

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
Μόνιμη Επιτροπή Βιομηχανίας, Τεχνολογίας, Δικτύων,
Υλικών & Τηλεπικοινωνιών**

**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ Κ.Υ.Α. ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ
ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ
ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ**

Ομάδα Εργασίας: Καπετάνος Γιώργος

Ντολόπουλος Χάρης

Γραμμένος Οδυσσέας

Θεσσαλονίκη Σεπτέμβριος 2005

Περιεχόμενα

Πρόταση της Ομάδας Εργασίας TEE/TKM.....	1
Γενικά.....	7
Υφιστάμενη νομοθεσία.....	9
Το Ευρωπαϊκό Πρότυπο EN 81- 80.....	10
Η σχετική νομοθεσία.....	12
Προτάσεις επίλυσης προβλημάτων σε παλαιούς μηχανικούς ανελκυστήρες.....	33
Στοιχεία από την SNEL-FORUM, στις Βρυξέλλες 4 Ιουνίου 2004, σχετικά με	
Ατυχήματα που σχετίζονται με τους ανελκυστήρες.....	45
Προετοιμασία από το συντηρητή –κρίσιμα σημεία.....	52
Τι συμβαίνει στην γειτονική Ιταλία.....	53
Ο Νέος Νόμος για άτομα με ειδικές ανάγκες.....	57

ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΕΕ

Α) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΠΑΛΑΙΟΥΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ (ΜΕ Ή ΧΩΡΙΣ ΑΔΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ) ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΑΥΤΩΝ ΑΠΟ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟ Ε.ΣΥ.Δ.

- Πρώτα και κύρια την ενημέρωση των πολιτών με ένα πολύ μικρό και πολύ συχνά μεταδιδόμενο για κάποιο χρονικό διάστημα τηλεοπτικό spot ενημέρωσης για την υποχρέωση του ελέγχου των ανελκυστήρων από κοινοποιημένους φορείς, (ενδεικτικά αναφέρεται το τηλεοπτικό spot ενημέρωσης για το ΚΤΕΟ των αυτοκινήτων που ενημέρωσε τον κόσμο πριν από χρόνια).
- Προτεινόμενο χρονικό διάστημα 8 ετών χωρίς καμία παράταση και ενημέρωση-γνωστοποίηση για το χρηματικό πρόστιμο που θα προβλέπεται-επιβάλλεται στους ιδιοκτήτες-διαχειριστές, τους μη συμμορφούμενους με τους προαναφερόμενους ελέγχους. Στο χρονικό αυτό διάστημα θα πρέπει όχι μόνο να ελεγχθούν οι ανελκυστήρες αλλά και νασυμμορφωθούν-επισκευασθούν σύμφωνα με την έκθεση επιθεώρησης του φορέα ελέγχου και να εφοδιαστούν με πιστοποιητικό ασφαλούς λειτουργίας (θα πρέπει δηλαδή να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της πιθανής επισκευής και όχι να έχει γίνει μόνο ο έλεγχος).
- Τον τμηματικό χρονικά (με σημείο αναφοράς την ημερομηνία έκδοσης οικοδομικής άδειας ή αίτησης αυτής) έλεγχο των ανελκυστήρων και πιο συγκεκριμένα:

ΧΡΟΝΟΣ	TARGET GROUP ΕΛΕΓΧΟΥ
1 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες μονοκατοικιών
2 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες χωρίς άδεια λειτουργίας
3 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες με άδεια λειτουργίας σε οικοδομές με αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μέχρι και το 1949
4 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες με άδεια λειτουργίας σε οικοδομές με αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μεταξύ 1950-1959
5 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες με άδεια λειτουργίας σε οικοδομές με αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μεταξύ 1960-1969
6 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες με άδεια λειτουργίας σε οικοδομές με αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μεταξύ 1970-1979
7 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες με άδεια λειτουργίας σε οικοδομές με αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μεταξύ 1980-1989
8 ^{ος} Χρόνος	Ανελκυστήρες με άδεια λειτουργίας σε οικοδομές με αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μεταξύ 1990-30.06.1999

Όπως φαίνεται παραπάνω θα πρέπει οι ιδιοκτήτες μονοκατοικιών να εφοδιαστούν τον όγκο εγκατεστημένων ανελκυστήρων, οι οποίοι λειτουργούν αυθαίρετα στην συντριπτική τους πλειοψηφία (χωρίς θύρες φρεατίου, αρπαγή, ξεχωριστό μηχανοστάσιο, βάθος πυθμένα φρεατίου, ύψος οροφής φρεατίου κ.λπ.). Επιπλέον δεν συντηρούνται επαρκώς μιας και οι εγκαταστάτες για ευνόητους λόγους ούτε αποδείξεις συντήρησης εκδίδουν ούτε κάνουν τον πρόποντα συχνό έλεγχο. Επομένως προσοχή σε αυτή την ομάδα των ανελκυστήρων, που είτε λόγω του μικρού συχνά μεγέθους του είτε λόγω λειτουργίας χωρίς θύρες θαλάμου είναι επικίνδυνο για τον χρήστη, που πολλές φορές είναι μικρά παιδιά.

Β) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ

Αυτοί θα πρέπει να ελέγχονται από τους διαπιστευμένους φορείς, να γίνονται όλοι οι απαραίτητοι έλεγχοι όπως αυτοί περιγράφονται στα πρότυπα EN 81-1&2/1999 και να εφοδιάζονται με πιστοποιητικό ασφαλούς λειτουργίας και δήλωση πιστότητας (σήμανση CE).

Γ) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ

Αφού ένας ανελκυστήρας εφοδιαστεί με πιστοποιητικό ασφαλούς λειτουργίας από κάποιο φορέα, προτείνεται στην συνέχεια ο περιοδικός του έλεγχος κάθε χρόνο και συγκεκριμένα: Τον πρώτο χρόνο έλεγχος οπτικός χωρίς την παρουσία του υπεύθυνου της εγκατάστασης (συντηρητή, μικρός έλεγχος) ενώ τον δεύτερο χρόνο οπτικός και λειτουργικός έλεγχος (χωρίς βάρη) παρουσία του υπεύθυνου της εγκατάστασης (συντηρητής, μεγάλος έλεγχος). Αυτά τα δύο είδη ελέγχων θα πρέπει να εφαρμόζονται εναλλάξ κάθε χρόνο.

Δ) ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑ

Προτείνεται η κατάργηση της συντήρησης με την απαξιοτική έννοια που έχει πάρει σήμερα. Συγκεκριμένα σε κάθε οικοδομή-κτίριο θα πρέπει να υπάρχει διαχειριστική επιτροπή αποτελούμενη από 3 άτομα (2 αναπληρωτές). Ο διαχειριστής θα φέρει 100% την ευθύνη για την υπογραφή συμβολαίου (ανάθεση) ασφαλούς λειτουργίας με κάποια εταιρία συντήρησης. Άρα θα πρέπει να πάρει προσφορές να τις αξιολογήσει, να τις συζητήσει και να υπογράψει συμβόλαιο ασφαλούς λειτουργίας με κάποια εταιρία συντήρησης. Οι εταιρίες συντήρησης θα παρέχουν την δυνατότητα σύναψης συμβολαίων μονοετούς, διετούς, τετραετούς και οκταετούς διάρκειας και επιπλέον για κάθε ένα από αυτά θα υπάρχει ποικιλία συμβολαίων όσον αφορά τα πακέτα παροχών συντήρησης προς την οικοδομή. Θα είναι μια μορφή συμβολαίων όπως αυτή που γίνεται μέχρι τώρα με τις ασφαλιστικές εταιρίες (ενδεικτικά αναφέρουμε την μικτή ασφάλεια στα αυτοκίνητα. Ενδεχομένως να υπάρχει τέτοιο συμβόλαιο ασφαλούς λειτουργίας στο οποίο η οικοδομή

να μην πληρώνει ούτε για τις βλάβες, ούτε για τα υλικά που ενδεχομένως να αιτούνται). Τα πακέτα συμβολαίων ασφαλούς λειτουργίας θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες όπως:

- Χρόνος ισχύος
- Συχνότητα ελέγχου – συντήρησης από ειδικευμένο άτομο
- Πρόγραμμα ελέγχου, τι ελέγχει όταν έρχεται γραμμένα στο φύλλο συμβολαίου και υπογραφή σε αυτό
- Την χρονική απόκριση στην κλίση βλάβης
- Ανάλυση ή όχι του κόστους των υλικών (μικτή ασφάλεια)

Ε) ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑ ΣΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Ως προς την καταχώρηση των ανελκυστήρων θα πρέπει να εκδοθεί ερμηνευτική εγκύκλιος που να περιγράφει ακριβώς τις ενέργειες της καταχώρησης και τα απαραίτητα έντυπα με σαφήνεια ώστε να υπάρχει ενιαία συμπεριφορά της Διεύθυνσης Βιομηχανίας ως προς το θέμα αυτό και όχι να παρατηρείται το φαινόμενο να ζητούν διαφορετικά έντυπα η κάθε Νομαρχία, να μην κάνουν καταχωρήσεις για ευνόητους λόγους (βλ. λεξικό στη λέξη παράγκα), να κωλυσιεργούν και πολλές φορές να ζητούν ολόκληρο το φάκελο που κατατέθηκε στον φορέα για το πια πιστοποιητικά χρησιμοποιήθηκαν, ενώ αυτό φαίνεται στη δήλωση πιστότητας που συνυπογράφουν ο εγκαταστάτης και ο φορέας ελέγχου.

ΣΤ) ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΜΟΙΒΗ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

Τέλος θα πρέπει να καθοριστεί και μια ελάχιστη αμοιβή όσον αφορά τον έλεγχο που πραγματοποιείται από τους φορείς πιστοποίησης η οποία ενδεικτικά να κυμαίνεται από 50 € για τον οπτικό έλεγχο του

ανελκυστήρα μέχρι και 150 € για τον οπτικό και λειτουργικό έλεγχο παρουσία του συντηρητή.

ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΑ υπ' αριθμ. Οικ. 3899/253/9.9.2 (ΦΕΚ Β/291/8-3-2002) με την οποία συμπληρώθηκαν οι διατάξεις της υπ' αριθ. ΚΥΑ Φ9.2. οικ. 32803/1308 (ΦΕΚ 815/β/11-9-1997) σχετικά με την εγκατάσταση, λειτουργία και ασφάλεια των ανελκυστήρων.

ΓΕΝΙΚΑ

Σήμερα στην Ελλάδα βρίσκονται σε λειτουργία περίπου 320.000 ανελκυστήρες. Ο αριθμός αυτός είναι ιδιαίτερα υψηλός, δεδομένου ότι αποτελεί σχεδόν το 8% των ανελκυστήρων που είναι εγκατεστημένοι σε ολόκληρη την προ διεύρυνσης Ευρωπαϊκή Ένωση (περίπου 3.800.000).

