



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ  
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ**



**ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ  
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

Αθήνα, 7 Μαρτίου 2016  
Αριθμ. Πρωτ. 1773

**Δ/ΝΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ  
ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΠΡΟΛΗΨΗΣ & ΑΝΤ/ΣΗΣ  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ & ΛΟΙΠΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ**

**ΠΡΟΣ: Πίνακας Αποδεκτών**

**ΚΟΙΝ.: Πίνακας Αποδεκτών**

Πληροφορίες: Άρτεμις Γαλάνη  
Ταχ. Δ/ση: Ευαγγελιστριάς 2, Αθήνα 105 63  
Τηλέφωνο: 2131510 966  
FAX: 2131510 935  
E-mail: [agalani@gscp.gr](mailto:agalani@gscp.gr)

**Θέμα: Ρόλοι και αρμοδιότητες των φορέων – σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο – που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση και τη διαχείριση συνεπειών από συμβάντα/ατυχήματα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**

- Σχετ.:**
1. Ν. 3013/2002 (ΦΕΚ Α' 102/01.05.2002): «Αναβάθμιση της πολιτικής προστασίας και λοιπές διατάξεις»
  2. Υ.Α. 1299/2003 (ΦΕΚ Β' 423/10.04.2003): «Έγκριση του από 7.4.2003 Γενικού Σχεδίου Πολιτικής Προστασίας με τη συνθηματική λέξη «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ»»
  3. Π.Δ. 151/2004 (ΦΕΚ Α' 107/03.06.2004): «Οργανισμός Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας»
  4. Π.Δ. 184/2009 (ΦΕΚ 213/Α'/2009) «Σύσταση Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και καθορισμός των αρμοδιοτήτων του»
  5. Ν. 4249/2014 (ΦΕΚ 73/Α'/2014) «Αναδιοργάνωση της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος και της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, αναβάθμιση Υπηρεσιών του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και ρύθμιση λοιπών θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και άλλες διατάξεις»
  6. ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ 1495/Β'/2015) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/103/ΕΕ της Επιτροπής της 21<sup>ης</sup> 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)»
  7. Το υπ' αριθ. 2377915/11.01.2015 έγγραφο της Δ/σης Κυκλοφορίας της ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων»

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Τα ατυχήματα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, είναι φαινόμενα που εντάσσονται στην κατηγορία των τεχνολογικών καταστροφών (Σχέδιο «Ξενοκράτης» ΦΕΚ 423 Β'/ 10.04.2003) και είναι δυνατό να θέσουν σε κίνδυνο τη ζωή, την υγεία και την περιουσία των

ανθρώπων, να προκαλέσουν καταστροφές στο περιβάλλον, να διαταράξουν την οικολογική ισορροπία, καθώς και να θέσουν σε κίνδυνο την πολιτιστική κληρονομιά.

Όσον αφορά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, «επικίνδυνα εμπορεύματα» είναι οι ουσίες και τα είδη, η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται από τα Παραρτήματα I (για τις οδικές μεταφορές) και II (για τις σιδηροδρομικές μεταφορές) της ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ 1495/Β'/2015)<sup>1</sup> ή επιτρέπεται μόνο υπό τους όρους, οι οποίοι περιγράφονται στα ανωτέρω Παραρτήματα και των οποίων κατάλογοι παρατίθενται στους Πίνακες Α των Κεφαλαίων 3.2 αυτών.

Με τον όρο «μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» νοείται η αλλαγή τόπου των επικίνδυνων υλικών, συμπεριλαμβανομένων στάσεων αναγκαίων λόγω των συνθηκών μεταφοράς και περιόδων κατά τις οποίες τα επικίνδυνα εμπορεύματα παραμένουν εντός των φορταμαξών, δεξαμενών και εμπορευματοκιβωτίων που είναι απαραίτητες λόγω συνθηκών κυκλοφορίας, πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την αλλαγή τόπου. Ο ανωτέρω ορισμός καλύπτει επίσης την ενδιάμεση προσωρινή αποθήκευση των επικίνδυνων υλικών για την αλλαγή τρόπου ή μέσου μεταφοράς (μεταφόρτωση) [ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ 1495/Β'/2015), Κεφάλαια 1.2 των Παραρτημάτων I και II].

Οι κυριότεροι παράγοντες στην Ελλάδα που μπορεί να οδηγήσουν σε συμβάν ή ατύχημα και απελευθέρωση επικίνδυνων ουσιών στο οδικό ή/και το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι οι εξής:

- Σύγκρουση μεταξύ οχημάτων
- Σύγκρουση με σταθερό αντικείμενο
- Ανατροπή οχήματος
- Σύγκρουση σε ισόπεδη διάβαση με τρένο
- Συμβάντα που οφείλονται σε μη ατυχήματα (π.χ. μηχανική αστοχία, ανθρώπινη αμέλεια, κλπ).

Οι κίνδυνοι που απορρέουν σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος κατά την οδική και σιδηροδρομική σχετίζονται με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω φαινόμενα:

- θερμικά: θερμική ακτινοβολία λόγω πυρκαγιάς
- μηχανικά: υπερπίεση λόγω ωστικού κύματος (blast) από εκρήξεις και/ή πτώση/εκτόξευση θραυσμάτων από διαλυμένο λόγω εκρήξεων εξοπλισμό
- χημικά: διασπορά τοξικών ή εύφλεκτων ουσιών,

τα οποία μπορεί να εκδηλωθούν οπουδήποτε λαμβάνει χώρα η μεταφορά. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι οι περισσότερες εκρήξεις κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δε συνδέονται με τα άμεσα εκρηκτικά χαρακτηριστικά μίας ουσίας, αλλά με γεγονότα

<sup>1</sup> Οι διεθνείς οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων διέπονται από την Ευρωπαϊκή Συμφωνία ADR και τον Κανονισμό RID, αντίστοιχα. Οι διεθνείς αυτοί Κανονισμοί θεσπίζουν ενιαίους κανόνες για την ασφαλή διεθνή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και αποτελούν κυρίως τεχνικά κείμενα που ενσωματώνονται στο Κοινοτικό Δίκαιο με Οδηγίες, ενώ οι διατάξεις τους επικαιροποιούνται ανά διετία με στόχο την ταχεία προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο.

Με την έκδοση της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων οι δύο παραπάνω Κανονισμοί ADR και RID εντάχθηκαν στην ίδια Οδηγία ως ξεχωριστά Παραρτήματα.

Η Οδηγία 2014/103/ΕΕ της Επιτροπής της 21<sup>ης</sup> 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 (ADR 2015 & RID 2015), ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με την ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ Β' 1495/16.07.2015). Με την ανωτέρω ΚΥΑ κωδικοποιήθηκαν και οι ΚΥΑ 35043/2524/2010 (ΦΕΚ 1385/Β'/2010), 52280/4720/2011 (ΦΕΚ 2640/ Β'/2011), 52167/4683/2012 (ΦΕΚ 37/Β'/2012) και 40955/4862/2013 (ΦΕΚ 2514/Β'/2013).

Η ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 εφαρμόζεται στις οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός ή μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της φορτοεκφόρτωσης, της μεταφόρτωσης από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο και των στάσεων που απαιτούνται λόγω των συνθηκών μεταφοράς, ενώ δεν εφαρμόζονται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με οχήματα και φορτάμαξες που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις ή είναι υπό την ευθύνη τους, καθώς και για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων όταν αυτή πραγματοποιείται εξολοκλήρου εντός της περιμέτρου κλειστής περιοχής (Υ.Α. Γ1/20655/2897/2015, άρθρο 1, παρ. 1). Σημειώνεται ότι ειδικά για τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών της κλάσης 7, ισχύει και εφαρμόζεται το Μέρος 11 της ΚΥΑ 1014(ΦΟΡ) 94, ΦΕΚ 216/Β/6.03.2001, «Έγκριση Κανονισμών Ακτινοπροστασίας», το οποίο συμπληρώνει και συμπληρώνει, χωρίς όμως και να αντικαθιστά, την Ευρωπαϊκή Συμφωνία ADR και την κύρωσή της με την αντίστοιχη εθνική νομοθεσία.

(διαρροή κλπ.) που οδηγούν στο σχηματισμό εκρηκτικού μίγματος.

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο "REACH" του Πολυτεχνείου Κρήτης σχετικά με εκπομπές και σενάρια ατυχημάτων κατά την τροφοδοσία και διακίνηση καυσίμων και πετροχημικών προϊόντων στην Ελλάδα, τα τελευταία 90 έτη, επί του συνόλου των περίπου 25000 ατυχημάτων στις μεταφορές, η οδική/σιδηροδρομική μεταφορά και η φορτοεκφόρτωση απαντώνται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50%, ενώ σε περίπου 900 ατυχήματα με LPG, η οδική μεταφορά και η φορτοεκφόρτωση απαντώνται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 55%. Σύμφωνα με το ανωτέρω Πρωτόκολλο, όσον αφορά τα ατυχήματα με σοβαρές επιπτώσεις, η οδική μεταφορά και η φορτοεκφόρτωση παρουσιάζουν πολύ υψηλή συμμετοχή, με ποσοστό μεγαλύτερο του 85%.

Επιπλέον,

- η οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δε διέπεται από τις διατάξεις της ΚΥΑ 172058/2016 (ΦΕΚ 354Β') περί καθορισμού μέτρων και όρων για την αντιμετώπιση κινδύνων από ατυχήματα μεγάλης έκτασης σε εγκαταστάσεις ή μονάδες SEVESO και
- το εύρος των ζωνών επιπτώσεων λόγω πρόκλησης ατυχήματος σε βυτιοφόρο όχημα ή βαγόνι εντός των ορίων βιομηχανικής εγκατάστασης, όπου ισχύουν οι διατάξεις της ΚΥΑ 172058/2016 και το ατύχημα είναι περισσότερο ελεγχόμενο, είναι το αυτό με το εύρος των ζωνών επιπτώσεων όταν προκληθεί ατύχημα στο ίδιο βυτιοφόρο όχημα ή βαγόνι εκτός των ορίων της βιομηχανικής εγκατάστασης, όπου το βυτιοφόρο όχημα ή βαγόνι αποτελεί μία «κινητή μονάδα SEVESO» και συνεπώς στις παραμέτρους πρόκλησης ατυχήματος προστίθενται και διάφοροι αστάθμητοι παράγοντες, όπως η εμπλοκή του οδηγού σε τροχαίο ή σιδηροδρομικό ατύχημα κλπ..

Λαμβάνοντας υπόψιν τα ανωτέρω, προκύπτει η ανάγκη για την εφαρμογή **προληπτικών μέτρων μείωσης και διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**, με στόχο την αποτροπή εμφάνισης των ατυχημάτων και τη μείωση των συνεπειών τους, καθώς και για τη **λήψη μέτρων με στόχο την εξασφάλιση της ετοιμότητας για την αντιμετώπιση αναγκών και την άμεση διαχείριση των συνεπειών τους**.

**Στην κατηγορία των μέτρων μείωσης και διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**, εντάσσονται τα μέτρα που αναφέρονται στις παρ. 1.2 των Ενοτήτων Α (για την οδική μεταφορά) και Β (για τη σιδηροδρομική μεταφορά) του παρόντος. Τα ανωτέρω μέτρα, δεν εμπίπτουν άμεσα στην κατηγορία των έργων και δράσεων Πολιτικής Προστασίας, ωστόσο, συμβάλλουν στη μείωση του κινδύνου εμφάνισης ατυχημάτων με δυσμενείς επιπτώσεις, οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης πολιτικής προστασίας.

**Στην κατηγορία λήψης μέτρων με στόχο την εξασφάλιση της ετοιμότητας για την αντιμετώπιση αναγκών και την άμεση διαχείριση των συνεπειών τους** εντάσσονται μέτρα και δράσεις που αποβλέπουν κυρίως στην προστασία της ζωής και της περιουσίας των πολιτών, την παροχή βοήθειας στους πληγέντες και την επαναφορά της λειτουργίας των υποδομών που επλήγησαν, με στόχο την αποκατάσταση της καθημερινής λειτουργίας περιοχών που έχουν πληγεί.

Ειδικότερα, η προστασία της ζωής και η άμεση παροχή βοήθειας συνδέεται με δράσεις που αφορούν τις δράσεις προστασίας των πολιτών (απομάκρυνση - παραμονή σε κλειστούς χώρους), την παροχή οδηγιών σχετικά με την κατανάλωση ή μη πόσιμου ύδατος, καθώς και γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων και αλιευμάτων, την περιβαλλοντική αποκατάσταση του χώρου του ατυχήματος, το έργο διάσωσης των πολιτών που βρίσκονται σε κίνδυνο, την άμεση επαναλειτουργία των δικτύων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, ύδρευσης, κλπ, που έχουν διακοπεί λόγω βλάβης, όπως επίσης και την αποκατάσταση βλαβών στο οδικό ή σιδηροδρομικό δίκτυο.

Είναι συνεπώς προφανές ότι για την αντιμετώπιση και τη διαχείριση των συνεπειών λόγω ατυχημάτων κατά την οδική ή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων έχει βαρύνουσα σημασία ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των φορέων που εμπλέκονται άμεσα στην αντιμετώπιση αναγκών και τη διαχείριση των συνεπειών, καθώς απαιτείται ο μεταξύ τους συντονισμός και συνεργασία για την από κοινού αντιμετώπιση του ατυχήματος και τη διαχείριση των συνεπειών του.

Στα πλαίσιο όλων των ανωτέρω, η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας, ως φορέας της Κεντρικής Διοίκησης, θεωρεί απαραίτητη την έκδοση του παρόντος, με στόχο την αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων και τη βελτίωση της συνεργασίας και της συνέργειας όλων των φορέων που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση αναγκών και τη διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση συμβάντων ή ατυχημάτων κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

#### 1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ADR

Σύμφωνα με τη Συμφωνία ADR και την ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015, τα κύρια καθήκοντα των αρμόδιων αρχών αναφορικά με τις απαιτήσεις της Συμφωνίας για την ασφάλεια της οδικής μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, περιλαμβάνουν συνοπτικά τα κάτωθι:

- Εκτέλεση δειγματοληπτικών ελέγχων για την επιβεβαίωση τήρησης των απαιτήσεων που αφορούν στη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων (εδάφιο 1.8.1.1 της Συμφωνίας).
- Εκτέλεση επιθεωρήσεων ασφαλείας, σε συμφωνία με τις διατάξεις των §1.8.1 και §7.5.1.1 της ADR (επιθεωρήσεις στα οχήματα, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις, έλεγχος των απαραίτητων εγγράφων, λήψη δειγμάτων των επικίνδυνων εμπορευμάτων ή συσκευασιών για εξέταση, κλπ.).
- Τήρηση ενημερωμένων αρχείων έγκυρων πιστοποιητικών εκπαίδευσης για τους οδηγούς σύμφωνα με τις απαιτήσεις της §8.2.1, τα οποία εκδίδονται από την αρμόδια αρχή ή από κάθε αναγνωρισμένο οργανισμό.
- Έγκριση και παρακολούθηση των διαπιστευμένων οργάνων επιθεώρησης για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, έκτακτους ελέγχους και επόπτευση της υπηρεσίας επιθεώρησης εντός της επιχείρησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των §1.8.6 και §1.8.7 της Συμφωνίας.
- Απαγόρευση μίας αποστολής ή διακοπή επιχείρησης μεταφοράς σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της ADR, έως ότου διορθωθούν οι ελλείψεις ή καθοριστούν άλλα κατάλληλα μέτρα.

Σύμφωνα με την ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (άρθρο 9), το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων ορίζεται ως η αρμόδια αρχή για τα κάτωθι:

- Την έγκριση οχημάτων, δεξαμενών και άλλων υπερκατασκευών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά ADR (παρ. 1),
- Την πιστοποίηση των ανωτέρω (παρ. 1),
- Την αναγνώριση φορέων διενέργειας των προβλεπόμενων ελέγχων και δοκιμών κατά ADR (παρ. 1) και
- Τους σκοπούς του Κεφαλαίου 1.8.3 «Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς» της ADR (παρ. 5).

Σύμφωνα επίσης με την ανωτέρω ΚΥΑ:

- Τα αρμόδια Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) (δημόσια και ιδιωτικά) είναι υπεύθυνα για τη χορήγηση του πιστοποιητικού έγκρισης οχήματος μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων που προβλέπεται στο υποπλήγμα 9.1.3.5 της ADR (άρθρο 9, παρ. 3) (βλ. Παράρτημα Α του παρόντος).
- Οι Δ/νσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της Χώρας είναι αρμόδιες για τους σκοπούς του Κεφαλαίου 8.2 «Απαιτήσεις που αφορούν στην εκπαίδευση του πληρώματος του οχήματος» της ADR (άρθρο 9, παρ. 4).
- Το πιστοποιητικό εκπαίδευσης συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς που προβλέπεται στα υποπλήγματα 1.8.3.18 της ADR/RID χορηγείται είτε από εξεταστικό φορέα που, για την ADR, ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων είτε από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, εφόσον οι εξετάσεις διενεργούνται από επιτροπή εξέτασης (άρθρο 13, παρ. 1).

Επιπλέον:

- Το Γενικό Χημείο του Κράτους (Δ/ση Ενεργειακών, Βιομηχανικών & Χημικών Προϊόντων) είναι η αρμόδια αρχή για την ταξινόμηση των επικίνδυνων εμπορευμάτων για σιδηροδρομική μεταφορά (ΚΥΑ ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015, άρθρο 9, παρ. 6).
- Η Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας είναι η αρμόδια αρχή για τις άδειες μεταφοράς ραδιενεργών υλικών (κλάση 7), καθώς και τη σχετική εκπαίδευση οδηγών και Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων [Ν. 1733/1987, άρθρο 28, παρ. 1 και ΚΥΑ 1014(ΦΟΡ)94, ΦΕΚ 216Β 6/3/2001 «Κανονισμός Ακτινοπροστασίας», Μέρος 11 και ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (άρθρο 11, παρ. 2)].
- Το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας είναι η αρμόδια αρχή για την έκδοση αδειών διαμετακόμισης ειδών της κλάσης 1 (Ν. 2168/1993, άρθρο 4, παρ. 2 και ιστοχώρος του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))).
- Οι αρμόδιες αρχές για την ADR στα συμβαλλόμενα μέρη της, βρίσκονται αναρτημένες στην ιστοσελίδα του ΟΗΕ, στο σύνδεσμο: <http://www.unece.org>.

## 1.2 ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Τα βασικά μέτρα μείωσης και διαχείρισης της επικινδυνότητας που εφαρμόζονται στη χώρα μας με σκοπό την αποτροπή εμφάνισης των ατυχημάτων και τη μείωση των συνεπειών τους κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, έχουν ως εξής:

1. Κατάλληλη σήμανση του οχήματος και της συσκευασίας όπως και ετικέτες κινδύνου επί του οχήματος, ανάλογα με τα μεταφερόμενα είδη (κεφάλαιο 3.2 και § 5.3.2 ADR).
2. Έλεγχοι οχημάτων [πεδίου-δεξαμενών οχημάτων οδικής μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΠΔ 256/1999, Ν. 3446/2006, ΥΑ 32591/3257/2001, υπ' αριθ. 46987/3527/3.11.2010 εγκύκλιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και σημείο 6.8.2.4.3 της ADR)-τεχνικοί έλεγχοι στα ΚΤΕΟ (ΥΑ 44800/123/1985, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα από τις ΥΑ 17948/625/1986, 62652/635/1987, 79400/2490/1989 και 12078/1343/2004)] (βλ. Παράρτημα Α του παρόντος).
3. Σχέδια ασφαλείας τα οποία πρέπει να συντάσσονται σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ισχυρών συνεπειών<sup>2</sup> (παρ. 1.10.3.2. της ADR).
4. Υποχρέωση της εκάστοτε επιχείρησης να συνεργάζεται με Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ), ο οποίος θα διαθέτει επαγγελματικό πιστοποιητικό κατάρτισης ισχύον για οδικές μεταφορές (§1.8.3.1 και άρθρα 10 & 11 των ADR/RID).
5. Υποχρέωση το όχημα να διαθέτει τα αναγκαία συνοδευτικά έγγραφα, τόσο για τυχόν έλεγχο του οχήματος στο δρόμο, όσο και για την καλύτερη αντιμετώπιση ενδεχόμενου ατυχήματος (Παράρτημα Α,

<sup>2</sup> «**Επικίνδυνα εμπορεύματα ισχυρών συνεπειών**» είναι αυτά για τα οποία υπάρχει η πιθανότητα χρήσης σε τρομοκρατική ενέργεια και η οποία μπορεί, ως εκ τούτου, να προκαλέσει σοβαρές συνέπειες, όπως μαζικές απώλειες, μαζικές καταστροφές ή, ιδιαίτερα για την Κλάση 7 των ραδιενεργών υλικών, μαζικές κοινωνικοοικονομικές αναταραχές. Μια μεταφορά θεωρείται ότι ανήκει στην κατηγορία των ισχυρών συνεπειών ανάλογα με:

- το είδος του μεταφερόμενου επικίνδυνου εμπορεύματος και
- την ποσότητα του φορτίου.

Τα επικίνδυνα εμπορεύματα ισχυρών συνεπειών των Κλάσεων εκτός της Κλάσης 7 είναι εκείνα που αναφέρονται στον Πίνακα 1.10.3.1.2 του Παραρτήματος Α της ADR και μεταφέρονται σε ποσότητες μεγαλύτερες από εκείνες που αναφέρονται σε αυτόν (εδάφιο 1.10.3.1.2 της ADR). Για τα επικίνδυνα εμπορεύματα της Κλάσης 7, ραδιενεργό υλικό ισχυρής συνέπειας είναι αυτό με δραστηριότητα ίση ή μεγαλύτερη από το όριο ασφαλείας μεταφοράς που είναι 3.000 A<sub>2</sub> ανά μεμονωμένο κόλο εκτός από τα ραδιονουκλεΐδια όπου το όριο ασφαλείας μεταφοράς δίνεται στον Πίνακα 1.10.3.1.3 του Παραρτήματος Α της ADR (εδάφιο 1.10.3.1.3 της ADR). Όταν το ραδιενεργό υλικό κατέχει δευτερεύοντες κινδύνους άλλων Κλάσεων, τα κριτήρια του Πίνακα 1.10.3.1.2 θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη (εδάφιο 1.10.3.1.5 της ADR).

Μέρος 1, παρ. 8.1.2 ADR).

6. Υποχρέωση ο οδηγός να διαθέτει πιστοποιητικό εκπαίδευσης οδηγού οχήματος μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (κεφάλαιο 8.2 ADR).

7. Συντήρηση του οδοστρώματος, κατάλληλη σήμανση και ηλεκτροφωτισμός των οδών, με μέριμνα του αρμόδιου φορέα συντήρησης και λειτουργίας της οδού, όπως αυτός περιγράφεται αναλυτικά στο υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ).

8. Προληπτική απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ημέρες και ώρες που ο κίνδυνος εκδήλωσης ατυχήματος θεωρείται υψηλός (π.χ. χιονόπτωση-παγετός) (Κεφάλαιο 1.9 της Συμφωνίας ADR).

9. Πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας ή περιορισμοί σχετικά με οχήματα που χρησιμοποιούν υποδομές όπως γέφυρες ή σήραγγες, οχήματα που χρησιμοποιούν συνδυασμένα μέσα μεταφοράς όπως πορθμεία ή τρένα ή οχήματα που εισέρχονται ή εξέρχονται από λιμάνια ή άλλους μεταφορικούς σταθμούς (παρ. 1.9.3a ADR).

10. Κατάλληλος σχεδιασμός του δρομολογίου των οχημάτων, από τις εταιρίες εμπορίας και διανομής επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατά τον οποίο θα αποφεύγεται η διέλευση των οχημάτων από εμπορικές ή οικιστικές περιοχές, περιοχές ευαίσθητες περιβαλλοντικά, βιομηχανικές ζώνες που περικλείουν επικίνδυνες εγκαταστάσεις και θα λαμβάνονται υπόψιν παράγοντες όπως οι συνθήκες του οδοστρώματος (ύπαρξη λακκουβών, ολισθηρών ανήφορων, στροφών, διαχωριστικού στο μέσον κ.ά.), τα πιθανά εμπόδια (π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα), οι καιρικές συνθήκες κλπ. (παρ. 1.9.3b ADR), με στόχο την εξασφάλιση της πλέον ασφαλούς διαδρομής.

11. Απαιτήσεις άμεσης ανάγκης σχετικά με το δρομολόγιο ή τη στάθμευση οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών, σεισμού, ατυχήματος, απεργιών, διαδηλώσεων κλπ (παρ. 1.9.3c ADR). Οι απαιτήσεις αυτές σχετίζονται με τροποποιήσεις στο δρομολόγιο των οχημάτων λόγω ειδικών ως ανωτέρω συνθηκών κλπ..

12. Περιορισμοί στην κυκλοφορία επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ορισμένες ημέρες της εβδομάδας ή του έτους (παρ. 1.9.3d ADR).

13. Ενημέρωση του κοινού για τη λήψη μέτρων αυτοπροστασίας από κινδύνους που προέρχονται από ατυχήματα κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (βλ. Ενότητα Γ του παρόντος).

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

### 2.1 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΣΕ ΣΥΜΒΑΝΤΑ/ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μία επικίνδυνη ουσία εγκυμονεί κίνδυνο για εκείνον που τη χρησιμοποιεί, τη χειρίζεται, ή τη μεταφέρει και συνεπώς είναι απαραίτητο να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για να προστατεύονται οι ανωτέρω, οι τρίτοι και το περιβάλλον. Μία ουσία ή ένα είδος που παρουσιάζει ένα συγκεκριμένο κίνδυνο θα πρέπει να χρησιμοποιείται και να μεταφέρεται λαμβάνοντας υπόψιν τα χαρακτηριστικά αυτού του κινδύνου.

Πρακτικά, μία ουσία θεωρείται επικίνδυνη όταν:

- μπορεί να προκαλέσει βλάβες στους ανθρώπους που τη χειρίζονται,
- μπορεί να προκαλέσει βλάβες σε τρίτους και σε ιδιοκτησίες τους,
- μπορεί να προκαλέσει βλάβες στο περιβάλλον (ατμόσφαιρα, έδαφος, νερό, φυτά, ζώα, τροφική αλυσίδα),
- μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της μεταφοράς,
- μπορεί να προκαλέσει βλάβες στο όχημα με το οποίο μεταφέρεται.

Μία επικίνδυνη ουσία μπορεί να παρουσιάζει περισσότερους από ένα είδος κινδύνου και συνεπώς περισσότερους κινδύνους.

Τα πλέον συνηθισμένα επικίνδυνα υλικά που παράγονται, μεταφέρονται, αποθηκεύονται, υφίστανται επεξεργασία και χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα με τις πινακίδες πορτοκαλί χρώματος σύμφωνα με την ADR («Εγχειρίδιο Αντιμετώπισης Ατυχημάτων με Επικίνδυνα Υλικά», ΑΠΣ, Αθήνα 2010) είναι τα εξής:

- Υγραέριο (LPG)
- Φυσικό αέριο (NG, CNG, LNG)
- Βενζίνη – καύσιμο ντήζελ (diesel)/ελαφρύ πετρέλαιο θέρμανσης
- Ακετυλένιο ή ασετυλίνη ή αιθίνιο (C<sub>2</sub>H<sub>2</sub>)
- Υδρογόνο (H<sub>2</sub>)
- Οξυγόνο (O<sub>2</sub>)
- Αμμωνία (NH<sub>3</sub>)
- Χλώριο (Cl<sub>2</sub>)
- Υδροχλώριο – Υδροχλωρικό οξύ (HCl)
- Θειικό οξύ (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>)
- Υδροξείδιο του νατρίου (NaOH)

Πληροφορίες για τα υλικά, καθώς και για τους τρόπους αντιμετώπισης περιστατικών στα οποία αυτά εμπλέκονται περιέχονται ενδεικτικά:

1. στο κεφάλαιο 2 «ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ–ΣΥΜΦΩΝΙΑ ADR/ΚΛΑΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» του «Εγχειριδίου Αντιμετώπισης Ατυχημάτων με Επικίνδυνα Υλικά» (ΑΠΣ, Αθήνα 2010),
2. στη βάση δεδομένων επικίνδυνων υλικών CAMEO Chemicals (<http://cameochemicals.noaa.gov/>)
3. στις Κάρτες Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών ERICards/Εγκύκλιος Διαταγή Α.Π.Σ. 114/2008 ([www.ericards.net](http://www.ericards.net)),
4. στην εφαρμογή CHAZMA GS 2008 (διαθέσιμη στον εσωτερικό διαδικτυακό τόπο του ΠΣ [www.fireservice.gr](http://www.fireservice.gr))
5. στον αμερικανικό οδηγό ERG 2012 (<http://hazmat.dot.gov>),
6. στα Δελτία Δεδομένων Ασφαλείας (MSDS) των υλικών.

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο “REACH” του Πολυτεχνείου Κρήτης σχετικά με εκπομπές και σενάρια ατυχημάτων κατά την τροφοδοσία και διακίνηση καυσίμων και πετροχημικών προϊόντων και όσον αφορά τις επιπτώσεις των ατυχημάτων, στα ατυχήματα με σοβαρές επιπτώσεις, η οδική μεταφορά και η φορτοεκφόρτωση παρουσιάζουν πολύ υψηλή συμμετοχή (> 85%), με τα προϊόντα που συμμετέχουν στα ατυχήματα αυτά να υπάγονται στις εξής κλάσεις κινδύνου:

- 3 (εύφλεκτα υγρά) και 2 (εύφλεκτα και τοξικά αέρια) κατά > 80%,
- 8 (διαβρωτικά) κατά περίπου 10%, και
- 5 (οξειδωτικά), 6 (τοξικά) και 9 (επικίνδυνα) κατά περίπου 4%.

Για επιμέρους προϊόντα, ένας δείκτης κινδύνου (για θανάτους και τραυματισμούς) που εφαρμόστηκε σε ένα δείγμα περίπου 6000 ατυχημάτων με σοβαρές επιπτώσεις (USDOT) για μία περίοδο πέντε ετών (2005-2009), έδειξε ότι η βενζίνη και το Diesel συμμετέχουν κατά 85%, ενώ

- το LPG κατά 7 %
- το θειικό οξύ κατά 5%
- το χλώριο κατά 3%.

Τα οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων υπόκεινται στους περιορισμούς της ΚΥΑ οικ.81526/11940/15 (ΦΕΚ 3017 Β’/31-12-2015) αναφορικά με την κυκλοφορία φορτηγών αυτοκινήτων σε τμήματα των Εθνικών οδών όλης της Επικράτειας κατά τις ημέρες και ώρες του έτους που αναμένονται μεγάλες κυκλοφοριακές αιχμές, με στόχο την βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας, την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, την μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, καθώς και την



περιστολή των τροχαίων ατυχημάτων. Πέραν των ανωτέρω περιορισμών, τα οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων δεν υπόκεινται σε άλλου είδους περιορισμούς ως προς το δρομολόγιο και το ωράριο κυκλοφορίας τους.

Σημειώνεται ότι μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αποτελεί και η μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων, η οποία περιγράφεται στο υπ' αριθ. 2310/26.04.2013 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, που είναι αναρτημένο στον ιστοχώρο της ΓΓΠΠ ([www.civilprotection.gr](http://www.civilprotection.gr)). Σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς<sup>3</sup> επικίνδυνων αποβλήτων [άρθρο 4, Μέρος ΙΙ, παρ. 1.3.1 & 1.3.2, ΚΥΑ Η.Π. 24944/1159/06 (ΦΕΚ 791Β'/30.06.2006)]:

1. Για την πραγματοποίηση εισαγωγής ή εξαγωγής επικίνδυνων αποβλήτων:
  - Η σχετική αδειοδότηση αποτελεί αρμοδιότητα του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Δ/ση Προστασίας Βιοποικιλότητας, Εδάφους και Διαχείρισης Αποβλήτων).
  - Συμπληρώνεται από την εταιρία που διενεργεί τη μεταφορά το αντίστοιχο έγγραφο παρακολούθησης και αποστέλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Δ/ση Προστασίας Βιοποικιλότητας, Εδάφους και Διαχείρισης Αποβλήτων) και στις λοιπές αρμόδιες αρχές (προορισμού, αποστολής και διαμετακόμισης, αναλόγως), τρεις (3) εργάσιμες ημέρες πριν από την μεταφορά, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 259/93, όπως ισχύει.
  - Αποστέλλεται επιπλέον στην ως άνω αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας βεβαίωση της ασφαλιστικής εταιρίας ότι ενημερώθηκε έγκαιρα από τον ενδιαφερόμενο για την πρόθεση πραγματοποίησης της προγραμματιζόμενης διασυνοριακής μεταφοράς.
  - Το παραπάνω συμπληρωμένο έγγραφο παρακολούθησης κοινοποιείται επίσης από τον ενδιαφερόμενο στη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ και Δ/ση Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών), στη Δ/ση Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ., στη Δ/ση Τεχνολογίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και στις Δ/σεις Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Λιμενικής Αστυνομίας και Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..
2. Στην περίπτωση διαμετακόμισης επικίνδυνων αποβλήτων απαιτείται η έγγραφη συναίνεση της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Δ/ση Προστασίας Βιοποικιλότητας, Εδάφους και Διαχείρισης Αποβλήτων), σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 259/93, όπως ισχύει.
 

Για τη διαμετακόμιση επικίνδυνων αποβλήτων, τα απαιτούμενα στοιχεία που αποστέλλονται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας μαζί με το συμπληρωμένο έγγραφο κοινοποίησης είναι τα εξής [άρθρο 4, Μέρος ΙΙ, παρ. 1.3.3, ΚΥΑ Η.Π. 24944/1159/06 (ΦΕΚ 791Β'/30.06.2006)]:

  - Ασφαλιστήριο συμβόλαιο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 259/93, όπως ισχύει.
  - Το δρομολόγιο που θα ακολουθηθεί.
  - Για την πραγματοποίηση της διαμετακόμισης, απαιτείται η έγγραφη συναίνεση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., η οποία κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο και τις λοιπές αρμόδιες αρχές (αποστολής, προορισμού και τυχόν λοιπές αρχές διαμετακόμισης) εντός των προθεσμιών που

<sup>3</sup> Η διασυνοριακή μεταφορά των επικίνδυνων αποβλήτων περιλαμβάνει (άρθρο 4, Μέρος Ι, παρ. 1.3.1, ΚΥΑ Η.Π. 24944/1159/06 (ΦΕΚ 791Β'/30.06.2006)):

- Εξαγωγές, όταν πρόκειται για απόβλητα παραγόμενα στην Ελλάδα, τα οποία προορίζονται για αξιοποίηση, επεξεργασία ή ασφαλή τελική διάθεση εκτός της χώρας.
- Εισαγωγές, όταν πρόκειται για απόβλητα, τα οποία αποστέλλονται στη χώρα μας προκειμένου να υποστούν αξιοποίηση, επεξεργασία ή ασφαλή τελική διάθεση.
- Διαμετακόμιση, όταν πρόκειται για απόβλητα, τα οποία οδηγούνται προς τους τελικούς αποδέκτες τους μέσω του εθνικού χώρου.

