

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών
Τομέας Βιομηχανικής Διοίκησης & Επιχειρησιακής Έρευνας

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Στοιχεία προπτυχιακού Φοιτητή : **ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΠΕΤΡΑΚΑΚΙΣ**

ΑΜ: 02085690

Επιβλέπων Καθηγητής: **Λεώπουλος Βρασίδης-Ιωάννης**

Σεπτέμβριος 2016

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Περίληψη

Η παρούσα Διπλωματική εργασία, προσεγγίζει τις απαιτήσεις του ανασχεδιασμού και συμπλήρωσης των Διαδικασιών του συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (που αναφέρονται στον **ADR, RID, ADN** και **IMDG**), των επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων, σε συμμόρφωση με το **ISO 39001:2012**, που αποσκοπεί στην βελτίωση της επίδοσης της επιχείρησης/οργανισμού που το εφαρμόζει στον Τομέα της Οδικής Ασφάλειας μέσω της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων και των σχετιζόμενων επιπτώσεων όπως απώλεια ζωής, τραυματισμοί, υλικές ζημιές, μόλυνση περιβάλλοντος, επιβάρυνση συστήματος υγείας κ.λ.π.

Η υποδιαίρεση της παρούσας Διπλωματικής εργασίας σε πέντε θεματικά κεφάλαια επιλέχθηκε για την βέλτιστη ομαδοποίηση των θεμάτων που εμπλέκονται στην οργάνωση και ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τον **ADR**, το εθνικό δίκαιο και τα σχετικά πρότυπα και τεχνικούς κανονισμούς ασφαλούς μεταφοράς.

Στο πρώτο κεφάλαιο «**Κεφάλαιο 1**», γίνεται αναφορά στο κανονιστικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τις Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων, τις οδικές μεταφορές Επικινδύνων Εμπορευμάτων και το απαιτούμενο επίπεδο κατάρτισης – εκπαίδευσης των «συμμετεχόντων» στην εφοδιαστική αλυσίδα της διακίνησης Επικινδύνων εμπορευμάτων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο «**Κεφάλαιο 2**», προσεγγίζεται εστιασμένα η οργάνωση – διαχείριση – επικινδυνότητα - ασφάλεια - μεταφορά αποκλειστικά φορτίων Επικινδύνων Εμπορευμάτων, όπου εντοπίζεται και η μεγαλύτερη επικινδυνότητα και αυξημένοι συντελεστές κόστους σε σχέση με την μεταφορά εξαιρούμενων ποσοτήτων (LQ) σε αλυσίδα μεταφοράς σε κοινή φόρτωση με άλλα εμπορεύματα κοινού φορτίου κ.λ.π.

Στο τρίτο κεφάλαιο «**Κεφάλαιο 3**», περιγράφονται οι ειδικοί τύποι οχημάτων ADR, μονάδων μεταφοράς και ο βοηθητικός εξοπλισμός ασφαλείας – διαχείρισης του μετακινούμενου προσωπικού (οδηγός – συνοδηγός).

Στο τέταρτο κεφάλαιο «**Κεφάλαιο 4**», δίνονται πληροφορίες για την συμβατότητα - διασύνδεση του προτύπου ISO 39001:2012 με άλλα πρότυπα διαχείρισης της ποιότητας, αναφέρονται οι γενικές ομάδες επιχειρήσεων / οργανισμών που ενδείκνυται να αναδιοργανώσουν τα σχέδια διαχείρισης της ποιότητας τους (ΣΠ), εμπλουτίζοντας τα με τα απαραίτητα εκείνα στοιχεία που θα οδηγήσουν στην πιστοποίηση του οργανισμού / επιχείρησης κατά ISO 39001:2012. Ταυτόχρονα επιχειρείται μια επιγραμματική γνωριμία με το πρότυπο ISO 39001:2012.

Στο πέμπτο κεφάλαιο «**Κεφάλαιο 5**», προσεγγίζονται οι συνοπτικές απαιτήσεις του εφαρμόσιμου προτύπου, που πρέπει να ικανοποιεί – συμμορφώνεται ο οργανισμός/επιχείρηση για να πιστοποιηθεί κατά ISO 39001:2012 και η εφοδιαστική του αλυσίδα να αποκτήσει ένα επιπλέον στρατηγικό πλεονέκτημα. Παρουσιάζεται ένας ενδεικτικός προτεινόμενος κατάλογος των διαδικασιών της μεταφορικής αλυσίδας Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και παρουσίαση των συμπερασμάτων - οφελημάτων που αναμένονται από την συμμόρφωση και πιστοποίηση κατά ISO 39001:2012.

Ο προτεινόμενος «**ποιοτικός ανασχεδιασμός**» συμβάλει στην επίτευξη του στόχου για ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας το 2020 και στην μείωση κατά 50% του συνολικού αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή

Κεφάλαιο 1 – Κανονιστικό Πλαίσιο

- α. Νομικό πλαίσιο πλαίσιο μεταφορικών επιχειρήσεων Εμπορευμάτων
- β. Νομικό πλαίσιο οδικής μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων – συνδυασμένης μεταφοράς
- γ. Νομικό πλαίσιο εκπαίδευσης – κατάρτισης εμπλεκομένων στην μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων

Κεφάλαιο 2 – Οργάνωση επιχείρησης εφοδιαστικής αλυσίδας

- α. Επιχειρήσεις Οδικής Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων
- β. Ελαχιστοποίηση κινδύνων – διακινδύνευσης και ασφάλεια
- γ. Εφαρμογή ασφαλείας για την διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού

Κεφάλαιο 3 – Μεταφορικές μονάδες – μονάδες συσκευασίας για την οδική μεταφορά

- α. Οχήματα Οδικής Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων
- β. Εμπορευματοκιβώτια
- γ. Κόλα
- δ. Συσκευασίες
- ε. Βοηθητικός εξοπλισμός ασφαλείας – διαχείρισης

Κεφάλαιο 4 - ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems

- α. ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems, συμβατότητα – αντιστοίχιση με υφιστάμενα Συστήματα Διαχείρισης της επιχείρησης.
- β. Επιχειρήσεις – Οργανισμοί ενδιαφέροντος
- γ. Γνωριμία με το πρότυπο

Κεφάλαιο 5 – Επικαιροποίηση διαδικασιών της οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο ISO 39001:2012

- α. Συνοπτικές απαιτήσεις του εφαρμόσιμου Προτύπου
- β. Ενδεικτικός κατάλογος Διαδικασιών
- γ. Συμπεράσματα

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Εισαγωγή

Η εφοδιαστική αλυσίδα δίνει την δυνατότητα επίλυσης διαφορετικών στόχων της βιομηχανίας (ελαχιστοποίησης κόστους, αύξηση της ευελιξίας παραγωγής κ.λ.π.). Η μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων που αναφέρονται στον **ADR**, **RID**, **ADN** και **IMDG**, είναι μια διαδικασία αυξημένης ασφάλειας και ευαισθησίας - αξιοπιστίας. Πολλοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια και σταθερότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η αδυναμία ανάκτησης των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και οι σημαντικές επιπτώσεις στον άνθρωπο, τις περιουσίες και στο περιβάλλον, δημιουργεί την ανάγκη διαδικασιών κατά την μεταφορά που να αποτρέπουν την ανάδειξη προβλημάτων που θα μπορούσαν να εμφανιστούν.

Στον στόχο δημιουργίας διαδικασιών στην εφοδιαστική αλυσίδα Επικινδύνων Εμπορευμάτων που θα επικεντρώνεται – εστιάζει στην ελαχιστοποίηση της αβεβαιότητας και των κινδύνων κατά την μεταφορά, έρχεται να συμβάλει το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**, κατά τον ανασχεδιασμό και την συμπλήρωση των Διαδικασιών του συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, των επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων που λειτουργούν βάση του **Κανονισμού 1071/2009** (L300 της 14-11-2009) όπως αυτός ισχύει σήμερα.

Οι επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων που μεταφέρουν υλικά και εμπορεύματα που αναφέρονται στον **ADR**, **RID**, **ADN** και **IMDG**, έχουν

αναπτύξει ένα σύστημα συμμόρφωσης ή πιστοποίησης προς τα πρότυπα αναφοράς για την εφοδιαστική αλυσίδα

- 1) ISO 9001 (Quality management system)
- 2) ISO 27000 (Information security)
- 3) EN 14310: 2002 Declaration and reporting of environmental performance in freight transport chains.
- 4) EN 12507: 2005 Guidance notes on the application of EN ISO 9001:2000 to the road transportation, storage, distribution and railway goods industries.
- 3) EN 12798:2006 Quality management system requirements to supplement EN ISO 9001 for the transport of dangerous goods with regard to safety.
- 4) EN 13011: 2000 Declaration of quality performance in transport chains.
- 5) EN 13876:2002 Code of practice for the provision of cargo transport services.
- 6) EN 15696:2007 Specification for self storage services.

και τα Πρότυπα αναφοράς για πιστοποίησης περιβαλλοντικού αποτυπώματος «πράσινης μεταφοράς»

Quality

- ISO 9001 (Quality management system)
- ISO 27000 (Information security)

Environment

- ISO 14001/EMAS (Environmental management system)
- PCR/EPD (Environmental product declarations, LCA)
- ISO 14025, 14040, 14044
- ISO 14033 (Quantitative environmental information)

Safety and Security

- ISO 9001DG (Dangerous goods)
- ISO 39001 (Traffic safety risks management)
- EuroRAP (Star labelling of roads)
- ISO 31000 (Risk management)
- ISO 28000 (Risk management in supply chain)
- OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety)
- LABEL (Truck parking assessment)
- Ship Vetting System (Risk assessment of ships)

Συνοτομογραφίες:

ADR: *The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*

RID: *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*

ADN: *The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways*

IMDG : *International Maritime Dangerous Goods Code*

International mode of transport rules:	
Air	- ICAO Technical Instructions
Sea	- IMDG Code
Rail	- RID
}	
All similar to ADR but with some mode-specific requirements	

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Κεφάλαιο 1

Κανονιστικό Πλαίσιο

- α. Νομικό πλαίσιο πλαίσιο μεταφορικών επιχειρήσεων Εμπορευμάτων
- β. Νομικό πλαίσιο οδικής μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων – συνδυασμένης μεταφοράς
- γ. Νομικό πλαίσιο εκπαίδευσης – κατάρτισης εμπλεκόμενων στην μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων

A. Νομικό πλαίσιο πλαίσιο μεταφορικών επιχειρήσεων Εμπορευμάτων

Η ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση με θεμιτούς όρους ανταγωνισμού απαιτεί την ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων χορήγησης αδειών πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων («επάγγελμα του οδικού μεταφορέα»). Αυτοί οι κοινοί κανόνες θα συμβάλουν στην επίτευξη υψηλού επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας των οδικών μεταφορέων, στην ορθολογική οργάνωση της αγοράς και στη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης προς όφελος των οδικών μεταφορέων, των πελατών τους και της οικονομίας γενικότερα, καθώς και σε μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. Μπορούν επίσης να ευνοήσουν την αποτελεσματική άσκηση του δικαιώματος εγκατάστασης από τους οδικούς μεταφορείς.

Ο εκσυγχρονισμός των κανόνων που διέπουν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και η εξασφάλιση πιο ομοιογενούς και αποτελεσματικής εφαρμογής τους στα κράτη μέλη, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί συνεπώς λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης της ΕΕ. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, **ο κανονισμός 1071/2009** ⁽¹⁾ δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού

Ειδικές ρυθμίσεις για τις επιχειρήσεις μεταφοράς Εμπορευμάτων, καθορίζει σε εθνικό επίπεδο ο Ν **3887/2010** ⁽²⁾ όπως ισχύει σήμερα και οι αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατά εξουσιοδότηση του νόμου και σε εφαρμογή του Κανονισμού.

1. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης - <http://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html>.

2. Εθνικό Τυπογραφείο - <http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 21ης Οκτωβρίου 2009****σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων ⁽²⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών με θεμιτούς όρους ανταγωνισμού απαιτεί την ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων χορήγησης αδειών πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών («επάγγελμα του οδικού μεταφορέα»). Αυτοί οι κοινοί κανόνες θα συμβάλουν στην επίτευξη υψηλού επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας των οδικών μεταφορέων, στην ορθολογική οργάνωση της αγοράς και στη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης προς όφελος των οδικών μεταφορέων, των πελατών τους και της οικονομίας γενικότερα, καθώς και σε μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. Μπορούν επίσης να ευνοήσουν την αποτελεσματική άσκηση του δικαιώματος εγκατάστασης από τους οδικούς μεταφορείς.
- (2) Η οδηγία 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1996, για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και την αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκατάστασής των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών ⁽⁴⁾, καθορίζει τους ελάχιστους όρους για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, καθώς και για την αμοιβαία αναγνώριση των εγγράφων που απαιτούνται προς τον σκοπό αυτό. Ωστόσο, η πείρα, η ανάλυση επιπτώσεων και διάφορες μελέτες δείχνουν ότι η οδηγία εφαρμόζεται με διαφορετικό τρόπο στα κράτη

μέλη. Οι διαφορές αυτές έχουν πολλές αρνητικές συνέπειες, συγκεκριμένα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, έλλειψη διαφάνειας στην αγορά και ομοιόμορφο ελέγχου, ελλοχεύει δε ο κίνδυνος επιχειρήσεις που απασχολούν προσωπικό με χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής επάρκειας να είναι αμελείς ή να τηρούν λιγότερο αυστηρά τους κανόνες οδικής ασφάλειας και κοινωνικής πρόνοιας, γεγονός που μπορεί να βλάψει την εικόνα του κλάδου.

- (3) Οι συνέπειες αυτές είναι ακόμη πιο βλαπτικές ως προς το ότι μπορούν να διαταράξουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών, καθώς η αγορά διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων και ορισμένων ενδομεταφορών είναι προσβάσιμη στις επιχειρήσεις όλης της Κοινότητας. Ο μόνος όρος που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις αυτές είναι να διαθέτουν κοινοτική άδεια, την οποία μπορούν να αποκτήσουν εφόσον πληρούν τους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών ⁽⁵⁾, και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στην αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία ⁽⁶⁾.
- (4) Κρίνεται επομένως σκόπιμος ο εκσυγχρονισμός των ισχυόντων κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ώστε να εξασφαλισθεί η εφαρμογή τους με πιο ομοιογενή και αποτελεσματικό τρόπο. Καθώς η τήρηση αυτών των κανόνων αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την πρόσβαση στην κοινοτική αγορά και, επειδή για την πρόσβαση στην αγορά, οι ισχύουσες κοινοτικές νομοθετικές πράξεις είναι κανονισμοί, κρίνεται ότι ο κανονισμός αποτελεί την καταλληλότερη νομοθετική πράξη για τη ρύθμιση της πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.
- (5) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να αναπροσαρμόζουν τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα στις υπερπόντιες περιοχές οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 299 παράγραφος 2 της συνθήκης, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και περιορισμών στις εν λόγω περιοχές. Ωστόσο, οι εγκατεστημένες στις εν λόγω περιοχές επιχειρήσεις που πληρούν τους όρους άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα μόνον κατόπιν της αναπροσαρμογής που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο δεν θα πρέπει να λαμβάνουν κοινοτική άδεια. Η αναπροσαρμογή των όρων άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα δεν θα πρέπει

⁽¹⁾ ΕΕ C 151 της 17.6.2008, σ. 16.

⁽²⁾ ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 1.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Μαΐου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Ιανουαρίου 2009 (ΕΕ C 62 E της 17.3.2009, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2009.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 124 της 23.5.1996, σ. 1.

⁽⁵⁾ Βλέπε σελίδα 72 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽⁶⁾ Βλέπε σελίδα 88 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 174

30 Σεπτεμβρίου 2010

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3887

Οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο 1

Σκοπός και αρχές οργάνωσης

1. Το κράτος χαράσσει την πολιτική στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας με σκοπό την προστασία του γενικού συμφέροντος, την παροχή βέλτιστων υπηρεσιών στον τομέα αυτόν, και την τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού.

2. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται χωρίς καμιά διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.

Άρθρο 2

Ορισμοί και Κατηγορίες

1. «Φορηγό Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.)» είναι ένα όχημα, το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια που του επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

2. «Άδεια Οδικών Μεταφορών» είναι η άδεια που χορηγείται σε μία επιχείρηση και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

3. «Διαχειριστής μεταφορών» είναι το φυσικό πρόσωπο, όπως αυτό ορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 2 του Κανονισμού 1071/2009 (L 300).

4. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους.

5. Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται μέσα στη χώρα, με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα.

6. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14, οι κατηγορίες για τις δημόσιες οδικές μεταφορές καθορίζονται ως εξής:

α. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.

β. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.

Οι εταιρείες που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια.

7. Μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστούν:

α. Οι εμπορικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής, στις οποίες περιλαμβάνονται οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α'), οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα και στις οποίες έχει εισφερθεί η κυριότητα ή η χρήση Φ.Δ.Χ..

β. Οι ατομικές επιχειρήσεις, καθώς και οι εν κοινωνία δικαιώματος συνιδιοκτήτες Φ.Δ.Χ., που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς, κατά τις διατάξεις της περίπτωσης γγ' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 183 Α').

γ. Οι εταιρείες που περιγράφονται στο άρθρο 3.

8. Ως οδικός μεταφορέας νοείται η επιχείρηση, που πληροί τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).

9. Οι εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται αποκλειστικά από τις μεταφορικές επιχειρήσεις, που λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθώς και από τις μεταφορικές εταιρείες, που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

B. Νομικό πλαίσιο οδικής μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων – συνδυασμένης μεταφοράς

N. 559/1977 (ΦΕΚ 78/A/77) ⁽¹⁾ «Περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19ην Μαΐου 1956 υπογραφείσης Συμβάσεως επί του Συμβολαίου δια την διεθνή μεταφοράν εμπορευμάτων οδικώς (**CMR**) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής.» όπως ισχύει σήμερα.

Η κύρωση της συμφωνίας ADR (Accord european relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) έγινε με τον N.1741/1987. Μετέπειτα με την 50941/40/1990 έγινε η αποδοχή του αναθεωρημένου κειμένου της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας, με την 71538/2868/1997 έγινε η αποδοχή της αναθεώρησης του 1995 και με την Φ.101/40062/4881/2007 έγινε η αποδοχή του πρωτοκόλλου τροποποίησης του 1993.

- Εναρμόνιση με την οδηγία 94/55 (π.δ. 104/1999),
- Εναρμόνιση με την οδηγία 96/86 (Φ.2/21099/1700/2000),
- Εναρμόνιση με την οδηγία 1997/47 (21736/2092/99/2001),
- Εναρμόνιση με την οδηγία 2000/61 ((**ADR1999** κνα 73368/3230/2000/2001/2002))
- Εναρμόνιση με την οδηγία 2001/7 (**ADR 2001** κνα 47368/2522/2004)
- Εναρμόνιση με την οδηγία 2003/28 (**ADR 2003**), εναρμόνιση με την οδηγία 2004/111 (**ADR 2005**) και εναρμόνιση με την οδηγία 2006/89 (**ADR 2007** κνα 19403/1388/2008)
- Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/68 (**ADR 2009** κνα 35043/2524/2010)
- Εναρμόνιση της οδηγίας 61/2010 (**ADR 2011** κνα 52167/4683/2012)
- Εναρμόνιση με την Οδηγία 2012/45 (**ADR 2013** κνα 40955/4862/2013)
- Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/103 (**ADR 2015** κνα 20655/2897/2015)

(Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων <http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=1199&id=&tid=1223>)

N 3333/2005 ⁽¹⁾ «Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει σήμερα

1.Εθνικό Τυπογραφείο - <http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 12 ΜΑΡΤΙΟΥ 1977

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
78

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΟΜΟΙ

- N. 555. Περί κυρώσεως τῆς ἐν Στοκχόλμη τὴν 25ην Νοεμβρίου 1975 ὑπογραφείσης Συμφωνίας, μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σουηδίας. «περὶ Διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ τοῦ προσθέτου αὐτῇ Πρωτοκόλλου». 1
- N. 559. Περί κυρώσεως τῆς ἐν Γενεύῃ τὴν 19ην Μαΐου 1956 ὑπογραφείσης Συμβάσεως ἐπὶ τοῦ Συμβολαίου διὰ τὴν διεθνή μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ὁδικῶς (C. M.P.) καὶ τοῦ Πρωτοκόλλου ὑπογραφῆς. 2

ΝΟΜΟΙ

(1)

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 555

Περί κυρώσεως τῆς ἐν Στοκχόλμη τὴν 25ην Νοεμβρίου 1975 ὑπογραφείσης Συμφωνίας, μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σουηδίας, «περὶ Διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ τοῦ προσθέτου αὐτῇ Πρωτοκόλλου».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀπεφασίσαμεν:

Ἄρθρον Πρῶτον.

Κυροῦται καὶ ἔχει ἰσχὺν νόμου ἡ ἐν Στοκχόλμη τὴν 25ην Νοεμβρίου 1975 ὑπογραφείσα Συμφωνία, μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σουηδίας, ἀφορῶσα εἰς τὰς Διεθνεῖς ὁδικὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ τὸ προσθέτον αὐτῇ Πρωτοκόλλου ἢς τὸ κείμενον ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν γλῶσσαν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔχει ὡς ἑπεται:



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
21 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1987

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
225

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1741

*Κύρωση Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τη Διεθνή Οδική
Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ADR) που
υπογράφηκε στη Γενεύη την 30ή Σεπτεμβρίου 1957.*

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

1. Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η (με τη φροντίδα των Ηνωμένων Εθνών) Ευρωπαϊκή Συμφωνία, που υπογράφηκε στη Γενεύη την 30ή Σεπτεμβρίου 1957 «για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ADR)» και που αποτελείται από τους τόμους I (Συμφωνία, Πρωτόκολλο Υπογραφής και Παράρτημα Α), II (Προσθήκες Παραρτήματος Α') και III (Παράρτημα Β').

2. Το κείμενο της Συμφωνίας που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ευρωπαϊκή Συμφωνία
Για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επι-
κίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR)
και Πρωτόκολλο Υπογραφής

Υπογράφηκε στη Γενεύη την 30 Σεπτεμβρίου 1957

ΤΟΜΟΣ Ι

(Συμφωνία, Πρωτόκολλο Υπογραφής και Παράρτημα Α)

ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

1978

Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Το παρακάτω κείμενο περιλαμβάνει, επιπροσθέτως της Συμφωνίας και του Πρωτοκόλλου Υπογραφής, τα Παραρτήματα με τη μορφή με την οποία τέθηκαν σε ισχύ την 29ην Ιουλίου 1968 καθώς και τις τροποποιήσεις τους μέχρι της 1ης Οκτωβρίου 1978.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝ-
ΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ADR)

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ να αυξήσουν την ασφάλεια της διεθνούς
οδικής μεταφοράς,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα παρακάτω:-

Άρθρο 1

Για την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας,

- (α) με τον όρο "οχήμα" νοούνται τα αυτοκίνητα, αρθρωτά ο-
χήματα, ρυμουλκούμενα οχήματα (TRAILERS) και ημι-
ρυμουλκούμενα (SEMI-TRAILERS), όπως ορίζεται στο άρθρο
4 της Σύμβασης Περί Οδικής Κυκλοφορίας της 19ης Σεπτεμ-
βρίου 1949, εκτός των οχημάτων που ανήκουν ή τελούν υπό
τις διαταγές των ενόπλων δυνάμεων του Συμβαλλόμενου
Μέρους·
- (β) με τον όρο "επικίνδυνα εμπορεύματα" νοούνται οι ύλες
και τα είδη των οποίων η διεθνής οδική μεταφορά απαγο-
ρεύεται από, ή επιτρέπεται μόνον υπό ωρισμένους όρους
από τα **Παραρτήματα Α και Β**·
- (γ) με τον όρο "διεθνής μεταφορά" νοείται οποιαδήποτε επι-
χείρηση μεταφοράς, εκτελούμενη στην εδαφική περιοχή
(επικράτεια) δύο τουλάχιστον Συμβαλλόμενων Μερών με
οχήματα που ορίζονται στη πιο πάνω παράγραφο (α).

Άρθρο 2

- 1.- Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4, παράγρα-
φος 3, επικίνδυνα εμπορεύματα η μεταφορά των οποίων
αποκλείεται από το Παράρτημα Α δεν θα γίνονται δεκτά

για διεθνή μεταφορά.

- 2.- Η διεθνής μεταφορά άλλων επικίνδυνων εμπορευμάτων θα εξουσιοδοτείται υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των
- (α) όρων του Παραρτήματος Α για τα ~~επο~~ θέμα. εμπορεύματα, ειδικότερα όσον αφορά τη συσκευασία και ετικετοποίησή τους, και των
- (β) όρων του Παραρτήματος Β, ειδικότερα όσον αφορά τη κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία του οχήματος του μεταφέροντος τα ~~επο~~ θέμα. εμπορεύματα, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4, παράγραφος 2.

Άρθρο 3

Τα Παραρτήματα της παρούσας Συμφωνίας θα αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτής.

Άρθρο 4

- 1.- Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να ρυθμίζει ή απαγορεύει, για λόγους εκτός της ασφαλείας διαρκούσης της μεταφοράς, την εισαγωγή επικίνδυνων εμπορευμάτων στην εδαφική του περιοχή (επικράτεια).
- 2.- Οχήματα ~~σε~~ υπηρεσία στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους όταν τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία ή τίθενται σε υπηρεσία στην επικράτεια αυτή εντός δύο μηνών από της θέσεώς της σε ισχύ θα επιτρέπεται, για χρονική περίοδο τριών ετών από της θέσεώς της σε ισχύ, να εκτελούν τη διεθνή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ακόμη και εάν η κατασκευή και ο εξοπλισμός τους δεν είναι ολωσδιόλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Β για



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1495

16 Ιουλίου 2015

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. Γ1/20655/2897

Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/103/ΕΕ της Επιτροπής της 21ης Νοεμβρίου 2014 για την τρίτη προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και κωδικοποίηση των κ.υ.α. 35043/2524 (ΦΕΚ 1385/Β'/2010), 52280/4720 (ΦΕΚ 2640/Β'/2011), 52167/4683 (ΦΕΚ 37/Β'/2012) και 40955/4862 (ΦΕΚ 2514/Β'/2013).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ-
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ -
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ -
ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Της παρ. 11 του άρθρου 5 του Ν. 2801/2000 (Α' 46) «Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις».

β. Του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (Α' 34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101) και του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α' 261), 22 του Ν. 2789/2000 (Α' 21), 48 του Ν. 3427/2005 (Α' 312) και 91 του Ν. 3862/2010 (Α' 113).

γ. Του άρθρου δεύτερου του Ν. 2077/1992 (Α' 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνεται στην Τελική πράξη».

δ. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα», όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.δ. 63/2005 (Α' 98).

ε. Του άρθρου 2 του Π.δ. 24/2015 (Α' 20) «Σύσταση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά της Γενικής Γραμματείας Κοινωνικών Ασφαλίσεων».

στ. Του Π.δ. 25/2015 (Α' 21) «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών».

ζ. Του Π.δ. 27/2015 (Α' 31) «Διορισμός Αναπληρωτών Υπουργών».

