Γνωμοδότηση για την πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την επαγγελματική κατάρτιση οδηγών αυτοκινήτων που μεταφέρουν οδικώς επικίνδυνα εμπορεύματα

(89/C 56/12)

Στις 5 Ιουλίου 1988, το Συμβούλιο ζήτησε, σύμφωνα με το άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΟΚ, από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να γνωμοδοτήσει για την παραπάνω πρόταση οδηγίας.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, κατάρτισε τη γνωμοδότησή του στις 7 Δεκεμβρίου 1988 (εισηγητής: ο κ. Corell Ayora).

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση κατά τη διάρκεια της 261ης συνόδου ολομέλειας (συνεδρίαση της 14ης Δεκεμβρίου 1988).

1. Γενικές παρατηρήσεις

1.1. *Ως προς τη σημερινή ρύθμιση σχετικά με τις μεταφορές επικίνδυνων προϊόντων και την υποχρεωτική επιμόρφωση των οδηγών*

1.1.1. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει ότι η παροχή κατάρτισης σε θέματα ασφαλείας σχετικά με τους οδηγούς των αυτοκινήτων που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες αποτελεί παλαιό και σταθερό μέλημα των επαγγελματικών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων και των ενδιαφερόμενων μεταφορικών επιχειρήσεων.

1.1.2. Ύστερα από το ατύχημα του Los Alfaques (κοντά στην Tarragone στην Ισπανία) που έγινε στις 11 Ιουλίου 1978, καθιερώθηκε υποχρεωτική επιμόρφωση των οδηγών σε εθνικό επίπεδο σε δίαφορες ευρωπαϊκές χώρες όπως επίσης και για τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, με βυτία, συστοιχίες δοχείων και με εμπορευματοκιβώτια — βυτία που έχουν ολική χωρητικότητα πάνω από 3 000 λίτρα ανά μεταφορική μονάδα.

Αυτή η επιμόρφωση έγινε υποχρεωτική την 1η Ιανουαρίου 1983 σε 20 ευρωπαϊκές χώρες και κυρίως σε όλες τις χώρες της Κοινότητας, με εξαίρεση την Ελλάδα και την Ιρλανδία, μέσω της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της 30ής Σεπτεμβρίου 1957 για τη διεθνή οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR).

Η Ελλάδα υπέγραψε αυτή τη Συμφωνία στις 27 Ιουνίου 1988, και έτσι μόνο η Ιρλανδία δεν εφαρμόζει ακόμα αυτή τη διεθνή ρύθμιση για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων([1]).

1.1.3. Η ΟΚΕ αναφέρει ότι τα συμβαλλόμενα στην ADR μέρη έλαβαν την απόφαση, την άνοιξη του 1987, να επεκτείνουν από τώρα έως το 1996 την υποχρεωτική επιμόρφωση στους οδηγούς των αυτοκινήτων που μεταφέρουν στα πλαίσια της διεθνούς μεταφοράς επικίνδυνες ουσίες σε δέματα.

Σύμφωνα με τις τρέχουσες εργασίες, γαίνεται ότι αυτή η επέκταση δημιουργεί πολύ λεπτά προβλήματα, τόσο λόγω της δυσκολίας για τη σύλληψη της μεγάλης ποικιλίας καταστάσεων που υπάρχουν στην πράξη όσο και λόγω του εύρους της επιμόρφωσης που αφορά όλους τους οδηγούς επαγγελματικών αυτοκινήτων, όπως επίσης και το σύνολο των μεταφερόμενων επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Ωστόσο, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στις οδικές μεταφορές με βυτία, οι χύδην πλήρεις φορτώσεις δεμάτων στις οδικές μεταφορές δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου, δεδομένου ότι σε γενικές γραμμές αναλαμβάνονται από τα κανονικά κυκλώματα διανομής, συμπεριλαμβανομένων και των ταχυδρομείων, που περιλαμβάνουν τις οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές μεταφορές καθώς και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.