Οι απαιτούμενες κατά περίπτωση ενέργειες και διαδικασίες που ακολουθούνται κατά τη διασυνοριακή μεταφορά Ε.Α. βασίζονται στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 259/93 και των τροποποιήσεών του και της Σύμβασης της Βασιλείας (νόμος 2203/94).

ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 259/93, όπως ισχύει. Επίσης, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. μπορεί να επιβάλλει όρους σχετικά με τη διαμετακόμιση, οι οποίοι κοινοποιούνται στους προαναφερόμενους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 259/93, όπως ισχύει.

## 2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Όσον αφορά τις συνέπειες στον άνθρωπο και το περιβάλλον, τα περιστατικά κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων μπορούν να διακριθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- i. Περιστατικό χωρίς νεκρούς και τραυματίες και χωρίς περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή απειλή για αυτές (π.χ. περιστατικό κατά τη μεταφορά εκρηκτικών υλών χωρίς συνθήκες πυροδότησής τους).
- ii. Περιστατικό χωρίς νεκρούς και τραυματίες αλλά με επικείμενη περιβαλλοντική απειλή (π.χ. εκτροπή βυτιοφόρου οχήματος και εγκατάλειψη βαρελιών περιέχοντα επικίνδυνες ουσίες, οι οποίες δεν προκαλούν άμεσα περιβαλλοντικές επιπτώσεις αλλά επίκειται να προκαλέσουν, λόγω διάβρωσης ή κλοπής).
- iii. Περιστατικό χωρίς νεκρούς και τραυματίες αλλά με περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- iv. Περιστατικό με νεκρούς ή/και τραυματίες, χωρίς περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή απειλή για αυτές (όταν δεν υπάρχει διαρροή/διαφυγή επικίνδυνων ουσιών).
- v. Περιστατικό με νεκρούς ή/και τραυματίες και με περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- vi. Επιπρόσθετα, ιδιάζουσες περιπτώσεις περιστατικών αποτελούν τα περιστατικά **εντός ή πλησίον σήραγγας**<sup>4</sup>, τα οποία εντάσσονται στο υψηλότερο επίπεδο έκτακτης ανάγκης από πλευράς αντιμετώπισης ατυχημάτων εντός μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, καθώς και τα περιστατικά **πλησίον σχολείου, νοσοκομείου ή εντός οικιστικού ιστού κλπ**. Τα περιστατικά αυτά έχουν αυξημένο βαθμό σοβαρότητας, τα μεν πρώτα λόγω του περιορισμένου και κλειστού χώρου στον οποίο συμβαίνουν, τα δε δεύτερα λόγω της γεινιάσής τους με κρίσιμα σημεία ενδιαφέροντος<sup>5</sup>, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα επιτακτική την ανάγκη λήψης πρόσθετων προληπτικών μέτρων αλλά και μέτρων για τη διαχείριση των συνεπειών τους.

Σε όλα τα ανωτέρω περιστατικά, όταν αναφέρονται νεκροί ή/και τραυματίες, νοείται ότι οι θάνατοι και οι τραυματισμοί οφείλονται σε επιπτώσεις των επικίνδυνων ουσιών και όχι στο τροχαίο συμβάν αυτό καθαυτό.

Σε περίπτωση μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος κατά τη φορτοεκφόρτωση βυτιοφόρων οχημάτων εντός εγκαταστάσεων SEVESO, ενεργοποιείται και εφαρμόζεται το Γενικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Τεχνολογικών Ατυχημάτων Μεγάλης Έκτασης (Γενικό ΣΑΤΑΜΕ) (1<sup>η</sup> Έκδοση, Ιούνιος 2009), το οποίο βρίσκεται αναρτημένο στον ιστοχώρο της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας ([www.civilprotection.gr](http://www.civilprotection.gr)) και ενεργοποιείται με ευθύνη της ΓΓΠΠ.

Σε περίπτωση τρομοκρατικής ενέργειας με ΧΒΡΠ παράγοντες, ενεργοποιείται το Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης ΧΒΡΠ Συνεπειών, με ευθύνη της ΕΛ.ΑΣ..

<sup>4</sup> Στον ιστοχώρο της Διοικητικής Αρχής Σηράγγων ([www.eesyve.gr](http://www.eesyve.gr)) παρατίθεται Πίνακας με τις Σήραγγες εθνικού οδικού δικτύου, στον οποίον, μεταξύ άλλων αναφέρεται και το υφιστάμενο καθεστώς επικίνδυνων εμπορευμάτων του εκάστοτε οδικού τμήματος.

<sup>5</sup> Με τον όρο σημεία ενδιαφέροντος νοούνται:

- όλα τα σημεία με υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού (δημόσιες υπηρεσίες, κτίρια, σταθμοί τρένων και λεωφορείων, λιμάνια, αεροδρόμια, μονές, εκκλησίες, στρατιωτικές μονάδες, αθλητικοί χώροι, πλατείες κλπ),
- οι χώροι συνάθροισης ευπαθών τμημάτων πληθυσμού (σχολεία, παιδικοί σταθμοί, νοσοκομεία, μονάδες υγείας, γηροκομεία, ΚΑΠΗ, κατασκηνώσεις κλπ),
- οι οικισμοί,
- συλλέκτες νερού,
- περιβαλλοντικά προστατευόμενες περιοχές και
- μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς.

Σε περίπτωση ατυχήματος κατά το οποίο προκαλούνται πολυάριθμοι θάνατοι (χρονικά ή/και χωρικά) και η αντιμετώπισή του υπερβαίνει τις δυνατότητες της καθημερινής λειτουργίας της κατά τόπο αρμόδιας Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας αλλά και του συνόλου του κρατικού μηχανισμού είτε σε τοπικό είτε σε εθνικό επίπεδο, ενεργοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας το Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών (ΣΔΑΑ).

## 2.3 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στην παρ. 5.4.3 της ADR αναφέρονται γραπτές οδηγίες αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων προς το πλήρωμα του οχήματος. Οι οδηγίες αυτές θα πρέπει να παρέχονται από τον αποστολέα στο πλήρωμα του οχήματος στη γλώσσα την οποία κάθε μέλος του πληρώματος μπορεί να διαβάσει και να κατανοήσει και περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Β του παρόντος. Επιπλέον οδηγίες πρόληψης και αντιμετώπισης ατυχημάτων περιλαμβάνονται και στο Εγχειρίδιο «Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων» που έχει εκδώσει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφοράς & Δικτύων και είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)). Σύμφωνα με τα ανωτέρω, οι οδηγοί σε περίπτωση ατυχήματος θα πρέπει να επιδίδονται σε συγκεκριμένες ενέργειες πριν την άφιξη στον τόπο του ατυχήματος των αρμόδιων επιχειρησιακών εμπλεκόμενων φορέων (ΠΣ, ΕΛΑΣ κλπ), προκειμένου να διασφαλιστεί η μείωση της έκτασης του ατυχήματος και των συνεπειών αυτού.

Τονίζεται ότι σύμφωνα με την παρ. 8.3.1 της ADR, απαγορεύεται η μεταφορά άλλων επιβατών πλην του πληρώματος του οχήματος, στα οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

## 2.4 ΑΠΟΚΡΙΣΗ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

### 2.4.1 ΑΡΧΙΚΗ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Μόλις συμβεί ένα μεγάλο ατύχημα ή συμβάν, η αρχική ειδοποίηση των εμπλεκόμενων φορέων γίνεται:

- από τον οδηγό ή/και
- από αυτόπτη μάρτυρα ή/και
- για την Περιφέρεια Αττικής, μέσω του Θαλάμου Επιχειρήσεων Παρακολούθησης και Ελέγχου της Κυκλοφορίας (ΘΕΠΕΚ) της Τροχαίας Αττικής ή/και
- για την περίπτωση μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, μέσω του Συστήματος Εποπτικού Ελέγχου και Καταγραφής Πληροφοριών (SCADA), μέσω οπτικής παρατήρησης του χειριστή του Κέντρου Διαχείρισης Αυτοκινητοδρόμου, μέσω υπαλλήλων περιπολίας, μέσω καμερών κλειστού κυκλώματος (CCTV) κλπ.<sup>6</sup> ή/και
- με οποιονδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο.

Η αρχική ειδοποίηση απευθύνεται προς τις κατά τόπους αρμόδιες Αστυνομικές/Λιμενικές (κατά τόπο

<sup>6</sup> Η ανίχνευση του συμβάντος και η μετάδοση αρχικών πληροφοριών προς το Κέντρο Διαχείρισης του Αυτοκινητοδρόμου σχετικά με το είδος του ατυχήματος (θύματα, εγκλωβισμένοι, τυχόν διαρροή ή πυρκαγιά, συμβάν εντός ή πλησίον σήραγγας κλπ.), το είδος της διαρροής (μη επικίνδυνες, επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες), τη σήμανση και την επισήμανση του οχήματος, τα στοιχεία του οχήματος, την ακριβή θέση (χιλιομετρική θέση, κατεύθυνση, κόμβος, σήραγγα), την κατάσταση της κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο, πιθανό πρόβλημα σε υποδομές κλπ), γίνεται από προσωπικό της εταιρίας (υπάλληλοι περιπολίας, υπάλληλοι ομάδας επέμβασης, εισπράκτορας διοδίων κλπ) ή από εξωτερικούς φορείς (Τροχαία Αυτοκινητοδρόμων, ΠΣ κλπ) ή από χρήστες του αυτοκινητοδρόμου ή από το χειριστή του Κέντρου Διαχείρισης του Αυτοκινητοδρόμου ή με συναγερμούς του Συστήματος Εποπτικού Ελέγχου και Καταγραφής Πληροφοριών (SCADA) σηράγγων ή με ανιχνευτές υπέρβασης ύψους σηράγγων ή με οποιονδήποτε άλλον αυτόματο ή χειροκίνητο τρόπο. Το Κέντρο Διαχείρισης του Αυτοκινητοδρόμου λαμβάνει τις αρχικές πληροφορίες, επιβεβαιώνει το είδος και το μέγεθος του συμβάντος, προσδιορίζει το εσωτερικό σχέδιο δράσης που θα εφαρμοστεί και καταχωρεί τις αρχικές πληροφορίες του συμβάντος.

αρμοδιότητας) ή Πυροσβεστικές Υπηρεσίες.

Οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων στο στάδιο αυτό έχουν ως εξής:

#### 2.4.1.1 Πυροσβεστικό Σώμα

Σε περίπτωση που φορέας αρχικής ειδοποίησης είναι το Πυροσβεστικό Σώμα σε τοπικό επίπεδο, ενημερώνει άμεσα τις ανώτερες διοικητικές δομές του, όπως και την ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) και το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ.

#### 2.4.1.2 Ελληνική Αστυνομία/ Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή (κατά τόπο αρμοδιότητας)

Σε περίπτωση που ο αποδέκτης της αρχικής ειδοποίησης είναι η κατά τόπο αρμόδια Αστυνομική/Λιμενική Αρχή (κατά τόπο αρμοδιότητας), η τελευταία ειδοποιεί άμεσα τις ανώτερες διοικητικές δομές της, την τοπική αρμόδια Πυροσβεστική Αρχή, καθώς και το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ.

Οι αρμόδιες κατά τόπους υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας) αποτελούν θεσμικά το φορέα επίσημης ενημέρωσης του ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ και των εμπλεκόμενων φορέων για την επικρατούσα κατάσταση στην περιοχή ευθύνης τους μετά από την εκδήλωση του ατυχήματος, δεδομένου ότι λειτουργούν σε 24ωρη βάση και κατά κανόνα είναι αυτές οι οποίες μπορούν άμεσα να συλλέξουν πληροφορίες για την επικρατούσα κατάσταση και την επηρεαζόμενη περιοχή (Παράρτημα Ε, Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας «Ξενοκράτης», ΥΑ 1299/10-04-2003, ΦΕΚ 423/Β'/2003). Τη δράση μπορούν να υποστηρίξουν και οι αρμόδιες κατά τόπους πυροσβεστικές υπηρεσίες, οι οποίες επίσης λειτουργούν σε 24ωρη βάση.

#### 2.4.1.3 Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας

Το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ, μετά την πρώτη ενημέρωσή του (τηλεφωνικώς και γραπτώς, εάν αυτό είναι εφικτό) σχετικά με την εκδήλωση μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, επικοινωνεί άμεσα με τα επιχειρησιακά κέντρα όλων των κεντρικών εμπλεκόμενων φορέων [Π.Σ., ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας), υπηρεσίες τομέα υγείας κλπ.].

Επιπλέον, ανάλογα με το **είδος των εμπλεκόμενων ουσιών** (εύφλεκτες, τοξικές, εκρηκτικές κλπ.), την **έκταση του περιστατικού** (συμβάν ή μεγάλο ατύχημα), καθώς και το **σημείο στο οποίο έγινε**, ενημερώνει άμεσα τους παρακάτω φορείς<sup>7</sup>:

- τις αρμόδιες Δ/νσεις Πολιτικής Προστασίας της Περιφέρειας και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης,
- το Γραφείο Πολιτικής Προστασίας του οικείου Δήμου,
- το Γενικό Χημείο του Κράτους, το οποίο ενημερώνει σχετικά την αρμόδια περιφερειακή χημική υπηρεσία,
- το ΚΕΕΛΠΝΟ, σε περίπτωση περιστατικού με εμπλεκόμενες μολυσματικές ουσίες, π.χ. υγειονομικά απόβλητα<sup>8</sup>,

<sup>7</sup> Σε περίπτωση, για παράδειγμα, περιστατικού με εμπλεκόμενες εκρηκτικές ουσίες, δεν απαιτείται να ενημερωθούν, τουλάχιστον άμεσα, οι αρμόδιες κεντρικές ή/και περιφερειακές περιβαλλοντικές υπηρεσίες.

<sup>8</sup> Μολυσματικές ουσίες χαρακτηρίζονται οι ουσίες που αναμένεται να περιέχουν παθογόνους οργανισμούς. Παθογόνοι οργανισμοί ορίζονται οι μικροοργανισμοί (συμπεριλαμβανομένων βακτηρίων, ιών, ρικέτσια, παρασίτων, μυκήτων) και άλλα είδη όπως μολυσματικοί ιοί που μπορούν να προκαλούν μολυσματικές αρρώστιες σε ανθρώπους ή σε ζώα. Οι ουσίες της Κλάσης 6.2 υποδιαίρονται ως εξής:

- μολυσματικές ουσίες που επιδρούν στους ανθρώπους,
- μολυσματικές ουσίες που επιδρούν μόνο στα ζώα,
- κλινικά απόβλητα,
- διαγνωστικά δείγματα (βιολογική ουσία).

- την ΕΕΑΕ, σε περίπτωση περιστατικού με εμπλεκόμενα ραδιενεργά υλικά,
- λοιπούς κατά περίπτωση κατά τόπους φορείς (ΔΕΔΔΗΕ, υπεύθυνοι ύδρευσης κλπ),
- το φορέα λειτουργίας και συντήρησης του οδικού δικτύου στο οποίο έλαβε χώρα το συμβάν (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)),
- εταιρίες μεταφορών επιβατικού κοινού (ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., ΚΤΕΛ κλπ.), σε περίπτωση που οι επιπτώσεις του ατυχήματος πλήττουν ή ενδέχεται να πλήξουν σιδηροδρομικές αρτηρίες ή σταθμούς τρένων, λεωφορείων κ.ά. (όπως π.χ. σε ατύχημα εντός σήραγγας της Αττικής Οδού με πιθανές επιπτώσεις στον Προαστιακό Σιδηρόδρομο κλπ.),
- τη Δ/νση Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (για όλες τις κατηγορίες των περιστατικών της παρούσας παραγράφου) και
- λοιπούς αρμόδιους φορείς που απαιτείται να ενημερωθούν λόγω της φύσης, της θέσης και της έκτασης του περιστατικού.

#### 2.4.1.4 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις

Μετά την ενημέρωση από το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ, η Δ/νση Πολιτικής Προστασίας ενημερώνει με τη σειρά της άμεσα:

- τον ασκούντα καθήκοντα Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης
- τη Δ/νση ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. ή/και
- την Περιβαλλοντική Επιτροπή Αποκατάστασης Περιβαλλοντικής Ζημιάς (ΠΕΑΠΖ) της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

#### 2.4.1.5 Περιφέρειες

Μετά την ενημέρωση από το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ, η Αυτοτελής Δ/νση Πολιτικής Προστασίας ενημερώνει με τη σειρά της άμεσα και ανάλογα με το είδος του περιστατικού:

- τον Περιφερειάρχη ή τον αρμόδιο Αντιπεριφερειάρχη
- τη Δ/νση ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. της Περιφέρειας,
- την αρμόδια οργανική μονάδα της Περιφέρειας (Δ/νση Τεχνικών Έργων, κλπ) (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)) που έχει αρμοδιότητες συντήρησης στο οδικό δίκτυο στο οποίο συνέβη το ατύχημα ή συμβάν (για περιστατικά στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο της χώρας), καθώς και
- οποιεσδήποτε άλλες περιφερειακές υπηρεσίες κριθεί απαραίτητο να ενημερωθούν, όπως:
  - την αρμόδια Δ/νση της Γενικής Δ/νσης Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας της οικείας Περιφέρειας,
  - το Κλιμάκιο Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος (Κ.Ε.Π.Π.Ε.) της οικείας Περιφερειακής Ενότητας (Ν. 4014/2011, άρθρο 20, παρ. 3),
  - την αρμόδια Δ/νση της Γενικής Δ/νσης Περιφερειακής Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής της οικείας Περιφέρειας κλπ..

#### 2.4.1.6 Δήμοι

Μετά την ενημέρωση από το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ και ανάλογα με το είδος του περιστατικού, το Γραφείο Πολιτικής Προστασίας του Δήμου ενημερώνει με τη σειρά του άμεσα το Δήμαρχο, για πιθανή συνδρομή του Δήμου με απορροφητικά υλικά, κλπ., προς υποβοήθηση του έργου καταστολής του συμβάντος από το Π.Σ..

Το ανωτέρω μπορεί να καταστεί πλέον αναγκαίο σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος εντός δημοτικού οδικού δικτύου, τις αρμοδιότητες συντήρησης και λειτουργίας του οποίου κατέχει ο Δήμος (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)).

## 2.4.2 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΔΥΝΑΜΕΩΝ-ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Άμέσως μετά την πρώτη ειδοποίηση, στο σημείο του συμβάντος καταφτάνει κλιμάκιο της ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) ή/και του Π.Σ.<sup>9</sup> (ανάλογα με το ποιος φορέας ήταν αποδέκτης της αρχικής ειδοποίησης), με σκοπό την επιβεβαίωση της πληροφορίας και την εκτίμηση της κατάστασης και των αναγκών σε δυνάμεις επέμβασης για τη διαχείριση του συμβάντος.

Ειδικά για τις περιπτώσεις ατυχημάτων σε μεγάλους αυτοκινητοδρόμους, στον τόπο του ατυχήματος καταφτάνει άμεσα και η τεχνική αστυνόμευση<sup>10</sup> του αυτοκινητοδρόμου. Η τελευταία υποβοηθά το Π.Σ. και την ΕΛ.ΑΣ. υπό τις εντολές των τελευταίων ή αναλαμβάνει κάποιες αρχικές δράσεις μέχρι την άφιξη των αρμόδιων Πυροσβεστικών και Αστυνομικών Αρχών, τηρώντας βέβαια τους κανόνες υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού της και ευρισκόμενη σε ικανή απόσταση ασφαλείας.

Επιπλέον επισημαίνεται ότι, σε περίπτωση ατυχήματος σε χώρο αεροδρομίου, για μεν αεροδρόμια εντός των οποίων εδρεύει Πυροσβεστική Υπηρεσία, η πρώτη απόκριση στο συμβάν γίνεται από αυτή, για δε τα υπόλοιπα αεροδρόμια, γίνεται από προσωπικό και οχήματα που διαθέτει η ΥΠΑ, ενώ σε περίπτωση ατυχήματος σε λιμένα, η πρώτη απόκριση στο συμβάν γίνεται από το ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., σε συνεργασία με το ΠΣ και τον αρμόδιο Οργανισμό Λιμένα.

Στη συνέχεια παρατίθενται οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων στο στάδιο της Κινητοποίησης Δυνάμεων-Αρχικής Εκτίμησης της Κατάστασης.

### 2.4.2.1 Πυροσβεστικό Σώμα

Σε περίπτωση που οι κατά τόπους αρμόδιες πυροσβεστικές δυνάμεις καταφτάσουν πρώτες στον τόπο του ατυχήματος:

- διενεργούν επίσημη εκτίμηση σχετικά με το επικίνδυνο υλικό,
- κάνουν εκτίμηση του κινδύνου για τους πρώτους ανταποκριτές συνεπεία της πιθανής τοξικότητας των μεταφερόμενων υλών, της πιθανής εκδήλωσης πυρκαγιάς από ανάφλεξη διαρρέουσας/διαφυγούσας ουσίας, της πιθανής έκρηξης φιαλών ή δεξαμενών των επικίνδυνων υλικών, καθώς και της πιθανής αποκόλλησης τμημάτων των οχημάτων,
- κάνουν εκτίμηση της κατάστασης (ύπαρξη θυμάτων και σοβαρότητα της κατάστασής τους, κίνδυνος για τη ζωή και την περιουσία των πολιτών, κίνδυνος δευτερογενούς ατυχήματος (π.χ. δασική πυρκαγιά), απειλή σημείων ενδιαφέροντος και του κινδύνου,

<sup>9</sup> Εάν είναι εφικτό και η εξέλιξη του ατυχήματος το απαιτεί, στον τόπο του ατυχήματος σπεύδει κλιμάκιο της Ομάδας Χ.Β.Ρ.Π. & Τ.Α. της ΕΜΑΚ, της οποίας η αποστολή και οι αρμοδιότητες προβλέπονται στο άρθρο 72 της ΚΥΑ 9670 οικ. Φ.109.1/2007 (ΦΕΚ 842 Β'/30.05.2007).

<sup>10</sup> Οι Εταιρίες Λειτουργίας υποχρεούνται να εξασφαλίζουν την τεχνική αστυνόμευση του Έργου (επιθεώρηση, επισήμανση και αντιμετώπιση εκτάκτων συμβάντων, απομάκρυνση οχημάτων, λήψη μέτρων ενημέρωσης του χρηστών του αυτοκινητοδρόμου, διαχείριση της κυκλοφορίας και συνδρομή στις αρμόδιες αρχές) με δικό του προσωπικό και μέσα. Η γενική και τροχαία αστυνόμευση του αυτοκινητόδρομου, όπως αυτές ορίζονται από το Ν. 4249/2014 (άρθρο 11) ασκείται από την ΕΛ.ΑΣ.. Επισημαίνεται ότι η αστυνόμευση του αυτοκινητόδρομου από την Αστυνομία είναι ανεξάρτητη από την τεχνική αστυνόμευση της Εταιρίας Λειτουργίας, η οποία και διατηρεί την αυτοτέλειά της και προβλέπεται στις σχετικές συμβάσεις παραχώρησης και τα εγχειρίδια λειτουργίας.

- προσπαθούν να αναγνωρίσουν τα εμπλεκόμενα επικίνδυνα υλικά,
- προσπαθούν να εντοπίσουν τους υπευθύνους μεταφοράς και τους αρμόδιους συμβούλους ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- προσπαθούν να συλλέξουν και να αναφέρουν πληροφορίες για τον προορισμό του φορτίου και να ανεύρουν αυτόπτες μάρτυρες για τη διευκόλυνση του έργου της προανάκρισης, η οποία διεξάγεται μετά τη λήξη του περιστατικού,
- προσπαθούν να εκτιμήσουν την ανάγκη συμμετοχής λοιπών εμπλεκόμενων Φορέων και απαιτούμενων πόρων (πυροσβεστικά οχήματα, ασθενοφόρα ΕΚΑΒ, υπάλληλοι του ΔΕΔΔΗΕ, βυτιοφόρα για μετάγγιση, γερανοφόρα οχήματα, αδρανή υλικά κλπ).

Η αρμόδια Πυροσβεστική Αρχή ενεργεί σύμφωνα με τις οδηγίες και ενέργειες αντιμετώπισης συμβάντος με επικίνδυνα υλικά, όπως αυτές προβλέπονται στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του ΠΣ.

Σημειώνεται ότι οι πιθανοί απορρέοντες κίνδυνοι και οι γενικές οδηγίες αντιμετώπισης ατυχημάτων κατά τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών εκτιμώνται κατά τη λήψη αποφάσεων, όπως η χάραξη ζωνών, η εκκένωση, η διαδικασία της απολύμανσης κ.ά.. Στη λήψη των ανωτέρω αποφάσεων λαμβάνονται υπόψιν και τα σημεία ενδιαφέροντος.

Το Π.Σ. εκτιμά το χαρακτηρισμό της αιτίας του συμβάντος που θα καθορίσει την επέμβαση π.χ. ατύχημα, αστοχία υλικού, φυσικό αίτιο, τρομοκρατικό χτύπημα κλπ., ενώ παρατηρεί και τα συμπτώματα τυχόν θυμάτων, π.χ. αναπνευστικά προβλήματα, εγκαύματα, δακρύρροια, σπασμοί, απώλεια συνείδησης, απώλεια αισθήσεων κ.ά. Επιπλέον, δύναται να χρησιμοποιεί φορητά ανιχνευτικά συστήματα ταυτοποίησης που τυχόν διαθέτει (ΥΑ 9670 οικ. Φ. 109.1/2007 (ΦΕΚ 842/Β), Παράρτημα Α') ή αιτείται να χρησιμοποιηθούν από άλλους φορείς, τα όργανα ανίχνευσης που αυτοί διαθέτουν. Σε όσες περιπτώσεις μάλιστα απαιτείται, συνεργάζεται με αρμόδιους εργαστηριακούς φορείς (Γενικό Χημείο του Κράτους, ΚΕΕΛΠΝΟ, ΕΕΑΕ, κλπ.), προκειμένου να γίνει ταυτοποίηση του διαρρέοντος/διαφυγέντος υλικού<sup>11</sup>.

#### 2.4.2.2 Ελληνική Αστυνομία-Λιμενικό Σώμα/Ελληνική Ακτοφυλακή (κατά τόπο αρμοδιότητας)

**Σε περίπτωση που οι κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας) καταφτάσουν στον τόπο του ατυχήματος πριν από τις αρμόδιες πυροσβεστικές δυνάμεις και μέχρι οι τελευταίες να αφιχθούν,** προσεγγίζουν το χώρο από ικανή απόσταση ασφαλείας και από σημείο αντίθετο με τη φορά του ανέμου, χωρίς να πλησιάζουν στο σημείο εκδήλωσης του περιστατικού και:

- δημιουργούν περιμετρικά του συμβάντος προσωρινή ζώνη ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψιν τα δεδομένα του συμβάντος και την κατεύθυνση του ανέμου και πάντα μετά από επικοινωνία με την αρμόδια Πυροσβεστική Αρχή,
- απομακρύνουν τους πολίτες εκτός προσωρινής ζώνης και απαγορεύουν την είσοδο σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα,
- αναλαμβάνουν τη σήμανση και φύλαξη της προσωρινής ζώνης ασφαλείας,
- κινητοποιούν τους διαθέσιμους πόρους για τη διακοπή της κυκλοφορίας, προς αποφυγή ατυχημάτων κατά τη διέλευση οχημάτων,
- ρυθμίζουν την τροχαία κυκλοφορία, με προτεραιότητα στην απρόσκοπτη διέλευση των πυροσβεστικών οχημάτων και εφόσον συντρέχει λόγος και των σωστικών συνεργειών,
- συλλέγουν χρήσιμα στοιχεία (ονοματεπώνυμο, ασφαλιστική κάλυψη, εξοπλισμός, ύπαρξη μέσων πυροπροστασίας, κλπ) και
- ενημερώνουν τον επικεφαλής των Πυροσβεστικών Δυνάμεων για τις ενέργειές τους και για την εκτίμηση της κατάστασης.

<sup>11</sup> Άρθρο 73, παρ. 3, της ΥΑ 9670 οικ. Φ. 109.1/2007 (ΦΕΚ 842/Β).

Ο επικεφαλής των πρώτων ανταποκριτών της ΕΛ.ΑΣ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) αναλαμβάνει ρόλο προσωρινού συντονιστή του συμβάντος, τον οποίο στη συνέχεια παραδίδει στον αρμόδιο επικεφαλής της Π.Υ. και παραμένει στη διάθεσή του υποστηρίζοντας αυτόν σε ό,τι του ζητηθεί και πάντα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ΕΛ.ΑΣ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας).

**Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι οι αρμόδιες αστυνομικές ή λιμενικές αρχές (κατά τόπο αρμοδιότητας) σε καμία περίπτωση δεν εισέρχονται εντός του χώρου του ατυχήματος όπως τον έχουν οριοθετήσει σύμφωνα με τις υποδείξεις της αρμόδιας Πυροσβεστικής Αρχής, ιδιαίτερα δε και χωρίς τη χρήση του ενδεικνυόμενου προστατευτικού εξοπλισμού.**

Σημειώνεται ότι για τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους, η διαδικασία οριοθέτησης ασφαλών αποστάσεων ασφαλείας επικουρείται από το φορέα λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)).

Επιπλέον, σε περιπτώσεις που τμήμα του οδοστρώματος του οδικού δικτύου έχει υποστεί φθορές ή ζημιές λόγω του ατυχήματος ή εάν, λόγω του εξέλιξης του ατυχήματος, η προσέγγιση περιμετρικά του χώρου του ατυχήματος είναι επισφαλής, οι κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. υποχρεούνται να λάβουν άμεσα μέτρα τροχαίας κίνησης (προσωρινή σήμανση, εκτροπή κυκλοφορίας κτλ) ή και διακοπής της κυκλοφορίας προς αποφυγή ατυχημάτων και προς διευκόλυνση του έργου της αποκατάστασης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρ. 3, 4, 19 και 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/23-4-99 - ΦΕΚ 57/Α'/1999, όπως αυτά έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν με τις διατάξεις του Ν. 3542/2007 - ΦΕΚ 50/Α'/2007, του Ν. 3254/2004 - ΦΕΚ 137/Α'/2004 και του Ν. 4233/2014 - ΦΕΚ 22/Α'/2014).

Ειδικότερα, για τα τμήματα του οδικού δικτύου που εντάσσονται στο πρόγραμμα «Δρόμοι Ανάπτυξης» των έργων με Σύμβαση Παραχώρησης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, που έχουν κυρωθεί οι Συμβάσεις Παραχώρησής τους και έχουν παραδοθεί για λειτουργία, το ανωτέρω έργο της ΕΛ.ΑΣ. πραγματοποιείται σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στις σχετικές συμφωνίες αστυνόμευσης μεταξύ του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και των παραχωρησιούχων εταιρειών.

**Μετά την άφιξη της αρμόδιας Πυροσβεστικής Αρχής,** οι κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας) στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους και εάν τούτο απαιτείται, προχωρούν στη λήψη μέτρων τάξης και ασφαλείας περιμετρικά των χώρων επιχειρήσεων του Π.Σ., σύμφωνα με τις ζώνες αποκλεισμού που το τελευταίο έχει οριοθετήσει, καθώς και όπου αλλού απαιτείται η επιπρόσθετη λήψη μέτρων ασφαλείας.

Ο συντονισμός των περιφερειακών Υπηρεσιών της ΕΛ.ΑΣ., όταν αυτό απαιτείται από την έκταση και την ένταση των φαινομένων, πραγματοποιείται από το Ενιαίο Συντονιστικό Κέντρο Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ. (ΠΔ 26/2011 – ΦΕΚ 75/Α'/2011).

Οι ανωτέρω δράσεις στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος και Ελληνικής Ακτοφυλακής αποτελούν αρμοδιότητα των τοπικών Λιμενικών Αρχών (ΝΔ 444/1970 –ΦΕΚ 39/Α'/1970, ΠΔ 242/1999 – ΦΕΚ 202/Α'/1999).

#### **2.4.2.3 ΕΚΑΒ**

Σε περίπτωση ύπαρξης τραυματιών ή ασθενών, ο πρώτος φορέας απόκρισης στο συμβάν (κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες της Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) ή κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες του Π.Σ.) καλεί στο χώρο του συμβάντος το ΕΚΑΒ (ενημερώνοντας σχετικά και το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ), το οποίο πραγματοποιεί την αρχική εκτίμηση του συμβάντος και ενημερώνει το συντονιστικό κέντρο του ΕΚΑΒ σχετικά με τις ανάγκες για την αντιμετώπιση του συμβάντος και την αρχική διαλογή τυχόν



ασθενών και τραυματιών. Το ασθενοφόρο δεν απομακρύνεται από την περιοχή του συμβάντος και παραμένει σε ασφαλές σημείο το οποίο υποδεικνύεται από την Π.Υ..

#### **2.4.2.4 Φορείς λειτουργίας και συντήρησης ολοκληρωμένων τμημάτων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων (εταιρίες παραχώρησης/ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.)**

Σε περίπτωση μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος εντός μεγάλου αυτοκινητοδρόμου και εφόσον οι φορείς λειτουργίας και συντήρησης ολοκληρωμένων τμημάτων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων (Εταιρίες Παραχώρησης ή ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (προκειμένου για την Εγνατία Οδό))<sup>12</sup> ενημερωθούν πριν από το Π.Σ. και την ΕΛ.ΑΣ. για το περιστατικό, οι ανωτέρω φορείς, μέχρι και την άφιξη των του Π.Σ. και της ΕΛ.ΑΣ. στο χώρο του συμβάντος, συμβάλλουν κατά κύριο λόγο στην ασφάλεια της κυκλοφορίας στο σημείο του περιστατικού και παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια στο βαθμό που δύνανται και τους επιτρέπεται.