Από τους ανελκυστήρες που λειτουργούν στην χώρα μας, ένα ποσοστό της τάξης του 45-50% έχουν εγκατασταθεί πριν το 1985, ενώ ένα αξιοσημείωτο ποσοστό εγκαταστάθηκε τις δεκαετίες του '50 και '60, λόγω της έντονης ανοικοδόμησης της εποχής αυτής στις μεγάλες πόλεις.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι το επίπεδο ασφάλειας, στους ανελκυστήρες των προηγούμενων δεκαετιών, είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο επίπεδο των σύγχρονων εγκαταστάσεων, γεγονός που μπορεί

να γίνει αντιληπτό ακόμα και από ένα άτομο χωρίς ιδιαίτερη τεχνική γνώση.

Ανάλογη είναι η κατάσταση και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Κρίθηκε λοιπόν αναγκαίο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, να βελτιωθεί σταδιακά το επίπεδο ασφάλειας των ανελκυστήρων αυτών, ώστε να προσεγγιστεί το παρεχόμενο επίπεδο ασφάλειας ενός σύγχρονου ανελκυστήρα.

ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΛΙΩΝ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ

Οι παλιοί ανελκυστήρες είναι ευνόητο ότι δεν έχουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας δεδομένου ότι:

- Η εγκατάσταση των ανελκυστήρων αυτών έγινε με βάση τις απαιτήσεις ασφαλείας της εποχής εκείνης.
- Τα επιμέρους εξαρτήματα των ανελκυστήρων αυτών είναι σίγουρα χαμηλότερου επιπέδου ασφαλείας από τα αντίστοιχα της σημερινής στάθμης της τεχνικής και της τεχνολογίας.
- Έχει επέλθει φυσιολογική φθορά στους ανελκυστήρες αυτούς λόγω της πολυετούς χρήσης με το ανάλογο αντίκτυπο στην ασφάλεια.

Ο αντίκτυπος του χαμηλού επιπέδου ασφάλειας είναι δυστυχώς τα ατυχήματα που έχουν συμβεί, πολλά από τα οποία θα μπορούσαν να αποφευχθούν αν οι εν λόγω ανελκυστήρες είχαν υποστεί βελτίωση της ασφαλείας τους.

Τα παρακάτω ενδεικτικά στοιχεία προέρχονται από την ELA (European Lifts Association) και αναφέρονται σε ατυχήματα που συνέβησαν τα 3 τελευταία χρόνια, σε πανευρωπαϊκή κλίμακα:

- 596 ατυχήματα οφειλόμενα σε κακή ακρίβεια στάθμευσης

- 70 ατυχήματα, 6 εκ των οποίων απέβησαν μοιραία, λόγω έλλειψης θύρας θαλάμου
- 103 ατυχήματα, 8 εκ των οποίων μοιραία, οφειλόμενα στις κλειδαριές των θυρών ορόφου
- 117 ατυχήματα, 3 εκ των οποίων μοιραία, λόγω ανεξέλεγκτων κινήσεων του θαλάμου
- 138 ατυχήματα λόγω εγκλωβισμών και έλλειψης συστήματος αμφίδρομης επικοινωνίας.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της ELA, αξίζει να σημειωθεί, ότι τα αδήλωτα ατυχήματα είναι 10 φορές περισσότερα από αυτά που καταγράφονται.

Για την Ελλάδα δεν υπάρχουν αντίστοιχα στατιστικά στοιχεία, αλλά δεν είναι λίγες οι φορές που πληροφορούμαστε από τα MME παρόμοια περιστατικά.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Όσον αφορά το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε το 1995 την Οδηγία Ανελκυστήρων 95/16/EC για τους νέους ανελκυστήρες. Στην Ελλάδα η Οδηγία υιοθετήθηκε μέσω της ΚΥΑ Φ.9.2/οικ.32803/1308 (ΦΕΚ 815/Β/11-9-1997) “ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ”.

Οι εμπλεκόμενοι στον τομέα των ανελκυστήρων χαρακτηρίζουν την Οδηγία 95/16/EC και τα εναρμονισμένα σε αυτή Ευρωπαϊκά Πρότυπα EN 81.1-2, ως εξαιρετικά έγγραφα, τα οποία δύναται να διασφαλίσουν την εφαρμογή της σημερινής στάθμης της τεχνικής και συνεπώς ένα μέγιστο επίπεδο ασφάλειας στους περίπου 90.000

ανελκυστήρες (περίπου 10.000 στην Ελλάδα) που εγκαθίστανται ετησίως στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην Ελλάδα, με την ΚΥΑ Φ.9.2./οικ.3899/253 (ΦΕΚ 291/Β/8-3-2002) “ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚ/ΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ” καλύφθηκαν θέματα που δεν υπαγορεύονται από την Οδηγία 95/16/EC, όπως καταχώρηση, συντήρηση, και περιοδικοί έλεγχοι ανελκυστήρων, χωρίς όμως να καλύπτεται η αναβάθμιση της ασφάλειας των εγκατεστημένων ανελκυστήρων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζοντας την αρχή της επικουρικότητας, αφήνει στα κράτη-μέλη την υποχρέωση να λάβουν μέτρα για την ασφάλεια των εγκατεστημένων ανελκυστήρων.

Η μόνη παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιορίστηκε στην έκδοση της Σύστασης 95/216/EC ως υπόδειξη προς τα κράτη –μέλη και ταυτόχρονα προτροπή. Η Σύσταση αυτή, δυστυχώς δεν είχε απήχηση σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες.

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ EN 81- 80

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να προβεί στην πρόληψη και τον περιορισμό του αριθμού των ατυχημάτων ανέθεσε στην CEN (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης) να εκπονήσει ένα Πρότυπο για την βελτίωση της ασφάλειας των εγκατεστημένων ανελκυστήρων. Έπειτα από εργασίες δύο ετών η CEN εξέδωσε στις αρχές του 2003 το Πρότυπο EN 81-80 «Κανόνες για την βελτίωση της ασφάλειας των εγκατεστημένων ανελκυστήρων.

Στο Πρότυπο αυτό:

- Παρέχεται λίστα με 74 επικίνδυνες καταστάσεις που μπορούν να παρουσιαστούν σε ένα εγκατεστημένο ανελκυστήρα. Η λίστα αυτή βασίστηκε σε ατυχήματα που έχουν συμβεί ανά την Ευρώπη.
- Γίνεται διαχωρισμός των κινδύνων σε **υψηλούς, μεσαίους & χαμηλούς** με σκοπό την προοδευτική βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας.
- Παρέχονται οι απαιτούμενες ενέργειες για την σταδιακή και επιλεκτική βελτίωση της ασφάλειας σε όλους τους ήδη εγκατεστημένους ανελκυστήρες με στόχο να τους εναρμονίσει στο σημερινό επίπεδο της ασφάλειας.

Το Πρότυπο αυτό δεν είναι εναρμονισμένο (υποχρεωτικό για κάθε κράτος-μέλος της Ε.Ε.) στοχεύει ωστόσο, στο να χρησιμοποιηθεί σαν οδηγός για τις Αρχές κάθε χώρας προκειμένου να προσδιορίσουν το δικό τους πρόγραμμα υλοποίησης της σταδιακής ανακαίνισης των ανελκυστήρων με βάση το επίπεδο επικινδυνότητας των εγκατεστημένων ανελκυστήρων καθώς και των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών.

Η ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ EN 81-80

Οι εξελίξεις έχουν ήδη δρομολογηθεί στα περισσότερα κράτη-μέλη της Ένωσης, με οδηγό το Πρότυπο EN 81-80.

Συγκεκριμένα, στο Βέλγιο ήδη έχει τεθεί σε ισχύ νέος εθνικός νόμος, στη Γαλλία και την Ισπανία έχουν ολοκληρωθεί οι νομοθετικές εργασίες και αναμένεται δημοσίευση των νέων νόμων, στην Ιταλία και την Αυστρία έχουν εκδοθεί τα προσχέδια και αναμένεται η έγκριση της κυβέρνησης και η νομοθετική ρύθμιση, στην Μ. Βρετανία γίνονται

προεργασίες και ενημερωτικά σεμινάρια στον βιομηχανικό χώρο, ενώ στην Πορτογαλία οι συνεταιρισμοί εγκαταστατών και βιομηχάνων ετοιμάζονται για συναντήσεις επί του θέματος, με κυβερνητικά στελέχη.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Συμπερασματικά εκτιμούμε ότι είναι επιβεβλημένο η χώρα μας να συμβαδίσει με τους ρυθμούς εξέλιξης των χωρών της Ευρώπης, όσον αφορά το εξαιρετικά σημαντικό θέμα της ασφάλειας στο χώρο του ανελκυστήρα.

Οφείλει λοιπόν να εφαρμόσει άμεσα τις εδώ και δεκαετίες δοκιμασμένες πρακτικές των λοιπών ευρωπαϊκών κρατών όσον αφορά τον έλεγχο της ασφαλούς λειτουργίας των ανελκυστήρων, μέσω των περιοδικών επανελέγχων τους.

Παράλληλα οφείλει να υιοθετήσει, έστω και με καθυστέρηση, το πρότυπο EN 81-80.

ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ

Η σχετική νομοθεσία και η εφαρμογή της κατά το πρόσφατο παρελθόν και σήμερα

Το 1995 εκδίδεται από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Οδηγία 95/16/ΕΚ για τους ανελκυστήρες

Οι νομοθεσίες όλων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκονται σήμερα, εναρμονισμένες προς την Οδηγία.

- Οδηγία μεταφέρεται στο εσωτερικό μας δίκαιο, το 1997 και η υποχρεωτική εφαρμογή της αρχίζει από τον Ιούλιο του 1999.

- Θεσμοθετείται ο υποχρεωτικός έλεγχος των εγκατεστημένων μετά τις 30/06/1999 ανελκυστήρων πριν από την διάθεσή τους στην αγορά (στη διάθεση του χρήστη).

Η εφαρμογή της Οδηγίας, συνέτεινε πολύ στη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των ανελκυστήρων στην Ελλάδα. Διαπιστώνεται ότι η πλειοψηφία των ανελκυστήρων που εγκαταστάθηκαν κατά την τελευταία τετραετία, πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας που θέτει η Οδηγία.

