υποκείμενες σε καύση, ουσίες που, σε επαφή με το νερό, ελκύουν ευανάφλεκτα αέρια
Κατηγορία (Κλάση) 5	Οξειδωτικά, οξειδωτικές ουσίες (παράγοντες) και οργανικά υπεροξειδία
Κατηγορία (Κλάση) 6	Δηλητηριώδεις (τοξικές) και μολυσματικές ουσίες
Κατηγορία (Κλάση) 7	Ραδιενεργά υλικά
Κατηγορία (Κλάση) 8	Διαβρωτικά
Κατηγορία (Κλάση) 9	Διάφορες επικίνδυνες ουσίες

Πηγή: Αριστοθέα Λαζαρίδου, προβλήματα κατά τη χρήση & μεταφορά επικίνδυνων υλικών, άγνωστη ημερομηνία

ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

Εύφλεκτα Υλικά: Βυτία, Βαρέλια πλαστικά ή μεταλλικά (θερμαντικά έλαια κ.ά)

Αέρια υπό πίεση & Υγροποιημένα: Κύλινδροι υψηλής πίεσης (Οξυγόνο, Ασετιλίνη, Προπάνιο, Υδρογόνο, Άζωτο), Βυτία υψηλής πίεσης (Υγραέριο, Προπάνιο, Άζωτο)

Δηλητηριώδη, Μολυσματικά κ.ά: Βαρέλια, Δοχεία διαφόρων μεγεθών (περιορισμένη χρήση – οικιακή χρήση). (Κλαδική μελέτη, 2004)

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

Οδικώς: Βυτιοφόρα διαμερισματοποιημένα, οχήματα επικαθήμενα, συρόμενα (ρυμουλκά μετά ρυμουλκούμενου) νταλίκες, Φορτηγά

Σιδηροδρομικώς: Βαγόνια – Βυτία

Δια θαλάσσης: Δεξαμενόπλοια, μεταφορά χύμα ή συσκευασμένη

Διά Αέρος: Μεταφορά επικινδύνων υλικών μόνον από το στρατό

ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ

Βαρέλια – πλαστικά ή μεταλλικά, **Κύλινδροι υψηλής πίεσης**, **Βυτία** (χωρίς τον τράκτορα), **Δεξαμενές** (Υπέργειες, Υπόγειες, Υποβρύχιες)

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

Η δυνατότητα αναγνώρισης των χημικών ουσιών είναι από τους πλιό σημαντικούς παράγοντες όταν ασχολείται κανείς με τέτοια υλικά ή όταν αυτά εμπλέκονται σε κάποιο συμβάν. Η δυνατότητα αυτή αρχικά επιτυγχάνεται μέσω των ειδικών ενδεικτικών πινακίδων οι οποίες τοποθετούνται τόσο στη συσκευασία του υλικού, όσο και στο μέσο μεταφοράς, και το χώρο αποθήκευσής τους

Υπάρχουν πολλών ειδών ενδεικτικά σήματα με τα οποία κυκλοφορούν τα υλικά αυτά. Τα πιο διαδεδομένα στη χώρα μας είναι αυτά τα οποία χρησιμοποιούνται από τις χώρες της Ε.Ε Για προωθήσεις επικίνδυνων φορτίων είναι σε χρήση στην Ευρώπη κατατάξεις επικινδύνων ειδών γνωστές με τις συντημήσεις U.N. Σύστημα και ADR (Accord Dangereux Routier) / RID (International Regulations concerning the carriage of Dangerous Goods by Rail.) Σύστημα. (1)

Συγκεκριμένα:

α) Το **U.N. Σύστημα** έχει την προέλευσή του στα Ηνωμένα Έθνη (U.N. - Committee of Experts on Transport of Dangerous Goods), και

β) Το **ADR/RID Σύστημα** διέπει τις χερσαίες (οδικές/σιδηροδρομικές, αντίστοιχα) μεταφορές στις ευρωπαϊκές χώρες σύμφωνα με το σχετικό έργο της ECE (Island Transport Committee of the Economic Commission for Europe).**Συμπληρωματικά:** Αναφέρεται ότι το U.N. σύστημα χρησιμοποιείται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO (International Maritime Organization), π.χ. στον Κώδικα (για επικίνδυνα φορτία) – IMDG (International Maritime Dangerous Goods) Code, όπου γίνεται χρήση του αριθμού H.E. των ουσιών κ.λπ.

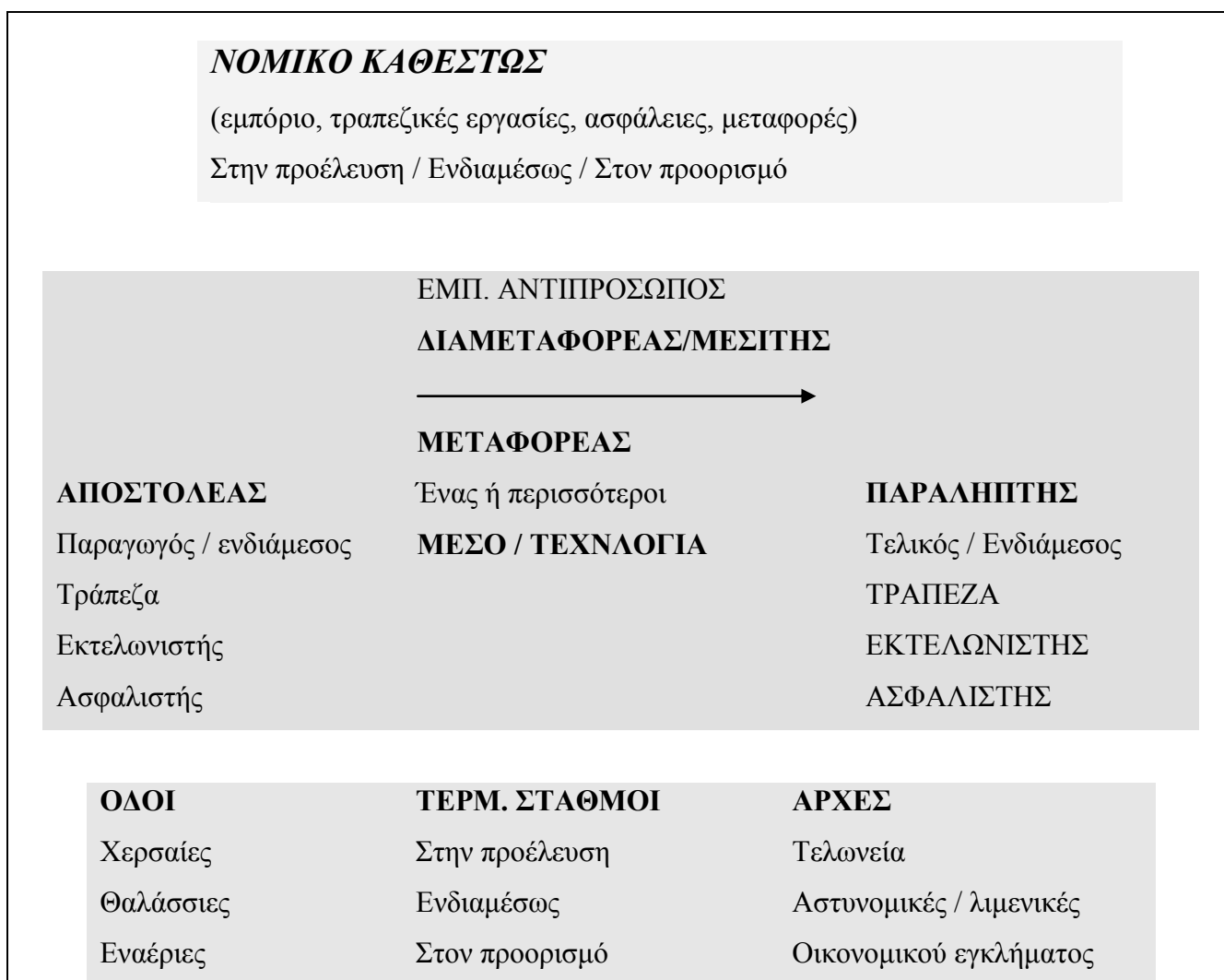
1.2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η υπεραπλουστευμένη αντίληψη για τις μεταφορές αναφέρει ότι μια μεταφορά για να πραγματοποιηθεί χρειάζεται έναν αποστολέα, έναν παραλήπτη και έναν μεταφορέα (ως μέσο).

Στην πραγματικότητα όμως η διαδικασία της μεταφοράς αποτελεί ένα πολύ πιο διευρυμένο σύστημα, στο οποίο συμμετέχουν πολλά μέρη και παράγοντες.

Στη συνέχεια ακολουθεί μια ενδεικτική απεικόνιση του συστήματος μεταφορών. (Ανδριανόπουλος Σ, Γιαννάτος, 1999)

Πίνακας (2). Το σύστημα των μεταφορών



Πηγή: Γιαννάτος Γ., Ανδριανόπουλος Σ., 1999

1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ

Η μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα σοβαρά ατυχήματα. Όταν η μεταφορά, αφορά τέτοιας φύσεως φορτία, η ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου δεν παίζει ρόλο και ο κίνδυνος εμφάνισης ατυχήματος μεγάλης έκτασης είναι υπολογίσιμος. Άλλωστε η ίδια η φύση της μεταφοράς επιβάλλει την διέλευση του επικίνδυνου φορτίου από δημόσιο χώρο(δρόμο, λιμάνι, αεροδρόμιο) μακριά από το ελεγχόμενο περιβάλλον μιας βιομηχανικής εγκατάστασης. Οι αιτίες πρόκλησης κάποιου ατυχήματος, που εμπλέκεται ένα όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα υλικά, δεν οφείλονται μόνο σε παραλείψεις που αφορούν αυστηρά το μεταφερόμενο φορτίο όπως είναι η συσκευασία και οι συνθήκες μεταφοράς, αλλά και σε ένα «συνηθισμένο» οδικό ατύχημα το οποίο, με την σειρά του, εξαρτάται από πολλούς εξωγενείς παράγοντες. Τέλος, ένας βασικός παράγοντας που έχει καθοριστικό ρόλο στην σωστή διακίνηση αυτών των προϊόντων είναι η σωστή εκπαίδευση των εμπλεκόμενων ανθρώπων. Πολύ συχνό φαινόμενο όμως, είναι οι άνθρωποι που εμπλέκονται να μην έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση με αποτέλεσμα να γίνεται δύσκολη η αναζήτηση της ροής των γεγονότων που οδήγησαν στο ατύχημα. (Ζαχαρής Σ, 2005)

1.3.1. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ

Η διεθνής νομοθεσία ορίζει τη καταγραφή και την αναφορά των ατυχημάτων που γίνονται κατά την διάρκεια μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Έτσι λοιπόν, μετά από ένα τέτοιο ατύχημα είναι απαραίτητο, να συνταθεί η έκθεση αυτού και να ενημερωθούν τα εθνικά ή διεθνή αρμόδια όργανα. Στα πλαίσια αυτής της διαδικασίας έχουν συνταχθεί βάσεις δεδομένων οι οποίες περιλαμβάνουν τα ατυχήματα μεγάλης έκτασης, ώστε να διευκολυνθεί η περαιτέρω επεξεργασία τους είτε από τις αρμόδιες αρχές είτε από ερευνητές (ενδεικτικά ονόματα ερευνητών είναι: Lees (1996), Vilchez et al). (Πούλιος Κ, Βαγιόκας Ν, Τσιρώνης Ι, Χατζής Χ.,2007)

Συχνό φαινόμενο, είναι ότι παρουσιάζεται πολλές φορές το ίδιο ατύχημα, ιδίως όταν οι αιτίες δημιουργίας του είναι περισσότερες από μία. Αυτές οι αιτίες κάποιες φορές

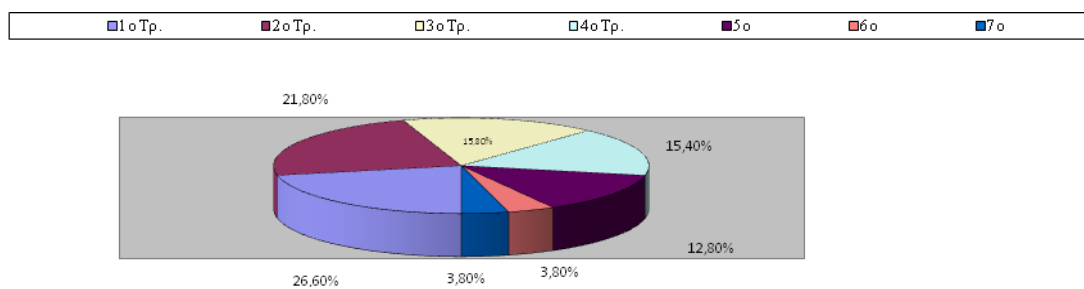
παρερμηνεύονται με αποτέλεσμα, να μην γίνεται κατανοητή η αλληλουχία των γεγονότων που προκάλεσαν το ατύχημα, τις τυχόν ευθύνες των εμπλεκόμενων προσώπων και αρχών, την έλλειψη ή τη μη σωστή εφαρμογή σχεδίου διαχείρισης της κρίσης, την έλλειψη εκπαίδευσης, την αδιαφορία ως προς την τήρηση των κανόνων ασφάλειας. (Πούλιος Κ, Βαγιόκας Ν, Τσιρώνης Ι, Χατζής Χ.,2007)

Πίνακας (3). Μείζονα ατυχήματα διεθνώς κατά τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (τελευταία 40 έτη)

<i>Ημερ/νια συμβάντος</i>	<i>Είδος ατυχήματος</i>	<i>Περιοχή</i>	<i>Ουσία & ποσότητα</i>	<i>Αιτία & αποτέλεσμα</i>	<i>Θάνατοι</i>
28/6/1959	Σιδηροδρομικό	Ύπαιθρος/Georgia ΗΠΑ	LPG,18 τόνοι	Εκτροχιασμός, εμβολισμός του βυτίου, έκρηξη & πυρκαγιά	23
31/7/1981	Σιδηρ/ικό	Αστική/Μεξικό	Χλωρίνη,90- 150 τόνοι	Εκτροχιασμός, θραύση του βυτίου, τοξικό νέφος	14-20
11/5/1976	Οδικό	Αστική/Τέξας	Αμμωνία, 19 τόνοι	Σύγκρουση οχήματος & πτώση σε χαντάκι, θραύση του βυτίου, τοξικό νέφος	6
25/7/1962	Οδικό	Αστική/Πολιτεία Ν.Υόρκης	Προπάνιο, 13 τόνοι	Το ρυμουλκούμενο δίπλωσε μετά από σύγκρουση	10

				με δέντρο, πυρκαγιά	
11/7/1978	οδικό	Κατασκήνωση/ Ισπανία	Προπυλένιο, 22 τόνοι	Θραύση βυτίου λόγω υπερπλήρωσης, πύρινη σφαίρα	200
8/1/1979	Θαλάσσιο	Αποβάθρα/Ιρλανδία	Ακατέργαστο πετρέλαιο	Λάθος στη τοποθέτηση του έρματος θραύση του είδη διαβρωμένου κύτους, πυρκαγιά & έκρηξη	50
30/8/1979/	Ποτάμιο	Ποταμός/ Μισσισιπιπής/Λουϊζιάνα ΗΠΑ	Βουτάνιο, 600 τόνοι	Σύγκρουση, θραύση βυτίων, έκρηξη & πύρινη σφαίρα	12
25/2/1984	Αγωγός μεταφοράς	Αστικό/Βραζιλία	Βενζίνη, 700 τόνοι	Αστοχία λόγω διάβρωσης & ανάφλεξη	89
6/4/1989	Αγωγός μεταφοράς	Αστικό/ (Πρώην) ΕΣΣΔ	LPG	Διαρροή επί 4ώρες, πριν την ανάφλεξη από διερχόμενο τρένο, έκρηξη & πυρκαγιά	>500

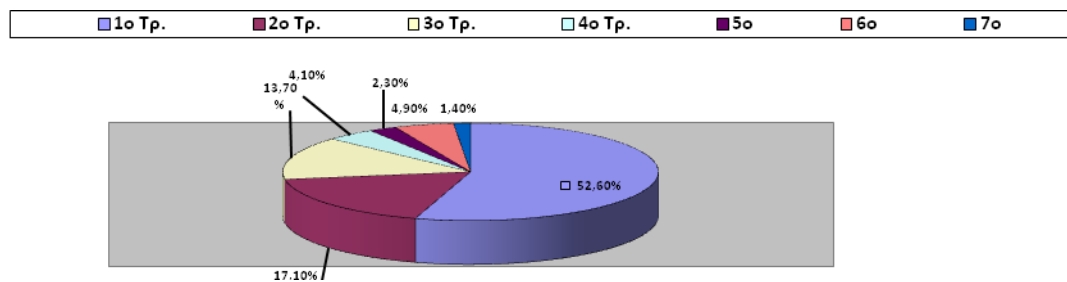
Σχήμα (1). Κατανομή ατυχημάτων ως προς το μέσο μεταφορά διεθνώς.



Πηγή: ΕΛΙΝΥΑΕ, 2007

- Σιδηροδρομική μεταφορά βυτίων
- Οδική μεταφορά
- Μεταφορά εμπορ/τίων -βυτίων
- Αγωγοί μεταφοράς
- Θαλάσσια μεταφορά
- Ποτάμια/ λιμναία μεταφορά με φορτηγίδες
- Άλλες αιτίες

Σχήμα (2). Κατανομή των ατυχημάτων ως προς την ουσία που τα προκάλεσε διεθνώς.



Πηγή: ΕΛΙΝΥΑΕ, 2007

- Υγρό
- Υγροποιημένο αέριο υπό πίεση (LPG)
- Αέρια
- Διάλυμα
- Σκόνη
- Υγροποιημένο αέριο υπό ψύξη
- Διάφορες περιπτώσεις

1.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΟΗΕ

Το βασικό πλαίσιο που διέπει τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων αγαθών συντάχθηκε από μια ειδική επιτροπή του ΟΗΕ και έχει την μορφή συστάσεων (Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (United Nations,1993), γνωστές και ως «Κώδικας Μεταφορών του ΟΗΕ» (UN Transport Code).

Ο κώδικας καλύπτει τα εξής θέματα:

1. Την ταξινόμηση των επικίνδυνων ουσιών
2. Την συσκευασία
3. Την σήμανση
4. Τα δοχεία, βυτία, κιβώτια, δεξαμενές κλπ
5. Τις διαδικασίες μεταφοράς

Ο Κώδικας Μεταφορών του ΟΗΕ ακολουθείται και από άλλες διεθνείς συμφωνίες, σε ότι αφορά την ταξινόμηση των επικίνδυνων φορτίων.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η επίσημη γλώσσα των νομικών κειμένων είναι η αγγλική. Επίσης, σε ορισμένα έγγραφα γίνεται χρήση της γαλλικής ή της γερμανικής γλώσσας, αλλά στην πράξη αρκεί να γνωρίζει κανείς την ονοματολογία των αγγλικών όρων.

Άρα, οποιοσδήποτε εμπλεκόμενος στην μεταφορά επικίνδυνων ουσιών θα πρέπει να είναι σε θέση να αναγνωρίζει τους βασικούς όρους στην αγγλική γλώσσα. (Πούλιος Κ, Βαγιόκας Ν, Τσιρώνης Ι, Χατζής Χ.,2007)

1.5 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΕ

Το μερίδιο της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών την εικοσαετία 1970-1990 είχε αύξηση 20% (από 50% το 1970 ανέβηκε στο 70% το 1990) του συνόλου των εσωτερικών μεταφορών της Κοινότητας. Αυτή η αύξηση ενισχύθηκε από την επιλογή των κρατών μελών να μην υπάρχει επιβάρυνση στις τιμές των οδικών μεταφορών με το κόστος των υποδομών. Μετά από πρόταση της Επιτροπής, η οποία έγινε το 1968, εγκρίθηκε από το Συμβούλιο ένα σύστημα τιμολογίων με ψαλίδες ανώτατων και κατώτατων τιμών μόνο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών. Το σύστημα το οποίο προαναφέρθηκε ήταν πειραματικής μορφής και για αυτό αντικαταστάθηκε το 1990, από ένα ενιαίο σύστημα ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών που εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών (Κανονισμός 4058/89, ΕΕ L 390, 30.12.1989 και Συμφωνία ΕΟΧ, ΕΕ L 1, 03.01.1994). Το νέο καθεστώς περιλαμβάνει πάντως τη δυνατότητα κατάστρωσης δεικτών του κόστους, δηλαδή ενδείξεων των διάφορων στοιχείων του κόστους, τα οποία ένας μεταφορέας πρέπει να παίρνει υπόψη του για τη διαμόρφωση της τιμής την οποία διαπραγματεύεται με τον πελάτη του. Προς το παρόν, αυτές οι ενδείξεις δεν λαμβάνουν υπόψη το πραγματικό κόστος των οδικών υποδομών. Όμως, η προσέγγιση την οποία προτείνει η Επιτροπή για την εφαρμογή της αρχής «ο χρήστης πληρώνει» ως προς το κόστος των υποδομών μπορεί, να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην εναρμόνιση του κόστους και της τιμολόγησης των οδικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα (SOM (1998), 466, 22 Ιουλίου 1998). (Μούσης Ν.,2008)

Τα έγγραφα κυκλοφορίας των μηχανοκινήτων οχημάτων ως προς την εμφάνιση και το περιεχόμενό τους, έχουν απλοποιηθεί για να διευκολυνθεί η οδική κυκλοφορία στην Κοινότητα, να απλουστευθούν οι διαδικασίες σε περίπτωση νέας εγγραφής σε άλλο κράτος μέλος και να καταπολεμηθεί η παράνομη κυκλοφορία οχημάτων (Οδηγία 1999/37, ΕΕ L 138, 01.06.1999 και οδηγία 2003/127, ΕΕ L 10, 16.01.2004). Κοινοί κανόνες υπάρχουν για την αναγνώριση, στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία, του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (Κανονισμός 2411/98, ΕΕ L 229, 10.11.1998). (Μούσης Ν.,2008)

Η προσέγγιση της Κοινότητας στοχεύει, όχι μόνο στην εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού και στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά επίσης και στην οδική ασφάλεια, η οποία γίνεται ένα όλο και πιο σοβαρό πρόβλημα μέσα στην ΕΕ. Τα κυριότερα κοινοτικά μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι τώρα στο πεδίο της οδικής ασφάλειας αφορούν την εναρμόνιση των κανόνων που αφορούν την κατασκευή των οχημάτων και τον έλεγχο των οχημάτων (πάνω από 100 οδηγίες) όπως ιδίως: το ελάχιστο βάθος των σκαλισμάτων των ελαστικών των οχημάτων (Οδηγία 89/459, ΕΕ L 226, 03.08.1989 και Συμφωνία ΕΟΧ, ΕΕ L 1, 03.01.1994) · τον περιοδικό έλεγχο των οχημάτων (Οδηγία 96/96, ΕΕ L 46, 17.02.1997 και οδηγία 2003/27, ΕΕ L90, 08.04.2003)· τα συστήματα περιορισμού της ταχύτητας των φορτηγών (Οδηγία 92/24, ΕΕ L 129, 14.05.1992 και οδηγία 2004/11, ΕΕ L 44, 14.02.2004)· την υποχρεωτική ανάρτηση ζωνών ασφαλείας (Οδηγία 91/671, ΕΕ L 373, 31.12.1991 και οδηγία 2003/20, ΕΕ L 115, 09.05.2003)· την υποχρεωτική τοποθέτηση συσκευών ελέγχου του χρόνου εργασίας των επαγγελματιών οδηγών (ταχογράφοι) (Κανονισμός 3821/85, ΕΕ L 370, 31.12.1985 και κανονισμός 561/2006, ΕΕ L 102, 11.04.2006) και τα γενικά κριτήρια έκδοσης άδειας οδήγησης ευρωπαϊκού τύπου σε χαρτί ή σε μορφή πιστωτικής κάρτας, συμπεριλαμβανομένων των εναρμονισμένων κωδικών για πρόσθετες ή περιοριστικές πληροφορίες (Οδηγία 2006/126, ΕΕ L 403, 30.12.2006). Ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας επιβάλλονται στις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (Οδηγία 2004/54, ΕΕ L 167, 30.04.2004). (Μούσης Ν.,2008)

Για λόγους οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη μπορούν να ενεργούν απροειδοποίητους οδικούς ελέγχους των επαγγελματιών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, προκειμένου να επιθεωρούν τα στοιχεία των συστημάτων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος για να ανακαλύψουν τις τυχόν ελλείψεις (Οδηγία 2000/30, ΕΕ L 203, 10.08.2000 και οδηγία 2003/26, ΕΕ L 90, 08.04.2003). Στην οδική ασφάλεια αποβλέπει επίσης η οδηγία ως προς την οργάνωση του χρόνου εργασίας για το ταξιδεύον προσωπικό που εκτελεί δραστηριότητες οδικών μεταφορών και τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς (Οδηγία 2002/15, ΕΕ L 80, 23.03.2002). Το Συμβούλιο έχει εγκρίνει τη δημιουργία μιας κοινοτικής τράπεζας δεδομένων για τα τροχαία ατυχήματα (CARE) (Απόφαση 93/704, ΕΕ L 329, 30.12.1993) και έχει

υιοθετήσει ψήφισμα σχετικά με τους νέους οδηγούς αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (EE C 351, 30.12.1993, σ. 1.).

Οι προδιαγραφές που ισχύουν στα κράτη μέλη για τις μέγιστες διαστάσεις και τα μέγιστα βάρη των οδικών οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, έχουν εναρμονιστεί, έτσι ώστε να εκλείψουν τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία μεταξύ των κρατών μελών, τα οποία δημιουργούσαν οι διαφορές τους. Έτσι μια οδηγία ορίζει τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται στο εθνικό και διεθνές δίκτυο και τα μέγιστα βάρη που επιτρέπονται στο διεθνές δίκτυο (Οδηγία 96/53, EE L 235, 17.09.1996 και οδηγία 2002/7, EE L 67, 09.03.2002). Πάντως, προκειμένου να εξασφαλιστεί μια λογική περίοδος απόσβεσης για τα υπάρχοντα οχήματα, τα κράτη μέλη μπορούν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, να επιτρέπουν, για εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων στο έδαφός τους, την κυκλοφορία οχημάτων που ξεπερνούν τις κοινοτικές προδιαγραφές.

Μια άλλη οδηγία εναρμονίζει τους κανόνες που εφαρμόζονται στις εθνικές και ενδοκοινοτικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται, αφενός, ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφαλείας στα πλαίσια της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) και, αφετέρου, η δημιουργία ενιαίας αγοράς για τις εν λόγω υπηρεσίες μεταφορών στην Κοινότητα (Οδηγία 94/55, EE L 319, 12.12.1994 και οδηγία 2006/89, EE L 305, 04.11.2006). Μια συμπληρωματική οδηγία θεσπίζει ομοιόμορφες διαδικασίες στα θέματα ελέγχου των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων (Οδηγία 95/50, EE L 249, 17.10.1995 τροποποιηθείσα τελευταία από οδηγία 2008/54, EE L 162, 21.06.2008). (Μούσης Ν., 2008)

Η οδική μεταφορά, απειλείται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και αυτό δημιουργεί αναζήτηση νέων οδών και νέων μέσων μεταφοράς. Συχνά οι βελτιώσεις στην υποδομή ματαιώνονται ή καθυστερούν σημαντικά για περιβαλλοντικούς λόγους. Παρόλα αυτά, όμως, η οδική μεταφορά παραμένει το πιο δημοφιλές είδος μεταφοράς στην Ευρώπη.