Μετά την άφιξη του Π.Σ. και της ΕΛ.ΑΣ. στο χώρο του συμβάντος, οι ανωτέρω αναλαμβάνουν τον έλεγχο και την ευθύνη για θέματα αρμοδιοτήτων τους, ενώ ο φορέας λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου τίθεται στη διάθεση αυτών.

Ιδιαίτερα για την περίπτωση μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος εντός ή πλησίον σήραγγας, κλείνουν αμέσως όλοι οι απαιτούμενοι κλάδοι της σήραγγας από το προσωπικό της εταιρίας λειτουργίας, το οποίο τοποθετεί άμεσα προσωρινή σήμανση για τον άμεσο αποκλεισμό της σήραγγας και την αναστροφή της κυκλοφορίας, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργίας του Αυτοκινητοδρόμου και τις οδηγίες του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας του. Στην περίπτωση αυτή, ιδιαίτερη προσοχή δίδεται προκειμένου να αποφευχθεί η εισροή της επικίνδυνης ουσίας στο σύστημα αποστράγγισης και των αγωγών καλωδίων.

Σε περίπτωση συσσώρευσης καπνού ή διαρροής τοξικών αερίων, η ομάδα επέμβασης του ΠΣ συντονίζει την επιχείρηση απαγωγής καπνού, με χρήση των ανεμιστήρων της σήραγγας ή/και κατάλληλου εξοπλισμού (φορητός ανεμιστήρας κλπ), μέσω του πλησιέστερου ανοιχτού χώρου ή προς τη σωστή κατεύθυνση, ώστε να μην εκτίθενται σε κίνδυνο τυχόν εγκλωβισμένοι και να μην εμποδίζεται το έργο των ομάδων επέμβασης.

Σημειώνεται ότι για όλες τις σήραγγες της Ελληνικής Επικράτειας που ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και έχουν μήκος άνω των πεντακοσίων (500) μέτρων, είτε αυτές λειτουργούν, είτε βρίσκονται σε στάδιο μελέτης ή και κατασκευής, εφαρμόζεται το ΠΔ 230/2007, το οποίο αποσκοπεί να διασφαλίσει στους χρήστες των σηράγγων στοιχειώδες επίπεδο ασφάλειας, προλαμβάνοντας κρίσιμα συμβάντα που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, το περιβάλλον και τις εγκαταστάσεις της σήραγγας και επιπλέον να παράσχει προστασία σε περίπτωση που συμβεί ατύχημα (άρθρο 1, ΠΔ 230/2007).

#### **2.4.3 Ανάπτυξη Δυνάμεων-Επέμβαση**

Ανάλογα με την αρχική εκτίμηση της κατάστασης από τον αρμόδιο επικεφαλής της Π.Υ. σε συνεργασία με τους επικεφαλής των λοιπών παρευρισκόμενων φορέων, οι ομάδες πρώτης απόκρισης (Π.Σ., ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ΕΚΑΒ) δύναται να εισηγηθούν στους φορείς/υπηρεσίες τους τα εξής:

- Ενίσχυση των ομάδων πρώτης απόκρισης σε μέσα
- Λήξη συμβάντος
- Περαιτέρω κλιμάκωση.

Η εισήγηση για ενίσχυση σε μέσα των ομάδων πρώτης απόκρισης δεν καταλήγει αναγκαστικά σε περαιτέρω κλιμάκωση.

<sup>12</sup> Οι φορείς λειτουργίας και συντήρησης ολοκληρωμένων τμημάτων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων περιγράφονται αναλυτικά στο υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ).

Η εισήγηση για λήξη του συμβάντος οδηγεί στο στάδιο επιχειρήσεων: «Λήξη Συμβάντος» (παρ. 2.4.4 του παρόντος).

Εάν η εξέλιξη του περιστατικού είναι τέτοια ώστε να απαιτείται περαιτέρω κλιμάκωση, η αντιμετώπιση του περιστατικού μεταβαίνει στο στάδιο της Ανάπτυξης Δυνάμεων-Επέμβασης. Στο στάδιο αυτό, όλοι οι φορείς που βρίσκονται στο σημείο του περιστατικού λόγω αρμοδιότητας, λαμβάνοντας υπόψιν την αρχική εκτίμηση των συνεπειών και αξιολογώντας τις πληροφορίες για την επικρατούσα κατάσταση, εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα από το σχεδιασμό τους μνημόνια ενεργειών και κλιμακώνουν την επιχειρησιακή τους δράση βάσει των αναγκών για την υλοποίηση των κύριων και υποστηρικτικών δράσεων αντιμετώπισης του ατυχήματος και αποκατάστασης των συνεπειών αυτού. Κατά τη διάρκεια όλων αυτών των δράσεων, το ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ είναι σε συνεχή αμφίδρομη επικοινωνία με τα επιχειρησιακά κέντρα όλων των κεντρικών υπηρεσιών [Π.Σ., ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας), υπηρεσίες τομέα υγείας κλπ.], καθώς και όλων των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων.

Όσον αφορά τις δράσεις που αφορούν τη διαχείριση των αναγκών που προκύπτουν λόγω του ατυχήματος, το επίπεδο κλιμάκωσης των επιχειρήσεων δύναται να τροποποιηθεί, όταν αυτό απαιτηθεί, βάσει της αξιολόγησης των νεότερων δεδομένων που αφορούν την εξέλιξη και τις επιπτώσεις του ατυχήματος. Κριτήρια κλιμάκωσης θεωρούνται:

- η αδυναμία αντιμετώπισης του ατυχήματος και διαχείρισης των συνεπειών αυτού από το κατώτερο διοικητικό επίπεδο λόγω ανεπάρκειας διατιθέμενων πόρων
- η έκταση της καταστροφής
- το μέγεθος των απωλειών ή ζημιών (ένταση της καταστροφής) που έχουν σημειωθεί ή πιθανολογείται να σημειωθούν.

Επιπλέον, ανάλογα με τα ανωτέρω κριτήρια και τις ανάγκες που θα προκύψουν, δύναται για την αντιμετώπιση και τη διαχείριση των συνεπειών του περιστατικού, πλην του Π.Σ. και της ΕΛ.ΑΣ.-ΛΣ.ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) να σπεύσουν στον τόπο του συμβάντος και άλλες υπηρεσίες, εάν δεν έχουν ήδη κληθεί, όπως:

- το ΕΚΑΒ και, εφόσον συντρέχουν λόγοι και εκπρόσωπος του ΕΚΕΠΥ (σε περίπτωση τραυματιών, ασθενών ή/και νεκρών),
- φορείς λειτουργίας και συντήρησης δικτύων κοινής ωφέλειας (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ, υπεύθυνοι ύδρευσης, φορείς τηλεπικοινωνιών, κλπ), με σκοπό τον έλεγχο των δικτύων κοινής ωφέλειας, σε περιπτώσεις βλαβών σε δίκτυα κοινής ωφέλειας, για τυχόν διακοπή στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας ή φυσικού αερίου κ.ά.,
- το Συντονιστικό Γραφείο Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών (ΣΥΓΑΠΕΖ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας ή η Περιβαλλοντική Επιτροπή Αποκατάστασης Περιβαλλοντικής Ζημιάς (ΠΕΑΠΖ) της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης,
- το Τμήμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος της αρμόδιας Δ/σης του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων,
- για τις περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης, το Τμήμα Περιβαλλοντικής Αστυνομίας της κατά τόπο αρμόδιας Δ/σης Ασφάλειας (ΠΔ 42/2011, ΦΕΚ Α'10.05.2011), προκειμένου να συνδράμει το Τμήμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος της αρμόδιας Δ/σης του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων στη διενέργεια αυτοψίας κατ' εφαρμογή του Ν.4042/2012 (ΦΕΚ 24Α'13.02.2012) για την «Ποινική Προστασία Περιβάλλοντος» ή κατόπιν εντολής της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής να ασκήσει και προανακριτικό έργο μετά τη λήξη του περιστατικού,
- το ΣΕΠΕ ή η αρμόδια Περιφερειακή Διεύθυνση Επιθεώρησης Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία (ΠΔ 113/2014, άρθρο 47), σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου του οδηγού του οχήματος ή χειριστών μηχανημάτων, κλπ..

Ακόμη, στο σημείο του ατυχήματος δύναται να παραστεί και ο Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς της εταιρίας μεταφοράς του επικίνδυνου εμπορεύματος, προκειμένου να παράσχει πληροφορίες σχετικά με την επικίνδυνη ουσία και τους κινδύνους που εγκυμονεί, όπως και με την αντιμετώπιση του περιστατικού.

**Νοείται ότι όλοι οι φορείς που σπεύδουν στο σημείο του ατυχήματος παραμένουν σε σημείο ασφαλές το οποίο υποδεικνύεται από τον επικεφαλής του Π.Σ. στο συμβάν, ο οποίος έχει και το συντονισμό του έργου της καταστολής και σε καμία περίπτωση δεν εισέρχονται εντός της καυτής ή της θερμής ζώνης<sup>13</sup> εάν δε διαθέτουν τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό και την εκπαίδευση και εάν δεν εγγυηθεί για την ασφάλειά τους ο αρμόδιος επικεφαλής του Π.Σ..**

#### 2.4.3.1 Υλοποιούμενες Δράσεις στο πλαίσιο της Ανάπτυξης Δυνάμεων-Επέμβασης

Ο επικεφαλής του Π.Σ. αναλαμβάνει το συντονισμό των δράσεων που υλοποιούνται στο τακτικό επίπεδο και αναπτύσσονται στις τέσσερις (4) ζώνες επιχειρήσεων: καυτή – θερμή – ψυχρή – ελεύθερη<sup>13</sup>. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν:

- **Αναγνώριση κινδύνου και ταυτοποίηση των μεταφερόμενων ουσιών<sup>14</sup>**, διαδικασία η οποία

##### <sup>13</sup> 1. Καυτή ζώνη/ ζώνη εξαίρεσης/απαγορευμένη ζώνη (hot zone)

Είναι η ζώνη που περικλείει το καυτό σημείο (hot spot), δηλαδή το σημείο του συμβάντος, σε τόση έκταση ώστε η συγκέντρωση της ουσίας να είναι άμεσα ή με την πάροδο του χρόνου να καθίσταται τόση, ώστε να υφίσταται μέγιστος κίνδυνος απώλειας ζωής, σε όποιον εκτεθεί σε αυτήν χωρίς τον κατάλληλο για την περίπτωση προστατευτικό εξοπλισμό.

Η είσοδος στην καυτή ζώνη επιτρέπεται αυστηρά και μόνο, σε όσους φέρουν τον ενδεικνυόμενο για την περίπτωση ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό.

Ο χρωματικός κωδικός της Καυτής Ζώνης είναι **«κόκκινη»**.

Η μόνη Υπηρεσία η οποία δραστηριοποιείται στην καυτή ζώνη είναι το Πυροσβεστικό Σώμα.

##### 2. Θερμή Ζώνη/ζώνη ελέγχου μόλυνσης/περιορισμένης πρόσβασης (warm zone)

Είναι η περιοχή μεταξύ της Καυτής και της Ψυχρής Ζώνης, στην οποία λαμβάνει χώρα η υποστήριξη των λειτουργιών της επέμβασης στην Καυτή Ζώνη.

Ο χρωματικός κωδικός της Θερμής Ζώνης είναι **«κίτρινη»**.

Η είσοδος στη Θερμή Ζώνη επιτρέπεται αυστηρά και μόνον σε όσους φέρουν τον ενδεικνυόμενο για την περίπτωση ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό.

Η επικοινωνία του προσωπικού που εργάζεται στη Θερμή Ζώνη με την Ψυχρή Ζώνη γίνεται από τα συγκεκριμένα σημεία εισόδου / εξόδου προσωπικού, τα οποία είναι και ελεγχόμενα.

Η απομάκρυνση των θυμάτων από τη Θερμή Ζώνη γίνεται από τα συγκεκριμένα σημεία εξόδου θυμάτων (περιπατητικών και διακομιζομένων με φορεία), τα οποία βρίσκονται στα σύνορα Θερμής και Ψυχρής Ζώνης. Στα σημεία αυτά γίνεται η καταγραφή κάθε τυχόντος εξερχόμενου θύματος.

##### 3. Ψυχρή Ζώνη (cold zone)

Είναι η ζώνη που περικλείει καθ' ολοκληρία τη Θερμή Ζώνη. Στην Ψυχρή Ζώνη, η εργασία και παραμονή του προσωπικού δεν περικλείει κινδύνους υγείας. Επιβάλλεται η χρήση ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού μόνο για το προσωπικό της Ομάδας Ασφαλείας Περιμέτρου, το οποίο βρίσκεται σε «επαφή» με τη Θερμή Ζώνη. Η Ψυχρή Ζώνη μπορεί να επεκτείνεται ανάλογα με τις τακτικές συνθήκες. Στα όρια της Θερμής Ζώνης τοποθετούνται τα διασωστικά πυροσβεστικά και άλλα οχήματα επέμβασης στο συμβάν για την προστασία του χώρου του συμβάντος.

Ο χρωματικός κωδικός της Ψυχρής Ζώνης είναι **«πράσινη»**.

##### 4. Ελεύθερη/ουδέτερη Ζώνη (free zone)

Για τους υπόλοιπους πολίτες, Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης κλπ.

Ως επικίνδυνη ζώνη θεωρείται η καυτή με τη θερμή ζώνη και περικλείεται από το εσωτερικό όριο αποκλεισμού που είναι το όριο της θερμής ζώνης με την ψυχρή ζώνη. Μέσα στο εσωτερικό όριο αποκλεισμού επιτρέπεται να επεμβαίνει μόνο το εξουσιοδοτημένο προσωπικό που είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό.

Το εξωτερικό όριο αποκλεισμού είναι το όριο ψυχρής ζώνης με την ελεύθερη ζώνη. Το κοινό θα πρέπει να παραμένει στην ελεύθερη/ουδέτερη ζώνη συμπεριλαμβανομένων των ΜΜΕ.

<sup>14</sup> Το πρώτο και βασικό βήμα για την αντιμετώπιση οδικού ατυχήματος κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι η αναγνώριση κινδύνου και η ταυτοποίηση των μεταφερόμενων ειδών.

Τα ανωτέρω γίνονται ως εξής («Εγχειρίδιο Αντιμετώπισης Ατυχημάτων με Επικίνδυνα Υλικά», ΑΠΣ, Αθήνα 2010):

1) Από τις σημάνσεις/επισημάνσεις της Συμφωνίας ADR

ξεκινά από τη στιγμή που καταφτάνει στο σημείο του ατυχήματος το πρώτο κλιμάκιο επέμβασης και συνεχίζεται, πάντα με μέριμνα του Π.Σ., έως ότου εκλείψει ο κίνδυνος ή τα επίπεδα έκθεσης μειωθούν στα επιτρεπόμενα όρια. Η διαδικασία αυτή αποσκοπεί στην αναγνώριση της φύσης, της ποσότητας και της κατάστασης του επικίνδυνου φορτίου, στον προσδιορισμό του είδους της απειλής για τον άνθρωπο, τις περιουσίες και το περιβάλλον, καθώς και στην εκτίμηση της έκτασης, της διάρκειας και της διασποράς της διαρροής των επικίνδυνων ουσιών.

- **Έλεγχο τυχόν διαρροών των επικίνδυνων χημικών φορτίων και απομάκρυνση όλων των πηγών ανάφλεξης από το χημικό φορτίο** ώστε να περιοριστεί η πιθανότητα πυρκαγιάς και επακόλουθης έκρηξης.

- **Αποκλεισμό της περιοχής του συμβάντος - Οριοθέτηση επιχειρησιακών ζωνών/ζωνών ασφαλείας<sup>13</sup>** (Απομάκρυνση πολιτών από την καυτή - θερμή ζώνη, διακοπή κυκλοφορίας σε ακτίνα συγκεκριμένου μεγέθους και εκτροπή αυτής σε παρακαμπτήριες ασφαλείς οδούς, με ταυτόχρονη διατήρηση της ελεύθερης πρόσβασης των οχημάτων των ομάδων επέμβασης, με μέριμνα των κατά τόπους αρμόδιων υπηρεσιών Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας)).

- **Παραμονή των πολιτών σε ασφαλείς κλειστούς χώρους<sup>15</sup>** (εάν κριθεί ασφαλές και απαραίτητο από τον επικεφαλής του Π.Σ.).

- **Εκκένωση περιοχής εγγύς του σημείου του συμβάντος, η οποία διατρέχει άμεσο κίνδυνο**(όταν το συμβάν/ατύχημα προκληθεί εγγύς οικιών, σχολικών μονάδων, σταθμών λεωφορείων, προαστιακού σιδηροδρόμου, κλπ., με αποτέλεσμα να απειλείται άμεσα η ζωή και η ασφάλεια πολιτών και να απαιτείται άμεση εκκένωση χώρων, κατόπιν απόφασης και σύμφωνα με τις υποδείξεις του επικεφαλής στο σημείο του συμβάντος του Π.Σ., στο πλαίσιο των δράσεων διάσωσης του πληθυσμού (Ν. 4249/2014, άρθρο 64)).

- **Έλεγχο εισόδων – εξόδων από τις ζώνες**
- **Τήρηση ασφάλειας περιμέτρου**
- **Διάσωση, μεταφορά, περίθαλψη και διακομιδή τυχόν τραυματιών – Απεγκλωβισμοί**
- **Συγκέντρωση, καταγραφή, ταυτοποίηση & μεταφορά τυχόν νεκρών**

**2) Από τα συνοδευτικά έγγραφα μεταφοράς** που αναφέρουν την περιγραφή και την ποσότητα του επικίνδυνου φορτίου, το είδος της συσκευασίας, την κλάση κινδύνου, τους αριθμούς αναγνώρισης κινδύνου και ουσίας κατά ADR, τα ονόματα και τις διευθύνσεις των αποστολέων και των παραληπτών, τα Δελτία Δεδομένων Ασφαλείας (Material Safety Data Sheets-MSDS) των επικίνδυνων εμπορευμάτων (καθαρές ουσίες, μίγματα κ.α.), καθώς και οδηγίες που θα εφαρμοστούν για την αντιμετώπιση ατυχήματος π.χ. Δελτίο Ατυχήματος σύμφωνα με την ADR.

**3) Από τις πληροφορίες** του οδηγού του οχήματος, της εταιρίας παραγωγής, της εταιρίας μεταφοράς, του τελικού παραλήπτη, τους αυτόπτες μάρτυρες του ατυχήματος κ.α.

**4) Από την προσωπική παρατήρηση** όπως τα χαρακτηριστικά καπνού, φλόγας, διαρροή υγρού, διαφυγή αερίου, μορφή νέφους, οσμές, συμπτώματα εκτιθέμενων προσώπων κλπ.. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι υπάρχουν περιπτώσεις περιστατικών με επικίνδυνα υλικά τα οποία δε συνοδεύονται από ενδείξεις και αναγνωρίσιμα σημεία κινδύνου (άοσμη, άχρωμη ουσία, χωρίς ορατά σημεία παρουσίας όπως π.χ. η μεθανόλη, η οποία αποτελεί εύφλεκτο υγρό, το οποίο καigόμενο παράγει καπνό που τις περισσότερες φορές δεν είναι ορατός).

Η ταυτοποίηση των μεταφερόμενων επικίνδυνων – εφόσον είναι εφικτό να γίνει- συντελεί στο να προσδιοριστεί έστω και κατά προσέγγιση το επίπεδο της υφιστάμενης τοξικότητας (σε περίπτωση διαρροής/διαφυγής ουσιών) και ο κίνδυνος δευτερογενούς έκθεσης (σε περίπτωση έκρηξης ή/και θερμικής ακτινοβολίας).

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν πληροφορίες (υλικό άγνωστης ταυτότητας, έλλειψη ετικετών κινδύνου και πινακίδων στο όχημα, απουσία οδηγού, παράνομο φορτίο κλπ.), το συμβάν αντιμετωπίζεται σα να εγκυμονεί το μεγαλύτερο κίνδυνο και μέχρις ότου προκύψουν διαθέσιμες πληροφορίες εφαρμόζονται οδηγία-μέρη του αμερικανικού οδηγού ERG2012 και συγκεκριμένα (ERG 2012):

- ο οδηγός 111, μέχρι να προκύψουν επιπρόσθετες πληροφορίες
- ο οδηγός 112, για εκρηκτικά πλην των υποδιαίρέσεων 1.4 και 1.6
- ο οδηγός 114, για εκρηκτικά των υποδιαίρέσεων 1.4 και 1.6.

Κενά βυτιοφόρα οχήματα και εμπορευματοκιβώτια που δεν έχουν πιστοποιημένα καθαριστεί πρέπει να εξακολουθούν να αναρτούν/εμφανίζουν τις προβλεπόμενες ετικέτες και πινακίδες για το προηγούμενο φορτίο τους σα να ήταν γεμάτα.

<sup>15</sup> Η παραμονή σε ασφαλείς κλειστούς χώρους γίνεται κατόπιν υποδείξης του Π.Σ., σε χώρους όπως κατοικίες, επιχειρήσεις, σχολεία κλπ., σύμφωνα με τις οδηγίες που δίδονται κατά τη διάρκεια του ατυχήματος.

- Παροχή Α' βοηθειών στις Επιχειρησιακές Ομάδες Επέμβασης
- Κατάσβεση/ψύξη
- Περιορισμό ρύπανσης - μόλυνσης (περιορισμός απελευθέρωσης, περιορισμός περιβαλλοντικών επιπτώσεων)
  - Αποκατάσταση του χώρου
  - Σε περίπτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων των Κλάσεων 6.2 ή 7, πιθανόν να απαιτούνται τα εξής<sup>16</sup>:
    - Ανίχνευση - δειγματοληψίες
    - Πιθανή απορρύπανση - απολύμανση πολιτών (χημική απολύμανση/απολύμανση ραδιενέργειας), επιχειρησιακών ομάδων, εξοπλισμού, μέσων και χώρων
    - Απομάκρυνση και πιθανή απολύμανση πολιτών από την καυτή - θερμή ζώνη
    - Παροχή ρουχισμού στους απορρυπασμένους
    - Απολύμανση προσωπικού επέμβασης - εξοπλισμού
    - Απορρύπανση χώρου - συλλογή και παράδοση αποβλήτων στην ψυχρή ζώνη
    - Τήρηση τάξης & ασφάλειας στις γραμμές απολύμανσης-απορρύπανσης.

Οι παραπάνω δράσεις για τον έλεγχο και την καταστολή του συμβάντος υλοποιούνται από τις υπηρεσίες - φορείς που βρίσκονται στο σημείο του συμβάντος, οι οποίες δρουν σύμφωνα με τον επιχειρησιακό σχεδιασμό τους.

Τονίζεται ότι οι υλοποιούμενες δράσεις διαφέρουν κατά πολύ ανάλογα με το σημείο στο οποίο έχει εκδηλωθεί το περιστατικό καθώς και από την έκτασή του. Οι δράσεις που δρομολογούνται σε περίπτωση που το περιστατικό έχει σημειωθεί σε απομονωμένο σημείο και όταν εντός της ψυχρής ζώνης δεν περιλαμβάνονται σημεία ενδιαφέροντος, είναι εντελώς διαφορετικές από εκείνες που δρομολογούνται σε περίπτωση που το περιστατικό σημειωθεί στο κέντρο μίας πόλης. Επιπλέον, οι δράσεις που δρομολογούνται σε περίπτωση ενός συμβάντος είναι εντελώς διαφορετικές από εκείνες που δρομολογούνται σε περίπτωση μεγάλου ατυχήματος.

Οι ρόλοι τόσο του ΠΣ όσο και της ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) είναι απόλυτα διακριτοί: το ΠΣ δρα με εξοπλισμό ατομικής προστασίας στην καυτή και στη θερμή ζώνη, ενώ η ΕΛ.ΑΣ./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) δρα στην ψυχρή ζώνη.

Οι υπηρεσίες του ΕΚΑΒ στις πληγείσες περιοχές, με βάση την ενημέρωση που έχουν από τις αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας), του Π.Σ. ή και από άλλους φορείς και ιδιώτες, θέτουν σε ετοιμότητα τους διαθέσιμους πόρους τους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο σχεδιασμό τους, και κατευθύνουν το έργο τους σε συνεργασία με τους κατά τόπους διοικητές των υγειονομικών μονάδων και τις κατά τόπους διοικήσεις του Π.Σ. και της ΕΛ.ΑΣ.

Μετά την εκδήλωση του ατυχήματος, το Εθνικό Κέντρο Επιχειρήσεων Υγείας (Ε.Κ.ΕΠ.Υ), το οποίο υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υγείας, έχει την ευθύνη για τον γενικότερο συντονισμό των φορέων που έχουν την ευθύνη για την υλοποίηση δράσεων σχετικών με την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων που αφορούν στην δημόσια υγεία. Ειδικότερα και όταν αυτό απαιτείται, παρακολουθεί την εφαρμογή δράσεων του Τομέα Υγείας βάσει του αντίστοιχου σχεδιασμού, για την αντιμετώπιση αναγκών που προκύπτουν λόγω ατυχήματος κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως ετοιμότητα και λειτουργία των νοσηλευτικών μονάδων για την υποδοχή τραυματιών/ασθενών, κάλυψη αυξημένων αναγκών σε φαρμακευτικό υλικό, ψυχοκοινωνική υποστήριξη από κλιμάκια του ΕΚΚΑ (Ν.3370/05, ΦΕΚ 176/Α'/2005 – Ν. 3527/07, ΦΕΚ 25/Α'/2007).

<sup>16</sup> Στην περίπτωση αυτή, τα μέτρα για την αποτίμηση της κατάστασης και την αντιμετώπιση της απορρύπανσης περιλαμβάνονται στο πλαίσιο των διαδικασιών που ακολουθούνται από τους εμπειρογνώμονες του ΚΕΕΛΠΝΟ και της ΕΕΑΕ, κατά περίπτωση, με βάση τα εσωτερικά σχέδια έκτακτης ανάγκης των φορέων τους.

Σημειώνεται ότι σε περίπτωση που η κλιμάκωση των επιχειρήσεων για τη διαχείριση των αναγκών που προκύπτουν τεθεί σε κεντρικό επίπεδο, ο Γενικός Γραμματέας Πολιτικής Προστασίας, με βάση την πληροφόρηση που δέχεται από τα Κέντρα Επιχειρήσεων και τις εκτιμήσεις του επικεφαλής του Π.Σ., ο οποίος και έχει το συντονισμό καταστολής του ατυχήματος, μπορεί να ενεργοποιήσει την Υποστηρικτική Ομάδα Διαχείρισης ΧΒΡΠ Απειλών & Συμβάντων (ΥΟΔ)<sup>17</sup> του άρθρου 15 του Ν. 3496/2006 και να συγκαλέσει ΚΣΟΠΠ.

#### **2.4.3.2 Επιμέρους δράσεις καταστολής του περιστατικού, περιορισμού/εξάλειψης της πιθανότητας εκδήλωσης πυρκαγιάς και επακόλουθης έκρηξης και μείωσης των περιβαλλοντικών συνεπειών του συμβάντος**

Για την καταστολή του περιστατικού, αλλά και για τον περιορισμό/εξάλειψη της πιθανότητας εκδήλωσης πυρκαγιάς και επακόλουθης έκρηξης, καθώς και για τη μείωση των περιβαλλοντικών συνεπειών του περιστατικού, δύνανται να χρησιμοποιηθούν ειδικά οχήματα του Πυροσβεστικού Σώματος με εξοπλισμό για επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο.

Επιπλέον, και ανάλογα με το είδος των επικίνδυνων υλικών που εμπλέκονται στο περιστατικό, γίνεται ρίψη στο οδόστρωμα νερού, αφρού ή ειδικών μη καύσιμων απορροφητικών υλικών (πριονίδι, άμμος, χώμα, κλπ), προκειμένου να κατασταλεί το φαινόμενο ή/και δημιουργούνται αναχώματα με αδρανή υλικά (χώμα, σακιά άμμου κ.ά.) που φράσσουν το δίκτυο των ομβρίων υδάτων, προκειμένου τα τυχόν διαφυγόντα υγρά ή/και τα υγρά της πυρόσβεσης να μη διαρρεύσουν εντός των δικτύων αποχέτευσης και των υδάτινων πόρων, αλλά και να μην προκαλέσουν δευτερογενές ατύχημα λόγω της υπό συγκεκριμένες συνθήκες ευφλεκτότητας ή της εκρηκτικότητάς τους, καθώς και λόγω της ολισθηρότητας που προκαλούν στο οδόστρωμα. Εναλλακτικά, προκειμένου να παρεμποδιστεί η διαρροή των παραπάνω υγρών εντός των δικτύων αποχέτευσης και των υδάτινων πόρων, γίνεται εκτροπή των υγρών αυτών σε άλλο χώρο όπου μπορούν αργότερα να απορροφηθούν, να απομακρυνθούν ή να εξουδετερωθούν.

Για την εξασφάλιση απορροφητικών υλικών οφείλει να μεριμνά ο φορέας συντήρησης και λειτουργίας του οδικού δικτύου (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)), ο οποίος είτε διαθέτει δικά του υλικά ή, κατά περίπτωση, ζητά διαμέσου του ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ τη συνδρομή όμορων Δήμων ή της οικείας Περιφέρειας ή εξασφαλίζει υλικά από ιδιώτες.

Τα ανωτέρω, με την επιφύλαξη των προβλεπόμενων στο υπ' αριθ. 39383 Φ.702.16/29.08.2008 έγγραφο του ΑΠΣ, σύμφωνα με το οποίο, το ΠΣ δεν είναι αρμόδιο για τον καθαρισμό του οδοστρώματος ούτε για τη χρησιμοποίηση απορροφητικών υλικών (πριονίδι, άμμος, χώμα) παρά μόνο στις περιπτώσεις που η κάλυψη ή η ρύπανση από διάφορα υλικά είναι δυνατό να προκαλέσει ατυχήματα ή προκαλεί απέχθεια στο κοινό.

#### **2.4.3.3 Δειγματοληψίες αέρα, εδάφους, υδάτων**

Κατά την εξέλιξη του περιστατικού, μπορεί να καταστεί απαραίτητο να διεξαχθούν δειγματοληψίες αέρα, εδάφους ή/και υδάτων, προκειμένου:

- να εντοπιστεί τυχόν υπέρβαση επιτρεπόμενων τιμών ρύπων και συνεπώς να ληφθούν άμεσα μέτρα προστασίας του κοινού από τις αρμόδιες αρχές, αλλά και στη συνέχεια,
- να γίνει αποκατάσταση και εξυγίανση της περιοχής.

**Οι δειγματοληψίες και συλλογή στοιχείων** δύνανται να διενεργούνται κατά περίπτωση από τις παρακάτω αρχές (Ν. 4014/2011, άρθρο 20):

<sup>17</sup> Η Υποστηρικτική Ομάδα Διαχείρισης ΧΒΡΠ Απειλών & Συμβάντων του άρθρου 15 του Ν. 3496/2006 (ΥΟΔ), υπάγεται στο επιχειρησιακό επίπεδο και παρέχει επιστημονική υποστήριξη και στο στρατηγικό και στο τακτικό επίπεδο.

- τα Τμήματα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος των Επιθεωρήσεων Βορείου και Νοτίου Ελλάδος του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων,
  - τις αρμόδιες υπηρεσίες της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης και της Περιφέρειας και
  - το Κλιμάκιο Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος (Κ.Ε.Π.Π.Ε.) της οικείας Περιφερειακής Ενότητας,
- οι οποίες συγκαταλέγονται στις αρμόδιες αρχές για τη διεξαγωγή έκτακτων περιβαλλοντικών επιθεωρήσεων με σκοπό τη διερεύνηση περιβαλλοντικών καταγγελιών ή συμβάντων με ιδιαίτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Εάν οι ανωτέρω αρμόδιες υπηρεσίες αδυνατούν να διενεργήσουν την έκτακτη περιβαλλοντική επιθεώρηση, αυτή μπορεί να ανατίθεται σε Περιβαλλοντικό Ελεγκτή από το Μητρώο Περιβαλλοντικών Ελεγκτών που τηρείται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (αναμένεται η ενεργοποίησή του με ΠΔ).

Ειδικά για την περίπτωση περιστατικού με εμπλεκόμενες μολυσματικές ουσίες και συνεπώς την πιθανότητα διασποράς επικίνδυνων υγειονομικών αποβλήτων, εκτός των ανωτέρω φορέων, συμμετέχουν και:

- το Σώμα Επιθεωρητών Υπηρεσιών Υγείας (Σ.Ε.Υ.Υ.) και
- οι αρμόδιες υπηρεσίες υγείας της οικείας Περιφέρειας (ΚΥΑ οικ. 146163/2012, άρθρο 15).

Στην περίπτωση ατυχήματος με εμπλεκόμενο ραδιενεργό υλικό της κλάσης 7, οι δειγματοληψίες διενεργούνται από την ΕΕΑΕ (Ν. 1733/1987, άρθρο 28, παρ. 1, ΠΔ 83/2010 και ΚΥΑ 1014(ΦΟΡ)94/2001 (ΦΕΚ 216/Β)).

**Στο σημείο αυτό τονίζεται και πάλι ότι όλοι οι προαναφερθέντες φορείς εισέρχονται εντός της περιοχής του ατυχήματος μόνον όταν και εφόσον διαθέτουν τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό και την εκπαίδευση και μόνον όταν και εφόσον εγγυηθεί για την ασφάλειά τους η αρμόδια για την καταστολή του συμβάντος Πυροσβεστική Αρχή.**

Οι δημόσιες υπηρεσίες εν γένει, οι υπηρεσίες της τοπικής αυτοδιοίκησης όλων των βαθμών και κάθε διοικητική αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν κάθε αιτούμενη από τις ανωτέρω αρμόδιες ελεγκτικές αρχές συνδρομή για την εκτέλεση των ελέγχων τήρησης των ΑΕΠΟ και της κείμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ο δε φορέας του έργου ή της δραστηριότητας υπέχει αντίστοιχες υποχρεώσεις, ιδίως μάλιστα ως προς τη διενέργεια των επισκέψεων στο χώρο, τη δειγματοληψία και τη συλλογή κάθε στοιχείου που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Η δαπάνη του ελέγχου τήρησης των ΑΕΠΟ βαρύνει τον φορέα εκμετάλλευσης του έργου ή της δραστηριότητας (Ν. 4014/2011, άρθρο 20). Σε περίπτωση μάλιστα εφαρμογής του ΠΔ 148/2009, προβλέπεται ότι το Τμήμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος της αρμόδιας Δ/νσης του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων είναι δυνατόν να αναθέτει τη διενέργεια μέρους ή του συνόλου των ελέγχων σε επιστημονικούς φορείς ή άλλους εξειδικευμένους φορείς του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα, εφόσον κρίνεται ότι μπορούν να συνεισφέρουν ουσιαστικά στο έργο αυτό. Στην περίπτωση αυτή ανάθεσης των ελέγχων σε τρίτους η δαπάνη βαρύνει τον φορέα εκμετάλλευσης της δραστηριότητας (ΠΔ 148/2009, άρθρο 16, παρ. 2).