1.1.4. Σχετικά, η ΟΚΕ θεωρεί σκόπιμο να υπογραμμίσει ότι σύμφωνα με την ισχύουσα σήμερα νομοθεσία σε διεθνές επίπεδο, όσον αφορά τις μεταφορές σε δέματα — και αντίθετα με ό,τι συμβαίνει για τις μεταφορές με βυτία, συστοιχίες δοχείων και εμπορευματοκιβώτια-βυτία —, η ασφάλεια που σχετίζεται με τα μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν εξαρτάται από την ποιότητα του οδικού οχήματος ή τους χειρισμούς του οδηγού, αλλά βασίζεται ουσιαστικά στην ποιότητα της συσκευασίας που επιβάλλεται για τον κάθε τύπο προϊόντος και τη χρήση κατάλληλων οχημάτων. Συνεπώς οι αντίστοιχοι κύκλοι επιμόρφωσης οφείλουν να αναφέρονται σ'αυτήν.

1.1.5. Η ΟΚΕ επισημαίνει, σύμφωνα με τις στατιστικές που υπάρχουν για τις μεταφορές δεμάτων, ότι δεν έχουν πραγματοποιηθεί καθόλου ατυχήματα που οφείλονται σε ατέλεια της συσκευασίας. Το μέρος που καταλαμβάνουν οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων σε δέματα σε σχέση με το σύνολο των μεταφερόμενων οδικώς εμπορευμάτων είναι σχετικά χαμηλό και παρουσιάζει πολύ λίγους κινδύνους.

Αντιθέτως, το μέρος των οδικών μεταφορών επικίνδυνων ουσιών που συχνά μεταφέρονται με βυτία-αερίου (τάξη 2), εύφλεκτα υγρά υλικά (τάξη 3), τοξικές ουσίες (τάξη 6.1) και διαβρωτικές ουσίες (τάξη 8), αντιπροσωπεύει πάνω από τα 3/4 των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς. Παρά το γεγονός ότι αυτές οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι οι πιο διαδεδομένες και οι πιο επικίνδυνες, χάρη στην αποτελεσματικότητα της ισχύουσας νομοθεσίας, τον επαγγελματικό ζήλο των επιχειρήσεων και των οδηγών όπως επίσης και στην ποιότητα των χρησιμοποιούμενων υλικών, το επίπεδο ασφάλειας αυτών των μεταφορών είναι πιο υψηλό σε σχέση με το επίπεδο των γενικών οδικών μεταφορών στην Ευρώπη. Πράγματι, οι στατιστικές των ατυχημάτων που αναλύθηκαν στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στα πλαίσια του προγράμματος TOPAS([2]) αποδεικνύουν ότι αν ένα παραδοσιακό όχημα οδικών μεταφορών έχει κατά μέσο όρο ένα ατύχημα με τραυματία ανά ένα εκατομμύριο χιλιόμετρα, τα οχήματα βυτία έχουν ένα παρόμοιο ατύχημα κάθε 6,6 εκατομμύρια χιλιόμετρα. Επιπλέον, σύμφωνα με την ανάλυση των στατιστικών στο Ηνωμένο Βασίλειο, φαίνεται ότι οι κίνδυνοι θανάτου που αποδίδονται

([1]) Βλέπε σε παράρτημα τον κατάλογο των συμβαλλόμενων μερών στη Συμφωνία ADR.

([2]) TOPAS = Tankfahrzeug mit optimiertem passivem und activem Sicherheitssystem ('Οχημα βυτίο TOPAS με βελτιωμένο σύστημα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας).

σε κεραυνό είναι 4 φορές πιο ψηλότεροι από τον κίνδυνο που βαρύνει τα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται οδικώς.