Η εναρμόνιση με την Οδηγία, επιφέρει στην Εθνική μας νομοθεσία δύο σημαντικές αλλαγές:

1. Η αρμοδιότητα του ελέγχου και της πιστοποίησης της συμμόρφωσης των ανελκυστήρων προς την Οδηγία, ανατίθεται σε μη κρατικούς οργανισμούς (Κοινοποιημένοι Οργανισμοί (Κ.Ο)). Χρησιμοποιούνται τα σχετικά εναρμονισμένα ευρωπαϊκά πρότυπα που δεν είναι υποχρεωτικής εφαρμογής όπως η προηγούμενη «γενιά» προτύπων.
2. Οι διοικητικές υπηρεσίες κρατών μελών, που ως τις 30/06/99 ήταν αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο των ανελκυστήρων με σκοπό την επαλήθευση της υποχρεωτικής εφαρμογής των προτύπων εγκατάστασης και την χορήγηση αδείας λειτουργίας, δεν έχουν πλέον αυτές τις αρμοδιότητες.

Καταργείται δηλαδή, σε όποια κοινοτική χώρα υπήρχε, η άδεια λειτουργίας ανελκυστήρα που εξέδιδε η Διοίκηση όταν διενεργούσε η ίδια τον τεχνικό έλεγχο.

Στη χώρα μας, οι σχετικοί κοινοτικοί νόμοι και πρότυπα, υιοθετούνται για πρώτη φορά το 1988.

Οι κατά τόπους αρμόδιες Υπηρεσίες Βιομηχανίας, είχαν τότε αρμοδιότητες τόσο τεχνικού ελέγχου της εγκατάστασης όσο και ελέγχου συνδρομής των νομίμων προϋποθέσεων της λειτουργίας του ανελκυστήρα. Για διάφορους λόγους, συσσωρεύτηκε τότε πολύ μεγάλη εκκρεμότητα ανελκυστήρων που λειτουργούσαν και λειτουργούν ακόμα, ενώ δεν έχουν ποτέ υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο. Η διαδικασία σταματούσε στο στάδιο της προέγκρισης της εγκατάστασης, δηλαδή της έγκρισης για «τοποθέτηση» του ανελκυστήρα, η λειτουργία του οποίου θα ελεγχόταν εντός 45 ημερών από το πέρας της εγκατάστασής του. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, ο τεχνικός αυτός έλεγχος δεν έγινε ποτέ. Το διάστημα μεταξύ προέγκρισης και ελέγχου, αφέθηκε στην πράξη αόριστο. Η διάρκεια ηλεκτροδότησης του ανελκυστήρα με προέγκριση παρέμενε και αυτή σιωπηρά αόριστη. Το αποτέλεσμα ήταν, ανελκυστήρας να μην ελέγχεται τεχνικά ποτέ και από κανέναν!

Ανελκυστήρες εγκατεστημένοι σε αυτά τα 11 χρόνια (1988-1999), που έχουν σήμερα ελεγχθεί τεχνικά, βρέθηκαν ανασφαλείς και χρειάστηκαν σοβαρές επεμβάσεις αποκατάστασης ώστε να μπορέσουν να πιστοποιηθούν. Βεβαίως οι έλεγχοι που έχουν διενεργηθεί στον τομέα αυτό είναι λίγοι.

Τα αποτελέσματα των ακόμη λιγότερων ελέγχων που έχουν διενεργηθεί σε παλαιότερους των προηγούμενων, ανελκυστήρες είναι επίσης ανησυχητικά καθώς εκτός της ανυπαρξίας ελέγχου, η παλαιότητα, η αταξία και η ανυπαρξία εκσυγχρονισμών, τους καθιστούν πιο επικίνδυνους.

Συμπέρασμα: Η πιθανότητα να συμβεί ατύχημα με μη ελεγμένο ανελκυστήρα, είναι υψηλή.

Β. Το ΥΠΑΝ, θέτει σε ισχύ το 2002, συμπληρωματικό πλαίσιο κανονισμών, Κ.Υ.Α. Αριθμ. Οικ. 3899/253/Φ.9.2 ΦΕΚ 291/Β 08/03/2002) όπου μεταξύ άλλων:

- Θεσμοθετείται ο περιοδικός επανέλεγχος των πιστοποιημένων από τους Κ.Ο ανελκυστήρων ή εκκείνων για τους οποίους είχαν χορηγηθεί άδειες λειτουργίας από τις κρατικές Υπηρεσίες.
- Επιτάσσεται να ελεγχθούν τεχνικά, εντός τακτών προθεσμιών:
 1. Οι ανελκυστήρες για τους οποίους είχαν χορηγηθεί άδειες λειτουργίας.

II. Μερικά άλλα αξιοσημείωτα:

Α. Το έγγραφο της ΓΤΒ-ΔΥΒ του ΥΠΑΝ με αρ. Πρωτ. Φ9.2/6025/407 της 18/06/2004, παρέχει πληροφορίες προς την Νομαρχία Αθηνών και κοινοποιείται προς όλες τις Υπηρεσίες Βιομηχανίας των Νομαρχιών της χώρας. Σχετίζεται δε (σχετ. 230/2004) με έγγραφο της Νομαρχίας Αθηνών της 17/02/04 με αρ. Πρωτ. 1704. Το έγγραφο επιβάλλει στις Υπηρεσίες Βιομηχανίας της Ν.Α. να ζητούν από τους πολίτες, ως «δικαιολογητικά» για την καταχώρηση του πιστοποιημένου ανελκυστήρα, πολλά στοιχεία πέραν των κατά νόμον απαιτούμενων (άρθ. 4 της ΚΥΑ 3899/253/2002).

Το 2002 και στην αρχή του 2003 (περίπου 2 χρόνια πριν), η ίδια Υπηρεσία του ΥΠΑΝ (ΙΤΒ-ΔΥΒ είχε στείλει πληροφόρηση προς τις ίδιες Υπηρεσίες της Ν.Α. σχετική με την ΚΥΑ 3899/253/2002, (προφανώς το ίδιο ζήτημα).

Η πληροφόρηση τότε είχε εντελώς διαφορετικό προσανατολισμό.

(Εγγραφα ΙΤΒ-ΔΥΒ με αρ.Πρωτ. Φ9.2/7192/505-12/7/2002 και Φ9.2/16245/1076-3/1/2003).

Β. Διαπιστώνεται επίσης, ύπαρξη εγγενών αδυναμιών στο κανονιστικό πλαίσιο.

Αυτό επισημαίνεται από την τεχνική επιτροπή της ΕΛΕΝΚΑ, σε οδηγία εργασίας:

«1. Τα άρθρα 6, 7 και 10 του ΦΕΚ 291/Β είναι μεν δυνατόν να ερμηνευθούν με ακρίβεια, όμως η καθολική εφαρμογή τους μηχανικά οδηγεί κάποτε σε τεχνικές αντιφάσεις και αναχρονισμούς καθώς οι πρότερες προδιαγραφές ήταν βασισμένες σε παραδοχές, ορισμένες από τις οποίες σήμερα δεν ισχύουν πλέον.

2. Οι ανελκυστήρες για τους οποίους είχε χορηγηθεί προέγκριση εγκατάστασης είχαν αφεθεί χωρίς έλεγχο (σε εκκρεμότητα).

3. Οι ανελκυστήρες για τους οποίους δεν υπάρχουν διαθέσιμα νομιμοποιητικά έγγραφα.

- Ανατίθεται η αρμοδιότητα διενέργειας των ως άνω τεχνικών ελέγχων στους Κ.Ο.
- Ανατίθενται οι αρμοδιότητες της τήρησης μητρώων όπου θα καταχωρούνται οι πιστοποιημένοι ανελκυστήρες, της ενημέρωσης των μητρώων αυτών ως προς τον περιοδικό επανέλεγχο και της παρακολούθησης της συντήρησης των ανελκυστήρων, στις κατά τόπους Υπηρεσίες Βιομηχανίας της Ν.Α.

Ο αυτονόητος στην Ε.Ε. και προβλεπόμενος λοιπόν από την ελληνική νομοθεσία περιοδικός επανέλεγχος, πρακτικά δεν έχει αρχίσει ακόμη. Οι πολίτες δεν έχουν καν ειδοποιηθεί την κατά νόμο τακτοποίηση της εκκρεμότητας.

Οι Υπηρεσίες Βιομηχανίας της Ν.Α. πάλι, όπως και στο παρελθόν, δεν κατάφεραν να ασκήσουν τις αρμοδιότητες που προαναφέραμε.

Παρουσίασαν δυστοκία στην ανάληψη του ρόλου που τους αναθέτει το νέο νομικό καθεστώς κοινοτικής προέλευσης.

Συγκεκριμένα:

α. Η έννοια του «εξειδικευμένου χρήστη (οδηγού) του ανελκυστήρα» έχει σήμερα καταργηθεί στην πράξη.

β. Πολλά από τα παλαιά υλικά δεν παράγονται πλέον.

γ. Οι «εγκαταστατικές συνήθειες» έχουν αλλάξει, με αποτέλεσμα οι παλαιότεροι κανόνες της τέχνης να είναι άγνωστοι στους τεχνίτες επειδή πλέον δεν έχουν εφαρμογή στις νέες εγκαταστάσεις, ενώ η ορθή συντήρηση δεν μπορεί να αγνοεί το πρότυπο κατασκευής. Έτσι, φαίνεται μάλλον προτιμητέα να αντικαθίστανται με ανταλλακτικά νεώτερης τεχνολογίας τα παλαιά και άγνωστα, παρά να συντηρούνται λάθος.

4. Από το 1995, η Επιτροπή των ΕΚ, συστήνει επιτακτικά στα Κράτη Μέλη να φροντίσουν για τον προοδευτικό εκσυγχρονισμό των ήδη εγκατεστημένων ανελκυστήρων ώστε να βελτιωθεί το επίπεδο ασφαλείας των υφισταμένων ανελκυστήρων. Η υπόδειξη της Επιτροπής είναι να δραστηριοποιηθούν τα Κράτη Μέλη έγκαιρα καλύπτοντας κενά εσωτερικής νομοθεσίας, και αναλαμβάνοντας τις ευθύνες αφαλούς διακίνησης του κοινού στην επικράτεια τους το καθένα χωριστά (Σύσταση 95/216/ΕΚ). Εντοπίζει μάλιστα 10 σημεία ελέγχου υπό μορφήν ελαχίστων απαιτήσεων. Η προαναφερθείσα ελληνική νομοθεσία, δεν διέπεται από καμία τάση προς αυτή την κατεύθυνση.

5. Οι καταγραφόμενες στην αγορά ανάγκες και τάσεις εκσυγχρονισμού, μπορεί να θεωρηθούν σε κάποιες περιπτώσεις υπερβολικές, καθώς η κατά γράμμα ερμηνεία των νόμων δεν τεκμηριώνει απαίτηση εφαρμογής εκσυγχρονισμών.