Υπάρχουν σήμερα πάρα πολλές παραλλαγές οδικών μεταφορικών μέσων, τα οποία καλύπτουν οποιαδήποτε μεταφορική ανάγκη (μεταφορά στερεών, υγρών ή αερίων

φορτίων) και ικανοποιούν κάθε απαίτηση των ενδιαφερομένων. Υπάρχει επίσης και η δυνατότητα μετατροπής και δημιουργίας ειδικού τύπου φορτηγών όπου και όταν οι απαιτήσεις το επιβάλλουν. Έτσι ανάλογα με την χρήση για την οποία προορίζονται, υπάρχουν βυτιοφόρα αυτοκίνητα, φορτηγά ψυγεία, αυτοκίνητα μεταφοράς χημικών, φορτηγά μεταφοράς υλικών μεγάλου όγκου και βάρους, αυτοκίνητα μεταφοράς οικοσυσκευών, πλατφόρμες μεταφοράς container.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα πλεονεκτήματα των οδικών μεταφορών είναι τα ακόλουθα:

- Η δυνατότητα μεταφοράς πόρτα – πόρτα
- Η διαρκής συνοδεία του φορτίου από τουλάχιστον ένα άτομο
- Υπάρχει ακρίβεια στις παραδόσεις
- Το κόστος τους είναι μέτριο
- Υπάρχει ποικιλία μεταφορικών μέσων για οποιαδήποτε μεταφορική ανάγκη
- Ευελιξία επιλογής δρομολογίων
- Δεν υπόκειται σε προκαθορισμένα δρομολόγια (αλλαγή κατεύθυνσης)
- Είναι ταχύτερη από την θαλάσσια μεταφορά
- Οικονομικότερη από την αεροπορική
- Πιο ευέλικτη από την αεροπορική και την θαλάσσια μεταφορά
- Λογική σχέση βάρους/όγκου 1 προς 3 (Ανδριανόπουλος Σ., Γιαννάτος Γ.,1999)

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα μειονεκτήματα των οδικών μεταφορών είναι τα ακόλουθα:

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Έλλειψη επαρκών υποδομών
- Περιβαλλοντική ρύπανση
- Όριο μεγέθους φορτίων έως 40 τόνους
- Είναι ακριβότερη από την θαλάσσια μεταφορά
- Πιο αργή από την αεροπορική
- Περιορισμένος χώρος
- Υπόκεινται ελέγχους στα σύνορα (πιθανές καθυστερήσεις) (Ανδριανόπουλος Σ., Γιαννάτος Γ.,1999)

Πίνακας (4). Χαρακτηριστικά μεταφορικών μέσων

Χαρακτηριστικά Μέσο	Μεταφορικό κόστος	Ταχύτητα μεταφοράς	Κάλυψη περιοχών	Ποικιλία υπό μεταφορά φορτίων	Συχνότητα δρομολογίων	Χρονική ακρίβεια παραδόσεων
<i>Τρένα</i>	3	3	4	4	2	2
<i>Πλοία</i>	5	2	2	5	1	1
<i>Φορτηγά</i>	2	4	5	3	4	3
<i>Αεροπλάνα</i>	1	5	3	2	3	4
<i>Αγωγοί</i>	4	1	1	1	5	5

1:Κακό, 2., 3..., 4.....,5: Άριστο

Πηγή: Γιαννάτος Γ, Ανδριανόπουλος Σ., 1999

1.6 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Την τελευταία δεκαετία η συμβολή του συγκεκριμένου κλάδου στην εκτέλεση του υπεραστικού μεταφορικού έργου ανέρχεται στο 98% του συνολικού. Επιπλέον, εκτιμάται ότι μέσω του κλάδου αυτού πραγματοποιείται:

- ✓ το 46,3% της αξίας των εξαγωγών &
- ✓ το 42,9% της αξίας των εισαγωγών

Παράλληλα και ενώ η αγορά έχει διευρυνθεί σημαντικά - παρουσιάζοντας μέση ετήσια αύξηση την περίοδο 1990-2000, 5,7% έναντι 3,8% στο σύνολο της ΕΕ-15 - το μερίδιο των Ελλήνων μεταφορέων στις εθνικές μεταφορές υποχωρεί σταδιακά από 84,4% σε 78,8%. (www.iobe.gr)

Η απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις χώρες της ΕΕ, σε συνδυασμό με τις συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, τις πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος και την εξάπλωση της τάσης για ταχείες και ευέλικτες μεταφορές, αλλάζουν το σκηνικό των μεταφορών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. (www.iobe.gr)

Στην Ελλάδα απασχολούνται περίπου 140.000 άτομα στον κλάδο των μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων. Από αυτά η συντριπτική πλειοψηφία ασχολείται με την μεταφορά εμπορευμάτων. Τα ΙΧ φορτηγά αυτοκίνητα ανέρχονται σε 1 εκ. περίπου, ενώ τα ΔΧ φορτηγά είναι περίπου 40.000, εφόσον ο αριθμός αδειών για αυτά παραμένει ουσιαστικά σταθερός. Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά στοιχεία σχετικά με τον κλάδο και πιο συγκεκριμένα οικονομικά μεγέθη:

- ✓ Η αξία των Μεταφερομένων Εμπορευμάτων (ΕΕ) ετησίως ανέρχεται στα 15 δις € (15% του ΑΕΠ) σημαντικό μέγεθος μιας και περιέχει το σύνολο της κατανάλωσης καυσίμων για κίνηση και θέρμανση.
- ✓ Ο ετήσιος τζίρος Μεταφοράς ανέρχεται (ΕΕ)σε 75 εκατομμύρια €
- ✓ Ο στόλος Οχημάτων υπολογίζεται σε 6000 οχήματα (Ζαχαρής Σ,2005)

- ✓ Η διανυόμενη ετησίως απόσταση ανέρχεται περίπου στα 300 εκατομμύρια χιλιόμετρα.
- ✓ Οδηγοί > 8000, σύνολο απασχολουμένων στον ευρύτερο κλάδο >10000 από τους οποίους 6000 με πιστοποίηση ADR
- ✓ Ο αριθμός των βυτίων εκτιμάται σε 2500, από αυτά τα 2000 είναι δημόσιας χρήσεως καυσίμων, εκ των οποίων τα 1800 διαθέτουν πιστοποίηση ADR.

(τα στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο βασίζονται σε εκτιμήσεις και διασταυρώσεις και όχι σε κάποιο Μητρώο ή άλλη απογραφή)

- ✓ Ένα από τα προβλήματα του κλάδου, είναι η έλλειψη αξιόπιστων μητρώων και μηχανισμών ελέγχου. (Ζαχαρής Σ,2005)
- ✓ Κύριο πρόβλημα όμως του κλάδου, σύμφωνα με εκτιμήσεις είναι ο ελλιπής έλεγχος και αστυνόμευση που θα διασφάλιζε αφενός την προστασία των ανθρώπων και του περιβάλλοντος αλλά και τους όρους του υγιούς ανταγωνισμού. Μέχρι τώρα οι έλεγχοι γίνονται σε λίγα σημεία και μόνο στα οχήματα που είναι εύκολα αναγνωρίσιμα αλλά δεν είναι όμως εκείνα που έχουν την υψηλότερη επικινδυνότητα. Αποτέλεσμα, τα απαγορευτικά μέτρα να ισχύουν «επί δικαίων και αδίκων» οδηγώντας κατά περιπτώσεις σε καταστάσεις ψηλού ρίσκου. (Ζαχαρής Σ,2005)

Γενικά για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στην Ελλάδα, προκύπτουν τα εξής :

Ένας στόλο 6000 οχημάτων , που διανύει περισσότερα από 300.000.000 χιλιόμετρα ετησίως και διαθέτει παραπάνω από 8000 οδηγούς. Οι εργαζόμενοι για μεταφορές ξεπερνούν τους 5000 και κάνουν τζίρο άνω των 75.000.000 €.

Ως κύρια προβλήματα του κλάδου ξεχωρίζουν:

- ✓ Η αδυναμία εκσυγχρονισμού λόγω μικρών μεγεθών των επιχειρήσεων,
- ✓ Η φτωχή ποιότητα υπηρεσιών που παρέχουν οι μεταφορείς,
- ✓ Η συμφόρηση σε ανεπαρκές οδικό δίκτυο με αποτέλεσμα την αυξημένη πιθανότητα ατυχημάτων και επιβάρυνσης στο περιβάλλον.
- ✓ Οι προβλέψεις για το μέλλον είναι δυσοίωνες μιας και υπάρχει εκτίμηση για αύξηση ζήτησης φορτίων: 2000 -2010 + 40% ενώ υπάρχει ιστορικό αύξησης αριθμού φορτηγών: 1985 - 2001 + 55 %. Αυτές οι τάσεις θα οδηγήσουν σε αυξημένη συμφόρηση σε κορεσμένα δίκτυα και αυξημένα επίπεδα κινδύνου ατυχημάτων. (Ζαχαρής Σ,2005)

1.7 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ADR

Η μεταφορά επικίνδυνων υλών για τον άνθρωπο και το περιβάλλον είναι ένα λεπτό ζήτημα που απασχολεί ιδιαίτερα τους υπεύθυνους κρατικούς φορείς. Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα κράτη μέλη για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων υλών μέσω οδικών, σιδηροδρομικών και πλωτών δικτύων κατέληξαν στην κοινή συμφωνία ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road). Οι κανονιστικές διατάξεις της συμφωνίας αυτής πρόσφατα τέθηκαν σε εφαρμογή και στη χώρα μας, με σκοπό να προσαρμοστούν οι μέχρι τώρα πρακτικές, στους νέους κανόνες και τις απαιτήσεις της συμφωνίας ADR, ώστε να είναι ασφαλής η μεταφορά τους από τόπο σε τόπο. Οι κανόνες αυτοί αφορούν τη μελέτη, το σχεδιασμό και την κατασκευή των δεξαμενών των βυτιοφόρων οχημάτων και των μέσων πρόσδεσής τους, ακόμη τη σήμανση των επικίνδυνων φορτίων, τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις των ατυχημάτων, όπως επίσης και τα προτεινόμενα μέτρα για την Δημόσια Υγεία και Ασφάλεια. (Αποστολόπουλος X., Διαμαντούδης Αθ., 2002)

Σκοπός της Συμφωνίας ADR είναι να εξασφαλίσει την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και αποβλήτων με κατάλληλες συνθήκες, όταν αυτά διέρχονται από μία ή περισσότερες χώρες, έτσι ώστε να προστατεύεται το φυσικό περιβάλλον, η σωματική ακεραιότητα ή ευρύτερα η υγεία του εποχούμενου προσωπικού και η σωματική ακεραιότητα ή ευρύτερα η υγεία του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου που είναι δυνατό να έρθει σε επαφή με τα επικίνδυνα εμπορεύματα. Η Συμφωνία ADR είναι ένα δυναμικό νομοθέτημα, το οποίο παρακολουθεί συνεχώς την τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Λαμβάνει επίσης υπόψη τον εξοπλισμό των οχημάτων, τη φύση των επικινδύνων υλών, την συσκευασία τους και γενικότερα όλα τα θέματα που είναι σχετικά με τις μεταφορές αυτές. (Πατεράκης Μιχ.)

1.7.1 ΣΥΝΘΗΚΗ ADR

Ο ευρωπαϊκός κώδικας που διέπει τις οδικές μεταφορές είναι η «Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων ADR» και οι αναθεωρήσεις της. Η συμφωνία είναι γνωστή με τη διεθνή ονομασία της ADR από τα αρχικά των γαλλικών λέξεων "Accord Dangereux Routier".

Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία ADR, αφορά τις διεθνείς οδικές μεταφορές των επικίνδυνων εμπορευμάτων, εφαρμόζεται ομοίως και στις εθνικές ή διασυνοριακές μεταφορές.

Έχει καταρτισθεί από την επιτροπή UNECE του Ο.Η.Ε. και οι γενικές και ειδικές διατάξεις της λειτουργούν παράλληλα με τις συμφωνίες RID, ADN, για τις σιδηροδρομικές, ποτάμιες, μεταφορές και τον κώδικα IMO, τις τεχνικές οδηγίες ICAO, τις διατάξεις IATA, για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, αντίστοιχα. Η ADR στοχεύει στην αυξημένη ασφάλεια των μεταφορών προκειμένου να προστατεύεται το περιβάλλον και ο άνθρωπος. Περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση (ετικέτες) των εμπορευμάτων και των οχημάτων, ειδικές προδιαγραφές για τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των οχημάτων μεταφοράς, γενικούς και ειδικούς όρους φόρτωσης, κανονισμούς εκπαίδευσης των οδηγών οχημάτων και τύπους των συνοδευτικών εγγράφων μεταφοράς. Καθορίζει επίσης τις ευθύνες όλων των εμπλεκόμενων προσώπων στη μεταφορά. (Τσάτσου-Δρίτσα Α.,2000)

Η Συμφωνία είναι ανοικτή σε όλα τα κράτη του Ο.Η.Ε., αναθεωρείται σε τακτικά χρονικά διαστήματα ανάλογα με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις συναφείς νομοθετικές ρυθμίσεις, ενσωματώνεται στη νομοθεσία της Ε. Κοινότητας και μέσω εθνικής εναρμόνισης ισχύει στα κράτη μέλη υπό μορφή νόμων, Π.Δ. ή Υπουργικών Αποφάσεων. (Τσάτσου-Δρίτσα Α.,2000)

Η συμφωνία ADR υπεγράφη στις 30 Σεπτεμβρίου 1957, στη Γενεύη και συντάχθηκε από την «Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη» του ΟΗΕ. Με τις Οδηγίες 94/55/EK, η οποία ενσωματώνει στο κείμενό της την ADR, και 95/50/EK, με την οποία καθιερώνεται ο δειγματοληπτικός έλεγχος των οχημάτων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετώπισε το θέμα της οδικής μεταφοράς. Η Ελλάδα κύρωσε αυτή τη συμφωνία το 1987, με το νόμο 1741 (σ.σ. ΦΕΚ Α 225/21 Δεκεμβρίου 1987). Ως σήμερα, η ADR έχει κυρωθεί από τη Γερμανία, την Αυστρία, την Πολωνία, την Ελβετία, την Τσεχία, τη Σλοβακία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, τη Δανία, την Ολλανδία, τη Βρετανία, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Κροατία, την Ελλάδα, την Ισπανία, την Πορτογαλία, τη Σουηδία, το Λιχτενστάιν, τη Σλοβενία, τη Νορβηγία, την Ουγγαρία και τη Λευκορωσία. Το κείμενο της συμφωνίας αποτελείται από 17 άρθρα, δύο ογκώδη παραρτήματα τα Α και Β, τα οποία συμπληρώνονται από προσαρτήματα. Η αναφορά και κατάταξη των ουσιών σε κλάσεις από την ADR δεν είναι αποκλειστική ούτε σε κλάσεις, ούτε σε κατηγορίες για καθεμία κλάση. Σύμφωνα με

την προαναφερομένη Ευρωπαϊκή Συμφωνία ADR και την Ευρωπαϊκή Οδηγία υπ' αριθμόν 86/684 της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για να μεταφέρει κάποιος επικίνδυνα φορτία στην Ευρώπη, πρέπει να αποκτήσει ύστερα από σχετικές εξετάσεις, πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης για οδικές μεταφορές επικινδύνων αγαθών. (Πατεράκης Μιχ.)

Από το 1999 η συμφωνία ισχύει και για τις εθνικές μεταφορές μέσα στην Ελλάδα. Για την αναθεώρηση της συμφωνίας, κάθε δύο χρόνια εξετάζονται οι εξελίξεις στην τεχνολογία της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων (οχήματα, εξοπλισμός, επικίνδυνες ύλες και ουσίες, συσκευασία, προστασία περιβάλλοντος και εργαζομένων) και γίνονται οι ανάλογες τροποποιήσεις. Πρόκειται επομένως για ένα "ζωντανό" εργαλείο που συνεχώς εξελίσσεται. Παρόμοια είναι και η συμφωνία RID για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. (Κλαδική μελέτη, 2004)

Σκοπός της συμφωνίας είναι η διασφάλιση της ασφαλούς μεταφοράς των επικινδύνων εμπορευμάτων, όταν αυτά διέρχονται από μία ή περισσότερες χώρες. Εάν οι μεταφορές πληρούν τις απαιτήσεις της ADR, τότε απαλλάσσονται από την τήρηση της εθνικής νομοθεσίας των συμβαλλομένων κρατών. (Κλαδική μελέτη, 2004)

1.7.2 ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ADR

Ως επικίνδυνα εμπορεύματα ορίζονται οι ύλες και τα είδη, που λόγω των ιδιοτήτων τους ή της γενικής τους κατάστασης, είναι δυνατόν κατά τη μεταφορά να θέσουν σε κινδύνους το περιβάλλον, τη ζωή, την υγεία των εργαζομένων, του γενικού κοινωνικού συνόλου, καθώς και τη δημόσια τάξη και ασφάλεια.

Οι κίνδυνοι αυτοί μεγιστοποιούνται, όταν αφορούν, τοξικότητα, διαβρωτικότητα, και οικοτοξικότητα των εμπορευμάτων.

Βιομηχανικές, αστικές ή άλλες δραστηριότητες απαιτούν εθνικές η διεθνείς μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων επικινδύνων αγαθών, γεγονός που αυξάνει περαιτέρω την πιθανότητα κινδύνων, για τη μείωση ή την αποτροπή των οποίων, είναι απαραίτητη η τήρηση αυστηρών κανόνων και προδιαγραφών, που στοχεύουν στην προστασία:

- Των ατόμων που συμμετέχουν ή εργάζονται στις μεταφορές και εκτίθενται σε διαρκείς κινδύνους διαδικασίες μεταφοράς, με επιμέρους κεφάλαια που αφορούν:

- ✓ Προδιαγραφές και εξοπλισμό των ειδικών μηχανημάτων.
- ✓ Συνοδευτικά έγγραφα μεταφοράς.
- ✓ Σήμανση (ετικέτες) κινδύνων για τα οχήματα και τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.
- ✓ Εκπαίδευση οδηγών οχημάτων και απαιτήσεις για τους συνοδηγούς.
- ✓ Ειδικές προδιαγραφές βυτιοφόρων οχημάτων.
- ✓ ***Κατάλογο, αριθμητικό και αλφαβητικό και τον αντίστοιχο αριθμό U.N. των επικινδύνων υλών.***
- ✓ Παρεκκλίσεις από τις διατάξεις των παραρτημάτων σε περιπτώσεις μεταφοράς μικρών ποσοτήτων επικινδύνων υλών, ή επείγουσες περιπτώσεις σωτηρίας ανθρωπίνων ζώων, ερευνητικών σκοπών, διεξαγωγής πειραμάτων ή άλλα. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

1.7.3 Ο ΟΡΟΣ «ΚΛΑΣΕΙΣ» ΚΑΤΑ ADR

Κλάσεις κατά ADR είναι οι διάφορες κατηγορίες στις οποίες διαχωρίζονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα ανάλογα με το είδος του κινδύνου που εμφανίζουν (π.χ. εκρηκτικά, τοξικά, ραδιενεργά κ.λ.π.). Συνολικά οι κλάσεις του ADR (μαζί με τις υποκλάσεις) είναι 13. Για κάθε κλάση επικινδύνων ουσιών της ADR έχει οριστεί κατάλληλη σήμανση που επιβάλλεται να τοποθετείται τόσο στο όχημα όσο και στις συσκευασίες. Η σήμανση, δηλώνει αφενός την κλάση της επικίνδυνης ουσίας που μεταφέρεται (σχηματικά με κατάλληλο σύμβολο) και αφετέρου, σε επίπεδο αριθμημένων πινακίδων με κατάλληλη κωδικοποίηση, την ίδια την επικίνδυνη ύλη που μεταφέρεται, καθώς και το είδος και τη βαρύτητα του κινδύνου που η κλάση της ενέχει (8). Ως προς τις ιδιότητες τους οι επικίνδυνες ύλες ταξινομούνται σε 9 κλάσεις. Ένα ειδικό χαρακτηριστικό της συμφωνίας είναι ότι η κλάση είναι είτε «περιοριστική» είτε «μη περιοριστική». Για τις περιοριστικές κλάσεις επιτρέπεται η μεταφορά μόνο των ουσιών που ανήκουν σε αυτές ενώ απαγορεύεται η μεταφορά όσων ουσιών δεν αναφέρονται. Ακόμη και για τις μη περιοριστικές κλάσεις υπάρχουν εμπορεύματα, των οποίων απαγορεύεται η μεταφορά. Λόγω της πληθώρας και της πολυπλοκότητας των διατάξεων, η φόρτωση πρέπει να γίνεται κάτω από την επίβλεψη ειδικευμένου προσωπικού που έχει ειδικά πιστοποιηθεί από την Πολιτεία. Παρακάτω, παρουσιάζονται αναλυτικά η ταξινόμηση των ουσιών σύμφωνα με την συνθήκη ADR {βλ. πίνακας (5)}. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

- i) Κριτήριο για την κατάταξη εμπορευμάτων σε κλάσεις 1 έως 9, είναι το είδος των μεγαλύτερων κινδύνων που εγκυμονούν και γίνεται ως εξής (παράρτημα Α)

Πίνακας (5). Ταξινόμηση των ουσιών σύμφωνα με την ADR (EΛΙΝΥΑΕ, 2004)

Όνομασία κλάσης	Είδος ουσίας ή υλικού	Χαρακτηρισμός ως προς τον περιορισμό
Κλάση 1	Εκρηκτικές ουσίες και είδη (π.χ. πυρίτιδα, φυσίγγια, βεγγαλικά)	Περιοριστική
Κλάση 2	Αέρια: πεπιεσμένα, υγροποιημένα ή διαλυμένα υπό πίεση (π.χ. άζωτο, αμμωνία, βουτάνιο, προπάνιο κλπ)	Περιοριστική (για μερικές χώρες)
Κλάση 3	Εύφλεκτα υγρά (π.χ. βενζίνη, πετρέλαιο, κηροζίνη κλπ)	
Κλάση 4.1	Εύφλεκτα στερεά (π.χ. πριονίδι, σανός, λιγνίτης κλπ)	
Κλάση 4.2	Ουσίες υποκείμενες σε αυτογενή ανάφλεξη (π.χ. φωσφόρος, ρητίνες, κατάλοιπα πετρελαίου)	
Κλάση 4.3	Ουσίες που σε επαφή με το νερό παράγουν εύφλεκτα αέρια (π.χ. κάλιο, νάτριο, ασβέστιο, ανθρακασβέστιο κλπ)	
Κλάση 5.1	Οξειδωτικές ουσίες (π.χ. νιτρικό αμμώνιο και λιπάσματα του κλπ)	
Κλάση 5.2	Οργανικά υπεροξειδία (π.χ. υπεροξείδιο διτριτοταγούς βουτυλίου κλπ)	
Κλάση 6.1	Τοξικές ουσίες (υδροκυανικό οξύ, ενώσεις αρσενικού, υδραργύρου κλπ)	
Κλάση 6.2	Απεχθείς ουσίες και ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν μόλυνση (π.χ. εντόσθια, κοπριά, περιττώματα κλπ)	Περιοριστική (για μερικές χώρες)
Κλάση 7	Ραδιενεργά υλικά	Περιοριστική
Κλάση 8	Διαβρωτικές ουσίες (π.χ. θειικό οξύ, νιτρικό οξύ, καυστική σόδα κλπ)	
Κλάση 9	Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και είδη (π.χ. αμίαντος, PCBs (κλοφέν), συσκευές με κλοφέν κλπ).	

Παρατήρηση: Οι κλάσεις που δεν χαρακτηρίζονται ως προς τον περιορισμό, είναι μη περιοριστικές.

Οι ύλες κάθε κλάσης κατατάσσονται σε είδη 1ο, 2ο, 3ο και διακρίνονται, ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητάς τους, σε τρεις κατηγορίες a, b, c, όπου:

- A. Πολύ επικίνδυνο
- B. Επικίνδυνο
- C. Λιγότερο επικίνδυνο

Η κατηγοριοποίηση αυτή δεν αφορά τις ύλες των κλάσεων 1, 2, 5.2 και 7

ii) Περιοριστικές και μη κλάσεις

Περιοριστικές κλάσεις είναι οι 1 έως 7, στις οποίες μόνο εκείνες οι ύλες που αναφέρονται ονομαστικά ή καταχωρούνται σε γενική ένδειξη (εκτός αν άλλως ορίζεται), επιτρέπεται να μεταφέρονται, τηρουμένων των όρων του αντίστοιχου περιθωρίου της ADR.

Οι υπόλοιπες ύλες που δεν αναφέρονται ονομαστικά, ή δεν καταχωρούνται σε γενική περιοριστική ένδειξη, επιτρέπεται να μεταφέρονται.

Μη περιοριστικές κλάσεις είναι όλες οι άλλες κλάσεις, εκτός από τις 1 και 7. Από τις ύλες που κατηγοριοποιούνται στις μη περιοριστικές κλάσεις, επικίνδυνες ύλες θεωρούνται μόνον εκείνες που αναφέρονται ονομαστικά, ή καταχωρούνται σε ονομαστικούς καταλόγους. Η μεταφορά τους επιτρέπεται υπό τους όρους του αντίστοιχου περιθωρίου της ADR. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

ΚΩΔΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

Η αναγνώριση των επικινδύνων υλών γίνεται με τους κωδικούς αριθμούς, οι οποίοι αναφέρονται στα στοιχεία της ύλης, ως εξής:

- Ονομασία της ύλης.
- Ο χαρακτηριστικός αριθμός ύλης UN, ο οποίος αναγράφεται στο πάνω μέρος της πορτοκαλί επισήμανσης κινδύνου
- Ο αριθμός κινδύνου που δυνητικά προκαλείται από την ύλη, ο οποίος αναγράφεται στο πάνω μέρος της επισήμανσης
- Ο κωδικός κινδύνου που πρέπει να αναγράφεται στη σήμανση του οχήματος κατά τη μεταφορά ή κατά την εκφόρτωση όσο το όχημα είναι ακαθάριστο. Η ίδια επισήμανση γίνεται στη συσκευασία των επικινδύνων εμπορευμάτων.
- Η κλάση και η κατηγορία της ύλης
- **Γενικότερα, διπλασιασμός ψηφίου κινδύνου, δηλώνει ενίσχυση του συγκεκριμένου κινδύνου. Το γράμμα X μπροστά από τον αριθμό**

αναγνώρισης, δηλώνει επικίνδυνη αντίδραση με νερό και επομένως η χρήση του υπόκειται σε έγκριση ειδικών εμπειρογνομόνων. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ADR

Κάθε κλάση επικινδύνων υλών, χαρακτηρίζεται από ειδικούς κινδύνους κατά υποκατηγορία υλών, που αυτή περιλαμβάνει.