Λόγω του ψηλού αριθμού κυκλοφοριακών ατυχημάτων, που οφείλονται σύμφωνα με τις στατιστικές σε έλλειψη επιμόρφωσης και σε έλλειψη εμπειρίας ενός ορισμένου αριθμού οδηγών, η ΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι το σχέδιο οδηγίας προσεγγίζει μια ειδική επαγγελματική επιμόρφωση χωρίς προηγουμένως να συμπληρωθούν ή τροποποιηθούν σε κοινοτικό επίπεδο οι απαιτήσεις σχετικά με την επαγγελματική βασική κατάρτιση όλων των οδηγών που αναφέρονται στην οδηγία 80/1263/ΕΟΚ.

1.1.6. Η ΟΚΕ διαπιστώνει λοιπόν ότι τα επικίνδυνα απόβλητα χαρακτηρίζονται, όχι από κίνδυνο ή ειδικά μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, αλλά από την αυξανόμενη δυσκολία που υπάρχει για την εξάλειψή τους ή την εναποθήκευσή τους με σεβασμό των κριτηρίων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος. Έτσι, η ΟΚΕ είναι της άποψης ότι η οικολογική διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων δεν θα βελτιωθεί μόνο με την επιμόρφωση των οδηγών, αλλά κυρίως με την επιμόρφωση των μεταφορέων γύρο από τα προβλήματα ελέγχου, εξακρίβωσης και γνωστοποίησης των μεταφορών επικίνδυνων αποβλήτων, σύμφωνα με τις οδηγίες 78/319/ΕΟΚ και 84/631/ΕΟΚ.

Η ΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την έγκριση του ψηφίσματος Muntingh κατά τη διάρκεια της συνόδου της ισομερούς συνέλευσης των χωρών της Αφρικής, των Καραϊβικών και του Ειρηνικού (ΑΚΕ)/ΕΟΚ της 22ας Σεπτεμβρίου 1988, κατά των μη δικαιολογημένων διακινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων. Η ΟΚΕ υποστηρίζει επίσης ότι η Σύμβαση που βρίσκεται υπό σύνταξη από το PNUE, σχετικά με τις μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων θα πρέπει να συμπληρωθεί με γενικής ισχύος αναγκαστικούς κανόνες, που θα επιτρέψουν να εξασφαλιστεί η τελική οικολογική διαχείριση αυτών των αποβλήτων.

1.1.7. Η ΟΚΕ θεωρεί επίσης ότι οι κοινοτικές εξαγωγές και εισαγωγές ειδικών χημικών προϊόντων που αναφέρονται στο παράρτημα 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1734/88, θα πρέπει να πραγματοποιούνται, λόγω της διαδικασίας γνωστοποίησης που προβλέπεται γι'αυτά τα υλικά, μόνο από μεταφορικές επιχειρήσεις των οποίων ο επιχειρηματίας έχει κατάλληλα καταρτιστεί ή έχει αποδείξει την ειδικότητά του.

1.1.8. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι οι διατάξεις σχετικά με τις μεταφορές ρυπαντικών υλικών θα ενσωματωθούν στην ADR με τη δημοσίευση έως το 1990 της νέας τάξης 9 που προετοιμάζεται σήμερα. Ο κατάλογος που αναφέρεται στο παράρτημα I αυτού του σχεδίου οδηγίας θα μπορούσε συνεπώς να επικαλύπτεται με τον κατάλογο των υλικών της μελλοντικής τάξης 9 της ADR.

Η ΟΚΕ έχει επίγνωση του γεγονότος ότι στους συνολικούς στόχους που επιδιώκονται από την Επιτροπή θα πρέπει να περιέχεται και η επαγγελματική επιμόρφωση των οδηγών σχετικά με τις μεταφορές ρυπαντικών ουσιών. Ωστόσο, αυτή η υποχρεωτική επιμόρφωση των οδηγών δεν θα γίνει δυνατό να αποτελέσει αντικείμενο ενός σχεδίου οδηγίας για όσο διάστημα τα κριτήρια της ταξινόμησης των ρυπαντικών ουσιών όπως επίσης και οι μέθοδοι μεταφοράς, εξάλειψης ή εναποθήκευσης δεν θα έχουν οριστεί σαφώς μέσω μιας ικανοποιητικής διεθνούς ρύθμισης.