6. Τα τεχνικά κριτήρια των επιθεωρητών, που εξ αντικειμένου παρακολουθούν τη δυναμική του πράγματος, πρέπει να καλύπτουν ευρύτερο φάσμα περιπτώσεων από αυτό που μπορεί να προβλέψει ο νόμος βασιζόμενος σε μια στατική εικόνα».

Συνεχίζοντας, η τεχνική επιτροπή της ΕΛΕΝΚΑ διατυπώνει την ακόλουθη άποψη: «στο νόμο θα ήταν καλύτερο να αναγνωρίζεται ρητά η δυνατότητα τεκμηριωμένης εφαρμογής τέτοιων κριτηρίων, από πλευράς Κοινοποιημένων Οργανισμών, χωρίς να υπάρχει κίνδυνος να χαρακτηριστεί αυθαιρεσία.

Από την άλλη πλευρά για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας πραγματικών αυθαιρεσιών, πρέπει να εγκριθεί και κατάλογος ελέγχου (check list) με τους ελάχιστους απαιτούμενους ελέγχους. Είναι επίσης απαραίτητο, το πιστοποιητικά που θα εκδίδονται, να περιλαμβάνουν τεχνική περιγραφή με τα αναγκαία και ικανά στοιχεία για την ταυτοποίηση του ανελκυστήρα, ώστε σε επόμενους ελέγχους αυτά να είναι αμέσως διαθέσιμα. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να προκαθορισθούν ποσοτικά και ποιοτικά».

Στη δεκαετία που μεσολάβησε από το 1995 μέχρι σήμερα, παρατηρείται αδικαιολόγητα μεγάλη καθυστέρηση στην εφαρμογή της ευρωπαϊκής πρακτικής παρά την τυπική εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική. Δεν έγιναν κυρίως οι αναγκαίες ενέργειες βάσει της Σύστασης 95/216, της Επιτροπής.

Ο στόχος της Σύστασης ήταν η βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες με εφαρμογή εκσυγχρονισμών που έχουν γίνει διαθέσιμοι καθώς η τεχνολογία προοδεύει.

Σήμερα πλέον, για την απαραίτητη μεθόδευση της προσπάθειας, ισχυρό βοήθημα αποτελεί το Πρότυπο EN 81.80: 2003 που θεσμοθετεί κανόνες για τη βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες.

Το EN 81.80, μετά την έκδοση ή την επικύρωσή τους σε μια χώρα της Ε.Ε., καθίσταται εθνικό της πρότυπο (στη χώρα μας η επικύρωση έγινε στις αρχές του 2004.)

Ελληνικός τίτλος προτύπου: «Κανόνες ασφαλείας για την κατασκευή και την εγκατάσταση ανελκυστήρων-Υφιστάμενοι ανελκυστήρες- Μέρος 80 Κανόνες για την βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες επιβατών και αγαθών».

Διατίθεται από τον ΕΛΟΤ στην Αγγλική, Γαλλική, ή Γερμανική γλώσσα ως ΕΛΟΤ EN 81.80).

Αυτή η έκδοση ή επικύρωση έχει γίνει σε όλες τις χώρες της Ε.Ε, μέσα στο 2004 οπότε, όπως προβλέπει το ίδιο το EN81. 80, θα έπρεπε να έχουν καταργηθεί όλα τα προηγούμενα εθνικά πρότυπα που οι διατάξεις τους έρχονται σε σύγκρουση με το νέο εθνικό πρότυπο.

Οι άλλες κοινοτικές χώρες έχουν ήδη προχωρήσει στην προσαρμογή της νομοθεσίας τους μέσω αποφάσεων σχετικών με την υποχρεωτική εφαρμογή του EN 81.80.

III. Σημερινές ανάγκες και προτάσεις

Το ΦΕΚ 291 εφαρμόστηκε ήδη για μια διετία, όπου διαπιστώθηκαν τα εξής:

1. Κατά την σύνταξη του κανονισμού, χρειαζόταν περισσότερη σαφήνεια και απλότητα ώστε να μην υπάρχουν δυνατότητες ή πιθανότητες

παρερμηνείας. Εκτός των άλλων, αποδείχτηκε ότι δημιουργούνται άσκοπες και επικίνδυνες εντάσεις και τριβές με άμεσα ενδιαφερόμενους όπως π.χ. την Ομοσπονδία των εγκαταστατών και συντηρητών (Π.Ο.Β.Ε.Σ.Α).

2. Κατά την καταχώρηση των ανελκυστήρων σε μητρώο, διαπιστώθηκε ότι χρειάζεται απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών.

3. Το άρθρο 10 του ΦΕΚ 291/Β «Μεταβατικές διατάξεις, ειδικές ρυθμίσεις», χρειάζεται άμεση αναθεώρηση. Πάνω απ' όλα επειδή εκπνέει άπρακτη η προθεσμία που θέτει προς τούτο (08-03-2005). Υπάρχει βέβαιος κίνδυνος να θεωρηθεί παράνομη η λειτουργία όλων σχεδόν των ανελκυστήρων που έχουν εγκατασταθεί προ ισχύος της κοινοτικής Οδηγίας 95/16/ΕΚ, (01-07-1999).

Πρέπει και η χώρα μας να ανταποκριθεί στην βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των υφισταμένων ανελκυστήρων συμμορφούμενη προς την Σύσταση της Επιτροπής των ΕΚ 95/216 του 1995.

Συμπερασματικά: Η χώρα μας καλείται πειστικά από την Ε.Ε. να δώσει εγγυήσεις ασφαλείας μέσω του εκσυγχρονισμού των ανελκυστήρων.

4. Το κόστος επισκευής των παλαιών ανελκυστήρων πρέπει να κατανεμηθεί αναλογικά με γνώμονα την κοινωνική δικαιοσύνη π.χ. οι εύποροι ιδιοκτήτες να το επωμιστούν εξολοκλήρου, οι λιγότερο εύποροι να παρακινηθούν από ένα κίνητρο φορολογικών ελαφρύνσεων, τέλος οι άποροι να χρηματοδοτηθούν.

5. Ήδη το 2001 κατά την συζήτηση των προτάσεων για την σύνταξη του ΦΕΚ 291, είχε προταθεί η δημιουργία ενός «ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΥ ΑΡΧΕΙΟΥ» όπου θα καταχειρώνονται οι ανελκυστήρες, οι εγκαταστάτες και οι συντηρητές: Είναι πλέον επιτακτική αυτή η ανάγκη.

Αυτός είναι επίσης, ο μόνος τρόπος για να λειτουργήσουν οι μεταβατικές διατάξεις που αναφέραμε στο σημείο 3.

6. Κατά την προαναφερθείσα συζήτηση του 2001 είχε επίσης προταθεί η σύσταση μιας τεχνικής επιτροπής που να παρακολουθεί το ζήτημα και να συμβουλεύει τον αρμόδιο Υπουργό. Έτσι ο τελευταίος θα μπορεί να παρεμβαίνει άμεσα και ευέλικτα επιλύοντας ad-hoc, τα ζητήματα που αναφύονται (με νομική κατοχύρωση μέσω Υ.Α. αντί ΚΥΑ). Αυτό δεν συνέβη, με αποτέλεσμα να παραμένει π.χ., σε εκκρεμότητα, η υποχρέωση της χώρας μας για την εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου μας καθιερώνοντας το EN 81.80 ως εθνικό πρότυπο.

Προτείνεται λοιπόν η «άμεση» αναθεώρηση του ΦΕΚ 291 με σκοπό, στον νέο νόμο, να συμπεριληφθεί ότι ακολουθεί:

Συγκεκριμένα:

- Το προοίμιο του νέου νόμου «Έχοντας υπόψη,»: εκτός των όσων αναφέρονται στο ΦΕΚ 291, πρέπει να γίνει αναφορά και στα ακόλουθα:
 1. Το Ν.3242/2004 (ΦΕΚ 102Α/24/05/2004 «περί απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών».
 2. Τη Σύσταση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 95/216/ΕΚ, για τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των υφισταμένων ανελκυστήρων.
 3. Το ΕΛΟΤ EN 81.80. Ελληνικός τίτλος προτύπου: «Κανόνες ασφαλείας για την κατασκευή και την εγκατάσταση ανελκυστήρων-Υφιστάμενοι ανελκυστήρες-Μέρος 80: Κανόνες για την βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες επιβατών και αγαθών».
- Στο άρθρο 1 «Σκοποί», πρέπει να προστεθεί:

Η βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των υφισταμένων ανελκυστήρων ώστε να φτάσει σε ισοδύναμο με αυτό των νεοεγκατασταθέντων, εφαρμόζοντας τις σύγχρονες τεχνολογίες ασφαλείας.

- Να προστεθεί άρθρο μέσω του οποίου να συστήνεται ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (διαρκής, ειδική, ή οτιδήποτε άλλο) το έργο της οποίας αφορά:

1. Την επιμέλεια της μετάφρασης του ΕΛΟΤ EN 81-80 στην ελληνική (και της επικύρωσής της).
2. Την ερμηνεία των άρθρων του ως άνω προτύπου που αναφέρονται σε προθεσμίες, χρόνους υλοποίησης, κατηγοριοποίησης και ιεράρχησης ελλείψεων (π.χ. χρόνοι από αίτηση μέχρι έλεγχο, από έλεγχο μέχρι αποκατάσταση, από αποκατάσταση μέχρι επανέλεγχο από έλεγχο μέχρι αποκατάσταση, από αποκατάσταση μέχρι επανέλεγχο κ.λπ.)
3. Τα του νυν άρθρου 10.

Ίσως μάλιστα, το προστιθέμενο άρθρο, να πρέπει να αποτελέσει αυτόνομη Υ.Α., που η δημοσίευσή της Φ.Ε.Κ., να προηγηθεί του νέου νόμου.

- Να προστεθεί άρθρο σχετικό με την δημιουργία διαδικτυακού αρχείου που να περιλαμβάνει μητρώα ανελκυστήρων, εγκαταστατών και συντηρητών. Η δημιουργία του διαδικτυακού αρχείου να τεθεί υπό την εποπτεία της ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ. Η τήρησή του πρέπει να εποπτεύεται από το ΥΠΑΝ. Πρέπει να ενημερώνεται και να είναι προσβάσιμο από τις συγκεκριμένες αρμόδιες Υπηρεσίες κατά τόπους. Βάσει του αρχείου θα λειτουργήσει επίσης και το σύστημα ειδοποίησης των πολιτών του νυν άρθρου 10.

- Να προστεθεί άρθρο που να καθιστά εθνικό πρότυπο το ΕΛΟΤ EN 81-80. Η επιμέλεια της μετάφρασης στην ελληνική και επικύρωσης της να ανατεθεί στην ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.