Ο χειρισμός των υλικών, γίνεται με προσοχή, ανάλογα με τους κινδύνους

Οι απαιτούμενες βασικές ενέργειες σε περίπτωση ζημιάς ή ατυχήματος, κοινές για όλες τις κλάσεις, είναι οι εξής:

- Να αναζητείται ασφαλές σημείο στάσης του οχήματος
- Να κρατείται ικανοποιητική απόσταση
- Να απομονώνεται ο χώρος κινδύνου σε μεγάλο βαθμό
- Να καταπολεμείται η ανάφλεξη εστιών.

Πέραν αυτών, σε ειδικές περιπτώσεις υλών, απαιτείται άμεσα:

- Φροντίδα για την προσωπική ασφάλεια των εμπλεκόμενων
- Προειδοποίηση του πληθυσμού, ενημέρωση του κοινού
- Απομάκρυνση των εστιών ανάφλεξης
- Παρεμπόδιση της έκχυσης υγρών σε νερά ή δίκτυα αποχέτευσης
- Απομάκρυνση των μη κατεστραμμένων (γερών) δοχείων από τον επικίνδυνο χώρο. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

1.7.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η προστασία του περιβάλλοντος και των πολιτών, επιτυγχάνεται με εφαρμογή και τήρηση των προβλεπόμενων κανόνων και προδιαγραφών της ADR και ανάληψη των ευθυνών από όλους τους εμπλεκόμενους στη μεταφορά, ώστε να προλαμβάνονται οι κίνδυνοι και να αντιμετωπίζονται σε περιπτώσεις ατυχημάτων.

Σε συνέχεια αυτών που προαναφέρθηκαν, επισημαίνεται ο κυρίαρχος ρόλος που διαδραματίζουν τα κάτωθι στοιχεία στην διεκπεραίωση της μεταφοράς:

1. Συσκευασία των Εμπορευμάτων – Οχήματα

Η συσκευασία των εμπορευμάτων μπορεί να είναι χύμα, σε συσκευασίες, σε βυτία,

εμπορευματοκιβώτια μικρά ή μεγάλα, συσκευασία βυτίων, μεγάλα μέσα συσκευασίας (IBC). (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

Πρέπει να είναι από κατάλληλο υλικό, ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου, να είναι ανθεκτική στους χειρισμούς, απρόσβλητη από το περιεχόμενο, με στερεά και ανθεκτικά πόματα. Επίσης να φέρει τη σωστή επισήμανση.

Ανάλογες διατάξεις ισχύουν για τις κενές συσκευασίες.

Ο ορθός τρόπος στοιβάγματος, η φόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων είναι αναγκαίο να γίνεται με σχολαστικότητα και προσοχή στα ειδικά σημεία κινδύνου, δεδομένου ότι πολλά ατυχήματα συμβαίνουν στις φάσεις αυτές της μεταφοράς.

Τα κατά περίπτωση εγκεκριμένου τύπου οχήματα (μονάδες) μεταφοράς, ανοιχτά η κλειστά, πρέπει, εκτός των άλλων, να διαθέτουν τον κατάλληλο ηλεκτρικό και μηχανολογικό εξοπλισμό, πυροσβεστικό εξοπλισμό ειδικού τύπου και συλλογή εργαλείων για έκτακτες ανάγκες.

Γενικά, για την αποτροπή κινδύνων, ο κινητήρας πρέπει να σταματάει κατά την φόρτωση και εκφόρτωση και τα οχήματα πρέπει να καθαρίζονται ή να απολυμαίνονται αμέσως μετά την εκφόρτωση.

2. Σήμανση συσκευασίας – οχημάτων (ετικέτα)

Η επισήμανση (ετικέτα) των συσκευασιών των επικινδύνων εμπορευμάτων και των οχημάτων είναι το κύριο μέσο, που δίνει τις απαιτούμενες πληροφορίες για την διαχείριση, την αποτροπή και την αντιμετώπιση των κινδύνων κατά τις μεταφορές.

Η ετικέτα αυτή κατασκευάζεται από τον αποστολέα ή και τον φορτωτή, παραμένει σταθερά επικολλημένη στις συσκευασίες και τα οχήματα κατά τη μεταφορά, την διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης, όσο χρόνο το όχημα δεν έχει καθαριστεί και το εμπόρευμα δεν έχει αποσυσκευαστεί. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

Σε κάθε περίπτωση, η ετικέτα έχει το κατάλληλο μέγεθος, μορφή και χρώμα, δείχνει την ύλη και τον πιθανό κίνδυνο, περιλαμβάνει αριθμούς UN και άλλους, σύμβολα, γράμματα, λέξεις.

Τα χαρακτηριστικά χρώματα επισήμανσης για τις διάφορες κλάσεις, είναι:

- ✓ Μαύρο σε πορτοκαλί φόντο για εκρηκτικά
- ✓ Μαύρο σε κόκκινο φόντο για εύφλεκτα
- ✓ Μαύρο σε κίτρινο φόντο για ραδιενεργά
- ✓ Μαύρο σε κίτρινο φόντο για οξειδωτικά
- ✓ Μαύρο / Άσπρο σε μπλε φόντο για πιθανή διαρροή, ανάφλεξη

- ✓ Μαύρο / Άσπρο για τα υπόλοιπα εμπορεύματα που δεν προσδιορίζονται με άλλο τρόπο.

Ειδικές διατάξεις σήμανσης ισχύουν για τις μεταφορές ραδιενεργών υλών.

3. *Ανάληψη ευθυνών από τους εμπλεκόμενους στη μεταφορά*

Η ασφάλεια των μεταφορών, σύμφωνα με την ADR, απαιτεί την ανάληψη των ευθυνών από όλους τους συντελεστές, σε όλη την αλυσίδα ενεργειών και τη σειρά διαδικασιών. Ο αποστολέας, ο εκτελών τη συσκευασία, ο μεταφορέας, ο κάτοχος του οχήματος, ο φορτωτής, ο οδηγός, ο συνοδηγός, ο παραλήπτης, ο αποσυσκευαστής, έχουν συγκεκριμένα καθήκοντα και υποχρεώσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι συντελεστές συμπίπτουν στο ίδιο πρόσωπο.

Η γνώση του αντικειμένου, ο αυτοέλεγχος, η τήρηση κανόνων και προδιαγραφών, η εκπαίδευση του οδηγού – συνοδηγού, η καταλληλότητα και η κατάσταση του οχήματος, η σήμανση των φορτίων και των αντικειμένων, είναι τα εκ των ων ουκ άνευ για την προστασία του περιβάλλοντος και του ανθρώπου.

Οι φορείς πραγματογνώμονες οφείλουν να προβαίνουν στους προβλεπόμενους ελέγχους και επιθεωρήσεις εν γνώσει των συνεπειών του νόμου.

Οι αρμόδιες Αρχές έλεγχου οφείλουν, με συντονισμένες δράσεις, να εποπτεύουν ευσυνείδητα το χώρο αρμοδιότητάς τους.

Με την ευσυνείδητη εργασία και συντονισμό του ανθρώπινου παράγοντα, προλαμβάνονται οι κίνδυνοι και εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προστασίας για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. (Τσάτσου-Δρίτσα Α., 2000)

1.8 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΣΥΝΘΗΚΗ ADR

Οι οδηγοί βαρέων οχημάτων θεωρούνται δικαιολογημένα από τους ασφαλέστερους και προσεκτικότερους επαγγελματίες.

Αυτό αποδεικνύεται και από τις στατιστικές που εμφανίζουν χαμηλότερο το ποσοστό των βαρέων οχημάτων που εμπλέκονται σε ατυχήματα συγκριτικώς με αυτό των επιβατηγών. Το μέγεθος των αυτοκινήτων και κυρίως των συνεπειών αν ο μη γένοιτο ένα ατύχημα με εμπλοκή βαρέως οχήματος γίνονται αφορμή για τους δημοσιογράφους, τις αρχές, τους συγκοινωνιολόγους και πολλούς άλλους παρελκόμενους να ισχυρίζονται πως χάρη στα φορτηγά υπάρχει ελλιπής οδική ασφάλεια!

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ «ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ADR» ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ;

Είναι ένα ειδικό πιστοποιητικό του οποίου θα πρέπει υποχρεωτικά πλέον να είναι κάτοχοι όλοι οι οδηγοί που εκτελούν εθνικές ή διεθνείς (εντός Ευρώπης) οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Υπάρχουν, εκτός της βασικής, διάφορες κατηγορίες Πιστοποιητικών ADR –ανάλογα με την κλάση του προϊόντος και το είδος του οχήματος όπως ορίζεται στη συμφωνία ADR– και τα οποία χορηγούνται έπειτα από αντίστοιχες εξετάσεις που διενεργούνται στο υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Κατάρτισης ADR έχουν ισχύ 5 χρόνια και μπορούν να εκδοθούν για οποιονδήποτε οδηγό διαθέτει έγκυρο δίπλωμα οδήγησης. (Πατεράκης Μιχ.,)

ΣΕ ΠΟΙΟΥΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ADR; «Η κατοχή πιστοποιητικού ADR είναι υποχρεωτική εκ του νόμου για όλους τους επαγγελματίες οδηγούς που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Επιπλέον, είναι απαραίτητο εφόδιο σε όλους τους επαγγελματίες που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα είτε στις διαδικασίες της οδικής μεταφοράς επικίνδυνων υλών είτε στη χρήση των υλών αυτών, όπως λ.χ. βενζινοπώλες, εργαζόμενοι σε διυλιστήρια κ.ά.). Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια η κατοχή πιστοποιητικού ADR για το προσωπικό των εταιριών του χώρου της οδικής μεταφοράς προεκτείνεται και στην κατεύθυνση του management αφού ενσωματώνεται από τις ίδιες τις εταιρίες ως μία από τις απαιτήσεις των Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας ISO που εφαρμόζουν. (Πατεράκης Μιχ.,)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ADR ΜΕ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΕΚΟΟΜΕΕ – ΣΕΚΑΜ

Σύμφωνα με την Υπ. Απόφαση 72572/2997 του υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών, απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή του υποψηφίου στις εξετάσεις αυτές για την απόκτηση πιστοποιητικού επαγγελματικής κατάρτισης

είναι η παρακολούθηση προγράμματος επαγγελματικής κατάρτισης σε μία από τις εγκεκριμένες από το υπουργείο ειδικές σχολές που προσφέρουν εκπαιδευτικές υπηρεσίες για τον σκοπό αυτό. Τα προγράμματα εκπαίδευσης καθορίζονται από το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών τόσο ως προς τη διδακτέα ύλη όσο και ως προς τον αριθμό των διδακτικών ωρών που απαιτούνται ανά πρόγραμμα. Κορμό των εκπαιδευτικών προγραμμάτων αποτελεί αυτός της βασικής (αρχικής) εκπαίδευσης. Η εκπαίδευση αυτή και από νομικής αλλά –κυρίως– από πρακτικής πλευράς είναι απαραίτητη για όλες τις κλάσεις επικίνδυνων υλικών και επιτρέπει –έπειτα– από επιτυχία στις αντίστοιχες εξετάσεις τη χορήγηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Κατάρτισης Π1 για τη μεταφορά όλων των επικίνδυνων υλών (εκτός εκρηκτικών και ραδιενεργών) σε συσκευασίες. Για την απόκτηση αντίστοιχων (πρόσθετων) πιστοποιητικών για τη μεταφορά εκρηκτικών, ραδιενεργών καθώς και για μεταφορά επικίνδυνων υλών σε βυτία απαιτείται ειδική πρόσθετη εκπαίδευση και εξέταση. (Πατεράκης Μιχ.,)

ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τα μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα, πρέπει απαραίτητα να συνοδεύονται από έγγραφα ευρισκόμενα εντός του οχήματος, που στοχεύουν στην ενημέρωση του οδηγού, χρησιμοποιούνται ως τεκμήριο στις Αρχές ελέγχου συμμόρφωσης και διευκολύνουν το έργο της Αστυνομίας ή Πυροσβεστικής σε περίπτωση ανάγκης ή ατυχήματος.

Τα έγγραφα που συνοδεύουν τη μεταφορά είναι:

1. Έγγραφο μεταφοράς που περιέχει:

- Όνομα, διεύθυνση του αποστολέα και του παραλήπτη
- Περιγραφή των εμπορευμάτων που συμπεριλαμβάνει τον αριθμό UN, την κλάση, τον αριθμό του είδους που ανήκει το εμπόρευμα (1ο, 2ο, 3ο), το σχετικό γράμμα a, b, c του βαθμού επικινδυνότητας.
- Τα αρχικά ADR, τον αριθμό των συσκευασιών και τη συνολική ποσότητα των εμπορευμάτων. (Πατεράκης Μιχ.,)

2. *Δελτίο ατυχήματος*, που συντάσσεται από τον παραγωγό ή τον αποστολέα και δίδεται στον οδηγό. Περιέχει οδηγίες αντιμετώπισης οποιουδήποτε ατυχήματος έγκαιρα και φυλάσσεται στην καμπίνα του οχήματος. Συντάσσεται στις γλώσσες των

χωρών προέλευσης, διέλευσης και προορισμού.

Οι οδηγίες αφορούν τον χαρακτηρισμό, τις ιδιότητες και τους κινδύνους που πηγάζουν από το φορτίο εμπορευμάτων. Επιπλέον, τα αναγκαία μέτρα σε έκτακτες ανάγκες, σε διαρροές, σε πυρκαγιές, τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό και την παροχή πρώτων βοηθειών.

3. Πιστοποιητικό εγκρίσεως ADR που επιβεβαιώνει ότι το όχημα είναι κατάλληλο για την συγκεκριμένη μεταφορά επικινδύνων υλών και εκδίδεται από τις αρμόδιες κρατικές Αρχές που εκδίδουν τις άδειες κυκλοφορίας, μετά από έλεγχο και επιθεώρηση από ειδικό πραγματογνώμονα.

Στη χώρα μας, η πιστοποίηση των ειδικών φορέων πραγματογνώμωνων, γίνεται από το ΥΠΕΜ και το ΕΜΠ.

Τα πιστοποιητικά ADR είναι αμοιβαία αποδεκτά μεταξύ των κρατών Μελών της Ε. Κοινότητας.

4. Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού

Οι οδηγοί που πραγματοποιούν εθνικές ή διεθνείς μεταφορές, πρέπει να είναι κατάλληλα καταρτισμένοι και να κατέχουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά αντίστοιχης κατηγορίας, ανάλογα με το είδος του οχήματος που οδηγούν και των κλάσεων στις οποίες ανήκουν οι επικίνδυνες ύλες.

Η εκπαίδευση των οδηγών είναι υποχρεωτική, διαρκής, επαναλαμβανόμενη και περιλαμβάνει: βασική εκπαίδευση, πρόσθετη κατά περίπτωση εκπαίδευση στη μεταφορά με βυτιοφόρα οχήματα, στη μεταφορά υλών της κλάσης 1 και κλάσης 7 της ADR. (Πατεράκης Μιχ.,)

Η εκπαίδευση περιλαμβάνει θεωρητική εκπαίδευση, ενημέρωση σε νέες τεχνικές και πληροφορίες, νομικά θέματα, πρώτες βοήθειες, πυρασφάλεια, πυρόσβεση και ενέργειες σε περίπτωση ατυχήματος. Απαραίτητες είναι οι εξετάσεις στις οποίες συμμετέχει ο οδηγός και οι οποίες διενεργούνται προκειμένου να εφοδιασθεί με το κατάλληλο πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης. Ο συνοδηγός πρέπει να είναι, αντίστοιχα, ενημερωμένος.

ΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΤΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ADR ΚΑΙ ΤΑ ΕΦΟΔΙΑ ΠΟΥ ΑΥΤΗ ΠΑΡΕΧΕΙ ΕΙΝΑΙ:

1. Να καταστήσει τους οδηγούς ενήμερους για τους κινδύνους που ενέχονται στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
2. Να τους δώσει βασικές πληροφορίες για την ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων ατυχήματος.
3. Να τους εκπαιδεύσει ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να πάρουν τα αναγκαία μέτρα για την προσωπική τους ασφάλεια, την ασφάλεια άλλων προσώπων και την προστασία του περιβάλλοντος. (Πατεράκης Μιχ.,)

Επιπλέον, υποχρεωτικά από τον νόμο είναι και τα επαναληπτικά εκπαιδευτικά προγράμματα που διενεργούνται προ της ημερομηνίας λήξεως του Πιστοποιητικού του οδηγού και τα οποία αποσκοπούν στην ενημέρωση του οδηγού για νεότερα δεδομένα και εξελίξεις στον χώρο του ADR. Μετά την παρακολούθηση των προγραμμάτων αυτών και την επιτυχή συμμετοχή στις εξετάσεις, ανανεώνεται και η διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού ADR.

Η Σχολή Μεταφορικών Σπουδών «STS» (School of Transport Studies) του Δρ. Μιχ. Α. Πατεράκη, ενός από τους «γκουρού» στον χώρο του Μεταφορικού Δικαίου στην Ελλάδα, παρέχει υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικές υπηρεσίες στον χώρο των μεταφορών. Η σχολή απευθύνεται σε όλους τους εμπλεκόμενους στον χώρο της μεταφοράς και περιλαμβάνει Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων Εμπορευμάτων - Επιβατών (ΣΕΚΑΜ) και Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων Επικίνδυνων Εμπορευμάτων ADR (ΣΕΚΟΟΜΕ). Η Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ) παρέχει Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Ικανότητας Εμπορευματικών Εθνικών και Διεθνών μεταφορών. Τα Πιστοποιητικά αυτά είναι απαραίτητα για την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και διακρίνονται σε Εθνικών και Διεθνών Μεταφορών. Για να αποκτήσει κάποιος Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας πρέπει να παρακολουθήσει το σχετικό πρόγραμμα σε σχολή ΣΕΚΑΜ και να δώσει γραπτές εξετάσεις. Οι εξετάσεις αυτές πραγματοποιούνται τέσσερις φορές τον χρόνο και η εκπαίδευση περιλαμβάνει στοιχεία Δικαίου, οδικής ασφάλειας, τεχνικών προδιαγραφών και εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επίσης, περιλαμβάνει διατάξεις εθνικών και διεθνών οδηγιών που διέπουν τον χώρο της

μεταφοράς, καθώς και τελωνιακές και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στα κράτη- μέλη. (Πατεράκης Μιχ.)

1.8.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ADR ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ-ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΩΝ

Το συνηθέστερο μέσο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, είτε αερίων είτε υγρών, είναι οι δεξαμενές- οχήματα ή τα βυτιοφόρα. Η μεταφορά τέτοιου είδους υλικών μπορεί να επιφέρει πολλούς κινδύνους ,τόσο για τον άνθρωπο όσο και για το περιβάλλον, για αυτό λοιπόν η κατασκευή των οχημάτων αυτών, παίζει καθοριστικό ρόλο στην ασφαλή μεταφορά τέτοιων υλικών. (Αποστολόπουλος Χ., Διαμαντούδης Αθ.,2002)

Η κατασκευή των οχημάτων αυτών γίνεται, μετά από συγκεκριμένες μελέτες και απαραίτητους σχεδιασμούς, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα όχημα που θα καλύπτει τόσο την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και τις εξειδικευμένες ανάγκες αυτών των μεταφορών!

Η κατοχύρωση της ασφάλειας των μεταφορών διασφαλίζεται μέσω πιστοποίησης και ελέγχου αλλά και μέσω συστηματικής παρακολούθησης του οχήματος- δεξαμενής από εξειδικευμένους φορείς (περιοδικοί έλεγχοι, δοκιμές, κ.λπ.), που προβλέπονται στη συμφωνία ADR. Για τους κατασκευαστές των δεξαμενών και των συστημάτων πρόσδεσης δεξαμενών-φερόντων οχημάτων στη χώρα μας, αυτό σημαίνει μια νέα φιλοσοφία παραγωγής προϊόντων, στην οποία αργά ή γρήγορα πρέπει να προσαρμοσθούν. Με την εφαρμογή της συμφωνίας ADR είναι πλέον υποχρεωτικό η κατασκευή μιας νέας δεξαμενής και των μέσων πρόσδεσής της με το όχημα να γίνεται βάσει ειδικής τεχνικής μελέτης, η οποία θα στηρίζεται σε αναγνωρισμένη από την αρμόδια αρχή προδιαγραφή σχεδιασμού πιστικών δοχείων (όπως είναι οι κώδικες BS550, EN13445, ASME section VIII, AD- Merkblötter Code, κ.ά.), αλλά και να παρακολουθείται από κοντά η διασφάλιση της υλοποίησης της μελέτης. Σύμφωνα με τις διατάξεις ADR, η τεχνική μελέτη ελέγχεται και αφού πιστοποιηθεί η ορθότητά της παραδίδεται στον κατασκευαστή για υλοποίηση. Καθ' όλη τη διάρκεια της παραγωγής πρέπει να γίνονται έλεγχοι οι οποίοι να πιστοποιούν την εφαρμογή της μελέτης στην κατασκευή. Για να γίνει αυτό, πρέπει οι κατασκευαστές να εισάγουν διαδικασίες διασφάλισης της ποιότητας της κατασκευής σε όλα τα στάδια της παραγωγής, να διεξάγουν οι ίδιοι συστηματικούς ελέγχους ποιότητας των υλικών που προμηθεύονται και έλεγχοι ποιότητας των παραγομένων συγκολλήσεων. (Αποστολόπουλος Χ., Διαμαντούδης Αθ.,2002)

Από δείγματα πρώτων μελετών που συντάχθηκαν για συγκεκριμένους τύπους δεξαμενών και μέσων πρόσδεσης δεξαμενής-φέροντος οχήματος έδειξαν ανεπάρκεια αντοχής και διαπιστώθηκε ότι οι κατασκευαστικές επιλογές δεν διαφοροποιήθηκαν πολύ από τις παλαιότερες συνήθειες κατασκευές, ιδιαίτερα όσον αφορά στα «μέσα πρόσδεσης».

1.8.2 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΤΟΧΗΣ

Η επάρκεια της αντοχής των δεξαμενών και των μέσων πρόσδεσης για τη μεταφορά επικίνδυνων υλών, όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς της συμφωνίας ADR, ελέγχεται σε στατικά φορτία που αναφέρονται στο μέγιστο βάρος της ύλης που επιτρέπεται να μεταφέρουν. Κατά ADR τόσο η δεξαμενή όσο και τα μέσα πρόσδεσης δεξαμενής - οχήματος πρέπει να έχουν επαρκή, αντοχή ώστε να είναι ικανά να παραλάβουν με ασφάλεια υπό τη μέγιστη πίεση λειτουργίας.

Η εκπλήρωση της απαίτησης αυτής δεν επαρκεί αν συγχρόνως δεν είναι εγγυημένη ότι η μελέτη και η κατασκευή έγιναν σύμφωνα με ένα συγκεκριμένο κώδικα πιστικών δοχείων. Ο κατασκευαστής δεν αρκεί να επικαλείται τα πιστοποιητικά των υλικών των εταιριών προμηθευτών που συνοδεύουν τις πρώτες ύλες. Θα πρέπει για το συμφέρον του και τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητάς του να προβαίνει σε συστηματικούς ελέγχους για επιβεβαίωση των μηχανικών ιδιοτήτων των υλικών, γιατί η διασπορά των τιμών μπορεί να είναι μεγάλη και εν πάσει περιπτώσει οποιαδήποτε αστοχία μόνο εις βάρος του κατασκευαστή μπορεί να αποβεί, αλλά και η ελεγκτική αρχή μπορεί να ζητήσει έλεγχο πιστοποίησης των υλικών. Ο μελετητής ενδεχομένως θα μπορούσε να σχεδιάσει την κατασκευή και να συντάξει την τεχνική του μελέτη με βάση τα παραπάνω φορτία με την πεποίθηση, ότι αφού η κατασκευή έχει επάρκεια αντοχής κατά ADR, είναι και εντάξει. Εδώ πρέπει να τονισθεί ότι τα παραπάνω φορτία είναι για έλεγχο, όχι για σχεδίαση, γιατί μπορεί να οδηγήσουν σε ασύμφορα πάχη. Η σχεδίαση οφείλει να γίνεται βάσει αναγνωρισμένου κώδικα πιστικών δοχείων, π.χ. του κανονισμού EN13445, διαφορετικά οι ραφές συγκόλλησης μπορεί να είναι προβληματικές. (Αποστολόπουλος X., Διαμαντούδης Αθ.,2002)

1.9 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΓΟΡΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Οι αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων, οι οποίες είναι αρμόδιες για επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των οδηγών, σύμφωνα με τον Νόμο 3446 (Άρθρο 2) ο οποίος αναφέρεται στην Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων, είναι οι εξής:

- α) Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων (ΥΠ.Ε.Ε.),
- β) Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές,
- γ) Αστυνομικές Αρχές,
- δ) Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου

Ακολουθως, σύμφωνα με τον Νόμο 3446 (Άρθρο 3), για την ασφαλή φόρτωση φορτηγών οχημάτων και την σωστή μεταφορά εμπορευμάτων, πρέπει να τηρούνται κάποιες οδηγίες η αναφορά των οποίων γίνεται παρακάτω:

1. Για την τακτοποίηση, στοιβασία, προστασία και ασφαλή μεταφορά του φορτίου επιβάλλεται να χρησιμοποιούνται, ανάλογα με το είδος του φορτίου, τα κατάλληλα εξαρτήματα, όπως καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες, καλύμματα. Φορτίο σε όχημα με ανοιχτό αμάξωμα, που αποτελείται από υλικά τα οποία υπάρχει κίνδυνος κατά τη διαδρομή να εκφύγουν από το αμάξωμα, πρέπει να καλύπτεται και με κάλυμμα κατάλληλο προς τη φύση των υλικών.

2. Αν μεταφέρεται φορτίο «εμπορευματοκιβώτιο», αυτό απαιτείται να είναι στερεωμένο και ασφαλισμένο στο δάπεδο (πλατφόρμα) ή στο ειδικά διαμορφωμένο πλαίσιο των φορτηγών οχημάτων με τα κατάλληλα κλειδιά (κλείστρα) στήριξης ενσωματωμένα στο όχημα.

3. Το μικτό βάρος φορτηγού οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος του ή τη μέγιστη επιτρεπόμενη φόρτωση κατ' άξονα του οχήματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 1161/1977 (ΦΕΚ 380 Α').

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται να καθορίζονται ειδικότεροι κανόνες ασφαλούς φόρτωσης και μεταφοράς ανά κατηγορία φορτίου.

Εν συνεχεία, σύμφωνα με τον προαναφερθέντα Νόμο στο Άρθρο 4 αυτού αναφέρονται οι κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβάσεων κατά την κυκλοφορία φορτηγών οχημάτων.

Οι παραβάσεις κατά την κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων και οι προβλεπόμενες γι' αυτές διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:

1. Σε περίπτωση κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος, με φορτίο όπου η τοποθέτηση και η στοιβασία του δεν πληροί τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 3, τότε επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος και στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο εκατομμυρίων πενήντα ευρώ στον καθένα, στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ, καθώς και επιτόπου ακινητοποίηση του οχήματος μέχρι να εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας του.