η. του Π.δ. 109/2014 (Α' 176) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων».

θ. Της υπ' αριθμ. Υ144/2015 (ΦΕΚ 483/Β'/2015) απόφασης του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Χρήστο Σπίρτζη».

ι. Της υπ' αριθμ. Υ57/16-02-2015 (ΦΕΚ 256/Β'/2015) απόφασης του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στην Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομικών, Όλγα-Νάντια Βαλαβάνη».

ια. Της υπ' αριθμ. Υ97/20-02-2015 (ΦΕΚ 299/Β'/2015) απόφασης του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Ιωάννη Πανούση».

ιβ. Της υπ' αριθμ. Υ112/3-03-2015 (ΦΕΚ 311/Β'/2015) απόφασης του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ιωάννη Τσιρώνη».

ιγ. Των κ.υ.α. 35043/2524 (ΦΕΚ 1385/Β'/2010), 52280/4720 (ΦΕΚ 2640/Β'/2011), 52167/4683 (ΦΕΚ 37/Β'/2012) και 40955/4862 (ΦΕΚ 2514/Β'/2013), οι οποίες κωδικοποιούνται και τροποποιούνται με την παρούσα.

2. Τα κείμενα:

α. ECE/TRANS/WP.15/222 της 7 Μαρτίου 2014, ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1 της 26 Μαΐου 2014, ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 της 26 Μαΐου 2014, ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1/Corr.1 της 13 Ιουνίου 2014 και ECE/TRANS/242/Corr.1 Vol. I and II του Νοεμβρίου 2014 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ που περιέχουν τα επίσημα κείμενα τροποποιήσεων και διορθώσεων της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας σχετικά με διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) 2013.

β. OTIF/RID/NOT/2015 της 30ης Ιουνίου 2014 του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF), που περιέχει επίσημο κείμενο των τροποποιήσεων του RID έκδοσης 1.1.2015, καθώς επίσης και των διορθώσεων του.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

(Άρθρο 1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως ισχύει)

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα εφαρμόζεται στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός της χώρας ή μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της φορτοεκφόρτωσης, της μεταφόρτωσης από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο και των στάσεων που χρειάζονται λόγω των συνηθισμένων μεταφορών.

Δεν εφαρμόζεται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων:

α) με οχήματα και φορτάμαξες που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις ή είναι υπό την ευθύνη τους,

β) που πραγματοποιούνται εξ ολοκλήρου εντός της περιμέτρου κλειστής περιοχής.

2. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού μπορούν να θεσπίζονται ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας για τις εγχώριες και διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός της χώρας όσον αφορά:

α) τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με οχήματα ή φορτάμαξες που δεν καλύπτονται από την παρούσα

β) όπου απαιτείται, τη χρήση προδιαγεγραμμένων διαδρομών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης προδιαγεγραμμένων τρόπων μεταφοράς

γ) ειδικούς κανόνες για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων με επιβατικές αμαξοστοιχίες.

Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά με αυτού του είδους τις διατάξεις και την αιτιολόγησή τους. Ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

3. Δεν εφαρμόζονται στη χώρα οι διατάξεις του παραρτήματος III τμήμα III.1 (ADN) της Οδηγίας 2008/68/EK, επειδή δεν διαθέτει εσωτερικές πλωτές οδούς.

4. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού και των συναρμόδιων Υπουργών, κατά περίπτωση, απαγορεύονται αυστηρά για λόγους εθνικής ασφάλειας ή προστασίας του περιβάλλοντος μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια των μεταφορών, οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός του εδάφους της χώρας.

Άρθρο 2

(Άρθρο 2 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει)

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας, νοείται ως:

1. «ADR», η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, η οποία συνήφθη στη Γενεύη στις 30 Σεπτεμβρίου 1957, καθώς και οι τροποποιήσεις της.

2. «RID», οι κανονισμοί για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, οι οποίοι επισυνάφθηκαν ως προσάρτημα Γ στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) που συνήφθη στο Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999, καθώς και οι τροποποιήσεις τους.

3. «όχημα», οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για οδική χρήση, το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα άνω των 25 km/h, και τα ρυμουλκούμενά του, εξαιρουμένων των οχημάτων που κινούνται επί τροχιών, των κινητών μηχανών και των γεωργικών και δασικών ελκυστήρων εφόσον δεν κινούνται με ταχύτητα μεγαλύτερη από 40 km/h όταν μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

4. «φορτάμαξα», κάθε σιδηροδρομικό όχημα χωρίς ίδια μέσα πρόωσης, το οποίο κινείται με δικούς του τροχούς επάνω σε σιδηροδρομικές γραμμές και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

5. «ADN», η ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η οποία συνήφθη στη Γενεύη στις 26 Μαΐου 2000, καθώς και οι τροποποιήσεις της.

Άρθρο 3

(Άρθρο 3 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει)

Γενικές διατάξεις

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6 της παρούσας, δεν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα εφόσον απαγορεύεται η μεταφορά τους από τα παραρτήματα I.1.A και I.1.B ή το παράρτημα II.1 του άρθρου 8 της παρούσας.

2. Με την επιφύλαξη των γενικών κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά ή των κανόνων που εφαρμόζονται εν γένει στις μεταφορές εμπορευμάτων, οι μεταφορές επικίν-

δυνων εμπορευμάτων επιτρέπονται, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι όροι που καθορίζονται στα παραρτήματα I.1.A και I.1.B και στο παράρτημα II.1 του άρθρου 8 της παρούσας.

Άρθρο 4

(Άρθρο 4 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει)

Τρίτες χώρες

Οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μεταξύ της χώρας και τρίτων χωρών επιτρέπονται, εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις των ADR ή RID, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα παραρτήματα του άρθρου 8 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 5

(Άρθρο 5 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει)

Περιορισμοί για λόγους ασφαλείας της μεταφοράς

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού και των συναρμόδιων Υπουργών, κατά περίπτωση, δύνανται, για λόγους ασφαλείας της μεταφοράς, να εφαρμόζονται αυστηρότερες διατάξεις για τις εγχώριες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των απαιτήσεων κατασκευής οι οποίες πραγματοποιούνται με οχήματα και φορτάμαξες που είναι ταξινομημένα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στη χώρα μας.

Άρθρο 6

(Άρθρο 6 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει)

Παρεκκλίσεις

1. Η χώρα μας επιτρέπει τη χρήση γλωσσών μόνο από τις προβλεπόμενες στα παραρτήματα του άρθρου 8 της παρούσας, για τις μεταφορές που εκτελούνται στο έδαφός της.

2. Παρεκκλίσεις από το Παράρτημα I.1 και το Παράρτημα II.1 για τις μεταφορές μικρών ποσοτήτων ορισμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων ή σε τοπικό επίπεδο μπορούν να εγκριθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 6 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει.

Άρθρο 7

(Άρθρο 7 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει)

Μεταβατικές διατάξεις

Η χώρα μας διατηρεί, εντός της επικράτειάς της, τις διατάξεις που αναγράφονται στο παράρτημα I.2 και στο παράρτημα II.2 του άρθρου 8 της παρούσας.

Άρθρο 8

Παραρτήματα

Προσαρτώνται στο παρόν τα Παραρτήματα I.1.A, I.1.B, I.2, I.3 και II.1, II.2, II.3 της Οδηγίας 2008/68/EK όπως τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/103/ΕΕ της Επιτροπής της 21ης Νοεμβρίου 2014 και των κειμένων ECE/TRANS/WP.15/222 της 7 Μαρτίου 2014, ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1 της 26 Μαΐου 2014, ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 της 26 Μαΐου 2014, ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1/Corr.1 της 13 Ιουνίου 2014, ECE/TRANS/242/Corr.1 Vol. I and II του Νοεμβρίου 2014 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ καθώς επίσης και των OTIF/RID/NOT/2015 της 30ης Ιουνίου 2014 του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF), που περιέχει επίσημο κείμενο των τροποποιήσεων του RID έκδοσης 1.1.2015, καθώς επίσης και των διορθώσεών του, τα οποία Παραρτήματα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτού. Στα Παραρτήματα A και B της ADR, όπως εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2015, ο όρος «αντισυμβαλλόμενο μέρος» αντικαθίσταται από τον όρο «κράτος μέλος», κατά περίπτωση. Στο Παράρτημα των RID, το οποίο επισυνάφθηκε ως προσάρτημα Γ στην COTIF, όπως θα εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2015, ο όρος «συμβαλλόμενο κράτος των RID» αντικαθίσταται από τον όρο «κράτος μέλος», κατά περίπτωση.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι****I.1 ADR****I.1.A ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α της ADR****ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΟΥΣΙΕΣ
ΚΑΙ ΕΙΔΗ**

- Μέρος 1 Γενικές Διατάξεις
- Μέρος 2 Ταξινόμηση
- Μέρος 3 Κατάλογοι επικίνδυνων εμπορευμάτων, ειδικές διατάξεις, και εξαιρέσεις σχετικές με περιορισμένες και εξαιρούμενες ποσότητες
- Μέρος 4 Διατάξεις για συσκευασίες και δεξαμενές
- Μέρος 5 Διαδικασίες αποστολής
- Μέρος 6 Απαιτήσεις για την κατασκευή και τον έλεγχο συσκευασιών, εμπορευματοκιβωτίων μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύμα (IBC), μεγάλων συσκευασιών, δεξαμενών και εμπορευματοκιβωτίων για φορτία χύμα
- Μέρος 7 Διατάξεις που αφορούν στις συνθήκες μεταφοράς, φόρτωσης, εκφόρτωσης και διαχείρισης

I.1.B. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β της ADR**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

- Μέρος 8 Απαιτήσεις για πληρώματα οχημάτων, εξοπλισμό, διαδικασία και τεκμηρίωση.
- Μέρος 9 Απαιτήσεις που αφορούν στην κατασκευή και έγκριση οχημάτων

I.2 Πρόσθετες μεταβατικές διατάξεις**I.3 Παρεκκλίσεις σε εθνικό επίπεδο****ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ****II.1 RID**

- Μέρος 1 Γενικές απαιτήσεις
- Μέρος 2 Ταξινόμηση
- Μέρος 3 Κατάλογος επικίνδυνων εμπορευμάτων, ειδικές διατάξεις και εξαιρέσεις σχετικές με περιορισμένες και εξαιρούμενες ποσότητες
- Μέρος 4 Χρήση συσκευασιών, ενδιάμεσων εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά χύμα (IBCs), μεγάλων συσκευασιών και δεξαμενών
- Μέρος 5 Διαδικασίες αποστολής
- Μέρος 6 Απαιτήσεις για την κατασκευή και συσκευασιών, ενδιάμεσων εμπορευματοκιβωτίων για χύμα μεταφορά (IBCs), μεγάλων συσκευασιών και δεξαμενών
- Μέρος 7 Διατάξεις που αφορούν στις συνθήκες μεταφοράς, φόρτωσης, εκφόρτωσης και διαχείρισης

II.2 Πρόσθετες μεταβατικές διατάξεις RID**II.3 Παρεκκλίσεις RID σε εθνικό επίπεδο**



01000911204050012



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 91

12 Απριλίου 2005

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3333

*Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων
και άλλες διατάξεις.*

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο 1 Ορισμοί

1. «Εμπορευματικό Κέντρο» είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή, που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο.

2. «Μοναδοποιημένο φορτίο» είναι είτε το κλειστό κιβώτιο (ενδεικτικά εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα) είτε το κλειστό επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο όχημα με το οποίο μεταφέρονται εμπορεύματα.

3. «Συνδυασμένη (διατροπική) μεταφορά» είναι η μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων με χρήση δύο ή περισσότερων μέσων μεταφοράς σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορικής αλυσίδας από αποστολέα σε παραλήπτη («πόρτα - πόρτα»).

4. «Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου» είναι το νομικό πρόσωπο που έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, η οποία αναλαμβάνει τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου.

Άρθρο 2 Έκταση, μεταφορικές υποδομές και αρχές χωροθέτησης Εμπορευματικών Κέντρων

1. Τα Εμπορευματικά Κέντρα καταλαμβάνουν έκταση τουλάχιστον 100 στρεμμάτων, εκτός από αυτά που χωροθετούνται σε νησιά, πλην της Κρήτης, για τα οποία η ελάχιστη έκταση ορίζεται σε 50 στρέμματα.

2. Το Εμπορευματικό Κέντρο ανάλογα με την έκταση που καταλαμβάνει απαιτείται να διαθέτει τις παρακάτω μεταφορικές υποδομές ή να εξασφαλίζει πρόσβαση στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας ως εξής:

α) Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεγαλύτερη των 500 στρεμμάτων, υποχρεωτικά περιλαμβάνει εντός της εκτάσεώς του ή εφάπτεται με σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, οι οποίες παρέχουν δυνατότητα διακίνησης

της εμπορευματικών συρμών ή με λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες επιτρέπουν την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων ή με αεροπορικές εγκαταστάσεις προς εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Αν δεν πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις, η εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υποχρεούται να κατασκευάσει τις υποδομές αυτές. Ειδικότερα, στην περίπτωση κατασκευής σιδηροδρομικού σταθμού, τη σύνδεση αυτού με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζεται στο Π.Δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60 Α'), κατασκευάζει με φροντίδα και δαπάνες της η εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υπό την έγκριση και εποπτεία του διαχειριστή υποδομής ως προς την τήρηση των προδιαγραφών κατασκευής και ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σύνδεσης με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

β) Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 250 και 500 στρεμμάτων, υποχρεωτικά εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 50 χιλιόμετρα.

γ) Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 100 και 250 στρεμμάτων υποχρεωτικά εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 100 χιλιόμετρα.

3. Τα Εμπορευματικά Κέντρα ιδρύονται και εγκαθίστανται σε εκτάσεις που προσδιορίζονται, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις εγκεκριμένων Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ή Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α') ή

Γ. Νομικό πλαίσιο εκπαίδευσης – κατάρτισης εμπλεκομένων στην μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων

Γ.1. Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ)

Ο ΣΑΜΕΕ είναι πρόσωπο ορισμένο να παρέχει συμβουλές, να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία και να προετοιμάζει ετήσια αναφορά σε επιχειρήσεις οι δραστηριότητες των οποίων περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων οδικώς. Κάθε τέτοια επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να έχει διορίσει έναν ή περισσότερους ΣΑΜΕΕ τα καθήκοντα του οποίου προβλέπονται στην παράγραφο 1.8.3.3 της ADR 2015. Ο ΣΑΜΕΕ διαθέτει επαγγελματικό πιστοποιητικό εκπαίδευσης από την αρμόδια αρχή στη χώρα μας που είναι το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ο ρόλος του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων προβλέπεται στο μέρος 1.8.3 της κ.υ.α. **20655/2897/2015** «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/103/ΕΕ της Επιτροπής της 21ης Νοεμβρίου 2014 για την τρίτη προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και κωδικοποίηση των κ.υ.α. 35043/2524 (ΦΕΚ 1385/Β'/2010), 52280/4720 (ΦΕΚ 2640/Β'/2011), 52167/4683 (ΦΕΚ 37/Β'/2012) και 40955/4862 (ΦΕΚ 2514/Β/2013).»

Τα άρθρα **10 – 15** της κ.υ.α. **20655/2897/2015** αποτελούν το **κανονιστικό πλαίσιο** για τον Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

Στα καθήκοντα του ΣΑΜΕΕ σύμφωνα με την παρ. 1.8.3.3, είναι και η διασφάλιση ότι οι τα άτομα που εμπλέκονται στην Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων Κεφάλαιο 1.4 έχουν την επάρκεια της εκπαίδευσης που προβλέπει το κεφάλαιο 1.3 και το Κεφάλαιο 8 της συμφωνίας ADR όπως αυτά ισχύουν.

(Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

<http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=1200&id=&tid=1224>)

Γ.2. ΟΔΗΓΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (A.D.R.)

Γ.2.1. Βασική εκπαίδευση

ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

<u>π.δ. 51/2012</u> (Α' 101)	Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011
<u>ν.4155/2013</u> (Α' 120)	Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων και άλλες διατάξεις. Άρθρο 50: Τροποποιήσεις του π.δ. 51/2012 (Α' 101) Άρθρο 52: Οικονομικά θέματα σχετικά με άδειες οδήγησης και πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας
<u>ν. 4233/2014 (Α' 22)</u>	Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις Άρθρο 17: Τροποποίηση διατάξεων του π.δ.51/2012
<u>ν.4383/2016 (Α'72)</u>	Κύρωση της Ευρωμεσογειακής Αεροπορικής Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών – μελών της αφενός και του Χασεμιτικού Βασιλείου Ιορδανίας αφετέρου και άλλες διατάξεις. Άρθρο τρίτο: Τροποποίηση διατάξεων του π.δ.51/2012 (Α'101)
<u>ν.α. 15664/2548/2013</u> (Β' 2008)	Τροποποίηση των Παραρτημάτων Ι, ΙΙ και ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101)
<u>ν.α. 49645/7730/2013</u> (Β' 2895)	Τροποποίηση των Παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101)
<u>κ.υ.α. Α3/οικ. 67914/10190/2014</u> (Β' 245)	Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101)
<u>κ.υ.α.71537/10872/2015</u> (Β'2734)	Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014 η οποία τροποποιεί την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης
<u>ν.α.50984/7947/2013</u> (Β' 3056)	Άδεια οδήγησης, εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.
<u>ν.α.76568/11972/2014</u> (Β'81)	Τροποποίηση της υπ' αριθμ. πρωτ. 50984/7947/22-11-2013 (Β'3056) απόφασης
<u>ν.α.39325/5725/2015</u> (Β'2991)	Τροποποίηση της υπ' αριθμ. πρωτ. 50984/7947/22-11-2013 (Β'3056) απόφασης

(Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων <http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=1398&id=&tid=1529>)

Γ.2.2. Επαγγελματική εκπαίδευση στην οδική μεταφορά Εμπορευμάτων

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ)

1) Η οδηγία 2003/59/ΕΚ

«Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Ιουλίου 2003 “σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 3820/1985 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου»

2) Το π.δ. 74/2008 (ΦΕΚ 112/Α΄)

«Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Ιουλίου 2003 “σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 3820/1985 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου”, όπως αυτή η οδηγία τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26^{ης} Απριλίου 2004 και 2006/103/ΕΚ της 20^{ης} Νοεμβρίου 2006»

3) Με το νέο νόμο 3897/2010 «Σύσταση Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις» αντικαταστάθηκαν παράγραφοι του άρθρου 6 του π.δ.74/2008 και συμπληρώθηκε το άρθρο 7 αυτού.

4) Παράταση χρόνου απόκτησης Π.Ε.Ι. για οδηγούς Λεωφορείων με το νόμο N.4199/13 (Α΄ 216)

5) Υ.Α. 30063/4796/2013 (Β' 2643) Επανακαθορισμός της διαδικασίας και των αναγκαίων λεπτομερειών για την έγκριση σχολών/κέντρων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών οχημάτων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων (ΠΕΙ), την έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, τις υποχρεώσεις και τον έλεγχο αυτών και λοιπές λεπτομέρειες, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 74/2008 (Α' 112) όπως ισχύει.

6) Υ.Α. 25024/3502/2014 (Β' 1173) Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 30063/4796/2013 (Β' 2643) υπουργικής απόφασης.

7) 39276/5904/26-06-2014 Επανακαθορισμός της τιμής διάθεσης των εγχειριδίων αρχικής επιμόρφωσης Π.Ε.Ι.

8) Η Υπουργική Απόφαση ΥΑ 29898-3378 με τίτλο «Επανακαθορισμός διαδικασιών για την εφαρμογή των διατάξεων του Π.δ. 74/2008 (Α' 112), αναφορικά με τη χορήγηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) αρχικής επιμόρφωσης μεταφοράς επιβατών – εμπορευμάτων»

ΕΓΚΥΚΛΙΕΣ :

1) Η εγκύκλιος οικ. 62617/7658/24-11-2009 «Δυνατότητα απόκτησης ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης»

2) Το έγγραφο Π140 44920/4529 /27-9-2011 «Διορθώσεις των εγχειριδίων ΠΕΙ Λεωφορείων και Φορτηγών »

3) Η εγκύκλιος Π110/55513/5734/22-12-2011 «Περί Εφαρμογής Μ.Σ.Θ.Ε.Π.Ε.Ι. »

4) Προγράμματα περιοδικής κατάρτισης Π.Ε.Ι. Π140/12613/1994/19-03-2013.

5) Η εγκύκλιος Π140/36626/5782/24-07-2013 "Διορθώσεις στην ύλη εγχειριδίων ΠΕΙ Λεωφορείων και Φορτηγών"

6) Η εγκύκλιος Π110/27765/4512/25-07-2013 "Σχετικά με τον κωδικό 114 μετά την εφαρμογή του νόμου 4155/13"

7) Η εγκύκλιος Π140/61471/9401/29-11-2013 "Ενημέρωση ΥΜΕΠΕ από τις Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι. σε περίπτωση απουσιών εκπαιδευομένων".

8) Η εγκύκλιος Π110/25260/3551/13-05-2014 "Εκπαίδευση οδηγών και εγκρίσεις των προγραμμάτων των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. και Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε. την Κυριακή".

9) Η εγκύκλιος Π110/32802/4675/02-06-2014 "Παρακολούθηση προγραμμάτων Π.Ε.Ι. την ίδια ημέρα".

10) Η εγκύκλιος Γ2-7283-11058-2-12-2015 "Συστέγαση Σχολών".

11) Δημοσίευση ν.α. 29898/3378/26-4-2016 «Επανακαθορισμός διαδικασιών για την εφαρμογή των διατάξεων του π.δ.74/2008 (Α'112), αναφορικά με τη χορήγηση «Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) αρχικής επιμόρφωσης μεταφοράς επιβατών – εμπορευμάτων» με αρ. πρωτ. Π110/ 33033 / 3751/ 13-05-2016»

(Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων <http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=1453&id=&tid=1590>)

Γ.2.3. Επαγγελματική κατάρτιση στην οδική μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης ADR

- 1) Η Συμφωνία ADR κ.υ.α. 52167/4683/2012 (ΦΕΚ Β'37) §1.6.1.21 , §1.3.1-1.3.3 , §8.1–8.6
- 2) Το π.δ. 355 / 1994 (ΦΕΚ Α' 189)
- 3) Το π.δ. 32 / 1996 (ΦΕΚ Α' 23)
- 4) Το π.δ. 106 / 1998 (ΦΕΚ Α' 97)
- 5) υπουργική απόφαση 60740/1027/1995 / 21-03-1995 (ΦΕΚ Β' 246)
- 6) υπουργική απόφαση 72572/2977/1997 / 03-09-1997 (ΦΕΚ Β' 848)
- 7) υπουργική απόφαση Φ.102/2/7468/966 / 18-6-2010 (ΦΕΚ Β'973)
- 8) Νόμος 4070 (ΦΕΚ Α' 82)
- 9) Η κ.υ.α. Α110/11017/1509/2014 (ΦΕΚ Β'501) Καθορισμός τιμής διάθεσης του εγχειριδίου "Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων"
- 10) Η υ.α. Γ7/133/21/2016 (ΦΕΚ Β'381) Τροποποίηση της υ.α. 60740/1027/1995 «Επαγγελματική Κατάρτιση οδηγών οχημάτων επικίνδυνων εμπορευμάτων»

ΕΓΚΥΚΛΙΟΙ:

- 1) Η Εγκύκλιος 67730/1788/29-05-1995 «Ίδρυση Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.»
- 2) Η Εγκύκλιος 88552/3672/21-11-95 «Εποπτεία και έλεγχος Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.»
- 3) Η Εγκύκλιος 102/2/899/26/04-07-2001 «Εξετάσεις οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR)»
- 4) Η Εγκύκλιος 73506/8694/08-02-2002 «Ερωτηματολόγια για τις ανάγκες των εξετάσεων»
- 5) Η Εγκύκλιος 930/124/30-07-2002 «Διόρθωση Ερωτηματολογίων ADR»
- 6) Η Εγκύκλιος Φ.102/2/19356/2228/29-03-2006 «Αφαίρεση Ερωτήσεων ADR»
- 7) Η Εγκύκλιος Φ.102/2/44212/3181/26-07-2006 «Συστέγαση σχολών Σ.Ε.Κ.Ο.Μ.Ε.Ε.»
- 8) Η Εγκύκλιος Φ.102/2/9229/1086/06-03-2007 «Ανανέωση κοινοτικού πιστοποιητικού ADR»
- 9) Η Εγκύκλιος Φ.102/2/60161/31-10-2008 «Προγράμματα ανανέωσης πιστοποιητικού ADR»

- 10) Η Εγκύκλιος Φ102/2/12866/1659/04-06-2009 «Εγκρίσεις εκπαιδευτικών προγραμμάτων»
- 11) Η Εγκύκλιος 46987/3527/3-11-2010 «Κοινοποίηση Κ.Υ.Α.»
- 12) Η Εγκύκλιος 16031/2333/2-04-2012 «Εξετάσεις υποψηφίων ανακληθείσας άδειας λειτουργίας ΣΕΚΟΟΜΕΕ»
- 13) Η εγκύκλιος Α140/55069/8224/27-12-2012 "Περί Σάρωσης Αίτησης"
- 14) Η εγκύκλιος Α140/14922/2408/28-03-2013 "Παλαιά πιστοποιητικά ADR"
- 15) Η εγκύκλιος Α140/24858/4010/13-06-2013 "Διόρθωση Στοιχείων πιστοποιητικών ADR"
- 16) Η εγκύκλιος Α140/19672/2813/28-03-2014 "Περί επικαιροποίησης ερωτηματολογίου εξετάσεων υποψηφίων οδηγών ADR"
- 17) Η εγκύκλιος 110/44111/6779/21-07-2014 "Ερωτήσεις εξετάσεων για ανανέωση των πιστοποιητικών οδηγών μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων A.D.R."

Σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας ADR 2011 κ.υ.α. 52167/4683/20-01-2012 (Β' 37), από 01-01-2013 η μορφή του πιστοποιητικού εκπαίδευσης οδηγού μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) έχει τη μορφή του προτύπου που απεικονίζεται παρακάτω. Τα νέα πιστοποιητικά έχουν το σχήμα πιστωτικής κάρτας και είναι από πλαστικό. Το χρώμα είναι λευκό με μαύρα γράμματα και συντάσσεται στη γλώσσα της χώρας της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε το πιστοποιητικό. Τα παλαιότερα πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί πριν την 01-01-2013 θα είναι σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ADR

 <p>ADR ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ADR DRIVER TRAINING CERTIFICATE</p> <p>1. 1 2. ΕΛΛΗΝΑΣ 3. ΙΩΑΝΝΗΣ 4. 05/05/1975 5. GRC - Ελλάδα 6. 7. ΑΘΗΝΩΝ 8. Ισχύει έως / Valid To: 29/10/2016</p>	<p>ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΚΛΑΣΗ(ΕΙΣ) Ή ΑΡΙΘΜΟΥΣ UN: VALID FOR CLASS(ES) OR UN Nos.:</p> <table border="0"> <tr> <td>ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ TANKS</td> <td>ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ OTHER THAN TANKS</td> </tr> <tr> <td>9. 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9</td> <td>10. 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9</td> </tr> </table>	ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ TANKS	ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ OTHER THAN TANKS	9. 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9	10. 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9
ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ TANKS	ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ OTHER THAN TANKS				
9. 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9	10. 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9				

Αφορά πιστοποιητικό οδηγού για μεταφορά υλών, κατα ADR, συγκεκριμένων κλάσεων με όχημα κοινού φόρτου ή βυτιοφόρο.

(Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων <http://www.yme.gr/index.php?tid=1601>)



02008482409970012



10749

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 848

24 Σεπτεμβρίου 1997

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ.72572/2977

Τροποποίηση και συμπλήρωση της 60740/1027/1995 (B 246) Απόφασης του Υ.Μ.Ε. «Επαγγελματική Κατάρτιση Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 3, 5 και 8 του Π.Δ. 355/94 (Α 189) για την «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 89/684/ΕΟΚ της 21ης Δεκεμβρίου 1989 που αφορά την επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών οχημάτων που μεταφέρουν οδικώς επικίνδυνα εμπορεύματα».

2. Την ανάγκη αλλαγής των λεπτομερειών και των διαδικασιών που αφορούν την εκπαίδευση και την εξέταση των οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων προϊόντων, ώστε να ανταποκρίνονται προς τις τελευταίες απαιτήσεις της Συμφωνίας ADR.

3. Τις διατάξεις της 566/96 (B 910) Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών».

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

ΑΡΘΡΟ 1

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 4 της 60740/1027/1995 (B 246) απόφασης του ΥΜΕ προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

Το ποσό αυτό εισπράττεται από το Ελληνικό Δημόσιο και στις περιπτώσεις υποψηφίων που υπέβαλλαν αίτηση

για να συμμετάσχουν στις εξετάσεις αλλά δεν προσήλθαν σε αυτές».

ΑΡΘΡΟ 2

Το άρθρο 5 της 60740/1027/1995 (B 246) απόφασης του ΥΜΕ αντικαθίσταται ως εξής:

«ΑΡΘΡΟ 5

Προγράμματα εκπαίδευσης – Αναλυτική ύλη επαγγελματικής κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων – Κατηγορίες Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Κατάρτισης:

1. ΓΕΝΙΚΑ

Απαραίτηση προϋπόθεση για τη συμμετοχή του υποψηφίου στις εξετάσεις, για την απόκτηση πιστοποιητικού επαγγέλματος κατάρτισης είναι η παρακολούθηση προγράμματος επαγγελματικής κατάρτισης ανάλογα με την κλάση του προϊόντος και το είδος του οχήματος, όπως ορίζεται στη συμφωνία ADR.

2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

2.1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

2.1.Α. Βασική Εκπαίδευση:

Η εκπαίδευση αυτή είναι απαραίτητη για όλες τις κλάσεις επικινδύνων υλικών και επιτρέπει τη χορήγηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Κατάρτισης για τις περιπτώσεις που δεν απαιτείται πρόσθετη εκπαίδευση, όπως αναφέρεται παρακάτω.

Κύριος σκοπός της βασικής εκπαίδευσης θα είναι να καταστήσει τους οδηγούς ενημερους για τους κινδύνους που ενυπάρχουν κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και να τους δώσει τις βασικές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων να συμβεί κάποιο ατύχημα και αν συμβεί, να είναι ικανοί να πάρουν τα αναγκαία μέτρα που θα αποδεχθούν απαραίτητα για τηνπροσωπική τους ασφάλεια, την ασφάλεια άλλων προσώπων καθώς επίσης και το περιβάλλον ελαχιστοποιώντας τις συνέπειες ενός συμβάντος. Αυτή η εκπαίδευση που θα συμπεριλαμβάνει και ατομικές πρακτικές ασκήσεις, θα αποτελεί την βάση της εκπαίδευσης για όλες τις κατηγορίες.

2.1.β. Πρόσθετη Εκπαίδευση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με βυτιοφόρα οχήματα.

Η εκπαίδευση αυτή είναι απαραίτητη για όλες τις κλάσεις επικινδύνων υλικών, για μεταφορές με βυτιοφόρα οχήματα.

2.1.γ. Πρόσθετη Εκπαίδευση για μεταφορές των υλών της κλάσης 1 της Συμφωνίας ADR.

2.1.δ. Πρόσθετη Εκπαίδευση για μεταφορές των υλών της κλάσης 7 της Συμφωνίας ADR.

2.1.ε. Πρόσθετη Εκπαίδευση για την αντιστοίχιση των Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Κατάρτισης σύμφωνα με το Παράρτημα V της παρούσας απόφασης.

2.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Τα επαναληπτικά εκπαιδευτικά προγράμματα διενεργούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα και έχουν σκοπό να ενημερώνουν τους οδηγούς οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, για τα νεώτερα δεδομένα που υπάρχουν αναφορικά με τις μεταφορές αυτές. Καλύπτει νέες τεχνικές, νομικά θέματα και τις νεώτερες εξελίξεις σχετικά με νέα υλικά. Ο οδηγός υποχρεούται στο έτος πριν την ημερομηνία λήξης του Πιστοποιητικού του να παρακολουθήσει τα αντίστοιχα επαναληπτικά εκπαιδευτικά προγράμματα και να συμμετάσχει επιτυχώς στις σχετικές εξετάσεις.

2.3. ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ

Παράλληλα με τη θεωρητική εκπαίδευση θα λαμβάνει χώρα και πρακτική άσκηση.

3. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Η ελαχίστη διάρκεια κάθε προγράμματος εκπαίδευσης καθορίζεται κατωτέρω σε διδακτικές ώρες.

Η διδακτική ώρα θα είναι 45 λεπτά.

Κανονικά δεν επιτρέπονται πάνω από 8 διδακτικές ώρες ανά ημέρα.

3.1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

3.1.α. Βασική Εκπαίδευση: 18 διδακτικές ώρες.

3.1.β. Πρόσθετη Εκπαίδευση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με βυτιοφόρα οχήματα: 12 διδακτικές ώρες.

3.1.γ. Πρόσθετη Εκπαίδευση για την κλάση 1 της Συμφωνίας ADR: 8 διδακτικές ώρες.

3.1.δ. Πρόσθετη Εκπαίδευση για την κλάση 7 της Συμφωνίας ADR: 8 διδακτικές ώρες.

3.1.ε. Πρόσθετη Εκπαίδευση για την αντιστοίχιση των παλαιών Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Κατάρτισης με τα νέα, σύμφωνα με το Παράρτημα V: 8 διδακτικές ώρες.

3.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ:

Το πρόγραμμα θα καλύπτει τουλάχιστον μία ημέρα. Ο

μέγιστος αριθμός ωρών διδασκαλίας κατά τη διάρκεια μίας ημέρας δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 8 διδακτικές ώρες.

3.3. ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ

Πρόσθετες διδακτικές ώρες απαιτούνται για την πρακτική άσκηση, ο αριθμός των οποίων θα εξαρτάται από τον αριθμό των εκπαιδευομένων οδηγών.

4. ΔΙΔΑΚΤΕΑ ΥΛΗ

4.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η ύλη που θα διδάσκεται στα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης θα περιλαμβάνει τις ενότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8 «Διδακτέα ύλη» του Π.Δ. 355/94 και θα περιέχει τουλάχιστον τα αναφερόμενα παρακάτω θέματα:

4.2. ΒΑΣΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (α)

A. Γενικές διατάξεις

- Συμφωνία ADR - Νομοθεσία
- Σκοπός και δεσμευτικότητα Συμφωνίας ADR
- Δομή της Συμφωνίας ADR (κλάσεις, παραρτήματα κ.λπ.)

- Εξαιρέσεις επικινδύνων εμπορευμάτων

- Άλλες διατάξεις, Κ.Ο.Κ., κ.λπ.

- Είδη οχημάτων

- Συνοδευτικά έγγραφα (ισχύς αυτών)

- Διαδικασία μεταφοράς

β. Κύριοι Τύποι Κινδύνων

- Ιδιότητες των επικινδύνων εμπορευμάτων

- Κύριοι τύποι κινδύνων ανάλογα με την κλάση

- Βαθμός επικινδυνότητας

- Προϋποθέσεις που οδηγούν σε βλάβες και ζημιές (ανάμειξη, καύση, τοξικότητα κ.λπ.)

- Επιδράσεις στον ανθρώπινο οργανισμό (επαφή, εισπνοή, κατάποση)

- Επιδράσεις στο περιβάλλον (εκρήξεις, φωτιά, μόλυνση υδάτων κ.λπ.)

γ. Μέτρα πρόληψης και ασφαλείας για τους διάφορους τύπους κινδύνων

δ. Συμπεριφορά μετά το ατύχημα

- Πρώτες βοήθειες

- Ασφάλεια της κυκλοφορίας

- Βασικές γνώσεις σχετικά με τη χρησιμοποίηση του εξοπλισμού προστασίας κ.λπ.

- Γραπτές οδηγίες για την περίπτωση ατυχήματος

ε. Επισήμανση και σηματοδότηση των κινδύνων

- Σκοπός σηματοδότησης

- Ετικέτες κινδύνων, σημασία αυτών

- Επισήμανση με ετικέτες κινδύνων

στ. Τι πρέπει και τι δεν πρέπει να κάνει ένας οδηγός οχήματος κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

- Γενικές διατάξεις για την εκτέλεση της μεταφοράς
- Στάθμευση οχήματος
- Απαγόρευση καπνίσματος κ.λπ.

ζ. Αντικείμενο και λειτουργία του τεχνικού εξοπλισμού των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

- Αντικείμενα εξοπλισμού, Εγκαταστάσεις ασφαλείας (κατάσταση που πρέπει να βρίσκονται, πως χρησιμοποιούνται, πως ελέγχονται κ.λπ.)

η. Απαγορεύσεις για την από κοινού φόρτωση στο ίδιο όχημα ή στο ίδιο εμπορευματοκιβώτιο

- Επισήμανση εμπορευμάτων από όπου προκύπτει απαγόρευση από κοινού φόρτωσης

- Λόγοι διαχωρισμού εμπορευμάτων κ.λπ.

θ. Προφυλακτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση των επικινδύνων εμπορευμάτων

ι. Χειρισμός και στοιβασία δεμάτων

- Δείγματα συσκευασίας
- Κατάσταση χώρου φόρτωσης
- Έλεγχος συσκευασίας
- Μέθοδοι ασφαλίσεως φορτίου

κ. Συμπεριφορά εν κινήσει, των οχημάτων συμπεριλαμβανομένων και των κινήσεων του φορτίου

- Οδική συμπεριφορά του οχήματος
- Επίδραση φορτίου
- Ολισθηρότητα κ.λπ.

4.3. ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (β)

A. Γενικά

- Πιστοποιητικό εγκρίσεως ADR (ισχύς κ.λπ.)

- Επισήμανση μεταφορικών μονάδων (τα σημεία που πρέπει να επισημειώνονται)

- Σημασία των αριθμών των Ηνωμένων Εθνών

- Βυτιοφόρα οχήματα (κατασκευή, χρήση)

- Μονοδιαμερισματικά, πολυδιαμερισματικά βυτιοφόρα

- Σταθερή δεξαμενή, συστοιχά δεξαμενών κ.λπ.
- Μορφές δεξαμενής
- Εξοπλισμός βυτίων
- Φόρτωση, Εκφόρτωση
- Διαδικασία ανάκτησης αερίων
- Ηλεκτροστατική Εκφόρτωση

- Ιδιαίτερη οδική συμπεριφορά βυτιοφόρων οχημάτων

- Ειδικά μέτρα μετά από ατυχήματα

β. Ειδική Εκπαίδευση που αφορά τα βυτία της κλάσης 2 της Συμφωνίας ADR

- Βυτία κλάσης 2

- Ειδικές εγκαταστάσεις ασφαλείας

- Ιδιαιτερότητες που θα λαμβάνονται υπόψη για τη μεταφορά

- Συστήματα πλήρωσης

- Ειδικά μέτρα μετά από ατυχήματα

γ. Ειδική Εκπαίδευση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με βυτιοφόρα οχήματα της κλάσης 3 της Συμφωνίας ADR

- Βυτία κλάσης 3

- Ειδικές εγκαταστάσεις ασφαλείας

- Ιδιαιτερότητες που θα λαμβάνονται υπόψη για τη μεταφορά

- Συστήματα πλήρωσης

- Ειδικά μέτρα μετά από ατυχήματα

δ. Ειδική Εκπαίδευση για μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με βυτιοφόρα οχήματα των κλάσεων 5.1, 6.1 και 8 της Συμφωνίας ADR

- Ειδικά είδη βυτίων

- Ειδικές εγκαταστάσεις ασφαλείας

- Ιδιαιτερότητες που θα λαμβάνονται υπόψη για τη μεταφορά

- Συστήματα πλήρωσης

- Ειδικά μέτρα μετά από ατυχήματα

4.4. ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΥΛΩΝ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ADR (γ)

- Ειδικοί κίνδυνοι σχετικοί με τα εκρηκτικά και πυροτεχνικά υλικά και είδη

- Ειδικές απαιτήσεις αναφορικά με μεικτά φορτία από ύλες και είδη της κλάσης 1

- Ύλες και είδη της κλάσης 1 που γίνονται δεκτά για μεταφορά

- Όροι συσκευασίας και μεταφοράς υλών της κλάσης 1

- Ειδικές εγγραφές στο έγγραφο μεταφοράς των υλών της κλάσης 1

- Ειδικές απαιτήσεις των οχημάτων και του εξοπλισμού τους, που μεταφέρουν ύλες της κλάσης 1

4.5. ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΥΛΩΝ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ 7 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ADR (δ)

- Νόμοι που αφορούν την πυρηνική ενέργεια

- Διατάξεις της κλάσεως 7

- Είδη ακτινοβολίας

- Κίνδυνοι που προέρχονται από ραδιενεργές ουσίες

- Πιθανότητες κινδύνων για τον άνθρωπο και το περιβάλλον
- Ειδικά έγγραφα μεταφοράς
- Επισήμανση
- Τύποι συσκευασιών
- Ειδικές διατάξεις φόρτωσης και ασφάλισης του φορτίου
- Μέτρα προστασίας
- Εποπτεία κατά τη στάθμευση
- Παράδοση των ουσιών
- Ιδιαίτερα μέτρα μετά από ατύχημα
- Ιδιαίτερες υποχρεώσεις παροχής πληροφοριών

4.5. ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ ΤΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V. (ε)

Περιλαμβάνει τα προγράμματα Ειδικής Εκπαίδευσης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β, γ και δ της παραγράφου 4.3. του παρόντος άρθρου που αφορούν τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με βυτιοφόρα οχήματα των κλάσεων 2, 3, 5.1, 6.1 και 8 της Συμφωνίας ADR.

4.6. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (στ)

Καλύπτει νέες τεχνικές, νομοθεσία και τις νεώτερες εξελίξεις σχετικά με νέα υλικά.

4.7. ΑΤΟΜΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ

Η ατομική πρακτική άσκηση θα λαμβάνει χώρα σε συνδυασμό με τη θεωρητική εκπαίδευση και θα καλύπτει πρώτες βοήθειες, πυρασφάλεια - πυρόσβεση και τι πρέπει να γίνει σε περίπτωση κάποιου συμβάντος ή ατυχήματος.

ΑΡΘΡΟ 3

Το άρθρο 6 της 60740/1027.1995 (B246) απόφασης του ΥΜΕ αντικαθίσταται ως εξής:

« Άρθρο 6

Εξετάσεις

1. Περίοδοι εξετάσεων

Οι εξετάσεις των υποψηφίων για απόκτηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Κατάρτισης θα διενεργούνται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων με απόφαση του κατά τόπους Νομάρχη. Τα χρονικά διαστήματα μεταξύ δύο διαδοχικών εξεταστικών περιόδων δεν θα είναι μικρότερα των δύο μηνών.

2. Κατηγορίες εξετάσεων

2.1. Εξετάσεις στην αρχική βασική εκπαίδευση

Είναι η πρώτη κατηγορία εξετάσεων στις οποίες υποβάλλεται ο υποψήφιος οδηγός οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων.

Για να συμμετάσχει ένας υποψήφιος στις εξετάσεις αυτές θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει το πρόγραμμα της βασικής εκπαίδευσης συμπεριλαμβανομένης και της πρακτικής εξάσκησης.

Η επιτυχία στις εξετάσεις αυτές δίδει τη δυνατότητα στον υποψήφιο να λάβει πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης για τη μεταφορά επικινδύνων υλικών σε συσκευασίες όλων των κλάσεων, πλην των 1 και 7.

Παράλληλα αποτελεί προϋπόθεση για τη συμμετοχή του υποψηφίου στις υπόλοιπες κατηγορίες εξετάσεων.

2.2. Εξετάσεις στην ειδική εκπαίδευση για μεταφορές σε βυτία, για μεταφορές εκρηκτικών ουσιών της κλάσης 1 και ραδιενεργών υλικών της κλάσης 7.

Οι εξετάσεις στην ειδική εκπαίδευση για μεταφορές σε βυτία ή για μεταφορές εκρηκτικών ουσιών ή ραδιενεργών υλικών γίνονται αφού ο οδηγός έχει επιτύχει στις εξετάσεις της βασικής εκπαίδευσης και έχει ολοκληρώσει το αντίστοιχο ειδικό πρόγραμμα εκπαίδευσης.

2.3. Εξετάσεις στην Πρόσθετη Εκπαίδευση για την αντιστοιχίση των Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Κατάρτισης σύμφωνα με το Παράρτημα V.

Οι εξετάσεις στην πρόσθετη εκπαίδευση γίνονται για την αντιστοιχίση των παλαιών Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Κατάρτισης με τα νέα σύμφωνα με το Παράρτημα V της παρούσας απόφασης.

2.4. Εξετάσεις επαναληπτικές

Οι εξετάσεις στην επαναληπτική εκπαίδευση γίνονται αφού ο οδηγός έχει ολοκληρώσει το αντίστοιχο πρόγραμμα εκπαίδευσης.

3. Εξεταστικές επιτροπές

Με απόφαση της ως άνω Υπηρεσίας Συγκοινωνιών υπογραφομένη από τον οικείο Νομάρχη θα συγκροτούνται ειδικές τριμελείς επιτροπές εξέτασης υποψηφίων (πρόεδρος και δύο μέλη) για την απόκτηση του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Κατάρτισης και θα ορίζονται οι πρόεδροι και οι γραμματείς των επιτροπών αυτών.

Οι εξεταστικές επιτροπές συγκροτούνται από υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών και του ΚΤΕΟ της οικείας Νομαρχίας και συγκεκριμένα από δύο υπαλλήλους του κλάδου ΠΕ Μηχανικών ή ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών και έναν υπάλληλο του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Πληροφορικής ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού ή Πληροφορικής. Σε περίπτωση που ο αριθμός των υπαλλήλων της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών και του ΚΤΕΟ δεν επαρκεί, τότε η επιτροπή συμπληρώνεται από υπαλλήλους των προαναφερομένων κλάδων άλλων υπηρεσιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, με εντολή του οικείου Νομάρχη.

Γραμματείς των επιτροπών ορίζονται υπάλληλοι οποιουδήποτε βαθμού του κλάδου ΔΕ Διοικητικού.

4. Έργο των εξεταστικών επιτροπών

Έργο των επιτροπών είναι η γραπτή εξέταση των υπο-

ψηφίων για την απόκτηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Κατάρτισης οδηγού που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα. Οι επιτροπές μεριμνούν για κάθε λεπτομέρεια που αφορά στη διεξαγωγή των εξετάσεων, τη σύνταξη των θεμάτων των εξετάσεων και τη διασφάλιση του απορρήτου τους, καθώς και στη βαθμολόγηση των απαντήσεων των υποψηφίων.

5. Διαδικασία εξετάσεων:

5.1. Οι επιτροπές παραλαμβάνουν από τον προϊστάμενο της Υπηρεσίας Συγκοινωνιών τις συγκεντρωτικές καταστάσεις των υποψηφίων που αποστέλλουν οι ΣΕΚΟΟ-ΜΕΕ με τα στοιχεία τους και το είδος του Πιστοποιητικού, για το οποίο είναι υποψήφιοι σύμφωνα με το άρθρο 6 της παρούσας.

5.2. Οι επιτροπές επιλέγουν τα θέματα των εξετάσεων, τα οποία πρέπει απαραίτητα να περιλαμβάνονται στην ύλη, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της παρούσας και μεριμνούν για τη διασφάλιση του απορρήτου.

5.3. Τα θέματα των εξετάσεων στη βασική εκπαίδευση δίνονται με τη μορφή ερωτηματολογίων με είκοσι πέντε (25) ερωτήσεις σε κάθε ερωτηματολόγιο. Για κάθε ερώτηση θα υπάρχουν τρεις (3) απαντήσεις εκ των οποίων μόνο η μία θα είναι ορθή.

Η ορθή απάντηση σημειώνεται από τον υποψήφιο με σταυρό (+) ή Χ.

Επιτυχών θεωρείται ο υποψήφιος αν απαντήσει σωστά σε 21 από τις 25 ερωτήσεις του ερωτηματολογίου.

5.4. Τα θέματα των εξετάσεων, για κάθε ένα από τα τρία ειδικά προγράμματα (βυτίων, κλάσης 1 και κλάσης 7) καθώς και για τα προγράμματα πρόσθετης και επαναληπτικής εκπαίδευσης, δίνονται με τη μορφή ερωτηματολογίων με δέκα πέντε (15) ερωτήσεις σε κάθε ερωτηματολόγιο. Για κάθε ερώτηση θα υπάρχουν τρεις (3) απαντήσεις εκ των οποίων μόνο η μία θα είναι ορθή.

Η ορθή απάντηση σημειώνεται από τον υποψήφιο με σταυρό (+) ή Χ.

Επιτυχών θεωρείται ο υποψήφιος που θα έχει σημειώσει τουλάχιστον δώδεκα (12) ορθές απαντήσεις στις δε-

καπέντε ερωτήσεις του ερωτηματολογίου.

5.5. Οι ίδιες επιτροπές διενεργούν τις εξετάσεις και μετά το πέρας αυτών προβαίνουν στη βαθμολόγηση των γραπτών των υποψηφίων.

5.6. Μετά τη βαθμολόγηση των γραπτών οι επιτροπές συντάσσουν κατάσταση επιτυχόντων ανά κατηγορία, που υπογράφεται και από τα τρία μέλη της Επιτροπής και μονογράφεται ανά σελίδα. Η κατάσταση υποβάλλεται με αναφορά του προέδρου στην αρμόδια Υπηρεσία Συγκοινωνιών.

5.7. Με βάση την κατάσταση αυτή η Υπηρεσία Συγκοινωνιών ετοιμάζει τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Κατάρτισης, τα οποία υπογράφονται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας ή τον αναπληρωτή του.

5.8. Υποψήφιος που κατά την εξέταση καταλαμβάνεται να αντιγράφει με οποιονδήποτε τρόπο ή να συνεργάζεται με άλλον υποψήφιο θεωρείται ότι απέτυχε και δεν έχει δικαίωμα επανεξέτασης στην αμέσως επόμενη εξεταστική περίοδο.

6. Μητρώα εξετάσεων

Στις Υπηρεσίες Συγκοινωνιών που διενεργούν τις εξετάσεις τηρούνται μητρώα με τα στοιχεία των κατόχων των Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Κατάρτισης (όνομα, επώνυμο, πατρώνυμο, ταχ. διεύθυνση, κατηγορία Πιστοποιητικού). Αντίγραφα των μητρώων αυτών θα αποστέλλονται στη Δ/νση Τ.Ε.Ο.

ΑΡΘΡΟ 4

Το άρθρο 7 της 60740/1027/1995 απόφασης του Υ.Μ.Ε. αναριθμείται σε 8 και προστίθεται άρθρο 7 το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 7

Παραρτήματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης τα παραρτήματα I, II και III, IV και V τα οποία έχουν ως ακολούθως:

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Κεφάλαιο 2

Οργάνωση επιχείρησης εφοδιαστικής αλυσίδας

- α. Επιχειρήσεις Οδικής Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων
- β. Ελαχιστοποίηση κινδύνων – διακινδύνευσης και ασφάλεια
- γ. Εφαρμογή ασφαλείας για την διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού

κίνησης - μεταφορά εμπορευμάτων και ειδικά των καταχωρημένων στους πίνακες ADR . Με βάση τα χημικά και φυσικά χαρακτηριστικά του μεταφερόμενου υλικού, μπορούμε να αναλύσουμε αν το αντικείμενο μας είναι επικίνδυνο. Όλες οι επικίνδυνες ουσίες, τα υλικά, τα εμπορεύματα είναι εγγεγραμμένα στους Πίνακες του Κεφαλαίου 3 ADR . Αν είναι σε άλλη βάση δεδομένων, μητρώα κλπ, έχουν χαρακτηριστεί ως επικίνδυνα, τότε τα προϊόντα έχουν το δικό του δελτίο δεδομένων ασφαλείας υλικού - MSDS (ή δελτίο δεδομένων ασφαλείας – SDS). Κάθε παραγωγός ή ο κατασκευαστής πρέπει να εκδώσει MSDS υπό ενιαία δομή πληροφοριών και περιγράφοντας τον ασφαλή τρόπο μεταφοράς του.

Η πληροφορία για μεταφερόμενο Εμπόρευμα, αποτελεί βασικό παράγοντα ασφάλειας για όλους τους τρόπους μεταφοράς συνήθως βάση του κωδικού UN και των εθνικών επισημάνσεων (π.χ. ADR / RID UN 1203). Εάν η μεταφορά δεν μπορεί να είναι ασφαλής για το είδος της μεταφοράς, αυτή η μεταφορά απαγορεύεται.

Το σημαντικότερο βήμα είναι να βρεθεί η σωστή κατάταξη του προς μεταφορά εμπορεύματος βάση του αριθμού UN (κωδικού) OHE από τη λίστα κωδικών και οδηγιών μεταφοράς. Όλες αυτές οι πληροφορίες για την ασφάλεια των μεταφορών για κάθε τύπο των μεταφορών αναφέρονται στους σχετικούς πίνακες ADR.

Ο ADR στους σχετικούς πίνακες και τις προϋποθέσεις / απαιτήσεις για την μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων παρέχει λεπτομερέστατα στοιχεία σχετικά με τη συσκευασία, την επισήμανση, τις πιέσεις, μικτής φόρτωσης ή διαχωρισμού για κάθε υλικό και όποιες ειδικές πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια της μεταφοράς. Όλοι αυτοί οι κανόνες έχουν άμεσες επιπτώσεις για το σχεδιασμό των επαναλαμβανόμενων μεταφορών συγκεκριμένων Επικινδύνων Εμπορευμάτων.

Οι τοποθεσίες - διαδρομές - από / μέσω / στο (from/ via/ to), αφορούν ένα σημαντικό παράγοντα στην διακίνηση - μεταφορά . Αυτή η πληροφορία μπορεί να κρίνει καταλυτικά την επιλογή συσκευασίας – μέσου μεταφοράς κ.λπ (βασικός Δείκτης).