#### **Α. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΟΥ ΑΕΡΑ**

Η εκτίμηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα μπορεί να γίνει μέσω ([www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)):

- του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΔΠΑΡ), το οποίο λειτουργεί με ευθύνη της Δ/νσης Κλιματικής Αλλαγής και Ποιότητας της Ατμόσφαιρας του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (για το δίκτυο σταθμών στην περιοχή Αττικής, το σταθμό στην Αλιάρτο Βοιωτίας και το σταθμό στα Οινόφυτα Βοιωτίας) και των Δ/σεων ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. των Περιφερειών (για τις υπόλοιπες περιοχές),
- σταθμών άλλων φορέων (π.χ. Δήμων) που λειτουργούν σε συνεχή βάση και
- σταθμών που η λειτουργία τους προκύπτει από περιβαλλοντικούς όρους (επιχειρήσεων).

Όσον αφορά το Εθνικό Δίκτυο Παρακολούθησης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΔΠΑΡ), οι Δ/σεις ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. των Περιφερειών είναι αρμόδιες για την εγκατάσταση, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις εθνικού

δικτύου, σταθμών για την παρακολούθηση της ποιότητας της ατμόσφαιρας και την παρακολούθηση της λειτουργίας τους, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 210 του Ν. 3852/2010 σχετικά με τις αρμοδιότητες των Μητροπολιτικών Περιφερειών Αττικής και Θεσσαλονίκης (ΚΥΑ Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011, άρθρο 3).

Εάν, λόγω του ατυχήματος, σε μία ζώνη ή έναν οικισμό, υπάρχει κίνδυνος τα επίπεδα των ρύπων να υπερβαίνουν ένα ή περισσότερα από τα όρια συναγερωμού που ορίζονται στο παράρτημα VII της ΚΥΑ Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011, εκπονούνται σχέδια δράσης, από τις κατά τόπους Περιφέρειες, στα οποία αναφέρονται τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν βραχυπρόθεσμα για να μειωθούν οι κίνδυνοι από αυτή την υπέρβαση ή να περιοριστεί η διάρκειά της. Για την Περιφέρεια Αττικής, την αρμοδιότητα αυτή έχει το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, με την επιφύλαξη του άρθρου 210 του Ν. 3852/2010 (ΚΥΑ Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011, άρθρο 24).

Σε περίπτωση που η μέτρηση της αέριας ρύπανσης δεν είναι εφικτή μέσω των σταθμών μέτρησης που προαναφέρθηκαν, οι μετρήσεις δύνανται να γίνουν μέσω κινητών σταθμών μέτρησης που διαθέτουν πανεπιστημιακά και ερευνητικά ιδρύματα, ιδιωτικοί φορείς κλπ., με μέριμνα του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (για την Περιφέρεια Αττικής) ή της Δ/σης ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. της οικείας Περιφέρειας (για την υπόλοιπη επικράτεια).

## **Β. ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΥΔΑΤΩΝ ΠΛΗΝ ΠΟΣΙΜΩΝ**

Αναφορικά με τον έλεγχο της ποιότητας των υδάτων πλην του πόσιμου ύδατος, τα Τμήματα Υδροοικονομίας (ή Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας) των Δ/σεων ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. των Περιφερειών ελέγχουν τις σημειακές και διάχυτες εκπομπές ρύπων στα επιφανειακά, υπόγεια και παράκτια ύδατα (Ν. 3852/2010, άρθρο 186, παρ. Γ, εδ. ν.). Επιπλέον, τα Κλιμάκια Ελέγχου Ποιότητας Περιβάλλοντος (Κ.Ε.Π.ΠΕ.) των Περιφερειακών Ενοτήτων ως αρμόδια για τον έλεγχο της εφαρμογής γενικά της περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην περιοχή της χωρικής αρμοδιότητάς τους (Ν. 4042/2012, άρθρο 55, παρ. 1), διενεργούν αυτοψίες με σκοπό τη διαπίστωση παραβάσεων.

Η παρακολούθηση της ποιότητας των υδάτων δύνανται να γίνει και μέσω του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης της Ποιότητας και Ποσότητας των Υδάτων της χώρας, το οποίο στοχεύει στην υλοποίηση της Παρακολούθησης των Ποσοτικών και Ποιοτικών χαρακτηριστικών των εσωτερικών, μεταβατικών, παράκτιων και υπόγειων υδάτων στα δεκατέσσερα (14) Υδατικά Διαμερίσματα της χώρας, περιλαμβάνει 2000 θέσεις δειγματοληψιών και μετρήσεων, με μετρήσεις τόσο χημικών όσο και βιολογικών παραμέτρων και λειτουργεί υπό την εποπτεία της Ειδικής Γραμματείας Υδάτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΚΥΑ 140384/2011, ΦΕΚ 2017 Β'). Συγκεκριμένα, για τη λειτουργία του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης, η Ειδική Γραμματεία Υδάτων συντονίζει και επιβλέπει τους ακόλουθους Φορείς (άρθρο 3, ΚΥΑ 140384/2011, ΦΕΚ 2017 Β'):

- α) Γενικό Χημείο του Κράτους (Γ.Χ.Κ.),
- β) Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛ. ΚΕ.Θ.Ε.),
- γ) Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ι.Γ.Μ.Ε.),
- δ) Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων Υγροτόπων (Ε.Κ.Β.Υ.),
- ε) Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Λάρισας (Δ.Ε.Υ.Α.Λ.),
- στ) Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Ηρακλείου Κρήτης (Δ.Ε.Υ.Α.Η.),
- ζ) Ινστιτούτο Εγγείων Βελτιώσεων (Ι.Ε.Β.) του Ελληνικού Γεωργικού Οργανισμού-Δήμητρα.

Εκτός του Γενικού Χημείου του Κράτους, οι ανωτέρω φορείς έχουν την ευθύνη για τη λειτουργία του Εθνικού Δικτύου, μέσω διεξαγωγής δειγματοληψιών, αναλύσεων και επί τόπου μετρήσεων, όπως και για την ετήσια υποβολή στοιχείων με τα αποτελέσματα της παρακολούθησης στην Ειδική Γραμματεία Υδάτων (άρθρο 4, ΚΥΑ 140384/2011, ΦΕΚ 2017 Β').

Σε περίπτωση ρύπανσης ποταμού ή λίμνης, αναλαμβάνονται μέτρα από τις Δ/σεις ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων ή σε περίπτωση ενεργοποίησης του ΠΔ 148/2009, από την αρμόδια



αρχή, όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 6 του ανωτέρω ΠΔ<sup>18</sup>. Σε περίπτωση ρύπανσης θάλασσας ή παράκτιου/χερσαίου χώρου, αναλαμβάνονται δράσεις αντιμετώπισης και αποκατάστασης από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ΠΔ 11/2002.

### **Γ. ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ**

Αναφορικά με τον έλεγχο της ποιότητας του πόσιμου ύδατος, διενεργείται άμεσα εργαστηριακός έλεγχος (μικροβιολογικές και φυσικοχημικές παράμετροι)<sup>19</sup> μετά από κατάλληλη δειγματοληψία, με μέριμνα των αρμόδιων Δ/σεων των Γενικών Δ/σεων Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των Περιφερειών, στο πλαίσιο του εποπτικού ελέγχου που ασκούν στην ποιότητα του πόσιμου ύδατος. Τα αποτελέσματα των εργαστηριακών αναλύσεων διαβιβάζονται από τις αρμόδιες Δ/σεις των Γενικών Δ/σεων Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των Περιφερειών στους υπεύθυνους ύδρευσης, με συστάσεις για λήψη μέτρων για τη διασφάλιση της ποιότητας του νερού, προκειμένου να διατεθεί στους καταναλωτές πόσιμο νερό απαλλαγμένο από κάθε υγειονομικό κίνδυνο.

Εφόσον υφίστανται βάσιμες ενδείξεις υπέρβασης τιμών ποιοτικών παραμέτρων του πόσιμου νερού, θα πρέπει να ληφθούν από τους υπευθύνους ύδρευσης τα κατάλληλα μέτρα προστασίας της Δημόσιας Υγείας, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η διακοπή της υδροδότησης ή περιορισμός της χρήσης νερού ανθρώπινης κατανάλωσης, μέχρι την αποκατάσταση των προβλημάτων και την εξασφάλιση των ποιοτικών παραμέτρων εντός των ορίων της κείμενης νομοθεσίας, με παράλληλη ενημέρωση των κατοίκων από τους υπεύθυνους ύδρευσης<sup>20</sup> σε τοπικό επίπεδο (με βάση σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες του Υπουργείου

<sup>18</sup> Αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ΠΔ 148/2009 ορίζεται (άρθρο 6, παρ. ΠΔ 148/2009 και Ν. 3852/2009):

α) το Συντονιστικό Γραφείο Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών (ΣΥΓΑΠΕΖ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, όταν η ζημία ή η επικείμενη απειλή ζημίας επηρεάζει φυσικούς πόρους ή υπηρεσίες εθνικής σημασίας, η προστασία ή/και διαχείριση των οποίων εμπίπτει στην αρμοδιότητα δημόσιας αρχής ή όταν η ζημία ή η άμεση απειλή ζημίας επηρεάζει φυσικούς αποδέκτες ή υπηρεσίες, που εκτείνονται στα διοικητικά όρια περισσότερων της μίας Αποκεντρωμένης Διοίκησης ή στην επικράτεια άλλων όμορων κρατών- μελών και  
β) οι Περιφερειακές Επιτροπές Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών (ΠΕΑΠΖ) των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, όταν η ζημία ή η άμεση απειλή ζημίας επηρεάζει φυσικούς πόρους ή υπηρεσίες που βρίσκονται μέσα στα διοικητικά τους όρια και δεν εμπίπτουν στις περιπτώσεις του προηγούμενου εδαφίου. Οι εν λόγω Υπηρεσίες οφείλουν να ενημερώνουν αμελλητί το ΣΥΓΑΠΕΖ για την άμεση ή επερχόμενη ζημία καθώς επίσης και για κάθε δράση που αναλαμβάνουν στο πλαίσιο εφαρμογής του ΠΔ 148/2009 και να υποβάλλουν εκθέσεις με τις πληροφορίες και τα στοιχεία που περιγράφονται στο παράρτημα VI του άρθρου 21 του ανωτέρω ΠΔ.

Σε ιδιάζουσες καταστάσεις και όταν το επιβάλλουν λόγοι εξαιρετικής σημασίας ή έκτακτης ανάγκης, μπορεί το ΣΥΓΑΠΕΖ και στις ανωτέρω περιπτώσεις, να αναλαμβάνει τον συντονισμό των εμπλεκόμενων συναρμόδιων αρχών και φορέων σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο ή να λαμβάνει σε συνεργασία με αυτές, τα απαραίτητα μέτρα στο πλαίσιο εφαρμογής του ΠΔ 148/2009, για την πρόληψη ανεπανόρθωτων περιβαλλοντικών ζημιών και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

<sup>19</sup> Σε εργαστήρια όπως αυτά προδιαγράφονται στο Μέρος 5 του υπ' αριθ. 3343/20.05.2015 εγγράφου μας με θέμα: «Παροχή Πόσιμου Ύδατος στις καταστροφές: Θεσμικό πλαίσιο – Ρόλοι και αρμοδιότητες εμπλεκόμενων φορέων – Διασφάλιση ποιότητας παροχής πόσιμου ύδατος».

<sup>20</sup> Υπεύθυνοι ύδρευσης, σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ.8.2, ΚΥΑ 38295/2007, το άρθρο 9 της Υγειονομικής Διάταξης Γ3α/761/1968 και τις υπ' αριθμ. ΔΥΓ2/οικ.42736/16.05.2014 και ΔΥΓ2/οικ. 9283/28.01.2014 εγκυκλίου του Υπουργείου Υγείας είναι:

- ✓ Για το νερό του δικτύου ύδρευσης (δίκτυο ΕΥΔΑΠ, δίκτυο ΔΕΥΑ, πηγή, πηγάδι, γεώτρηση, μικτής προέλευσης, κλπ):
  - Για τις υδρεύσεις Δήμων, η Δημοτική Αρχή, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο άρθρο 23 παρ. 1 του Ν. 1065/80 «Περί κυρώσεως Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα» (ΦΕΚ 168/Α), ή ο αντίστοιχος για την ύδρευση τοπικός Οργανισμός ή Επιχείρηση ή Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων και κατά τα προβλεπόμενα από τον Ν. 1416/84 (λ.χ. Δ.Ε.Υ.Α.), Εταιρίες Ύδρευσης, κλπ.
  - Για τις βιομηχανίες, επιχειρήσεις, ιδρύματα κλπ τα οποία διαθέτουν δική τους ύδρευση, οι νόμιμοι εκπρόσωποί τους
  - Για τις βιομηχανίες που βρίσκονται εγκατεστημένες μέσα σε βιομηχανικές περιοχές με κεντρικό δίκτυο ύδρευσης, η ΕΤΒΑ
  - Για τις ιδιωτικές υδρεύσεις, οι ιδιοκτήτες ή οι νομείς των εγκαταστάσεων ύδρευσης.
- ✓ Για το νερό που παρέχεται από βυτία, οι ιδιοκτήτες ή οι υπεύθυνοι των βυτίων.
- ✓ Για το νερό που τοποθετείται σε φιάλες ή δοχεία προς πώληση, οι ιδιοκτήτες ή οι υπεύθυνοι ποιότητας νερού ή οι νόμιμοι εκπρόσωποι των εγκαταστάσεων εμφιάλωσης
- ✓ Για το νερό επιχείρησης παραγωγής τροφίμων, οι ιδιοκτήτες ή οι υπεύθυνοι ποιότητας νερού ή οι νόμιμοι εκπρόσωποι των επιχειρήσεων αυτών.

Υγείας) και λήψη μέτρων αντιμετώπισης της προσωρινής διακοπής της υδροδότησης των κατοίκων της περιοχής (τροφοδοσία με κατάλληλης ποιότητας πόσιμο νερό λ.χ. εμφιαλωμένα, μεταφορά με βυτία) (υπ' αριθ. ΔΥΓ2/οικ. 9283/28-1-2014 εγκύκλιος του Υπουργείου Υγείας).

Η Δ/ση Δημόσιας Υγείας του Υπουργείου Υγείας ενημερώνεται σχετικά με την υπέρβαση των τιμών των ποιοτικών παραμέτρων του πόσιμου νερού και συνδράμει και αυτή στο έργο των υπεύθυνων ύδρευσης, με την έκδοση σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών, ενώ, εφόσον κριθεί αναγκαίο (ανάλογα με τη βαρύτητα και τη χωρική κατανομή των συνεπειών του περιστατικού), δύναται να αναλάβει τη λήψη των ανωτέρω μέτρων.

#### **Δ. ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ**

Η εξυγίανση-απορρύπανση του χώρου μετά από μεγάλο ατύχημα ή συμβάν κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή επικείμενες περιβαλλοντικές απειλές, η οποία δύναται να περιλαμβάνει τον καθαρισμό του οδοστρώματος, τη συλλογή, μεταφορά και διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων, την απομάκρυνση τυχόν εγκαταλελειμμένων βαρελιών με επικίνδυνα υλικά, την τυχόν μετάγγιση του επικίνδυνου υλικού από το βυτιοφόρο όχημα, κλπ., γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ΚΥΑ 13588/725/2006, όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει, ενώ, σε περίπτωση που διαπιστώνεται πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ΠΔ 148/2009 περί περιβαλλοντικής ευθύνης. Συγκεκριμένα:

##### **Σύμφωνα με την ΚΥΑ 13588/725/2006:**

Σε περίπτωση ρύπανσης ενός χώρου με επικίνδυνα απόβλητα συνεπεία ατυχήματος, λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση του ατυχήματος και την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, με απόφαση ή εντολή του ασκούντα καθήκοντα Γενικού Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος και ενημερώνει σχετικά τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας. Οι αρμόδιες αστυνομικές αρχές και κάθε άλλη δημόσια αρχή ή αρχή τοπικής αυτοδιοίκησης υποχρεούνται να παράσχουν κάθε αναγκαία συνδρομή για την υλοποίηση των ανωτέρω ενεργειών (ΚΥΑ 13588/725/2006, άρθρο 12, παρ. 3 και το Ν. 3852/2010).

Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης πολιτικής προστασίας<sup>21</sup> και κατόπιν εισήγησης του ασκούντα καθήκοντα Γενικού Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, λαμβάνονται από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας και σε συνεργασία με τους κατά περίπτωση αρμόδιους φορείς τόσο σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο, όλα τα αναγκαία μέτρα, έχοντας πάντα υπόψιν το συντονιστικό ρόλο και τις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, ως αυτά ορίζονται στο ΠΔ 151/2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται προκειμένου να μην αποτελέσουν τα επικίνδυνα απόβλητα απειλή κατά του πληθυσμού ή του περιβάλλοντος (ΚΥΑ 13588/725/2006 και ΚΥΑ οικ. 146163/2012). Συνοπτικός Πίνακας των διαδικασιών περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 2, Πίνακας 2.3 της εγκυκλίου της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας με θέμα: «Διαχείριση Αποβλήτων (Μη Επικίνδυνων, Επικίνδυνων και Επικίνδυνων Αποβλήτων Υγειονομικών Μονάδων): Θεσμικό πλαίσιο-Ρόλοι και αρμοδιότητες εμπλεκόμενων φορέων», η οποία και βρίσκεται αναρτημένη στον ιστοχώρο της ΓΓΠΠ.

Σε περίπτωση εφαρμογής του ΠΔ 148/2009 περί περιβαλλοντικής ευθύνης, όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει<sup>22</sup>, η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ανωτέρω Προεδρικού<sup>18</sup> Διατάγματος

<sup>21</sup> Όταν για τη συγκεκριμένη καταστροφή, η περιοχή έχει κηρυχθεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο υπ' αριθ. 2442/16.04.2014 έγγραφο της Διεύθυνσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας (ΑΔΑ: ΒΙΗΧΙ-Β02), σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης πολιτικής προστασίας, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2 (παρ. 4) του Ν. 3013/2002 (ΦΕΚ 102Α/01.05.2002).

<sup>22</sup>([http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/factsheet/ELD%20factsheet\\_EL.pdf](http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/factsheet/ELD%20factsheet_EL.pdf)): Με το Π.Δ. 148/2009, έγινε εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004 για την

προβαίνει στην εφαρμογή των απαιτούμενων δράσεων αποκατάστασης, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 9 αυτού. Σε περίπτωση που αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ΠΔ 148/2009 είναι η Περιφερειακή Επιτροπή Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών (ΠΕΑΠΖ) της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, η ανωτέρω Επιτροπή εισηγείται στον ασκούντα καθήκοντα Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπιση της άμεσης ή επελθούσας ζημίας. (ΠΔ 148/2009, άρθρο 6, παρ. 7 και Ν. 3852/2010). Στα άρθρα 9 έως 12 του ΠΔ 148/2009, προβλέπονται αναλυτικά οι δράσεις αποκατάστασης, ο καθορισμός των μέτρων αποκατάστασης και ο καταλογισμός των δαπανών αποκατάστασης για την πρόληψη και την αποκατάσταση των ζημιών στο περιβάλλον.

Οι φορείς εκμετάλλευσης (εταιρίες μεταφοράς) έχουν καταρχάς υποχρέωση να ενημερώνουν άμεσα την αρμόδια αρχή για την ύπαρξη περιβαλλοντικής ζημίας ή την άμεση απειλή πρόκλησης τέτοιας ζημίας (ΠΔ 148/2009, άρθρο 7, παρ. 3). Εφόσον στο χώρο του ατυχήματος παρίστανται οι τοπικές υπηρεσίες Περιβάλλοντος, μπορούν και αυτές να ενημερώσουν άμεσα την αρμόδια Αρχή σχετικά με τα ανωτέρω.

Οι δαπάνες των δράσεων αποκατάστασης βαρύνουν τον φέροντα την ευθύνη της ζημίας (ΚΥΑ 13588/725/2006, άρθρο 12 και ΠΔ 148/2009, άρθρο 11, παρ. 1). Σε περίπτωση που ο φέρων την ευθύνη

---

Περιβαλλοντική Ευθύνη (ΟΠΕ). Η ΟΠΕ προβλέπει τους ακόλουθους τύπους φυσικών πόρων που ενδέχεται να υπόκεινται σε καθεστώς ζημίας ή άμεσου κινδύνου ζημίας:

**Προστατευόμενα είδη και φυσικά ενδιαιτήματα:**

Ζημία ή άμεσος κίνδυνος ζημίας που επηρεάζει ιδιαίτερα δυσμενώς την ευνοϊκή κατάσταση διατήρησης προστατευόμενων ειδών ή ενδιαιτημάτων.

*Προστατευόμενα είδη ή ενδιαιτήματα όπως ορίζονται στις οδηγίες για τους οικοτόπους και τα πτηνά, και σε ορισμένα κράτη-μέλη επίσης τα εθνικώς προστατευόμενα είδη και ενδιαιτήματα.*

**Έδαφος:**

Ζημία ή άμεσος κίνδυνος ζημίας που επηρεάζει ιδιαίτερα δυσμενώς την οικολογική, χημική και/ή την ποσοτική κατάσταση και/ή το οικολογικό δυναμικό των υπό εξέταση υδάτων.

*Ύδατα κατά τα οριζόμενα στην οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα, ήτοι, επιφανειακά (εσωτερικά, μεταβατικά, παράκτια, χωρικά) και υπόγεια ύδατα.*

**Ύδατα:**

Μόλυνση ή άμεση απειλή που δημιουργεί σημαντικό κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία ως αποτέλεσμα της άμεσης ή έμμεσης εισαγωγής επικινδύνων ουσιών, παρασκευασμάτων και/ή (μικρο)οργανισμών εντός ή επί του εδάφους ή στο υπέδαφος.

Η ΟΠΕ καλύπτει ένα συμβάν όταν αυτό προκαλεί σημαντική ζημία σε ύδατα, έδαφος ή προστατευόμενα είδη και ενδιαιτήματα όπως περιγράφεται ανωτέρω.

**Η ΟΠΕ δεν εφαρμόζεται εάν η ζημία προκαλείται από:**

- ένοπλη διένεξη, συγκρούσεις, εμφύλιο πόλεμο ή εξέγερση
- εξαιρετικό φυσικό φαινόμενο (έκτακτου, ακαταμάχητου και αναπόφευκτου χαρακτήρα)
- δραστηριότητες που διεξάγονται κυρίως στο πλαίσιο αποστολών εθνικής αμύνης ή διεθνούς ασφαλείας ή για την προστασία έναντι φυσικών καταστροφών ή
- δραστηριότητες απροσδιόριστης φύσης, για παράδειγμα σε περίπτωση διάχυτης ρύπανσης, εάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί σχέση αιτίου-αποτελέσματος μεταξύ της δραστηριότητας και της ζημίας.  
Επιπλέον, η ΟΠΕ δεν εφαρμόζεται στις εξής περιπτώσεις:
- εκπομπές, γεγονότα ή συμβάντα (και οι αντίστοιχες δραστηριότητες που συνέβησαν πριν από τις 30 Απριλίου 2007,
- προκληθείσες ζημιές, εάν έχουν παρέλθει άνω των τριάντα (30) ετών από την εκπομπή, το γεγονός ή το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία,
- θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο, μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, πυρηνικές δραστηριότητες κ.λ.π. κατά τα προβλεπόμενα από διεθνείς συνθήκες και
- εάν η επιχείρηση μπορεί να αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από τρίτο μέρος και σημειώθηκε παρά τη λήψη των κατάλληλων μέτρων ασφαλείας ή κατόπιν διαταγής/οδηγίας που έδωσε δημόσια αρχή (ένσταση όσον αφορά τα έξοδα)
- εάν η επιχείρηση συμμορφώθηκε πλήρως με την άδεια και όλους τους όρους της όσον αφορά τις εκπομπές ή το γεγονός που προκάλεσε τη ζημία, ή
- εάν η εκπομπή ή το γεγονός θεωρείτο απίθανο να προκαλέσουν ζημία βάσει των επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων κατά τη στιγμή της απελευθέρωσης της εκπομπής στο περιβάλλον ή κατά τη στιγμή που υλοποιήθηκε η δραστηριότητα.

**Σημειώνεται ότι η μεταφορά επικινδύνων ουσιών εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος III του Π.Δ. 148/2009 περί περιβαλλοντικής ευθύνης.**

της ζημίας είναι άγνωστος ή μέχρι να διαπιστωθεί η ταυτότητά του, η ευθύνη και το κόστος για εξυγίανση ή/και αποκατάσταση του χώρου καθώς και όλα τα αναγκαία μέτρα, βαρύνουν την οικεία Αποκεντρωμένη Διοίκηση στα όρια της οποίας βρίσκονται τα επικίνδυνα απόβλητα (αρ. 12, παρ. 2 της ΚΥΑ 13588/725/2006, παρ. 3, άρθρο 9 του ΠΔ 148/2009 και Ν. 3852/2010). Αντί της αρμόδιας αρχής, είναι δυνατόν στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο ΠΔ 148/2009, να αναλαμβάνει η αδειοδοτούσα ή άλλη δημόσια αρχή, μετά από συνεννόηση με την αρμόδια αρχή, το σύνολο ή μέρος των δαπανών για τις δράσεις πρόληψης και αποκατάστασης των περιβαλλοντικών ζημιών (ΠΔ 148/2009, άρθρο 11, παρ. 8).

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το ΠΔ 148/2009, ο εντοπισμός του φέροντα την ευθύνη της περιβαλλοντικής ζημίας ή της άμεσης απειλής τέτοιας ζημίας και ο καταλογισμός της ευθύνης του, γίνεται από την αρμόδια αρχή<sup>18</sup> ή από κάθε άλλη δημόσια αρχή που μπορεί να διενεργεί τους απαιτούμενους περιβαλλοντικούς ελέγχους, είτε αυτεπαγγέλτως είτε μετά από καταγγελία που προέρχεται από φυσικό ή νομικό πρόσωπο<sup>23</sup> ή μετά από σχετική ενημέρωση δημόσιας αρχής (ΠΔ 148/2009, άρθρο 6, παρ. 9). Όταν ο εντοπισμός δε γίνεται από την αρμόδια αρχή, αλλά από άλλη δημόσια αρχή, η τελευταία οφείλει να ενημερώνει άμεσα την αρμόδια αρχή (άρθρο 6, παρ. 9). Το τελευταίο καθιστά ιδιαίτερα σημαντικό το ρόλο στη διαδικασία ταυτοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης του οχήματος, των τοπικών αρμόδιων αστυνομικών αρχών που σπεύδουν στο χώρο του συμβάντος.

Η εξυγίανση-απορρύπανση του χώρου δύναται να ανατίθεται από την αρμόδια αρχή της ΚΥΑ 13588/725/2006 (Δ/ση ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης) ή/και του ΠΔ 148/2009 (ΣΥΓΑΠΕΖ ή ΠΕΑΠΖ, σε περίπτωση που αυτό εφαρμοστεί) σε αδειοδοτημένους φορείς διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων (πλην των ραδιενεργών), σύμφωνα με τις αδειοδοτήσεις που εκδίδονται από τη Γενική Δ/ση Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας<sup>24</sup> για την απομάκρυνση επικίνδυνων αποβλήτων κατά τη φάση της αποκατάστασης, όπως αυτοί δημοσιοποιούνται στην ιστοσελίδα του ανωτέρω Υπουργείου ([www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)). Σε περίπτωση που οι δράσεις αποκατάστασης ανατεθούν στους ανωτέρω αδειοδοτημένους φορείς διαχείρισης με απευθείας μέριμνα του έχοντος την ευθύνη της ζημίας ή του φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση και τη λειτουργία του οδικού δικτύου, αυτές επιβλέπονται και επικουρούνται από την αρμόδια αρχή της ΚΥΑ 13588/725/2006 ή/και του ΠΔ 148/2009, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω. Οι αδειοδοτημένες επιχειρήσεις για συλλογή και μεταφορά αποβλήτων έχουν την πλήρη ευθύνη για την οργάνωση των μέσων συλλογής και των οχημάτων μεταφοράς, την καταλληλότητά τους για την μεταφορά των αποβλήτων και την ασφαλή παράδοσή τους σε νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις προς περαιτέρω εργασίες ανάκτησης ή διάθεσης ή προς διασυνοριακή μεταφορά<sup>25</sup>. Το θεσμικό πλαίσιο, καθώς και οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων κατά τη διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων περιγράφονται αναλυτικά στο υπ' αριθ. 2310/26.04.2013 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας. Νοείται ότι οι φορείς διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων αναλαμβάνουν την υλοποίηση των δράσεων εξυγίανσης-αποκατάστασης του χώρου του συμβάντος μόνον εφόσον έχουν ταυτοποιηθεί οι εμπλεκόμενες επικίνδυνες ουσίες και έχουν συνταχθεί τα αντίστοιχα δελτία δεδομένων ασφαλείας (MSDS).

Επισημαίνεται ότι η περίπτωση των **ραδιενεργών αποβλήτων** εξαιρείται από τις διατάξεις τόσο της ΚΥΑ 13588/725/2006 (άρθρο 3), όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει, όσο και του ΠΔ 148/2009 (άρθρο 5) αλλά και του Ν. 4042/2012 (άρθρο 10). Όπως έχει προαναφερθεί, στην περίπτωση ατυχήματος με

<sup>23</sup> Στην περίπτωση αυτή και όταν μετά την εξέταση της καταγγελίας προκύψει περιβαλλοντική ζημιά αλλά δεν ταυτοποιηθεί ο υπεύθυνος φορέας εκμετάλλευσης, διαβιβάζεται σχετική απόφαση του Προϊσταμένου του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων (πρώην Ε.Υ.Ε.Π.) στην, κατά περίπτωση, αρμόδια Αρχή, προκειμένου να αναλάβει δράση, η οποία θα πρέπει να έχει μεριμνήσει έγκαιρα για την εξασφάλιση των σχετικών πόρων (ΠΔ 148/2009, άρθρο 9, υπ' αριθ. οικ. 65/22.11.2011 εγκύκλιος του ΣΥΓΑΠΕΖ).

<sup>24</sup> Υπ' αριθ. οικ. 129043/4345/08.07.2011 εγκύκλιος του ΥΠΕΚΑ & ΠΔ 100/2014 (άρθρο 19, παρ. 2)

<sup>25</sup> Υπ' αριθ. 129043/4345/08.07.2011 εγκύκλιος του ΥΠΕΚΑ

εμπλεκόμενο ραδιενεργό υλικό της κλάσης 7, τις δράσεις εξυγίανσης και περιβαλλοντικής αποκατάστασης του χώρου του συμβάντος επιλαμβάνεται η ΕΕΑΕ (Ν. 1733/1987, άρθρο 28, παρ. 1, ΠΔ 83/2010 και ΚΥΑ 1014(ΦΟΡ)94/2001 (ΦΕΚ 216/Β)). Η ΕΕΑΕ, μεταξύ άλλων, καθορίζει τις διαδικασίες και τους κανονισμούς διαχείρισης, αποθήκευσης και απόρριψης των ραδιενεργών καταλοίπων και συντάσσει, σε συνεργασία με τις λοιπές αρμόδιες κρατικές αρχές, σχέδια έκτακτης ανάγκης από πυρηνικά ή ακτινικά ατυχήματα. Επιπλέον, εκδίδει οδηγίες ασφάλειας για τη διαφύλαξη, διάθεση, μεταφορά και αποθήκευση των ραδιενεργών υλικών. Στις διασυνοριακές αποστολές ραδιενεργών αποβλήτων ή αναλωμένου καυσίμου, εφαρμόζεται το Π.Δ. 83/2010 (ΦΕΚ 147/Α), υπό τις προϋποθέσεις των αρθ. 1 και 2. Το Π.Δ. 83/2010 θεσπίζει κοινοτικό σύστημα επιτήρησης και ελέγχου των διασυνοριακών αποστολών ραδιενεργών αποβλήτων και αναλωμένου καυσίμου, ώστε να εξασφαλίζεται η κατάλληλη προστασία του πληθυσμού. Για την περίπτωση ραδιενεργών αποβλήτων, ισχύει και εφαρμόζεται το άρθρο 29 του Ν. 1650/86 περί αστικής ευθύνης, σύμφωνα με το οποίο: «Οποιοσδήποτε, φυσικό ή νομικό πρόσωπο προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός εάν υποδείξει ότι η ζημιά οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως».

Σημειώνεται ότι από τις ανωτέρω ενέργειες διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων, όπως αυτά ορίζονται με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένων και των υγειονομικών, εξαιρείται η διαχείριση ληγμένων φαρμάκων, η οποία γίνεται σύμφωνα με την ΥΑ ΔΥΓ3α/οικ 2464/2012 (ΦΕΚ 11Β'/10.01.2012) με σαφώς προσδιορισμένη διαδικασία που εφαρμόζεται από την ΙΦΕΤ Α.Ε. (άρθρο 22, Ν. 2737/1999 και καταστατικό της εταιρείας «ΙΦΕΤ Α.Ε.»).

Όσον αφορά την πιθανή μετάγγιση του επικίνδυνου υλικού από το βυτιοφόρο όχημα, εάν αυτή δε δύναται να γίνει από τον έχοντα την ευθύνη της ζημίας, μπορεί να ανατεθεί στην εταιρία διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων η οποία έχει αναλάβει την περιβαλλοντική αποκατάσταση του χώρου, με χρέωση πάντα του ρυπαίνοντος, βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» (Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) 2012/С 326/01, άρθρο 194, Ν. 1650/86, άρθρο 29 και ΠΔ 148/2009, άρθρο 2, για τις περιπτώσεις που το ανωτέρω Π.Δ. δύναται να εφαρμοστεί), καθώς και σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του Αστικού και Ποινικού Κώδικα, όπως αυτοί ισχύουν.