2. Η παράβαση της υποχρέωσης της παρ. 3 του άρθρου 3 συνεπάγεται για τον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος πρόστιμο και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, ως εξής:

α) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι πέντε τοις εκατό (5)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριάντα ευρώ.

β) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι δέκα τοις εκατό (10) %, επιβάλλεται πρόστιμο εξήντα ευρώ.

γ) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι είκοσι τοις εκατό (20) %, επιβάλλεται πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ και

δ) Αν η υπέρβαση είναι πάνω από είκοσι τοις εκατό (20) %, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) για διάστημα τεσσάρων μηνών.

Στις περιπτώσεις γ' και δ' το πρόστιμο επιβάλλεται και στον οδηγό, ενώ στον υπεύθυνο φόρτωσης για τις ίδιες περιπτώσεις επιβάλλεται πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων και πέντε χιλιάδων ευρώ αντίστοιχα.

3. Στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και τον οδηγό φορτηγού οχήματος το οποίο δεν διαθέτει δελτίο τεχνικού ελέγχου (Δ.Τ.Ε.), σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α') και του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), επιβάλλεται πρόστιμο τριακοσίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι την απόκτηση Δ.Τ.Ε.

4. Η υπέρβαση των μέγιστων ορίων των διαστάσεων των φορτηγών οχημάτων, όπως αυτά προβλέπονται στις διατάξεις του Π.Δ 1161/77, επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος.

5. Ο οδηγός που κυκλοφορεί φορτηγό όχημα κατά τις ημέρες και ώρες απαγόρευσης της κυκλοφορίας στους οδικούς άξονες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του

Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, τιμωρείται με πρόστιμο διακοσίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος για το διάστημα απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

6. Κατά την κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς ισχύουσα Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ), εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε νομό που ισχύει το σύστημα της ΚΕΚ και το ελεγχόμενο όχημα έχει ταξινομηθεί επίσης σε νομό που ισχύει το σύστημα της ΚΕΚ τότε επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος πρόστιμο εκατόν πενήντα ευρώ.

7. Στην περίπτωση παραποίησης ή εξαφάνισης του αριθμού πλαισίου του φορτηγού οχήματος, το πρόστιμο που επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή είναι αξίας χιλίων ευρώ καθώς επίσης αφαιρούνται και οριστικά τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος.

8. Κατά την κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, το οποίο δεν έχει απογραφεί και ταξινομηθεί κατά την εκάστοτε γενική απογραφή και ταξινόμηση οχημάτων το πρόστιμο που επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή αντιστοιχεί στο ποσό των χιλίων ευρώ καθώς και στην αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, μέχρι να απογραφεί και να ταξινομηθεί νομίμως¹.

Σύμφωνα με τον Νόμο 3446 (Άρθρο 7) κατά τη Μίσθωση Φορτηγών Οχημάτων Δημοσίας Χρήσης ισχύουν τα παρακάτω:

1. Οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις και οι μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς που εκτελούν δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές, επιτρέπεται να εκμισθώνουν τα οχήματα που έχουν στην ιδιοκτησία τους σε οδηγούς, κατόχους άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας, υπό τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

α) Το όχημα να έχει τεθεί σε κυκλοφορία στην ελληνική επικράτεια,

β) Η σύμβαση μίσθωσης αφορά μόνο στη διάθεση του οχήματος χωρίς οδηγό

γ) Το μισθωμένο όχημα κατά τη διάρκεια της μίσθωσης πρέπει να βρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση του οδηγού που το έχει μισθώσει

δ) Το μισθωμένο όχημα να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση νομαρχιακών, εθνικών και διεθνών μεταφορών, σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας του

¹ Από το άρθρο έχει αναφερθεί μόνο ένα απόσπασμα

ε) Ο χρόνος κάθε μίσθωσης δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερος των τριών μηνών και μεγαλύτερος των τριών ετών.

2. Η διαδικασία που ακολουθείται σχετικά με τις μισθώσεις που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο έχει ως εξής:

α) Καταρτίζεται συμφωνητικό, συμβολαιογραφικό ή ιδιωτικό, το οποίο υπογράφεται αφενός από τον οδηγό μισθωτή και αφετέρου από τον ιδιοκτήτη του οχήματος,

β) Κατατίθεται αντίγραφο του συμφωνητικού εντός πέντε εργασίμων ημερών από την ημερομηνία της υπογραφής του, στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.), στην οποία υπάγεται ο εκμισθωτής και στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, στην οποία υπάγεται το όχημα

γ) Το μίσθωμα καθορίζεται ελεύθερα και για την καταβολή του εκδίδεται τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 186/1992 (ΦΕΚ 84 Α')

δ) Οι φορτωτικές για τις διενεργούμενες με τα μισθωμένα οχήματα μεταφορές εκδίδονται από τον μισθωτή και για λογαριασμό του.

3. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 επιβάλλονται τα πρόστιμα που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 6 του π.δ. 91/1988.

4. Οι παραβάσεις βεβαιώνονται από την Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων, τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, τις Λιμενικές, Αστυνομικές και Τελωνειακές Αρχές και τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ισχύει κάθε φορά για τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου.

5. Στις περιπτώσεις μίσθωσης Φορτηγών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος οι μισθωτές – οδηγοί δύνανται να ασφαλίζονται στο Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) ανεξάρτητα του τρόπου αμοιβής τους ή στο Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών ως εκμεταλλευτές δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων.

1.10 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ADR)

Η πληθώρα των νομοθετημάτων που σχετίζονται με την ADR καθώς και η πολυπλοκότητα των κινδύνων και των απαιτούμενων μέτρων που πρέπει να ληφθούν για μια ασφαλή μεταφορά, οδήγησε την Ευρωπαϊκή Ένωση στην υιοθέτηση του θεσμού του **συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ)**.

Σύμβουλος ασφαλείας για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων θεωρείται κάθε πρόσωπο, το οποίο διορίζεται από τον προϊστάμενο της επιχείρησης και έχει ως κυριότερη αποστολή να αναζητεί κάθε μέσο και να προωθεί κάθε ενέργεια στο πλαίσιο των σχετικών δραστηριοτήτων της επιχείρησης, ώστε να διευκολύνει την εκτέλεση των δραστηριοτήτων αυτών, με την προϋπόθεση να τηρούνται οι ισχύουσες ρυθμίσεις και οι συνθήκες ασφαλείας να είναι βέλτιστες. Στον σύμβουλο ανατίθενται τα ακόλουθα καθήκοντα προσαρμοσμένα στις δραστηριότητες της επιχείρησης:

- α. Εξετάζει κατά πόσον τηρούνται οι κανόνες σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- β. Συμβουλεύει την επιχείρηση κατά τις εργασίες που αφορούν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, (www.yme.gr)
- γ. Μεριμνά για την κατάρτιση ετήσιας αναφοράς προς τη διοίκηση της επιχείρησης ή ενδεχομένως προς τη Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος του ΥΠΜΕ και στην αρμόδια τοπική Αστυνομική Αρχή, ως προς τις δραστηριότητες της επιχείρησης σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Οι αναφορές φυλάσσονται επί πέντε έτη και τίθενται στη διάθεση των εθνικών αρχών, κατόπιν αίτησής τους.

Ο σύμβουλος ασφαλείας πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης, το οποίο εκδίδεται από την Αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στην περιοχή της οποίας ο ενδιαφερόμενος έχει την μόνιμη κατοικία του.

Το πιστοποιητικό αυτό, ισχύει για 5 χρόνια από την ημερομηνία επιτυχούς εξέτασης και ανανεώνεται ανά πενταετία έπειτα από εξετάσεις ανανέωσης. Η παρακολούθηση ανανεωτικού προγράμματος κατάρτισης είναι προαιρετική και δεν αποτελεί προϋπόθεση για τη συμμετοχή του ενδιαφερόμενου στις εξετάσεις ανανέωσης.

Το πιστοποιητικό έχει τη μορφή του υποδείγματος στο παράρτημα ΙΙΙ της υπ' αριθμ. 64834/5491/13.10.2000 (B 1350/2000) κοινής υπουργικής απόφασης και αναγνωρίζεται από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας ADR / RID και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για να αποκτήσει κάποιος το πιο πάνω πιστοποιητικό θα πρέπει:

- (α) Να είναι κάτοχος αναγνωρισμένου πτυχίου τριτοβάθμιας εκπαίδευσης τριετούς τουλάχιστον διάρκειας σπουδών στην μηχανική,
- (β) Να έχει παρακολουθήσει μαθήματα επαγγελματικής κατάρτισης συμβούλου ασφαλείας σε φορέα επαγγελματικής κατάρτισης συμβούλου ασφαλείας, τα οποία είναι γύρω στις 40 ώρες, δηλαδή 5 μέρες από 8 ώρες ημερησίως και να περάσει επιτυχώς τις εξετάσεις με βαθμολογία 7.5 με 8 στα 10
- (γ) Να έχει πετύχει σε εξετάσεις που διοργανώνει η αρμόδια αρχή
- (δ) Να είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας οδήγησης αυτοκινήτου, οχήματος Β κατηγορίας
- (ε) Να διαθέτει άδεια παραμονής ή άδεια εργασίας εάν πρόκειται για αλλοδαπό.
(www.yme.gr)

Στο πιστοποιητικό που θα κατέχει ο Σύμβουλος θα πρέπει να αναγράφονται ρητά:

- A. Το μέσο της χερσαίας μεταφοράς:
 - i. Οδική μεταφορά
 - ii. Σιδηροδρομική μεταφορά
- B. Κατηγορίες των επικίνδυνων εμπορευμάτων:
 - i. Κλάση 1
 - ii. Κλάση 2
 - iii. Κλάση 7
 - iv. Κλάσεις: 4.1,4.2,4.3,5.1,5.2,6.1,6.2,8 και 9
 - v. Κλάση 3, συμπεριλαμβάνονται τα πετρελαιοειδή UN 1202,1203,1223 για τις οποίες ισχύει.

Τα καθήκοντα του Συμβούλου ασφαλείας είναι τα ακόλουθα:

- Παρακολούθηση των κανόνων συμμόρφωσης που διέπουν την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

- Παροχή συμβουλών για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Προετοιμασία ετήσιας αναφοράς προς την διοίκηση της επιχείρησης ή της τοπικής δημόσιας αρχής, έτσι ώστε να γνωστοποιηθούν οι δραστηριότητες της επιχείρησης σχετικά με την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Αυτές οι αναφορές φυλάσσονται από την επιχείρηση για 5 χρόνια και τίθενται στην διάθεση των εθνικών αρχών, κατόπιν αίτησης τους.

Επιπροσθέτως, τα καθήκοντα του συμβούλου περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο πρακτικές και διαδικασίες σχετικές με τις οικείες δραστηριότητες, οι οποίες θα αναφερθούν παρακάτω:

- Για την τήρηση των κανόνων αναγνώρισης των μεταφερόμενων ΕΕ ακολουθούνται κάποιες διαδικασίες
- Την πρακτική που ακολουθεί η επιχείρηση για να συνεκτιμήσει τις ειδικές ανάγκες των ΕΕ πριν προβεί στην αγορά κάποιου μεταφορικού μέσου
- Κατά την διάρκεια επιθεώρησης του υλικού που χρησιμοποιείται για την μεταφορά ΕΕ ή των ενεργειών φορτοεκφόρτωσης ακολουθούνται κάποιες διαδικασίες τις οποίες θα πρέπει να γνωρίζει ο σύμβουλος
- Θα πρέπει να καταγράφονται με την μορφή αναφοράς ατυχήματα, περιστατικά ή σοβαρές παραβάσεις που γίνονται κατά την μεταφορά ΕΕ ή κατά τις ενέργειες φορτοεκφόρτωσης
- Για την αποφυγή επανάληψης ατυχημάτων, περιστατικών ή σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει να εφαρμόζονται κατάλληλα μέτρα
- Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι νομοθετικές προϋποθέσεις σε συνδυασμό με τις ιδιαίτερες ανάγκες των μεταφερόμενων ΕΕ κατά την επιλογή και την χρησιμοποίηση υπεργολάβων ή άλλων μεσαζόντων
- Θα πρέπει να εξακριβωθεί ένα στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την μεταφορά ΕΕ ή για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων αυτών, έχουν ανατεθεί οι διαδικασίες εκτέλεσης και οι λεπτομερείς εντολές
- Τους κινδύνους που διατρέχονται από την μεταφορά ΕΕ ή από την φορτοεκφόρτωση αυτών
- Να γίνεται σωστός έλεγχος των κατάλληλων εγγράφων και του εξοπλισμού ασφαλείας που συνοδεύονται με τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων. (www.yme.gr)

1.10.1 ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Στόχος των εξετάσεων είναι να διαπιστωθεί εάν οι υποψήφιοι Σύμβουλοι Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) διαθέτουν το απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων για να ασκούν τα καθήκοντα του Συμβούλου όπως αυτά περιγράφονται στο παράρτημα Ι της υπ' αριθμ. 64834/5491/13.10.2000 υπουργικής απόφασης, με σκοπό την απόκτηση του ανάλογου πιστοποιητικού και καλύπτουν κατ' ελάχιστον τα παρακάτω θέματα. (www.yme.gr)

I. Τα γενικά μέτρα πρόληψης και ασφάλειας

- ✓ Τη γνώση των διαφόρων συνεπειών που μπορούν να προκύψουν από ένα ατύχημα με επικίνδυνα εμπορεύματα
- ✓ Τη γνώση των κυριότερων αιτιών ατυχήματος.

II. Τις διατάξεις σχετικά με τον εκάστοτε τρόπο μεταφοράς που απορρέουν από την εθνική νομοθεσία, τους κοινοτικούς κανόνες και τις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες ιδίως σχετικά με:

1. Την ταξινόμηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων

- ✓ Διαδικασία ταξινόμησης των διαλυμάτων και μειγμάτων
- ✓ Διάρθρωση της απαρίθμησης των ουσιών
- ✓ Κλάσεις επικίνδυνων εμπορευμάτων και αρχές της ταξινόμησής τους
- ✓ Φύση των επικίνδυνων ουσιών και αντικειμένων
- ✓ Φυσικοχημικές και τοξικολογικές ιδιότητες

2. Τους γενικούς όρους συσκευασίας συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενών και των εμπορευματοκιβωτίων δεξαμενών:

- ✓ Τύποι συσκευασίας καθώς και κωδικοποίηση και αναγραφή ενδείξεων
- ✓ Απαιτήσεις σχετικά με τις συσκευασίες και προδιαγραφές σχετικά με τις δοκιμές των συσκευασιών
- ✓ Κατάσταση της συσκευασίας και περιοδικός έλεγχος.

3. Τις ενδείξεις και ετικέτες κινδύνου:

- ✓ Εγγραφή ενδείξεων στις ετικέτες κινδύνου,
- ✓ Τοποθέτηση και αφαίρεση των ετικετών κινδύνου,
- ✓ Επισήμανση με πορτοκαλί πινακίδες και ετικέτες κινδύνου.

4. Τις ενδείξεις στο έγγραφο μεταφοράς:

- ✓ Πληροφοριακά στοιχεία του εγγράφου μεταφοράς

- ✓ Δήλωση πιστότητας του φορτωτή.
5. *Τον τρόπο αποστολής, τους περιορισμούς αποστολής*
 - ✓ Πλήρες φορτίο,
 - ✓ Μεταφορά φορτίου χύμα,
 - ✓ Μεταφορά σε μεγάλα δοχεία για τα φορτία χύμα,
 - ✓ Μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια,
 - ✓ Μεταφορά σε σταθερές ή κινητές δεξαμενές
 6. *Τη μεταφορά επιβατών και επικίνδυνων εμπορευμάτων.*
 7. *Τις απαγορεύσεις και προφυλάξεις της από κοινού φόρτωσης.*
 8. *Το διαχωρισμό των ουσιών.*
 9. *Τον περιορισμό των μεταφερόμενων ποσοτήτων και τις εξαιρούμενες ποσότητες.*
 10. *Τον χειρισμό και τη στοιβασία*
 - ✓ Φορτοεκφόρτωση (ποσοστό πλήρωσης),
 - ✓ Στοιβασία και διαχωρισμός.
 11. *Τον καθαρισμό και την εξαέρωση πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση.*
 12. *το πλήρωμα: επαγγελματική κατάρτιση.*
 13. *τα έγγραφα πορείας.*
 - ✓ Έγγραφο μεταφοράς,
 - ✓ Γραπτές εντολές,
 - ✓ Πιστοποιητικό έγκρισης του οχήματος,
 - ✓ Πιστοποιητικό κατάρτισης των οδηγών των οχημάτων,
 - ✓ Βεβαίωση σχετικά με την κατάρτιση όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα,
 - ✓ Αντίγραφο κάθε παρέκκλισης,
 - ✓ Λοιπά έγγραφα
 14. *Τις εντολές ασφαλείας εφαρμογή των οδηγιών και εξοπλισμός προστασίας του οδηγού. (www.yme.gr)*
 15. *Τις υποχρεώσεις επιτήρησης στάθμευσης.*
 16. *Τους κανόνες και περιορισμούς κυκλοφορίας ή ναυσιπλοΐας.*
 17. *Τη λειτουργική ή εκ παραδρομής απόρριψη ρυπογόνων ουσιών.*
 18. *Τις προϋπότητες σχετικά με το υλικό μεταφοράς.*
2. Οι εξετάσεις διενεργούνται σε τρεις φάσεις (Α, Β και Γ) . Ο υποψήφιος θεωρείται ότι έχει περάσει με επιτυχία τις εξετάσεις για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού

εφόσον έχει επιτύχει στην Α φάση και σε μία τουλάχιστον εξεταστική ενότητα της φάσης Β και μία της Γ (π.χ. Βασική εκπαίδευση, Οδική μεταφορά και κλάση 2).

Ο υποψήφιος θεωρείται ότι επέτυχε στις εξετάσεις των φάσεων Α, Β και Γ όταν συγκεντρώσει βαθμολογία τουλάχιστον δώδεκα (12) με άριστα το είκοσι (20) σε κάθε φάση εξετάσεων ξεχωριστά. Κάθε υποψήφιος μπορεί να συμμετέχει στις φάσεις Β και Γ εφόσον έχει κριθεί επιτυχών στη φάση Α και Β αντίστοιχα.

3. Οι εξετάσεις και των τριών φάσεων πρέπει να ολοκληρωθούν με επιτυχία εντός ενός έτους από την ημερομηνία πρώτης εξέτασης διαφορετικά ο υποψήφιος παρακολουθεί εκ νέου πρόγραμμα αρχικής εκπαίδευσης.

4. Τα φύλλα εξέτασης αποτελούνται από αριθμό ερωτήσεων ανάπτυξης ή και πολλαπλών επιλογών όπως αυτός καθορίζεται παρακάτω. Όπου αναφέρονται παρακάτω ερωτήσεις ανάπτυξης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ερωτήσεις τύπου πολλαπλών επιλογών. Δύο ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών στο φύλλο εξέτασης ισοδυναμούν με μία ερώτηση ανάπτυξης.

5. Το φύλλο εξέτασης της Α φάσης περιλαμβάνει δέκα (10) ερωτήσεις ανάπτυξης σε θέματα που καλύπτουν κατ' ελάχιστο:

α. Γενικά μέτρα πρόληψης και ασφάλειας (τη γνώση των διαφόρων συνεπειών που μπορούν να προκύψουν από ένα ατύχημα με επικίνδυνα εμπορεύματα, τη γνώση των κυριότερων αιτιών ατυχήματος)

β. Την ταξινόμηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων (διαδικασία ταξινόμησης των διαλυμάτων και μειγμάτων, διάρθρωση της απαρίθμησης των ουσιών, κλάσεις επικίνδυνων εμπορευμάτων και αρχές της ταξινόμησής τους, η φύση των επικίνδυνων ουσιών και αντικειμένων, φυσικοχημικές και τοξικολογικές ιδιότητες)

γ. Γενικές διατάξεις συσκευασίας, συμπεριλαμβανομένων διατάξεων για δεξαμενές, δεξαμενές - εμπορευματοκιβώτια και βυτιοφόρα οχήματα κ.λπ. (www.yme.gr)

δ. Σημάνσεις και ετικέτες κινδύνου

ε. Πληροφορίες στο έγγραφο μεταφοράς

στ. Χειρισμός και στοιβασία

ζ. Πληρώματα, επαγγελματική εκπαίδευση

η. Έγγραφα οχήματος και πιστοποιητικά μεταφοράς

θ. Γραπτές οδηγίες

ι. Απαιτήσεις σχετικά με τον εξοπλισμό μεταφοράς.

Η διάρκεια εξέτασης της Α φάσης είναι εξήντα (60) λεπτά.

6. Το φύλλο εξέτασης της Β φάσης περιλαμβάνει τέσσερις (4) ερωτήσεις ανάπτυξης σε θέματα που σχετίζονται με το μέσο μεταφοράς και καλύπτουν κατ' ελάχιστο:

α. Τον τρόπο αποστολής και τους περιορισμούς στην αποστολή (πλήρες φορτίο, μεταφορά φορτίων χύμα, μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα, μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια, μεταφορά σε σταθερές ή αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές)

β. Μεταφορά επιβατών

γ. Διαχωρισμός των εμπορευμάτων

δ. Κανονισμοί και περιορισμοί κυκλοφορίας

Για εξετάσεις και στις οδικές και στις σιδηροδρομικές μεταφορές οι ερωτήσεις που περιλαμβάνονται στο φύλλο εξέτασης είναι δύο (2) ανά μέσο μεταφοράς. Επιπρόσθετα οι υποψήφιοι πραγματοποιούν σε ξεχωριστό φύλλο εξέτασης και μία ανάλυση συγκεκριμένης περίπτωσης (case study) σχετικής με τα καθήκοντα του ΣΑΜΕΕ του παραρτήματος Ι της υπ' αριθμ. 64834/5491/13.10.2000. Στην περίπτωση επέκτασης σε δεύτερο μέσο μεταφοράς ο ενδιαφερόμενος εξετάζεται σε ερωτηματολόγιο φύλλο εξέτασης που περιλαμβάνει τέσσερις (4) ερωτήσεις ανάπτυξης. Η συνολική διάρκεια εξέτασης της Β φάσης είναι εξήντα (60) λεπτά.

7. Το φύλλο εξέτασης της Γ φάσης περιλαμβάνει δώδεκα (12) ερωτήσεις ανάπτυξης, που εξειδικεύονται στην κατηγορία των επικίνδυνων εμπορευμάτων στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι, και καλύπτουν κατ' ελάχιστο:

α. Απαγορεύσεις και προφυλάξεις σχετικά με τη μεικτή φόρτωση

β. Περιορισμός των μεταφερόμενων ποσοτήτων και εξαιρέσεις ποσοτήτων

γ. Καθαρισμός και εξαέρωση πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση

δ. Απαιτήσεις επίβλεψης (στάθμευση) (10)

ε. Λειτουργικές εκκενώσεις ή απροσδόκητες διαρροές μολυσματικών ουσιών.

Για εξετάσεις σε περισσότερες της μίας κατηγορίας επικίνδυνων εμπορευμάτων οι ερωτήσεις που τίθενται ανά κατηγορία ισοκατανέμονται κατά το δυνατό. Σε κάθε επέκταση σε πρόσθετη κατηγορία επικίνδυνων εμπορευμάτων τίθενται δώδεκα (12) ερωτήσεις ανάπτυξης. Η διάρκεια της εξέτασης της Γ φάσης είναι ογδόντα (80) λεπτά.

1.10.1.1 ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

1. Σκοπός των εξετάσεων ανανέωσης είναι να διαπιστωθεί ότι ο κάτοχος εξακολουθεί να διαθέτει το απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων για την άσκηση των καθηκόντων του ΣΑΜΕΕ όπως περιγράφονται στο παράρτημα Ι της υπ' αριθμό 64834/5491/13.10.2000, είναι ενημερωμένος για τις αναθεωρημένες διατάξεις της ADR / RID, τις νέες τεχνικές και τα νέα υλικά που υπάρχουν αναφορικά με τις μεταφορές αυτές.
2. Οι ενδιαφερόμενοι για ανανέωση των πιστοποιητικών τους, υποβάλλουν στην Επιτροπή αίτηση συμμετοχής στις εξετάσεις του παρόντος άρθρου, δέκα (10) εργάσιμες ημέρες πριν την ημερομηνία διεξαγωγής των εξετάσεων, δηλώνοντας όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 5 καθώς και το είδος του πιστοποιητικού που κατέχουν, τον αριθμό του, την Υπηρεσία που το εξέδωσε και την ημερομηνία λήξης του.
3. Οι εξετάσεις ανανέωσης διενεργούνται σε μία φάση διάρκειας εκατό (100) λεπτών και στους υποψήφιους τίθεται ένα φύλλο εξέτασης με ερωτήσεις ανάπτυξης ή και πολλαπλών επιλογών για τις οποίες ισχύουν τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 7 της παρούσας. Το φύλλο εξέτασης περιλαμβάνει συνολικά είκοσι (20) ερωτήσεις από τις εξής ενότητες:
 - α. Έξι (6) ερωτήσεις που καλύπτουν θέματα από την ενότητα της βασικής εκπαίδευσης όπως αναφέρονται στην παρ.2 του άρθρου 7 της παρούσας
 - β. Δύο (2) ερωτήσεις που καλύπτουν θέματα από την παρ. 3 του άρθρου 7 για το μέσο μεταφοράς (οδική μεταφορά ή σιδηροδρομική) ή μία ερώτηση από την ενότητα οδικής μεταφοράς και μία ερώτηση από την ενότητα της σιδηροδρομικής μεταφοράς για την ανανέωση πιστοποιητικού που ισχύει και για τα δύο μέσα μεταφοράς
 - γ. Δώδεκα (12) ερωτήσεις στο σύνολο, που ισοκατανέμονται κατά το δυνατό ανά κατηγορία επικίνδυνων εμπορευμάτων στην οποία εξετάζονται. (10)
4. Ο υποψήφιος στις εξετάσεις ανανέωσης θεωρείται επιτυχών εφόσον συγκεντρώσει βαθμολογία τουλάχιστον δώδεκα (12) με άριστα το είκοσι (20). Εφόσον ο ενδιαφερόμενος δεν επιτύχει στις παραπάνω εξετάσεις κατά το τελευταίο έτος πριν τη λήξη του πιστοποιητικού του, παρακολουθεί εκ νέου μαθήματα αρχικής κατάρτισης και υπόκειται σε εξετάσεις αρχικής χορήγησης.