1.1.9. Για όλους αυτούς τους λόγους η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι μέσα στο πνεύμα της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων και κυρίως των επικίνδυνων εμπορευμάτων στην Ευρώπη, η Επιτροπή επιβάλλεται να προσπαθήσει να φροντίσει όπως τα κράτη μέλη υιοθετήσουν διατάξεις σχετικά με τις εθνικές οδικές μεταφορές, που θα βασίζονται στις ίδιες αρχές με εκείνες που εφαρμόζονται κατά τη διεθνή μεταφορά ADR, και όπως οι εθνικές διατάξεις ενοποιηθούν προοδευτικά με βάση αυτή τη διεθνή συμφωνία.

1.2.0. Η ΟΚΕ κρίνει επίσης ότι για να επιτύχει αυτό το στόχο, η Επιτροπή θα πρέπει να διαδραματίσει ένα πιο σημαντικό ρόλο στο μέλλον κατά τη θέσπιση της ρύθμισης ADR, συντονίζοντας τις θέσεις των κρατών μελών που πλειοψηφούν στις σχετικές διαπραγματεύσεις και ενθαρρύνοντας αυτά τα κράτη μέλη να δεσμευτούν περισσότερο προς την κατεύθυνση της απλοποίησης μέσω της ενοποίησης της παρούσας και μελλοντικής ρύθμισης τόσο εθνικής και κοινοτικής όσο και διεθνούς.

1.2.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει τους στόχους που επιδιώκονται απ'αυτό το σχέδιο οδηγίας. Επιθυμεί, εντούτοις, να συμπληρωθεί η παράγραφος 1 του άρθρου 7 με μία αναφορά στη διεθνή ρύθμιση ADR που ισχύει σήμερα, για να αποφευχθεί έτσι η επικάλυψη των οδηγιών ή των καταλόγων που υπάρχουν σήμερα για τις επικίνδυνες ουσίες.

1.2.2. Αυτή η πορεία είναι η μόνη που θα επιτρέψει την ενίσχυση στο κοινοτικό επίπεδο της ισχύουσας ρύθμισης, χωρίς να την καταστήσει πιο πολύπλοκη ενώ παράλληλα θα επιτρέψει να συμβιβαστεί η απελευθέρωση των μεταφορών έως το 1993 με την εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ οδικών μεταφορέων των διάφορων χωρών της Κοινότητας.

2. **Ειδικές παρατηρήσεις**

2.1. *Ως προς το περιεχόμενο της πρότασης οδηγίας*

2.1.1. Αιτιολογική έκθεση

2.1.1.1. Η ΟΚΕ αισθάνεται την ανάγκη να επισημάνει το γεγονός ότι εάν ένας περιορισμένος αριθμός οδηγών ακολουθεί σήμερα την υποχρεωτική επιμόρφωση, δηλαδή οι οδηγοί που πραγματοποιούν μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων με βυτία, συστοιχίες δοχείων και εμπορευματοκιβώτια-βυτία πάνω από 3 000 λίτρα ανά όχημα μεταφοράς, οι ίδιοι ωστόσο οδηγοί μεταφέρουν πάνω από τα 3/4 των επικίνδυνων εμπορευμάτων που διακινούνται οδικώς.