**Επισημαίνεται ότι, κατά τη διάρκεια των δράσεων εξυγίανσης-απορρύπανσης του χώρου, οι οποίες λαμβάνουν χώρα μετά την πλήρη καταστολή του συμβάντος, το ΠΣ, ως έχον το συντονισμό της καταστολής του συμβάντος, εγγυάται την ασφάλεια του χώρου, των εργασιών και των χειριστών των μηχανημάτων.**

#### **2.4.3.4 Απομάκρυνση ακινητοποιημένου βυτιοφόρου οχήματος από το οδόστρωμα**

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, όποιος έχει τις αρμοδιότητες ή την εξουσία επί του πράγματος επί του οποίου διεξάγεται δημόσια κυκλοφορία, σύμφωνα με την παρ.1 του αρθ.10 του Ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας), υποχρεούται να λαμβάνει κάθε μέτρο, ώστε από την δημόσια κυκλοφορία να μην δημιουργείται κίνδυνος ή ζημία τρίτων προσώπων ή άλλων έννομων αγαθών (υπ. αριθ. 2501/14/21-γ/12-12-2005 σχετικό έγγραφο της Δ/σης Τροχαίας του Αρχηγείου της ΕΛΑΣ).

Το άρθρο αυτό του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με τα άρθρα 1,11,12,13 του Ν. 3013/2002, προκαλεί προφανώς υποχρέωση στο φορέα που έχει την αρμοδιότητα συντήρησης και λειτουργίας ενός οδικού άξονα στον οποίο διεξάγεται δημόσια κυκλοφορία, για την άμεση απομάκρυνση του βυτιοφόρου οχήματος – μετά την ολοκλήρωση της μετάγγισης του επικίνδυνου υλικού από αυτό, σε περίπτωση που κάτι τέτοιο απαιτείται - καθώς και τυχόν ακινητοποιημένων οχημάτων, εξαιτίας ατυχήματος κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, εφόσον αυτή αποβλέπει στην αποκατάσταση της κυκλοφορίας των οχημάτων, έτσι ώστε να μην δημιουργείται κίνδυνος ή ζημία.

Κατά συνέπεια, η αρμοδιότητα διάθεσης ή μίσθωσης γερανοφόρων ρυμουλκών οχημάτων με στόχο την

άμεση απομάκρυνση του βυτιοφόρου οχήματος, καθώς και τυχόν ακινητοποιημένων οχημάτων, εξαιτίας ατυχήματος κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, υπάγεται στις υποχρεώσεις του φορέα που έχει την ευθύνη συντήρησης και λειτουργίας του οδοστρώματος<sup>26</sup>. Οι κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας) υποστηρίζουν το έργο της απομάκρυνσης των οχημάτων, καταδεικνύοντας το καλύτερο δρομολόγιο προσέγγισης στα γερανοφόρα οχήματα.

Νοείται ότι και πάλι το κόστος για την κινητοποίηση του γερανοφόρου οχήματος αναλαμβάνει ο φέρων την ευθύνη της ζημίας (κατά περίπτωση ή η ασφαλιστική του εταιρία), σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του Αστικού και Ποινικού Κώδικα, όπως αυτοί ισχύουν).

**Επισημαίνεται ότι, κατά τη διάρκεια της απομάκρυνσης του βυτιοφόρου οχήματος, η οποία λαμβάνει χώρα μετά την πλήρη καταστολή του συμβάντος, το ΠΣ, ως έχον το συντονισμό της καταστολής του συμβάντος, εγγυάται την ασφάλεια του χώρου, των εργασιών και των χειριστών των μηχανημάτων.**

#### **2.4.3.5 Αποκατάσταση βλαβών του οδοστρώματος και των στοιχείων ασφαλείας της οδού (στηθαία, νησίδες ασφαλείας, σήμανση κ.ο.κ.)**

Η αρμόδια προς συντήρηση της οδού υπηρεσία υποχρεούται να πραγματοποιήσει με όργανά της αυτοψία της βλάβης μέσα σε δύο (2) εργάσιμες ημέρες αφότου λάβει με οποιονδήποτε τρόπο γνώση αυτής και να συντάξει συνοπτική έκθεση περί της έκτασης και του είδους της και της ύπαρξης ή μη ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης. Εφόσον κατά την αυτοψία διαπιστωθεί επικινδυνότητα της βλάβης για την οδική ασφάλεια, λαμβάνονται άμεσα από τους διενεργούντες την αυτοψία τα απαραίτητα μέτρα για την προσωρινή της αποκατάσταση, εφόσον αυτή είναι δυνατή, άλλως για την οριοθέτηση και την κατάλληλη σήμανσή της, προς αποφυγή ατυχημάτων. Η αποκατάσταση βλαβών που κρίνονται επικίνδυνες για τη οδική ασφάλεια ολοκληρώνεται υποχρεωτικά εντός δέκα (10) ημερών από τη διενέργεια της αυτοψίας (Ν. 3481/2006, άρθρο 7, παρ. 6). Νοείται ότι οι δαπάνες για την αποκατάσταση των ανωτέρω βλαβών καταλογίζονται στον υπαίτιο του ατυχήματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του Αστικού και του Ποινικού Κώδικα, όπως αυτοί ισχύουν.

**Επισημαίνεται ότι, κατά τη διάρκεια των εργασιών αποκατάστασης του οδοστρώματος, οι οποίες λαμβάνουν χώρα μετά την πλήρη καταστολή του συμβάντος, το ΠΣ, ως έχον το συντονισμό της καταστολής του συμβάντος, εγγυάται την ασφάλεια του χώρου, των εργασιών και των χειριστών των μηχανημάτων.**

Νοείται ότι οι δράσεις εξυγίανσης-απορρύπανσης του χώρου του ατυχήματος, απομάκρυνσης του βυτιοφόρου οχήματος και αποκατάστασης του οδοστρώματος, όπως αυτές περιγράφονται στις υποπαραγράφους 2.4.3.4 έως 2.4.3.6 της παρούσας Ενότητας, προηγούνται της λήξης του περιστατικού, όταν κριθούν από τους αρμόδιους επιχειρησιακά εμπλεκόμενους φορείς ως προαπαιτούμενες για την ασφάλεια της ζωής και της υγείας των πολιτών και την επαναφορά της κοινωνικής ζωής στην προτέρα κατάσταση (όταν δηλαδή κριθεί ότι θα πρέπει παραμείνουν οι ζώνες αποκλεισμού - προστασίας του πληθυσμού).

<sup>26</sup> Όσον αφορά τις εταιρίες λειτουργίας των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, οι ανωτέρω διατηρούν σε 24ωρη βάση σε πλήρη ετοιμότητα σχετικές μονάδες περισυλλογής που επεμβαίνουν για την απομάκρυνση βαρέων οχημάτων. Οι μονάδες περισυλλογής είτε ανήκουν στην εταιρία λειτουργίας είτε σε πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον τομέα της μεταφοράς ή/και παροχής οδικής βοήθειας οχημάτων και έχουν συμβληθεί με την εταιρία λειτουργίας. Νοείται ότι η φόρτωση και η μεταφορά των οχημάτων από τις Μονάδες Περισυλλογής (γερανούς) γίνονται παρουσία των πυροσβεστικών δυνάμεων που δρουν στο χώρο του συμβάντος.

#### 2.4.4 Λήξη Συμβάντος

Μόλις ολοκληρωθούν η καταστολή του μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος και οι δράσεις για την επαναφορά της καθημερινής ζωής στην προτέρα κατάσταση, π.χ. καθαρισμός χώρου, αφαίρεση προσωρινής σήμανσης, επαναφορά κυκλοφορίας, επιστροφή πολιτών που είχαν απομακρυνθεί, κλπ., θεωρείται ότι το περιστατικό έχει λήξει και πραγματοποιείται πλήρης αποκλιμάκωση των διατιθέμενων για την καταστολή του συμβάντος μέσων και δυναμικού.

Η αποκλιμάκωση των εμπλεκόμενων φορέων που έχουν αναλάβει δράσεις για την υποστήριξη του έργου της καταστολής, για την οποία αρμόδιο είναι το Πυροσβεστικό Σώμα, γίνεται μετά από σχετική απόφαση του Επικεφαλής Αξιωματικού του Πυροσβεστικού Σώματος, ο οποίος ενεργεί ως συντονιστής του πυροσβεστικού έργου στην περιοχή του συμβάντος.

Οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και των λοιπών εξωτερικών φορέων που τυχόν συνέδραμαν αποχωρούν από το σημείο του συμβάντος, εκτός εάν το είδος της προκληθείσης ρύπανσης (μόλυνση από ραδιενεργό υλικό ή μολυσματικές ουσίες κλπ.) επιβάλλει την παραμονή κάποιων από τους εμπλεκόμενους φορείς και μετά τη λήξη του συμβάντος για όσο χρόνο χρειαστεί για να πραγματοποιηθεί η αποκατάσταση του χώρου.

Μετά τη λήξη του συμβάντος διενεργείται προανάκριση, η οποία ανατίθεται, για μεν τις περιπτώσεις πυρκαγιών ή εκρήξεων συνεπεία πυρκαγιών (π.χ. εκρήξεις τύπου BLEVE, εκρήξεις αερίου νέφους (VCE) κλπ) στις αρμόδιες Πυροσβεστικές Αρχές (άρθρα 264 έως 267 του Ποινικού Κώδικα, άρθρο 243 Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 30, παρ. 1 του Ν. 4055/2012 και Ν. 4249/2014, άρθρο 64, παρ. 1δ), για δε τις υπόλοιπες περιπτώσεις, σε οποιονδήποτε ανακριτικό υπάλληλο μετά γραπτή εισαγγελική παραγγελία (Κώδικας Ποινικής Δικονομίας, άρθρο 243, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 30, παρ. 1 του Ν. 4055/2012)<sup>27</sup>.

### ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ

#### 3.1 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Μετά τη λήξη του μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος πραγματοποιείται η ολοκλήρωση της αποκατάστασης. Η αποκατάσταση περιλαμβάνει κυρίως:

##### 3.1.1 Περιβαλλοντικές μετρήσεις, αναλύσεις και λήψη μέτρων

Μετά τη λήξη του περιστατικού και ανάλογα με τις ενδείξεις των μετρήσεων που πιθανόν έγιναν κατά τη διάρκεια αυτού, ενδέχεται να απαιτείται η συνέχεια της διεξαγωγής των δειγματοληψιών και των περιβαλλοντικών μετρήσεων σε αέρα, νερά (πόσιμα, υπόγεια και επιφανειακά), έδαφος, γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα και αλιεύματα, καθώς και οι υγειονομικοί έλεγχοι και οι αναλύσεις, προκειμένου:

- να διαπιστωθούν οι επιπτώσεις του ατυχήματος και η πιθανή διασπορά τους και
- να αποφασιστεί η πιθανή λήψη συγκεκριμένων μακροπρόθεσμων μέτρων προστασίας του πληθυσμού και αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

Οι παραπάνω δειγματοληψίες και μετρήσεις διενεργούνται από τους φορείς όπως αναφέρθηκαν στην παρ. 2.4.3.3 της Ενότητας Α (σελ. 23) του παρόντος.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων διαβιβάζονται στους φορείς οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τη λήψη μέτρων με σκοπό τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος, ήτοι, κατά περίπτωση:

<sup>27</sup> Νοείται ότι ακόμα και σε περίπτωση πυρκαγιάς, ο εισαγγελέας, εφόσον το κρίνει, μπορεί αντί της αρμόδιας Πυροσβεστικής Αρχής να ορίσει ως αρμόδιο προανάκρισης οποιονδήποτε ανακριτικό υπάλληλο.

- στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας,
- στο Υπουργείο Υγείας,
- στις αρμόδιες Δ/σεις των Γενικών Δ/σεων Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των οικείων Περιφερειών,
- στις Δ/σεις Περιβάλλοντος των οικείων Περιφερειών,
- στις Δ/σεις Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων,
- στις Δ/σεις Υδάτων των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων,
- σε λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς.

Ειδικά για την περίπτωση ελέγχων σε γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα και αλιεύματα:

- i. Σε κεντρικό επίπεδο (άρθρο 2, ΚΥΑ 15523/06 (ΦΕΚ 1187 Β'/31-8-2006)),
  - α) ο Ε.Φ.Ε.Τ., αποτελεί την Κεντρική Αρμόδια Αρχή για την οργάνωση των επισήμων ελέγχων των τροφίμων στα στάδια της φάσης της πρώτης μεταποίησης, κατά την έννοια της ΚΥΑ Β3-32/2003 (ΦΕΚ 386Β'/2003) για τη «Ρύθμιση θεμάτων που αναφέρονται στην έννοια της φάσης της πρώτης μεταποίησης και στην οργάνωση και συντονισμό του συστήματος ελέγχων από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Γεωργίας και του Ενιαίου Φορέα Ελέγχου Τροφίμων» στον τομέα του κρέατος και της μεταποίησης και της διανομής όλων των λοιπών τροφίμων.
  - β) Το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, αποτελεί την Κεντρική Αρμόδια Αρχή για την οργάνωση των επισήμων ελέγχων των ζωοτροφών και των τροφίμων στην πρωτογενή παραγωγή και στη φάση της πρώτης μεταποίησης πρωτογενών προϊόντων, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 2 της ΚΥΑ Β3-32/2003 (ΦΕΚ 386Β'/2003).
- ii. Σε περιφερειακό επίπεδο, ως αρμόδιες αρχές ορίζονται οι εξής (άρθρο 3, ΚΥΑ 15523/06 (ΦΕΚ 1187 Β'/31-8-2006)):
  - α. Οι Περιφερειακές Διευθύνσεις του Ε.Φ.Ε.Τ.
  - β. Οι αρμόδιες Δ/σεις των Γενικών Δ/σεων Περιφερειακής Αγροτικής Οικονομίας & Κτηνιατρικής των οικείων Περιφερειών
  - γ. Οι αρμόδιες Δ/σεις των Γενικών Δ/σεων Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των οικείων Περιφερειών
  - δ. Άλλες υπηρεσίες ή φορείς που έχουν την αποδεδειγμένη ικανότητα να εκτελέσουν και εφαρμόσουν προγράμματα επίσημου ελέγχου τροφίμων.

Ανάλογα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων, οι ανωτέρω κεντρικοί και περιφερειακοί λαμβάνουν μέτρα με σκοπό τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας. Σε περιφερειακό επίπεδο, τα ανωτέρω γίνονται σύμφωνα με σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων.

### 3.1.2 Αποκατάσταση βλαβών δικτύων κοινής ωφέλειας

Μετά από μεγάλο ατύχημα ή συμβάν κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και όταν διαπιστωθεί βλάβη σε δίκτυα κοινής ωφέλειας, οι φορείς λειτουργίας και συντήρησης δικτύων κοινής ωφέλειας (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ, φορείς ύδρευσης, κλπ), κατά κανόνα επικοινωνούν άμεσα με την αρμόδια υπηρεσία Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας) προκειμένου να ενημερωθούν σχετικά με την επικρατούσα κατάσταση.

Οι φορείς λειτουργίας και συντήρησης των δικτύων κοινής ωφέλειας αποκαθιστούν τις όποιες βλάβες προκλήθηκαν συνεπεία του ατυχήματος με χρέωση του φέροντα την ευθύνη του ατυχήματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του Αστικού και του Ποινικού Κώδικα, όπως αυτοί ισχύουν.



### 3.1.3 Εξυγίανση-απορρύπανση του χώρου του συμβάντος

Σε ορισμένες περιπτώσεις εμπλεκόμενων στο ατύχημα επικίνδυνων ουσιών όπως π.χ. ραδιολογικές ή μολυσματικές, οι εμπλεκόμενοι φορείς, η δράση των οποίων συνδέεται με την αποκατάσταση του χώρου, ή μέρος αυτών, παραμένουν στο σημείο και μετά τη λήξη του περιστατικού για όσο χρόνο χρειαστεί για να πραγματοποιηθεί η απολύμανση – αποκατάσταση του χώρου, ο έλεγχος του εργολάβου απολύμανσης χώρου – συλλογής και παράδοσης αποβλήτων, ο επανέλεγχος του χώρου που καθορίστηκε για να δοθεί σε χρήση κλπ. Οι εμπλεκόμενοι ως ανωτέρω φορείς εκτιμούν εάν πρέπει να παραμείνουν οι ζώνες αποκλεισμού – προστασίας.

## 3.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ

### 3.2.1 Αναφορά συμβάντος από το σύμβουλο ασφαλούς μεταφοράς (Σ.Α.Μ.Ε.Ε.) της επιχείρησης (υποτιμήματα 1.8.3.6 και 1.8.5 της ADR)

Σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια μεταφοράς, πλήρωσης ή φορτοεκφόρτωσης που πραγματοποιεί μία επιχείρηση σημειώνεται ατύχημα επικίνδυνο για το κοινό, τα αγαθά ή το περιβάλλον, ο σύμβουλος ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, αφού συγκεντρώσει όλες τις χρήσιμες σχετικές πληροφορίες, υποβάλλει εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος τη σχετική αναφορά σύμφωνα με το υποτιμήμα 1.8.3.6 και κατά το πρότυπο του υποτιμήματος 1.8.5.4 της ADR, στη Διοίκηση της επιχείρησης, στις αρμόδιες Δ/νσεις της Γενικής Δ/νσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και στην οικεία Υπηρεσία Τροχαίας με κοινοποίηση στην οικεία Διεύθυνση Ασφάλειας ή Αστυνομική Διεύθυνση Νομού ή στην οικεία Λιμενική Αρχή, ανάλογα με την Υπηρεσία που έχει αστυνομική αρμοδιότητα στο χώρο που προκλήθηκε το ατύχημα (άρθρο 10, παρ. 4 της ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015). Σημειώνεται ότι ένα περιστατικό υπόκειται σε αναφορά εάν διασπάρθηκαν επικίνδυνα εμπορεύματα, εάν υπήρξε κίνδυνος απώλειας προϊόντος, εάν σημειώθηκε τραυματισμός ανθρώπων, βλάβη υλικού ή του περιβάλλοντος ή εάν ενεπλάκησαν οι αρμόδιες εμπλεκόμενες αρχές και πληρούνται ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια του υποτιμήματος 1.8.5.3 της ADR.

Τέλος, επισημαίνεται ότι σε επιχειρήσεις, οι δραστηριότητες των οποίων αφορούν ποσότητες για κάθε μονάδα μεταφοράς μικρότερες από τα όρια που καθορίζονται στα υποτιμήματα 1.1.3.6, 1.7.1.4, όπως επίσης και στα Κεφάλαια 3.3, 3.4 και 3.5 της ADR, δεν εφαρμόζεται η απαίτηση των υποτιμημάτων 1.8.3.1 και 1.8.3 των ADR/RID (ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015, άρθρο 10, παρ. 1) περί ορισμού Σ.Α.Μ.Ε.Ε.. Παρόλα αυτά, ακόμη και για μία επιχείρηση η οποία εμπίπτει στην προαναφερόμενη εξαίρεση, είναι διεθνής καλή πρακτική και συνιστάται ιδιαίτερα, λόγω της φύσης των εμπορευμάτων, της έκτασης των πιθανών επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος και του σύνθετου κανονιστικού πλαισίου, να δέχεται συμβουλές και καθοδήγηση από Σ.Α.Μ.Ε.Ε. έστω και περιοδικά (υπ' αριθ. Γ3/61641/9710/10.2.2016 έγγραφο της Δ/νσης Οδικής Κυκλοφορίας & Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων).

### 3.2.2 Αναφορά συμβάντος αρμόδιας Πυροσβεστικής Αρχής (υπ' αριθ. 70667 οικ. Φ.702.1/05.12.2012 Εγκύκλιος Διαταγή 20Β' ΑΠΣ)

Μετά από κάθε ατύχημα ή παρ' ολίγον ατύχημα κατά τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών (κυρίως οδική και σιδηροδρομική), πέραν του Δελτίου Συμβάντος, η αρμόδια Πυροσβεστική Αρχή συντάσσει και συνοποβάλλει στη Δ/ση Πυροσβεστικών Επιχειρήσεων του ΑΠΣ και Αναφορά Συμβάντος, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Δελτίου Συμβάντος και μεταξύ άλλων, αναφέρει και τις εκτιμώμενες ζημιές που προκλήθηκαν εντός και εκτός του οχήματος.

### 3.2.3 Πραγματογνώμονας ασφαλιστικής εταιρίας

Μετά από κάθε τροχαίο ατύχημα, ο πραγματογνώμονας της ασφαλιστικής εταιρίας εκτιμά τη ζημιά του οχήματος και ανακοινώνει την εκτίμησή του στην ασφαλιστική εταιρία. Εάν παρόλα αυτά, τα στοιχεία που προσκομίζονται στο Δικαστήριο με ή χωρίς ιδιωτική πραγματογνωμοσύνη δεν είναι επαρκή και κριθεί ότι απαιτούνται ειδικές γνώσεις ορισμένης επιστήμης ή τέχνης για να γίνει ακριβής διάγνωση και κρίση κάποιου γεγονότος, οι ανακριτικοί υπάλληλοι ή το Δικαστήριο μπορούν αυτεπαγγέλτως ή με αίτηση κάποιου διαδίκου ή του εισαγγελέα να διατάξουν πραγματογνωμοσύνη [άρθρο 183 Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, ΠΔ 258/1986 (ΦΕΚ 121Α')].

Ο πραγματογνώμονας που θα διορισθεί με τον τρόπο αυτό είναι και ο πραγματικός δικαστικός πραγματογνώμονας, ο οποίος ενεργεί κατ' εντολή του Δικαστηρίου και επιλέγεται ανεξάρτητα από τη βούληση των διαδίκων μέσα από ειδικούς καταλόγους διορισμένων πραγματογνωμόνων που υπάρχουν εκ των προτέρων στη διάθεση του Δικαστηρίου.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

#### 1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ RID

- Σύμφωνα με το Ν.4199/2013 (ΦΕΚ Α 216/11.10.2013) «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις», η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), η οποία αποτελεί το Ρυθμιστικό Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, ασκεί πλέον και τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/2007) σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο Ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α'12/2011) σχετικά με την πιστοποίηση των μηχανοδηγών και στο ΠΔ 104/2010 (ΦΕΚ Α' 181/2010) σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Επιπλέον, η Ρ.Α.Σ. ασκεί και τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015.
- Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) Α.Ε. ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής στην Ελλάδα και συγκεκριμένα, έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής<sup>28</sup>, καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής (Ν. 3891/10, άρθρο 3, παρ. 3). Ο ΟΣΕ είναι ένας όμιλος εταιρειών παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, εκτέλεσης των αναπτυξιακών έργων υποδομής και αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας μέσω των θυγατρικών του εταιριών ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ.
- Η μοναδική σιδηροδρομική επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα και αποτελεί εταιρία παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., η οποία λειτουργεί ανεξάρτητα από τον Όμιλο ΟΣΕ, ως εταιρία του ελληνικού δημοσίου, εκτελώντας προαστιακές, περιφερειακές, εθνικές και διεθνείς μεταφορές (ημερομηνία αδείας από τη ΡΑΣ: 12-07-2012, σύμφωνα με την Οδηγία του Συμβουλίου 95/18/ΕΚ, το Π.Δ. 41/2005, Ν. 3891/2010 και την Υ.Α. 56/25.01.2012).
- Η Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.), η οποία απορρόφησε τον κλάδο Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ Α.Ε. όπως ο κλάδος αυτός, ως Γενική

<sup>28</sup> Η Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, όπως ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005, διαχωρίζεται στις ακόλουθες κατηγορίες (Ν. 3891/2010, άρθρο 9):

- Κατηγορία 1: Ενεργό Δίκτυο:** το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο Ενεργό Δίκτυο διενεργούνται κανονικά σιδηροδρομικές μεταφορές και εκτελούνται από τον Διαχειριστή Υποδομής όλες οι απαιτούμενες δράσεις και διαδικασίες για να εξασφαλίζεται η κυκλοφορία των συρμών σύμφωνα με τις υφιστάμενες εθνικές και κοινοτικές προδιαγραφές, κανόνες και νομοθεσία.
- Κατηγορία 2: Δίκτυο υπό Κατασκευή:** το σιδηροδρομικό δίκτυο που βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την ολοκλήρωση των κατασκευών και τη διασύνδεσή του με το Ενεργό Δίκτυο, το ολοκληρωμένο πλέον τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου κατατάσσεται στην Κατηγορία 1. Στο Δίκτυο υπό Κατασκευή εκτελούνται κανονικά όλα τα έργα κατασκευής ή βελτίωσης, προκειμένου να δοθεί στην κυκλοφορία σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα των έργων.
- Κατηγορία 3: Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας:** το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο αναστέλλεται η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών για διάρκεια όχι μεγαλύτερη του ενός έτους. Στο Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας διενεργούνται οι απολύτως απαραίτητες εργασίες συντήρησης και επισκευής προκειμένου να είναι δυνατή η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών σε περίπτωση που χαρακτηριστεί στο μέλλον ως Ενεργό Δίκτυο. Κατά τη χρονική διάρκεια που τμήμα χαρακτηρίζεται ως Δίκτυο σε Αναστολή λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα από τον Διαχειριστή Υποδομής για τη φύλαξη των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού προκειμένου να διαφυλαχθεί η αρτιότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και να αποφεύγονται τυχόν καταπατήσεις των ακινήτων, έτσι ώστε να είναι ευχερής η τυχόν υπαγωγή του στην κατηγορία 1.
- Κατηγορία 4: Καταργημένο Δίκτυο:** το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο οριστικά δε διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο Καταργημένο Δίκτυο παύει οριστικά η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών και το σχετικό τμήμα παύει εφεξής να αποτελεί μέρος της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Τα ακίνητα που περιλαμβάνονται στο Καταργημένο Δίκτυο μπορούν να αξιοποιηθούν ελεύθερα για οποιονδήποτε σκοπό από τη ΓΑΙΑΟΣΕ.

Διεύθυνση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, περιγραφόταν στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ (Ν. 4111/2013, άρθρο 24), έχει ως σκοπό (Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 4<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2012 (ΦΕΚ 237/Α/5.12.2012, άρθρο 6, παρ. 4):

- την παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής, και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς,
- τη διαχείριση ή/και εκμίσθωση τροχαίου υλικού, είτε ιδιόκτητου, είτε εξ ονόματος άλλων (συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο έναντι αγοραίας αμοιβής) σε τρίτους,
- κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.
- Το Γενικό Χημείο του Κράτους (Δ/νση Ενεργειακών, Βιομηχανικών & Χημικών Προϊόντων) είναι η αρμόδια αρχή για την ταξινόμηση των επικινδυνων εμπορευμάτων για σιδηροδρομική μεταφορά (ΚΥΑ ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015, άρθρο 9, παρ. 6).
- Η Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας είναι η αρμόδια αρχή για τις άδειες μεταφοράς ραδιενεργών υλικών (κλάση 7), καθώς και τη σχετική εκπαίδευση οδηγών και Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων [Ν. 1733/1987, άρθρο 28, παρ. 1 και ΚΥΑ 1014(ΦΟΡ)94, ΦΕΚ 216Β 6/3/2001 «Κανονισμός Ακτινοπροστασίας», Μέρος 11 και ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (άρθρο 11, παρ. 2)].
- Το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας είναι η αρμόδια αρχή για την έκδοση αδειών διαμετακόμισης ειδών της κλάσης 1 (Ν. 2168/1993, άρθρο 4, παρ. 2 και ιστοχώρος του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))).
- Το πιστοποιητικό εκπαίδευσης συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς που προβλέπεται στα υποτμήματα 1.8.3.18 της ADR/RID χορηγείται είτε από εξεταστικό φορέα που, για την RID, ορίζεται από την Ρ.Α.Σ. είτε από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, εφόσον οι εξετάσεις διενεργούνται από επιτροπή εξέτασης (ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015, άρθρο 13, παρ. 1).
- Η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του τμήματος 1.8.3 «Σύμβουλος ασφαλούς μεταφοράς» του RID είναι η Ρ.Α.Σ. (ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015, άρθρο 9, παρ. 5).

## **1.2 ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Τα βασικά μέτρα μείωσης και διαχείρισης της επικινδυνότητας που εφαρμόζονται στη χώρα μας με σκοπό την αντιμετώπιση ατυχημάτων κατά τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων έχουν ως εξής:

1. Κατάλληλη σήμανση του συρμού και της συσκευασίας όπως και ετικέτες κινδύνου επί του συρμού, ανάλογα με τα μεταφερόμενα είδη (κεφάλαιο 3.2 και § 5.3.2 RID).
2. Άδεια και πιστοποίηση ασφαλείας σιδηροδρομικής επιχείρησης και έγκριση ασφαλείας διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (Π.Δ. 41/2005, ΥΑ Φ4/οικ.1594/107/2012, ΠΔ 71/10 και ΠΔ 160/07).
3. Κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής και του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΠΔ 160/07).
4. Σχέδια ασφαλείας τα οποία πρέπει να συντάσσονται σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ισχυρών συνεπειών<sup>2</sup> (παρ. 1.10.3.2. του RID).
5. Υποχρέωση της εκάστοτε επιχείρησης να συνεργάζεται με Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ), ο οποίος θα διαθέτει επαγγελματικό πιστοποιητικό κατάρτισης ισχύον για σιδηροδρομικές μεταφορές (βλ. Ενότητα Α, παρ. 1.2 του παρόντος, κατ' αντιστοιχία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές).
6. Υποχρέωση ο συρμός να διαθέτει τα αναγκαία συνοδευτικά έγγραφα, για την καλύτερη αντιμετώπιση ενδεχόμενου ατυχήματος (παρ. 5.4.1 του RID, παρ. 5.4.2 του RID, παρ. 5.4.3 του RID και 1.10.1.4 του RID,

παρ. 1.8.3.11 RID).

7. Συντήρηση των σιδηροδρομικών οχημάτων, της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού, κατάλληλη σηματοδότηση και ηλεκτροδότηση, με μέριμνα των αρμοδίων φορέων (ΠΔ 160/07, Ν. 3891/10, Ν. 4111/2013, και Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 4<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2012 (ΦΕΚ 237/Α/5.12.2012)).

8. Τήρηση συγκεκριμένων κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων, προκειμένου το σιδηροδρομικό σύστημα να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές (διαλειτουργικότητα) (ΠΔ 104/10).

9. Πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας ή περιορισμοί σχετικά με συρμούς που χρησιμοποιούν εγκαταστάσεις συνδυασμένης μεταφοράς όπως εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης ή όταν η διαδικασία μεταφοράς ξεκινάει ή τελειώνει σε λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς ή σε άλλους τερματικούς σταθμούς. Επιπλέον, δύναται να θεθούν πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας ή περιορισμοί σχετικά με συρμούς που διέρχονται από υποδομές όπως γέφυρες ή σήραγγες, (παρ. 1.9.2 RID).

14. Απαιτήσεις άμεσης ανάγκης σχετικά με τις διαδρομές ή τις διατάξεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών, σεισμού, ατυχήματος κλπ (παρ. 1.9.2 RID). Οι απαιτήσεις αυτές σχετίζονται με τροποποιήσεις στο δρομολόγιο των συρμών λόγω ειδικών ως ανωτέρω συνθηκών κλπ..

10. Ενημέρωση του κοινού για τη λήψη μέτρων πρόληψης και αυτοπροστασίας από κινδύνους που προέρχονται από ατυχήματα κατά τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (βλ. Ενότητα Γ του παρόντος).

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, επισημαίνεται ότι αυτές επιτρέπονται σε όλες τις κανονικού εύρους γραμμές του «ενεργού δικτύου», εφόσον πληρούνται οι προδιαγραφές που ορίζονται από την ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ Β΄ 1495/16.07.2015). Οι γραμμές αυτές επισημαίνονται με μπλε χρώμα στο Χάρτη 1 του Παραρτήματος Γ (υπ' αριθ. 2377915/11.01.2015 έγγραφο της Δ/σης Κυκλοφορίας της ΟΣΕ Α.Ε.). Επιπλέον, για το δίκτυο που περιγράφεται στη Δήλωση Δικτύου 2015 του ΟΣΕ Α.Ε., σημειώνεται ότι δεν υφίστανται περιορισμοί μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, ούτε περιβαλλοντικοί περιορισμοί, ούτε περιορισμοί σε τούνελ/ σήραγγες ή γέφυρες ούτε άλλου είδους περιορισμοί.

Τα σιδηροδρομικά συμβάντα/ατυχήματα λαμβάνουν χώρα όταν συρμοί που κινούνται στις ίδιες γραμμές συγκρούονται ή όταν οι συρμοί εκτροχιάζονται λόγω τεχνικών βλαβών στο τροχαίο υλικό, στις ράγες ή στα συστήματα ασφαλείας, είτε λόγω κατολισθήσεων, χιονοστιβάδων ή αντικειμένων που εμποδίζουν τις ράγες (ενδεχομένως από τρομοκρατικές ενέργειες). Συνήθως, τα ατυχήματα αυτού του είδους δεν μπορούν να αποφευχθούν, δεδομένου ότι ο οδηγός του συρμού ή το προσωπικό ασφαλείας δεν έχουν αρκετό χρόνο αντίδρασης, εκτός εάν κινούνται κάτω από ειδικές συνθήκες προστασίας, λόγω μίας έκτακτης κατάστασης. Τέτοιου είδους ατυχήματα προκαλούν άμεσες και άμεσες βλάβες στους ανθρώπους και το περιβάλλον, ειδικά όταν οι συρμοί μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Είναι σχετικά σπάνια, εντούτοις, μπορούν να αποφευχθούν σημαντικά λαμβάνοντας αυστηρά προληπτικά και προστατευτικά μέτρα (τήρηση κανονισμών, συστήματα σηματοδότησης, τακτική επιτήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού, εκπαίδευση προσωπικού), κάτι το οποίο ελαχιστοποιεί τα τεχνικά και ανθρώπινα σφάλματα και τις τρομοκρατικές ενέργειες.

Σε περίπτωση διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο ΟΣΕ Α.Ε. λαμβάνει τα προσήκοντα μέτρα για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για το σκοπό αυτό, έχει καταστρώσει και επικαιροποιεί σχέδιο έκτακτης ανάγκης στο οποίο απαριθμούνται οι διάφοροι δημόσιοι φορείς που πρέπει να ενημερώνονται σε περίπτωση σοβαρών συμβάντων ή σοβαρής διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης.