1.10.1.2 ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Κάτοχος ισχύοντος πιστοποιητικού ενός μέσου μεταφοράς ή μίας ή περισσότερων κατηγοριών επικίνδυνων εμπορευμάτων μπορεί να επεκτείνει το πιστοποιητικό του και σε πρόσθετο μέσο μεταφοράς ή σε πρόσθετες κατηγορίες επικίνδυνων εμπορευμάτων, εφόσον παρακολουθήσει το αντίστοιχο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και συμμετάσχει σε σχετικές εξετάσεις, Β ή Γ φάσης όπως στην αρχική χορήγηση. Έπειτα από επιτυχία στις εξετάσεις αυτές, του χορηγείται νέο πιστοποιητικό αλλά η ημερομηνία λήξης της ισχύος του παραμένει ως έχει έως ότου ανανεώσει την ισχύ του.

1.10.1.3 ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Στην Επιτροπή μετέχουν:

- α. Δύο υπάλληλοι από τη Γενική Δ/ση Μεταφορών του ΥΜΕ με γνώσεις στα θέματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- β. Τρεις εκπρόσωποι των εκπαιδευτικών φορέων
- γ. Ένας υπάλληλος του ΥΜΕ ως γραμματέας

Τα μέλη της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της θητείας τους στην Επιτροπή δεν επιτρέπεται να συμμετέχουν ως εκπαιδευτές υποψηφίων ΣΑΜΕΕ.

Η Επιτροπή συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα για την εκπλήρωση του έργου της σε χώρο εντός του ΥΜΕ. (www.yme.gr)

Συμπερασματικά, ο σύμβουλος ασφαλούς μεταφοράς της ΕΕ αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες για την ορθή μετάδοση και εφαρμογή της γνώσης στο θέμα. Το έργο του για να είναι αποτελεσματικό αλλά και αποδοτικό, θα πρέπει η εκπαίδευσή του να είναι ουσιαστική και πιστοποιημένη. Ακόμη η τεκμηριωμένη ύπαρξή του να καταστεί ως όρος αδειοδότησης των επιχειρήσεων παραγωγής, αποθήκευσης, διακίνησης και μεταφοράς ΕΕ και αντικείμενο ελέγχου από θεσμικά όργανα ελέγχου. Το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας θα βελτιώσει την Ασφάλεια

αλλά και την οικονομική απόδοση των επιχειρήσεων παραγωγής διακίνησης και μεταφοράς ΕΕ με την σωστή εφαρμογή του θεσμού του συμβούλου της ασφαλούς μεταφοράς. Για να γίνει κατανοητό το πόσο σημαντική είναι η ασφάλεια στις μεταφορές ΕΕ, αναφέρεται ο κανόνας ότι 1 € επενδύμενο σε θέματα ασφάλειας αποδίδει 10€. (3)

1.11 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΟΝ ΘΕΣΜΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) με αριθμό 64834/5491 τεύχος δεύτερο, αριθμός φύλλου 1350 της 7^{ης} Νοεμβρίου 2000 αναφέρεται στην προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/35 ΕΚ του Συμβουλίου της 3.6.1996.

Αυτές οι αποφάσεις καθορίζουν και προσδιορίζουν το ρόλο, τις ευθύνες και τα καθήκοντα. Συγκεκριμένα, στη ΚΥΑ αυτή καθορίζονται ο τρόπος έκδοσης του πιστοποιητικού κατάρτισης του ΣΑΜΕΕ, η ισχύς τους που είναι πενταετής, οι εξετάσεις που δίνει και τα μαθήματα που παρακολουθεί ώστε να πάρει αυτό το πιστοποιητικό οι προϋποθέσεις δηλαδή, η ειδικότητα και οι γνώσεις που πρέπει να έχει ο υποψήφιος για να γίνει ΣΑΜΕΕ. (Θεοφανίδης Κ.)

Στο Άρθρο 1 της παρούσας απόφασης καθορίζονται ο σκοπός και το πεδίο εφαρμογής των Συμβούλων Ασφαλείας. Σκοπός είναι η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/35/Ε.Κ. της 3^{ης} Ιουνίου 1996 σχετικά με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση, συμβούλων ασφαλείας για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (EEL 145/10/19.6.1996) και προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/18 ΕΚ της 17.4.2000 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις εξετάσεις των υποψηφίων συμβούλων ασφαλείας (EEL 118/41/19.5.2000).

Όλες οι επιχειρήσεις των οποίων οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν οδική, σιδηροδρομική ή πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, ή ενέργειες φορτοεκφόρτωσης που συνδέονται με τις εν λόγω μεταφορές, θα πρέπει να ορίσουν, το αργότερο μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας, έναν ή περισσότερους «συμβούλους ασφαλείας για την μεταφορά επικινδύνων

εμπορευμάτων», επιφορτισμένους με την πρόληψη των κινδύνων που ενέχουν οι δραστηριότητες αυτές για το κοινό, τα αγαθά ή το περιβάλλον.

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης καθορίζονται στο Άρθρο 2 τα εξής :

A) **Επιχείρηση** είναι κάθε φυσικό, ή νομικό πρόσωπο κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, κάθε οργάνωση ή ένωση προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, καθώς και κάθε δημόσιος οργανισμός είτε έχει ίδια νομική προσωπικότητα είτε εξαρτάται από αρχή που διαθέτει νομική προσωπικότητα, που προβαίνει στην μεταφορά και την φορτοεκφόρτωση των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

B) **Σύμβουλος ασφαλείας για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων** είναι κάθε πρόσωπο που διορίζεται από τον προϊστάμενο της επιχείρησης για την εκτέλεση των αποστολών και καθηκόντων που ορίζονται στο άρθρο 4, το οποίο κατέχει το πιστοποιητικό κατάρτισης που προβλέπεται στο άρθρο 5.

Γ) **Επικίνδυνα εμπορεύματα** είναι τα εμπορεύματα που ορίζονται ως επικίνδυνα στο παράρτημα Α του Π.Δ. 104/99 (Α 113) και του άρθρου 2 της οδηγίας 96/49 Ε.Ε της 23.7.96 (L 235/25/17.9.96), σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Δ) **Σχετικές δραστηριότητες** θεωρούνται η οδική, σιδηροδρομική ή πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, εκτός των εθνικών πλωτών οδών που δεν συνδέονται με τις πλωτές οδούς των άλλων κρατών μελών, ή οι ενέργειες φορτοεκφόρτωσης που συνδέονται με αυτές τις μεταφορές.

E) **Οι εξετάσεις** που προβλέπονται στο άρθρο 7της παρούσας απόφασης

ΣΤ) **Εξεταστικός οργανισμός** θεωρείται κάθε όργανο που ορίζεται από τα συναρμόδια Υπουργεία για την διενέργεια των εξετάσεων.

Z) **Πιστοποιητικό ΕΚ**, είναι το πιστοποιητικό το οποίο καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας απόφασης.

Η παρούσα απόφαση δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις όπως αυτές αναφέρονται στο Άρθρο 3 :

A) Επιχειρήσεις των οποίων οι σχετικές δραστηριότητες αφορούν μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται με τα μεταφορικά μέσα των ενόπλων δυνάμεων ή υπ' ευθύνη των τελευταίων ή

B Επιχειρήσεις των οποίων οι σχετικές δραστηριότητες αφορούν περιορισμένες ποσότητες, σε κάθε ενότητα μεταφοράς, κάτω από τα όρια που καθορίζονται στις

ενδείξεις περιθωρίου 10010 και 10011 του παραρτήματος Β του Π.Δ. 104/99 (Α'113).

Γ) Επιχειρήσεις οι οποίες δεν εκτελούν μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων ως κύρια ή επικουρική δραστηριότητα, ή ενέργειες φορτοεκφόρτωσης που συνδέονται με τις εν λόγω μεταφορές, αλλά εκτελούν περιστασιακά εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων ή ενέργειες φορτοεκφόρτωσης που συνδέονται με τις εν λόγω μεταφορές και παρουσιάζουν ελάχιστο βαθμό κινδύνου ή ρύπανσης.

Ο ρόλος και ο τρόπος διορισμού του συμβούλου παρατίθενται στο Άρθρο 4

Α) Ο σύμβουλος, υπό την ευθύνη του προϊσταμένου της επιχείρησης, έχει ως κύρια αποστολή να αναζητεί κάθε μέσο και να προωθεί κάθε ενέργεια, στο πλαίσιο των σχετικών δραστηριοτήτων της επιχείρησης, ώστε να διευκολύνει στην εκτέλεση των δραστηριοτήτων αυτών τηρουμένων των ισχυουσών ρυθμίσεων και υπό βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Τα καθήκοντα του, προσαρμοσμένα στις δραστηριότητες της επιχείρησης ορίζονται στο παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης.

Β) Τα καθήκοντα του συμβούλου μπορούν να εκτελούνται και από τον προϊστάμενο της επιχείρησης ή από πρόσωπο που ασκεί άλλα καθήκοντα εντός της επιχείρησης ή από πρόσωπο το οποίο δεν ανήκει στη τελευταία, εφόσον το συγκεκριμένο άτομο κατέχει αντίστοιχο πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης, είναι σε θέση να ασκήσει τα καθήκοντα του συμβούλου και να εφαρμόσει κάθε άλλη λεπτομέρεια της παρούσας απόφασης.

Γ) Κάθε επιχείρηση υποχρεούται να γνωστοποιεί τη ταυτότητα του συμβούλου της στην Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην αρμόδια Νομαρχιακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών και οικεία Αστυνομική Αρχή της περιοχής.

Αναφέρθηκαν ενδεικτικά, ορισμένα άρθρα από την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) με αριθμό 64834/5491.

1.11.2 ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΑΜΕΕ

- **Υ.Α. Φ. 102.2/24244/3076/2008** (ΦΕΚ 1947/Β`/22.9.2008) Τροποποίηση της και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και της υπ αριθμ. 52526/6904/2007 (1900/Β) απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Ανάπτυξης περί των συμβούλων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- **Υ.Α. Φ.Γ1/36268/2487/2008** (ΦΕΚ 1310/Β`/7.7.2008) Πιστοποίηση πραγματογνωμόνων ADR για την διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ 104/99 όπως αυτό ισχύει
- **Υ.Α. ΦΓ1/15964/1146/2008** (ΦΕΚ 839/Β`/12.5.2008) Τροποποίηση της υπ αριθμ. 32591/3257/2001 (ΦΕΚ 703/Β) υπουργικής απόφασης «Όροι και προϋποθέσεις ορισμού φορέων ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων Ευρωπαϊκής Συμφωνίας ADR»
- **Υ.Α. ΦΓ1/55302/4630/2007** (ΦΕΚ 2338/Β`/11.12.2007) Τροποποίηση της υπ αριθμ. 32591/3257/2001 (ΦΕΚ 703/Β) υπουργικής απόφασης «Όροι και προϋποθέσεις ορισμού ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Συμφωνία ADR»
- **Υ.Α. 52526/6904/2007** (ΦΕΚ 1900/Β`/14.9.2007) Καθορισμός διαδικασίας κατάρτισης, εξέτασης και χορήγησης πιστοποιητικού συμβούλων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- **Υ.Α. Φ.Γ1/58363/3662/2007** (ΦΕΚ 84/Β`/30.1.2007) Πιστοποίηση πραγματογνωμόνων ADR για την διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ 104/99 όπως αυτό ισχύει
- **Υ.Α. Φ.Γ1/69596/3646/2006** (ΦΕΚ 41/Β`/19.1.2006) Πιστοποίηση πραγματογνωμόνων ADR για τη διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 104/99 όπως αυτό ισχύει

- **Υ.Α. ΦΓ1/2257/134/2004** (ΦΕΚ 614/Β`/27.4.2004) Πιστοποίηση πραγματογνώμονα ADR για την διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 104/99 όπως αυτό ισχύει
- **Υ.Α. ΦΓ1οικ.70185/510/2003** (ΦΕΚ 62/Β`/24.1.2003) Πιστοποίηση πραγματογνώμονων ADR για την διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 104/99 όπως αυτό ισχύει
- **Υ.Α. 32591/3257/2001** (ΦΕΚ 703/Β`/6.6.2001) Όροι και προϋποθέσεις ορισμού φορέων ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων Ευρωπαϊκής Συμφωνίας ADR
- **Υ.Α. 64834/5491/2000** (ΦΕΚ 1350/Β`/7.11.2000) Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/86/ΕΚ του Συμβουλίου της 3-6-1996 «σχετικά με το διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση συμβούλων ασφαλείας για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» και της οδηγίας 2000/18/ΕΚ της 17-4-2000 «για τις ελάχιστες απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις εξετάσεις των υποψηφίων συμβούλων ασφαλείας»
- **Π.Δ. 104/1999** (ΦΕΚ 113/Α`/4.6.1999) Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/55/ΕΚ της 21ης Νοεμβρίου 1994 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

2. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ

Η συγγραφή της παρούσας εργασίας αποτελείται από δύο μέρη, το θεωρητικό και το ερευνητικό.

Το ερευνητικό μέρος της παρούσας εργασίας στηρίζεται στη χρήση τριών ερωτηματολογίων, που απευθύνθηκαν σε πιστοποιημένους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Μεταφορών, σε αξιωματικούς της Τροχαίας και αξιωματικούς της Πυροσβεστικής με σκοπό να αξιολογηθεί ο βαθμός της αξιοποίησης των εξειδικευμένων αυτών Συμβούλων από τις ελληνικές επιχειρήσεις και οργανισμούς στον σχεδιασμό και υλοποίηση των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων. Από το ερευνητικό μέρος της παρούσας εργασίας επιδιώκεται επίσης να αναδειχθεί το μέγεθος της συνεργασίας των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων (τροχαία- πυροσβεστική) με τους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς (ΣΑΜΕΕ).

Η χρήση ερωτηματολογίου θεωρείται ένας εύκολος και άμεσος τρόπος συλλογής στοιχείων, τα οποία βοηθούν στην πραγματοποίηση μιας έρευνας και δίδουν την δυνατότητα να βγουν μετά από ανάλυση των αποτελεσμάτων χρήσιμα, για τον επιδιωκόμενο σκοπό, συμπεράσματα.

2.1 ΔΕΙΓΜΑ

Τα αποτελέσματα που αξιολογούνται παρακάτω απορρέουν μέσα από δύο διαφορετικά ερωτηματολόγια.

Το πρώτο ερωτηματολόγιο απευθύνεται σε Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και απαντήθηκε από ένα δείγμα 10 ατόμων. Αποτελείται από 17 ερωτήσεις κλειστού και ανοιχτού τύπου, οι οποίες αφορούν στην εκπαίδευση τους, στην επάρκεια της σχετικής νομοθεσίας, και γενικότερα σε ότι αφορά την σωστή λειτουργία του θεσμού και του βαθμού αξιοποίησής τους από τις ελληνικές επιχειρήσεις .

Το δεύτερο ερωτηματολόγιο είναι κοινό για την Πυροσβεστική και για την Τροχαία και αποτελείται από οκτώ ερωτήσεις κλειστού και ανοικτού τύπου. Το δείγμα του παραπάνω ερωτηματολογίου ήταν συνολικά 20 ατόμων (10 Πυροσβεστική και 10 Τροχαία). Απάντησαν σε ερωτήσεις που ήταν σχετικές με την εφαρμογή του θεσμού του ΣΑΜΕΕ στην Ελλάδα, καθώς επίσης και σε ερωτήσεις που αφορούν την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

2.2 ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Η διαδικασία απάντησης των ερωτηματολογίων διεξήχθη χωρίς προβλήματα και ιδιαίτερες καθυστερήσεις. Οι ερωτήσεις οι οποίες δόθηκαν ήταν απόλυτα κατανοητές με αποτέλεσμα να μην χρειαστούν περαιτέρω διευκρινίσεις. Ο χρόνος που χρειάστηκε για να απαντήσει ο ερωτώμενος (τροχαία – πυροσβεστική) ήταν 10 λεπτά ενώ για τους ΣΑΜΕΕ απαιτήθηκε χρόνος περ. 20 λεπτών ανά ερωτώμενο. Αντλήσαμε πληροφορίες από όλα τα ερωτηματολόγια αφού όλα ήταν ορθώς απαντημένα. Μετά την συγκέντρωση των ερωτηματολογίων έγινε έλεγχος ως προς την πληρότητα και εγκυρότητα τους.

2.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τα ερωτηματολόγια αυτά δόθηκαν σε δύο υπηρεσίες, στην Διεύθυνση Τροχαίας Κιάτου Κορινθίας και στην Πυροσβεστική Διεύθυνση υπηρεσιών Πειραιά καθώς και σε δέκα Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ). Η διαδικασία της πρωτογενούς έρευνας ξεκίνησε στις 22/04/2010, με την συνάντηση που είχαμε με τον πρόεδρο του Συλλόγου των ΣΑΜΕΕ, κ. Κ. Θεοφανίδη και τον κ. Παπαδόπουλο Γεώργιο μέλος του Συλλόγου. Η συζήτηση μαζί τους και η διαρκής καθοδήγησή τους, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας. Στη συνέχεια, συναντηθήκαμε με τον διοικητή της Πυροσβεστικής Διεύθυνσης Πειραιά, συζητήσαμε κάποια διευκρινιστικά θέματα σχετικά με την εργασία και το ερωτηματολόγιο και στην συνέχεια απάντησε το ερωτηματολόγιο. Ακολούθως, πήγαμε σε ακόμη εννέα αξιωματικούς της υπηρεσίας, οι οποίοι μας απάντησαν το ερωτηματολόγιο που τους δώσαμε με προθυμία και ενδιαφέρον.

Η τελευταία επαφή που πραγματοποιήσαμε για να ολοκληρωθεί η έρευνά μας ήταν η Διεύθυνση Τροχαίας Κιάτου, δέκα αξιωματικοί της οποίας απάντησαν σε διάστημα μιας εβδομάδας τα σχετικά ερωτηματολόγια.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

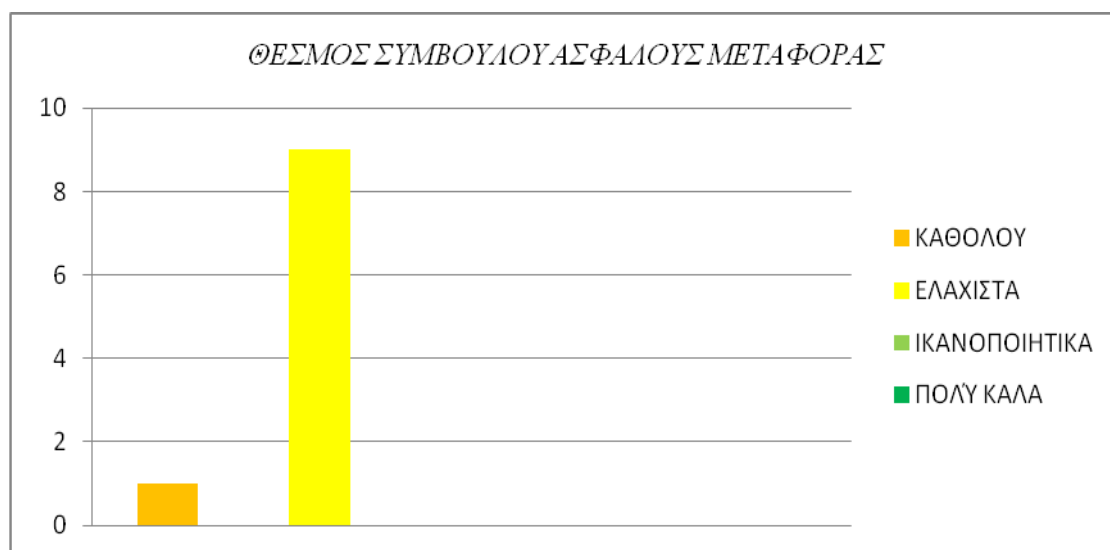
3.1 ΣΑΜΕΕ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1

Από το 2002 ισχύει η ΚΥΑ 64834/5491 σχετικά με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση *συμβούλων ασφαλείας* για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2000/18/ΕΚ. Οκτώ χρόνια μετά, σε πιο βαθμό κατά την εκτίμησή σας έχει προχωρήσει ο θεσμός του Συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς στην χώρα μας;

- A. Καθόλου
- B. Ελάχιστα
- Γ. Ικανοποιητικά
- Δ. Πολύ καλά

Σχήμα 3, θεσμός συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς



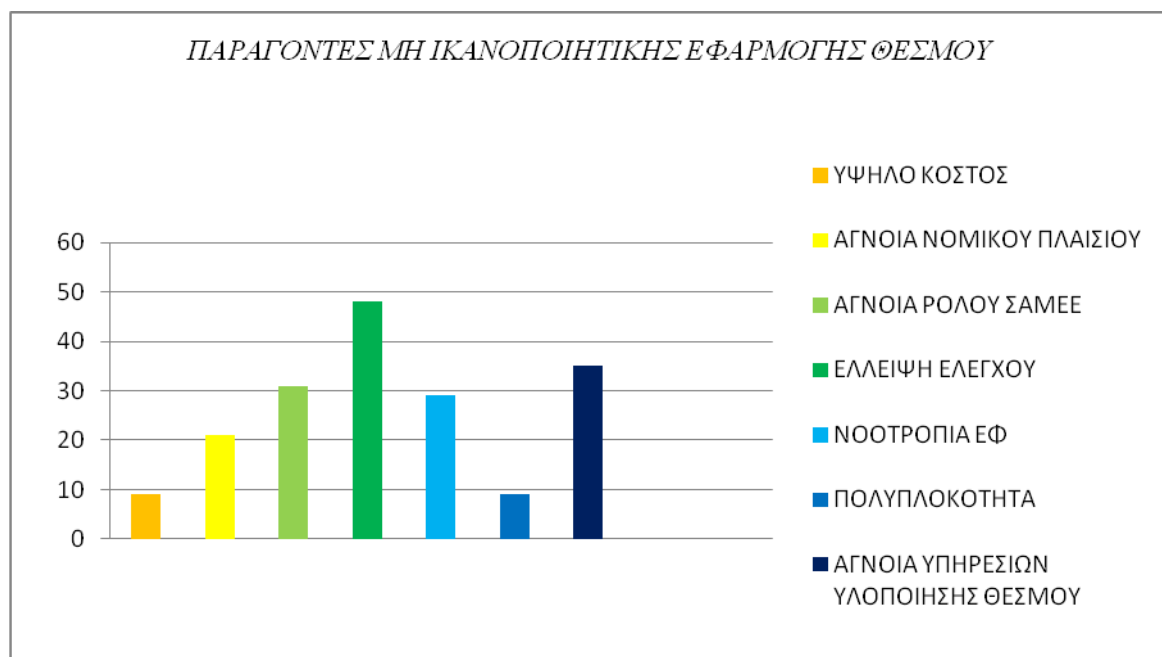
Στην ερώτηση σχετικά με τον βαθμό ανάπτυξης του θεσμού των *συμβούλων ασφαλούς* για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στην χώρα μας, οι ΣΑΜΕΕ εννέα στους δέκα (90%) εκτιμούν ως ελάχιστο τον βαθμό ανάπτυξης και ένας εξ' αυτών εκτιμά ότι δεν υπήρξε καθόλου ανάπτυξη. Κανένας ΣΑΜΕΕ δεν εκτιμά ως ικανοποιητικό ή πολύ καλό τον βαθμό ανάπτυξης του θεσμού.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2

Εάν εκτιμάτε ως τουλάχιστον μη ικανοποιητική την εφαρμογή του θεσμού στην Ελλάδα, βαθμολογήστε το μέγεθος ευθύνης των παρακάτω παραγόντων (0-5)

- A. Υψηλό κόστος
- B. Άγνοια του νομικού πλαισίου από την πλευρά των επιχειρήσεων
- Γ. Άγνοια του ρόλου του συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς στην επιχείρηση σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Δ. Έλλειψη ελέγχου εφαρμογής του νομικού πλαισίου από την πολιτεία.
- E. Γενικότερη νοοτροπία των επιχειρηματικών φορέων
- ΣΤ. Πολυπλοκότητα
- Z. Άγνοια υπηρεσιών για την ουσιαστική υλοποίηση του θεσμού

Σχήμα 4, Παράγοντες μη ικανοποιητικής εφαρμογής θεσμού



Οι ΣΑΜΕΕ βαθμολογούν με 4,8 μονάδες (βαθμ. κλίμακα 0-5) την έλλειψη ελέγχου εφαρμογής του νομικού πλαισίου από την πολιτεία ως την κύρια αιτία για την μη εφαρμογή του θεσμού στην Ελλάδα. Ακολουθούν με 3,5 και 3,1 μονάδες η άγνοια εκ μέρους των επιχειρήσεων των παρεχομένων υπηρεσιών που μπορούν να προσφέρουν οι ΣΑΜΕΕ και του γενικότερου ρόλου που μπορεί να διαδραματίσει ένας ΣΑΜΕΕ και της γενικότερης βοήθειας που μπορεί να προσφέρει στην επιχείρηση αντίστοιχα. Η γενικότερη νοοτροπία των ιθυνόντων στις ελληνικές

επιχειρήσεις ακολουθεί ως αίτιο για την μη προώθηση του θεσμού των ΣΑΜΕΕ στην Ελλάδα με 2,9 μονάδες και απεικονίζει μια ευρύτερα παγιωμένη άποψη για τον βαθμό διάθεσης για προσαρμογή των ελληνικών επιχειρήσεων στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε συνέχεια της νοοτροπίας αυτής αποδίδεται και η άγνοια του νομικού πλαισίου εκ μέρους των επιχειρήσεων (2,1 μον) .

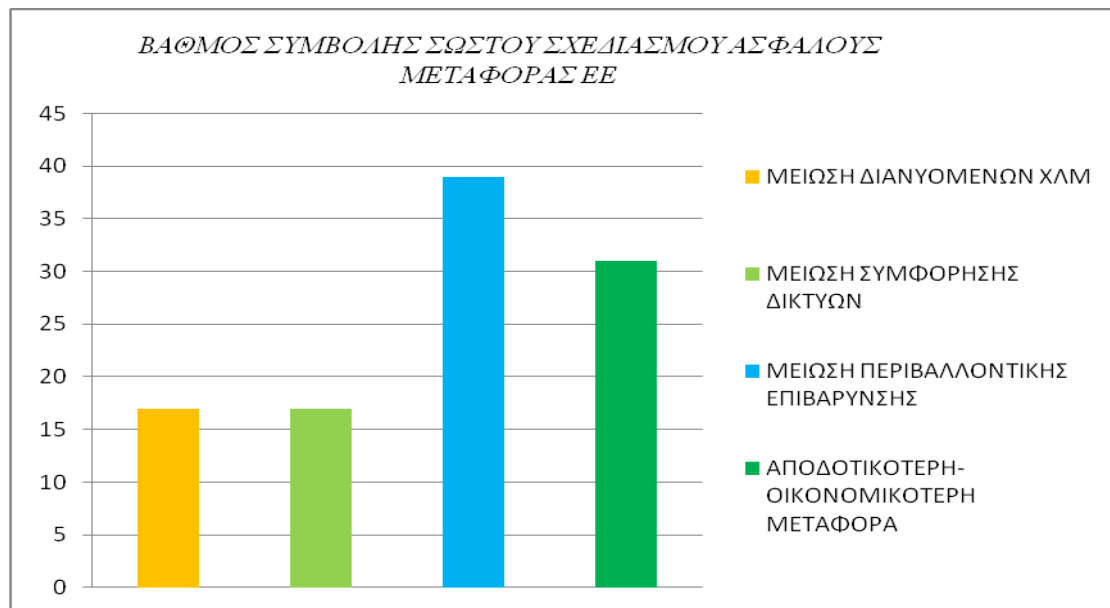
Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εκτίμηση των ΣΑΜΕΕ (0,9 μον.) ότι τόσο το κόστος όσο και η πολυπλοκότητα της σχετικής νομοθεσίας ελάχιστα επηρεάζουν αρνητικά την εφαρμογή της.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3

Εκτός από την μείωση των ατυχημάτων, σε πιο βαθμό μπορεί κατά την γνώμη σας να συμβάλει ο σωστός σχεδιασμός ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ,

- A. στην μείωση των διανυόμενων χιλιομέτρων ;
 - B. στην μείωση της συμφόρησης στα δίκτυα;
 - Γ. στην μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης;
 - Δ. στην εξασφάλιση αποδοτικότερης και οικονομικότερης μεταφοράς;
- (βαθμολογήστε ανάλογα με την βαρύτητα με 0-5 βαθμούς)

Σχήμα 5, Συμβολή σωστού σχεδιασμού ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ



Ο σωστός σχεδιασμός ασφαλούς μεταφοράς εκτός από την μείωση ατυχημάτων μπορεί να συμβάλει κατά κύριο λόγο στην μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης σύμφωνα με τους ΣΑΜΕΕ (39/50). Ακολουθούν με σειρά η εξασφάλιση αποδοτικότερης και οικονομικότερης μεταφοράς (31/50) και τέλος, η μείωση διανυόμενων χιλιομέτρων και συμφόρησης στα δίκτυα έρχονται τελευταία στις επιλογές των ΣΑΜΕΕ με κοινή βαθμολογία (17/50).

*ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)

ΕΡΩΤΗΣΗ 4

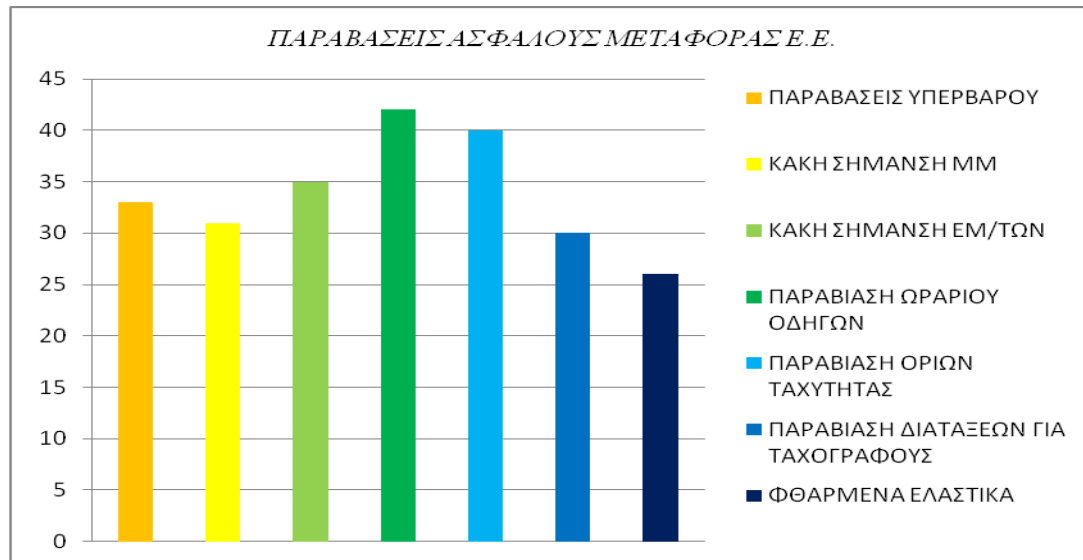
Ποιες είναι, σύμφωνα με την εμπειρία σας, οι συνηθέστερες παραβάσεις των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ;

- A. Παραβάσεις υπέρβαρου
- B. Κακή σήμανση μεταφορικών μέσων
- Γ. Κακή σήμανση εμπορευμάτων
- Δ. Η παραβίαση του ωραρίου εργασίας των οδηγών
- Ε. Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας
- ΣΤ. Η παραβίαση διατάξεων σχετικών με τους ταχογράφους
- Z. Τα φθαρμένα ελαστικά

Η. άλλη παράβαση :

(βαθμολογήστε ανάλογα με την βαρύτητα με 0-5 βαθμούς)

Σχήμα 6, Παραβάσεις ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ



*ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους ΣΑΜΕΕ, ως συνηθέστερη παράβαση των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων καταγράφεται η παραβίαση του ωραρίου εργασίας των οδηγών με συνολική βαθμολογία 42/50, ακολουθεί η παραβίαση των ορίων ταχύτητας με βαθμό 40/50 και στη συνέχεια η κακή σήμανση των εμπορευμάτων συγκεντρώνει 35/50. Ακόμη, οι παραβάσεις που γίνονται σχετικά με το υπέρβαρο κατά τη φόρτωση των φορτηγών οχημάτων συγκέντρωσαν την βαθμολογία 33/50. Σημαντική είναι η βαθμολογία που συγκεντρώνουν η κακή σήμανση μεταφορικών μέσων (31/50) και η παραβίαση διατάξεων σχετικών με τους ταχογράφους (30/50). Μικρότερη βαθμολογία συγκέντρωσε η απάντηση που έδωσαν οι ΣΑΜΕΕ σε ότι αφορά τα φθαρμένα ελαστικά (26/50), δεν παύει όμως να απασχολεί το θέμα πέντε στους δέκα ερωτώμενους. Ακολουθούν η υγεία και η φυσική κατάσταση του οδηγού και η νηφαλιότητα του κατά την οδήγηση, καθώς και η μη τήρηση κανόνων φορτοεκφόρτωσης. Η γενική εικόνα που προκύπτει από την συγκεκριμένη ερώτηση είναι η αξιολόγηση ως σχεδόν ισότιμων των συνηθέστερων παραβάσεων κατά την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Ερώτηση 5

5. Πως κρίνετε την επάρκεια του νομικού πλαισίου και των εξεταστικών οργανισμών για την κατάρτιση και πιστοποίηση των Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς ;

Νομικό Πλαίσιο

A) μη επαρκές

B) επαρκές

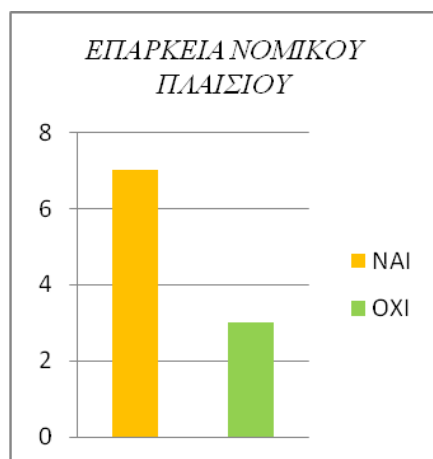
Εξεταστικός οργανισμός

α) μη επαρκής

β) επαρκής

5α) Τι προτείνετε για την βελτίωσή τους;

Σχήμα 7, επάρκεια νομικού πλαισίου Σχήμα 8, επάρκεια εξεταστικών οργανισμών



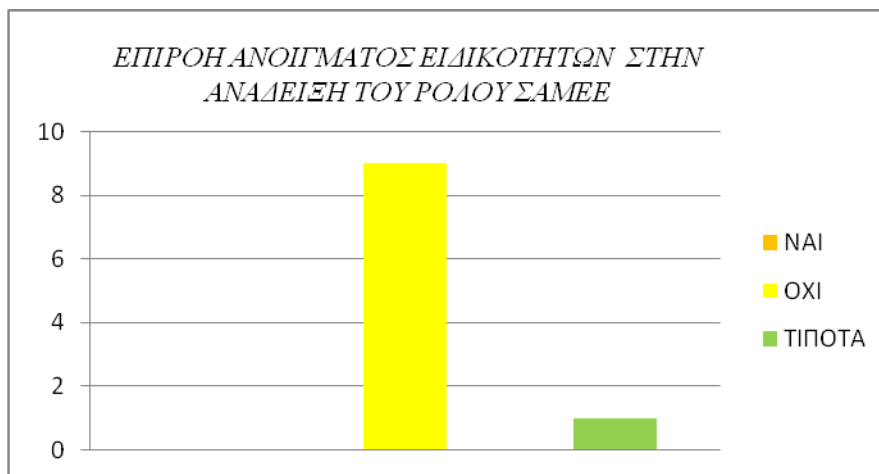
Στην ερώτηση σχετικά με την επάρκεια νομικού πλαισίου των εξεταστικών οργανισμών για την κατάρτιση και πιστοποίηση των ΣΑΜΕΕ, κρίθηκε ότι το νομικό πλαίσιο είναι επαρκές και αυτό φαίνεται από τις απαντήσεις που έδωσαν οι ΣΑΜΕΕ (7/10 απάντησαν ΝΑΙ), ενώ συντριπτική ήταν η πλειοψηφία των ΣΑΜΕΕ (9/10) που απάντησε ότι οι εξεταστικοί οργανισμοί δεν έχουν επάρκεια. Για την βελτίωση των εξεταστικών οργανισμών οι ερωτηθέντες έδωσαν διάφορες απαντήσεις, όπως να συμμετέχουν και οι ΣΑΜΕΕ στα κλιμάκια ελέγχου, να γίνεται σωστή εκπαίδευση των εμπλεκόμενων φορέων και να πραγματοποιείται καλύτερη θεωρητική εκπαίδευση με παράλληλα πρακτικά παραδείγματα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6

Θεωρείτε ότι το άνοιγμα των ειδικοτήτων σε κάθε ενδιαφερόμενο που κατέχει τίτλο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης έχει αναδείξει το ρόλο και το θεσμό του ΣΑΜΕΕ?

- A. Ναι
- B. Όχι
- Γ. Δεν τον επηρέασε ούτε θετικά , ούτε αρνητικά

Σχήμα 9, επιρροή ανοίγματος ειδικοτήτων στην ανάδειξη του ρόλου ΣΑΜΕΕ



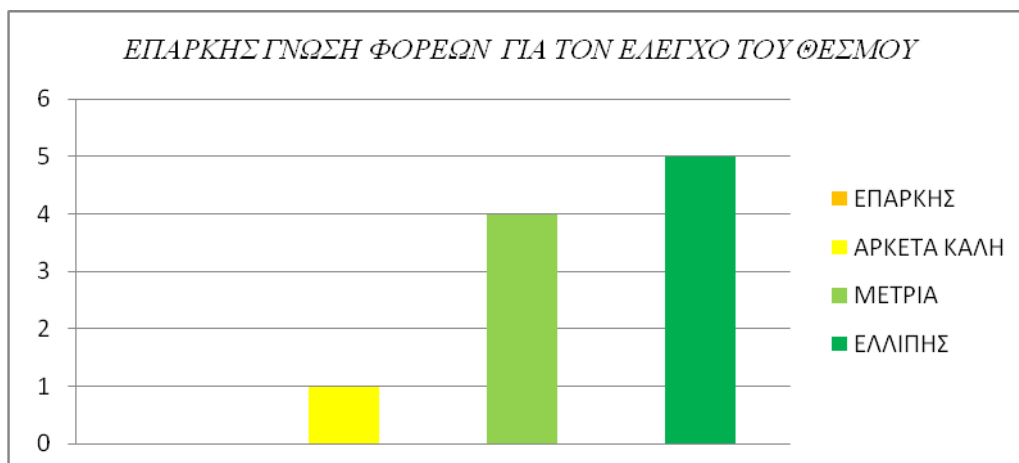
Στην ερώτηση αν το άνοιγμα των ειδικοτήτων σε κάθε ενδιαφερόμενο που κατέχει τίτλο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης έχει αναδείξει το ρόλο και το θεσμό του ΣΑΜΕΕ η απάντηση που δόθηκε από τους 9/10 ήταν αρνητική, ενώ ένας απάντησε ότι το άνοιγμα των ειδικοτήτων δεν επηρέασε ούτε θετικά ούτε αρνητικά στην ανάδειξη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7

Θεωρείτε ότι η γνώση των φορέων (πυροσβεστική, τροχαία κλπ) είναι επαρκής ώστε να αποτελέσουν αποτελεσματικούς φορείς ελέγχου του θεσμού και της σχετικής Νομοθεσίας ?

- A. Επαρκής
- B. Αρκετά καλή
- Γ. Μέτρια
- Δ. Ελλιπής

Σχήμα 10, επαρκής γνώση φορέων για τον έλεγχο του θεσμού



Στην ερώτηση σχετικά με το αν η γνώση των φορέων πυροσβεστικής και τροχαίας είναι επαρκής ώστε να αποτελέσουν αποτελεσματικούς φορείς ελέγχου του θεσμού και της σχετικής νομοθεσίας, η απάντηση που δόθηκε από τους 5/10 ΣΑΜΕΕ ήταν ότι η γνώση τους είναι ελλιπής, 4/10 είπαν ότι είναι μέτρια και 1/10 ότι είναι αρκετά καλή. Κανένας από τους ΣΑΜΕΕ δεν απάντησε ότι η γνώση τους είναι επαρκής.

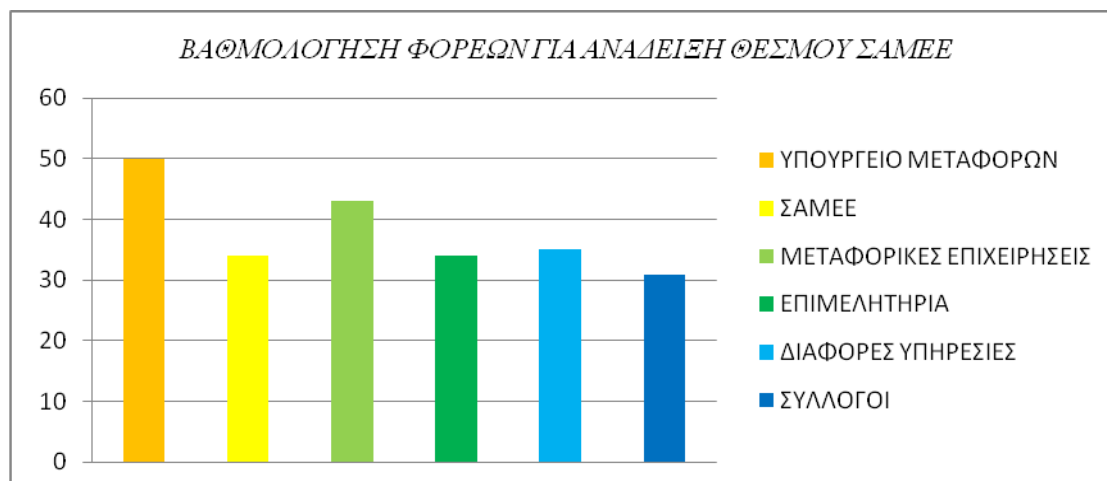
ΕΡΩΤΗΣΗ 8

Βαθμολογήστε την δυνατότητα επίδρασης των ακόλουθων φορέων, επιχειρήσεων κ.ά. στην περαιτέρω ανάδειξη του θεσμού του ΣΑΜΕΕ.

(βαθμολογήστε ανάλογα με την εκτιμώμενη βαρύτητα με 0-5 βαθμούς)

- A. Υπουργείο
- B. ΣΑΜΕΕ
- Γ. Μεταφορικές Επιχειρήσεις
- Δ. Επιμελητήρια
- Ε. Υπηρεσίες
- ΣΤ. Σύλλογοι

Σχήμα 11, Φορείς ανάδειξης θεσμού ΣΑΜΕΕ



**ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)*

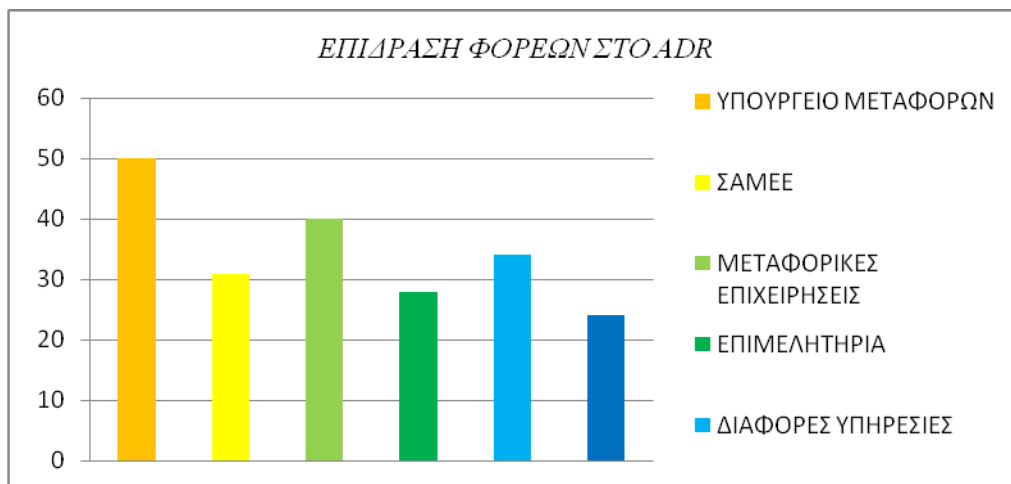
Με βάση τις απαντήσεις που έδωσαν οι ΣΑΜΕΕ και μετά από πρόσθεση των αποτελεσμάτων τους το Υπουργείο Μεταφορών είναι αυτό που έρχεται πρώτο στη δυνατότητα ανάδειξης του θεσμού του ΣΑΜΕΕ με συνολική βαθμολογία 50/50. Ακολουθούν οι μεταφορικές επιχειρήσεις με συνολικό βαθμό 43/50, ενώ οι διάφορες υπηρεσίες συγκεντρώνουν βαθμολογία 35/50. Αμέσως μετά κατατάσσονται οι ίδιοι οι Σύμβουλοι και τα Επιμελητήρια Μεταφορών με βαθμολογία 34/50, βαθμολογία που θεωρείται αρκετά μεγάλη. Τέλος, τη μικρότερη βαθμολογία συγκεντρώνουν οι διάφοροι σύλλογοι που σχετίζονται με τους Συμβούλους Ασφαλείας, αλλά και γενικότερα με τη διαδικασία μεταφοράς εμπορευμάτων και πιο συγκεκριμένα επικίνδυνων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9

Βαθμολογήστε την δυνατότητα επίδρασης των ακόλουθων φορέων στην υλοποίηση της Νομοθεσίας και των προβλέψεων (απαιτήσεων, συνθηκών και όρων) περί την ADR. (βαθμολογήστε ανάλογα με την βαρύτητα με 0-5 βαθμούς)

- A. Υπουργείο
- B. ΣΑΜΕΕ
- Γ. Επιχειρήσεις
- Δ. Επιμελητήρια
- Ε. Υπηρεσίες
- ΣΤ. Σύλλογοι

Σχήμα 12, επίδραση φορέων στο ADR



Οι φορείς που επιδρούν στην υλοποίηση της Νομοθεσίας και των προβλέψεων περί ADR είναι το Υπουργείο Μεταφορών (50/50), οι μεταφορικές επιχειρήσεις (40/50) και οι διάφορες υπηρεσίες (34/50). Οι τρεις προαναφερθέντες φορείς είναι αυτοί που συγκέντρωσαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία με βάση τις απαντήσεις που έδωσαν οι Σύμβουλοι, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι φορείς που θα ακολουθήσουν είναι μικρότερης σημασίας. Συνεχίζοντας, τη παρουσίαση των αποτελεσμάτων, οι ίδιοι οι ΣΑΜΕΕ συγκεντρώνουν βαθμολογία ίση με 31/50, ακολουθούν τα επιμελητήρια με 28/50 και τέλος οι Σύλλογοι με 24/50.

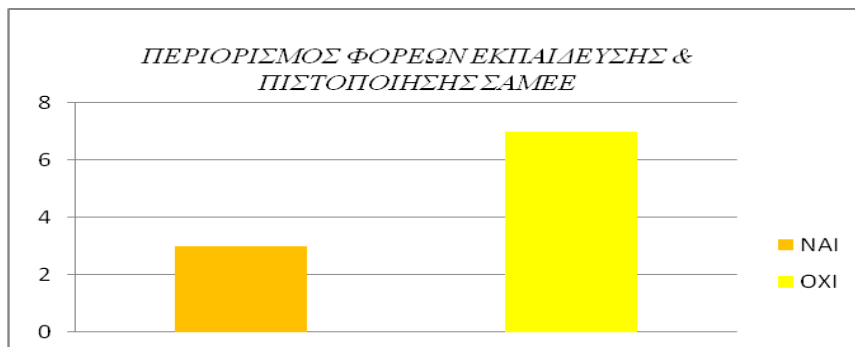
ΕΡΩΤΗΣΗ 10

Θεωρείτε ότι ο περιορισμός εκπαίδευσης και πιστοποίησης του ΣΑΜΕΕ σε τρεις εγκεκριμένους φορείς έχει βοηθήσει στην ανάδειξη και την ουσιαστική εφαρμογή του θεσμού?

A. Ναι

B. Όχι

Σχήμα 13, περιορισμός φορέων εκπαίδευσης & πιστοποίησης ΣΑΜΕΕ



Στην ερώτηση αν ο περιορισμός εκπαίδευσης και πιστοποίησης του ΣΑΜΕΕ σε τρεις εγκεκριμένους φορείς έχει βοηθήσει στην ανάδειξη και την ουσιαστική εφαρμογή του θεσμού, η απάντηση που δόθηκε από 7/10 ΣΑΜΕΕ ήταν όχι, ενώ 3/10 απάντησαν ναι.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11

Πιστεύετε ότι υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με το ρόλο του πραγματογνώμονα ADR και μέχρι ποιο βαθμό?

A. Ναι

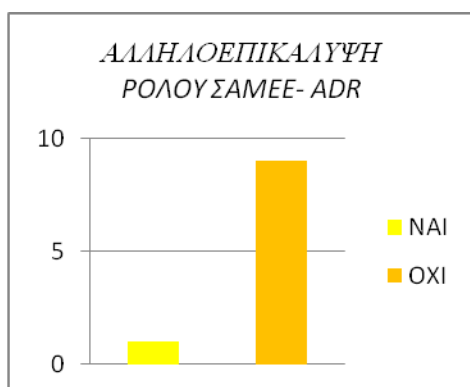
B. Όχι

Εάν η απάντησή σας είναι ΝΑΙ, σε ποιο βαθμό;

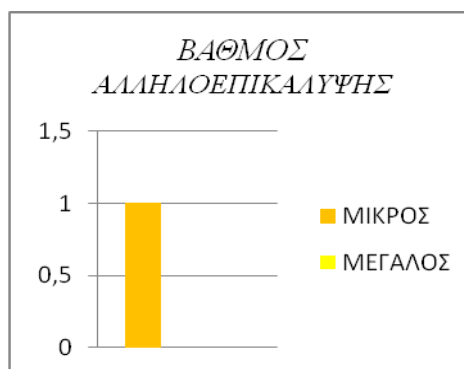
A. μεγάλο

B. μικρό

Σχήμα 14, Ρόλος ΣΑΜΕΕ-ADR



Σχήμα 15, βαθμός αλληλοεπικάλυψης



Στην ερώτηση αν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με τον ρόλο του πραγματογνώμονα 9/10 ΣΑΜΕΕ απάντησαν όχι και 1/10 ναι. Ο ερωτηθείς ΣΑΜΕΕ που απάντησε ότι υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με τον ρόλο του πραγματογνώμονα συμπλήρωσε ότι αυτή υπάρχει σε μικρό βαθμό.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12

Σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ποιος είναι ο ρόλος και οι ευθύνες του ΣΑΜΕΕ ;

Σύντομη απάντηση:

Ο ρόλος του ΣΑΜΕΕ σε περιπτώσεις ατυχημάτων που εμπλέκεται μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι να παρέχει σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων, για τη διαλεύκανση τόσο των αιτιών του ατυχήματος όσο και του περιορισμού των συνεπειών του. Τυπικά, σύμφωνα με τον νόμο, δεν έχει ευθύνες αλλά επί της ουσίας οφείλει και πρέπει να επιδιώκει να συνεργάζεται με όλους τους φορείς (πυροσβεστική, αστυνομία, πραγματογνώμονες ατυχημάτων, μεταφορέας, δημόσιες υπηρεσίες κ.ο.κ.).

ΕΡΩΤΗΣΗ 13

13. Θεωρείτε επαρκή το βαθμό συνεργασίας της πυροσβεστικής με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων?

- A. Επαρκής
- B. Ελλιπής

Σχήμα 16, συνεργασία ΣΑΜΕΕ-πυροσβεστικής



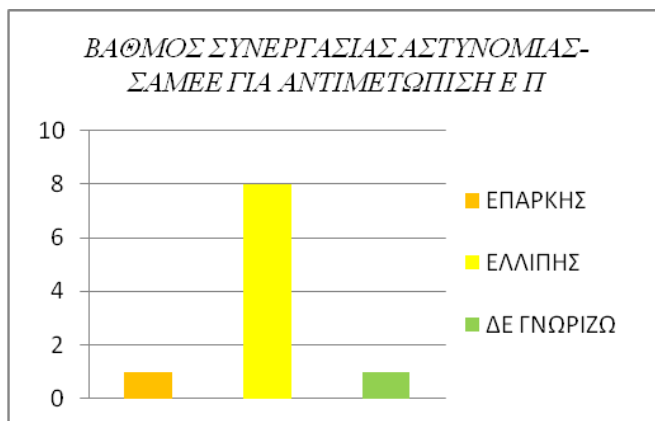
Ο βαθμός συνεργασίας της πυροσβεστικής με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά ΕΕ, σύμφωνα με τις απαντήσεις τους είναι 7/10 την θεωρούν ελλιπής, 2/10 την θεωρούν επαρκή και 1/10 απάντησε ότι δεν γνωρίζει.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14

14. Θεωρείτε επαρκή το βαθμό συνεργασίας της Αστυνομίας με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων?

- A. Επαρκής
- B. Ελλιπής

Σχήμα 17, συνεργασία ΣΑΜΕΕ-αστυνομίας



Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ΣΑΜΕΕ ο βαθμός συνεργασίας της αστυνομίας με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά ΕΕ, είναι ελλιπής από τους 8/10, επαρκής από 1/10 και τέλος 1/10 δεν γνωρίζει.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15

Θεωρείτε ότι πέραν της θεωρητικής εκπαίδευσης που λαμβάνουν οι ΣΑΜΕΕ θα πρέπει να προβλεφθεί και πρακτική εκπαίδευσή του και σε ποιους τομείς?