Κατά την διεξαγωγή ελέγχων σε υφιστάμενους ανελκυστήρες, πρέπει να είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του EN 81.80, (ως εθνικό πρότυπο) είτε πρόκειται για περιοδικούς επανέλεγχους είτε για τακτικούς είτε για έκτακτους ελέγχους.

- Στο άρθρο που θα αφορά στην «Καταχώρηση ανελκυστήρα» (νυν άρθρο 4), πρέπει να διευκρινίζονται τα ακόλουθα:

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες καταχωρούν τους ανελκυστήρες στο αντίστοιχο μητρώο του διαδικτυακού αρχείου, μετά από σχετική αίτηση από μέρους του ιδιοκτήτη ή του νομίμου εκπροσώπου του. Σε κάθε καταχωρημένο ανελκυστήρα θα αποδίδεται ένας αριθμός μητρώου, που θα γνωστοποιείται εγγράφως στον αιτούντα. Μετά την υποβολή στη ΔΕΗ του εγγράφου γνωστοποίησης του αριθμού μητρώου, εκ μέρους του ιδιοκτήτη ή του νομίμου εκπροσώπου του, η ΔΕΗ ηλεκτροδοτεί οριστικά τον ανελκυστήρα.

1. Η ισχύς της καταχώρησης αυτής θα είναι έτη για τους ανελκυστήρες της παρ.Α4β του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 1 της παρούσας και έτη για τους υπόλοιπους ανελκυστήρες (που λειτουργούν νόμιμα και συντηρούνται κανονικά).
2. Η αίτηση θα συνοδεύεται από κατάθεση αντιγράφων των ακολούθων στοιχείων α και β και επίδειξη των πρωτοτύπων των στοιχείων α, β και γ:
 - α) Δήλωση συμμόρφωσης του εγκαταστάτη θεωρημένη από τον επιτηρούντα αναγνωρισμένο φορέα και αντίγραφα των

πιστοποιητικών ελέγχου ή βεβαιώσεων αναγνωρισμένων φορέων που προβλέπονται από την Κ.Υ.Α.Φ.9.2/32803/1308/97 (ΦΕΚ 815Β).

β) Υπεύθυνη Δήλωση του ιδιοκτήτη ή του νόμιμου αντιπροσώπου του ή του διαχειριστή για την ανάθεση της συντήρησης σε αδειούχο συντηρητή.

γ) Υπεύθυνη Δήλωση του συντηρητή ότι αναλαμβάνει την συντήρηση του ανελκυστήρα.

δ) Βιβλιάριο παρακολούθησης ανελκυστήρα προς θεώρηση στο οποίο αναγράφονται οι υποχρεώσεις του συντηρητή και οι προβλεπόμενες κυρώσεις, σημειώνονται τα γενικά στοιχεία του ανελκυστήρα, το όνομα του ιδιοκτήτη ή του νόμιμου εκπροσώπου του ή του διαχειριστή, ο αρχικός έλεγχος λειτουργίας του ανελκυστήρα σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, οι εργασίες συντήρησης, οι επισκευές, οι σημαντικές μετατροπές στην εγκατάσταση, οι περιοδικοί και οι έκτακτοι έλεγχοι ως και οι μεταβολές στη συντήρηση (π.χ. το όνομα του εκάστοτε συντηρητή). Το βιβλιάριο αυτό, μετά την θεώρησή του από την αρμόδια Υπηρεσία παραδίδεται στον ιδιοκτήτη ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του. Το βιβλιάριο παρακολούθησης του ανελκυστήρα, αποτελεί στοιχείο εξέτασης της συνδρομής των νομίμων προϋποθέσεων των σημαντικών μετατροπών, της συντήρησης και των γενομένων φορέων κατά τους ελέγχους. Επίσης πρέπει να θεωρείται από την αρμόδια Υπηρεσία μετά από την προσκόμιση κάθε πιστοποιητικού περιοδικού επανελέγχου.

Οι άλλες διαδικασίες του νυν άρθρου 4, προσαρμόζονται στην ύπαρξη του διαδικτυακού αρχείου και απλουστεύονται κατά συνέπεια λόγω αυτοματοποίησης.

Οι εξουσιοδοτημένοι φορείς είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν αντίγραφο του φακέλου του ανελκυστήρα εντός πέντε (5) εργάσιμων

ημερών από την ημέρα που θα τους ζητηθεί από δημόσια ή προϊσταμένη τους αρχή για εξέταση καταγγελιών, ατυχημάτων ή σε περίπτωση δειγματοληπτικού ελέγχου.

- Στο άρθρο που θα αφορά στη συντήρηση (νυν άρθρο 5):

1. Για τους ήδη εγκατεστημένους ανελκυστήρες η συντήρηση είναι υποχρεωτική και έχει σκοπό να διατηρούνται σε καλή κατάσταση συγκεκριμένα μέρη, εξαρτήματα και στοιχεία ασφαλείας της εγκατάστασης του ανελκυστήρα προς αποφυγή ατυχημάτων.

2. Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης συντήρησης (ανάθεση-ανάληψη) έστω και μονομερώς, και τα δύο μέρη ανεξαρτήτως υποχρεούνται να αναφέρουν τούτο γραπτώς στην αρμόδια Υπηρεσία, εντός (30) ημερών, άλλως επιβάλλεται κύρωση στον παραβάτη.

Όταν για οποιονδήποτε λόγο διακόπτεται η συντήρηση του ανελκυστήρα ειδοποιείται από την αρμόδια Υπηρεσία, ο ιδιοκτήτης ή ο νόμιμος εκπρόσωπός του και τάσσεται σ' αυτόν προθεσμία (30) ημερών από την διακοπή της συντήρησης εντός της οποίας θα πρέπει να υποβάλλει νέα έγγραφα β και γ (του νυν άρθρου 4) και προσκομίζει το βιβλιάριο δ του ιδίου άρθρου στην ως άνω Υπηρεσία. Με την υποβολή των ανωτέρω, η Υπηρεσία Βιομηχανίας ενημερώνει και θεωρεί το βιβλιάριο δ.

- Στο άρθρο που θα αφορά στους περιοδικούς επανελέγχους (νυν άρθρο 6) πρέπει να αναφέρεται:

1. Οι περιοδικοί επανέλεγχοι και οι δοκιμές διεξάγονται στα πλαίσια επιβεβαίωσης της καλής κατάστασης και λειτουργίας των ανελκυστήρων ανάετία στους ανελκυστήρες της παραγράφου Α4β του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι της παρούσας και ανάετία στους λοιπούς υφιστάμενους ανελκυστήρες.

Περιλαμβάνουν δοκιμές λιγότερο καταπονητικές από εκείνες που διενεργούνται κατά τον πρώτο έλεγχο του ανελκυστήρα.

(Πάντως, η υφή και ο αριθμός των δοκιμών πρέπει να υπόκειται στην γνωμοδότηση της ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ καθώς αντικείμενο της πρέπει να αποτελεί και η σύνταξη τεχνικού φακέλου για υφιστάμενο ανελκυστήρα (έστω και εκ του μηδενός).

2. Αρμόδιοι για την άσκηση των ανωτέρω περιοδικών ελέγχων είναι οι αναγνωρισμένοι φορείς ελέγχου ανελκυστήρων.

3. Ο περιοδικός έλεγχος ασκείται ως εξής:

Ο ιδιοκτήτης ή ο νόμιμος εκπρόσωπός του, έχει υποχρέωση να ανανεώνει την πράξη καταχώρησης του ανελκυστήρα ανάέτη για τους ανελκυστήρες της παρ. Α4β του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι της παρούσας απόφασης και ανά έτη για τους υπόλοιπους ανελκυστήρες. Για το σκοπό αυτό ειδοποιείται εγγράφως από τον συντηρητή του ανελκυστήρα τρεις (3) μήνες πριν από την λήξη τηςετίας ή της ετίας της ισχύος της καταχώρησης του ανελκυστήρα. Ο ιδιοκτήτης η ο νόμιμος εκπρόσωπός του, υποχρεούται να κοινοποιεί εγγράφως στον συντηρητή τις ενέργειές του για την ανανέωση της καταχώρησης του ανελκυστήρα.

Εάν δεν έχει προσκομισθεί στην αρμόδια Υπηρεσία, το σχετικό πιστοποιητικό περιοδικού επανελέγχου από αναγνωρισμένο φορέα για την ανανέωση καταχώρησης του ανελκυστήρα, εντός αποκλειστικής προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την λήξη της προηγούμενουςετούς ήετούς διάρκειας ισχύος της καταχώρησης του ανελκυστήρα, η αρμόδια Υπηρεσία, προβαίνει στη διαδικασία διακοπής λειτουργίας και σφράγισης του ανελκυστήρα και ειδοποιεί αμελλητί την ΔΕΗ για τη διακοπή της ηλεκτροδότησης.

Το ακόλουθο σημείο 4 πρέπει να προσαρμοστεί στην ύπαρξη του διαδικτυακού αρχείου και να απλουστευτεί κατά συνέπεια.

4. Για κάθε έλεγχο συντάσσεται πιστοποιητικό ελέγχου με βάση το οποίο πρέπει να ενημερωθεί το μητρώο του ανελκυστήρα.

- Στο άρθρο που θα αφορά στους εκτάκτους ελέγχους και τα ατυχήματα (νυν άρθρο 7):

Έκτακτοι έλεγχοι διενεργούνται:

α. Από τους αναγνωρισμένους φορείς ελέγχου, σε περίπτωση που επέρχεται σημαντική μετατροπή στην εγκατάσταση του ανελκυστήρα. Σημαντική μετατροπή στην εγκατάσταση του ανελκυστήρα θεωρείται ότι επέρχεται στις περιπτώσεις που περιγράφεται στα σχετικά πρότυπα και ιδίως στις περιπτώσεις αλλαγής χρήσης του κτιρίου, τροποποίησης διαδρομής του ανελκυστήρα, αλλαγής του ωφέλιμου φορτίου του ή αύξησης της ταχύτητάς του. Στην περίπτωση αυτή ο συντηρητής ή ο εγκαταστάτης υποχρεούται να ειδοποιήσει εγγράφως τον ιδιοκτήτη ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του για την ανάγκη διενέργειας εκτάκτου ελέγχου από αναγνωρισμένο φορέα και επανάληψης της όλης διαδικασίας καταχώρησης.

(Το ποιος έχει δικαίωμα να εκτελεί σημαντικές μετατροπές πρέπει να αποτελεί αντικείμενο της ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ).