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης λόγω βλάβης η οποία εμποδίζει προσωρινά τη χρήση της υποδομής, είναι δυνατόν να τροποποιούνται τα δρομολόγια χωρίς προειδοποίηση μέχρι την αποκατάσταση του συστήματος. Ο ΟΣΕ Α.Ε. εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. να θέσει στη διάθεσή του τα μέσα που κρίνει ως πλέον κατάλληλα για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας (Δήλωση Δικτύου 2015 ΟΣΕ Α.Ε., παρ. 4.7).

Σημειώνεται ότι η κεντρική διαχείριση της κυκλοφορίας στο εθνικό δίκτυο γίνεται από τους Κεντρικούς Χειριστές (ΚΧ), οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στα Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ). Ο ΟΣΕ διαθέτει Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Κόρινθο (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας), Αθήνα (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας), ΣΚΑ («Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών»), Λιανοκλάδι, Λάρισα και Θεσσαλονίκη (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας) (Δήλωση Δικτύου 2015 ΟΣΕ Α.Ε., παρ. 3.2.3)<sup>29</sup>.

Στην περίπτωση μεγάλου ατυχήματος ή συμβάντος κατά τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, ισχύουν κατά αντιστοιχία τα αναφερόμενα στα Μέρη 2 και 3 της Ενότητας Α του παρόντος για τις οδικές μεταφορές.

Για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε χειραποσκευές, δηλωμένες αποσκευές ή εντός ή επί οχημάτων, οι εξαιρέσεις σύμφωνα με τις παρ. 1.1.3.1, 1.1.3.2 (b) έως (g), 1.1.3.3, 1.1.3.4, 1.1.3.5, 1.1.3.7 και 1.1.3.10 του Παραρτήματος II της ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 εφαρμόζονται. Για συνδυασμένη μεταφορά ξηράς σε μικτά τρένα (συνδυασμένης επιβατικής και εμπορευματικής μεταφοράς), ισχύουν τα προβλεπόμενα στο Κεφάλαιο 7.7 του Παραρτήματος II της ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015.

Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., έχοντας υποχρέωση να διασφαλίσει την ασφαλή διακίνηση των μεταφερομένων εμπορευμάτων, λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο της φόρτωσης των επικινδύνων εμπορευμάτων, αλλά και στην παραλαβή βαγονιών σε συνοριακούς σταθμούς, από τα γειτονικά δίκτυα. Με βάση τα ανωτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να αρνηθεί την παραλαβή και τη μεταφορά στο έδαφος των βαγονιών, όταν δεν τηρούνται οι προδιαγραφές φόρτωσης ή διαπιστώνονται αποκλίσεις από τα συνοδευτικά έγγραφα, στα οποία θα πρέπει να αναγράφεται ο κωδικός του εμπορεύματος και η κλάση του σύμφωνα με τον Κανονισμό RID. Κατά την άφιξη των βαγονιών με επικίνδυνα εμπορεύματα, ο σταθμός ή το γραφείο εμπορευμάτων μεριμνά για την τοποθέτηση των βαγονιών σε κατάλληλο σημείο, σε οριοθετημένες με σήμανση περιοχές των σταθμών, ή όπου δεν υπάρχουν περιοχές με σήμανση, στο πιο απομακρυσμένο σημείο από τις κτιριακές εγκαταστάσεις και τα σημεία διέλευσης κινητηρίων μονάδων και αμαξοστοιχιών, μεριμνώντας για την ασφαλή στάθμευσή τους. Κατά την άφιξη βαγονιών με επικίνδυνα εμπορεύματα, ο σταθμός ή το γραφείο εμπορευμάτων οφείλει να ενημερώσει άμεσα τον παραλήπτη για την έγκαιρη παραλαβή των εμπορευμάτων, ώστε τα τελευταία να μείνουν όσο το δυνατόν λιγότερο στο σταθμό, προκειμένου να μην εγκυμονούν κινδύνους. Σε περιπτώσεις αδυναμίας άμεσης εκφόρτωσης των εμπορευμάτων και παραλαβής τους από τον παραλήπτη, ο σταθμός ή το γραφείο εμπορευμάτων ενημερώνει επίσης και τις αρμόδιες αστυνομικές και τελωνειακές αρχές, καθώς και τις αρμόδιες υπηρεσίες του δικτύου, με σκοπό τη λήψη σχετικών μέτρων φύλαξης ή την επιλογή εναλλακτικών μέτρων για την ασφαλή διαχείριση του επικίνδυνου φορτίου (<http://library.tee.gr>).

Η αντιμετώπιση προβλημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα ή να περιοριστούν οι συνέπειές τους, πραγματοποιείται σύμφωνα με τον εν ισχύ Γενικό Κανονισμό Κίνησης της εταιρίας ΟΣΕ Α.Ε., ο οποίος αποτελεί Εθνικό Κανόνα Ασφαλείας<sup>30</sup>, καθώς και

<sup>29</sup> Ο ΚΧ Κορίνθου ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ – ΚΙΑΤΟ.

Ο ΚΧ Αθηνών, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΧΑΡΝΑΙ - ΤΙΘΟΡΕΑ.

Ο ΚΧ Λιανοκλαδίου ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΤΙΘΟΡΕΑ - ΔΟΜΟΚΟΣ.

Ο ΚΧ Λάρισας, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΔΟΜΟΚΟΣ - ΠΛΑΤΥ.

Ο ΚΧ Θεσσαλονίκης, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ, στο τμήμα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ και στο τμήμα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΛΑΤΥ.

Ο ΚΧ ΣΚΑ ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΣΚΑ - Α/Δ Ελ. Βενιζέλος (προσωρινά ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ).

<sup>30</sup> Όπως αυτός ορίζεται στο Παράρτημα II του Π.Δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007)

σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται σχετικά στους Εσωτερικούς Κανονισμούς Λειτουργίας των εταιριών ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η αντιμετώπιση δυσλειτουργιών και συμβάντων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή που μπορεί να οδηγήσουν σε ατυχήματα εντός του σιδηροδρομικού δικτύου, αποτελεί αρμοδιότητα της εταιρίας ΟΣΕ Α.Ε.. Νοείται ότι οι δράσεις αυτές επικουρούνται και υλοποιούνται παράλληλα και από το προσωπικό των εταιριών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.. Η εταιρία ΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιεί τις ανωτέρω δράσεις σύμφωνα με τα όσα αναλυτικά αναφέρονται στο Γενικό Κανονισμό Κίνησης (άρθρα 127 έως 133).

Σε περίπτωση ατυχήματος και εφόσον συντρέχει λόγος απεγκλωβισμού και μεταφοράς εργαζομένων στο συρμό σε ασφαλές σημείο, το τελευταίο διενεργείται από το Πυροσβεστικό Σώμα, ενώ η εν συνεχεία μεταφορά τους, εφόσον συντρέχουν λόγοι, σε Υγειονομικές Μονάδες είναι αρμοδιότητα του Ε.Κ.Α.Β. (Ν. 1579/1985 - ΦΕΚ 217/Α'/1985, Ν. 2071/1992 – ΦΕΚ 123/Α'/1992, Ν. 2194/1994 – ΦΕΚ 34/Α'/1994).

Σε περίπτωση ατυχήματος, είναι πιθανό να απαιτηθεί η συνδρομή ειδικών γερανοφόρων οχημάτων και συνεργείων του ΟΣΕ Α.Ε. (Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής), προκειμένου να αποκατασταθεί η λειτουργία των σιδηροδρομικών γραμμών και να απομακρυνθούν τυχόν εκτροχιασμένα βαγόνια. Είναι επίσης πιθανό λόγω της περιορισμένης οδικής πρόσβασης και γενικά του δύσβατου της περιοχής σε περιστατικό σιδηροδρομικού ατυχήματος, να κριθεί επιτακτική σε ενδεχόμενη πυρκαγιά η κατάσβεση από αέρος με τη χρήση εναέριων πυροσβεστικών μέσων. **Στο σημείο αυτό τονίζεται και πάλι όπως και στις οδικές μεταφορές ότι η είσοδος στην περιοχή του ατυχήματος γίνεται μόνον όταν και εφόσον οι φορείς διαθέτουν τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό και την εκπαίδευση και μόνον όταν και εφόσον εγγυηθεί για την ασφάλειά τους η αρμόδια για την καταστολή του συμβάντος Πυροσβεστική Αρχή.**

Όσον αφορά την κάλυψη της αστικής ευθύνης (ΠΔ 41/2005, άρθρο 46), η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να είναι επαρκώς ασφαλισμένη, ώστε να καλύπτεται από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια για τις εξής περιπτώσεις:

- i. θανατηφόρος τραυματισμός προσώπων
- ii. τραυματισμός προσώπων
- iii. υλικών ζημιών οι οποίες προκλήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
- iv. υλικών ζημιών σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη αμαξοστοιχία (βαγόني ή/και ελκτική μηχανή)
- v. ζημιές σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες/εγκαταστάσεις.

Επιπλέον, ο επιβάτης ευθύνεται έναντι της σιδηροδρομικής επιχείρησης για οποιαδήποτε ζημία η οποία προκύπτει από τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του δυνάμει του Κανονισμού RID (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», Παράρτημα Ι, άρθρο 53).

### **ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ**

Όσον αφορά τις ενέργειες που υλοποιούνται στο πλαίσιο της αποκατάστασης και της παροχής αρωγής μετά από ατύχημα κατά τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, ισχύουν κατά αντιστοιχία τα αναφερόμενα στα Μέρη 2 και 3 της Ενότητας Α του παρόντος για τα οδικά ατυχήματα.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ Γ: ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Η ενημέρωση του κοινού διακρίνεται στη **γενική ενημέρωση** σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας από κινδύνους που προέρχονται από τεχνολογικά ατυχήματα και τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν και στην **ειδική ενημέρωση**, με την έκδοση και κοινοποίηση οδηγιών προς τους πολίτες **κατά τη διάρκεια του ατυχήματος**.

I. Όσον αφορά τη **γενική ενημέρωση του κοινού σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας από κινδύνους που προέρχονται από τεχνολογικά ατυχήματα και τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν**, αυτή γίνεται σε κεντρικό επίπεδο από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας και το Αρχηγείο του Πυροσβεστικού Σώματος (Ν. 3013/2002, Π.Δ. 210/1992). Στους ιστοχώρους της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας ([www.civilprotection.gr](http://www.civilprotection.gr)) και του Πυροσβεστικού Σώματος ([www.fireservice.gr](http://www.fireservice.gr)) παρέχονται οδηγίες αυτοπροστασίας σε περίπτωση τεχνολογικού ατυχήματος.

Περαιτέρω ενημέρωση του κοινού σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας από κινδύνους που προέρχονται από τεχνολογικά ατυχήματα και τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν, με βάση τις οδηγίες και το έντυπο υλικό της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, αποτελεί υποχρέωση των Δ/νσεων Πολιτικής Προστασίας των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Περιφερειών, καθώς και των Γραφείων Πολιτικής Προστασίας των Δήμων. Στη διανομή του έντυπου ενημερωτικού υλικού μπορεί να συμμετέχουν και εθελοντικές οργανώσεις που είναι ενταγμένες στο μητρώο της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας. Το ενημερωτικό υλικό το οποίο διατίθεται μέσω της ιστοσελίδας της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας ([www.civilprotection.gr](http://www.civilprotection.gr)) δύναται να αναρτηθεί στις οικείες ιστοσελίδες με σκοπό την ευρύτερη διάδοσή του.

Ειδικά για την πολιτική πρόληψη οδικών ατυχημάτων εντός σήραγγας, δρομολογούνται δράσεις ενημέρωσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ΠΔ 230/2007 (Παράρτημα Ι, παρ. 4). Συγκεκριμένα, οι Διαχειριστές των σηράγγων (Εταιρίες Παραχώρησης για τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους με σύμβαση παραχώρησης και ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. για την Εγνατία Οδό) προβαίνουν σε ενημέρωση των πολιτών με διανομή ενημερωτικών φυλλαδίων στα διόδια κλπ..

II. Η **ειδική ενημέρωση**, μέσω της έκδοσης και κοινοποίησης οδηγιών προς τους πολίτες **κατά τη διάρκεια του ατυχήματος** γίνεται ως εξής:

Κατά τη διάρκεια ενός ατυχήματος, η ενημέρωση των πολιτών απαιτείται σε περιπτώσεις που η εξέλιξη του περιστατικού φαίνεται να επιφέρει συνέπειες στην υγεία και την ακεραιότητα των πολιτών, στην παρουσία του και/ή στο περιβάλλον. Οι πληροφορίες που δίνονται στη δημοσιότητα από τις αρχές, απευθύνονται αποκλειστικά στον πληθυσμό που βρίσκεται σε ενδεχόμενο κίνδυνο και γίνονται κυρίως μέσω των ΜΜΕ. Η ενημέρωση ενδείκνυται να περιλαμβάνει γενικές πληροφορίες για τη φύση του ατυχήματος με έμφαση στις πιθανές συνέπειες για τον εκτιθέμενο πληθυσμό και το περιβάλλον, τα ονόματα των επικίνδυνων χημικών ουσιών που εμπλέκονται στο συμβάν και τις επικίνδυνες ιδιότητές τους, καθώς και οδηγίες αναφορικά με τους τρόπους αυτοπροστασίας και τις ενδεικνυόμενες ενέργειες κατά τη διάρκεια του ατυχήματος.

Σε περιπτώσεις που τίθενται θέματα ρύπανσης αέρα, όταν παρατηρείται υπέρβαση του ορίου ενημέρωσης που προβλέπεται στο παράρτημα XII της ΚΥΑ Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011 ή οιοδήποτε των ορίων συναγεμμού που καθορίζονται σε αυτό, οι κατά τόπους Περιφέρειες οφείλουν να μεριμνούν για την ενημέρωση του κοινού μέσω του ραδιοφώνου, της τηλεόρασης, των εφημερίδων ή του διαδικτύου. Για την Περιφέρεια Αττικής την αρμοδιότητα αυτή έχει το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, με την επιφύλαξη του άρθρου 210 του ν. 3852/2010 (ΚΥΑ Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011, άρθρο 19).

Η ενημέρωση του κοινού για λήψη μέτρων προστασίας της υγείας στις περιπτώσεις που προκύπτουν ζητήματα δημόσιας υγείας λόγω ατυχήματος κατά την οδική/σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων



εμπορευμάτων, καθώς και για τις επιπτώσεις ενός τέτοιου ατυχήματος στην υγεία των πολιτών (αριθμός τραυματιών, θανάτων, κ.λ.π.), αποτελούν ευθύνη του Εθνικού Κέντρου Επιχειρήσεων Υγείας (ΕΚΕΠΥ) και της Γενικής Δ/σης Δημόσιας Υγείας & Υπηρεσιών Υγείας του Υπουργείου Υγείας, σε συνεργασία με τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες του ανωτέρω Υπουργείου (αρμόδιες Δ/σεις των Γενικών Δ/σεων Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των οικείων Περιφερειών).

Η ενημέρωση του κοινού σχετικά με την κατανάλωση πόσιμου ύδατος σε τοπικό επίπεδο γίνεται από τους υπεύθυνους ύδρευσης, με βάση σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες του Υπουργείου Υγείας.

Η ενημέρωση του κοινού σχετικά με την κατανάλωση γεωργικών, κτηνοτροφικών ή αλιευτικών προϊόντων αποτελεί ευθύνη του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, σε συνεργασία με τις αρμόδιες περιφερειακές του υπηρεσίες (αρμόδιες Δ/σεις των Γενικών Δ/σεων Αγροτικής Οικονομίας & Κτηνιατρικής των οικείων Περιφερειών).

Η ενημέρωση του κοινού σχετικά με τραυματίες και ανθρώπινες απώλειες λόγω ενός ατυχήματος κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, αποτελεί αρμοδιότητα του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ. σε συνεργασία με τις Ιατροδικαστικές Υπηρεσίες. Στη συνέχεια και σε περιπτώσεις που μεταξύ των τραυματιών και θανάτων περιλαμβάνονται ξένοι υπήκοοι, η ενημέρωση των οικείων Προξενείων και Πρεσβειών σχετικά με τα στοιχεία τους αποτελεί αρμοδιότητα του Υπουργείου Εξωτερικών.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ/ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

### **1.1 Δήμοι**

Οι αρμόδιες υπηρεσίες των Δήμων (σε περίπτωση που υπεύθυνος ύδρευσης είναι ο Δήμος), σε συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση της Γενικής Δ/σης Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας της οικείας Περιφέρειας (Δ.ΥΓ2/49487/5-8-2011 έγγραφο του ΥΥΚΑ), προβαίνουν άμεσα σε υγειονομικό έλεγχο λειτουργίας των συστημάτων ύδρευσης στις πληγείσες περιοχές, για τη διασφάλιση της ποιότητας του πόσιμου ύδατος. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν φθορές ή βλάβες στο δίκτυο ύδρευσης αρμοδιότητάς τους ή υπάρχει υπόνοια μόλυνσης αυτού, αυτές αντιμετωπίζονται άμεσα σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στην υπ' αριθ. ΔΥΓ2/οικ. 9283/28-1-2014 εγκύκλιο του Υπουργείου Υγείας.

Μόλις ο Δήμαρχος ενημερωθεί από το Γραφείο Πολιτικής Προστασίας του Δήμου διά του ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ σχετικά με ατύχημα ή συμβάν **και εφόσον στον περιβάλλοντα χώρο του ατυχήματος** υπάρχουν σχολικές μονάδες ή παιδικό και βρεφονηπιακοί σταθμοί που υπάγονται στα χωρικά όρια του Δήμου του, επικοινωνεί άμεσα με τις κατά τόπους αρμόδιες Αστυνομικές/Λιμενικές (κατά τόπο αρμοδιότητας) και Πυροσβεστικές Αρχές, προκειμένου να αποκτήσει πληρέστερη εικόνα για την έκταση και τις συνέπειες του περιστατικού και:

- **Σε περίπτωση που οι σχολικές μονάδες δεν είναι σε ώρα λειτουργίας**, εφόσον συντρέχουν λόγοι, εκδίδει απόφαση διακοπής μαθημάτων<sup>31</sup>, λόγων έκτακτων συνθηκών εντός των διοικητικών ορίων του οικείου δήμου. Το αυτό ισχύει και στην περίπτωση που το περιστατικό λάβει χώρα εγγύς σχολικής μονάδας η οποία όμως δεν είναι σε ώρα λειτουργίας.
- **Σε περίπτωση που οι σχολικές μονάδες είναι σε ώρα λειτουργίας**, επικοινωνεί με τους Διευθυντές των σχολείων, προκειμένου να συναποφασίσουν, πάντα υπό τις υποδείξεις της αρμόδιας για την καταστολή του συμβάντος Πυροσβεστικής Αρχής, σχετικά με την παραμονή ή την απομάκρυνση των μαθητών από το χώρο του σχολείου. Σημειώνεται ότι κατά τη διάρκεια λειτουργίας των σχολικών μονάδων, την αρμοδιότητα λήψης κάθε μέτρου με σκοπό την υγεία και ασφάλεια των μαθητών (π.χ. παραμονή των μαθητών εντός του κτιρίου κατά τη διάρκεια των διαλειμμάτων ή την ώρα του μαθήματος της Φυσικής Αγωγής, εκκένωση του σχολείου, κατόπιν υποδείξεων της αρμόδιας Πυροσβεστικής Αρχής κλπ.), μετά την εκδήλωση συμβάντος ή ατυχήματος κατά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων πλησίον σχολικών μονάδων και, την έχουν οι Διευθυντές, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι, μαζί με τους εκπαιδευτικούς, για την προστασία της υγείας και ασφάλειας των μαθητών [ΥΑ Φ.353.1./324/105657/Δ1/02 (ΦΕΚ Β 1340/16-10-02), άρθρο 29, παρ. 5]. Οι Διευθυντές φροντίζουν, κατά την κρίση τους και βάσει του σχεδιασμού τους σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του Υπουργείου Παιδείας, οι μαθητές και το προσωπικό να παραμείνουν συγκεντρωμένοι σε ασφαλή χώρο εντός των σχολικών συγκροτημάτων, μέχρι και την παραλαβή των μαθητών από τους γονείς ή τους κηδεμόνες τους, εάν αυτό απαιτηθεί.

**Σε περίπτωση που το συμβάν/ατύχημα λάβει χώρα εγγύς σχολικής μονάδας που βρίσκεται σε λειτουργία ούτως ώστε να κινδυνεύει άμεσα η υγεία ή/και η ζωή των μαθητών και του προσωπικού,**

<sup>31</sup>Η απόφαση αυτή αφορά:

- τις δημόσιες και τις ισότιμες ιδιωτικές σχολικές μονάδες Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης [άρθρο 5, ΠΔ 200/1998, άρθρο 5, ΠΔ 201/1998 και άρθρο 94 (παρ. 4.27), Ν.3852/2010] και
- τους δημόσιους και ιδιωτικούς παιδικούς και βρεφονηπιακούς σταθμούς [άρθρο 94 (παρ. 3Β, εδ. 10 & εδ. 22), Ν.3852/2010].

γίνεται άμεση εκκένωση της σχολικής μονάδας κατόπιν σχετικού προστάγματος και σύμφωνα με τις υποδείξεις του επικεφαλής του Π.Σ. στο σημείο του περιστατικού, στο πλαίσιο της αρμοδιότητας που φέρει το Π.Σ. για τη διάσωση ατόμων που κινδυνεύουν από το συμβάν/ατύχημα (Ν. 4249/2014, άρθρο 64, παρ. 1α).

Τέλος, σε περίπτωση οδικού ατυχήματος σε Δημοτική Οδό, ο Δήμος, ως φορέας συντήρησης και λειτουργίας του δημοτικού οδικού δικτύου:

- παρακολουθεί τις ενέργειες καταστολής του συμβάντος από το Π.Σ., καθώς και την υλοποίηση των ενεργειών που αφορούν την περιβαλλοντική αποκατάσταση του χώρου του συμβάντος από τους αρμόδιους φορείς, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 3.1.1 της Ενότητας Α του παρόντος,
- μεριμνά, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 3.1.1.3 της Ενότητας Α του παρόντος, για την άμεση απομάκρυνση του ακινητοποιημένου βυτιοφόρου οχήματος, εφόσον αυτή αποβλέπει στην αποκατάσταση της κυκλοφορίας των οχημάτων, έτσι ώστε να μην δημιουργείται κίνδυνος ή ζημία και
- πραγματοποιεί αυτοψία της βλάβης του οδικού δικτύου και εφόσον απαιτείται, λαμβάνει μέτρα για την αποκατάστασή της.

Σε όσες από τις ανωτέρω περιπτώσεις απαιτείται, οι Δήμαρχοι, ανεξάρτητα από το εάν ο Δήμος αποτελεί ή όχι το φορέα συντήρησης και λειτουργίας του οδικού δικτύου στο οποίο έλαβε χώρα το περιστατικό, κινητοποιούν διά των Γραφείων Πολιτικής Προστασίας των Δήμων, το επιχειρησιακά εμπλεκόμενο δυναμικό και τα μέσα πολιτικής προστασίας του Δήμου (π.χ. για τη διάθεση απορροφητικών υλικών προς υποβοήθηση του έργου καταστολής του περιστατικού το οποίο διενεργείται από το Π.Σ., κλπ).

Σε περιπτώσεις που το δυναμικό και τα μέσα του Δήμου δεν επαρκούν για την άμεση διαχείριση των συνεπειών λόγω του ατυχήματος, ο Δήμαρχος δύναται να αιτηθεί συνδρομή, μέσω του ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ, από άλλους όμορους Δήμους ή την οικεία Περιφέρεια.

**Στο σημείο αυτό τονίζεται και πάλι όπως και στις οδικές μεταφορές ότι η είσοδος στην περιοχή του ατυχήματος γίνεται μόνον όταν και εφόσον οι φορείς διαθέτουν τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό και την εκπαίδευση και μόνον όταν και εφόσον εγγυηθεί για την ασφάλειά τους η αρμόδια για την καταστολή του συμβάντος Πυροσβεστική Αρχή.**

## 1.2 Περιφέρειες

Οι αρμόδιες Δ/σεις των Περιφερειών, δύναται να διεξάγουν, σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς, δειγματοληψίες υδάτων, εδάφους και αέρα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 2.4.3.3 της Ενότητας Α του παρόντος. Στο πλαίσιο αυτό και ανάλογα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων, οι Δ/σεις αυτές λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για την προστασία του κοινού και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος, σε συνεργασία με τους αρμόδιους κεντρικούς φορείς (Υπουργείο Υγείας, Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας) και μεριμνούν για τη σχετική ενημέρωση του κοινού, σε συνεργασία με την Δ/ση Πολιτικής Προστασίας της οικείας Περιφέρειας.

Ειδικότερη ενημέρωση των αγροτών και κτηνοτρόφων σε επίπεδο νομού, εάν αυτό απαιτηθεί, με βάση τις τοπικές ιδιαιτερότητες και για την προστασία γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεών τους, γίνεται από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Αγροτικής Οικονομίας των Περιφερειών και τις Διευθύνσεις Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής των οικείων Περιφερειακών Ενοτήτων, σε συνεργασία με τη Δ/ση Πολιτικής Προστασίας της οικείας Περιφέρειας.

Μόλις ο Περιφερειάρχης ενημερωθεί από την Αυτοτελή Δ/ση Πολιτικής Προστασίας της Περιφέρειας διά του ΚΕΠΠ/ΕΣΚΕ σχετικά με ατύχημα ή συμβάν και εφόσον στον περιβάλλοντα χώρο του ατυχήματος υπάρχουν σχολικές μονάδες ή παιδικοί και βρεφονηπιακοί σταθμοί που υπάγονται στα χωρικά όρια της Περιφέρειάς του αλλά σε διαφορετικούς Δήμους, επικοινωνεί άμεσα με τις κατά τόπους αρμόδιες Αστυνομικές/Λιμενικές (κατά τόπο αρμοδιότητας) και Πυροσβεστικές Αρχές, προκειμένου να

αποκτήσει πληρέστερη εικόνα για την έκταση και τις συνέπειες του περιστατικού και **σε περίπτωση που οι σχολικές μονάδες δεν είναι σε ώρα λειτουργίας**, εφόσον συντρέχουν λόγοι, δύναται να εκδώσει απόφαση διακοπής μαθημάτων<sup>31</sup>, λόγων έκτακτων συνθηκών εντός των διοικητικών ορίων της οικείας Περιφέρειας. Το αυτό ισχύει και στην περίπτωση που το περιστατικό λάβει χώρα εγγύς σχολικής μονάδας η οποία όμως δεν είναι σε ώρα λειτουργίας.

Τέλος, σε περίπτωση οδικού ατυχήματος σε εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο, η Περιφέρεια, ως φορέας συντήρησης και λειτουργίας του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου:

- παρακολουθεί τις ενέργειες καταστολής του συμβάντος από το Π.Σ., καθώς και την υλοποίηση των ενεργειών που αφορούν την περιβαλλοντική αποκατάσταση του χώρου του συμβάντος από τους αρμόδιους φορείς, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 3.1.1 της Ενότητας Α του παρόντος,
- μεριμνά, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 3.1.1.3 της Ενότητας Α του παρόντος, για την άμεση απομάκρυνση του ακινητοποιημένου βυτιοφόρου οχήματος, εφόσον αυτή αποβλέπει στην αποκατάσταση της κυκλοφορίας των οχημάτων, έτσι ώστε να μην δημιουργείται κίνδυνος ή ζημία και
- πραγματοποιεί αυτοψία της βλάβης του οδικού δικτύου και εφόσον απαιτείται, λαμβάνει μέτρα για την αποκατάστασή της.

Σε όσες από τις ανωτέρω περιπτώσεις απαιτείται, οι Περιφερειάρχες, ανεξάρτητα από το εάν η Περιφέρεια αποτελεί ή όχι το φορέα συντήρησης και λειτουργίας του οδικού δικτύου στο οποίο έλαβε χώρα το περιστατικό, κινητοποιούν διά των Αυτοτελών Δ/σεων Πολιτικής Προστασίας και των Τμημάτων Πολιτικής Προστασίας των Περιφερειακών Ενοτήτων, τις αρμόδιες οργανικές μονάδες των Περιφερειών (συμπεριλαμβανομένων και των Περιφερειακών Ενοτήτων) (π.χ. για τη διάθεση απορροφητικών υλικών προς υποβοήθηση του έργου καταστολής του περιστατικού το οποίο διενεργείται από το Π.Σ., κλπ).

**Στο σημείο αυτό τονίζεται και πάλι όπως και στις οδικές μεταφορές ότι η είσοδος στην περιοχή του ατυχήματος γίνεται μόνον όταν και εφόσον οι φορείς διαθέτουν τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό και την εκπαίδευση και μόνον όταν και εφόσον εγγυηθεί για την ασφάλειά τους η αρμόδια για την καταστολή του συμβάντος Πυροσβεστική Αρχή.**

### 1.3 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις

Σε περίπτωση ρύπανσης ενός χώρου με επικίνδυνα απόβλητα συνεπεία ατυχήματος, οι αρμόδιες οργανικές μονάδες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, με απόφαση ή εντολή του ασκούντος καθήκοντα Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση του ατυχήματος και την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις παρ. 2.4.3.3 και 3.1.3 της Ενότητας Α του παρόντος.

Στο ανωτέρω πλαίσιο δύναται η σύναψη συμβάσεων μεταξύ των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και εταιριών διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Ε

Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι ο ρόλος της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας συνδέεται κυρίως με το συντονισμό της διοίκησης για την άμεση ανταπόκριση σε καταστάσεις αναγκών που προέρχονται από ατυχήματα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Οι Διευθύνσεις Πολιτικής Προστασίας των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων παρακαλούνται να προβούν σε αναπαραγωγή του παρόντος και αποστολή του:

- στα Γραφεία των κ.κ. Δημάρχων όλων των Δήμων της περιοχής αρμοδιότητάς τους,
- στα Γραφεία Πολιτικής Προστασίας όλων των Δήμων της περιοχής αρμοδιότητάς τους,
- στις Δ/σεις Τεχνικών Υπηρεσιών όλων των Δήμων της περιοχής αρμοδιότητάς τους,
- στις Δ/σεις Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και
- στις Δ/σεις Υδάτων των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων.

Οι Διευθύνσεις Πολιτικής Προστασίας των Περιφερειών παρακαλούνται να προβούν σε αναπαραγωγή του παρόντος και αποστολή του:

- στα Τμήματα Πολιτικής Προστασίας των Περιφερειακών Ενοτήτων της περιοχής ευθύνης τους,
- στις οικείες Δ/σεις Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού των Περιφερειών,
- στις οικείες Γενικές Δ/σεις Περιφερειακής Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής των Περιφερειών,
- στις οικείες Γενικές Δ/σεις Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των Περιφερειών,
- στις οικείες Περιφερειακές Δ/σεις Επιθεώρησης Ασφάλειας & Υγείας στην Εργασία, καθώς και
- στις οικείες Περιφερειακές Δ/σεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

Οι αρμόδιες οργανικές μονάδες των Περιφερειών (Δ/σεις Τεχνικών Έργων, κλπ) της Χώρας που έχουν αρμοδιότητες συντήρησης στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο της περιοχής ευθύνης τους (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)), μετά την παραλαβή του παρόντος παρακαλούνται να αποστείλουν στις κατά τόπους αρμόδιες Πυροσβεστικές Αρχές και στις κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας), ονομαστικούς καταλόγους με τα στοιχεία επικοινωνίας (σε 24ωρη βάση) των υπευθύνων που εμπλέκονται στη διαχείριση συνεπειών από οδικά συμβάντα/ατυχήματα κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Ομοίως, οι αρμόδιες οργανικές μονάδες των Δήμων (Δ/σεις Τεχνικών Υπηρεσιών) της Χώρας που έχουν αρμοδιότητες συντήρησης στο δημοτικό οδικό δίκτυο της περιοχής ευθύνης τους (βλ. υπ' αριθ. 8183/24.11.2015 έγγραφο της Δ/σης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ (ΑΔΑ: 69Ζ4465ΦΘΕ-ΦΣΧ)), μετά την παραλαβή του παρόντος παρακαλούνται να αποστείλουν στις κατά τόπους αρμόδιες Πυροσβεστικές Αρχές και στις κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες Τροχαίας της ΕΛ.ΑΣ. ή τα εντεταλμένα προς τούτο στελέχη των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών (κατά τόπο αρμοδιότητας), ονομαστικούς καταλόγους με τα στοιχεία επικοινωνίας (σε 24ωρη βάση) των υπευθύνων που εμπλέκονται στη διαχείριση συνεπειών από οδικά συμβάντα/ατυχήματα κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Τα Αρχηγεία της ΕΛ.ΑΣ. και του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κατά τόπο αρμοδιότητας) παρακαλούνται να συμβάλουν στην υλοποίηση του παρόντος με την έκδοση σχετικής διαταγής προς τις υφιστάμενες μονάδες.

Το Αρχηγείο του Πυροσβεστικού Σώματος παρακαλείται να συμβάλει στην υλοποίηση του παρόντος με την έκδοση σχετικής διαταγής προς τις υφιστάμενες μονάδες.

Η διοίκηση του ΕΚΑΒ παρακαλείται να συμβάλει στην υλοποίηση του παρόντος με την έκδοση σχετικής διαταγής προς τις υφιστάμενες μονάδες.

Η Διεύθυνση Λειτουργίας Συντήρησης και Εκμετάλλευσης Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, παρακαλείται να συμβάλει στην υλοποίηση του παρόντος με την κατά την κρίση της έκδοση κατευθυντήριων οδηγιών προς τους Παραχωρησιούχους.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. παρακαλείται να συμβάλει στην υλοποίηση του παρόντος λαμβάνοντάς το υπόψιν στον εσωτερικό της σχεδιασμό.