A. Ναι, στους τομείς

B. Όχι

Σχήμα 18, *Ανάγκη πρακτικής εκπαίδευσης ΣΑΜΕΕ*



Στην ερώτηση αν πέραν της θεωρητικής εκπαίδευσης που λαμβάνουν οι ΣΑΜΕΕ θα πρέπει να προβλεφθεί και πρακτική εκπαίδευση, οι απαντήσεις που δόθηκαν είναι μοιρασμένες, 5/10 απάντησαν θετικά, 5/10 απάντησαν αρνητικά. Οι ΣΑΜΕΕ που απάντησαν θετικά έκαναν προτάσεις σχετικά με τους τομείς που θα πρέπει να γίνεται πρακτική άσκηση. Αυτοί είναι οι εξής:

- Τομείς βυτίων υγρών καυσίμων
- Τομείς συσκευασίας και σήμανσης εμπορευμάτων
- Φόρτωση και στερέωση εμπορευμάτων
- Πρακτική αντιμετώπισης ενός ατυχήματος προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις μετά το ατύχημα.

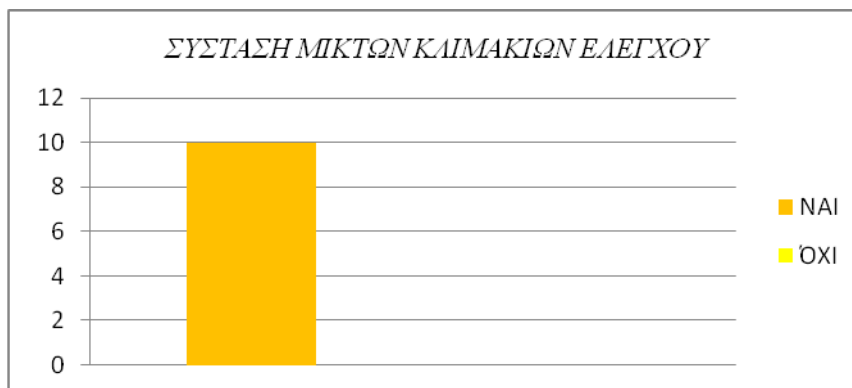
ΕΡΩΤΗΣΗ 16

Θεωρείτε απαραίτητη την σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχων από την πολιτεία που θα αξιοποιούν ΣΑΜΕΕ ώστε να προαχθεί η ασφαλής μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων?

A. Ναι

B. Όχι

Σχήμα 19, σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχου



Η σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχων από την πολιτεία που θα αξιοποιούν ΣΑΜΕΕ, ώστε με αυτόν τον τρόπο να προαχθεί η ασφαλής μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων είναι απαραίτητη, για αυτό και σε σχετική ερώτηση οι ερωτηθέντες απάντησαν θετικά (10/10).

3.2 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1

Από το 2002 ισχύει η ΚΥΑ 64834/5491 σχετικά με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση συμβούλων ασφαλείας (ΣΑΜΕΕ) για την μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2000/18/ΕΚ . Οκτώ χρόνια μετά, σε πιο βαθμό κατά την εκτίμησή σας έχει προχωρήσει ο θεσμός του Συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς (ΣΑΜΕΕ) στην χώρα μας;

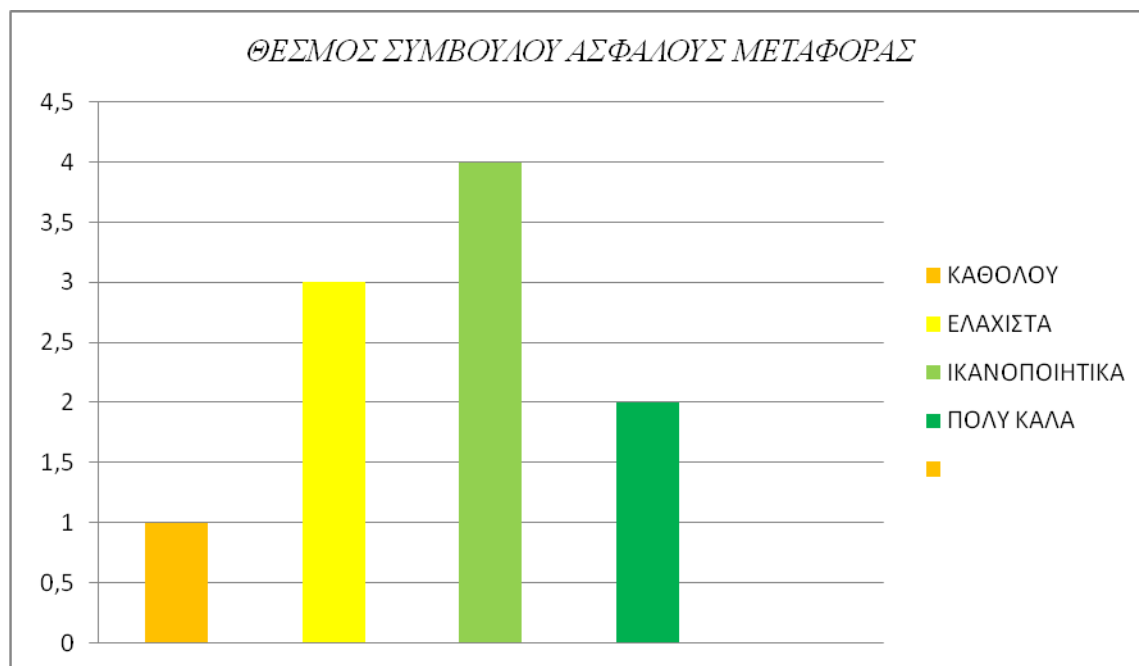
A. Καθόλου

B. Ελάχιστα

Γ. Ικανοποιητικά

Δ. Πολύ καλά

Σχήμα 20, θεσμός συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς



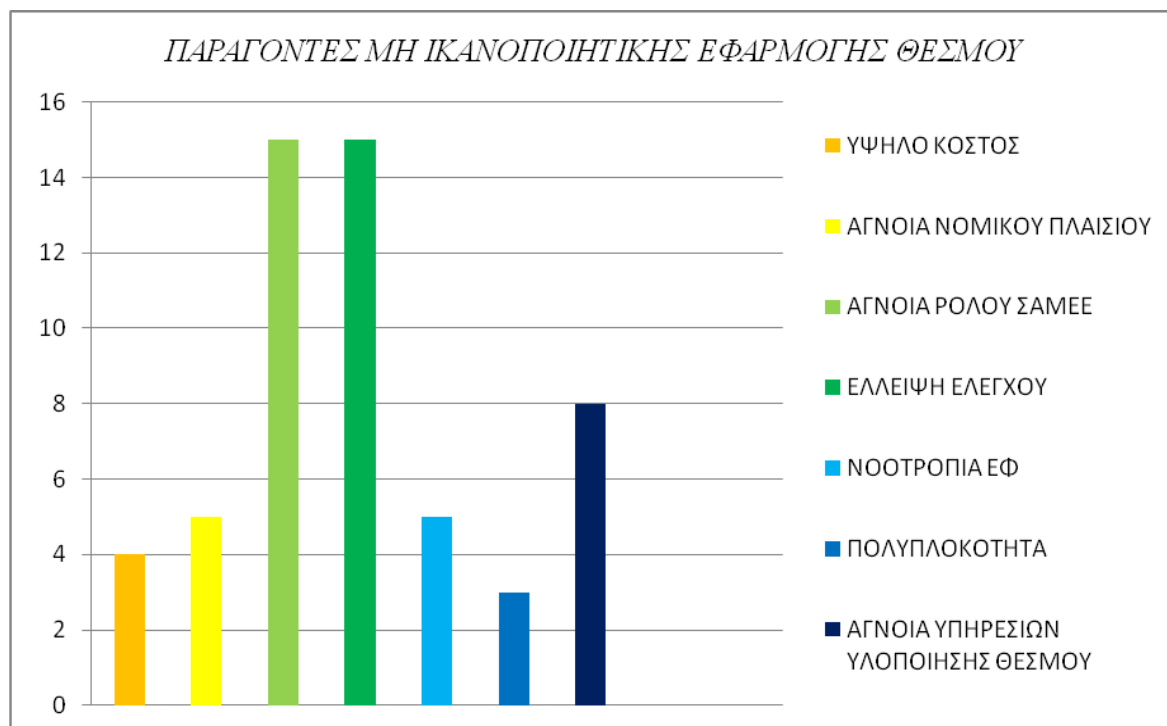
Στην ερώτηση σχετικά με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση *συμβούλων ασφαλείας* για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στην χώρα μας, 4 από τους 10 αξιωματικούς της πυροσβεστικής απάντησαν ότι έχει προχωρήσει ικανοποιητικά, 3 στους 10 ότι έχει προχωρήσει ελάχιστα, 2 στους 10 ότι έχει προχωρήσει πολύ καλά, ενώ 1 στους 10 καθόλου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2

Εάν εκτιμάτε ως τουλάχιστον μη ικανοποιητική την εφαρμογή του θεσμού στην Ελλάδα, βαθμολογήστε το μέγεθος ευθύνης των παρακάτω παραγόντων (0-5)

- A. Υψηλό κόστος
- B. Άγνοια του νομικού πλαισίου από την πλευρά των επιχειρήσεων
- Γ. Άγνοια του ρόλου του συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς στην επιχείρηση σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Δ. Έλλειψη ελέγχου εφαρμογής του νομικού πλαισίου από την πολιτεία.
- E. Γενικότερη νοοτροπία των επιχειρηματικών φορέων
- ΣΤ. Πολυπλοκότητα
- Z. Άγνοια υπηρεσιών για την ουσιαστική υλοποίηση του θεσμού

Σχήμα 21, παράγοντες μη ικανοποιητικής εφαρμογής θεσμού



Η άγνοια του ρόλου του ΣΑΜΕΕ (15 στα 50) στην επιχείρηση σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ και η έλλειψη ελέγχου εφαρμογής του νομικού πλαισίου από την πολιτεία (15 στα 50), ήταν οι επικρατέστερες απαντήσεις στην ερώτηση σχετικά με το μέγεθος ευθύνης ορισμένων παραγόντων στην μη ικανοποιητική εφαρμογή του θεσμού στην Ελλάδα, ακολουθούν με σειρά η άγνοια υπηρεσιών για την ουσιαστική υλοποίηση του θεσμού με βαθμολογία (8 στα 50), η άγνοια του νομικού πλαισίου από την πλευρά των επιχειρήσεων και η γενικότερη νοοτροπία των επιχειρηματικών φορέων με βαθμολογία (5 στα 50). Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εκτίμηση των αξιωματικών της πυροσβεστικής ότι τόσο το κόστος (4 στα 50) όσο και η πολυπλοκότητα (3 στα 50) της σχετικής νομοθεσίας ελάχιστα επηρεάζουν αρνητικά την εφαρμογή της.

**ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)²*

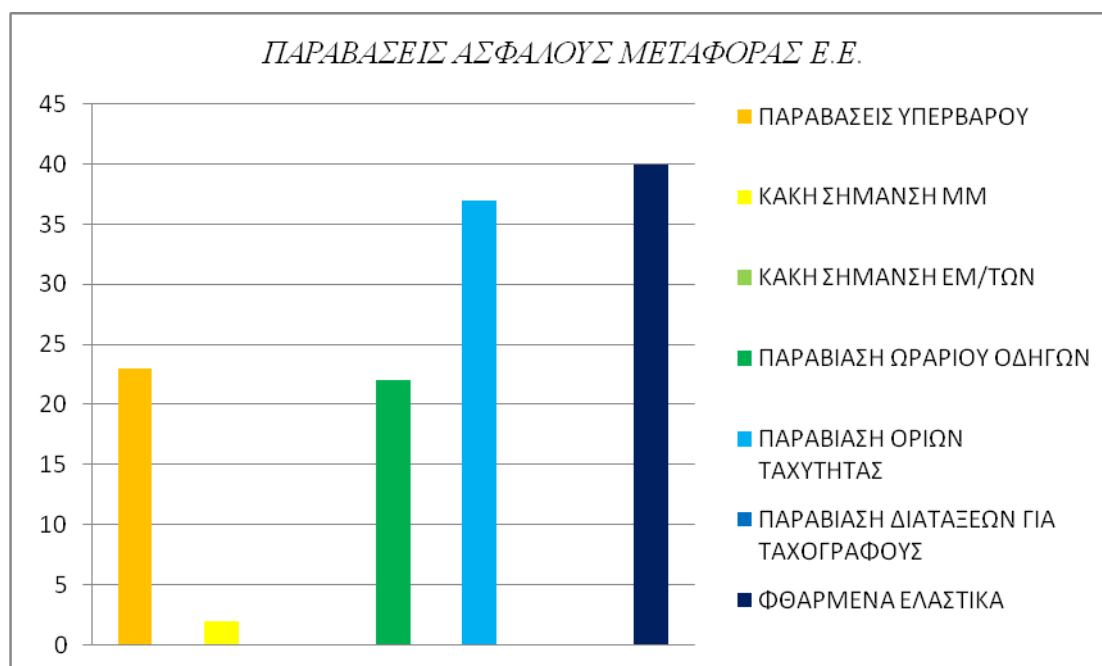
² Στις ερωτήσεις που ζητείται να γίνει βαθμολόγηση από το 0-5 έχει γίνει άθροιση των απαντήσεων

ΕΡΩΤΗΣΗ 3

Ποιες είναι , σύμφωνα με την εμπειρία σας, οι συνηθέστερες παραβάσεις των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ;

- A. Παραβάσεις υπέρβαρου
 - B. Κακή σήμανση μεταφορικών μέσων
 - Γ. Κακή σήμανση εμπορευμάτων
 - Δ. Η παραβίαση του ωραρίου εργασίας των οδηγών
 - Ε. Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας
 - ΣΤ. Η παραβίαση διατάξεων σχετικών με τους ταχογράφους
 - Ζ. Τα φθαρμένα ελαστικά
 - Η. άλλη παράβαση :
- (βαθμολογήστε ανάλογα με την βαρύτητα με 0-5 βαθμούς)

Σχήμα 22, παραβάσεις ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ



Τα φθαρμένα ελαστικά με βαθμολογία (40 στα 50), η παραβίαση ορίων ταχύτητας με βαθμολογία (37 στα 50), οι παραβάσεις υπέρβαρου (23 στα 50) και η παραβίαση ωραρίου εργασίας των οδηγών (22 στα 50), είναι οι συνηθέστερες παραβάσεις των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ, σύμφωνα με τις απαντήσεις που δόθηκαν από

τους αξιωματικούς της πυροσβεστικής διεύθυνσης. Ενδιαφέρον όμως παρουσιάζει η εκτίμηση ότι η κακή σήμανση των μεταφορικών μέσων, η παραβίαση των διατάξεων σχετικών με τους ταχογράφους αλλά και η κακή σήμανση των εμπορευμάτων δεν αποτελούν σημαντικές παραβάσεις των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

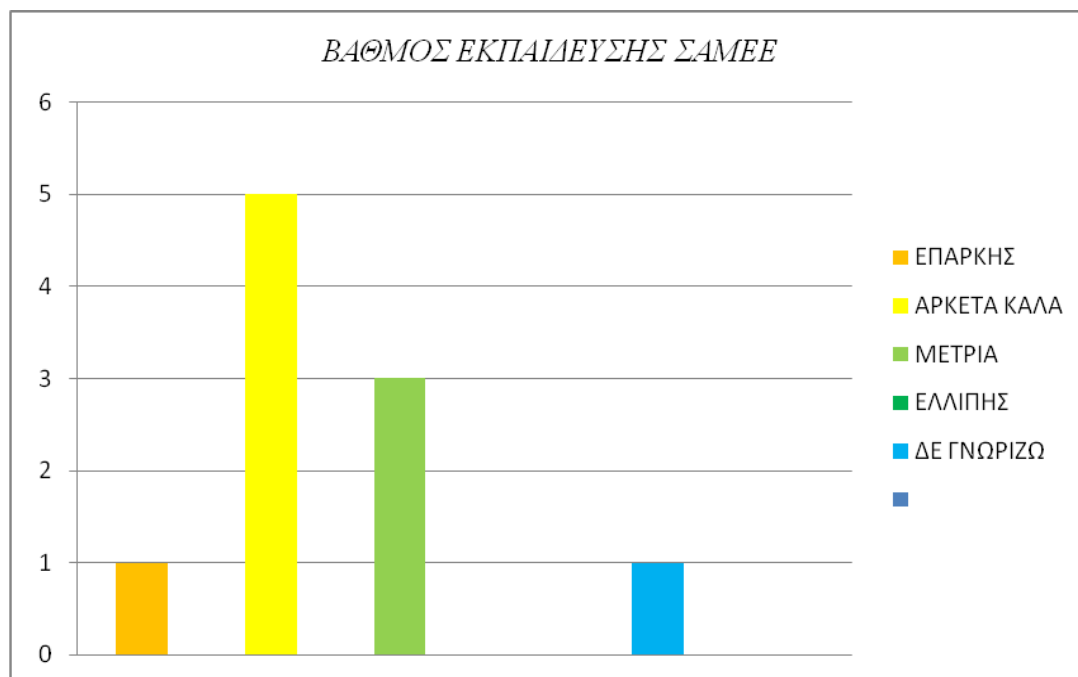
**ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)*

ΕΡΩΤΗΣΗ 4

Θεωρείτε ότι ο ΣΑΜΕΕ είναι επαρκώς εκπαιδευμένος και γνώστης του αντικειμένου ώστε να ανταποκριθεί στο ρόλο του?

- A. Επαρκώς εκπαιδευμένος
- B. Αρκετά καλά εκπαιδευμένος
- Γ. Μέτρια εκπαιδευμένος
- Δ. Ελλιπώς εκπαιδευμένος
- Ε. Δεν γνωρίζω

Σχήμα 23, βαθμός εκπαίδευσης ΣΑΜΕΕ



Στην ερώτηση σχετικά με το αν ο ΣΑΜΕΕ είναι επαρκώς εκπαιδευμένος και γνώστης του αντικειμένου ώστε να ανταποκριθεί στο ρόλο του, 5 στους 10 αξιωματικούς

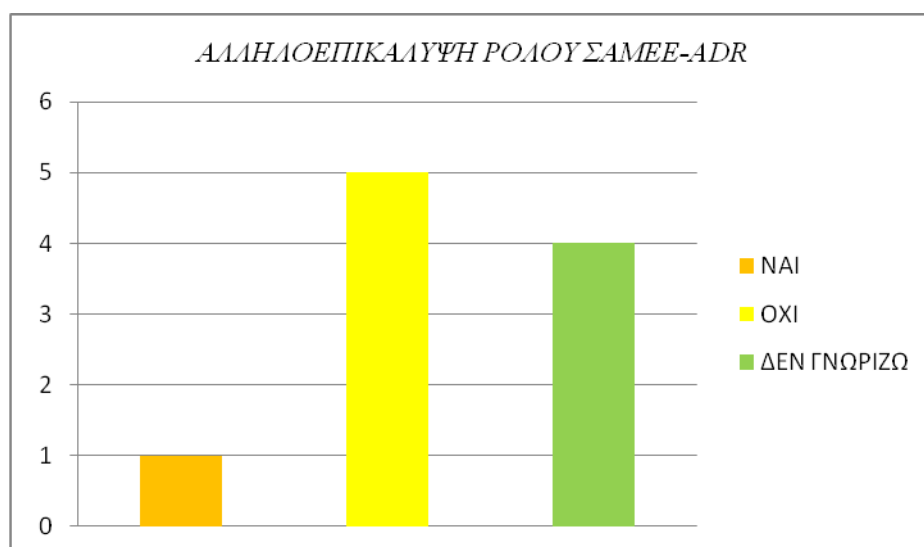
απάντησαν ότι η εκπαίδευση του θεωρείται αρκετά καλή, 3 στους 10 ότι είναι μέτρια, ενώ μόλις 1 στους 10 χαρακτηρίζει επαρκή την εκπαίδευση του ΣΑΜΕΕ.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5

Πιστεύετε ότι υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με το ρόλο του πραγματογνώμονα ADR και μέχρι ποιο βαθμό?

- A. Ναι
- B. Όχι
- Γ. Δεν γνωρίζω

Σχήμα 24, ρόλος ΣΑΜΕΕ-ADR



Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους αξιωματικούς στην ερώτηση αν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με αυτόν του πραγματογνώμονα ADR ήταν στην πλειοψηφία τους αρνητικές (5 στους 10), ενώ σημαντικό ποσοστό κατείχε και η απάντηση «δε γνωρίζω» (4 στους 10). Τέλος, ένας μόλις, αξιωματικός απάντησε θετικά στην ερώτηση (1/10).

**Η ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΓΙΝΕ ΕΠΙ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ 10 ΑΤΟΜΩΝ*

ΕΡΩΤΗΣΗ 6

Θεωρείτε επαρκή το βαθμό συνεργασίας της Πυροσβεστικής με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων? (απαντάται από υπηρεσίες Πυροσβεστικής)

- A. Επαρκής
- B. Ελλιπής

Σχήμα 25, Συνεργασία πυρ/κης-ΣΑΜΕΕ



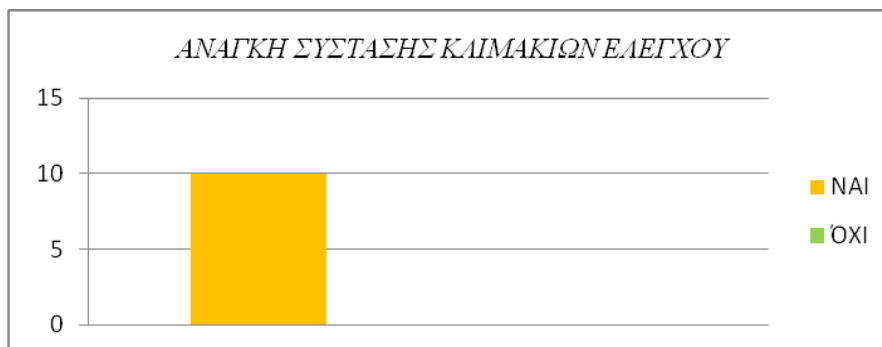
Η συνεργασία της Πυροσβεστικής με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά ΕΕ, σύμφωνα πάντα με τις απαντήσεις των δέκα αξιωματικών της πυροσβεστικής θεωρείται από τους έξι επαρκής (6/ 10), και από τους υπόλοιπους τέσσερις ελλιπής (4/10).

ΕΡΩΤΗΣΗ 7

Θεωρείτε απαραίτητη την σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχων από την πολιτεία που θα αξιοποιούν ΣΑΜΕΕ ώστε να προαχθεί η ασφαλής μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων?

- A. Ναι
- B. Όχι

Σχήμα 26, ανάγκη σύστασης κλιμακίων ελέγχου



Σε αυτήν την ερώτηση και οι δέκα αξιωματικοί απάντησαν πως είναι απαραίτητη η σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχου από την πολιτεία που θα αξιοποιούν ΣΑΜΕΕ ώστε να προαχθεί η ασφαλής μεταφορά ΕΕ.

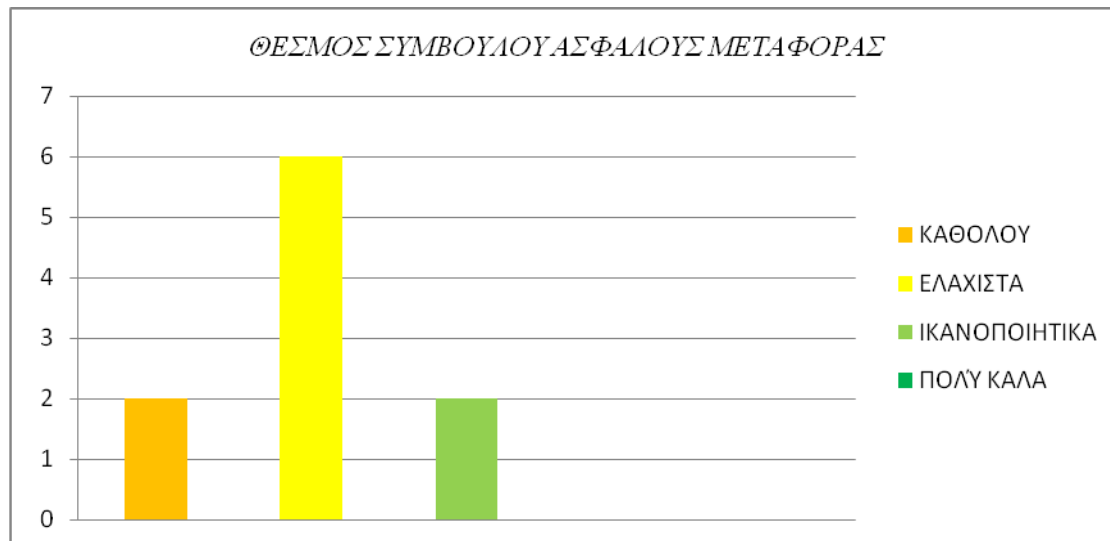
3.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΑΤΟΥ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1

1. Από το 2002 ισχύει η ΚΥΑ 64834/5491 σχετικά με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση συμβούλων ασφαλείας (ΣΑΜΕΕ) για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2000/18/ΕΚ . Οκτώ χρόνια μετά, σε πιο βαθμό κατά την εκτίμησή σας έχει προχωρήσει ο θεσμός του Συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς (ΣΑΜΕΕ) στην χώρα μας;

- A. Καθόλου
- B. Ελάχιστα
- Γ. Ικανοποιητικά
- Δ. Πολύ καλά

Σχήμα 27, θεσμός συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς



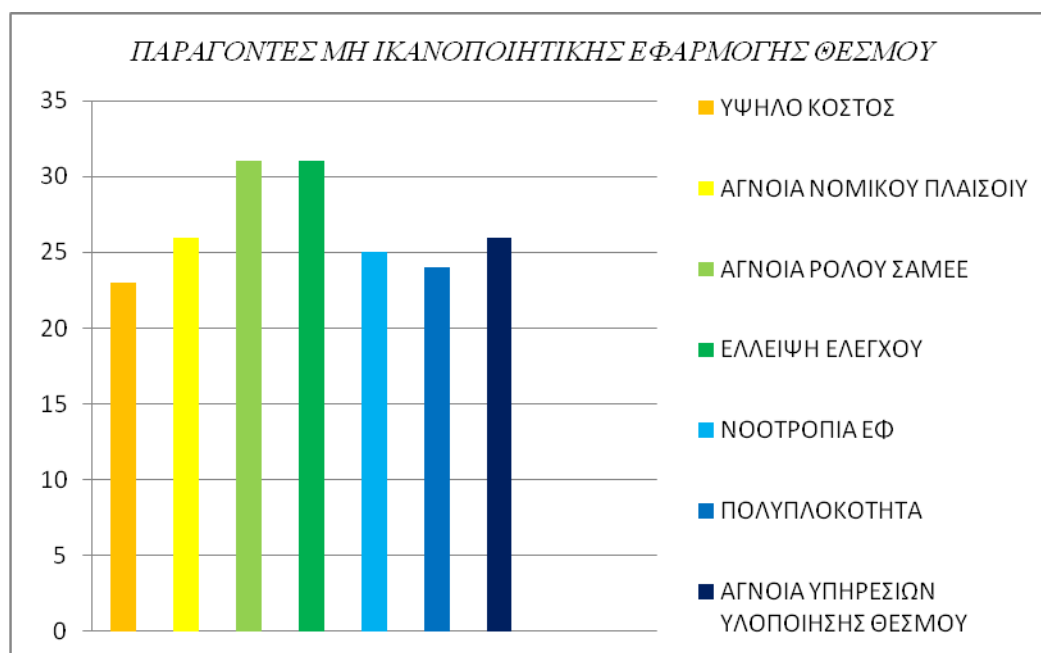
Στην ερώτηση σχετικά με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση *συμβούλων ασφαλείας* για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ο θεσμός του Συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς στην χώρα μας 8 χρόνια μετά, έχει προχωρήσει ελάχιστα, απάντηση που έδωσαν έξι από τους δέκα αξιωματικούς (6 στους 10), ενώ 2/10 απάντησαν «καθόλου» και 2/10 «ελάχιστα».