2.1.1.2. Η επέκταση της υποχρεωτικής επιμόρφωσης στη μεταφορά δεμάτων σημαίνει ότι απαιτείται υποχρεωτική επιμόρφωση για όλους τους τύπους επικίνδυνων εμπορευμάτων. Για την ΟΚΕ παρόμοια γενίκευση της υποχρεωτικής επιμόρφωσης οδηγών δεν πρέπει να εκφραστεί με υποβάθμιση του επιπέδου της σημερινής υποχρεωτικής επιμόρφωσης. Εντούτοις η γενίκευση της υποχρεωτικής επιμόρφωσης θα έχει ως αποτέλεσμα αντίθετο τη μείωση της ποιότητας των οδηγών που πραγματοποιούν την οδική μεταφορά με βυτία επικίνδυνων ουσιών, πράγμα που αντιπροσωπεύει κατά πολύ

τον μεγαλύτερο κίνδυνο, τόσο για τον άνθρωπο, όσο και για το περιβάλλον.

2.2. *Ως προς το κείμενο της πρότασης της οδηγίας*

2.2.1. Η ΟΚΕ κρίνει ότι το όριο εφαρμογής αυτής της οδηγίας, που προβλέπεται στο άρθρο 1, το οποίο δεν βασίζεται στη μέγιστη ποσότητα των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται αλλά στο μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος, δεν είναι ορθό. Πράγματι ένα τέτοιο όριο για την εφαρμογή της οδηγίας βρίσκεται από τη μια πλευρά σε αντίθεση με τις αρχές που διέπουν τη διεθνή ρύθμιση ADR όσον αφορά την εξαίρεση των περιορισμένων ποσοτήτων που προβλέπονται από το περιθώριο 10.011, ενώ από την άλλη πλευρά εάν η αρχή των ελεύθερων ορίων δεν αναγνωριστεί, ο εν λόγω περιορισμός θα οδηγήσει σε μια σημαντική διακριτική μεταχείριση μεταξύ των οδηγών που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες σε ελαφρά μεταφορικά οχήματα, ακόμη και σε τουριστικά αυτοκίνητα, και εκείνων που χρησιμοποιούν οχήματα βάρους ανωτέρου της 3,5 τόνων εγκεκριμένου μεγίστου φορτίου. Για το λόγο αυτό όπως παρατήρησαν και οι εμπειρογνώμονες της ADR κατά τη διάρκεια της υιοθέτησης του κειμένου που αφορά την επιμόρφωση των οδηγών που μεταφέρουν δέματα, το σημερινό κείμενο της ADR ως προς αυτό το θέμα θα πρέπει να επανεξεταστεί με σκοπό να ληφθεί υπόψη το περιθώριο 10.011 όπως επίσης και οι ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με τις μεταφορές των κλάσεων 1 και 7.

2.2.2. Η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι οι κατάλογοι των επικίνδυνων εμπορευμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 8, δεν αντιστοιχούν σ'εκείνους που περιέχονται στη ρύθμιση ADR.

Εάν ο κατάλογος που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 ανταποκρίνεται στην πράξη στα επικίνδυνα εμπορεύματα της ADR, αυτός ο κατάλογος συμπληρώνεται με την εισαγωγή τριών άλλων τύπων ουσιών:

— Τον κατάλογο των ρυπαντικών ουσιών (παράρτημα 1α) ο οποίος κατά ένα τρόπο που προξενεί κατάπληξη βασίζεται στον κατάλογο των ρυπαντών που μπορούν να πλήξουν τη θαλάσσια ζωή. Αυτός ο κατάλογος δεν είναι συνεπώς αντιπροσωπευτικός των κινδύνων που παρουσιάζονται από τις ρυπαντικές ουσίες που μεταφέρονται οδικά.

— Ένα αυθαίρετο ονομαστικό κατάλογο των επικίνδυνων αποβλήτων (παράρτημα 1β) των οποίων τα κριτήρια επιλογής για εξάλειψη σύμφωνα με τις απαιτήσεις του περιβάλλοντος ελλείπουν τελείως.