Οι εταιρίες ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. παρακαλούνται να συμβάλουν στην υλοποίηση του παρόντος με την έκδοση κατά την κρίση τους κατευθυντήριων οδηγιών προς τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

Επισημαίνεται ότι η Ενότητα Β: «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ» του παρόντος, αφορά μόνον τις Περιφερειακές Ενότητες Έβρου, Ροδόπης, Ξάνθης, Καβάλας, Δράμας, Ανατολικής Αττικής, Δυτικής Αττικής, Δυτικού Τομέα Αθηνών, Πειραιώς, Βορείου Τομέα Αθηνών, Φλωρίνης, Κοζάνης, Λαρίσης, Τρικάλων, Καρδίτσας, Μαγνησίας, Σερρών, Κιλκίς, Θεσσαλονίκης, Πιερίας, Πέλλης, Κορινθίας, Ευβοίας, Φθιώτιδος, Βοιωτίας και Φωκίδος, εντός ή στα όρια των οποίων διέρχονται κανονικού εύρους γραμμές του «ενεργού δικτύου» όπου επιτρέπονται οι μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, εφόσον βέβαια πληρούνται οι προδιαγραφές που ορίζονται από την ΚΥΑ Γ1/20655/2897/15 (ΦΕΚ Β' 1495/16.07.2015) (βλ. Χάρτη 1 Παραρτήματος Γ του παρόντος).

Η άμεση ενημέρωση του ΚΕΠΓ/ΕΣΚΕ βάσει των διατάξεων του άρθρου 3 του Ν. 3013/2002 αποτελεί υποχρέωση όλων των φορέων που ορίζονται υπεύθυνοι σε επιχειρησιακό επίπεδο, για επιμέρους δράσεις πολιτικής προστασίας, προκειμένου να υπάρχει καλύτερος συντονισμός και οργάνωση των φορέων στην αντιμετώπιση καταστροφών και αναγκών που προκύπτουν από ατυχήματα/συμβάντα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (Παράρτημα Γ, Σχέδιο Ξενοκράτης (ΦΕΚ 423/10-4-2003-τευχ. Β)).

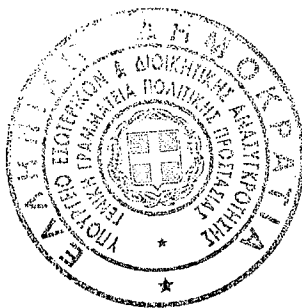
Η πλήρης και έγκαιρη εφαρμογή των μέτρων του παρόντος, είναι αυτονόητο ότι διέπεται από τις περί ευθυνών διατάξεις της σχετικής ανά φορέα νομοθεσίας.

Το παρόν ισχύει μέχρι την έκδοση νεότερας σχετικής. Η Δ/ση Σχεδιασμού και Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών βρίσκεται στη διάθεση των αποδεκτών του παρόντος για τυχόν πληροφορίες ή διευκρινήσεις.

Αντίγραφο του παρόντος θα αναρτηθεί στον ιστοχώρο της Γ.Γ.Π.Π. <http://www.civilprotection.gr>.

**Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΑΚΗΣ**



**ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ  
ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ**

**ΙΩΑΝΝΑ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>1</b>
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ</b> .....	<b>5</b>
<b>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ADR</b> .....	<b>5</b>
<b>1.2 ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ</b> .....	<b>6</b>
<b>ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΣΕ ΣΥΜΒΑΝΤΑ/ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ</b> .....	<b>10</b>
<b>2.3 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b> .....	<b>11</b>
<b>2.4 ΑΠΟΚΡΙΣΗ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ</b> .....	<b>11</b>
2.4.1 ΑΡΧΙΚΗ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ .....	11
2.4.1.1 Πυροσβεστικό Σώμα.....	12
2.4.1.2 Ελληνική Αστυνομία/ Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή (κατά τόπο αρμοδιότητας) .....	12
2.4.1.3 Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας .....	12
2.4.1.4 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις .....	13
2.4.1.5 Περιφέρειες.....	13
2.4.1.6 Δήμοι .....	13
2.4.2 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΔΥΝΑΜΕΩΝ-ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ .....	14
2.4.2.1 Πυροσβεστικό Σώμα .....	14
2.4.2.2 Ελληνική Αστυνομία-Λιμενικό Σώμα/Ελληνική Ακτοφυλακή (κατά τόπο αρμοδιότητας) .....	15
2.4.2.3 ΕΚΑΒ .....	16
2.4.2.4 Φορείς λειτουργίας και συντήρησης ολοκληρωμένων τμημάτων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων (εταιρίες παραχώρησης/ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.) .....	17
2.4.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΥΝΑΜΕΩΝ-ΕΠΕΜΒΑΣΗ .....	17
2.4.3.1 Υλοποιούμενες Δράσεις στο πλαίσιο της Ανάπτυξης Δυνάμεων-Επέμβασης .....	19
2.4.3.2 Επιμέρους δράσεις καταστολής του περιστατικού, περιορισμού/εξάλειψης της πιθανότητας εκδήλωσης πυρκαγιάς και επακόλουθης έκρηξης και μείωσης των περιβαλλοντικών συνεπειών του συμβάντος .....	22
2.4.3.3 Δειγματοληψίες αέρα, εδάφους, υδάτων .....	22
2.4.3.4 Απομάκρυνση ακινητοποιημένου βυτιοφόρου οχήματος από το οδόστρωμα .....	29
2.4.3.5 Αποκατάσταση βλαβών του οδοστρώματος και των στοιχείων ασφαλείας της οδού (στηθαία, νησίδες ασφαλείας, σήμανση κ.ο.κ.) .....	30
2.4.4 ΛΗΞΗ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ .....	31
<b>ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ</b> .....	<b>31</b>
<b>3.1 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ</b> .....	<b>31</b>
3.1.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ, ΑΝΑΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΗΨΗ ΜΕΤΡΩΝ .....	31
ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ, ΟΙ ΑΝΩΤΕΡΩ ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ. ΣΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ, ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΡΟΦΙΜΩΝ. ....	32
3.1.2 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΛΑΒΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ .....	32
3.1.3 ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ-ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ .....	33
<b>3.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ</b> .....	<b>33</b>
3.2.1 ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (Σ.Α.Μ.Ε.Ε.) ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ (ΥΠΟΤΜΗΜΑΤΑ 1.8.3.6 ΚΑΙ 1.8.5 ΤΗΣ ADR) .....	33
3.2.2 ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ (ΥΠ' ΑΡΙΘ. 70667 ΟΙΚ. Φ.702.1/05.12.2012 ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΔΙΑΤΑΓΗ 20Β' ΑΠΣ) .....	33

3.2.3 ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΝΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ.....	34
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ .....</b>	<b>35</b>
<b>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ .....</b>	<b>35</b>
1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ RID .....	35
1.2 ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ .....	36
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ.....	37
ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ .....	39
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Γ: ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ .....</b>	<b>40</b>
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ/ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ .....</b>	<b>42</b>
1.1 ΔΗΜΟΙ .....	42
1.2 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ .....	43
1.3 ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ .....	44
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Ε.....</b>	<b>45</b>
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ .....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....</b>	<b>1</b>
<b>Α.1 ΈΛΕΓΧΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....</b>	<b>1</b>
A.1.1 Έλεγχος Πεδίου .....	1
A.1.1.1 Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Οχημάτων.....	2
A.1.1.2 Παραβάσεις .....	2
<b>Α.2 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΜΕΡΟΣ 9 ΤΗΣ ADR) .....</b>	<b>5</b>
A.2.1 Έλεγχος Δεξαμενών Οχημάτων Οδικής Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων - Φορείς Ελέγχου Δεξαμενών Οχημάτων/Πραγματογνώμονες .....	5
A.2.2 Τεχνικοί (Ειδικοί) Ελέγχου στα ΚΤΕΟ – Φορείς Ελέγχου .....	6
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....</b>	<b>1</b>
<b>Β.1 ΓΡΑΠΤΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Η ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ § 5.4.3 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ADR (Η ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ).....</b>	<b>1</b>
<b>Β.2 ΓΡΑΠΤΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Η ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ § 5.4.3 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ RID .....</b>	<b>5</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ .....</b>	<b>1</b>
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ .....</b>	<b>1</b>



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Το παρόν προσαρτάται στο υπ' αριθ. 1773/07.03.2016 έγγραφό μας με θέμα «Ρόλοι και αρμοδιότητες των φορέων – σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο – που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση και τη διαχείριση συνεπειών από συμβάντα/ατυχήματα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του.

### Α.1 Έλεγχοι Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων

#### Α.1.1 Έλεγχοι Πεδίου

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΠΔ 256/1999:

"Έλεγχος", είναι κάθε έλεγχος, επιθεώρηση, εξακρίβωση ή διατύπωση που διεξάγεται από όργανα ελέγχου, όπως αναφέρονται παρακάτω, για λόγους ασφαλείας και που σχετίζονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Τα όργανα και οι αρχές ελέγχου των φορτηγών οχημάτων, ελληνικών και αλλοδαπών, ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης που κυκλοφορούν στη χώρα είναι τα εξής (Ν. 3446/2006, άρθρο 2):

- η Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων (ΥΠ.Ε.Ε.),
- οι Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές,
- οι Αστυνομικές Αρχές,
- τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (ΜΚΕ).

Στα πλαίσια της κατά τόπο αρμοδιότητάς τους, στα ανωτέρω όργανα και αρχές ανατίθεται ο έλεγχος εφαρμογής της νομοθεσίας για την κυκλοφορία και τη διενέργεια μεταφορών με φορτηγά οχήματα, καθώς και η επιβολή διοικητικών κυρώσεων για τις διαπιστούμενες παραβάσεις.

Τα ανωτέρω όργανα ελέγχου διενεργούν ετησίως ελέγχους επί αυτοκινήτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων αριθμού τουλάχιστον ίσον με (2%) δύο τοις εκατό του συνολικού αριθμού των κυκλοφορούντων στην Ελλάδα αυτοκινήτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσο τηρείται η νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (ΠΔ 256/1999, άρθρο 3, παρ. 1).

Οι έλεγχοι πραγματοποιούνται δειγματοληπτικώς και καλύπτουν, στο μέτρο του δυνατού, ένα εκτεταμένο μέρος του οδικού δικτύου (ΠΔ 256/1999, άρθρο 4, παρ. 2) και διασφαλίζουν ότι οι συνθήκες ασφαλείας κάτω από τις οποίες πραγματοποιούνται οι οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων είναι σύμφωνες με την ισχύουσα νομοθεσία (ΠΔ 256/1999, άρθρο 6, παρ. 2).

Έλεγχοι είναι επίσης δυνατό να διενεργηθούν στις επιχειρήσεις προληπτικώς από τις επιτροπές ελέγχου που αναφέρονται παραπάνω ή όταν κατά την κυκλοφορία των οχημάτων έχουν διαπιστωθεί παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επικινδύνων μεταφορών (ΠΔ 256/1999, άρθρο 6, παρ. 1).

Η κίνηση οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά απαγορεύεται σε ορισμένους δρόμους (πινακίδες Ρ45, Ρ46, Ρ64), ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις απαγορεύεται και η διέλευσή τους από σήραγγες. Οι έλεγχοι τέτοιων οχημάτων γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Συμφωνία ΑDR.

Τα σημεία που επιλέγονται για τους ελέγχους πρέπει να επιτρέπουν τη συμμόρφωση των οχημάτων στα οποία διαπιστώθηκε παράβαση ή, εφόσον η ελέγχουσα αρχή το κρίνει σκόπιμο, την ακινητοποίησή τους επιτόπου ή σε σημείο που προσδιορίζεται προς το σκοπό αυτό από την εν λόγω αρχή, χωρίς αυτό να αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια (ΠΔ 256/1999, άρθρο 4, παρ. 3).

Σύμφωνα με το υπ' αριθ. Φ102.4/53734/6268/13.07.2007 έγγραφο του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ, τα οχήματα, προκειμένου να ελεγχθούν, θα πρέπει να οδηγούνται εκτός των οδών ταχείας κυκλοφορίας και των λωρίδων έκτακτης ανάγκης, σε κατάλληλους χώρους ώστε να μη δημιουργείται πρόβλημα στην κίνηση των οχημάτων και κίνδυνος ατυχήματος (π.χ. σε χώρους προσωρινής στάθμευσης). Κατά τη διάρκεια των

ελέγχων θα πρέπει να τηρούνται όλα τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια των επιθεωρητών ΜΚΕ, των μελών του πληρώματος, των εμπορευμάτων. Στις περιπτώσεις που επιβάλλεται η ακινητοποίηση του οχήματος, πρέπει να ληφθούν υπόψιν οι διατάξεις του κεφαλαίου 8.4 της ΑDR για την επιτήρηση των οχημάτων και των άρθρων 34 και 46 του Ν. 2696/99 όπως τροποποιημένος ισχύει (ΚΟΚ) για τη στάθμευση και ακινητοποίηση των οχημάτων αντίστοιχα. Οποιαδήποτε ενέργεια προκειμένου να συμμορφωθεί το όχημα με τις διατάξεις της ΑDR γίνεται με δαπάνη του μεταφορέα ή του αποστολέα και η φύλαξή του έως ότου αρθούν οι λόγοι της ακινητοποίησης με ευθύνη του μεταφορέα/οδηγού (άρθρο 5, παρ. 13γ ΚΥΑ γ5/29480/2304/23-5-2001). Σε περίπτωση που η διαπιστωθείσα παράβαση προκαλεί άμεσα κίνδυνο και η ζητούμενη συμμόρφωση δεν μπορεί να επιτευχθεί, η ελέγχουσα αρχή παρέχει στο μεταφορέα την απαραίτητη διοικητική βοήθεια (1.4.2.2.4 ΑDR) ερχόμενη σε συνεννόηση με την Αστυνομία και την Πυροσβεστική για τις περαιτέρω ενέργειες (π.χ. απομάκρυνση του οχήματος κλπ).

#### **A.1.1.1 Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Οχημάτων**

Στις Δ/σεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων λειτουργούν ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (Μ.Κ.Ε.), τα οποία είναι αρμόδια για τον έλεγχο της νομιμότητας και ασφαλείας της κυκλοφορίας και των εκπομπών καυσαερίων των οχημάτων, ελληνικών και αλλοδαπών, που κυκλοφορούν στη χώρα, τον έλεγχο νομιμότητας της διενέργειας μεταφοράς με αυτά, καθώς και για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων (Ν. 3446/2006, άρθρο 1, παρ. 1).

Τα Μ.Κ.Ε. αποτελούνται από (Ν. 3446/2006, άρθρο 1, παρ. 2):

- Δύο (2) εκπροσώπους της Δ/σης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ένας από τους οποίους είναι τεχνικός,
- ένα (1) όργανο του Τμήματος Τροχαίας ή της υπηρεσίας που ασκεί καθήκοντα Τροχαίας ή ένα όργανο του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., εφόσον ο έλεγχος διενεργείται σε περιοχή αρμοδιότητάς του,
- έναν (1) υπάλληλο άλλης Υπηρεσίας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας.

Επικεφαλής του Μ.Κ.Ε. ορίζεται ένας από τους εκπροσώπους Δ/σης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας.

Σε περίπτωση μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, είτε αυτή είναι δηλωμένη είτε όχι, στο Μικτό Κλιμάκιο Ελέγχου (ΜΚΕ) δύναται να συμμετέχει, εφόσον κριθεί απαραίτητο από τον επικεφαλής του ΜΚΕ, και ένα μέλος του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) (Ν. 3710/08, ΦΕΚ-216 Α/23-10-08, άρθρο 15, παρ. 1).

Ο έλεγχος ασκείται σε κάθε σημείο της περιοχής αρμοδιότητας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ακόμη και στους λιμένες και πλησίον των συνοριακών σταθμών, καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου, ακόμη και τις αργίες. Η διαπίστωση της παράβασης και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων γίνεται επιτόπου, και μετά από ακρόαση του οδηγού του οχήματος, συντάσσεται σχετική έκθεση (Ν. 3446/2006, άρθρο 1, παρ. 5).

Η ακινητοποίηση φορτηγού οχήματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 3449/2006, άρθρο 4, παρ. 3).

#### **A.1.1.2 Παραβάσεις**

Στο Παράρτημα ΙΙ της ΚΥΑ Φ.101/17353/1929/06, παρατίθεται κατάλογος ο οποίος διαχωρίζεται σε τρεις κατηγορίες κινδύνου (με την κατηγορία Ι να είναι η πλέον σοβαρή) αποτελεί κατευθυντήρια οδηγία σχετικά με το τι θεωρείται ως παράβαση.

Κατά τον καθορισμό της αντίστοιχης κατηγορίας κινδύνου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες συνθήκες και να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια της αρχής/του οργάνου επιβολής του νόμου που διενεργεί τον οδικό έλεγχο.

Οι παραβάσεις που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο των κατηγοριών κινδύνου εντάσσονται σε κατηγορία βάσει των αντίστοιχων περιγραφών.

Στην περίπτωση που έχουν σημειωθεί αρκετές παραβάσεις ανά μεταφορική μονάδα, λαμβάνεται υπόψιν μόνον η πλέον σοβαρή κατηγορία κινδύνου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν.

#### **i. Κατηγορία κινδύνου I**

Στην περίπτωση που η μη συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις ADR δημιουργεί υψηλό κίνδυνο θανάτου, σοβαρού τραυματισμού ή σημαντικής ζημίας του περιβάλλοντος, οι παραβάσεις θα πρέπει να οδηγήσουν στην άμεση λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, όπως για παράδειγμα ακινητοποίηση του οχήματος.

Παράβαση είναι:

- 1) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων που απαγορεύεται να μεταφερθούν.
- 2) Η διαρροή επικίνδυνων ουσιών.
- 3) Η μεταφορά με απαγορευμένο τρόπο ή με ανεπαρκές μέσο μεταφοράς.
- 4) Η χύδην μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο που δεν είναι δομικά συντηρήσιμο.
- 5) Η μεταφορά με όχημα χωρίς κατάλληλο πιστοποιητικό έγκρισης.
- 6) Το όχημα να μην ανταποκρίνεται πλέον στα πρότυπα έγκρισης και να παρουσιάζει άμεσο κίνδυνο (αλλιώς υπάγεται στην κατηγορία κινδύνου II).
- 7) Η χρησιμοποίηση μη εγκεκριμένης συσκευασίας.
- 8) Η συσκευασία να μην ανταποκρίνεται στις εφαρμόσιμες οδηγίες συσκευασίας.
- 9) Η μη τήρηση των ειδικών προβλέψεων για μικτές συσκευασίες.
- 10) Η μη τήρηση των κανόνων που διέπουν την ασφάλεια και τη στίβαξη του φορτίου.
- 11) Η μη τήρηση των κανόνων που διέπουν τη μικτή φόρτωση συσκευασιών.
- 12) Η μη τήρηση των επιτρεπόμενων βαθμών πλήρωσης των δεξαμενών ή συσκευασιών.
- 13) Η μη τήρηση των διατάξεων που περιορίζουν τις μεταφερόμενες ποσότητες σε μία μονάδα μεταφοράς.
- 14) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς ένδειξη της παρουσίας τους (π.χ. έγγραφα, επισήμανση και πινακίδες στα δέματα, πινακίδες και σήμανση του οχήματος).
- 15) Η μεταφορά χωρίς πινακίδα και επισήμανση του οχήματος.
- 16) Να μην διατίθενται πληροφορίες σχετικά με τη μεταφερόμενη ουσία που να επιτρέπουν τον καθορισμό παράβασης κατηγορίας κινδύνου I (π.χ. αριθμός O.H.E., σωστή ονομασία αποστολής, ομάδα συσκευασίας).
- 17) Ο οδηγός να μη διαθέτει ισχύον πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης.
- 18) Η χρήση φωτιάς ή απροστάτευτης πηγής φωτός.
- 19) Η μη τήρηση της απαγόρευσης καπνίσματος.

#### **ii. Κατηγορία κινδύνου II**

Στην περίπτωση που η μη συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις ADR δημιουργεί κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού ή σημαντικής ζημίας του περιβάλλοντος, οι παραβάσεις θα πρέπει να οδηγήσουν στη λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, όπως για παράδειγμα η απαίτηση διόρθωσης στον τόπο του ελέγχου αν αυτό είναι δυνατόν και ενδείκνυται αλλά το αργότερο κατά την ολοκλήρωση της αντίστοιχης μεταφορικής μετακίνησης.

Παραβάσεις είναι:

- 1) Η μονάδα μεταφοράς περιλαμβάνει παραπάνω από ένα ρυμουλκούμενο/ ημιρυμουλκούμενο.
- 2) Το όχημα να μην ανταποκρίνεται πλέον στα πρότυπα έγκρισης αλλά να μην παρουσιάζει άμεσο κίνδυνο.
- 3) Το όχημα να μη φέρει πυροσβεστήρες σε λειτουργία όπως απαιτείται. Ο πυροσβεστήρας είναι δυνατόν να θεωρηθεί πως λειτουργεί ακόμη αν λείπουν μόνον η προβλεπόμενη σφραγίδα ή/και η ημερομηνία λήξης.

Ωστόσο αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση που ο πυροσβεστήρας είναι εμφανώς σε κατάσταση μη λειτουργίας π.χ. πιεσόμετρο στο 0.

- 4) Το όχημα να μη φέρει τον εξοπλισμό που απαιτείται στη ADR ή τις γραπτές οδηγίες.
- 5) Η μη τήρηση των ημερομηνιών δοκιμών και επιθεώρησης και των περιόδων χρήσης της συσκευασίας, των περιεκτών για χύμα φορτία ή των μεγάλων συσκευασιών.
- 6) Η μεταφορά με φθαρμένες εσωτερικές ή εξωτερικές συσκευασίες, περιέκτες για χύμα φορτία ή μεγάλες συσκευασίες ή φθαρμένες ακάθαρτες κενές συσκευασίες.
- 7) Η μεταφορά συσκευασμένων εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτιο που δεν είναι δομικά συντηρήσιμο.
- 8) Οι δεξαμενές/τα εμπορευματοκιβώτια δεξαμενές (συμπεριλαμβανομένων των κενών και ακάθαρτων) να μην έχουν κλείσει κανονικά.
- 9) Η μεταφορά μικτής συσκευασίας με εξωτερική συσκευασία που δεν έχει κλείσει κανονικά.
- 10) Η εσφαλμένη επισήμανση, ο χαρακτηρισμός ή η πινακίδα.
- 11) Η μη ύπαρξη γραπτών οδηγιών σύμφωνα με τη ADR, ή οι γραπτές οδηγίες που υπάρχουν δεν σχετίζονται με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.
- 12) Το όχημα να μην υπόκειται σε κανονική επιτήρηση ή να μην έχει σταθμεύσει κανονικά.

### iii. Κατηγορία κινδύνου III

Στην περίπτωση που η μη συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις δημιουργεί χαμηλό κίνδυνο τραυματισμού ή ζημίας του περιβάλλοντος, και όπου δεν απαιτείται η άμεση λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων στον τόπο του ελέγχου αλλά είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί αργότερα στην επιχείρηση.

Παράβαση είναι:

- 1) Το μέγεθος των πινακίδων ή των ετικετών ή το μέγεθος των γραμμάτων, των αριθμών ή των συμβόλων στις πινακίδες ή τις ετικέτες να μην είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς.
- 2) Να μη διατίθενται πληροφορίες στα παραστατικά έγγραφα μεταφοράς εκτός από τις περιπτώσεις του σημείου 16 στην κατηγορία κινδύνου I των παραβάσεων του παραρτήματος II της ΚΥΑ Φ.101/17353/1929/06.
- 3) Το πιστοποιητικό κατάρτισης να μη διατίθεται επί του οχήματος αλλά να υπάρχουν ενδείξεις πως βρίσκεται στην κατοχή του οδηγού.

Αν διαπιστωθούν σοβαρές ή επαναλαμβανόμενες παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οι οποίες διαπράττονται από όχημα ή επιχείρηση μη εγκατεστημένη στην Ελληνική Επικράτεια, οι αρμόδιες Δ/σεις της Γενικής Δ/σης Οδικής Ασφάλειας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ πρέπει να τις επισημαίνουν στο Κράτος μέλος της Ε.Ε. στο οποίο έχει ταξινομηθεί όχημα ή είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση. Μπορεί επίσης να ζητήσει και τη λήψη των κατάλληλων μέτρων έναντι του ή των παραβατών (ΠΔ 256/1999, άρθρο 7, παρ. 2).

Τα αντίστοιχα καθήκοντα και υποχρεώσεις έχουν και οι Ελληνικές αρχές έναντι των αρχών Κρατών Μελών της Ε.Ε., στα πλαίσια της παροχής αμοιβαίας συνδρομής.

Αν κατά τη διενέργεια οδικού ελέγχου σε όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε, οι διαπιστώσεις είναι τέτοιες που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι έχουν διαπραχθεί σοβαρές ή επανειλημμένες παραβάσεις οι οποίες όμως δεν είναι δυνατό να αποδειχθούν στη διάρκεια του ελέγχου ελλείψει των αναγκαίων στοιχείων, οι αρμόδιες Δ/σεις της Γενικής Δ/σης Οδικής Ασφάλειας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ ζητούν την συνδρομή του Κράτους μέλους στο οποίο έχει ταξινομηθεί το όχημα προκειμένου να διαλευκανθεί η κατάσταση καθώς και τα πορίσματα του ελέγχου. Τα αντίστοιχα καθήκοντα και υποχρεώσεις έχουν και οι Ελληνικές αρχές έναντι των αρχών των κρατών μελών της Ε.Ε. στα πλαίσια της παροχής αμοιβαίας συνδρομής (ΠΔ 256/1999, άρθρο 8).

## **A.2 Απαιτήσεις που αφορούν την κατασκευή και έγκριση των οχημάτων (Μέρος 9 της ADR)**

Τα οχήματα που προορίζονται για την οδική μεταφορά επικίνδυνων ουσιών πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του Μέρους 9 της Συμφωνίας «Απαιτήσεις που αφορούν στην κατασκευή και έγκριση οχημάτων» οι οποίες περιλαμβάνουν κατασκευαστικές απαιτήσεις, έγκριση τύπου μεμονωμένου οχήματος, έγκριση ADR και ετήσια τεχνική επιθεώρηση.

Ειδικότερα, τα μέσα μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών κείμενα σε έγκριση ADR πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις του κεφαλαίου 9.2 της ADR και να διαθέτουν πιστοποιητικό έγκρισης ADR (πιστοποιητικό έγκρισης τύπου οχήματος με ετήσια ανανέωση).

### **A.2.1 Έλεγχοι Δεξαμενών Οχημάτων Οδικής Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων - Φορείς Ελέγχου Δεξαμενών Οχημάτων/Πραγματογνώμονες**

Σύμφωνα με το άρθρο 1 (παρ. 1) της YA 32591/3257/2001, ο αρχικός, ο περιοδικός και ο έκτακτος έλεγχος των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων διεξάγεται από το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ και από αναγνωρισμένους από αυτό Φορείς Ελέγχου ADR.

Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 46987/3527/3.11.2010 εγκύκλιο του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ, τα περιβλήματα και ο εξοπλισμός των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων υπόκεινται σε ενδιάμεσες επιθεωρήσεις (περιοδικές κάθε τρία έτη). Σύμφωνα με το σημείο 6.8.2.4.3 της ADR, οι περιοδικές αυτές επιθεωρήσεις μπορούν να γίνονται από το Φορέα Ελέγχου ADR εντός τριών μηνών προ ή μετά την ορισθείσα ημερομηνία. Ο Φορέας Ελέγχου ADR συντάσσει έκθεση ελέγχου (φύλλο δοκιμών) με την οποία εισηγείται την έγκριση του τύπου της δεξαμενής ADR, η οποία εκδίδεται από την αρμόδια Δ/ση της Γενικής Δ/σης Οδικής Ασφάλειας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.

Κατά τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων στα Κ.Τ.Ε.Ο., ο οποίος έπεται της επιθεώρησης από το Φορέα Ελέγχου ADR, (βλ. παρ. 2.2.3 του παρόντος), θα διαπιστώνεται εάν το όχημα πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται από το Μέρος 9 της Συμφωνίας ADR ως όχημα EX/II, EX/III, FL, OX και AT ή ως όχημα MEMU (βλ. παρ. 9.1.1.2 της ADR), καθώς και οι γενικοί κανονισμοί ασφαλείας που αφορούν σε φρένα, φωτισμό κλπ..

Με την YA 32591/3257/2001 (άρθρο 2), η οποία τροποποιήθηκε από τις YA 48923/6422/2002, ΦΓ1/55302/4630/2007 και ΦΓ1/15964/1146/2008, καθορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις ορισμού των φορέων ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων..

Εντός των εξουσιοδοτημένων Φορέων ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ενεργοποιούνται και πιστοποιημένοι πραγματογνώμονες, ο ρόλος των οποίων καθορίστηκε στην YA 32591/3257/2001 και τροποποιήθηκε με την YA ΦΓ1/15964/1146/2008. Ο ορισμός των πραγματογνώμων έχει γίνει μετά την επιτυχή παρακολούθηση σεμιναρίων που οργανώνει το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Πανεπιστήμιο Πατρών, με τις εξής Αποφάσεις του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ:

- YA Φ.105/49412/4987/2001
- YA ΦΓ1/70185/510/2003
- YA ΦΓ1/2257/134/2004
- YA ΦΓ1/69596/3646/2005
- YA ΦΓ1/58363/3662/2006
- YA ΦΓ1/36268/2487/2008
- απόφαση Γενικού Γραμματέα 20891/2080/2011
- απόφαση Γενικού Γραμματέα 31151/3501/2013.

## A.2.2 Τεχνικοί (ειδικοί) έλεγχοι στα ΚΤΕΟ – Φορείς Ελέγχου

Οι τεχνικοί έλεγχοι των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά ADR, καθώς και η έκδοση Πιστοποιητικού έγκρισης ADR<sup>32</sup> πραγματοποιούνται ετησίως από τα Δημόσια και Ιδιωτικά ΚΤΕΟ που έχουν εξουσιοδοτηθεί και διαθέτουν για τον σκοπό αυτό πιστοποιημένους ελεγκτές, σύμφωνα με την ΥΑ 44800/123/1985 όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα από τις ΥΑ 17948/625/1986, 62652/635/1987, 79400/2490/1989 και 12078/1343/2004.

Ειδικότερα:

- με την ΥΑ Φ/73903/6384/2000 η έκδοση του πιστοποιητικού ADR για το όχημα πραγματοποιείται από τα Δημόσια ΚΤΕΟ
- με την ΥΑ Φ50/37492/4559/2009 οι προαναφερόμενοι έλεγχοι μπορούν να πραγματοποιούνται και από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Επιπλέον,

Με την υπ' αριθ. 6736/433/22-2-2013 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών ορίστηκε ως Φορέας εξέτασης ελεγκτών Δημοσίων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ADR και ευπαθών τροφίμων ATP το Εργαστήριο Οχημάτων της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Η συμφωνία του οχήματος στις σχετικές απαιτήσεις πιστοποιείται είτε από την επέκταση του πιστοποιητικού έγκρισης οχήματος ή από την έκδοση νέου πιστοποιητικού έγκρισης. Η εγκυρότητα του πιστοποιητικού έγκρισης θα πρέπει να εκπνέει όχι αργότερα από ένα έτος μετά από την ημερομηνία της τεχνικής επιθεώρησης του οχήματος που προηγείται της έκδοσης του πιστοποιητικού. Τα πιστοποιητικά έγκρισης οχημάτων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, εκδίδονται σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναφέρεται στην παρ. 9.1.3.5 της ADR.

<sup>32</sup> Το πιστοποιητικό έγκρισης ADR επιβεβαιώνει ότι το όχημα είναι κατάλληλο για την συγκεκριμένη μεταφορά επικινδύνων υλών. Τα οχήματα για τα οποία απαιτείται πιστοποιητικό έγκρισης, σύμφωνα με τη σημείωση της παραγράφου 9.1.2 της ADR, είναι τα χαρακτηρισμένα ως οχήματα EX/II, EX/III, FL, OX και AT και MEMUs.

Η ισχύς του πιστοποιητικού έγκρισης ADR είναι ετήσια. Για την αρχική έκδοση ή ανανέωση του πιστοποιητικού έγκρισης ADR απαιτείται ισχύουσα έκθεση ελέγχου (φύλλο δοκιμών) του φορέα ελέγχου ADR με την οποία γίνεται έγκριση του τύπου της δεξαμενής ADR και ισχύον Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) του ΚΤΕΟ στο οποίο δεν έχουν σημειωθεί σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις (υπ' αριθ. Φ.106/123/45/2006 εγκύκλιος του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ, παρ. 4α).

Κατά τον αρχικό ή περιοδικό τεχνικό έλεγχο του οχήματος και την έκδοση του προβλεπόμενου από τις Υ.Α. 44800/123/85 (781B), 71703/8028/03 (1824B) και οικ. 12078/1343/04 (435B) Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου, θα σημειώνεται σοβαρή έλλειψη στην περίπτωση που η έκθεση ελέγχου (φύλλο δοκιμών) :

i) δεν έχει εκδοθεί ή

ii) έχει λήξει ή

iii) δεν ανταποκρίνεται στις μεταφερόμενες ύλες κατά ADR.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, το πιστοποιητικό ADR δε θα εκδίδεται.

Σύμφωνα με την παρ. 9.1.3 της ADR και την παρ. 4δ. της υπ' αριθ. Φ.106/123/45/2006 εγκυκλίου του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., η εγκυρότητα του πιστοποιητικού έγκρισης ADR θα πρέπει να εκπνέει όχι αργότερα από ένα έτος μετά από την ημερομηνία του τεχνικού ελέγχου του οχήματος από τα ΚΤΕΟ που προηγείται της έκδοσης του πιστοποιητικού.

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Το παρόν προσαρτάται στο υπ' αριθ. 1773/07.03.2016 έγγραφό μας με θέμα «Ρόλοι και αρμοδιότητες των φορέων – σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο – που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση και τη διαχείριση συνεπειών από συμβάντα/ατυχήματα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του.