Οι απαιτήσεις από τον εντολέα για το χρόνο φόρτωσης, περιορισμοί φόρτωσης, ράμπες, τον καθαρισμό ή εξοπλισμός πληρώσεως, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

Στην αλυσίδα διακίνησης - μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων υπάρχουν διάφοροι τύποι περιορισμών στις υποδομές, όχι μόνο για την κυκλοφορία (ανωμαλίες οδοστρώματος, ποιότητα δρόμος ...) ή τις παραμέτρους μεταφοράς (γέφυρες, σήραγγες, κτίρια ...), αλλά και οι περιορισμοί για την γνωστοποίηση στις αρμόδιες αρχές των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα στη χώρα ή περιοχή ή τμήμα του δρόμου, κομμάτι κλπ, και το τελευταίο είδος του περιορισμού είναι κίνδυνος για την ασφάλεια (μεταφορά εκρηκτικών ή ραδιενεργών κ.λ.π).

Τα στοιχεία τα οποία έχουν άμεσο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια της μεταφοράς, καθορίζουν την απόφαση επιλογής για το μεταφορικό μέσον. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα χύμα φορτώνονται μόνο στο όχημα ή σε μονάδα μεταφοράς (ITU - συνδυασμένες) σε κατάλληλο διασκευασμένο όχημα ή σε τμήμα μονάδας μεταφοράς (ITU) με τις απαιτήσεις για τα αγαθά.

Κριτήριο επιλογής του τρόπου προώθησης, είναι η τοπική διαθεσιμότητα Μεταφορέων ή Διαμεταφορέων λόγω της ποιότητας των μεταφορών, της αξιοπιστίας φορέα, το κόστος μεταφοράς κ.λπ.

Οι επιλογές και οι έλεγχοι γίνονται στη συνέχεια κατά την διακίνηση - μεταφορά του υλικού (συσκευασία, πλήρωση, φόρτωση, σταθεροποίησεως, επισήμανση, χειρισμός κλπ).

Η αποτελεσματικότητα του μεταφορέα και της τεχνολογίας οργάνωσης των διαδρομών μεταφοράς (κίνηση), η επιλογή ενεργειών από τον μεταφορέα όπως ο σχηματισμός της αμαξοστοιχίας, ο έλεγχος της κυκλοφορίας, ο τεχνικός έλεγχος, το στυλ οδήγησης κλπ, είναι στοιχεία που αξιολογούνται.

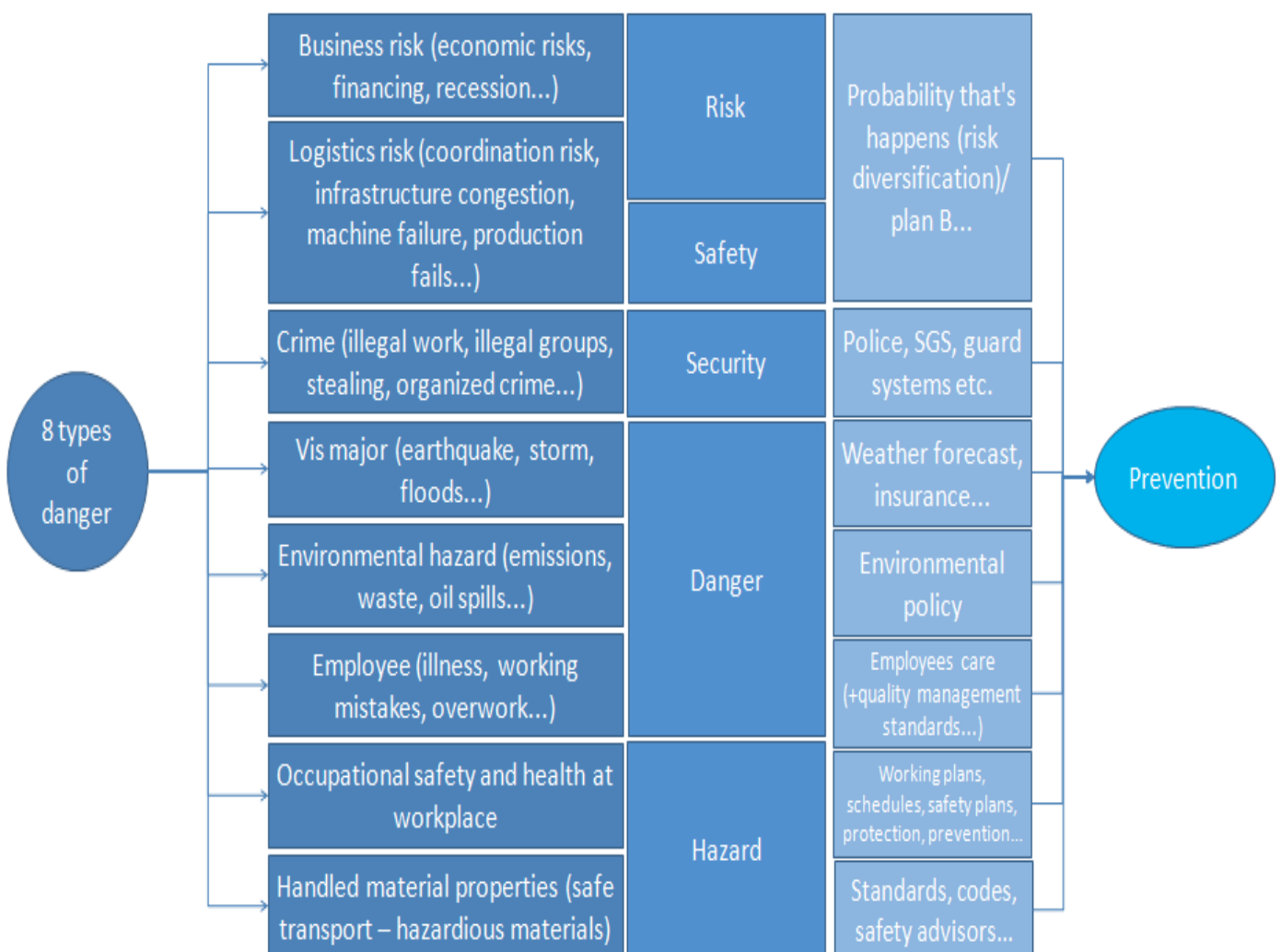
Η σύμβαση μεταφοράς που καταρτίζεται προσδιορίζει τους συμφωνηθέντες κανόνες της συγκεκριμένης μεταφοράς, την ολοκλήρωση της μεταφοράς στο επιθυμητό μέρος - προορισμό, με την αμοιβαία αποδοχή και την παράδοση της αποστολής - των ελέγχων και ούτω καθεξής.

Μετά την παραλαβή των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και την εκφόρτωση του οχήματος από τα Εμπορεύματα η μεταφορά έχει ολοκληρωθεί. Οι εργασίες καθαρισμού και επιστροφή του οχήματος ή την εκ νέου φόρτωση αφορούν αποκλειστικά τις μεταφορικές επιχείρησης και δεν συνδέονται την προηγούμενη μεταφορά.

B. Ελαχιστοποίηση κινδύνων – διακινδύνευσης και ασφάλεια

Οι αποφάσεις για τη δημιουργία ή την αναδιοργάνωση των αλυσίδων εφοδιασμού που ο κύριος παράγοντας είναι η επικινδυνότητα στην μεταφορά των αγαθών (ως πρόβλημα της μεταφοράς), θα πρέπει να στηρίζονται στον προσδιορισμό του διαφορετικού είδους των κινδύνων. Οι διακινδυνεύσεις, τα απρόβλεπτα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τη σταθερότητα της αλυσίδας εφοδιασμού είναι πολλαπλοί.

Στο παρακάτω σχήμα ορίζουμε 8 είδος του κινδύνου που μια μεταφορική εταιρεία γενικών μεταφορών μπορεί να αντιμετωπίσει.



(Ing. Babin M., assoc. prof. Ing. Kendra M. PhD., Ing. Fazekas M., MACHINES, TECHNOLOGIES, MATERIALS. ISSN 1313-0226. ISSUE 5/2013)

Οι πιο κοινοί κίνδυνοι που επικεντρώνεται στην ανθρώπινη προστασία, καθώς επίσης και συνήθεις τρόπους αντιμετώπισης ή εξάλειψης στο χαμηλότερο επιτρεπτό όριο κινδύνου, περιγράφονται παρακάτω:

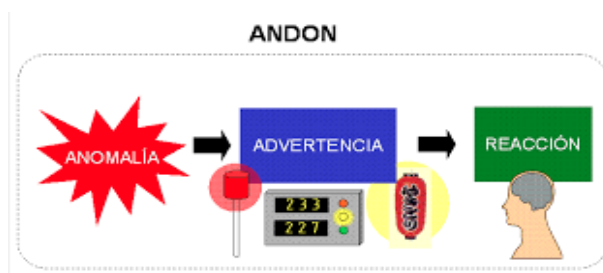
Ασφάλεια - προστασία του περιβάλλοντος (ISO 14 000) - δεν είναι μόνο για την οικολογία (εξάλειψη πράσινο του φυσικού αερίου, του θορύβου ή την εξάλειψη των κραδασμών κλπ), αλλά αφορά και την προστασία από ανεπιθύμητες διαρροές επικίνδυνων υλικών στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, η ρύπανση των υδάτων, των αποβλήτων διάθεσης κλπ). Αυτό το είδος κινδύνου είναι σοβαρό πρόβλημα για τις μελλοντικές περιβαλλοντικές αλλαγές που μετατρέπουν περιοχές κατοικήσιμες σε ακατοίκητες, αφού είναι σχετικά ακίνδυνες σε μικρές ποσότητες, αλλά καταστροφικές σε μακροχρόνια επιμόλυνση και σε συνδυασμό με τη χρήση – ανάλωση πηγών του περιβάλλοντος .

Ασφάλεια και προστασίας - προετοιμασία για κατάσταση κρίσης - να αξιολογούνται και να εντοπίζονται αναμενόμενα προβλήματα (τι πρέπει να κάνετε εάν ..., και άλλες αναλύσεις - σύγκρουσης, ανεπάρκεια, επεισόδιο κλπ)- περιοδική πληροφόρηση, εκπαίδευση, ασκήσεις των συμμετεχόντων στην εφοδιαστική αλυσίδα κλπ, ασκήσεις ασφαλείας και προετοιμασίας συστήματος , βελτίωση των συναγερμών και των αισθητήρων κινδύνου «ανιχνευτών», ετοιμότητα και εκπαιδεύσεις των ειδικών δυνάμεων (πυροσβέστες, τα συστήματα διάσωσης έκτακτης ανάγκης, κλπ).

Υγιεινή και την ασφάλεια στην εργασία (18 000 ISO) – ασφάλεια στην διαχείριση των υλικών, μείωση ή εξάλειψη της άμεσης έκθεσης των συμμετεχόντων στην εφοδιαστική αλυσίδα ή τρίτων με επικίνδυνα υλικά, εύκολη αναγνώριση των κινδύνων (MSDS ή SDS κ.λ.π.), αποτελεσματική χρήση εξοπλισμού βοήθειας. Εκπαίδευση για επεισόδια (διαρροές, φωτιά κλπ), χρήση φορητών μέσων πυρόσβεσης κ.λ.π..

Ασφάλεια και ποιότητα των εργασιών – μείωση ή εξάλειψη των εργασιών που εγκυμονούν κινδύνους, χρήση αυτοματισμών «ρομποτικής εργασίας» σε θέσεις αυξημένου εργασιακού κινδύνου, συστήματα αυτοανίχνευσης, ανίχνευση

δα περιμένοντας την ανίχνευση των μηχανικών βλαβών -προβλημάτων στην διακίνηση – οδική μεταφορά αντίστοιχα, ώστε να αποτρέπεται η επέλευση του συμβάντος. Για παράδειγμα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί το στοιχείο φωτεινής σηματοδότησης κινδύνου (Andon) για να σταματήσει όλες τις διαδικασίες στην εφοδιαστική αλυσίδα για την αφαίρεση της αστοχίας – επικίνδυνης κατάστασης και το συντονισμό όλων των εργαζομένων που υπάρχουν στην απειλούμενη ζώνη.

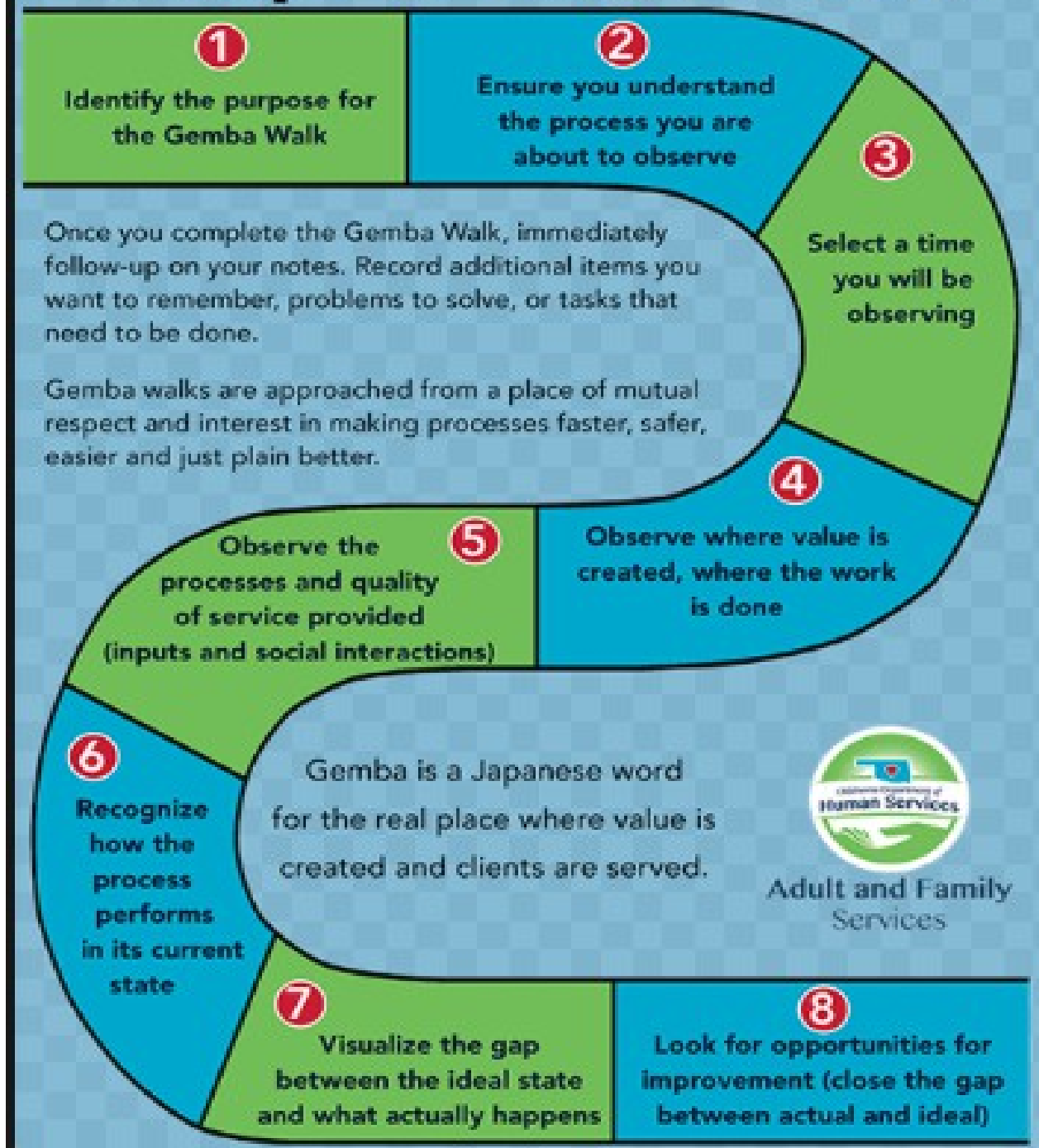


(<http://www.hotel-r.net/fr/andon>)

Ασφάλεια στο χώρο εργασίας - κατασκευή Gemba (άμεση κατανομή του χώρου εργασίας - στον τομέα των εργαζομένων - υπεύθυνη θέση) και την εφαρμογή των KAIZEN του 5 S μεγαλώνει την απόδοση των εργαζομένων, σε περίπτωση κατάργησης των περιττών δραστηριότητα και σε καθαρότερο - ευδιάκριτο χώρο εργασίας εξαλείφεται ο κίνδυνος του σφάλματος του ανειδίκευτου εργαζομένου.

Η μελέτη για την επαγγελματική κατάρτιση των συμμετεχόντων στην αλυσίδα διακίνησης μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, το εφαρμοζόμενο σύστημα δημιουργεί ένα πραγματικό δυναμικό για την ατέρμονη βελτίωση που σημαίνει εξάλειψη των περιττών εργασιών, μεταρρύθμισης της διαδικασίας, τη βελτίωση της ποιότητας, της αποτελεσματικότητας εργασίας, περιορίζοντας την απόρριψη - τον κίνδυνο και την διακινδύνευση στο ελάχιστο.

8 Steps in Gemba Walk



(<http://dhsleadup.oucpm.org/2015/06/gemba-walk-references/>)

Όλες αυτές οι δραστηριότητες χρειάζονται ένα σύστημα τυποποίησης για την επιβεβαίωση του υπάρχοντος επιπέδου ποιότητας. Πολύ χρήσιμο εργαλείο είναι τεχνική Poka-Yoke (αστοχία - θωράκιση).

Poka Yoke - How to use it?

Define the potential mistakes / errors	List potential mistakes / errors which could be transferred to the next step in the process.	Combine this with other tools (such as brainstorming).
Identify Root Causes	Investigate and analyse root causes	Use other techniques such as 5 Whys for this step
Develop ways to prevent errors	Brainstorm potential solutions for preventing the error	Find ways to make it impossible to do something incorrectly
Develop ways to detect errors	Brainstorm ideas to detect the error/deviation or mistake early	Make it obvious when something has been done incorrectly. E.g. make a system to identify product defects by testing the product's shape, size, color, or other physical attributes
Create & test solution	Develop solution to prevent or detect errors and test that it is effective	Consider characteristics of Poka Yoke solutions: Simple and low cost Part of the process In place where the mistake can occur Does not let the mistake exit the process
Implement Solution	Implement solution and control output is effective (i.e. Errors are prevented and/or detected)	

(<http://www.slideshare.net/PrateekBapna/5s-kaizen-pokayoke>)

Η τεχνική αυτή μειώνει ή εξαλείφει τις αποτυχίες από απροσεξία των ανθρώπων και αποτρέπει την καταστροφή. Είναι μέρος της Jidoka φιλοσοφίας.

Η οργανωτική προσέγγιση μετά από ανάλυση Poka-Yoke αποτρέπει την λειτουργία (μηχανή, μεταφορική αλυσίδα κ.λ.π) από την αποτυχία και προστατεύει τους εργαζομένους από την εργασία σε θέση - μηχανή σε ανεπάρκεια (εκτός προδιαγραφών λειτουργία). Οι συμμετέχοντες στην συσκευα-

σία - διακίνηση - μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων που εργάζονται σε οργανωτικές δομές Poka-Yoke δεν σπαταλούν το χρόνο τους για συγκέντρωση στις επαναλαμβανόμενων δραστηριοτήτων και μπορούν να επικεντρωθούν σε σημαντικές εργασίες (muda φιλοσοφία).

Muri, Mura, Muda

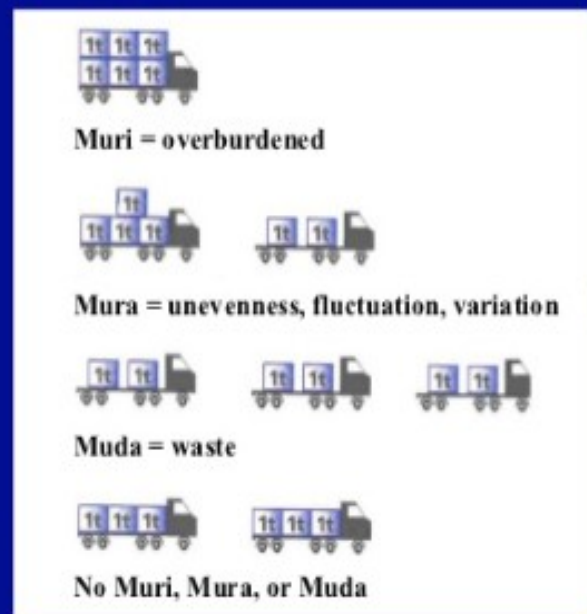
■ *Muri*

- ◆ Strain, difficulty, hard to do
- ◆ Overburdening equipment or operators by requiring them to run at a higher or harder pace with more force or longer period of time than equipment design or management allows (ergonomics)

■ *Mura*

- ◆ Irregularity, variability
- ◆ Unevenness or fluctuation in a production plan, operation or an uneven work pace in an operation causing operators to hurry and then wait

■ *Muda*



(<http://www.slideshare.net/KyleBakken/460-operations-46>)

Η αποδοχή πρακτικών Muda-Muri-Mura είναι πολύ χρήσιμη για τους συμμετέχοντες στη εφοδιαστική αλυσίδα διακίνησης – μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, επειδή μπορούν πολύ πιο γρήγορα να εφαρμοστούν διαδικασίες και να μπορούν να εργαστούν σε ένα μέρος για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα (που εξαλείφουν το κόστος για την προσωπική συνέντευξη - αναζήτηση, επιλογή, ρούχα, εξοπλισμό ασφαλείας, την εκπαίδευση - κόστους και χρόνου κ.λπ.). Οι εργαζόμενοι διακινδυνεύουν λιγότερο μειώνοντας το χρόνο απουσίας τους λόγω ασθένειας ή αδειών .

Η πολυπλοκότητα των εργασιών – διεργασιών στην εφοδιαστική αλυσίδα η οποία μειώνεται συμμόρφωση με τα πρότυπα ποιότητας (ISO 9001, ISO 39001 κ.λ.π.) της βελτίωσης της ασφάλειας της εργασίας και της ποιότητας, έχει αποτέλεσμα την βελτίωση στην αύξηση της αποδοτικότητας εργασίας ανά μονάδα, που οδηγεί στην μείωση του κόστους.

Μέσω της ενσωμάτωσης συνεχούς βελτίωση και ανασχεδιασμού πολύπλοκων εργασιών - διεργασιών (που εκφράζεται σε κόστος - μείωση του κόστους και το άλμα επενδύσεις για τη βελτίωση της τεχνολογίας), επιτυγχάνεται η πλήρης συμμόρφωση και δυνατότητα πιστοποίησης του οργανισμού / επιχείρησης κατά ISO 39001:2012 κ.λ.π.

Απόσπασμα από τα «Εναρμονισμένα κριτήρια αποδοχής των κινδύνων για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων» παρουσιάζονται παρακάτω:

*Harmonised Risk Acceptance Criteria for Transport of Dangerous Goods
European Commission : DG-MOVE
Report No.: PP070679/4, Rev. 2
Date: 2014-03-25*

0.10 Προτεινόμενο Εναρμονισμένο RAC

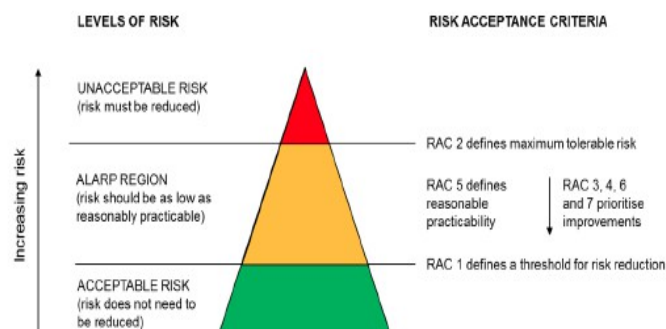
Η προτεινόμενη εναρμονισμένη προσέγγιση περιλαμβάνει επτά διακριτά στοιχεία:

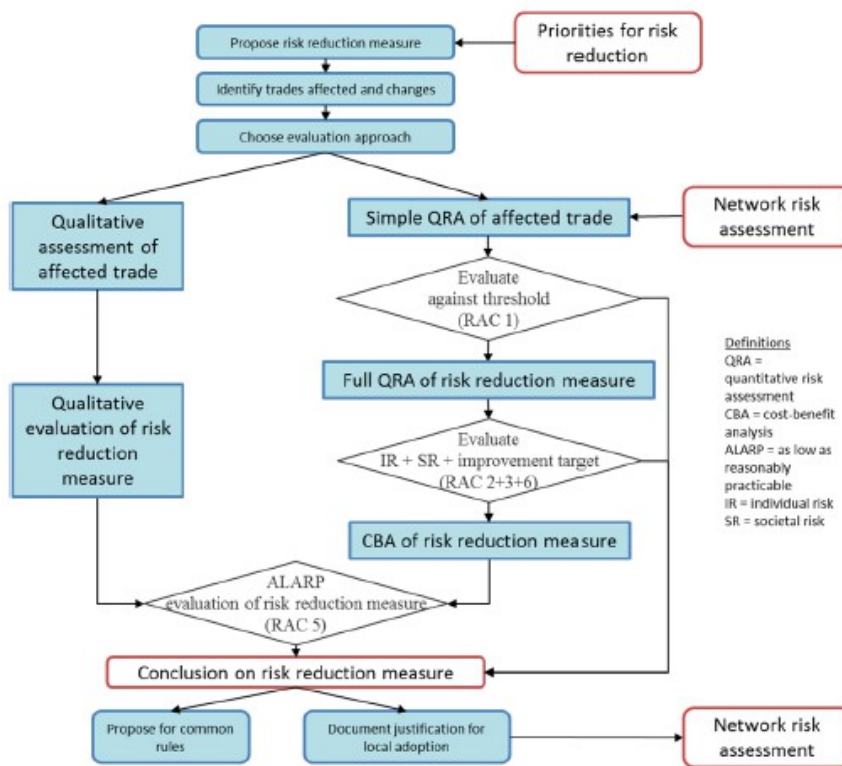
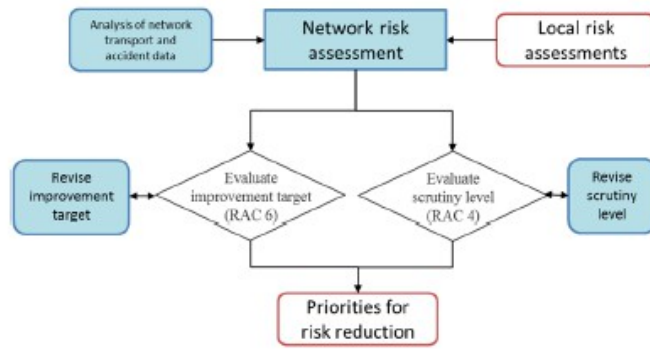
- 1. Κριτήριο (RAC 1) ευαισθησίας, που εκφράζεται ως τιμή προσδοκία των θανάτων ετησίως. Κάτω από αυτό, δεν θα απαιτείται λεπτομερής αξιολόγηση των κινδύνων και την περαιτέρω μείωση των κινδύνων.*
- 2. Κριτήριο (RAC 2) μεμονωμένου-ατομικού κινδύνου (IR), που εκφράζεται ως μέγιστος ανεκτός κίνδυνος θανάτου το χρόνο για τα άτομα που εκτίθενται στον κίνδυνο. Πάνω απ 'αυτό, ο κίνδυνος δεν θα ήταν αποδεκτό. Στόχος είναι η προστασία των μεμονωμένων εργαζομένων ή μέλη του κοινού από άδικα υψηλούς κινδύνους.*
- 3. Κριτήριο (RAC 3) Κοινωνικού κινδύνου (SR) κριτήρια, που εκφράζεται ως καμπύλες FN για τις πιο εκτεθειμένες κοινότητες. Πάνω απ 'αυτό, θα πρέπει να διερευνηθούν μέτρα για τη μείωση του κινδύνου καταστροφής.*
- 4. Κριτήριο (RAC 4) επιπέδου διερεύνησης, εκφράζεται ως τιμή προσδοκία των*

θανάτων ανά τόνο *Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (DG)* που μεταφέρονται σε διαδρομή. Πάνω απ ' αυτό, θα χρειαστεί αιτιολόγηση της μεταφοράς, και επιπρόσθετους περιορισμούς ή μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να διερευνηθεί. Το επίπεδο διερεύνησης έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι κίνδυνοι της μεταφοράς *Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (TDG)* δικαιολογείται από οφέλη της μεταφοράς.