— Την εισαγωγή άλλων ουσιών για τις οποίες η εμπειρία θα μπορούσε να δείξει ή θα έδειχνε ότι παρουσιάζουν επικίνδυνο χαρακτήρα στην περίπτωση που εφαρμοστούν οι διατάξεις του σχεδίου οδηγίας (βλέπε παράρτημα 1, τελευταία παράγραφος).

Για την ΟΚΕ, η κατάρτιση σε κοινοτικό επίπεδο των καταλόγων για αυτούς τους τρεις τύπους ουσιών θα επιφέρει χωρίς αμφιβολία πολλαπλασιασμό των σημερινών διατάξεων και αύξηση του σύνθετου χαρακτήρα τους, και από πρακτική και από νομική σκοπιά, με συνέπεια τη μείωση της αποτελεσματικότητας των σημερινών ρυθμίσεων. Επιπλέον, το τμήμα κρίνει ότι οι ίδιες παρατηρήσεις ισχύουν επίσης και για το άρθρο 2, παράγραφος 9 όπως επίσης και για το άρθρο 6.

2.2.3. Όσον αφορά το άρθρο 3, η ΟΚΕ κρίνει ότι η εισαγωγή εξαιρέσεων που βασίζεται σε αυθαίρετα και όχι προσδιορισμένα μέσα σε διεθνή ρύθμιση κριτήρια, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τις αρχές βάσης που αφορούν την ενιαία εφαρμογή μιας ρύθμισης που θα εξασφαλίσει την ασφάλεια των μεταφορών και παρόμοιες συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων των διάφορων κρατών της Κοινότητας.

2.2.4. Όσον αφορά το άρθρο 4, η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι πρέπει να διαγραφούν στην τελευταία πρόταση της παραγράφου 1 οι λέξεις «εάν χρειασθεί». Πράγματι, σύμφωνα με το τμήμα, η επιμόρφωση των οδηγών θα πρέπει να συνεπάγεται, σε όλες τις περιπτώσεις, πρακτική εξάσκηση.

Η παράγραφος 2 αυτού του άρθρου προβλέπει την εξαίρεση από την επιμόρφωση των οδηγών που έχουν τουλάχιστον πέντε χρόνια εμπειρία. Προς το συμφέρον της μεγαλύτερης ασφάλειας πρέπει να απαιτηθεί η επιμόρφωση όλων των οδηγών ακόμη και εκείνων που είναι έμπειροι, και για το λόγο αυτό το τμήμα υποδεικνύει την κατάργηση αυτής της παραγράφου.

2.2.5. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η διάρκεια της ισχύος του πιστοποιητικού που αναφέρεται στο άρθρο 5 θα πρέπει να περιορισθεί σε 3 χρόνια, όπως αυτό προβλέπεται σήμερα στη νομοθεσία ορισμένων κρατών μελών. Έτσι, οι οδηγοί που μεταφέρουν επικίνδυνα προϊόντα θα πρέπει να συμμετέχουν σε μια ειδική κατάρτιση κάθε 3 χρόνια.

2.2.6. Τέλος, η ΟΚΕ θεωρεί ότι η έναρξη ισχύος των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων αυτής της οδηγίας που προβλέπονται στο άρθρο 7 από τα κράτη μέλη αποτελεί επικάλυψη της εντολής που έχει δοθεί από τα ίδια κράτη μέλη στο Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο των Ηνωμένων Εθνών και στα εξαρτώμενα από αυτό όργανά του τα οποία είναι επιφορτισμένα, εδώ και 30 χρόνια με την κατάρτιση ρύθμισης ειδικά με τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Για να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των τρεχουσών εργασιών και για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη μιας ενιαίας ρύθμισης, η ευθύνη αυτή θα επιβάλλεται να παραμείνει ευθύνη των διεθνών οργανισμών.