### **B.1 Γραπτές οδηγίες αντιμετώπισης ατυχήματος ή επείγουσας κατάστασης σύμφωνα με την § 5.4.3 της Συμφωνίας ADR (ή Δελτίο Ατυχήματος)**

ΓΡΑΠΤΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ADR
------------------------------------












#### Ενέργειες στην περίπτωση ατυχήματος ή επείγουσας κατάστασης

Στην περίπτωση ατυχήματος ή επείγουσας κατάστασης που ίσως προκληθεί ή ανακύψει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, τα μέλη του πληρώματος του οχήματος θα πρέπει να προβούν στις ακόλουθες ενέργειες, όπου τούτο είναι δυνατόν και πρακτικό :

- Να φρενάρουν, να σβήσουν τη μηχανή και να απομονώσουν την μπαταρία με το να ενεργοποιήσουν τον κεντρικό διακόπτη, όπου αυτός υπάρχει,
- Να αποφύγουν πηγές ανάφλεξης, ιδίως, να μην καπνίζουν, μην χρησιμοποιούν ηλεκτρονικά τσιγάρα ή παρόμοιες συσκευές ή μην ενεργοποιούν κανένα ηλεκτρολογικό εξοπλισμό,
- Να ειδοποιήσουν τις κατάλληλες υπηρεσίες επειγόντων περιστατικών, δίνοντας όσο πιο πολλές πληροφορίες σχετικά με το συμβάν ή το ατύχημα και τις ουσίες που περιλαμβάνονται όσο τούτο είναι δυνατόν,
- Να φορέσουν τα γιλέκα προειδοποίησης και να στήσουν τα αυτοστηριζόμενα προειδοποιητικά σήματα όπως απαιτείται,
- Να έχουν τα έγγραφα μεταφοράς άμεσα διαθέσιμα στις ομάδες άμεσης επέμβασης,
- Να μη βαδίζουν επί ή αγγίζουν χυμένες ουσίες και να αποφεύγουν την εισπνοή ατμών, καπνού, σκόνης και υδρατμών με το να στέκονται αντίθετα με τον άνεμο,
- Όπου είναι κατάλληλο και ασφαλές, να χρησιμοποιούν τους πυροσβεστήρες για την εξουδετέρωση μικρών/αρχικών φλογών σε ελαστικά, φρένα και στο χώρο του κινητήρα,
- Φωτιές στα διαμερίσματα φορτίου δεν θα αντιμετωπίζονται από τα μέλη του πληρώματος του οχήματος,
- Όπου είναι κατάλληλο και ασφαλές, να χρησιμοποιούν εξοπλισμό επί του οχήματος για να παρεμποδίζονται διαρροές στο υδάτινο περιβάλλον ή στο σύστημα αποχέτευσης και να περιορίζουν τη διαρροή,
- Να απομακρύνονται από την περιοχή του ατυχήματος ή του επειγόντος περιστατικού, να συμβουλεύουν άλλα άτομα να απομακρυνθούν και να ακολουθούν τις συμβουλές των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης,
- Να απομακρύνουν τυχόν μολυσμένο ρουχισμό και χρησιμοποιημένο μολυσμένο προστατευτικό εξοπλισμό και να το διαχειριστούν με ασφάλεια.



Επιπρόσθετες οδηγίες προς μέλη του πληρώματος οχημάτων για τα χαρακτηριστικά κινδύνου των επικινδύνων εμπορευμάτων κατά κλάση και επί ενεργειών σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες		
Ετικέτες και πινακίδες κινδύνου	Χαρακτηριστικά επικινδυνότητας	Επιπρόσθετες οδηγίες
(1)	(2)	(3)
<p>Εκρηκτικές ουσίες και είδη</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Ενδέχεται να έχουν μια γκάμα ιδιοτήτων και επιδράσεων όπως είναι η έκρηξη μάζας, εκσφενδόνιση θραυσμάτων, έντονη φωτιά/θερμοκρασία τήξης, σχηματισμός έντονου φωτός, δυνατός ήχος ή καπνός. Ευαίσθησια στις δονήσεις και/ή συγκρούσεις και/ή θερμότητα.</p>	<p>Καλυφθείτε αλλά μείνετε μακριά από παράθυρα.</p>
<p>Εκρηκτικές ουσίες και είδη</p>  <p>1.4</p>	<p>Ελάχιστος κίνδυνος έκρηξης και φωτιάς.</p>	<p>Καλυφθείτε.</p>
<p>Εύφλεκτα αέρια</p>  <p>2.1</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς. Κίνδυνος έκρηξης. Ενδέχεται να βρίσκονται υπό πίεση. Κίνδυνος ασφυξίας. Ενδέχεται να προκαλέσουν εγκαύματα και/ή κρουπαγήματα. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Καλυφθείτε. Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Μη εύφλεκτα, μη τοξικά αέρια</p>  <p>2.2</p>	<p>Κίνδυνος ασφυξίας. Ενδέχεται να βρίσκεται υπό πίεση. Ενδέχεται να προκαλέσει κρουπάγημα. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Καλυφθείτε. Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Τοξικά αέρια</p>  <p>2.3</p>	<p>Κίνδυνος τοξικής δηλητηρίασης. Ενδέχεται να βρίσκονται υπό πίεση. Ενδέχεται να προκαλέσει εγκαύματα και/ή κρουπαγήματα. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Χρησιμοποιήστε μάσκα επείγουσας διαφυγής. Καλυφθείτε. Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Εύφλεκτα υγρά</p>  <p>3</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς. Κίνδυνος έκρηξης. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Καλυφθείτε. Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Εύφλεκτα στερεά, αυτενεργές ουσίες και απευαισθητοποιημένα στερεά εκρηκτικά</p>  <p>4.1</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς. Εύφλεκτο ή καύσιμο, ενδέχεται να αναφλεγεί με θερμότητα, σπινθήρες ή φλόγες. Ενδέχεται να περιέχει αυτενεργές ουσίες που υπόκεινται σε εξωθερμική αποδόμηση στην περίπτωση ύπαρξης θερμότητας, αν έρθουν σε επαφή με άλλες ουσίες (όπως οξέα, ενώσεις βαρέως μετάλλου ή αμίνες), λόγω τριβής ή κρούσεων. Αυτό ίσως προκαλέσει τη δημιουργία επικινδύνων και εύφλεκτων αερίων ή ατμών ή αυτανάφλεξης. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν. Κίνδυνος έκρηξης απευαισθητοποιημένων εκρηκτικών μετά από απώλεια του απευαισθητοποιητή.</p>	
<p>Ουσίες υποκείμενες σε αυθόρμητη καύση</p>  <p>4.2</p>	<p>Κίνδυνος πυρκαγιάς από αυθόρμητη καύση αν οι συσκευασίες καταστραφούν ή χυθούν τα περιεχόμενα. Μπορούν να αντιδράσουν βίαια με το νερό.</p>	
<p>Ουσίες που σε επαφή με το νερό αναδίδουν εύφλεκτα αέρια</p>  <p>4.3</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς και έκρηξης σε επαφή με το νερό.</p>	<p>Χυμένες ουσίες θα πρέπει να διατηρούνται στεγνές με κάλυψη των διαρροών.</p>



Επιπρόσθετες οδηγίες προς μέλη του πληρώματος οχημάτων για τα χαρακτηριστικά κινδύνου των επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά κλάση και επί ενεργειών σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες		
Ετικέτες και πινακίδες κινδύνου	Χαρακτηριστικά επικινδυνότητας	Επιπρόσθετες οδηγίες
(1)	(2)	(3)
Οξειδωτικές ουσίες  5.1	Κίνδυνος έντονης αντίδρασης, ανάφλεξης και έκρηξης σε επαφή με καύσιμες ή εύφλεκτες ουσίες.	Αποφύγετε την ανάμειξη με εύφλεκτες ή καύσιμες ουσίες (π.χ. πριονίδι).
Οργανικά υπεροξειδία  5.2	Κίνδυνος εξωθερμικής αποδόμησης σε υψηλές θερμοκρασίες, αν έρθουν σε επαφή με άλλες ουσίες (όπως τα οξέα, ενώσεις βαρέων μετάλλων ή αμίνες), λόγω τριβής ή κρούσεων. Αυτό μπορεί να προκαλέσει τη δημιουργία επικίνδυνων και εύφλεκτων αερίων ή ατμών ή αυτανάφλεξη.	Αποφύγετε την ανάμειξη με εύφλεκτες ή καύσιμες ουσίες (π.χ. πριονίδι).
Τοξικές ουσίες  6.1	Κίνδυνος δηλητηρίασης λόγω εισπνοής, επαφής με το δέρμα ή κατάποσης. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	Χρησιμοποιείστε μάσκα επείγουσας διαφυγής.
Μολυσματικές ουσίες  6.2	Κίνδυνος μόλυνσης. Μπορεί να προκαλέσει σοβαρές ασθένειες σε ανθρώπους ή ζώα. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	
Ραδιενεργά υλικά  7A  7B  7C  7D	Κίνδυνος εσωτερικής και εξωτερικής ραδιενέργειας.	Περιορίστε τον χρόνο έκθεσης.
Σχάσιμα υλικά  7E	Κίνδυνος αλυσιδωτής πυρηνικής αντίδρασης.	
Διαβρωτικές ουσίες  8	Κίνδυνος εγκαυμάτων από διάβρωση. Μπορούν να αντιδράσουν έντονα μεταξύ τους, με το νερό και με άλλες ουσίες. Χυμένη ουσία μπορεί να προκαλέσει διαβρωτικούς ατμούς. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	
Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και αντικείμενα  9	Κίνδυνος εγκαυμάτων. Κίνδυνος φωτιάς. Κίνδυνος έκρηξης. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:** Για επικίνδυνα εμπορεύματα με πολλαπλούς κινδύνους και με μεικτά φορτία, πρέπει να δίδεται προσοχή στις εφαρμοζόμενες διατάξεις για κάθε περίπτωση.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:** Επιπρόσθετες οδηγίες που αναγράφονται ανωτέρω μπορούν να αναπροσαρμοστούν για να εκφράζουν τις κλάσεις των επικίνδυνων εμπορευμάτων προς μεταφορά και τα μέσα μεταφοράς τους.

Επιπρόσθετες οδηγίες προς μέλη του πληρώματος οχημάτων για τα χαρακτηριστικά κινδύνου των επικίνδυνων εμπορευμάτων σημειούμενων με ετικέτες και επί ενεργειών σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες		
Ετικέτες (1)	Χαρακτηριστικά επικινδυνότητας (2)	Επιπρόσθετες οδηγίες (3)
 Ουσίες επικίνδυνες για το περιβάλλον	Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα	
 Ουσίες μεταφερόμενες σε υψηλές θερμοκρασίες	Κίνδυνος εγκαυμάτων από τη θερμότητα	Να αποφεύγεται η επαφή με ζεστά μέρη της μονάδας μεταφοράς και τη χυμένη ουσία

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<sup>a</sup>, 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 επείγουσών καταστάσεων<sup>b</sup> για κάθε μέλος του πληρώματος του οχήματος θα μεταφέρεται επί του οχήματος για ετικέτες κινδύνου Νο 2.3 ή 6.1,
- ένα φτυάρι<sup>b</sup>,
- ένα κάλυμμα αποστράγγισης<sup>b</sup>,
- ένα δοχείο συλλογής<sup>b</sup>.

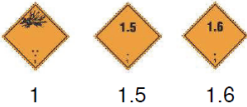








<sup>a</sup> Δεν απαιτείται για ετικέτες κινδύνου με αριθμό 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 και 2.3.





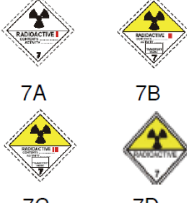



<sup>b</sup> Απαιτείται μόνο για στερεά και υγρά με αριθμούς ετικετών κινδύνου με αριθμό 3, 4.1, 4.3, 8 ή 9.

## Β.2 Γραπτές οδηγίες αντιμετώπισης ατυχήματος ή επείγουσας κατάστασης σύμφωνα με την § 5.4.3 του Κανονισμού RID

<b>ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ RID</b>
<p><u>Ενέργειες στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος στο οποίο ενέχονται ή ενδέχεται να ενέχονται επικίνδυνα εμπορεύματα</u></p>
<p>Στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο ενδέχεται να προκληθεί ή ανακύψει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, οι οδηγοί θα προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες στο μέτρο που αυτές είναι εφικτές και πρακτικά εφικτές<sup>a</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Να σταματούν την αμαξοστοιχία/κίνηση ελιγμού σε κατάλληλο σημείο, έχοντας υπόψη τον τύπο του κινδύνου (π.χ. φωτιά, απώλεια φορτίου), τις τοπικές συνθήκες (π.χ. σήραγγα, κατοικημένη περιοχή) και τις πιθανές ενέργειες των υπηρεσιών επειγόντων περιστατικών (προσβασιμότητα, εκκένωση) σε συνεννόηση, αν είναι αναγκαίο, με τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.</li> <li>- Να σβήνουν τη μηχανή σύμφωνα με τις οδηγίες λειτουργίας.</li> <li>- Να αποφεύγουν πηγές ανάφλεξης, ιδίως, να μην καπνίζουν, να μην χρησιμοποιούν ηλεκτρονικά τσιγάρα ή παρόμοιες διατάξεις ή να μην ανάβουν οποιοδήποτε ηλεκτρικό εξοπλισμό.</li> <li>- Να τηρούν τις πρόσθετες οδηγίες που έχουν καταχωρηθεί στους κινδύνους όλων των σχετικών εμπορευμάτων στον κάτωθι πίνακα. Οι κίνδυνοι αντιστοιχούν στον αριθμό του προτύπου ετικέτας κινδύνου και στο σήμα που φέρουν τα εμπορεύματα κατά τη μεταφορά.</li> <li>- Να ενημερώνουν τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή τις υπηρεσίες επειγόντων περιστατικών, παρέχοντας όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες για το ατύχημα ή συμβάν και τα ενεχόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα, έχοντας υπόψη τις οδηγίες του μεταφορέα.</li> <li>- Να διατηρούν τις πληροφορίες για τα επικίνδυνα εμπορεύματα υπό μεταφορά (αν είναι αναγκαίο, τα έγγραφα μεταφοράς) άμεσα διαθέσιμες για τις υπηρεσίες επειγόντων περιστατικών άμα τη αφίξει τους, ή να τις καταστούν διαθέσιμες μέσω ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI).</li> <li>- Όταν φεύγουν από τη μηχανή, να φορούν την προβλεπόμενη προειδοποιητική ενδυμασία.</li> <li>- Εάν είναι απαραίτητα, να χρησιμοποιούν άλλο προστατευτικό εξοπλισμό.</li> <li>- Να απομακρύνονται από την περιοχή του ατυχήματος ή συμβάντος, να συμβουλευούν άλλους ανθρώπους να απομακρυνθούν και να ακολουθούν τις οδηγίες των υπευθύνων (εσωτερικοί και εξωτερικοί).</li> <li>- Να μην βαδίζουν επί ή αγγίζουν χυμένες ουσίες και να αποφεύγουν την εισπνοή ατμών, καπνού, σκόνης και υδρατμών στεκόμενοι αντίθετα προς τη φορά του ανέμου.</li> <li>- Να αφαιρούν όλα τα ενδύματα που έχουν μολυνθεί και να απαλλάσσονται από αυτά με ασφαλή τρόπο.</li> </ul>



<sup>a</sup> Θα τηρούνται οι προδιαγραφές που περιέχονται στους σιδηροδρομικούς κανονισμούς και τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Επιπρόσθετες οδηγίες προς τους οδηγούς επί των επικίνδυνων χαρακτηριστικών των επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά κλάση και επί ενεργειών σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες		
Ετικέτες και πινακίδες κινδύνου, περιγραφή των κινδύνων	Χαρακτηριστικά κινδύνου	Επιπρόσθετες οδηγίες
(1)	(2)	(3)
<p>Εκρηκτικές ουσίες και είδη</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Ενδέχεται να έχουν μια γκάμα ιδιοτήτων και επιδράσεων όπως είναι η έκρηξη μάζας, εκσφενδόνιση θραυσμάτων, έντονη φωτιά/θερμοκρασία τήξης, σχηματισμός έντονου φωτός, δυνατός ήχος ή καπνός. Ευαίσθησι στις δονήσεις και/ή συγκρούσεις και/ή θερμότητα.</p>	<p>Καλυφθείτε αλλά μείνετε μακριά από παράθυρα.</p>
<p>Εκρηκτικές ουσίες και είδη</p>  <p>1.4</p>	<p>Ελάχιστος κίνδυνος έκρηξης και φωτιάς.</p>	<p>Καλυφθείτε.</p>
<p>Εύφλεκτα αέρια</p>  <p>2.1</p>	<p>Κίνδυνος πυρκαγιάς. Κίνδυνος έκρηξης. Ενδέχεται να βρίσκεται υπό πίεση. Κίνδυνος ασφυξίας. Ενδέχεται να προκαλέσει εγκαύματα και/ή κρουπαγήματα Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Καλυφθείτε Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Μη εύφλεκτα, μη τοξικά αέρια</p>  <p>2.2</p>	<p>Κίνδυνος ασφυξίας. Ενδέχεται να βρίσκεται υπό πίεση. Ενδέχεται να προκαλέσει κρουπαγήματα. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Καλυφθείτε Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Τοξικά αέρια</p>  <p>2.3</p>	<p>Κίνδυνος ασφυξίας Ενδέχεται να βρίσκεται υπό πίεση Ενδέχεται να προκαλέσει εγκαύματα και/ή κρουπαγήματα Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν</p>	<p>Καλυφθείτε Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Εύφλεκτα υγρά</p>  <p>3</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς. Κίνδυνος έκρηξης. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν.</p>	<p>Καλυφθείτε Μείνετε μακριά από βαθουλώματα εδάφους.</p>
<p>Εύφλεκτα στερεά, αυτοαντιδρώσες ουσίες και στερεά απευαισθητοποιημένα εκρηκτικά</p>  <p>4.1</p>	<p>Κίνδυνος πυρκαγιάς. Εύφλεκτο ή καύσιμο, ενδέχεται να αναφλεγεί με θερμότητα, σπινθήρες ή φλόγες. Ενδέχεται να περιέχει αυτό-αντιδρώσες ουσίες που υπόκεινται σε εξωθερμική αποικοδόμηση στην περίπτωση ύπαρξης θερμότητας, επαφή με άλλες ουσίες (όπως οξέα, στοιχεία βαρέως μετάλλου ή αμίνες), προστριβή ή τράνταγμα. Αυτό μπορεί να προκαλέσει τη δημιουργία επικίνδυνων και εύφλεκτων αερίων ή ατμών ή αυτανάφλεξη. Τα περιεχόμενα ενδέχεται να εκραγούν όταν θερμανθούν. Κίνδυνος έκρηξης απευαισθητοποιημένων εκρηκτικών μετά από απώλεια του απευαισθητοποιητή.</p>	
<p>Ουσίες υποκείμενες σε αυθόρμητη καύση</p>  <p>4.2</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς από αυθόρμητη καύση αν τα κόλα είναι κατεστραμμένα ή τα περιεχόμενα χυθούν. Πιθανή έντονη αντίδραση με νερό.</p>	
<p>Ουσίες που σε επάφή με το νερό αναδίδουν εύφλεκτα αέρια</p>  <p>4.3</p>	<p>Κίνδυνος φωτιάς και έκρηξης σε επαφή με το νερό.</p>	

Επιπρόσθετες οδηγίες προς τους οδηγούς επί των επικίνδυνων χαρακτηριστικών των επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά κλάση και επί ενεργειών σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες		
Ετικέτες και πινακίδες κινδύνου, περιγραφή των κινδύνων	Χαρακτηριστικά κινδύνου	Επιπρόσθετες οδηγίες
(1)	(2)	(3)
Οξειδωτικές ουσίες  5.1	Κίνδυνος έντονης αντίδρασης, ανάφλεξης και έκρηξης σε επαφή με καύσιμες ή εύφλεκτες ουσίες.	
Οργανικά υπεροξειδία  5.2	Κίνδυνος εξωθερμικής αποικοδόμησης σε υψηλές θερμοκρασίες, επαφή με άλλες ουσίες (όπως τα οξέα, ενώσεις βαρέων μετάλλων ή αμίνες), τριβή ή χτύπημα. Αυτό μπορεί να προκαλέσει τη δημιουργία επικίνδυνων και εύφλεκτων αερίων ή ατμών ή αυτανάφλεξη.	
Τοξικές ουσίες  6.1	Κίνδυνος δηλητηρίασης λόγω εισπνοής, επαφής με το δέρμα ή κατάποσης. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	
Μολυσματικές ουσίες  6.2	Κίνδυνος μόλυνσης. Μπορεί να προκαλέσει σοβαρές ασθένειες σε ανθρώπους ή ζώα. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	
Ραδιενεργό υλικό  7A 7B 7C 7D	Κίνδυνος εσωτερικής και εξωτερικής ραδιενέργειας.	Περιορίστε τον χρόνο έκθεσης.
Σχάσιμο υλικό  7E	Κίνδυνος αλυσιδωτής πυρηνικής αντίδρασης.	
Διαβρωτικές ουσίες  8	Κίνδυνος εγκαυμάτων από διάβρωση. Μπορεί να αντιδράσουν έντονα μεταξύ τους, με νερό και με άλλες ουσίες. Χυμένη ουσία μπορεί να προκαλέσει διαβρωτικούς ατμούς. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	
Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και είδη  9	Κίνδυνος φωτιάς. Κίνδυνος έκρηξης. Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:** Για επικίνδυνα εμπορεύματα με πολλαπλούς κινδύνους και για ανάμικτα φορτία, θα τηρείται κάθε εφαρμοστέα καταχώρηση.

**2:** Οι επιπρόσθετες οδηγίες που αναγράφονται ανωτέρω μπορούν να αναπροσαρμοσθούν για να εκφράζουν τις κλάσεις των επικίνδυνων εμπορευμάτων προς μεταφορά και τα μέσα μεταφοράς τους και, αν είναι απαραίτητο, να τα συμπληρώνουν σύμφωνα με τις υφιστάμενες εθνικές προδιαγραφές.

Επιπρόσθετες οδηγίες προς τους οδηγούς επί των επικίνδυνων χαρακτηριστικών των επικίνδυνων εμπορευμάτων, υποδεικνυόμενων με σήματα, και επί ενεργειών σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες		
Σήμα	Χαρακτηριστικά κινδύνου	Επιπρόσθετες οδηγίες
(1)	(2)	(3)
 Ουσίες επικίνδυνες για το περιβάλλον	Κίνδυνος για το υδάτινο περιβάλλον ή το αποχετευτικό σύστημα.	
 Ουσίες αυξημένης θερμοκρασίας	Κίνδυνος εγκαυμάτων από τη θερμότητα.	Να αποφεύγεται η επαφή με ζεστά μέρη της φορτάμαξας ή του εμπορευματοκιβωτίου και τη χυμένη ουσία.

#### Εξοπλισμός προσωπικής προστασίας που πρέπει να μεταφέρεται στην καμπίνα του οδηγού

Ο ακόλουθος εξοπλισμός<sup>a</sup> θα μεταφέρεται στην καμπίνα του οδηγού:

- φορητή συσκευή φωτισμού

Για τον οδηγό

- κατάλληλη προειδοποιητική ενδυμασία.

<sup>a</sup> Ο διαθέσιμος εξοπλισμός θα συμπληρώνεται, αν κρίνεται αναγκαίο, σύμφωνα με τις υφιστάμενες εθνικές προδιαγραφές.

Εξοπλισμός για προσωπική και γενική προστασία για ανάληψη γενικής δράσης και ενεργειών επείγουσας ανάγκης για τους ειδικούς κινδύνους που πρέπει να ενρίζεται 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<sup>a</sup>, και

για κάθε μέλος του πληρώματος του οχήματος

- ένα ανταντακλαστικό γιλέκο (π.χ. όπως περιγράφεται στο πρότυπο EN 471),
- 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 επείγουσών καταστάσεων<sup>b</sup> για κάθε μέλος του πληρώματος του οχήματος θα μεταφέρεται επί του οχήματος για ετικέτες κινδύνου Νο 2.3 ή 6.1,
- ένα φτυάρι<sup>c</sup>,
- ένα κάλυμμα αποστράγγισης<sup>c</sup>,
- ένα δοχείο συλλογής<sup>c</sup>.

<sup>a</sup> Δεν απαιτείται για ετικέτες κινδύνου με αριθμό 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 και 2.3.

<sup>b</sup> Επί παραδείγματι μία μάσκα διαφυγής επικίνδυνων καταστάσεων με συνδυαστικό φίλτρο αερίου/σκόνης του τύπου A1B1E1K1-P1 ή A2B2E2K2-P2 που είναι παρόμοια με εκείνη που περιγράφεται στο πρότυπο EN 141.

<sup>c</sup> Απαιτείται μόνο για στερεά και υγρά με αριθμούς ετικετών κινδύνου με αριθμό 3, 4.1, 4.3, 8 ή 9.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Το παρόν προσαρτάται στο υπ' αριθ. 1773/07.03.2016 έγγραφό μας με θέμα «Ρόλοι και αρμοδιότητες των φορέων – σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο – που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση και τη διαχείριση συνεπειών από συμβάντα/ατυχήματα κατά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του (υπ' αριθ. 2377915/11.01.2015 έγγραφο της Δ/σης Κυκλοφορίας της ΟΣΕ Α.Ε.).



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

### ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

#### ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

- 1. Αποκεντρωμένες Διοικήσεις του Κράτους**
  - i. Γραφεία κ.κ. ασκούντων καθηκόντων Γενικών Γραμματέων
  - ii. Δ/νσεις Πολιτικής Προστασίας (με την παράκληση για την άμεση αναπαραγωγή του παρόντος και την αποστολή της στις Δ/νσεις Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού και στις Δ/νσεις Υδάτων των οικείων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, καθώς και στα Γραφεία των κ.κ. Δημάρχων, στα Γραφεία Πολιτικής Προστασίας και στις Δ/νσεις Τεχνικών Υπηρεσιών όλων των Δήμων της περιοχής ευθύνης τους.)
- 2. Περιφέρειες του Κράτους**
  - i. Γραφεία κ.κ. Περιφερειάρχων (με την παράκληση να κοινοποιήσουν το παρόν στους αρμόδιους Αντιπεριφερειάρχες)
  - ii. Δ/νσεις Πολιτικής Προστασίας (με την παράκληση για την άμεση αναπαραγωγή του παρόντος και την αποστολή του στα Τμήματα Πολιτικής Προστασίας των Περιφερειακών Ενοτήτων της περιοχής ευθύνης τους, στις Δ/νσεις Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού των οικείων Περιφερειών, στις Γενικές Δ/νσεις Περιφερειακής Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής των οικείων Περιφερειών, στις Γενικές Δ/νσεις Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας των οικείων Περιφερειών, στις οικείες Περιφερειακές Δ/νσεις Επιθεώρησης Ασφάλειας & Υγείας στην Εργασία, καθώς και στις οικείες Περιφερειακές Δ/νσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης)
  - iii. Γενικές Δ/νσεις Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος και Υποδομών
  - iv. Δ/νσεις Τεχνικών Έργων Περιφέρειας
  - v. Δ/νσεις Τεχνικών Έργων Περιφερειακών Ενοτήτων
  - vi. ΔΕΣΕ Περιφέρειας Αττικής
  - vii. ΔΚΕΣΟ Περιφέρειας Αττικής
- 3. Υπουργείο Εσωτερικών & Διοικητικής Ανασυγκρότησης**
  - i. Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας (ΕΛ.ΑΣ.)
    - Δ/νση Γενικής Αστυνόμευσης
    - Δ/νση Τροχαίας
    - Ενιαίο Συντονιστικό Κέντρο Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων
  - ii. Αρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος
    - Δ/νση Πυροσβεστικών Επιχειρήσεων
    - 199 ΣΕΚΥΠΣ / ΕΣΚΕ
- 4. Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής**
  - i. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)
    - Δ/νση Λιμενικής Αστυνομίας
    - Δ/νση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος
    - Δ/νση Λιμενικών & Κτιριακών Υποδομών
    - Κέντρο Επιχειρήσεων (Κ.ΕΠΙΧ.)
- 5. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων/ Γενική Γραμματεία Υποδομών**
  - i. Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ) Κατασκευής και Συντήρησης Συγκοινωνιακών Υποδομών
  - ii. Διεύθυνση Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης
- 6. Υπουργείο Υγείας**
  - i. Εθνικό Κέντρο Επιχειρήσεων Υγείας (Ε.Κ.ΕΠ.Υ.)
  - ii. Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.)
- 7. Ο.Σ.Ε. Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Προέδρου & Διευθύνοντος Συμβούλου
  - ii. Υπηρεσία ΠΣΕΑ
- 8. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Διευθύνοντος Συμβούλου
- 9. Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε. (ΕΕΣΣΤΥ)**
  - i. Γραφείο κ. Προέδρου & Διευθύνοντος Συμβούλου
- 10. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Γενικού Δ/ντη
  - ii. Δ/νση Υποστήριξης Δικτύου/Τομέας Λειτουργίας Εκμετάλλευσης & Συντήρησης



**ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:**

- 1. Υπουργείο Εσωτερικών & Διοικητικής Ανασυγκρότησης**
  - i. Γραφείο κ. Αρχηγού Ελληνικής Αστυνομίας
  - ii. Γραφείο κ. Αρχηγού Πυροσβεστικού Σώματος
- 2. Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής**
  - i. Γραφείο κ. Αρχηγού Λιμενικού Σώματος και Ελληνική Ακτοφυλακής
- 3. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων**
  - i. Γραφείο κ. Υπουργού
  - ii. Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα Υποδομών
  - iii. Γραφείο κ. Γενικού Δ/ντή Συγκοινωνιακών Υποδομών
  - iv. Γραφείο κ. Γενικού Δ/ντη Οδικής Ασφάλειας
  - v. Γραφείο κ. Γενικού Δ/ντη Μεταφορών
- 4. Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας**
  - i. Γραφείο κ. Υπουργού
  - ii. Γραφείο κ. Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας
  - iii. Γραφείο κας Γενικής Γραμματέως Περιβάλλοντος & Ενέργειας
  - iv. Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής
  - v. Σώμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων
    - Τμήμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος Επιθεώρησης Νοτίου Τομέα
    - Τμήμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος Επιθεώρησης Βορείου Τομέα
    - Συντονιστικό Γραφείο Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών (ΣΥΓΑΠΕΖ)
- 5. Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων**
  - i. Γραφείο κ. Υπουργού
  - ii. Γενική Διεύθυνση Βιώσιμης Φυτικής Παραγωγής
  - iii. Γενική Διεύθυνση Βιώσιμης Ζωικής Παραγωγής
  - iv. Διεύθυνση Γεωργικών, Ζωικών, Κτηνιατρικών και Αλιευτικών Ελέγχων
  - v. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Αττικής
  - vi. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας
  - vii. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Ηπείρου και Δυτικής Μακεδονίας
  - viii. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδος και Ιονίου
  - ix. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Αιγαίου
  - x. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Κρήτης
  - xi. Διεύθυνση Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών Μακεδονίας – Θράκης
  - xii. Διεύθυνση Κτηνιατρικού Κέντρου Αθηνών
  - xiii. Διεύθυνση Κτηνιατρικού Κέντρου Θεσσαλονίκης
- 6. Υπουργείο Υγείας**
  - i. Γραφείο κ. Υπουργού
  - ii. Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα
  - iii. Γενική Δ/ση Δημόσιας Υγείας & Υπηρεσιών Υγείας
  - iv. ΚΕΕΛΠΝΟ
  - v. Σώμα Επιθεωρητών Υπηρεσιών Υγείας
- 7. Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης**
  - i. Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας
- 8. Υπουργείο Οικονομικών**
  - i. Γενικό Χημείο του Κράτους / Δ/ση Ενεργειακών, Βιομηχανικών & Χημικών Προϊόντων (με την παράκληση για την κοινοποίηση του παρόντος στις Περιφερειακές Χημικές Υπηρεσίες της Χώρας)
- 9. Υπουργείο Πολιτισμού, Παιδείας & Θρησκευμάτων**
  - i. Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας
- 10. Πανελλήνιος Σύλλογος Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων**
- 11. Ένωση Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝ.Π.Ε.)**
- 12. Εταιρία Ύδρευσης Αποχέτευσης Πρωτεύουσας Α.Ε. (Ε.ΥΔ.Α.Π. Α.Ε.)**
- 13. Εταιρία Ύδρευσης Αποχέτευσης Θεσσαλονίκης Α.Ε. (Ε.Υ.Α.Θ. Α.Ε.)**
- 14. Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ) Ύδρευσης Αποχέτευσης Θεσσαλονίκης**
- 15. Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ)**
- 16. Ένωση Δημοτικών Επιχειρήσεων Ύδρευσης και Αποχέτευσης (ΕΔΕΥΑ)**
- 11. ΑΔΜΗΕ Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Διευθύνοντος Συμβούλου
  - ii. Εθνικό Κέντρο Ελέγχου Ενέργειας

12. **ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Διευθύνοντος Συμβούλου
  - ii. Διεύθυνση Δικτύου
13. **ΔΕΠΑ Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Διευθύνοντος Συμβούλου
  - ii. Διεύθυνση Τεχνικών Δραστηριοτήτων
14. **ΔΕΣΦΑ Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Διευθύνοντος Συμβούλου
  - ii. Διεύθυνση Ασφάλειας, Υγείας, Ποιότητας και Περιβάλλοντος
17. **Δ.Ε.Η. Α.Ε.**
  - i. Γραφείο κ. Διευθύνοντος Συμβούλου
  - ii. Διεύθυνση Ανθρωπίνων Πόρων/Τομέας Ασφάλειας Εγκ/σεων/ΠΣΕΑ
  - iii. Διεύθυνση Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία
18. **Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)**
19. **Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"**
20. **Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.)**
21. **Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.)**
22. **Ο.ΣΥ. Α.Ε**
23. **ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε.**
24. **Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος Α.Ε. (ΟΤΕ Α.Ε.)**
25. **ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε**
26. **Ολυμπία Οδός Α.Ε.**
27. **Μορέας Α.Ε.**
28. **Νέα Οδός Α.Ε.**
29. **Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.**
30. **Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Α.Ε.**
31. **ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.**
32. **Οργανισμός Λιμένος Πειραιά**
33. **Οργανισμός Λιμένος Θεσ/νίκης**
34. **Οργανισμός Λιμένος Ραφίνας**
35. **Οργανισμός Λιμένος Πατρών**
36. **Οργανισμός Λιμένος Βόλου**
37. **Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας**
38. **Οργανισμός Λιμένος Καβάλας**
39. **Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης**
40. **Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου**
41. **Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας**
42. **Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας**
43. **Οργανισμός Λιμένων Ν. Εύβοιας**

**Εσωτερική Διανομή:**

1. Γραφείο κ. Αναπληρωτή Υπουργού Δημόσιας Τάξης & Προστασίας του Πολίτη
2. Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας
3. Κ.Ε.Π.Π./ΕΣΚΕ
4. Β' Δ/ση Γ.Γ.Π.Π.
5. Γ' Δ/ση Γ.Γ.Π.Π.
6. Γραφείο Τύπου Γ.Γ.Π.Π.
7. Τμήμα Σχεδιασμού, Πρόληψης & Αντιμετώπισης Τεχνολογικών & Λοιπών Καταστροφών