5. Κριτήριο (RAC 5) *ALARP «as low as reasonably practicable»* (δηλαδή στο κατώτερο ευλόγως εφικτό), που αποτελείται από είτε ποιοτικά ή κόστους-οφέλους κριτήρια για την αξιολόγηση των πρόσθετων περιορισμών ή μέτρα ασφαλείας. Αυτό έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι τα μέτρα ασφαλείας βελτιστοποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος και τα οφέλη από τη μείωση του κινδύνου.
6. Κριτήριο (RAC 6) στόχου *Βελτίωσης της μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (TDG)*, που εκφράζεται ως τιμή προσδοκία των θανάτων ετησίως από όλους τους τρόπους μεταφοράς *Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (TDG)*. Αυτό το κριτήριο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση της απόδοσης και να προτείνει πρόσθετα μέτρα ασφαλείας.
7. Κριτήριο (RAC 7) στόχου *Βελτίωσης για τα Επικίνδυνα Εμπορεύματα (DG)*, που εκφράζεται ως τιμή προσδοκία των θανάτων ετησίως από όλη την παραγωγή και τη μεταφορά των *Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (DG)*. Αυτό το κριτήριο θα ήταν ένας πιθανός τρόπος παρακολούθησης και βελτίωσης της συνοχής με τις απαιτήσεις για τις σταθερές εγκαταστάσεις.

Μόνο δύο από τα κριτήρια (RAC 2 και 5) καθορίζουν την ανάγκη για πρόσθετους περιορισμούς ή μέτρα ασφαλείας. Τα άλλα κριτήρια RAC αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση της προσπάθειας ανάλυσης (RAC 1) και επικέντρωση των προσπαθειών βελτίωσης (RAC 3, 4, 6 και 7). Οι σχέσεις συνοψίζονται στο παρακάτω σχήμα

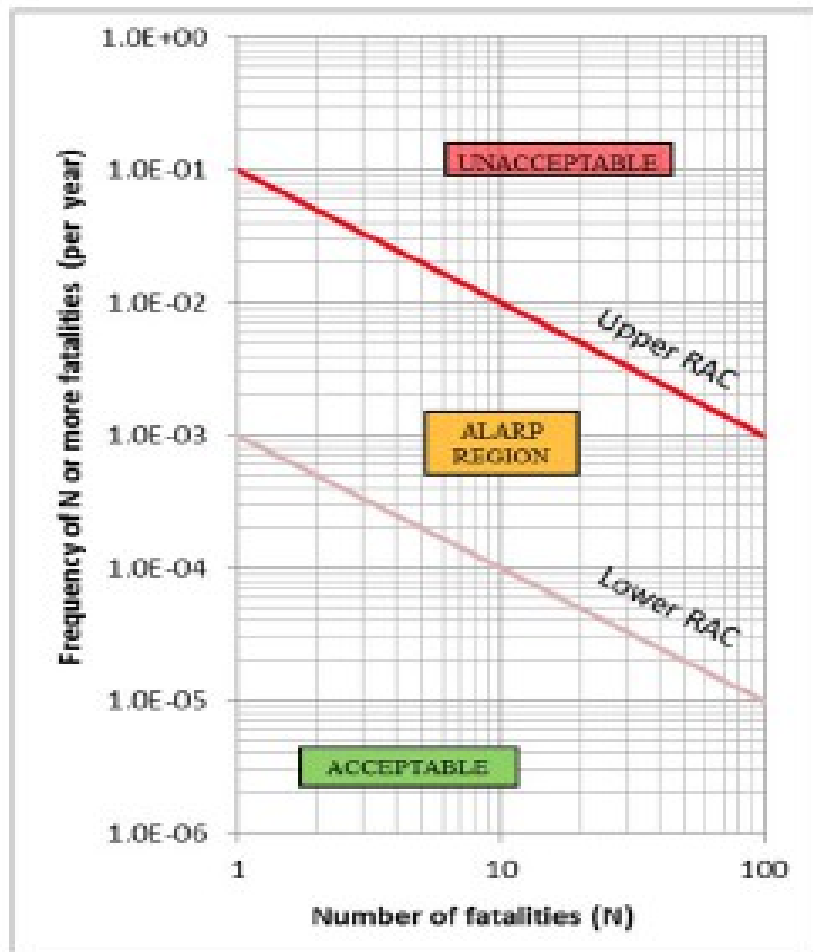




Risk Matrix Form of Risk Acceptance Criteria

Increasing probability ↑	High	ALARP	No	No
	Medium	OK	ALARP	No
	Low	OK	OK	ALARP
		Low	Medium	High
		Increasing severity →		

(FN) καμπύλες, δηλαδή συμπληρωματική αθροιστική κατανομή της ετήσιας συχνότητας (F) των γεγονότων που προκαλούν N ή περισσότεροι θάνατοι



Γ. Εφαρμογή ασφαλείας για την διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού

Η συνεχής βελτίωσης, με συνεχιζόμενους ποιοτικούς ελέγχους και την αξιολόγηση από την είσοδο στην έξοδο μέσω της διαχείρισης ολιστικά της αλυσίδας εφοδιασμού Επικινδύνων Εμπορευμάτων είναι δυνατή μόνο με προσανατολισμό στην διοίκηση ολικής ποιότητας (σε κάθε επίπεδο). Συνθήκη απαραίτητη για να οδηγήσει σε εξοικονόμηση κόστους που μπορεί να οδηγήσει μια εταιρεία στη θέση του ηγέτη στην αγορά (στην περίπτωση των τιμών υπαγορεύουν). Το πρότυπο της συνολικής διαχείρισης της ποιότητας και της οδικής ασφάλειας ISO 39001:2012, έχει προσανατολισμό σε σχέση με τον πελάτη και την ασφάλεια των χρηστών των οδών – διαδρομών διακίνησης – μεταφοράς των Επικινδύνων Εμπορευμάτων. Γεγονός που απαιτεί από τον διευθυντή της εφοδιαστικής αλυσίδας, να εξασφαλίσει όχι μόνο τις κύριες ροές, αλλά και ιχνηλασιμότητα (αντιστροφή / επιστροφή) των ροών των διακινούμενων – μεταφερόμενων Επικινδύνων Εμπορευμάτων. Επειδή ιχνηλασιμότητα στην εφοδιαστική αλυσίδα δεν είναι μόνο για τα απόβλητα και τα πράγματα που χρησιμοποιεί η εταιρεία σε κύκλους, αλλά και για τη συμμόρφωση των υπηρεσιών στην συμφωνηθείσα ποιότητα – αξιοπιστία με τον πελάτη.

Μετά τον συγχρονισμό στις ενιαίες δραστηριότητες μονάδων, στις διαδικασίες εφοδιασμού - μεταφορών και την εφαρμογή της ολοκληρωμένης πολιτικής για τη διαχείριση της ποιότητας μπορούμε να επιλύσουμε θέματα σχετικά με την πηγή – προμηθευτές. Όστε να προσδιοριστούν δραστηριότητες που παρέχονται από τρίτους φθηνότερα για την εταιρεία μας, σε σχέση με το κόστος όταν εκτελούνται στο πλαίσιο των ιδίων πόρων;

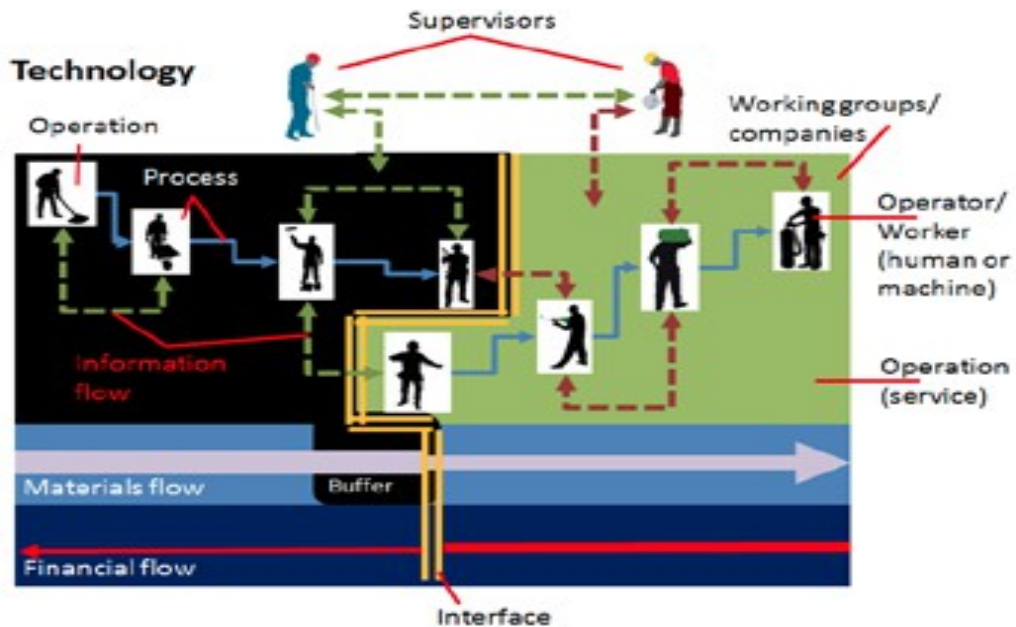
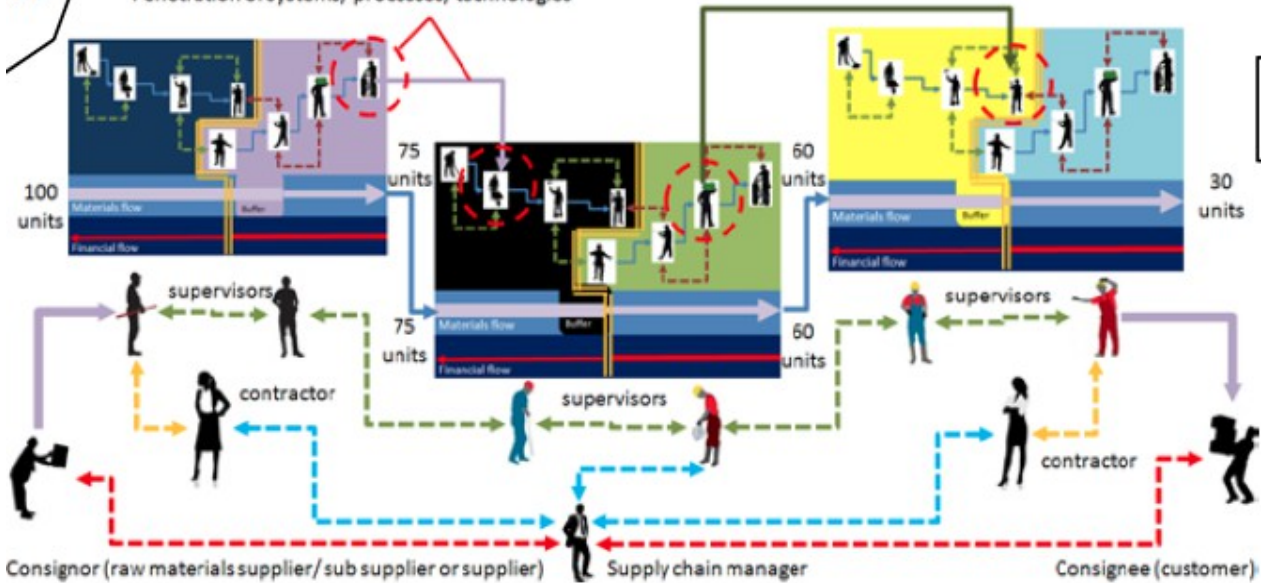
Είναι γεγονός ότι κάποια ομάδα δραστηριοτήτων μπορεί να γίνει από έναν πάροχο στη λειτουργία των διαδικασιών εφοδιασμού - μεταφορών (ειδικά οι διοικητικές μέριμνες τρίτων 3PL, ή ανάθεσης διαδικασιών σε εξωτερικούς συνεργάτες). Ωστόσο, ο κύριος στόχος για τον παροχέα Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (SCM) δεν είναι η φθηνότερη λύση, **αλλά η πιο βιώσιμη υπό συνθήκες υψηλής απόδοσης.**

Supply chain model



Supply chain management

Penetration of systems/processes/technologies



(Ing. Babin M., assoc. prof. Ing. Kendra M. PhD., Ing. Fazekaš M., MACHINES, TECHNOLOGIES, MATERIALS. ISSN 1313-0226. ISSUE 5/2013)

Η ολοκληρωμένη εφοδιαστική αλυσίδα δεν φέρει πολλαπλασιασμό στα οικονομικά οφέλη, αλλά καλά οργανωμένο σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού από την αρχή μέχρι τον πελάτη στο τελικό σημείο, ως αποτελέσματα συνέργειας των συμμετεχόντων στην Διαχείριση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Ένας προϋπολογισμός για τη βιώσιμη ποιότητα σε κάθε δραστηριότητα της αλυσίδας εφοδιασμού (υψηλότερη ποιότητα για χαμηλότερες τιμές), δημιουργεί δραστηριότητες με πολύ μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία από ότι περιττές διακοπές λειτουργίας, μειώνει τις απώλειες για πολλούς λόγους, δημιουργεί λιγότερο αριθμό των σημείων συμφόρησης, προσανατολισμού για μακροπρόθεσμες αποδόσεις στην πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα (οικολογικό αποτύπωμα) κ.λπ., αναδεικνύει προστιθέμενη αξία για τους πελάτες και την επιχείρηση / οργανισμό.

Λειτουργεί ο απλός κανόνας - όταν ο πελάτης είναι ικανοποιημένος από τον πάροχο υπηρεσιών θα έρθει πίσω και θα πληρώσει στην ώρα του. Πολλές μικρές επιτυχίες συμβάλλουν στην μεγάλη επιτυχία. Για να διατηρηθεί αυτή η επιτυχία ο οργανισμός /επιχείρηση ή πάροχος Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (SCM), θα πρέπει να έχει καθιερώσει διαδικασίες - σύστημα ελέγχου πιστοποιημένα τουλάχιστον με το πρότυπο ISO 39001:2012

Η αξιολόγηση και πιστοποίηση του συστήματος αποτελείται από τις επιθεωρήσεις, τον έλεγχο, τα πιστοποιητικά και τις στατιστικές. Ο Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (SCM) επιβαρύνεται από τους ελέγχους κλπ, από τον δικό του Προϋπολογισμού αυτό σημαίνει ότι η χρέωση του τελικού πελάτη επιβαρύνεται μόνο μία φορά

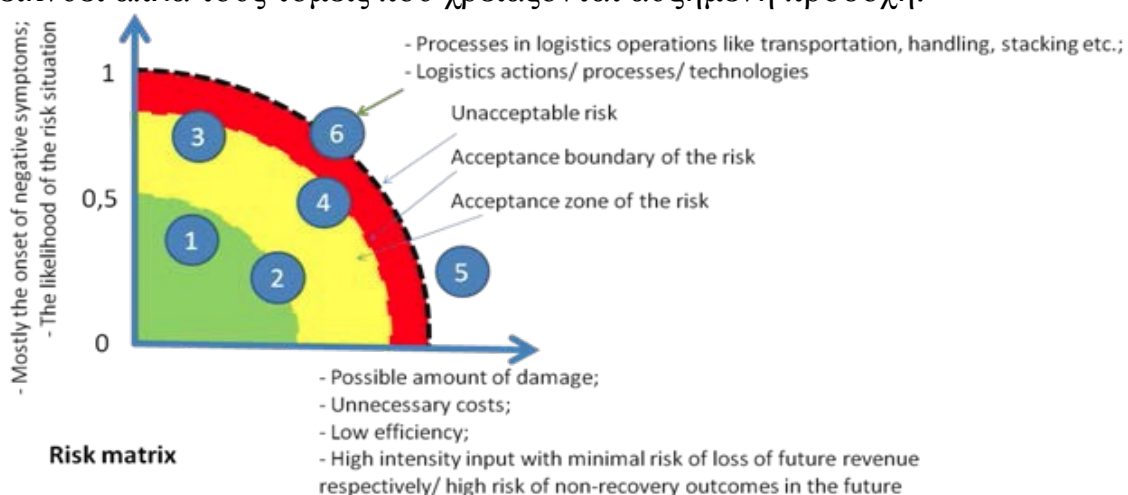
Επομένως να συνοψίσουμε στο ότι η αξιοπιστία και η ποιότητα των μεταφορών μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο με τη μεταφορική εταιρεία που έχει αρκετό ειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό, κατανοεί το μοναδικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που είναι οι εργαζόμενοι και η συμμόρφωση με το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας (ISO 9001, ISO 39001 κ.λ.π.)

Τα συστήματα ποιότητάς δημιουργούν τις συνθήκες για συνεχή διαδικασία βελτίωσης και συνεργιών μέσω της διαδικασίας της καινοτομίας, κίνητρα για πιο υπεύθυνη προσέγγιση για την ποιοτική εργασία και περισσότερη εναπομένουσα δύ-

ναμη . Ηθικό κίνητρο είναι να φθάσουν υψηλή απόδοση με εταιρική κοινωνική ευθύνη, όπως αποδεικνύεται από την ασφαλέστερη διαχείριση και την τεχνολογία προσαρτημένης της εργασίας.

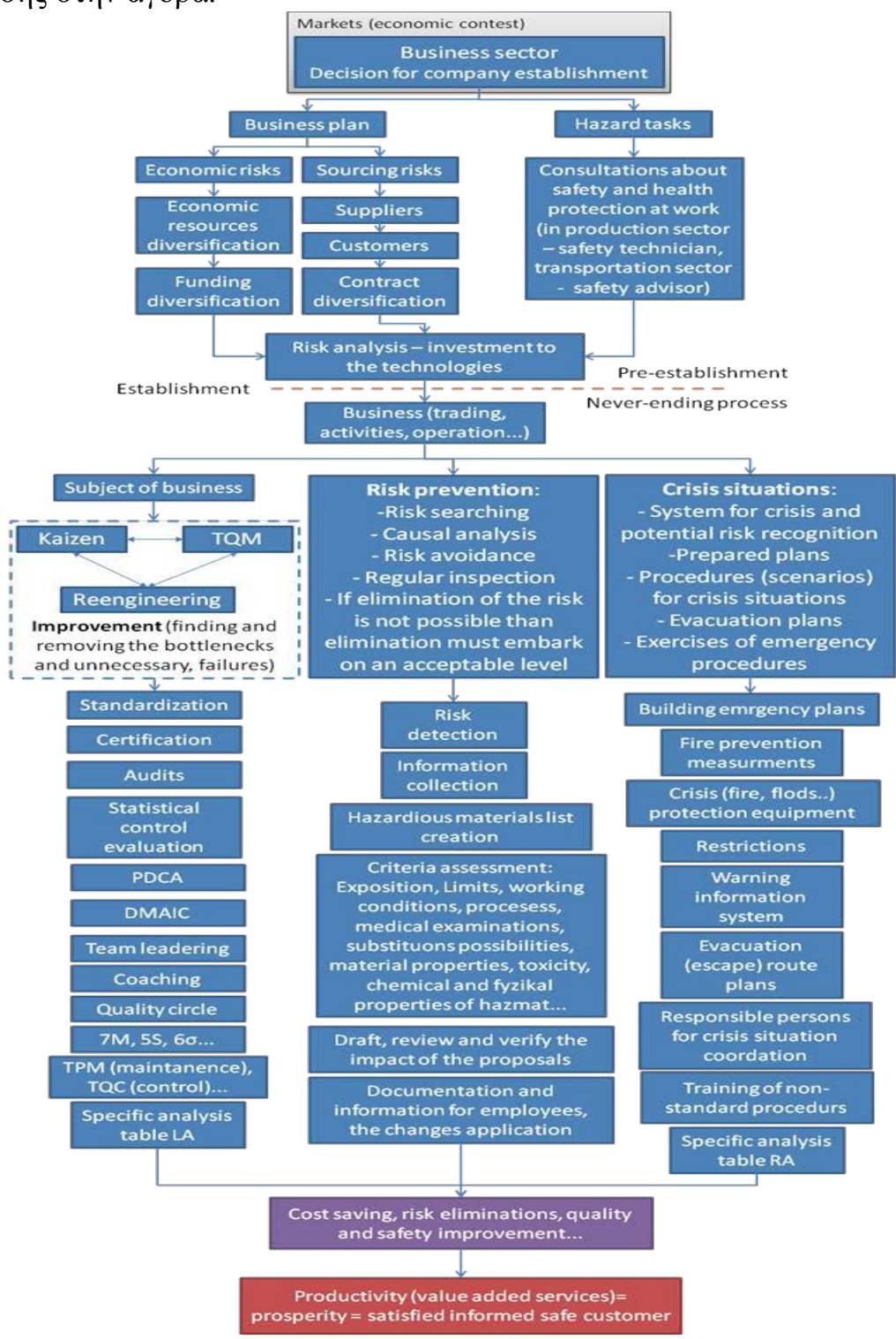
Η εξοικονόμηση κόστους από την μείωση ή εξάλειψη των χρόνων διακοπής της διακίνησης – μεταφοράς των Επικινδύνων Εμπορευμάτων , εξαλείφοντας τα συστηματικά σφάλματα δημιουργεί προστιθέμενη αξία για την εταιρεία στην αγορά. Επιτυγχάνοντας τον κύκλο εργασιών σε συμμόρφωση με το ISO 39001:2012, διασφαλίζεται και η εξαιρετική προετοιμασία για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που επιτρέπει στην εταιρεία να αντιδράσει πιο γρήγορα με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους διακοπής λειτουργίας της διακίνησης – μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, σε βλάβες και να αφαιρέσει τις πρόσθετες κεφαλαιακές δαπάνες (ζημιών) και το χρόνο επαναλειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην αρχική τους κατάσταση.

Με τη διαχείριση της ποιότητας και του συστήματος διαχείρισης κρίσεων η εταιρεία αποκτά μεγάλη ευελιξία «σχεδόν άτρωτη», με την προϋπόθεση ότι διατηρείται το απαιτούμενο επίπεδο πρόληψης των κινδύνων ανάλογα του διακινούμενου – μεταφερόμενου Επικίνδυνου Εμπορεύματος . Επίπεδο εξειδικευμένης πρόληψης που ενσωματώνεται στην διαχείριση των κινδύνων και την φιλοσοφία της εταιρείας, αφού διαχείριση της ποιότητας και πρόληψη των κινδύνων είναι μια συνεχής διαδικασία βελτίωσης. Η παρακάτω εικόνα δείχνει τη μήτρα του κινδύνου, η οποία είναι υποδεικνύει απλά τους τομείς που χρειάζονται αυξημένη προσοχή.



(Ing. Babin M., assoc. prof. Ing. Kendra M. PhD., Ing. Fazekas M., MACHINES, TECHNOLOGIES, MATERIALS. ISSN 1313-0226. ISSUE 5/2013)

Το παρακάτω σχήμα παρουσιάζει διάγραμμα ροής, εταιρειών που ασχολούνται ως πάροχοι Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (SCM) που σχετίζονται με επικίνδυνα εμπορεύματα και στοχεύουν στην μελλοντική βελτίωση και διεκδίκηση ηγετικής θέσης στην αγορά.



(Ing. Babin M., assoc. prof. Ing. Kendra M. PhD., Ing. Fazekaš M., MACHINES, TECHNOLOGIES, MATERIALS. ISSN 1313-0226. ISSUE 5/2013)

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Κεφάλαιο 3

Μεταφορικές μονάδες – μονάδες συσκευασίας για την οδική μεταφορά

- α. Οχήματα Οδικής Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων
- β. Εμπορευματοκιβώτια
- γ. Κόλα
- δ. Συσκευασίες
- ε. Βοηθητικός εξοπλισμός ασφάλειας – διαχείρισης

A. Οχήματα Οδικής Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων

Οι απαιτήσεις του Μέρους 9 του ADR (<http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=1199&id=&tid=1223>) εφαρμόζονται για οχήματα των κατηγοριών N και O, όπως ορίζονται στο Παράρτημα 7 της Πάγιας Απόφασης για την Κατασκευή Οχημάτων (R.E.3 έγγραφο Ηνωμένων Εθνών *ECE/TRANS/WP.29 /78/Rev.3*), τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

Οι απαιτήσεις αυτές αναφέρονται σε οχήματα, όσον αφορά στην κατασκευή τους, έγκριση τύπου, έγκριση ADR και ετήσια τεχνική επιθεώρηση.

9.1.1.2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του Μέρους 9 :

"Όχημα": σημαίνει οποιοδήποτε όχημα, είτε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο, που προορίζεται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς.

"Όχημα EX/II" ή "Όχημα EX/III" : σημαίνει ένα όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά εκρηκτικών ουσιών και ειδών (Κλάση 1).

"Όχημα FL" : σημαίνει :

(a) ένα όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά υγρών με σημείο ανάφλεξης όχι υψηλότερο των 60 °C [με εξαίρεση το καύσιμο ντίζελ που είναι σύμφωνο με το πρότυπο EN 590:2004, το αερίελλαιο, και το πετρέλαιο θέρμανσης (ελαφρύ) - αριθμ. UN 1202 - με σημείο ανάφλεξης όπως καθορίζεται στο πρότυπο EN 590:2004], σε σταθερές δεξαμενές ή αποσπώμενες δεξαμενές με χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1 m³, ή σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές ή φορητές δεξαμενές με χωρητικότητα εκάστης μεγαλύτερη από 3 m³, ή

(b) ένα όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά εύφλεκτων αερίων σε σταθερές δεξαμενές ή αποσπώμενες δεξαμενές με χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1 m³, ή σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές ή φορητές δεξαμενές ή MEGCs με χωρητικότητα εκάστης μεγαλύτερη από 3 m³, ή

(c) όχημα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων με συνολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1 m³, που προορίζεται για τη μεταφορά εύφλεκτων αερίων.

"Όχημα OX" : σημαίνει ένα όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά υπεροξειδίου του υδρογόνου, σταθεροποιημένου ή υπεροξειδίου του υδρογόνου, σε υδατικό διάλυ-

μα σταθεροποιημένο με περισσότερο από 60% υπεροξειδίο του υδρογόνου (Κλάση 5.1, αριθμ. UN 2015) σε σταθερές δεξαμενές ή αποσπώμενες δεξαμενές χωρητικότητας μεγαλύτερης από 1 m³, ή σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές ή φορητές δεξαμενές χωρητικότητας εκάστης μεγαλύτερης από 3 m³.