ΕΡΩΤΗΣΗ 2

Εάν εκτιμάτε ως τουλάχιστον μη ικανοποιητική την εφαρμογή του θεσμού στην Ελλάδα, βαθμολογήστε το μέγεθος ευθύνης των παρακάτω παραγόντων (0-5)

- A. Υψηλό κόστος
- B. Άγνοια του νομικού πλαισίου από την πλευρά των επιχειρήσεων
- Γ. Άγνοια του ρόλου του συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς στην επιχείρηση σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Δ. Έλλειψη ελέγχου εφαρμογής του νομικού πλαισίου από την πολιτεία.
- Ε. Γενικότερη νοοτροπία των επιχειρηματικών φορέων
- ΣΤ. Πολυπλοκότητα
- Ζ. Άγνοια υπηρεσιών για την ουσιαστική υλοποίηση του θεσμού

Σχήμα 28, παράγοντες μη ικανοποιητικής εφαρμογής θεσμού



Η άγνοια του ρόλου του ΣΑΜΕΕ στην επιχείρηση σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ (31 στα 50) και η έλλειψη ελέγχου εφαρμογής του νομικού πλαισίου από την πολιτεία (31 στα 50), ήταν οι επικρατέστερες απαντήσεις στην ερώτηση σχετικά με το μέγεθος ευθύνης ορισμένων παραγόντων στην μη ικανοποιητική εφαρμογή του

θεσμού στην Ελλάδα. Ακολουθούν με βαθμολογία (26 στα 50) η άγνοια του νομικού πλαισίου από την πλευρά των επιχειρήσεων, η γενικότερη νοοτροπία των επιχειρηματικών φορέων με βαθμολογία (25 στα 50), η πολυπλοκότητα με βαθμολογία (24 στα 50) και τέλος το υψηλό κόστος με βαθμολογία (23 στα 50).

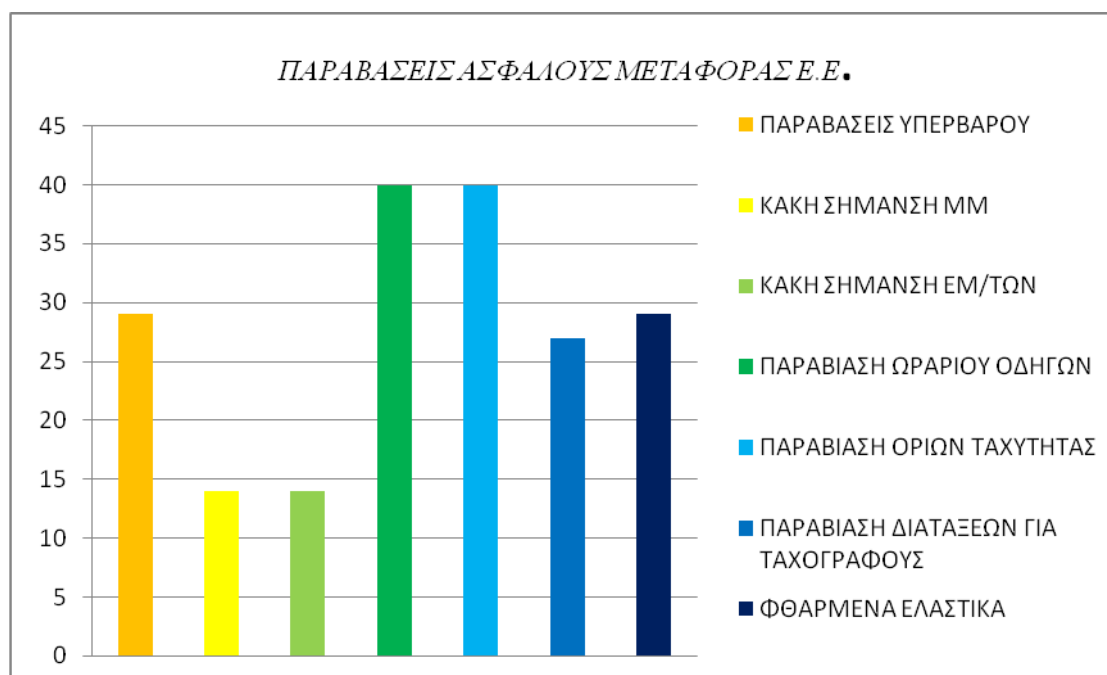
**ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)³*

ΕΡΩΤΗΣΗ 3

Ποιες είναι, σύμφωνα με την εμπειρία σας, οι συνηθέστερες παραβάσεις των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ;

- A. Παραβάσεις υπέρβαρου
 - B. Κακή σήμανση μεταφορικών μέσων
 - Γ. Κακή σήμανση εμπορευμάτων
 - Δ. Η παραβίαση του ωραρίου εργασίας των οδηγών
 - Ε. Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας
 - ΣΤ. Η παραβίαση διατάξεων σχετικών με τους ταχογράφους
 - Z. Τα φθαρμένα ελαστικά
 - Η. άλλη παράβαση :
- (βαθμολογήστε ανάλογα με την βαρύτητα με 0-5 βαθμούς)

Σχήμα 29, παραβάσεις ασφαλούς μεταφοράς ΕΕ



³ Στις ερωτήσεις που ζητείται να γίνει βαθμολόγηση από το 0-5 έχει γίνει άθροιση των απαντήσεων

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους αξιωματικούς της τροχαίας η παραβίαση του ωραρίου εργασίας των οδηγών, η παραβίαση των ορίων ταχύτητας με βαθμολογία (40 στα 50), τα φθαρμένα ελαστικά (29 στα 50), καθώς και οι παραβάσεις μεταφοράς υπέρβαρου φορτίου (29 στα 50), θεωρούνται οι συνηθέστερες παραβάσεις των κανόνων ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ακολουθούν με μικρότερη βαθμολογία η παραβίαση διατάξεων σχετικών με τους ταχογράφους με βαθμολογία (27 στα 50) και τέλος η κακή σήμανση μεταφορικών μέσων και η κακή σήμανση των εμπορευμάτων με βαθμολογία (14 στα 50).

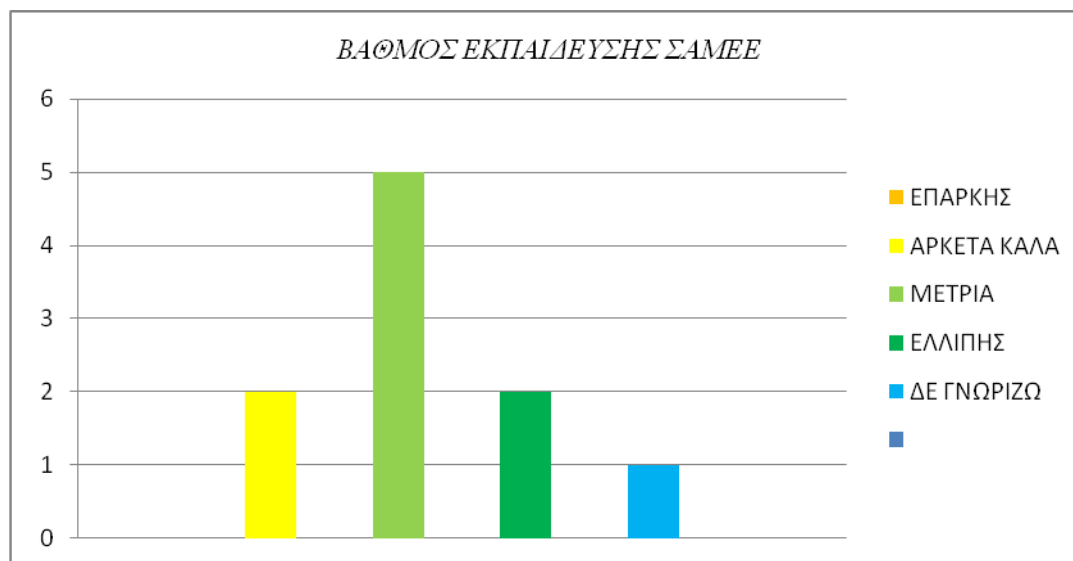
**ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ 50 ΒΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ 0-5 (10 ΑΤΟΜΑ Χ 5)*

ΕΡΩΤΗΣΗ 4

Θεωρείτε ότι ο ΣΑΜΕΕ είναι επαρκώς εκπαιδευμένος και γνώστης του αντικειμένου ώστε να ανταποκριθεί στο ρόλο του?

- A. Επαρκώς εκπαιδευμένος
- B. Αρκετά καλά εκπαιδευμένος
- Γ. Μέτρια εκπαιδευμένος
- Δ. Ελλιπώς εκπαιδευμένος
- Ε. Δεν γνωρίζω

Σχήμα 30, βαθμός εκπαίδευσης ΣΑΜΕΕ



Σχετικά με την ερώτηση αν ο ΣΑΜΕΕ είναι επαρκώς εκπαιδευμένος και γνώστης του αντικειμένου ώστε να ανταποκριθεί στο ρόλο του, οι απαντήσεις που δόθηκαν είναι μοιρασμένες στη μέση, 5/10 αξιωματικούς απάντησαν ότι η εκπαίδευσή τους είναι

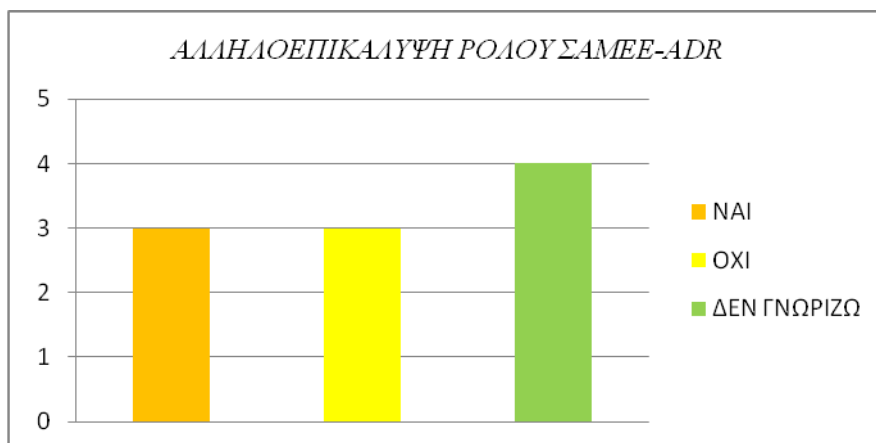
μέτρια και 5/10 θεωρούν ότι η εκπαίδευση είναι ελλιπής. Τέλος 1 στους 10 απάντησε ότι δεν γνωρίζει αν είναι επαρκώς εκπαιδευμένος και γνώστης του αντικειμένου ένας ΣΑΜΕΕ.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5

Πιστεύετε ότι υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με το ρόλο του πραγματογνώμονα ADR και μέχρι ποιο βαθμό?

- A. Ναι
- B. Όχι
- Γ. Δεν γνωρίζω

Σχήμα 31, Ρόλος ΣΑΜΕΕ-ADR



Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων δεν γνώριζε αν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη του ρόλου του ΣΑΜΕΕ με αυτό του πραγματογνώμονα ADR (4 στους 10). Εν συνεχεία οι απόψεις μπορούμε να πούμε πως διχάζονται ανάμεσα σε εκείνους που γνωρίζουν (3/ 10) αν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη με εκείνους που δεν γνωρίζουν (3/10).

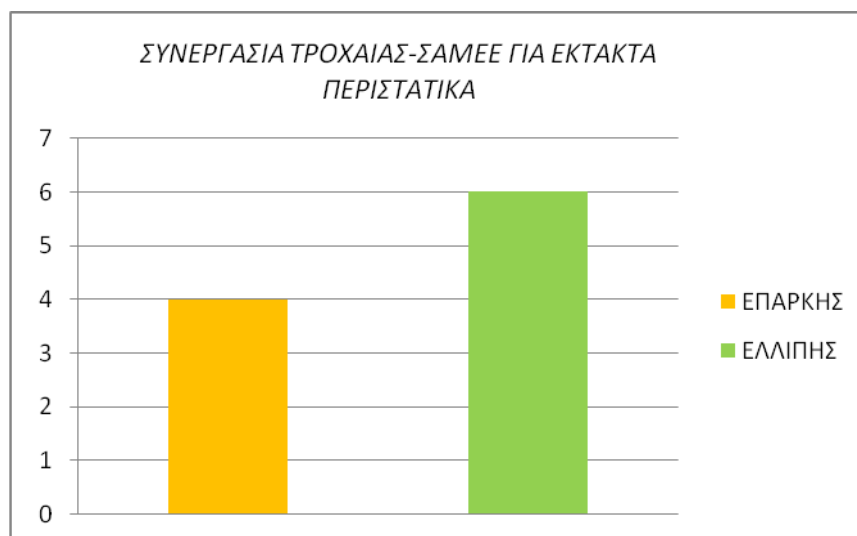
ΕΡΩΤΗΣΗ 6

Θεωρείτε επαρκή το βαθμό συνεργασίας της Τροχαίας με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων? (απαντάται από υπηρεσίες τροχαίας)

A. Επαρκής

B. Ελλιπής

Σχήμα 32, συνεργασία τροχαίας-ΣΑΜΕΕ



Η συνεργασία της Τροχαίας με τους ΣΑΜΕΕ στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και ατυχημάτων που εμπλέκουν μεταφορά ΕΕ, σύμφωνα με τις απαντήσεις που έδωσαν (6 στους 10 αξιωματικούς) θεωρείται ελλιπής ενώ (4 στους 10) απάντησαν ότι η συνεργασία θεωρείται επαρκής.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7

Θεωρείτε απαραίτητη την σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχων από την πολιτεία που θα αξιοποιούν ΣΑΜΕΕ ώστε να προαχθεί η ασφαλής μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων?

A. Ναι

B. Όχι

Σχήμα 33, ανάγκη σύστασης κλιμακίων ελέγχου



Απαραίτητη θεωρείται η σύσταση των μικτών κλιμακίων ελέγχων από την πολιτεία που θα αξιοποιούν τους ΣΑΜΕΕ ώστε να προαχθεί η ασφαλής μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων απάντησαν (10 στους 10) αξιωματικούς.

4. ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

4.1. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΑΜΕΕ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Ο μεγάλος όγκος των διακινούμενων καθημερινά επικίνδυνων εμπορευμάτων εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για το κοινωνικό σύνολο και το περιβάλλον. Ανάμεσα σε μια πλειάδα παρεμβάσεων, προτεινόμενων μέτρων και οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι υπεύθυνοι μεταφοράς κυρίως στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις είναι αναμενόμενο να αδυνατούν να αντιμετωπίσουν ένα πολύπλοκο νομικό πλαίσιο αλλά και ένα μεγάλο αριθμό τεχνικών προκλήσεων εξαιτίας της έλλειψης εξειδικευμένων γνώσεων. Το μεγάλο αυτό έλλειμμα έρχεται να καλύψει από το 2002 η πολιτεία με την ΚΥΑ 64834/5491 σχετική με τον διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση *συμβούλων ασφαλείας* για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2000/18/ΕΚ.

Μέσα από μια σειρά εξειδικευμένων μαθημάτων, απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, προετοιμάζονται και πιστοποιούνται για την ικανότητά τους να αντιμετωπίσουν τις ιδιαιτερότητες της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Οκτώ χρόνια μετά διερωτάται κανείς για τον βαθμό αξιοποίησης των Συμβούλων αυτών (ΣΑΜΕΕ) .

Είναι πρόδηλο ότι οι καλύτεροι γνώστες της υφιστάμενης κατάστασης είναι οι ίδιοι οι ΣΑΜΕΕ, η άποψη των οποίων ερευνήθηκε στα πλαίσια της παρούσας μελέτης τα σημαντικότερα αποτελέσματα της οποίας παρατίθενται παρακάτω :

- Απογοητευτική είναι η συλλογική τους άποψη για την αξιοποίηση των γνώσεών τους στην χώρα μας από τους διακινητές επικίνδυνων εμπορευμάτων, αποδίδοντας το γεγονός κυρίως στην παντελή έλλειψη ελέγχου εφαρμογής των σχετικών διατάξεων από την πλευρά της πολιτείας, την άγνοια για τον σημαντικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν από την πλευρά των επιχειρήσεων, αλλά και την γενικότερη νοοτροπία χαλαρής αντιμετώπισης της νομοθεσίας εκ μέρους των επιχειρηματικών φορέων.
- Οι ΣΑΜΕΕ με την εμπειρία τους εκτιμούν ότι η αξιοποίηση τους εκτός από την μείωση των ατυχημάτων συμβάλει σημαντικά στην μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και στην εξασφάλιση αποδοτικότερης και

οικονομικότερης μεταφοράς. Οι λόγοι γι αυτό μπορούν να αναβρεθούν στο μεγάλο κόστος και υψηλό συνολικό ρίσκο που εγκυμονεί η πλημμυλής φόρτωση και διακίνηση επικίνδυνων φορτίων.

- Οι ΣΑΜΕΕ αξιολογούν πέρα από την συνήθη παραβίαση του ωραρίου των οδηγών μια μεγάλη σειρά άλλων παραβάσεων , με μικρή ως προς την βαθμολόγηση διαφορά, ως συνήθεις και επικίνδυνες.
- Κρίνουν το υπάρχον νομικό πλαίσιο ως επαρκές και ταυτόχρονα ως ανεπαρκές το σύστημα αξιολόγησης τους. Παράλληλα εκτιμούν ότι το άνοιγμα των ειδικοτήτων πρόσφατα δεν επηρέασε θετικά τον ρόλο των ΣΑΜΕΕ (αρχικά μόνο μηχανικοί- σήμερα κάθε απόφοιτος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης δύναται μετά από επιτυχείς εξετάσεις να γίνει Σύμβουλος)
- Οι ΣΑΜΕΕ εκτιμούν επίσης ως ανεπαρκείς τις γνώσεις των φορέων ελέγχου των συμβούλων και της σχετικής νομοθεσίας(πυροσβεστική, τροχαία).
- Σημαντικό εκτιμούν οι ΣΑΜΕΕ κυρίως τον ρόλο που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν το Υπουργείο Μεταφορών, οι μεταφορικές επιχειρήσεις και τα επιμελητήρια στην ανάδειξη του θεσμού των Συμβούλων .
- Την ίδια άποψη διατηρούν και για την υλοποίηση της νομοθεσίας και των προβλέψεων περί την ADR
- Στην πλειοψηφία τους οι ΣΑΜΕΕ εκτιμούν ότι ο περιορισμός των εγκεκριμένων φορέων πιστοποίησης σε τρεις επίσης δεν έχει συνεισφέρει στην ανάδειξη του θεσμού.
- Αν και δεν υφίστανται ευθύνες στην περίπτωση ατυχήματος για τους ΣΑΜΕΕ
- Ο ρόλος τους αναδεικνύεται κεντρικός για την αξιολόγηση και ανάλυση των αιτίων του ατυχήματος.
- Οι ΣΑΜΕΕ αξιολογούν ως ελλιπή την συνεργασία με την πυροσβεστική και την τροχαία στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών .
- Οι απόψεις των ΣΑΜΕΕ δίστανται στην ερώτηση για την αναγκαιότητα και πρακτικής εκπαίδευσής τους. Όσοι απάντησαν θετικά κρίνουν αναγκαία την πρακτική εξάσκηση τους σε θέματα καυσίμων, σήμανσης και καλής στοιβασίας των εμπορευμάτων.
- Στο σύνολό τους εκτιμούν ως εξαιρετικά χρήσιμη την συμμετοχή τους στα μικτά κλιμάκια ελέγχου της ασφαλούς διακίνησης των εμπορευμάτων .

Πως βλέπουν όμως τον ρόλο των ΣΑΜΕΕ οι άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς όπως οι Διευθύνσεις Πυροσβεστικής και Τροχαίας;

Τα συμπεράσματα από τα αντίστοιχα ερωτηματολόγια προς την Πυροσβεστική Διεύθυνση συνοψίζονται στα εξής:

- Η πλειοψηφία των αξιωματικών της πυροσβεστικής που απάντησαν τα ερωτηματολόγια εκτιμούν ότι ο θεσμός των Συμβούλων προχώρησε από ελάχιστα έως ικανοποιητικά.
- Η άγνοια του ρόλου των ΣΑΜΕΕ και η έλλειψη ελέγχου εκ μέρους της πολιτείας εκτιμούν ότι είναι οι κύριες αιτίες για το μειωμένο εύρος εφαρμογής.
- Τα φθαρμένα ελαστικά και η παραβίαση των ορίων ταχύτητας εκτιμούν οι πυροσβέστες ως τις σημαντικότερες παραβάσεις κατά την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων .
- Οι μισοί εκ των ερωτηθέντων εκτιμούν ως αρκετά καλή την εκπαίδευση των ΣΑΜΕ και δεν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη με τους πραγματογνώμονες ADR
- 4 στους 10 εκτιμούν ως ανεπαρκή την συνεργασία με τους ΣΑΜΕΕ και όλοι τους θεωρούν ως απαραίτητη την συμμετοχή των ΣΑΜΕΕ στα μικτά κλιμάκια ελέγχων των μέσων μεταφοράς.

Τα συμπεράσματα από τα αντίστοιχα ερωτηματολόγια προς την Διεύθυνση Τροχαίας Κιάτου συνοψίζονται στα εξής

- Οι αξιωματικοί της τροχαίας εκτιμούν στην πλειοψηφία τους ότι ο θεσμός των ΣΑΜΕΕ ελάχιστα προχώρησε και αποδίδουν τις αιτίες γι' αυτό σχεδόν ισότιμα σε όλους τους αναφερόμενους λόγους . Μεγαλύτερη σημασία δίνουν και αυτοί στην άγνοια για τον ρόλο των ΣΑΜΕΕ και στην έλλειψη ελέγχου εκ μέρους της πολιτείας.
- Η παραβίαση ωραρίου και ορίων ταχύτητας αποτελούν γι αυτούς τις συνηθέστερες παραβάσεις.
- Οι αξιωματικοί της τροχαίας θεωρούν τους ΣΑΜΕΕ μέτρια εκπαιδευμένους και δεν γνωρίζουν στην πλειοψηφία τους εάν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη με τους πραγματογνώμονες ADR.

- Ελλιπή θεωρούν τον βαθμό συνεργασίας τους με τους ΣΑΜΕ και εκτιμούν
- Ως απαραίτητη την συμμετοχή των ΣΑΜΕΕ στα μικτά νομαρχιακά κλιμάκια ελέγχων των μέσων μεταφοράς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αποτελεί μια, από νομοθετικής αλλά και τεχνικής πλευράς, πολύπλοκη διαδικασία, δύσκολα εφαρμόσιμη από τις επιχειρήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και φυσικά στην χώρα μας. Για το λόγο αυτό θεσμοθετήθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και εφαρμόζεται εδώ και οκτώ χρόνια και στην Ελλάδα ο θεσμός του «συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων» (ΣΑΜΕΕ).

Από τα στοιχεία της έρευνας προκύπτει ότι ο θεσμός αυτού του Συμβούλου σε ελάχιστο βαθμό βρίσκει εφαρμογή στην χώρα μας και προφανώς ελάχιστα συμβάλει στην βελτίωση των όρων μεταφοράς επικίνδυνων υλικών. Στους κύριους λόγους συγκαταλέγονται κυρίως, η έλλειψη ελέγχου εκ μέρους της πολιτείας, η άγνοια για την ύπαρξη και τον ρόλο των Συμβούλων αλλά και των δυνατοτήτων που έχουν οι ΣΑΜΕΕ.

Ένας σημαντικός, επίσης, λόγος για την υφιστάμενη κατάσταση είναι η γενικότερη χαλαρότητα με την οποία αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις την Νομοθεσία στην χώρα μας.

Θετικά αντιμετωπίζεται το ενδεχόμενο συμμετοχής των ΣΑΜΕΕ στα μικτά κλιμάκια ελέγχου στις κατά τόπους Νομαρχίες. Οι προβληματισμοί σχετικά με την καταλληλότητα των φορέων πιστοποίησης, αλλά και του βαθμού εκπαίδευσης των ΣΑΜΕΕ πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω έρευνας.

Η υπάρχουσα κατάσταση εκτιμάται ότι μπορεί να βελτιωθεί με την ευαισθητοποίηση τόσο της πολιτείας όσο και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων (πυροσβεστική- τροχαία) κυρίως όμως των επιχειρήσεων και των επιχειρηματικών φορέων δεδομένου ότι αναμένεται σημαντικό όφελος για τις επιχειρήσεις από την αξιοποίηση των ΣΑΜΕΕ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδριανόπουλος Σ., Γιαννάτος Γ.,(1999), *Logistics Μεταφορές- Διανομή*, Εκδόσεις: Σελλούντος Βάϊος & ΣΙΑ ΟΕ

Αποστολόπουλος Χ., Διαμαντούδης Αθ., (2002), *Απαιτήσεις ADR για δεξαμενές-οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων υλών και των μέσων πρόσδεσης αυτών*, επιστημονική έκδοση ΤΕΕ τεύχος 1-2

Βαγιόκας Ν, Πούλιος Κ., Τσιρώνης Ι., Χατζής Χ., (2007), *Μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων*, Εκδόσεις ΕΛΙΝΥΑΕ

Κλαδική μελέτη, (2004) *για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων*, www.elinyae.gr, Εκδόσεις ΕΛΙΝΥΑΕ

Ζαχαρίας Σ., (2005), *Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στην Ελλάδα*, library.tee.gr

Θεοφανίδης Κ., *Ασφάλεια μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων στην Ελλάδα*, library.tee.gr

Ίδρυμα οικονομικών και βιομηχανικών ερευνών www.iobe.gr

Μούσης Ν., (2008), *Ευρωπαϊκή Ένωση: δίκαιο, οικονομία, πολιτικές*, Εκδόσεις Παπαζήση

Πατεράκης Μιχ. (άρθρο), *Νομοθεσία για τα επικίνδυνα φορτία*, Περιοδικό *Logistics and Management*

Τσάτσου –Δρίτσα Α., (2000), *οδηγία seveso II και μεταφορές επικίνδυνων αγαθών*, library.tee.gr

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών www.yme.gr

Πίνακας 1. Λαζαρίδου Αριστοθέα (άγνωστη ημερ/νια), *προβλήματα κατά τη χρήση & μεταφορά επικίνδυνων υλικών*, Ένωση Πυροσβεστών Κερκύρας, www.creator.gr

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας Εργαζομένων www.elinyae.gr

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών www.yme.gr

Ίδρυμα οικονομικών και βιομηχανικών ερευνών www.iobe.gr