β. Στην περίπτωση ατυχήματος ή όταν για την εξέταση καταγγελίας απαιτείται η διενέργεια επιτόπιου ελέγχου, ο πολιτικός προϊστάμενος της αρμόδιας Υπηρεσίας, συγκροτεί όργανο ελέγχου, στο οποίο συμμετέχει τουλάχιστον ένας (1) πραγματογνώμονα σε θέματα ανελκυστήρων από καταλόγους ονομάτων που θα συνταχθούν και θα κοινοποιηθούν από τους αναγνωρισμένους φορείς, το Τεχνικό Επιμελητήριο, τους εγκαταστάτες και τους συντηρητές ανελκυστήρων.

Το όργανο ελέγχου ενημερώνεται άμεσα περί του ατυχήματος από όλους τους σχετιζόμενους με τον ανελκυστήρα και το ατύχημα και από τον συντηρητή, εκτελεί το ταχύτερο επιτόπιο έλεγχο έχοντας ειδοποιήσει έγκαιρα όλους τους ανωτέρω και συντάσσει έκθεση πραγματογνωμοσύνης η οποία υποβάλλεται στον πολιτικό προϊστάμενο της αρμόδιας Υπηρεσίας. Στην έκθεση αυτή, το Όργανο ελέγχου, προβαίνει στον καταλογισμό ευθυνών, προτείνει επιβολή κυρώσεων για διαπιστωθείσες παραβάσεις οφειλόμενες σε μη τήρηση των προβλεπόμενων απαιτήσεων και ενδεχόμενα εισηγείται την διακοπή λειτουργίας του ανελκυστήρα. Ειδικά ο συντηρητής υποχρεούται εντός δέκα (10) ημερών από το ατύχημα ή από την στιγμή που ειδοποιήθηκε από την αρμόδια Υπηρεσία να υποβάλλει στο όργανο ελέγχου, έγγραφη έκθεση σχετική με το περιεχόμενο της καταγγελίας ή τους λόγους του ατυχήματος. (Ίσως για την σύσταση του οργάνου του πιο κάτω σημείου β πρέπει να αποφαινεται και η ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ).

Το ακόλουθο σημείο β.2 πρέπει να προσαρμοστεί στην ύπαρξη του διαδικτυακού αρχείου στο οποίο πρέπει να έχει πρόσβαση και η Υπηρεσία Πολεοδομίας.

β) Όταν η καταγγελία αφορά πολεοδομική παράβαση, αρμόδια για την εξέτασή της είναι η υπηρεσία Πολεοδομίας που εξετάζει το θέμα έχοντας υπόψη τόσο την έκθεση του Οργάνου ελέγχου όσο και αυτή του συντηρητή που προβαίνει στον καταλογισμό ευθυνών, στην διακοπή ή στην έγκριση συνέχισης της λειτουργίας του ανελκυστήρα και την επιβολή κυρώσεων για διαπιστωθείσες παραβάσεις οφειλόμενες σε μη τήρηση των προβλεπόμενων απαιτήσεων.

Το ακόλουθο σημείο ορίζει έκτακτο έλεγχο.

Μετά την αποκατάσταση των τυχόν ζημιών απαιτείται, με μέριμνα του ιδιοκτήτη ή του νομίμου εκπροσώπου του, επανέλεγχος από αναγνωρισμένο φορέα και η έκδοση πιστοποιητικού επανελέγχου. Αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού προσκομίζεται από τον ιδιοκτήτη ή το νόμιμο εκπρόσωπό του στην αρμόδια Υπηρεσία προς ενημέρωση του μητρώου και η έγκριση της συνέχισης της λειτουργίας του ανελκυστήρα.

- Στο άρθρο που θα αφορά στην διακοπή λειτουργίας του ανελκυστήρα (νυν άρθρο 8), πρέπει να διευκρινίζονται τα ακόλουθα:

Η διακοπή της λειτουργίας ανελκυστήρα αποφασίζεται και πραγματοποιείται από τον πολιτικό προϊστάμενο της αρμόδιας Υπηρεσίας, στις περιπτώσεις που μετά από έλεγχο κατά τα οριζόμενα ανωτέρω, προκύψει ότι:

α. Η λειτουργία του ανελκυστήρα πραγματοποιείται χωρίς να έχουν τηρηθεί οι νόμιμες προϋποθέσεις εγκατάστασης λειτουργίας και συντήρησής του ή χωρίς τα πιστοποιητικά περιοδικών ελέγχων.

Για τον προσδιορισμό της προθεσμίας του παρακάτω σημείου β πρέπει να αποφανθεί η ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ. Σε συνδυασμό με την ερμηνεία που θα δώσει στο 81.80

β. Κατά τον περιοδικό έλεγχο διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις οι οποίες δεν αποκαθίστανται εντός τακτής προθεσμίας.

γ. Συντρέχουν οι περιπτώσεις του (νυν άρθρον 7).

Το ακόλουθο σημείο πρέπει να προσαρμοστεί στην ύπαρξη του διαδικτυακού αρχείου και να απλουστευθεί αντίστοιχα.

Η διαδικασία διακοπής της λειτουργίας αναφέρεται στο παράρτημα II. Εφόσον έλθει στην αντίληψη του συντηρητή ή του ιδιοκτήτη ή του νομίμου εκπροσώπου του τελευταίου, ότι υπάρχει άμεσος κίνδυνος από την λειτουργίας του ανελκυστήρα, τα ανωτέρω

μέρη, υποχρεούνται να ειδοποιήσουν το ένα το άλλο και να λάβουν αμέσως προληπτικά μέτρα μεταξύ των οποίων και την ακινητοποίηση του ανελκυστήρα, είτε μαζί είτε κατά μόνας.

Η αρμόδια Υπηρεσία μπορεί να αναστείλει προσωρινά με σχετική απόφασή της την λειτουργία του ανελκυστήρα χωρίς την τήρηση της διαδικασίας που αναφέρεται στο παράρτημα II της παρούσας απόφασης εφόσον διαπιστωθεί άμεσος κίνδυνος από την λειτουργία του ανελκυστήρα κατά την διαδικασία του νυν άρθρου 7.

Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται η σχετική απόφαση της προσωρινής διακοπής λειτουργίας του ανελκυστήρα η οποία κοινοποιείται αμελλητί στην αρμόδια Υπηρεσία της ΔΕΗ για την άμεση διακοπή της ηλεκτροδότησης.

- Το άρθρο που θα αφορά στις κυρώσεις (νυν άρθρο 9), πρέπει να ξαναγραφεί με πιο ρεαλιστικό τρόπο και να προβλεφθεί κύρωση για παράβαση του νυν άρθρου 5 παρ. 2.
- Το άρθρο που θα αφορά στις «Μεταβατικές διατάξεις-Ειδικές ρυθμίσεις» (νυν άρθρο 10), πρέπει να ξαναγραφτεί ώστε να συμπεριλάβει τα εξής:

Για όλους τους ανελκυστήρες που έχουν υπερβεί την προθεσμία αρχικού ή περιοδικού ελέγχου ή χαρίζουν εκτάκτου ελέγχου πρέπει να κατατεθεί στην αρμόδια Υπηρεσία, αίτηση καταχώρησης του ανελκυστήρα στο διαδικτυακό αρχείο σε ειδικό προσωρινό τμήμα του μητρώου ανελκυστήρων.(εντός προθεσμίας).

Στην αίτηση δηλώνονται ηλικία κτιρίου, ηλικία ανελκυστήρα, είδος ανελκυστήρα (υδραυλικός/μηχανικός), αριθμός επιβατών, αριθμός στάσεων. Με βάση αυτές τις παραμέτρους, η ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ θα έχει δημιουργήσει ένα σύνθετο κριτήριο προτεραιότητας στον έλεγχο

των ανελκυστήρων για να αντιμετωπιστεί η εκκρεμότητα. Ήτοι Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ θα έχει εκπονήσει πρόγραμμα ελέγχου με βάση αυτά τα ελάχιστα διαθέσιμα αντικειμενικά κριτήρια.

Πρέπει επίσης να δημιουργηθεί ένα σύστημα ειδοποίησης των πολιτών αντίστοιχο με εκείνο του ΚΤΕΟ αυτοκινήτων από την στιγμή που θα έχει αποδοθεί αριθμός στους ανελκυστήρες με εκκρεμότητα ελέγχου και εκσυγχρονισμού.

Το διαδικτυακό αρχείο θα ενημερωθεί εντός τακτής σύντομης προθεσμίας ώστε να συμπεριλάβει τους ήδη καταχωρηθέντες ανελκυστήρες βάσει ΦΕΚ 291.

Για τεκμηριωμένα ήδη ελεγμένους βάσει ΦΕΚ 291. ανελκυστήρες δίδεται προθεσμία 6 μηνών για την ολοκλήρωση της καταχώρησης τους βάσει ΦΕΚ 291.

Σε περίπτωση προσθήκης ανελκυστήρα σε υπάρχον κτίριο με ημερομηνία αίτησης για άδεια οικοδομής πριν από την 1.7.99 και για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η ημερομηνία υποβολής των αιτήσεων για έκδοση, αναθεώρηση ή τροποποίηση οικοδομής άδειας-εφόσον αυτές τελικά εκδόθηκαν-μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπίπτει με την ημερομηνία έναρξης των εργασιών εγκατάστασης του ανελκυστήρα.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Προσπάθεια εφαρμογής αυτών των όσων περιέχονται στο έγγραφο, θα δημιουργούσε προβλήματα.

Συγκεκριμένα:

- θα ταλαιπωρούσε την κοινωνία στερώντας σε κάποιες περιπτώσεις από πολίτες, τις υπηρεσίες ενός προϊόντος που έχει αγοραστεί

νόμιμα και έχουν ελεγχθεί αυστηρά οι προδιαγραφές ασφαλείας του.

- θα δημιουργούσε κυκλώνα γραφειοκρατίας και τριβές
- θα εξέθετε τη χώρα στην ΕΕ καθώς οδηγεί σε παράβαση Κοινοτικής Οδηγίας. (άρθρο 4 στ.1 της Οδηγίας 95/16/ΕΚ: παρεμπόδιση της θέσης σε λειτουργία, ανελκυστήρα που πληροί τις απαιτήσεις της Οδηγίας).
- θα αποθάρρυνε τέλος τους ιδιοκτήτες ή τους εγκαταστάτες από το να παρουσιάζουν τον ανελκυστήρα προς καταχώρηση. Ένας ανελκυστήρας που παραμένει αδήλωτος και παράνομα ηλεκτροδοτούμενος, δεν υπάρχει λόγος να έχει υποβληθεί ούτε σε τεχνικό έλεγχο, όπως διδασκόμαστε από περιπτώσεις ερχόμενες από το παρελθόν.
- Είναι τόσο παράλογο που αν υπήρχε αντίστοιχο στα αυτοκίνητα, θα ακουγόταν περίπου έτσι: «Δεν παίρνει αριθμό κυκλοφορίας το αυτοκίνητο επειδή δεν προσκομίσθηκε αποδεικτικό των επαγγελματικών δικαιωμάτων του σχεδιαστή του» η «Δεν παίρνει αριθμό κυκλοφορίας το αυτοκίνητο επειδή οι δρόμοι στους οποίους θα κυκλοφορήσει παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ σχεδιασμού και κατασκευής».