"Όχημα *AT*" : σημαίνει :

(a) Όχημα, διαφορετικό από EX/III, FL ή OX όχημα, ή άλλο από ένα MEMU, που προορίζεται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε σταθερές δεξαμενές ή αποσπώμενες δεξαμενές χωρητικότητας μεγαλύτερης από 1 m³ ή σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές, φορητές δεξαμενές ή MEGCs χωρητικότητας εκάστης μεγαλύτερης από 3 m³, ή

(b) ένα όχημα μεταφοράς συστοιχίας δοχείων με συνολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1 m³, διαφορετικών από ένα όχημα FL.

“*MEMU*” σημαίνει ένα όχημα που εμπίπτει στον ορισμό της κινητής μονάδας κατασκευής εκρηκτικών του 1.2.1.

"**Πλήρες Όχημα**" σημαίνει οποιοδήποτε όχημα, το οποίο δεν χρειάζεται περαιτέρω συμπλήρωση για να ολοκληρωθεί (π.χ. εκ κατασκευής κλειστά φορτηγά, φορτηγά, ελκυστήρες, ρυμουλκούμενα),

"**Ημιτελές Όχημα**" σημαίνει οποιοδήποτε όχημα, το οποίο χρειάζεται συμπλήρωση σε τουλάχιστον ένα περαιτέρω στάδιο για να ολοκληρωθεί (π.χ. πλαίσιο αυτοκινούμενου οχήματος, πλαίσιο ρυμουλκούμενου),

"**Ολοκληρωμένο Όχημα**" σημαίνει οποιοδήποτε όχημα, το οποίο είναι το αποτέλεσμα διαδικασίας πολλών επιμέρους σταδίων (π.χ. πλαίσιο ή αυτοκινούμενο πλαίσιο με αμάξωμα),

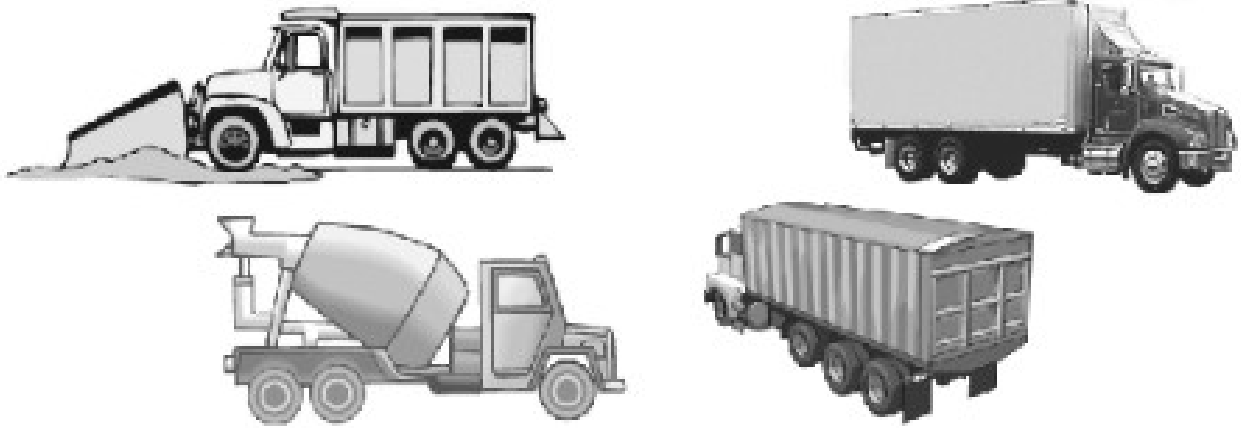
"**Εγκεκριμένο Όχημα**" σημαίνει οποιοδήποτε όχημα, το οποίο έχει εγκριθεί με βάση τον Κανονισμό **ECE 105**.

"**Εγκριση *ADR***" σημαίνει την πιστοποίηση, από την αρμόδια αρχή ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, ότι ένα μεμονωμένο όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος Μέρους, ως όχημα EX/II, EX/III, FL, OX ή AT ή ως όχημα MEMU.

Single-Unit (2 Axles, 6 Tires)



Single-Unit (3 or More Axles)



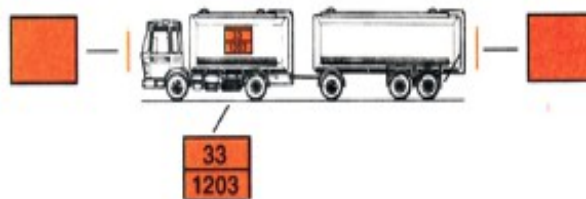
Truck/Trailer (Single-Unit Truck Pulling a Trailer)



Tractor/Semi Trailer (One Trailer)



(<http://cman.tnsaferoads.net/Comm-fh/vwComm/img/VehicleConfig2.png>)



(http://www.yme.gr/pdf/ADR_manual.pdf)

B. Εμπορευματοκιβώτια

Container : Ο όρος «εμπορευματοκιβώτιο» σημαίνει αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς (ανυψούμενο πλαίσιο ή άλλες παρόμοιες κατασκευές):

- μόνιμου χαρακτήρα και κατά συνέπεια επαρκούς αντοχής ώστε να είναι κατάλληλο για επαναλαμβανόμενη χρήση,
- ειδικά σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς θραύση του φορτίου, με ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς,
- εξοπλισμένο με συσκευές που επιτρέπουν την στοιβασία και το χειρισμό του, ειδικότερα όταν μεταφορτώνεται από ένα μέσο μεταφοράς σε άλλο, σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε να είναι εύκολη η πλήρωση και η εκκένωση,
- που έχει εσωτερικό όγκο τουλάχιστον 1 m³ , εκτός από τα εμπορευματοκιβώτια για τη μεταφορά ραδιενεργού υλικού.



(https://www.hapag-lloyd.com/downloads/press_and_media/publications/Brochure_Container_Specification_en.pdf)

Επιπρόσθετα:

Small container : Με τον όρο “Μικρό εμπορευματοκιβώτιο” νοείται ένα εμπορευματοκιβώτιο για το οποίο ο εσωτερικός όγκος είναι μικρότερος ή ίσος με 3 m³.

Large container : Με τον όρο “Μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο” νοείται:

- ένα εμπορευματοκιβώτιο που δεν πληροί τον ορισμό του μικρού εμπορευματοκιβωτίου,
- υπό την έννοια της Διεθνούς Σύμβασης για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC), ένα εμπορευματοκιβώτιο με τέτοιο μέγεθος ώστε το εμβαδόν που περικλείεται στις τέσσερις κάτω γωνίες του να είναι

(i) τουλάχιστον 14 m² (150 τετραγωνικά πόδια) ή

(ii) τουλάχιστον 7 m² (75 τετραγωνικά πόδια) αν έχει εξαρτήματα στήριξης στις επάνω γωνίες

Closed container : Με τον όρο «Κλειστό εμπορευματοκιβώτιο» νοείται ένα εντελώς κλειστό εμπορευματοκιβώτιο με άκαμπτη οροφή, άκαμπτα πλευρικά τοιχώματα, άκαμπτα καπάκια και πάτωμα. Ο όρος περιλαμβάνει εμπορευματοκιβώτια με άνοιγμα στην οροφή όπου η οροφή να είναι κλειστή κατά τη μεταφορά.

Open container : Με τον όρο “Ανοικτό εμπορευματοκιβώτιο” νοείται ένα εμπορευματοκιβώτιο ανοικτής οροφής ή εμπορευματοκιβώτιο τύπου πλατφόρμας.



Sheeted container : Με τον όρο “Εμπορευματοκιβώτιο με κάλυμμα” νοείται ένα ανοικτό εμπορευματοκιβώτιο εξοπλισμένο με κάλυμμα ώστε να προστατεύονται τα εμπορεύματα που φορτώνονται.

Ένα «**Swap body**» είναι ένα εμπορευματοκιβώτιο που, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Πρότυπο EN 283:1991 έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- από την άποψη της μηχανικής αντοχής, κατασκευάζεται μόνο για μεταφορά σε βαγόνι ή σε οδικό όχημα ή σε πλοία Ro-Ro,
- δεν μπορεί να στοιβαχθεί,
- μπορεί να αφαιρεθεί από οχήματα με εξοπλισμό των ίδιων των οχημάτων πάνω στα δικά του στηρίγματα και μπορεί να επαναφορτωθεί.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο όρος “Εμπορευματοκιβώτιο” δεν καλύπτει ούτε τις συμβατικές συσκευασίες, ούτε τα *IBCs*, ούτε τα εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές ούτε τα οχήματα. Εντούτοις, ένα εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συσκευασία για τη μεταφορά ραδιενεργού υλικού.

Bulk container : Με τον όρο “Εμπορευματοκιβώτιο για χύδην φορτίο” νοείται ένα σύστημα συγκράτησης (συμπεριλαμβανομένης κάθε εσωτερικής επικάλυψης ή επένδυσης) που προορίζεται για τη μεταφορά στερεών ουσιών οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επαφή με το σύστημα συγκράτησης. Ο όρος δεν περιλαμβάνει τις συσκευασίες, τα εμπορευματοκιβώτια μεσαίας χωρητικότητας για φορτίο χύδην (*IBCs*), τις μεγάλες συσκευασίες και τις δεξαμενές.

Ένα εμπορευματοκιβώτιο για μεταφορά φορτίου χύδην:

- είναι μόνιμου χαρακτήρα και κατά συνέπεια επαρκούς αντοχής ώστε να είναι κατάλληλο για επαναλαμβανόμενη χρήση
- είναι ειδικά σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω ενός ή περισσότερων μέσων μεταφοράς χωρίς ενδιάμεση μεταφόρτωση,
- φέρει διατάξεις που διευκολύνουν τον χειρισμό,
- έχει χωρητικότητα όχι μικρότερη από 1.0 m³

Παραδείγματα εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά φορτίου χύδην, είναι τα εμπορευματοκιβώτια, τα εμπορευματοκιβώτια για μεταφορά φορτίου χύδην σε ανοικτή θάλασσα, βαγονέτα, δοχεία για μεταφορά φορτίου χύδην, κινητό αμάξωμα, εμπορευματοκιβώτια σχήματος σκάφης, κυλινδρικά εμπορευματοκιβώτια, διαμερίσματα φόρτωσης οχημάτων

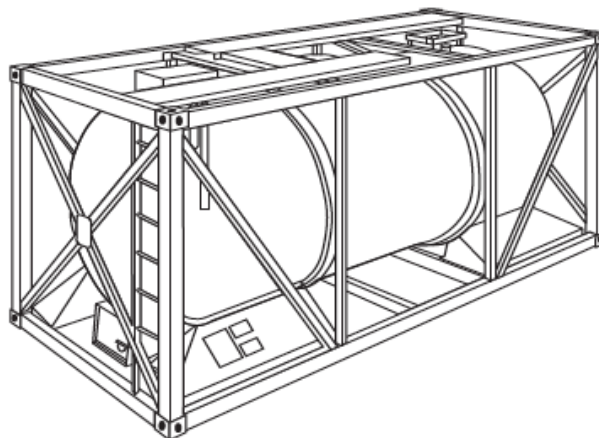
Closed bulk container : Με τον όρο “Κλειστό εμπορευματοκιβώτιο χύδην φορτίων” νοείται ένα εντελώς κλειστό εμπορευματοκιβώτιο για φορτία χύδην με άκαμπτη οροφή, πλευρικά και ακραία τοιχώματα και πυθμένα (συμπεριλαμβανομένων των πυθμένων τύπου χοάνης). Ο όρος καλύπτει εμπορευματοκιβώτια για φορτία χύδην με ανοιγόμενη οροφή ή πλευρικά τοιχώματα ή τοιχώματα άκρων που μπορούν να κλείσουν κατά τη μεταφορά. Τα κλειστά εμπορευματοκιβώτια για φορτία χύδην μπορεί να είναι εξοπλισμένα με ανοίγματα για να επιτρέπουν την ανταλλαγή ατμών και αε-

ριών με τον αέρα και τα οποία υπό κανονικές συνθήκες μεταφοράς εμποδίζουν την απελευθέρωση στερεών περιεχομένων καθώς και την είσοδο βροχής ή απόνερων.

Sheeted bulk container : Με τον όρο “Εμπορευματοκιβώτιο χύδην φορτίων με κάλυμμα” νοείται εμπορευματοκιβώτιο για φορτία χύδην, ανοικτό στο επάνω μέρος με άκαμπτο πυθμένα (συμπεριλαμβανομένων πυθμένων τύπου χοάνης), με πλευρικά και ακραία τοιχώματα και με εύκαμπτο κάλυμμα.

Tank-container : Ο όρος «Εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή» σημαίνει είδος εξοπλισμού μεταφοράς που ανταποκρίνεται στον ορισμό του όρου «εμπορευματοκιβώτιο» και συνίσταται από ένα περίβλημα και στοιχεία του εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που διευκολύνει την κίνηση του εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής χωρίς σημαντική αλλαγή της θέσης του και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αερίων, υγρών, ουσιών σε σκόνη ή σε κόκκους, και το οποίο όταν χρησιμοποιείται για μεταφορά αερίων όπως αυτά ορίζονται στην παράγραφο 2.2.2.1.1, έχει χωρητικότητα πάνω από 0.45 m³ (450 λίτρα).

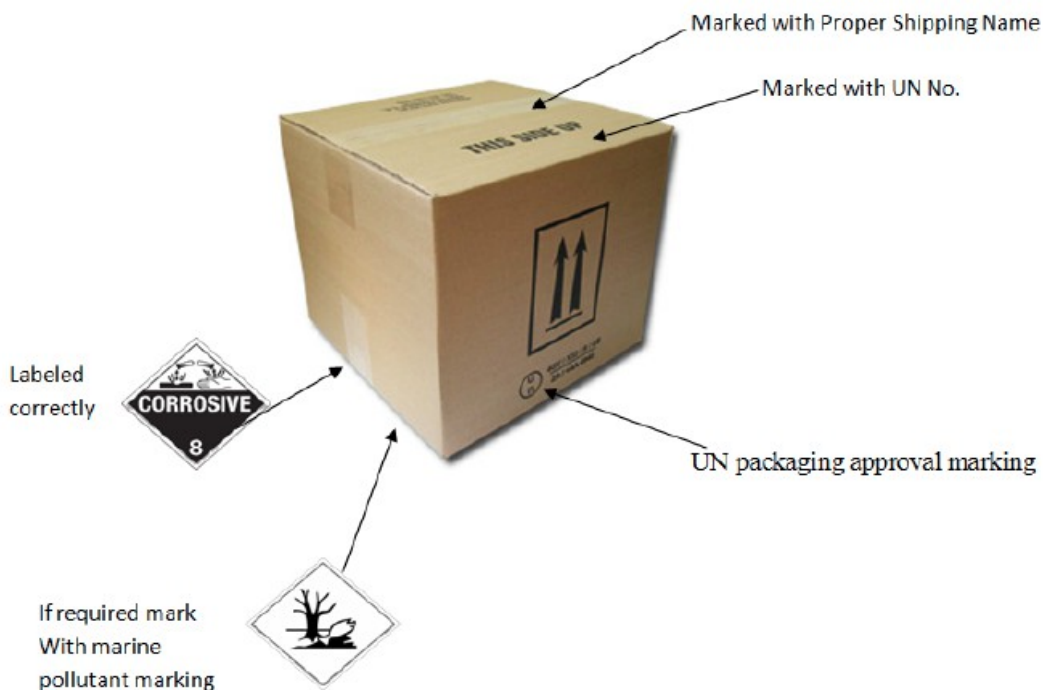
ΣΗΜΕΙΩΣΗ: *IBCs* που πληρούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου 6.5 δεν θεωρούνται σαν εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές.



(https://www.hapag-lloyd.com/downloads/press_and_media/publications/Brochure_Container_Specification_en.pdf)

Γ. Κόλο - collo (πακέτο/δέμα)

Package : «Κόλο» είναι ολόκληρο το προϊόν της εργασίας της επιχείρησης, που αποτελείται από συσκευασία ή μεγάλη συσκευασία ή IBC και τα περιεχόμενά της έτοιμα προς αποστολή. Ο όρος περιλαμβάνει δοχεία για αέρια όπως ορίζονται στο παρόν τμήμα όπως επίσης είδη που λόγω του μεγέθους τους, μάζας ή σχήματος μπορούν να μεταφερθούν ασυσκευάστα, ή να μεταφερθούν σε βάσεις, κλωβούς ή συσκευές χειρισμού. Με εξαίρεση της μεταφοράς ραδιενεργού υλικού, ο όρος δεν ισχύει για εμπορεύματα που μεταφέρονται χύδην, ούτε για ουσίες που μεταφέρονται σε δεξαμενές.



Δ. Συσκευασίες

Packaging : “Συσκευασία” είναι ένα ή περισσότερα δοχεία και όποιο άλλο στοιχείο ή υλικό απαραίτητο για να επιτρέπει στα δοχεία να επιτελούν τη λειτουργία συγκράτησης και άλλες λειτουργίες ασφαλείας [βλέπε επίσης “*Combination packaging* – συνδυασμένη συσκευασία”, “*Composite packaging* - σύνθετη συσκευασία”, “*Inner packaging* – εσωτερική συσκευασία”, “*Intermediate bulk container (IBC)* - Εμπορευματοκιβώτιο μεσαίας χωρητικότητας για φορτία χύδην (*IBC*)”, “*Intermediate packaging* - ενδιάμεση συσκευασία”, “*Large packaging* - μεγάλη συσκευασία”, “*Light-gauge metal packaging* – μεταλλική συσκευασία ελαφρού περιτύπωματος”, “*Outer packaging* - εξωτερική συσκευασία”, “*Reconditioned packaging* - επιδιορθωμένες συσκευασίες”, “*Remanufactured packaging* - ανακατασκευασμένη συσκευασία”, “*Reused packaging* – επαναχρησιμοποιούμενη συσκευασία”, “*Salvage packaging* - Συσκευασία συλλογής” και “*Sift-proof packaging* - Αδιαπέραστη συσκευασία”].

Composite packaging (plastics material) : Ως «σύνθετη συσκευασία» νοείται η συσκευασία που αποτελείται από μια εξωτερική συσκευασία και ένα εσωτερικό δοχείο κατασκευάζονται έτσι ώστε το εσωτερικό δοχείο και η εξωτερική συσκευασία να αποτελούν μία αναπόσπαστη συσκευασία. Μετά τη συναρμολόγηση παραμένει στη συνέχεια μια ενιαία μονάδα· Πληρούται, αποθηκεύεται, αποστέλλεται και εκκενώνεται ως τέτοια:

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο όρος «εσωτερικό δοχείο» που χρησιμοποιείται για σύνθετες συσκευασίες δεν πρέπει να συγχέεται με τον όρο «εσωτερική συσκευασία» που χρησιμοποιείται για συνδυασμένες συσκευασίες. Για παράδειγμα, το εσωτερικό μιας *6HA 1* σύνθετης συσκευασίας (πλαστικό υλικό) είναι ένα τέτοιο εσωτερικό δοχείο αφού δεν είναι κανονικά σχεδιασμένο για εκτελεί μία λειτουργία συγκράτησης χωρίς την εξωτερική συσκευασία και κατά συνέπεια δεν αποτελεί εσωτερική συσκευασία.

Όταν ένα υλικό αναφέρεται σε παρένθεση μετά τον όρο «σύνθετη συσκευασία», παραπέμπει στο εσωτερικό δοχείο.



1A1 / X/ 1.2/150/ 03/GB/abcd



1A1: Κωδικός κατασκευής = χαλύβδινο βαρέλι με μη κινητή κεφαλή

X: PG I, II, III

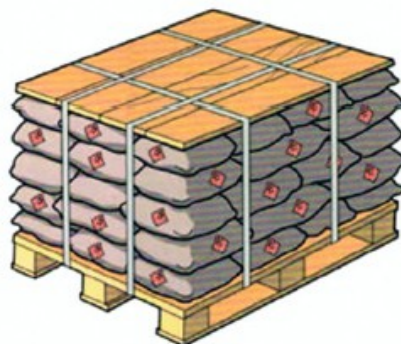
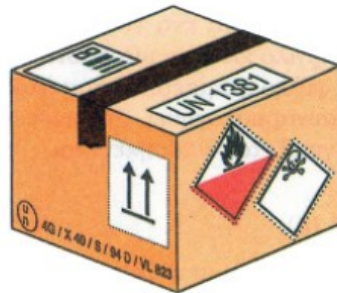
1.2: Μέγιστη σχετική πυκνότητα

150: Πίεση Δοκιμής σε kPa

03: Δύο τελευταία νούμερα του έτους κατασκευής

GB: Χώρα πιστοποίησης

abcd: Ο αριθμός της πιστοποίησης



http://www.yme.gr/pdf/ADR_manual.pdf

E. Βοηθητικός εξοπλισμός ασφάλειας – διαχείρισης

Εξοπλισμός για προσωπική και γενική προστασία για ανάληψη γενικής δράσης και ενεργειών επείγουσας ανάγκης για τους ειδικούς κινδύνους που πρέπει να ευρίσκεται επί του οχήματος σύμφωνα με το τμήμα 8.1.5 της ADR

Ο ακόλουθος εξοπλισμός θα βρίσκεται επί της μονάδας μεταφοράς:

- για κάθε όχημα, μια σφήνα αναστολής κίνησης (τάκος) τροχών σε μέγεθος κατάλληλο για τη μέγιστη μάζα του οχήματος και της διαμέτρου του τροχού,
- δύο σήματα προειδοποίησης με δική τους βάση,
- υγρό ξεπλύματος ματιών (a) , και για κάθε μέλος του πληρώματος του οχήματος
- ένα αντανακλαστικό γιλέκο,
- μια φορητή συσκευή φωτισμού,
- ένα ζεύγος προστατευτικών γαντιών, και
- ένα μέσο προστασίας ματιών (π.χ. προστατευτικά γυαλιά).

Επιπρόσθετος εξοπλισμός που απαιτείται για ορισμένες κλάσεις

- μία μάσκα διαφυγής επειγουσών καταστάσεων (b) για κάθε μέλος του πληρώματος του οχήματος θα μεταφέρεται επί του οχήματος για ετικέτες κινδύνου Νο 2.3 ή 6.1,
- ένα φτυάρι (b),
- ένα κάλυμμα αποστράγγισης (b) ,
- ένα δοχείο συλλογής (b).

(a) Δεν απαιτείται για ετικέτες κινδύνου με αριθμό 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 και 2.3.

(b) Απαιτείται μόνο για στερεά και υγρά με αριθμούς ετικετών κινδύνου με αριθμό 3, 4.1, 4.3, 8 ή 9.



Εικ. 1: Κράνος, γάντια, ταινία σήμανσης



Εικ. 2: Γυαλιά προστασίας



Εικ. 3 Αναπνευστική συσκευή



Εικ. 4 Φθορίζον γιλέκο



Εικ. 5 Φακός και φωτισμός



Εικ. 6 Φόρμα

http://www.yme.gr/pdf/ADR_manual.pdf



«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Κεφάλαιο 4

ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems

- α. ISO 39001 : 2012 « Σύστημα Διαχείρισης Οδικής ασφάλειας (RTS)» , συμβατότητα – αντιστοιχηση με υφιστάμενα Συστήματα Διαχείρισης της επιχείρησης.
- β. Επιχειρήσεις – Οργανισμοί ενδιαφέροντος
- γ. Γνωριμία με το πρότυπο

A. ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems συμβατότητα – αντιστοιχηση με υφιστάμενα Συστήματα Διαχείρισης της επιχείρησης

Το Σύστημα Διαχείρισης Οδικής Ασφάλειας κατά ISO 39001:2012 είναι εκ σχεδιασμού του προτύπου, πλήρως συμβατό με άλλα πρότυπα Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας και μπορεί να επιτευχθεί ενσωμάτωσή του σε υφιστάμενα Συστήματα Διαχείρισης Ποιότητας – Εγχειρίδια Ποιότητας κ.λ.π., με ταυτόχρονη κοινή διαχείριση και ενιαία γραπτή τεκμηρίωση.