2.3. *Ως προς τις ενέργειες που θα πρέπει να ληφθούν σε κοινοτικό επίπεδο*

2.3.1. Η ΟΚΕ κρίνει, σύμφωνα με τους στόχους οδηγίας, ότι η ενίσχυση της ρύθμισης που αφορά τις μεταφορές επικίνδυνων ουσιών, και κυρίως η θέσπιση της επαγγελματικής ειδίκευσης που προσιδιάζει στους οδηγούς και τους μεταφορείς, μπορεί να γίνει χωρίς οπωσδήποτε να τεθεί σε αμφισβήτηση η ρύθμιση ADR που ισχύει σήμερα.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι αναγκαίο να αναληφθούν στο άμεσο μέλλον και με ανεξάρτητο τρόπο, αλλά σύμφωνο με την ADR, οι ακόλουθες ειδικές ενέργειες:

— Τροποποίηση της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 1980 σχετικά με τη θέσπιση μιας κοινοτικής άδειας οδήγησης (οδηγία 80/1263/ΕΟΚ που δημοσιεύτηκε στην ΕΕ αριθ. L 375 της 31. 12. 1980) με την καθιέρωση στο παράρτημα 2 της εν λόγω οδηγίας — που αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις στον τομέα των ζητημάτων ασφάλειας και των παραγόντων που προκαλούν τα ατυχήματα — μιας νέας απαίτησης για τη θεωρητική βασική επιμόρφωση όσον αφορά την εφαρμογή, σε περίπτωση ατυχήματος, μέτρων ασφαλείας σχετικά με τις επικίνδυνες ουσίες που μεταφέρονται οδικώς. Οι γνώσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη χρειάζεται να καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα:

α) Τους κυριότερους τύπους κινδύνων που σχετίζονται με τις διάφορες επικίνδυνες ουσίες σύμφωνα με την ταξινόμηση ADR, και τις άλλες επικίνδυνες ουσίες που μπορούν να αποτελούν κίνδυνο για τον άνθρωπο και το περιβάλλον·

β) Τα μέτρα πρόληψης και ασφάλειας που ανταποκρίνονται στους διάφορους τύπους κινδύνων·

γ) Τη συμπεριφορά μετά το ατύχημα (πρώτες βοήθειες, ασφάλεια της κυκλοφορίας, βασικές γνώσεις σχετικά με τη χρησιμοποίηση του εξοπλισμού προστασίας, κλπ. ...)·

δ) Τη σημασία της επισήμανσης και της σηματοδότησης των κινδύνων στα αυτοκίνητα και στα δέματα που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες.

— Τροποποίηση της οδηγίας του Συμβουλίου 74/561/ΕΟΚ σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα των οδικών μεταφορέων στους τομείς των εθνικών και διεθνών μεταφορών με τη συμπλήρωση του παραρτήματος της οδηγίας, του ελάχιστου προγράμματος επαγγελματικής κατάρτισης που αναφέρεται σ'αυτό, μέσω ειδικών διατάξεων που διέπουν την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Αυτή η συμπληρωματική διάταξη είναι ανάγκη να καλύπτει κυρίως την επιμόρφωση των μεταφορέων όσον αφορά τις διαδικασίες ελέγχου και γνωστοποίησης των μεταφορών ειδικών επικίνδυνων εμπορευμάτων, που υπόκεινται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1734/88, όπως επίσης και των μεταφορών ειδικών αποβλήτων που υπόκεινται στην οδηγία 84/631/ΕΟΚ, προκειμένου να εξασφαλιστεί αντίστοιχα το διεθνές εμπόριο αυτών των υλικών αφού ληφθεί υπόψη η προστασία του ανθρώπου και του περιβάλλοντος, όπως επίσης και η οικολογική διαχείριση των αποβλήτων μέσω της απόρριψής τους σε ειδικούς χώρους που έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές.

Τέλος, η δημιουργία μιας θέσης απασχόλησης για έναν ειδικό υπεύθυνο στις επιχειρήσεις εμπορίας των επικίνδυνων ουσιών θα μειώσει κατά μεγάλο μέρος τους κινδύνους που σχετίζονται με τον χειρισμό των επικίνδυνων ουσιών.