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΠΑΛΑΙΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ

Στην προσπάθεια για μεγιστοποίηση της ασφάλειας και της λειτουργικότητας παλαιών ηλεκτρομηχανικών ανελκυστήρων προκύπτουν διάφορα τεχνικά ζητήματα σε ότι αφορά τη βέλτιστη λύση η οποία πρέπει να δοθεί. Στόχος του παρόντος άρθρου είναι να καταγράψει τα προβλήματα αυτά και να δώσει κατευθύνσεις για την ανάλυσή τους.

1. Είναι απαραίτητη η εγκατάσταση θυρών θαλάμου;

Σε ότι αφορά τη νομική υποχρέωση εγκατάστασης θυρών θαλάμου, η ισχύουσα νομοθεσία ορίζει τα ακόλουθα ανάλογα με την ημερομηνία κατάθεσης της άδειας οικοδομής:

- Προγενέστερα της 01/01/88 δεν ήταν υποχρεωτική η τοποθέτηση θυρών θαλάμου στην κύρια είσοδο του θαλάμου μόνο αν η ταχύτητα του είναι μικρότερη από 0.7m/sec. Σε περίπτωση που υπάρχει δεύτερη είσοδος θαλάμου, η τοποθέτηση θύρας σε αυτόν είναι υποχρεωτική. Η θύρα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με ηλεκτρικές επαφές και τυχόν άνοιγμα των θυρών όταν βρίσκονται άτομα εντός του θαλάμου να προκαλεί διακοπή της κίνησης του ανελκυστήρα.
- Στο διάστημα 01/01/88 – 31/06/99, ήταν υποχρεωτική η εγκατάσταση θυρών θαλάμου ανεξάρτητα από την ταχύτητα του ανελκυστήρα όταν υπάρχουν άνθρωποι μέσα επιβάλλεται να είναι αδύνατη με τις πόρτες ανοικτές μόνο όταν δεν υπάρχουν άτομα μέσα. Ο έλεγχος της ύπαρξης ατόμων εντός του θαλάμου γίνεται με χρήση κινητού δαπέδου.

- Μεταγενέστερα της 01/07/99 ο ανελκυστήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με πορτάκια και οποιαδήποτε κίνηση του θαλάμου, ακόμα και χωρίς άτομα μέσα, πρέπει να αποκλείεται με τα πορτάκια ανοικτά. Με στόχο τη μεγιστοποίηση της χρηστικότητας του ανελκυστήρα εγκαθίστανται πορτάκια τύπου bus τα οποία ανοίγουν και κλείνουν αυτόματα με τη λήψη κλήσεως από τον ανελκυστήρα.

Πρόταση αποτελεί η εγκατάσταση τουλάχιστον απλών θυρών θαλάμου σε όλους τους ανελκυστήρες. Η πόρτα θαλάμου καλείται να προφυλάξει τους επιβαίνοντες και ιδιαίτερα παιδιά και ηλικιωμένους από ατύχημα το οποίο ενδέχεται να προκληθεί από «μάγκωμα» ανθρώπινου μέλους, ενδύματος ή μεταφερόμενου αντικειμένου με το τοίχωμα του φρεατίου. Η ανάγκη εγκατάστασης θυρών θαλάμου σε μικρούς θαλάμους είναι υψηλότερη καθώς λόγω στενότητας χώρου η πιθανότητα «μαγκώματος» είναι μεγαλύτερη. Σε μικρούς θαλάμους προτείνεται η εγκατάσταση πολύφυλλων θυρών ώστε κατά το άνοιγμα ή κλείσιμο των θυρών να παραμένει διαθέσιμος χώρος για τους επιβαίνοντες. Η λύση της εγκατάστασης φωτοκύτταρου ή φωτοκουρτίνας στο θάλαμο αντί για πόρτα σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εξασφαλίζει το ίδιο επίπεδο ασφάλειας διότι σε περίπτωση εμπλοκής ανθρώπινου μέλους στο διάκενο θαλάμου φρεατίου απαιτείται ο θάλαμος να διανύσει απόσταση 20-30cm μέχρι να ακινητοποιηθεί. Με χρήση θυρών αποφεύγεται κάθε είδους εμπλοκή.

2. Τι ενέργειες προτείνονται για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας θραύσης των συρματόσχοινων;

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατάσταση των συρματόσχοινων ανάρτησης του θαλάμου τα οποία αποτελούν σημαντικό κατασκευαστικό στοιχείο ασφαλείας. Επιβάλλεται η αλλαγή των συρματόσχοινων όταν μετά από ταχυμέτρηση τους στο σημείο το οποίο διέρχεται συχνότερα από την τροχαλία τριβής διαπιστωθεί ότι η διάμετρός τους έχει μειωθεί περισσότερο από 8% σε σχέση με την ονομαστική. Επιπλέον απαραίτητη είναι η αλλαγή των συρματόσχοινων αν διαπιστωθεί θραύση σημαντικού αριθμού συρματιδίων.

Ο ισχύον τεχνικός κανονισμός ηλεκτροκίνητων ανελκυστήρων (EN 81.1: 98), είναι αρκετά αυστηρότερος από τους προϋπάρχοντες (Β.Δ. 890/68 & EN 81.1:88) θέλοντας να εξαλείψει την πιθανότητα αστοχίας συρματόσχοινων εξ' αιτίας κόπωσης. Με τους ισχύοντες κανονισμούς, ο ελάχιστος αποδεκτός συντελεστής ασφαλείας των συρματόσχοινων αυξάνεται σημαντικά σε περίπτωση ύπαρξης πολλαπλών τροχαλιών παρέκκλισης και ιδιαίτερα αν κάποιες από αυτές προκαλούν αντίστροφη κάμψη των συρματόσχοινων. Όσο ο λόγος αυτός πλησιάζει την ελάχιστη επιτρεπόμενη τιμή 40, ο απαιτούμενος συντελεστής ασφαλείας αυξάνεται σημαντικά. Το μέγεθος της αυστηρότητας του νέου κανονισμού σε σχέση με τους παλαιότερους γίνεται αντιληπτό από το γεγονός ότι οι παλαιοί ανελκυστήρες με το μηχανοστάσιο κάτω είναι σχεδιασμένοι με συντελεστή ασφάλειας συρματόσχοινων 12 ενώ με τους νέους κανονισμούς θα απαιτείτο τουλάχιστον 25. Με στόχο την επαύξηση της ασφάλειας του κρίσιμου αυτού στοιχείου ασφαλείας προτείνονται τα ακόλουθα:

- Γενικά προτείνεται η τοποθέτηση πρόσθετου συρματόσχοινου αν υπάρχει διαθέσιμο αυλάκι στις τροχαλίες . Αν δεν υπάρχει διαθέσιμο προτείνεται η συχνότερη αντικατάσταση των συρματόσχοινων, ακόμα και αν δεν έχουν εμφανή σημάδια εξωτερικής φθοράς διότι η καταπόνηση του συρματόσχοινου σε κόπωση δεν φέρει εμφανή εξωτερικά σημάδια.
- Σε καμία περίπτωση δεν ενδείκνυται η αντικατάσταση του παλαιού συρματόσχοινου με νέου μεγαλύτερης διαμέτρου που έχει μεγαλύτερη αντοχή διότι ο λόγος διαμέτρων τροχαλιών /συρματόσχοινου θα μειωθεί με αποτέλεσμα το συρματόσχοινο να καταπονείται περισσότερο σε κάμψη και κόπωση προκαλώντας πρόσθετη φθορά σε αυτό.
- Η λύση της αντικατάστασης των τροχαλιών παρέκκλισης με νέες μεγαλύτερης διαμέτρου θεωρείται ανεδαφική ενώ η αποτελεσματικότητά της είναι περιορισμένη και γενικά δεν συνίστανται.
- Σε περίπτωση που αποφασισθεί η αντικατάσταση του κινητήριου μηχανισμού, προτείνεται η εγκατάσταση τροχαλίας τριβής μεγαλύτερης διαμέτρου αυξάνοντας ανάλογα και τη σχέση μετάδοσης ώστε η ταχύτητα του θαλάμου να διατηρηθεί σταθερή.
- Σε περίπτωση που τίποτα από τα παραπάνω δεν είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί, προτείνεται η συχνότερη αντικατάσταση των συρματόσχοινων.

3. Πότε είναι απαραίτητη η αντικατάσταση της τροχαλίας τριβής;

Σε ηλεκτροκίνητους ανελκυστήρες σημαντικό ρόλο για την επαρκή έλξη τους παίζει η κατάσταση των αυλακιών της τροχαλίας

τριβής. Σε παλαιές εγκαταστάσεις τα αυλάκια της τροχαλίας ενδέχεται να έχουν φθαρεί με αποτέλεσμα να έχει αλλοιωθεί το σχήμα τους και η τριβή την οποία παρέχουν να είναι μειωμένη. Η έλξη μειώνεται σημαντικά όταν τα αυλάκια έχουν φαγωθεί τόσο που έχουν πάρει σχήμα ημικυκλικό ενώ η μείωση είναι δραματική όταν το συρματόσχοινο πατήσσει στον πυθμένα από το αυλάκι της τροχαλίας. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί φθορά στα αυλάκια της τροχαλίας επιβάλλεται η άμεση αλλαγή της. Με στόχο τη μεγιστοποίηση της ασφάλειας των εγκαταστάσεων και τη συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς προτείνονται τα ακόλουθα:

- Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς (EN 81.1:98) σε τροχαλίες τριβής τύπου V, για λόγους περιορισμού της φθοράς των συρματόσχοινων η γωνία αυλάκωσης επιβάλλεται να είναι μεγαλύτερη από 350, απαίτηση την οποία δεν ίσχυε με τους παλαιούς κανονισμούς με αποτέλεσμα η συντριπτική πλειοψηφία των τροχαλιών να έχουν γωνία αυλάκωσης 300. Αποτέλεσμα είναι η υπερβολική καταπόνηση και φθορά των συρματόσχοινων.
- Αύξηση της γωνίας αυλάκωσης γενικά επιφέρει μείωση της έλξης. Για το λόγο αυτό, πριν την αλλαγή, επιβάλλεται να διενεργηθεί μελέτη από μηχανικό για την επιλογή των κατάλληλων γωνιών υποκοπής και αυλάκωσης ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη έλξη χωρίς να αυξάνεται υπέρμετρα ο απαιτούμενος συντελεστής ασφαλείας των συρματόσχοινων.
- Γενικά συνίσταται η εγκατάσταση τροχαλιών τριβής με αυλάκια τα οποία έχουν υποκοπή, διότι τα αυλάκια αυτά ακόμα και όταν έχουν φθαρεί και το βάθος της υποκοπής, τότε η τροχαλία χαρίζει άμεσης αντικατάστασης. Σε περίπτωση που επιλεγεί η τοποθέτηση