Table C.1 — Correspondence between ISO 39001:2012, ISO 9001:2008 and ISO 14001:2004

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
	Introduction	0.1 0.2 0.3 0.4	Introduction General Process approach Relationship with ISO 9004 Compatibility with other management systems		Introduction
1	Scope	1 1.1 1.2	Scope General Application	1	Scope
2	Normative references	2	Normative reference	2	Normative references
3	Terms and definitions	3	Terms and definitions	3	Terms and definitions
4	Context of the organization (title only)				
4.1	Understanding the organization and its context				
4.2	Understanding the needs and expectations of interested parties				
4.3	Determining the scope of the management system				
4.4	RTS management system	4	Quality management system (title only)	4	Environmental management system requirements (title only)
5	Leadership (title only)	5	Management responsibility (title only)		
5.1	Leadership and commitment				
5.2	Policy	5.1	Management commitment	4.2 4.4.1 4.6	Environmental policy Resources, roles, responsibility and authority Management review
		5.2	Customer focus	4.3.1 4.3.2	Environmental aspects Legal and other requirements
5.3	Organizational roles, responsibilities and authorities	5.3	Quality policy	4.2	Environmental policy

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
		5.5 5.5.1 5.5.2	Responsibility, authority and communication (title only) Responsibility and authority Management representative	4.4.1	Resources, roles, responsibility and authority
6	Planning (title only)	5.4	Planning (title only)	4.3	Planning (title only)
6.1	General				
6.2	Actions to address risks and opportunities				
6.3	RTS performance factors	5.4.1 5.4.2	Quality objectives Quality management system planning	4.3.3	Objectives, targets and programme(s)
6.4	RTS objectives and planning to achieve them				
7	Support (title only)	7	Product realization (title only)	4.4	Implementation and operation (title only)
7.1	Coordination				
7.2	Resources	6 6.1 6.3 6.4	Resource management (title only) Provision of resources Infrastructure Work environment	4.4.1	Resources, roles and authority
7.3	Competence	6.2 6.2.1 6.2.2	Human resources (title only) General Competence, training and awareness	4.4.2	Competence, training and awareness
7.4	Awareness	6.2 6.2.1 6.2.2	Human resources (title only) General Competence, training and awareness	4.4.2	Competence, training and awareness
7.5	Communication	5.5.3 7.2.3	Internal communication Customer communication	4.4.3	Communication
7.6	Documented information (title only)	4.2	Documentation requirements (title only) General		
7.6.1	General	4.2.1	General	4.4.4	Documentation
7.6.2	Creating and updating	4.2.2	Quality manual		
7.6.3	Control of documented information	4.2.3 4.2.4	Control of documents Control of records	4.4.5 4.5.4	Control of documents Control of records
8	Operation (title only)	7	Product realization (title only)	4.4	Implementation and operation (title only)

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
8.1	Operational planning and control	7.1	Planning of product realization	4.4.6	Operational control
		7.2	Customer-related processes	4.3.1	Environmental aspects
		7.2.1	Determination of requirements related to the product	4.3.2	Legal and other requirements
		7.2.2	Review of requirements related to the product	4.4.6	Operational control
		7.3	Design and development (title only)	4.3.1	Environmental aspects
		7.3.1	Design and development planning	4.4.6	Operational control
		7.3.2	Design and development inputs	4.4.6	Operational control
		7.3.3	Design and development outputs	4.4.6	Operational control
		7.3.4	Design and development review	4.4.6	Operational control
		7.3.5	Design and development verification	4.4.6	Operational control
		7.3.6	Design and development validation	4.4.6	Operational control
		7.3.7	Control of design and development changes	4.4.6	Operational control
		7.4	Purchasing process (title only)	4.4.6	Operational control
		7.4.1	Purchasing process	4.4.6	Operational control
		7.4.2	Purchasing information	4.4.6	Operational control
		7.4.3	Verification of purchased product	4.4.6	Operational control
		7.5	Product and service provision (title only)	4.4.6	Operational control
		7.5.1	Control of product and service provision	4.4.6	Operational control
		7.5.2	Validation of processes for product and service provision	4.4.6	Operational control
		7.5.3	Identification and traceability	4.4.6	Operational control
7.5.4	Customer property	4.5.1	Monitoring and measurement		
7.5.5	Preservation of product				
7.6	Control of monitoring and measuring equipment				
8.2	Emergency preparedness and response			4.4.7	Emergency preparedness and response
9	Performance evaluation (title only)	8	Measurement, analysis and improvement (title only)	4.5	Checking (title only)

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
9.1	Monitoring, measurement, analysis and evaluation	8.1 8.2 8.2.1 8.2.3 8.2.4	General Monitoring and measurement (title only) Customer satisfaction Monitoring and measurement of processes Monitoring and measurement of product	4.5.1 4.5.2	Monitoring and measurement Evaluation of compliance
9.2	Road traffic crash and other road traffic incident investigation				
9.3	Internal audit	8.2.2	Internal audit	4.5.5	Internal audit
9.4	Management review	5.1 5.6 5.6.1 5.6.2 5.6.3	Management commitment Management review (title only) General Review input Review output	4.6	Management review
10	Improvement (title only)	8.5	Improvement (title only)		
10.1	Nonconformity and corrective action	8.3 8.4 8.5.2 8.5.3	Control of nonconforming product Analysis of data Corrective action Preventive action	4.5.3 4.5.1 4.5.3 4.5.3 4.5.3	Nonconformity, corrective action and preventive action Monitoring and measurement Nonconformity, corrective action and preventive action Nonconformity, corrective action and preventive action Nonconformity, corrective action and preventive action
10.2	Continual improvement	8.5.1	Continual improvement	4.2 4.3.3 4.6	Environmental policy Objectives, targets and programme(s) Management review

B. Επιχειρήσεις – Οργανισμοί ενδιαφέροντος

Το ενδιαφέρον για την ένταξη των παραμέτρων ποιότητας και διαχείρισης θεμάτων των εφοδιαστικών αλυσίδων οδικής μεταφοράς πρώτων υλών, προϊόντων, εμπορευμάτων, προσώπων κ.λ.π και την πιστοποίηση ικανοποίησης των απαιτήσεων του προτύπου ISO 39001:2012 αφορά όλους τους Οργανισμούς / Επιχειρήσεις (δημόσιες & ιδιωτικές), που η λειτουργία τους συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με θέματα Οδικής Ασφάλειας :

- Μεταφορικές εταιρείες
- Εταιρείες οδικής βοήθειας
- Εταιρείες διαχείρισης οδικών αξόνων
- Ταξιδιωτικά πρακτορεία, Γραφεία γενικού τουρισμού
- Επιχειρήσεις με Στόλο Οχημάτων (ΚΤΕΛ, Αστικές Συγκοινωνίες, Βιομηχανίες / Βιοτεχνίες, κ.λ.π.)
- Logistics centers – Εταιρείες διανομής προϊόντων
- Εταιρείες ταξί
- Εταιρείες ταχυμεταφορών (Courier)
- Τεχνικές εταιρείες
- Εταιρείες ενοικίασης οχημάτων
- Εταιρείες/Οργανισμοί που διαχειρίζονται στόλους οχημάτων (πχ Δήμοι)
- Λιμάνια, Αεροδρόμια κλπ
- Γενικά εταιρείες οιασδήποτε οικονομικής δραστηριότητας που δημιουργούν κυκλοφοριακό άμεσα ή έμμεσα (πχ προσωρινό ή μόνιμο οδικό κόμβο πρόσβασης στις εγκαταστάσεις, πάρκινγκ του προσωπικού που εργάζεται στην εταιρεία κλπ)

Το πρότυπο παρέχει ένα εργαλείο για να βοηθήσει τους οργανισμούς να μειώσουν, και τελικά να εξαλείψουν, τη συχνότητα και τον κίνδυνο θανάτου και σοβαρών τραυματισμών που σχετίζονται με την οδική μεταφορά. Αυτή η εστίαση μπορεί να οδηγήσει σε μια πιο αποδοτική χρήση του συστήματος οδικής κυκλοφορίας.

Επίσης προσδιορίζει τα στοιχεία καλών πρακτικών διαχείρισης RTS που θα επιτρέπουν στον οργανισμό να επιτύχει τα επιθυμητά αποτελέσματα RTS της, σε επίπεδα που υπερβαίνουν το τι μπορεί να επιτευχθεί μέσω της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία και τα πρότυπα, και τους δικούς τους στόχους, και, ταυτόχρονα, συμβάλλουν στην επίτευξη των κοινωνικών και επιχειρηματικών στόχων όπως :

- Μείωση Οδικών Συμβάντων
- Μείωση εργατικών ατυχημάτων
- Μείωση της βαρύτητας των συνεπειών των ατυχημάτων
- Μείωση Κόστους Λειτουργίας μέσω της μείωσης:
 - των καταναλώσεων
 - των προστίμων για ανασφαλή οδήγηση
 - των αποζημιώσεων
- Εμπέδωση της έννοιας της Οδικής Ασφάλειας και γενικότερα της έννοιας της Υγείας & Ασφάλειας από όλους - ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- Ικανοποίηση της απαίτησης μεγάλων πελατών

Οι παραπάνω στόχοι έχουν σαν αποτέλεσμα να επηρεάζουν αθροιστικά την

- Μείωση επιπτώσεων στο περιβάλλον από τροχαία ατυχήματα
- Μείωση προβλημάτων στην οδική κυκλοφορία
- Μείωση κόστους παροχής υπηρεσιών υγείας
- Μείωση απωλειών στο ΑΕΠ

Γ. Γνωριμία με το πρότυπο

Περιεχόμενα Προτύπου:

1. Σκοπός
2. Αναφορές
3. Όροι & Ορισμοί
4. Ο Οργανισμός (Επιχείρηση)
5. Ηγεσία
6. Σχεδιασμός
7. Υποστήριξη
8. Λειτουργία
9. Αξιολόγηση της Επίδοσης
10. Διαρκής Βελτίωση

§ 4. Ο Οργανισμός (δηλ. Επιχείρηση)

Θα πρέπει:

- ◆ Να **αναγνωρίζει** τις διεργασίες λειτουργίας της όπου εντοπίζονται θέματα Οδικής Ασφάλειας
- ◆ Να **αναγνωρίζει** όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το Σύστημα Οδικής Ασφάλειας της Επιχείρησης (π.χ. υπάλληλοι, πελάτες, κοινωνικό σύνολο κ.α.)
- ◆ Να **καθορίζει** τα όρια εφαρμογής του Συστήματος (ολική ή μερική εφαρμογή στις εταιρικές διεργασίες

§ 5. Ηγεσία

Η διοίκηση της Επιχείρησης πρέπει να αποδεικνύει την **ΔΕΣΜΕΥΣΗ** της στην τήρηση του Συστήματος Διαχείρισης Οδικής Ασφάλειας, μέσω:

- της έγκρισης και διασφάλισης της εφαρμογής της **Πολιτικής Οδικής Ασφάλειας**
- της θέσπισης και παρακολούθησης της επίτευξης **ΣΤΟΧΩΝ** Οδικής Ασφάλειας
- της συνεργασίας με τα ενδιαφερόμενα μέρη

- της παροχής των απαιτούμενων πόρων για την επίτευξη βελτιωμένων αποτελεσμάτων

Πολιτική Οδικής Ασφάλειας

- ◆ κατάλληλα προσαρμοσμένη στην εταιρική λειτουργία
- ◆ θέτει το πλαίσιο των στόχων για την Οδική Ασφάλεια
- ◆ δέσμευση με τις εφαρμόσιμες απαιτήσεις (νομοθεσία, συμφωνίες με ενδιαφερόμενα μέρη κ.ο.κ.)

Η Πολιτική Οδικής Ασφάλειας πρέπει να είναι γνωστή στο εσωτερικό της επιχείρησης και να είναι διαρκώς στην διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου.

§ 6. Σχεδιασμός

Είναι η «καρδιά» του Συστήματος και η σωστή εφαρμογή συμβάλλει στην επίτευξη βελτιωμένων αποτελεσμάτων

Περιλαμβάνει:

- Ανάλυση Κινδύνων
- Παράγοντες Επίδοσης στην Οδική Ασφάλεια
- Στόχους και Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας

Ανάλυση Κινδύνων Οδικής Ασφάλειας

Η επιχείρηση αναγνωρίζει τους κινδύνους της λειτουργίας της που επηρεάζουν την Οδική Ασφάλεια, όπως:

- Μικτή Κυκλοφορία
- Διαδρομές με κυκλοφοριακή επιβάρυνση
- Κατάσταση Οδηγών (π.χ. ηλικία, υγεία κ.ο.κ.)
- Συνθήκες Εργασίας (π.χ. πίεση χρόνου)
- Επικινδυνότητα διαδρομών κ.α.

Ανάλυση Κινδύνων Οδικής Ασφάλειας

Για την εύρεση των Κινδύνων, η επιχείρηση αναλύει μία σειρά παραγόντων, όπως:

➤ Παράγοντες Έκθεσης στον Κίνδυνο

- αποστάσεις διαδρομών
- είδη οχημάτων / είδη επιβατών
- είδη διακινούμενων προϊόντων κ.α.

➤ Παράγοντες κατά την λειτουργία

- επιλογή διαδρομών / ταχύτητα
- χρήση μέσων προστασίας (ζώνες ασφαλείας, παιδικά καθίσματα, κράνος κ.α.)
- συντήρηση οχημάτων
- κατάσταση οδηγών (κούραση, αλκοόλ, θέματα υγείας κ.α.)
- άδειες/διπλώματα
- διαχείριση οδικών συμβάντων κ.α.

Ανάλυση Κινδύνων Οδικής Ασφάλειας

Για την εύρεση των Κινδύνων, η επιχείρηση αναλύει μία σειρά παραγόντων, όπως:

➤ Παράγοντες τελικών αποτελεσμάτων

- αριθμός ατυχημάτων
- αριθμός νεκρών/τραυματιών
- κόστος ατυχημάτων (μείωση παραγωγικότητας, αποζημιώσεις, φήμη επιχείρησης κ.α.)

Ανάλογα με τους παράγοντες που παρακολουθούνται και τους κινδύνους που εντοπίζονται, η επιχείρηση θεσπίζει **ΣΤΟΧΟΥΣ Οδικής Ασφάλειας** και καταρτίζει τα αντίστοιχα **Προγράμματα Επίτευξης** (Action Plans)

§ 7. Υποστήριξη

- ◆ Συντονισμός
- ◆ Πόροι

→ Υλικοί Πόροι (Οικονομικοί / Τεχνολογικοί Πόροι)

→ Ανθρώπινοι Πόροι (ικανότητες)

- ◆ Ευαισθητοποίηση
- ◆ Επικοινωνία
- ◆ Τεκμηρίωση Συστήματος

§ 8. Λειτουργία

- Έλεγχος Λειτουργίας με βάση συγκεκριμένα κριτήρια
- Τεκμηρίωση Ελέγχων
- **Ετοιμότητα σε Έκτακτη Ανάγκη**

- Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης

- Ασκήσεις Έκτακτης Ανάγκης με αξιολόγηση των αποτελεσμάτων

§ 9. Αξιολόγηση της Επίδοσης

- ◆ Διερεύνηση Οδικών Συμβάντων
- ◆ Τεκμηριωμένη διαδικασία για την διερεύνηση και ανάλυση των οδικών συμβάντων όπου εμπλέκεται η επιχείρηση
- ◆ Διορθωτικές/Προληπτικές Ενέργειες
- ◆ Εσωτερικές Επιθεωρήσεις
- ◆ Ανασκόπηση από την Διοίκηση

§ 10. Βελτίωση

- Καταγραφή & Διερεύνηση Μη Συμμορφώσεων
- Διορθωτικές Ενέργειες

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Κεφάλαιο 5

Επικαιροποίηση διαδικασιών της οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012**

- α. Συνοπτικές απαιτήσεις του εφαρμόσιμου Προτύπου
- β. Ενδεικτικός κατάλογος Διαδικασιών
- γ. Συμπεράσματα

A. Συνοπτικές απαιτήσεις του εφαρμόσιμου Προτύπου

Οι απαιτήσεις του εφαρμόσιμου προτύπου περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΑ

Τα συστήματα διαχείρισης της επιχείρησης και όλων των υπερεργολάβων θα πρέπει να περιέχουν απαιτήσεις για τη διαχείριση των οδικών μεταφορών και την αποτελεσματική εφαρμογή της συνιστάμενης πρακτικής για την οδική ασφάλεια. Οι παραπάνω απαιτήσεις πρέπει να περιέχουν:

ΗΓΕΣΙΑ & ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΤΗΣ ΗΓΕΣΙΑΣ

Η διοίκηση διασφαλίζει την καθιέρωση προσδόκιμων στόχων για την οδική ασφάλεια, ότι η συνιστάμενες πρακτικές οδικής ασφάλειας ακολουθούνται, εξασφαλίζει πόρους για την ικανοποίησή τους και θέτει την συμπεριφορά της ως πρότυπο. Η Ανώτατη Διοίκηση πρέπει να αποδεικνύει την δέσμευση της διαχείρισης της οδικής ασφάλειας με έναν ασφαλή, και φιλικό προς το περιβάλλον αξιόπιστο τρόπο. **Η Ηγεσία και η Δέσμευση** της είναι αποδεδειγμένη όταν:

- Θέτει από μόνη της το καλό παράδειγμα ως αποτέλεσμα της στάσης της και τη οδηγικής της συμπεριφοράς
- Κατανέμει τους απαραίτητους πόρους στις οδικές μεταφορές
- Θέτει τα θέματα της οδικής ασφάλειας σε υψηλή προτεραιότητα.
- Επικοινωνεί σαφώς ότι τα θέματα οδικής ασφάλειας είναι μία σημαντική απαίτηση του οργανισμού.
- Παρέχει την κατάλληλη εκπαίδευση και αξιολόγηση σε όλους τους οδηγούς οδικών εταφορών
- Επικροτεί και επιβραβεύει ενέργειες ή προτάσεις του προσωπικού ή προμηθευτών για την βελτίωση της ασφάλειας.

- Θέτει σχέδια και στόχους, και μετρά την επίδοση της οδικής ασφάλειας του προσωπικού ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η Ανώτατη Διοίκηση πρέπει να επικοινωνεί μία σαφή δέσμευση η οποία να διασφαλίζει τη δέσμευση της συνεχούς βελτίωσης της οδικής ασφάλειας μέσω της εφαρμογής των συνιστώμενων πρακτικών οδικής ασφάλειας και να θέτει στρατηγικούς στόχους για τη συνεχή βελτιστοποίηση.

Η Ανώτατη Διοίκηση πρέπει να καθορίσει μία σαφή δήλωση συμμόρφωσης για τη δέσμευση και τις προσδοκίες από ένα σύστημα διαχείρισης της οδικής ασφάλειας. Η δήλωση αυτή μπορεί, μεταξύ άλλων να:

- Δίνει ένα σαφές και περιεκτικό μήνυμα σε εσωτερικούς και εξωτερικούς πελάτες ότι η οδική ασφάλεια είναι εξ ίσου σημαντική με την επιχειρηματική τακτική του οργανισμού.
- Προωθεί την εξωστρέφεια και την συμμετοχή όλων των ατόμων στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Αναλαμβάνει όλες τις μεταφορικές διαδικασίες με τον κατάλληλο τρόπο αναφορικά με το περιβάλλον, την κατανάλωση καυσίμων, την εκπομπή καυσαερίων και αποβλήτων.

Πρέπει να τίθενται στρατηγικοί στόχοι αναφορικά με την οδική ασφάλεια οι οποίοι, μεταξύ άλλων, να στοχεύουν σε:

- ◆ Μείωση των ατυχημάτων και των κρίσιμων περιστατικών
- ◆ Ελαχιστοποίηση του αριθμού των διαδρομών και της έκθεσης του προσωπικού σε κίνδυνο
- ◆ Ελαχιστοποίηση των συνολικών διανυθέντων χιλιομέτρων
- ◆ Εγκαθίδρυση διαδικασιών επιλογής οδηγών, ελέγχου και προγραμμάτων εκπαίδευσης.
- ◆ Εγκαθίδρυση και υποστήριξη διαδικασιών ασφαλούς οδικής μεταφοράς

- ◆ Διασφάλιση ότι ο οργανισμός θα απασχολεί πόρους, εξοπλισμό και εγκαταστάσεις οι οποίες συμμορφώνονται σε αποδεκτή τυποποίηση και συντηρούνται με ένα ασφαλές και αξιόπιστο τρόπο.

ΠΟΡΟΙ & ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Ο οργανισμός πρέπει να καθιερώσει, τεκμηριώσει και κοινοποιήσει ένα σύστημα διαχείρισης των διαδικασιών οδικών μεταφορών. Πρέπει να ορίζει σαφώς το προσωπικό, το οποίο έχει την ευθύνη και την αρμοδιότητα να διαχειρίζεται την οδική ασφάλεια, και τα προσόντα τους.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Όλοι οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές πρέπει να προσδιορίζονται, τεκμηριώνονται και να αξιολογούνται. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα μείωσης των κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων συνιστάμενων πρακτικών οδικής ασφάλειας.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Οι διαδικασίες οδικών μεταφορών πρέπει να σχεδιάζονται παράλληλα με την πολιτική του οργανισμού, τους στρατηγικούς στόχους και των συνιστάμενων πρακτικών οδικής ασφάλειας. Οι κίνδυνοι από παρεκκλίσεις σχεδιασμένων ενεργειών – διαδικασιών, από πολιτικές και από συνιστώμενες πρακτικές πρέπει να αξιολογούνται περιοδικά, να ελαχιστοποιούνται ή να εξαλειφθούν, και να παρακολουθούνται από τη Διοίκηση. Πρέπει να τηρούνται διαδικασίες για την πρόβλεψη καταστάσεων έκτακτων αναγκών και να αναπτυχθούν σχέδια δράσης για τέτοιες καταστάσεις.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΗ

Ο οργανισμός πρέπει να εγκαθιστά ένα σύστημα παρακολούθησης το οποίο να διασφαλίζει ότι το σύστημα διαχείρισης είναι αποτελεσματικό και οι συνιστάμενες πρακτικές οδικής ασφάλειας ακολουθούνται. Διορθωτικές ενέργειες πρέπει να εγείρονται σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με το σύστημα διαχείρισης. Πρέπει να τηρούνται αρχεία ώστε να αποδεικνύεται το εύρος της συμμόρφωσης

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Ο οργανισμός πρέπει να διεξάγει, σε προγραμματισμένα χρονικά διαστήματα, εσωτερικές επιθεωρήσεις για να προσδιορίζει κατά πόσο τα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης σχετικά με την οδικές μεταφορές και των συνήθων πρακτικών οδικής ασφάλειας συμμορφώνονται με τα προβλεπόμενα και εφαρμόζονται αποτελεσματικά. Η Ανώτατη Διοίκηση πρέπει να ανασκοπεί τις εσωτερικές επιθεωρήσεις τα ευρήματα τους και την αντιμετώπισή τους και να αξιολογεί την ανάγκη για αλλαγή στις απαιτήσεις για τη διαχείριση της οδικής ασφάλειας.

Ειδικότερα :

Οι απαιτήσεις για τις **Ευθύνες της Διοίκησης** της επιχείρησης που διαθέτει εκτελεστική αρμοδιότητα περιλαμβάνουν τις εξής ελάχιστες απαιτήσεις για την επιχείρηση :

- Να αποδεικνύει η διοίκηση την καθιέρωση και εφαρμογή της κατάλληλης τεκμηριωμένης πολιτικής και τη δέσμευσή της αναφορικά με την αναγνώριση, την αξιολόγηση και τον έλεγχο των κινδύνων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια στο εύρος και τη κλίμακα που αφορά τη φύση της λειτουργίας της και των δραστηριοτήτων της , καθώς και τη δέσμευσή της για τη διάθεση όλων των αναγκαίων πόρων για την εφαρμογή και τήρηση του συστήματος.
- Να προσδιορίζεται με ακρίβεια το πεδίο εφαρμογής του ΣΟΑΣΦ (RTS), δηλαδή οι δραστηριότητες, οι σχετικοί κίνδυνοι, καθώς και οι εγκαταστάσεις που καλύπτει το σύστημα
- Να καθιερώνεται πολιτική που να ανταποκρίνεται πλήρως στους καθιερωμένους στόχους και σκοπούς της επιχείρησης, στις απαιτήσεις της οδικής ασφάλειας, της τήρησης και εφαρμογής της νομοθεσίας, των αρμοδίων αρχών ελέγχου, λαμβάνοντας υπόψη τα νέα επιστημονικά δεδομένα για την επικινδυνότητα των δραστηριοτήτων, τις νέες τεχνολογίες και τα τεχνικά μέσα που δυνητικά μειώνουν την επίπτωση αυτών των κινδύνων

- Να διασφαλίζει ότι η καθιερωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας είναι διαθέσιμη και κατανοητή από το προσωπικό και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, εφαρμόζεται και τηρείται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης της επιχείρησης, αναθεωρείται ως προς την συνεχιζόμενη καταλληλότητά της και συνεχώς βελτιώνεται.
- Να καθορίζονται, τεκμηριώνονται και να γνωστοποιούνται οι σχετικές αρμοδιότητες, τα καθήκοντα και οι ρόλοι του προσωπικού εντός της επιχείρησης.
- Να πραγματοποιεί τακτικές ανασκοπήσεις της συνεχιζόμενης καταλληλότητας του ΣΟΑΣΦ, που να περιλαμβάνουν πληροφορίες από αποτελέσματα επιθεωρήσεων, από ανατροφοδότηση πελατών και εργαζομένων και αρμοδίων αρχών και λοιπών ενδιαφερομένων μερών, από έλεγχο επίδοσης διεργασιών και συμμόρφωσης, από υλοποίηση προληπτικών και διορθωτικών ενεργειών, από συστάσεις για βελτίωση, από προηγούμενες ανασκοπήσεις, από επιπτώσεις των δυνητικών αλλαγών στο ΣΟΑΣΦ, από διαχείριση εξοπλισμού, οχημάτων και τεχνικών μέσων.

Οι απαιτήσεις του **Σχεδιασμού** περιλαμβάνουν τις εξής ελάχιστες απαιτήσεις για την επιχείρηση :

- ◆ Να καθιερώσει και τεκμηριώσει ένα ΣΟΑΣΦ το οποίο να διασφαλίζει ότι υφίστανται συγκεκριμένες διαδικασίες ώστε όλοι οι γνωστοί δυνητικοί κίνδυνοι εντός του πεδίου εφαρμογής είναι διαρκώς αναγνωρίσιμοι, επαρκώς ταυτοποιημένοι και εντοπισμένοι, έχει εκτιμηθεί πλήρως η συνεισφορά τους στην επικινδυνότητα της οδικής ασφάλειας και ότι όλοι οι κίνδυνοι που απαιτούν έλεγχο, ελέγχονται με κατάλληλα μέτρα με ευθύνη κατάλληλα εκπαιδευμένων προσωπών.
- ◆ Η ταυτότητα του κινδύνου και η σχετική εκτίμηση επικινδυνότητας πρέπει να περιλαμβάνει και να ενσωματώνει στοιχεία τέτοια που να εξασφαλίζουν την προληπτική δράση και όχι την εκ των υστέρων αντιμετώπιση, τη ταξινόμηση

της επικινδυνότητας και την αναγνώριση των απαιτήσεων σχετικού ελέγχου με επικαιροποιημένο τρόπο και ικανοποιώντας καθιερωμένους (ποσοτικοποιημένους) αντικειμενικούς σκοπούς σε κάθε επίπεδο λειτουργίας και σχετικής δραστηριότητας της επιχείρησης.

- ◆ Να προσδιορίσει και να περιγράψει την αλληλεπίδραση και σχέση του ΣΟΑΣΦ όταν το ενσωματώνει σε ένα υπάρχον ευρύτερο σύστημα ποιότητας (ΣΠ), ενώ σε κάθε περίπτωση το ΣΟΑΣΦ πρέπει να περιλαμβάνει και να αντιμετωπίζει τακτικές και η δραστηριότητες είτε του προσωπικού είτε των επισκεπτών και υπεργολάβων στο χώρο ευθύνης και για όλες τις εγκαταστάσεις, είτε παρέχονται από την επιχείρηση είτε από άλλον φορέα.
- ◆ Να καθιερώσει τεκμηριωμένες διαδικασίες και σχέδιο ΣΟΑΣΦ, ώστε να διασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του προτύπου και της πολιτικής οδικής ασφάλειας, καθώς και η διαρκής εγρήγορση, ενημέρωση και επιμόρφωση με τις εξελίξεις της νομοθεσίας, των σχετικών οδηγιών και της επιστήμης.
- ◆ Να καταρτιστεί ένα Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας που θα προδιαγράφει τους κινδύνους που απαιτούν έλεγχο, τα σημεία και θέσεις όπου πρέπει να ελέγχονται οι κίνδυνοι, τα κρίσιμα όρια που πρέπει να τηρούνται για τις επιλεγμένες κρίσιμες παραμέτρους ελέγχου, τις μεθόδους ελέγχου, μέτρησης και παρακολούθησης που επιλέγονται, τις διορθωτικές κινήσεις που σηματοδοτούν οι αποκλίσεις από τα όρια που τέθηκαν, τον υπεύθυνο ελέγχου κάθε σχετικού σημείου, τις επιπλέον διαδικασίες (πχ ανασκόπησης), τους παράγοντες επίδοσης του ΣΟΑΣΦ και τα προγράμματα που υποστηρίζουν τη Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας, την επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα και τη θέση τεκμηρίωσης της παρακολούθησης και ελέγχου.
- ◆ Να λαμβάνονται υπόψη πάσης φύσεως προγραμματισμένες αλλαγές εντός της εταιρείας και να ιεραρχούνται τα μέτρα που λαμβάνονται για τους κινδύνους (εξάλειψη, υποκατάσταση).