2.3.2. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η Επιτροπή θα πρέπει να έχει για πρωταρχικό στόχο να εξασφαλίσει την ολοκληρωμένη εφαρμογή, σε όλα τα κράτη μέλη, τοσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς μεταφορές, της διεθνούς συμφωνίας ADR για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων ουσιών, στην οποία έχουν ήδη προσχωρήσει έντεκα χώρες της Κοινότητας επί 21 συμβαλλόμενων μερών.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, η ΟΚΕ κρίνει ότι:

1. Η Επιτροπή επιβάλλεται να προτείνει όπως τα μέλη της ΕΚ εφαρμόζουν, τόσο για τις διεθνείς όσο και για τις εθνικές μεταφορές, τις διατάξεις της ADR.

2. Η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει την εναρμόνιση μεταξύ των μελών της ΕΚ των συνθηκών εφαρμογής των κανόνων της ADR.

3. Η Επιτροπή δεν πρέπει βέβαια, μέσω μιας νέας οδηγίας όπως αυτή που προτείνεται, να αντικαταστήσει διεθνείς οργανισμούς όπως ΟΗΕ, IMO, ADR, RID, οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την κατάρτιση των κανόνων ασφαλείας στους διάφορους τύπους μεταφορών.

   Αυτό είναι αναγκαίο για να μην υπάρξει πολλαπλασιασμός των κανόνων για το ίδιο θέμα, πράγμα που θα καθιερώσει έναν παράγοντα ανασφάλειας λόγω της σύγχυσης.

   Εάν οι ισχύοντες κανόνες είναι ανεπαρκείς η Επιτροπή είναι ανάγκη να αποτελέσει ένα στοιχείο που θα διευκολύνει τη συνεννόηση μεταξύ των χωρών με τέτοιον τρόπο ώστε η κάθε μία να παρουσιάσει κοινές προτάσεις στις αρμόδιες διεθνείς οργανώσεις.

4. Όσον αφορά την υποχρέωση επιμόρφωσης των οδηγών αυτοκινήτων που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες, υποχρέωσης που επιβάλλεται από το περιθώριο 10.315, η ΕΟΚ πρέπει να αναλάβει την εφαρμογή της στις χώρες μέλη και να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εναρμονίσει τους όρους της εφαρμογής της προτείνοντας τυποποιημένα προγράμματα επιμόρφωσης, όπως αυτό που αναφέρεται στην τελευταία αιτιολογική σκέψη της πρότασης οδηγίας

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 1988.

Ο Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Alberto MASPRONE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος των συμβαλλομένων μερών της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας σχετικά με την οδική διεθνή μεταφορά επικίνδυνων ουσιών (ADR)

Στις 30 Σεπτεμβρίου 1957

Άρχισε να ισχύει: 29 Ιανουαρίου 1968

Έναρξη ισχύος των παραρτημάτων Α και Β: 29 Ιουλίου 1968

Αυστρία

Βέλγιο

Δανία

Ισπανία

Φιλανδία

Γαλλία

Ελλάδα (μετά τις 27 Ιουνίου 1988)

Ουγγαρία **72/**([1])

Ιταλία

Λουξεμβούργο

Νορβηγία

Κάτω Χώρες

Πολωνία

Πορτογαλία

Ομοσπονδ. Δημοκρ. της Γερμανίας

Λαϊκή Δημοκρ. της Γερμανίας **72/**([1])

Ηνωμένο Βασίλειο

Σουηδία

Ελβετία

Τσεχοσλοβακία **72/**([1])

Γιουγκοσλαβία **72/**([1])

([1]) 72: Χώρες που διατύπωσαν μια επιφύλαξη ως προς τη ρήτρα της διαιτησίας (άρθρο 11 της Συμφωνίας). Η Τσεχοσλοβακία δεν δεσμεύεται από το άρθρο 10.