Οι απαιτήσεις για την **Εφαρμογή και Λειτουργία** περιλαμβάνουν τις εξής ελάχιστες απαιτήσεις για την επιχείρηση :

- Να ορίζεται ένα μέλος της Ανώτατης Διοίκησης που θα είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής και τήρησης του ΣΟΑΣΦ, της γραπτής ενημέρωσης προς τη διοίκηση για την επίδοση του ΣΟΑΣΦ και τις ανάγκες βελτίωσης του συστήματος και των σχετικών ενεργειών.
- Η Διοίκηση είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη, εγκατάσταση, τήρηση και ανασκόπηση του ΣΟΑΣΦ από ορισμένα προς τούτο στελέχη που διαθέτουν γνώση και εμπειρία για τις λειτουργίες, τις διεργασίες και τους κινδύνους εργασίας εντός του πεδίου εφαρμογής. Η χρήση όποιων εξωτερικών ειδικών, πρέπει να διέπεται από γραπτή συμφωνία που αναλύει με σαφήνεια τις αρμοδιότητες και υπευθυνότητες που τους ανατίθενται από την επιχείρηση.
- Το προσωπικό οφείλει να διαθέτει τη δέουσα εκπαίδευση, επιμόρφωση, εγρήγορση και συνείδηση ώστε να αναγνωρίζει και να καταγράφει προβλήματα σχετικά με τις διεργασίες και το σύστημα, να προτείνει κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες και να ελέγχει τις αποκλίσεις από τη συμμόρφωση μέχρι της άρσης της όποιας ανωμαλίας σχετίζεται με την επίδοση σε θέματα οδικής ασφάλειας σε όποιο επίπεδο λειτουργίας και αν εργάζεται, καθώς και να προτείνει κατάλληλα προληπτικά μέτρα ώστε να προλαμβάνονται συμβάντα και εμφανίσεις μη συμμορφώσεων στο σύστημα, καθώς και ενέργειες αντιμετώπισης κινδύνων και ευκαιριών βελτίωσης .
- Το προσωπικό πρέπει να διαθέτει όλη την απαραίτητη ενημέρωση και απρόσκοπτη πληροφόρηση σχετική με το σύστημα και τις απαιτήσεις του, καθώς και την ελευθερία επικοινωνίας με τα στελέχη που έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή του. Πρέπει επιπλέον να συμμετέχει στην ανάπτυξη και το σχεδιασμό των πολιτικών και διαδικασιών και να εκπροσωπείται για θέματα υγείας και ασφάλειας της εργασίας και ενδεχόμενων μεταβολών των απαιτήσεων.
- Να καθιερώνεται τεκμηριωμένη διαδικασία διαχείρισης (έκδοσης και ελέγχου)

όλων των εγγράφων και δεδομένων που σχετίζονται με το ΣΟΑΣΦ

- Να συντάξει ένα Εγχειρίδιο για την Οδική Ασφάλεια (περιέχει το αντικείμενο του ΣΟΑΣΦ και λεπτομερή περιγραφή του σχετικού σχεδιασμού, της μελέτης εκτίμησης επικινδυνότητας και των ενεργειών που αναλαμβάνονται)
- Να σχεδιάσει, να συντάξει, να εφαρμόσει και να διατηρεί τεκμηριωμένες διαδικασίες
- Να καθιερώσει κατάλληλα ελεγχόμενα έγγραφα, η χρήση των οποίων εξασφαλίζει τη λειτουργία και τον έλεγχο των διαδικασιών (έλεγχος εγγράφων νοείται η έγκριση επάρκειάς τους πριν την έκδοση, η τακτική ανασκόπησή τους, η ταυτοποίηση και αναγνώριση των τροποποιήσεων, η διαθεσιμότητα και εξασφάλιση χρήσης μόνο των τρεχουσών εκδόσεων, η ευκρίνεια ανάγνωσης, η κατάλληλη διανομή και προσβασιμότητα σε αυτά κλπ)
- Να διατηρεί κατάλληλα ελεγχόμενα αρχεία τα οποία παρέχουν τις αποδείξεις συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις και αποτελεσματικής λειτουργίας του ΣΟΑΣΦ (απόδοση ταυτότητας, αποθήκευση, προστασία, ανάκτηση, χρόνοι διατήρησης, τελική διάθεση, προσβασιμότητα κλπ)
- Να προσδιορίζονται, να διατίθενται και να περιγράφονται με λεπτομέρεια οι ύλες / εμπορεύματα (χημικά, βιολογικά και φυσικά χαρακτηριστικά, προέλευση, χρόνος ζωής, συνθήκες παραλαβής, συσκευασίας, μεταφοράς και αποθήκευσης, προετοιμασία πριν τη χρήση, συσκευασία) συμπεριλαμβανομένων και όποιων άλλων πληροφοριών σχετίζονται με την αξιολόγηση κινδύνων που αυτά επιφέρουν κατά την οδική εταφορά τους
- Να αναγνωρίζονται όλοι οι δυνητικοί κίνδυνοι που ενδέχεται να εμφανιστούν ή να επανεμφανιστούν κατά την υλοποίηση των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, να καταγράφονται, να αξιολογούνται με τρόπο τεκμηριωμένο για τη βαρύτητα και τη σημασία τους και να εντοπισθούν αυτοί που χρήζουν ελέγχου.
- Να καθιερωθούν κατάλληλα προληπτικά μέτρα ελέγχου για τους κινδύνους που απαιτούν έλεγχο ώστε ο κίνδυνος να προλαμβάνεται, να εξαλείφεται ή να

μειώνεται σε αποδεκτά επίπεδα. Αν δεν επαρκεί ή δεν υφίσταται κατάλληλη μέθοδος ελέγχου πρέπει να τροποποιείται η διεργασία υλοποίησης της δραστηριότητας

- Να καθιερωθούν, με συστηματικό τεκμηριωμένο τρόπο, για όλους τους κινδύνους που υπόκεινται σε έλεγχο, μέτρα ελέγχου σε ένα ή περισσότερα σημεία ελέγχου με παράλληλη υιοθέτηση των αντίστοιχων κρίσιμων παραμέτρων που παρακολουθούνται, ώστε να προλαμβάνονται και να εξαλείφονται οι κίνδυνοι στη πηγή τους
- Να εγκριθούν και να θεσπιστούν τα τεκμηριωμένα κατάλληλα όρια των παραμέτρων παρακολούθησης, με βάση τα επιστημονικά και τεχνολογικά δεδομένα, τη νομοθεσία, τη διεθνή βιβλιογραφία και εμπειρία. Όπου κρίνεται σκόπιμο εκπονούνται και σχετικές προδιαγραφές και οδηγίες εργασίας.
- Να καθιερωθεί σύστημα παρακολούθησης για κάθε σημείο ελέγχου, τέτοιο που μέσω μετρήσεων, παρατηρήσεων και συλλογής κατάλληλων δεδομένων να διατηρεί το σημείο υπό διαρκή έλεγχο και να περιλαμβάνει μέθοδο παρακολούθησης, σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων γεγονότων, αποτροπής ανεπιθύμητων καταστάσεων και ελαχιστοποίησης των όποιων απωλειών από ατύχημα, καθώς και υπεύθυνο παρακολούθησης, υπεύθυνο αξιολόγησης δεδομένων, ένδειξη της θέσης καταγραφής του αποτελέσματος, σχετικές υπογραφές και προτεινόμενες διορθωτικές κινήσεις
- Να καθιερωθούν και να εφαρμόζονται κατάλληλες τεκμηριωμένες διορθωτικές ενέργειες, η υλοποίηση των οποίων εξασφαλίζει την επαναφορά των καταστάσεων και συμβάντων που δημιουργούνται εντός ελέγχου (εφόσον είναι εφικτό).
- Να καθιερωθούν και να πραγματοποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα ασκήσεις ετοιμότητας και δοκιμής της αποτελεσματικότητας των σχεδίων αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών και γεγονότων.
- Να καθιερώνονται τεκμηριωμένες διαδικασίες διαχείρισης, συντήρησης, επι-

σκευής εξοπλισμού, υποδομών, οχημάτων

- Να συμμετέχουν οι εργαζόμενοι στην βελτίωση του ΣΟΑΣΦ, να διαχέονται οι πληροφορίες από αναφορές ατυχημάτων ή παρ' ολίγον ατυχημάτων και λοιπών τροχαίων συμβάντων και να επιτυγχάνεται το αναγκαίο επίπεδο εγρήγορσης στους εργαζομένους.

Οι απαιτήσεις για τον Έλεγχο και τις Διορθωτικές Ενέργειες του Συστήματος Διαχείρισης Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία (ΣΔΥΑΕ) του οργανισμού περιλαμβάνουν τις εξής ελάχιστες απαιτήσεις για την επιχείρηση :

- ◆ Να τηρούνται τα κατάλληλα αρχεία που τεκμηριώνουν τη λειτουργία του συστήματος, σε συνθήκες ασφάλειας, και προστασίας από ζημία και φθορά, για ικανό χρονικό διάστημα και με τρόπο που να διευκολύνει την άμεση ανάκτηση δεδομένων
- ◆ Να τίθενται ποσοτικοί δείκτες που μετρούν την αποτελεσματικότητα της επίδοσης του συστήματος και της επίτευξης των αντικειμενικών σκοπών, συμπεριλαμβανομένων τόσο προληπτικών δεικτών επίδοσης όσο και εκ των υστέρων δεικτών επίδοσης σχετιζόμενων με συμβάντα, θανάτους, ασθένειες, ατυχήματα, δικαστικές αποφάσεις, πορίσματα αρμοδίων αρχών, λοιπές προκληθείσες ζημίες, υπαιτιότητα, διερεύνηση αιτίων κλπ
- ◆ Να επιτυγχάνεται μέσω τεκμηριωμένης διαδικασίας η ιχνηλασιμότητα γεγονότων και σχετικών πληροφοριών, στοιχείων και δεδομένων για σκοπούς διερεύνησης αιτίων, ανασκόπησης και αξιολόγησης της συνεχιζόμενης καταλληλότητας των σχεδίων και κοινοποίησης ή ενημέρωσης αρμόδιων ενδιαφερόμενων ή/και θιγόμενων
- ◆ Να υλοποιείται ολοκληρωμένη, τεκμηριωμένη διαχείριση των μεθόδων και συσκευών μέτρησης και παρακολούθησης των σημείων ελέγχου και συλλογής δεδομένων, όπως διακρίβωση και επαλήθευση, έλεγχοι και συντηρήσεις, προστασία από ζημίες και φθορές, ταυτοποίηση και αναγνώριση αποκλίσεων από τη δέουσα κατάσταση με βάση αναγνωρισμένα πρότυπα και μεθόδους (εφόσον

εφαρμόζει σχετικά)

- ◆ Να εφαρμόζεται τεκμηριωμένη διαδικασία επιθεωρήσεων όλων των πτυχών της εφαρμογής του ΣΟΑΣΦ με τρόπο συστηματικό και με βάση σχετικό χρονικό προγραμματισμό. Να διεξάγονται αξιόπιστες εσωτερικές επιθεωρήσεις με βάση ένα πρόγραμμα και έναν πλήρη σχεδιασμό, από κατάλληλα εκπαιδευμένους και επιλεγμένους επιθεωρητές, εδραζόμενες σε αρχές αμεροληψίας, ακεραιότητας και αντικειμενικότητας.
- ◆ Να αξιολογείται η αιτία συμβάντων.
- ◆ Να αξιολογείται η συμμόρφωση με την νομοθεσία.

Οι απαιτήσεις για την **Ανασκόπηση της Διοίκησης** περιλαμβάνουν τις εξής ελάχιστες απαιτήσεις για την επιχείρηση :

- Να καθιερώνονται ανασκοπήσεις από τη διοίκηση που να οδηγούν στην απόδειξη διαρκούς συμμόρφωσης του ΣΟΑΣΦ με τις εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις. Οι τακτικές ανασκοπήσεις να περιλαμβάνουν πληροφορίες από αποτελέσματα επιθεωρήσεων, από ανατροφοδότηση εργαζομένων, από αναφορές ατυχημάτων, από διαχείριση, συντήρηση και αστοχία εξοπλισμού, οχημάτων και τεχνικών μέσων από έλεγχο μέτρηση επίδοσης διεργασιών και συμμόρφωσης, από υλοποίηση προληπτικών και διορθωτικών ενεργειών, από επιμόρφωση προσωπικού, από συστάσεις για βελτίωση, από προηγούμενες ανασκοπήσεις, από επιπτώσεις των δυνητικών αλλαγών στο ΣΟΑΣΦ
- Να οδηγούν οι προγραμματισμένες ανασκοπήσεις σε λήψη αποφάσεων και ενεργειών για τη βελτίωση του ΣΟΑΣΦ, την επικαιροποίηση των αντικειμενικών σκοπών και τη διάθεση αναγκαίων πόρων
- Να καθιερωθούν τεκμηριωμένες διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι η Διοίκηση διατηρείται ενήμερη για νέες τεχνολογίες και τεχνικά μέσα που βελτιώνουν δυνητικά την επίδοση του ΣΟΑΣΦ και για αλλαγές στα προσόντα του προσωπικού, στις απαιτήσεις πελατών και ενδιαφερομένων μερών, συμβάσεων και νομοθεσίας, στα παράπονα και στις καταγγελίες ενδιαφερομένων μερών, στην

επίδοση υπεργολάβων που χρησιμοποιούνται σε ζητήματα οδικής ασφάλειας, στα επιστημονικά δεδομένα κλπ και που οφείλουν να ενσωματωθούν κατάλληλα στη τήρηση του ΣΟΑΣΦ .

B. Ενδεικτικός κατάλογος Διαδικασιών

- Διαδικασία Τεκμηρίωσης-Ελέγχου Εγγράφων
- Διαδικασία Τήρησης Αρχείων
- Διαδικασία Ανάλυσης Διακινδύνευσης

Ανάλυση κινδύνου: Η ανάλυση κινδύνου μπορεί να γίνει με βάση το πρότυπο ISO 31000:2009, *Risk management – Principles and Guidelines*. Σε αυτό το στάδιο πραγματοποιείται αναγνώριση, αξιολόγηση, ιεράρχηση και ανάλυση των κινδύνων που μπορεί να προκαλέσουν άμεσα ή έμμεσα τροχαίο ατύχημα αλλά και των ευκαιριών.

Η αξιολόγηση και ιεράρχηση των κινδύνων μπορεί να γίνει με την μεθοδολογία που παρουσιάζεται παρακάτω. Κάθε κίνδυνος εκτιμάται ποσοτικά και ποιοτικά με τη χρήση του δείκτη επικινδυνότητας (R)

Ο μαθηματικός τύπος του δείκτη επικινδυνότητας είναι: $R = Q * L * M$ όπου:

Q : συντελεστής πιθανότητας εκδήλωσης συμβάντος

L : συντελεστής συχνότητας της έκθεσης στον κίνδυνο

M : συντελεστής σοβαρότητας των συνεπειών

Δείκτης πιθανότητας (Q)	Πιθανότητα ανεπιθύμητου γεγονότος
5	Επίκειται να συμβεί
4	Πολύ πιθανό
3	Είναι πιθανό
2	Λίγο πιθανό
1	Πρακτικά αδύνατο να συμβεί

Δείκτης συχνότητας (L)	Συχνότητα έκθεσης
5	Διαρκής
4	Συχνή
3	Ευκαιριακή
2	Περιορισμένη
1	Πολύ σπάνια

**Δείκτης
σοβαρότητας
αποτελέσματος (M)**

Σοβαρότητα συμβάντος

25	Καταστρεπτικός (πολλά μοιραία συμβάντα, εκτεταμένη ζημιά)
16	Πολύ σοβαρός (μοιραίο συμβάν, ζημιά, προβλήματα στην υλοποίηση προϊόντος)
8	Σοβαρός (πολύ σοβαρός τραυματισμός, ζημιά, προβλήματα στην υλοποίηση προϊόντος)
4	Σημαντικός (παροδική ανικανότητα, ζημιά, προβλήματα στην παραγωγική διαδικασία)
1	Αμελητέος (μικροτραυματισμοί όπου απαιτείται η παροχή πρώτων βοηθειών)

**Τιμή
επικινδυνότητας
(R)**

Περιγραφή Επικινδυνότητας

Ενέργειες

R<25	Ανεκτή (1): Η επικινδυνότητα είναι ασήμαντη και δεν ενδέχεται να αυξηθεί στο εγγύς μέλλον χωρίς αλλαγή των συνθηκών εργασίας.	Δεν κρίνεται απαραίτητη η λήψη μέτρων.
25<R<100	Χαμηλή (2): Η επικινδυνότητα είναι ελεγχόμενη, χωρίς να αποκλείεται η εκδήλωση ανεπιθύμητου συμβάντος.	Απαιτείται παρακολούθηση και ενέργειες για την μείωση του κινδύνου. Η άμεση λήψη μέτρων δεν κρίνεται απαραίτητη
100<R<200	Μέτρια (3): Η επικινδυνότητα δεν ελέγχεται αποτελεσματικά ή δεν αποκλείεται η εκδήλωση σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος.	Απαιτείται ο προγραμματισμός λήψης μέτρων για τον περιορισμό του κινδύνου.
200<R<400	Μεγάλη (4): Η επικινδυνότητα δεν ελέγχεται αποτελεσματικά και υπάρχει πιθανότητα εκδήλωσης σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος.	Απαιτείται ο προγραμματισμός ενεργειών για την εξάλειψη του κινδύνου και η άμεση λήψη μέτρων για τον περιορισμό του κινδύνου.
400<R<625	Απαράδεκτα Μεγάλη (5): Υπάρχει πιθανότητα απώλειας ζωής ή επίκειται άμεσα η εκδήλωση σοβαρού ανεπιθύμητου συμβάντος.	Άμεση προτεραιότητα σε ενέργειες εξάλειψης του κινδύνου.

Παράγοντες Απόδοσης: Σύμφωνα με το πρότυπο ISO 39001:2012, οι παράγοντες απόδοσης χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

- ◆ Παράγοντες σχετικά με την έκθεση σε κίνδυνο. Για παράδειγμα, διανυόμενη απόσταση, κυκλοφοριακός φόρτος, κλπ.
- ◆ Τελικοί Παράγοντες. Για παράδειγμα, αριθμός θανάτων και σοβαρών ατυχημάτων.
- ◆ Ενδιάμεσοι Παράγοντες. Για παράδειγμα, χρήση κατάλληλων δρομολογίων, υγεία και καταλληλότητα οδηγών κλπ.
(σελ. 104 βιβλίου « Έλεγχος Ποιότητας στην Εφοδιαστική» Δρ. Δημήτριος Αηδόνης)

- Διαδικασία Ανασκόπησης του ΣΔΟΔΑΣΦ από τη Διοίκηση
- Διαδικασία Επιλογής, Εκπαίδευσης-Επιμόρφωσης και Αξιολόγησης της Επίδοσης και Παρακολούθησης Υγείας του Προσωπικού (Οδηγών)
- Διαδικασία Ανάθεσης Υπεργολαβιών/Προμηθειών και Αξιολόγησης Υπεργολάβων και Προμηθευτών
- Διαδικασία Υλοποίησης Μεταφορικού Έργου (Σχεδιασμός, Προγραμματισμός, Υλοποίηση, Ανασκόπηση)
- Διαδικασία Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων και λοιπού Εξοπλισμού
- Διαδικασία Εσωτερικών Επιθεωρήσεων
- Διαδικασία Διορθωτικών και Προληπτικών Ενεργειών
- Διαδικασία Ανάλυσης Αιτίων και Ανασκόπησης Τροχαίων Ατυχημάτων
 - α) Χωρίς εμπλοκή των μεταφερόμενων υλικών – Εμπορευμάτων
 - β) Με εμπλοκή των μεταφερόμενων υλικών – Εμπορευμάτων - συσκευασιών
- Διαδικασία Ανάλυσης Αιτίων και Ανασκόπησης ατυχημάτων ADR
 - α) Μεταφοράς σύμφωνα με τους περιορισμούς του κεφαλαίου 1.9 ADR
 - β) Μεταφορά φορτίου επικινδύνων εμπορευμάτων υψηλών συνεπειών (δείτε τον Πίνακα 1.10.3.1.2 ADR)

- γ) Μεταφορά φορτίου ραδιενεργού υλικού υψηλών συνεπειών (δείτε την παράγραφο 1.10.3.1.3 ADR)
- δ) Σε περιοχές μεταφοράς για την φόρτωση τρένων – πλοίων – αεροπλάνων (Κεφάλαιο 11 ADR κ.λ.π.)
- ε) Μεταφορά άλλη εκτός από την οδική (1.1.4.5 ADR κ.λ.π.)
- στ) Μεταφορά σε σήραγγες (8.6.4. ADR κ.λ.π.)
- Διαδικασία Αντιμετώπισης Εκτάκτων και Μη Περιστατικών Οδικής Ασφάλειας – Επικοινωνία με ΜΜΕ και Ενδιαφερόμενα Μέρη
 - α) Χωρίς την εμπλοκή υλικών υλικών – συσκευασιών ADR
 - β) Με την εμπλοκή υλικών – συσκευασιών ADR

Γ. Συμπεράσματα

Το ISO 39001:2012, καθορίζει τις απαιτήσεις για την ανάπτυξη, εφαρμογής και πιστοποίηση ενός Συστήματος Διαχείρισης της Οδικής Ασφάλειας (Road Traffic Safety). Μέσω της εφαρμογής ενός Συστήματος Οδικής Ασφάλειας, σε μία εταιρία που ασχολείται με την μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων:

1. Αποδεικνύει την δέσμευσή της στην υπεύθυνη διαχείριση του εταιρικού της στόλου που εμπλέκεται ή όχι στην μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων (συμμόρφωση με ADR, συντήρηση, βέλτιστες διαδρομές κ.α.)
2. Αναγνωρίζει όλους εκείνους τους κινδύνους που συνδέονται με τα μεταφερόμενα Επικίνδυνα Εμπορεύματα , τις δραστηριότητές της και την οδική ασφάλεια
3. Παρακολουθεί δείκτες οδικής ασφάλειας, διακίνησης – μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, θέτοντας συγκεκριμένους στόχους (συμμόρφωση με ADR κ.λ.π.) και υλοποιώντας προγράμματα για την επίτευξη βελτιωμένων αποτελεσμάτων
4. Φροντίζει για την συμμόρφωσή της με το νομικό πλαίσιο οδικής ασφάλειας και των ειδικών διατάξεων του ADR
5. Αποδεικνύει την δέσμευση όλων των εργαζομένων της στην οδική ασφάλεια, μέσα από προγράμματα συνεχούς εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης
6. Αποδεικνύει την δέσμευση όλων των συμμετεχόντων στην διακίνηση – μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων στην ασφάλεια διακίνησης – μεταφοράς **εντός εργοστασίου – αποθηκών και του Δημόσιου οδικού δικτύου**, μέσα από προγράμματα συνεχούς εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης
7. Διαχειρίζεται έκτακτες καταστάσεις, συμβάντα και ατυχήματα κατά την διακίνηση – μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων με τρόπο αποτελεσματικό, ενώ μπορεί πλέον να διεξάγει αποτελεσματικές έρευνες (συμπληρωματικά της υποχρέωσης από ADR) σχετικά με κάθε συμβάν, υλοποιώντας ενέργειες για την αποφυγή επανάληψης των συμβάντων.
8. Μειώνει το ρίσκο για ατυχήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα διακίνησης μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων

9. Μειώνει το κόστος συντήρησης των οχημάτων και το κόστος των χαμένων ωρών εργασίας ενώ ταυτόχρονα αυξάνει τους δείκτες παραγωγικότητας.

Η διαχείριση του στόλου (Fleet Management) παραμένει διαχρονικά μία από τις πιο δύσκολες αποστολές για κάθε Ελληνική επιχείρηση. Μέσω της εφαρμογής και πιστοποίησης ενός Συστήματος Διαχείρισης της Οδικής Ασφάλειας, με βάση τις αρχές του ISO 39001, η εταιρία μπορεί πλέον να αποδεικνύει προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (πελάτες, κράτος, κοινωνία) πως πράττει το καλύτερο δυνατό για την μείωση των οδικών ατυχημάτων και της ορθής διαχείρισης των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

Η επιβίωση των μεταφορικών επιχειρήσεων Μεταφοράς Εμπορευμάτων, καθιστά απαγορευτικό κάθε ατύχημα (οδικό, εργατικό), αφού κάτι τέτοιο, σε συνδυασμό με την δύσκολη οικονομική συγκυρία, θα μπορούσε να οδηγήσει σε μαρασμό ή οικονομική καταστροφή της επιχείρησης.

Η εφαρμογή και πιστοποίηση ενός Συστήματος Οδικής Ασφάλειας σε συμμόρφωση με το πρότυπο ISO 39001:2012 είναι μία επιλογή θωράκισης των επιχειρήσεων, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί μία άκρως πρωτοποριακή ενέργεια, η οποία θα ενισχύσει σε μεγάλο βαθμό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της εταιρείας και την εικόνα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης στο σύνολο.



(<http://www.qsafety.gr>)

«Διαδικασίες συστήματος οδικής μεταφοράς και συνδυασμένης μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων σε συμμόρφωση με το πρότυπο **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems**»



Πηγές

- α. Βιβλιογραφία
- β. Μελέτες - Δημοσιεύσεις
- γ. Ιστοσελίδες

A. Βιβλιογραφία

1. ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems
2. ISO 9001:2008 Quality management systems – Requirements
3. ADR 2015 – United Nations _ Economic Commission For Europe
4. Εθνικό Νομικό πλαίσιο (Νόμοι – ΠΔ- Υπουργικές αποφάσεις και εγκύκλιοι)
5. Carriage of Dangerous Goods by Road A Guide For Business – HEALTH AND SAFETY AUTHORITY
6. Container Specification – Harpag – Lloyd
7. Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων – Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
8. Εισαγωγή στην Εφοδιαστική - Δρ. Δημήτρης Φωλίνας
9. Έλεγχος Ποιότητας στην Εφοδιαστική - Δρ. Δημήτριος Αηδόνης
10. Η συμβολή των Δεικτών Απόδοσης (KPIs) στο πλαίσιο της Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας – Δημήτριος Χατζηδαμιανός
11. HANDLING DANGEROUS GOODS IN PORTS – GIZ
12. Μεταφορές Επικινδύνων Εμπορευμάτων – ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.
13. Guide to Good Industry Practices -LP Gas Bulk Road Tanker Management - World LP Gas Association

B. Μελέτες - Δημοσιεύσεις

1. PROTEAS LIFE09 ENV/GR/000291 ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ - ΥΠΟΔΡΑΣΗ 2.2
2. BE LOGIC/WP7/BE_LOGIC_WP7_D7_2_Recommendations_for_Standards_Final_008_5_25032011
3. Ν. 3333/05 ΓΙΑ ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ - Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
4. DNV GL – Report No. PP070679/4, Rev. 2 FINAL REPORT Harmonised Risk AcceptanceCriteria for Transport of Dangerous Goods -European Commission DG-MOVE
5. Key Performance Indicators (KPIs) for road transport Intelligent Transport Systems (ITS) - AECOM
6. Key Performance Indicators for traffic management and Intelligent Transport Systems – Imperial College London
7. Ο Τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας - ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΓΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ – Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ) – 2013
8. Making the Case for Transportation Optimization • MercuryGate
9. *National Road Safety Strategy 2011–2020* (NRSS) - Australian Transport Council
10. *MACHINES, TECHNOLOGIES, MATERIALS. ISSN 1313-0226. ISSUE 5/2013* - Ing. Babin M., assoc. prof. Ing. Kendra M. PhD., Ing. Fazekas M.,

Γ. Ιστοσελίδες

1. www.yme.gr
2. www.dnvgl.com
3. <http://eur-lex.europa.eu>
4. <http://www.hsa.ie/eng/>
5. <http://www.elinyae.gr>
6. <http://www.unece.org/trans/welcome.html>
7. <http://www.aecom.com>
8. www.mercurygate.com