- τροχαλίας χωρίς υποκοπή, αν και κάτι τέτοιο δεν συνίσταται, τα αυλάκια πρέπει να έχουν υποστεί σκλήρυνση.
- Επειδή τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των αυλακίων της τροχαλίας τριβής είναι κρίσιμης σημασίας τόσο για την έλξη και πέδηση του ανελκυστήρα όσο και για την αντοχή των συρματόσχοινων, σε περίπτωση αλλαγής τροχαλίας επιβάλλεται να πραγματοποιηθεί σχετική μελέτη από ειδικευμένο μηχανικό.
 - Να σημειωθεί ότι σε αυλάκια τα οποία έχουν υποστεί μη ομοιόμορφη φθορά η ακτίνα περιστροφής των συρματόσχοινων στην τροχαλία δεν είναι η ίδια με αποτέλεσμα λόγω ίδιας γωνιακής ταχύτητας το συρματόσχοινο που βρίσκεται στο φθαρμένο αυλάκι να ολισθαίνει αυξάνοντας σημαντικά την φθορά του.

4. Πόσο σημαντική είναι η μάζα του αντίβαρου για την ασφαλή λειτουργία του ανελκυστήρα και πόση είναι αυτή.

Σε ηλεκτροκίνητους ανελκυστήρες σημαντικό ρόλο για την ασφαλή έλξη και πέδηση του θαλάμου παίζει η μάζα του αντίβαρου. Η ιδανική αντιστάθμιση του θαλάμου επιτυγχάνεται όταν η μάζα του αντίβαρου είναι ίση με τη μάζα του θαλάμου πλέον 50% το ονομαστικό φορτίο του θαλάμου. Η ισχύουσα νομοθεσία για ανελκυστήρες που έχουν εγκατασταθεί πριν την 01/01/88 ορίζει μάζα αντιβάρου τόση ώστε να εξασφαλίζεται 50% αντιστάθμιση του ωφέλιμου φορτίου. Σε πολλές εγκαταστάσεις έχει εγκατασταθεί λιγότερο αντίβαρο από το ιδεατό επειδή ο θάλαμος σπάνια φορτώνεται με το ονομαστικό του φορτίο και συχνά κινείται άδειος. Η πρακτική τοποθέτησης λιγότερου αντίβαρου από το ιδεατό μπορεί να έχει τις ακόλουθες αρνητικές συνέπειες:

- Ο θάλαμος κινδυνεύει να γλιστρήσει ανεξέλεγκτα προς τα κάτω αν αυτός φορτωθεί με αρκετό φορτίο, ακόμα και λιγότερο από το ονομαστικό. Ο κίνδυνος αυτός είναι αυξημένος όταν ο θάλαμος δεν διαθέτει υπέρβαρο που αποτρέπει την υπερφόρτιση του θαλάμου.
- Η κίνηση του έμφορτου θαλάμου προς τα πάνω θα προκαλεί υπέρμετρη καταπόνηση της μηχανής και η απαιτούμενη ροπή εκκίνησης για την κίνηση του θαλάμου μπορεί να μην εξασφαλίζεται.
- Σε παλαιές κατασκευές χρησιμοποιούνται αντίβαρα από σκυρόδεμα τα οποία με την πάροδο του χρόνου χάνουν βάρος λόγω εξάτμισης. Για την εξασφάλιση επαρκούς έλξης επιβάλλεται ο έλεγχος και ρύθμιση της μάζας του αντίβαρου ώστε να διατηρείται συντελεστής αντιστάθμισης 50%.
- Γενικά φθαρμένη τροχαλία με ελλιπές αντίβαρο δημιουργούν σοβαρό πρόβλημα στην έλξη του ανελκυστήρα.

Για την μεγιστοποίηση της ασφαλούς λειτουργίας του ανελκυστήρα επιβάλλεται η ακριβής ζυγοστάθμιση της εγκατάστασης.

5. Ποιες είναι οι προδιαγραφές για τα φρένα του ανελκυστήρα;

Ιδιαίτερη σημασία για την ασφαλή λειτουργία του ανελκυστήρα έχει ο μηχανισμός πέδησης, το φρένο του ανελκυστήρα. Για λόγους υγιεινής τα φρένα δεν πρέπει να περιέχουν υλικά από αμίαντο. Σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό όλα τα μηχανικά στοιχεία της πέδης τα οποία συμμετέχουν στην πέδηση του ανελκυστήρα πρέπει να είναι διπλά ώστε σε περίπτωση μηχανικής αστοχίας κάποιου από τα στοιχεία αυτά να μπορεί να παρέχεται επαρκής πέδηση με τη μία από τις δύο σιαγώνες.

Έχει διαπιστωθεί ότι σε πολλές παλαιές εγκαταστάσεις έχει εγκατασταθεί σύστημα φρένων με κοινό μηχανισμό σύσφιξης των δύο σιαγόνων με αποτέλεσμα σε περίπτωση μηχανικής αστοχίας κάποιου τμήματος του μηχανισμού, η εγκατάσταση να βρίσκεται χωρίς φρένα και να κινείται ανεξέλεγκτα από το αντίβαρο. Η χρήση του τύπου αυτού φρένων σε εγκαταστάσεις με άδεια οικοδομής μετά την 01/01/88 απαγορεύεται. Σε εγκαταστάσεις πριν την 01/01/88 προτείνεται είτε η αντικατάσταση του παλαιού συστήματος φρένων με νέο είτε η διενέργεια τροποποιήσεων στον υπάρχοντα μηχανισμό, όπου αυτό είναι δυνατό, ώστε σε περίπτωση χαλάρωσης της μιας από τις δύο σιαγόνες η άλλη να μπορεί να ακινητοποιήσει το θάλαμο όταν αυτός είναι φορτωμένος με το ονοματικό του φορτίο.

6. Ποιες οι απαιτήσεις λειτουργικότητας του ρυθμιστή ταχύτητας;

Οι ηλεκτροκίνητοι ανελκυστήρες είναι εφοδιασμένοι με ρυθμιστή ταχύτητας για την ενεργοποίηση της συσκευής αρπάγης. Ο έλεγχος της λειτουργίας του ρυθμιστή ταχύτητας πρέπει να διενεργείται στα ακόλουθα σημεία:

- Πρέπει να ελέγχεται ότι η ταχύτητα μηχανικής εμπλοκής του ρυθμιστή βρίσκεται εντός των επιτρεπτών ορίων και αν απαιτηθεί να γίνει και η ανάλογη ρύθμιση. Γενικά σε αρπάγες ακαριαίας πέδησης η ταχύτητα ενεργοποίησης δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη, τότε υπερβαίνεται η μηχανική αντοχή σχεδιασμού των οδηγών και της αρπάγης με αποτέλεσμα τον κίνδυνο καταστροφής τους και την μη αποτροπή της ελεύθερης πτώση του θαλάμου.
- Για την ενεργοποίηση του μηχανισμού της αρπάγης απαιτείται η άσκηση δύναμης στο μοχλικό σύστημα της αρπάγης η οποία

προέρχεται από την τριβή του συρματόσχοινου με το αυλάκι της τροχαλίας του περιοριστή. Με βάση τον ισχύοντα τεχνικό κανονισμό η ελάχιστη δύναμη τριβής η οποία πρέπει να εξασφαλίζεται από τον περιοριστή ταχύτητας είναι είτε 30kg είτε το διπλάσιο της απαραίτητης δύναμης για την ενεργοποίηση της αρπάγης. Σύμφωνα με το βασιλικό διάταγμα πρέπει να εξασφαλίζεται είτε δύναμη τριπλάσια από τη δύναμη ενεργοποίησης του ρυθμιστή είτε δύναμη 50kg, όποιο είναι μεγαλύτερο. Αν δεν εξασφαλίζεται η παραπάνω αναφερόμενη δύναμη, επιβάλλεται είτε τοποθέτηση πρόσθετου βάρους στο βάρος τάνυσης στον πυθμένα του φρεατίου είτε τροποποίηση του μοχλοβραχίονα βάρους τάνυσης άξονα τροχαλίας ώστε να αυξηθεί η ασκούμενη δύναμη επί του συρματόσχοινου. Η αύξηση του φορτίου του συρματόσχοινου του περιοριστή δεν πρέπει να γίνεται ανεξέλεγκτα διότι ενδέχεται να μειωθεί ο απαιτούμενος συντελεστής ασφαλείας του συρματόσχοινου κάτω από το επιτρεπόμενο.

- Η έλξη την οποία παρέχει ο περιοριστής ταχύτητας εξαρτάται από την κατάσταση που βρίσκεται το αυλάκι του ρυθμιστή. Αν το αυλάκι είναι φθαρμένο τότε η έλξη μειώνεται σημαντικά ενώ πρόσθεση βάρους στον τανυστή δεν επιλύει το πρόβλημα διότι μειώνεται σημαντικά ο συντελεστής ασφαλείας του συρματόσχοινου.
- Επιπλέον αν και με βάση τα παλαιά μέτρα δεν απαιτείται, προτείνεται η τοποθέτηση κοντάκτ (ηλεκτρική επαφή) που να διακόπτει τη λειτουργία του ανελκυστήρα όταν χαλαρώσει αρκετά ή σπάσει το συρματόσχοινο του ρυθμιστή.

7. Πώς μπορεί να ελεγχθεί η λειτουργικότητα της αρπάγης;

Από τα σημαντικότερα στοιχεία ασφαλείας του ανελκυστήρα είναι η αρπάγη. Τα βασικά σημεία ελέγχου της λειτουργικότητας της αρπάγης είναι τα ακόλουθα:

- Η δύναμη ενεργοποίησης ή οι μηχανισμοί εμπλοκής να εφαρμόζουν ομοιόμορφα στους οδηγούς και η ασκούμενη δύναμη να είναι αρκετή για την ακινητοποίηση του θαλάμου όταν αυτός είναι φορτωμένος με πλήρες φορτίο.
- Η απαιτούμενη δύναμη για την ενεργοποίηση της συσκευής αρπάγης να μην είναι υπερβολική και να εξασφαλίζεται από το ρυθμιστή ταχύτητας. Γενικότερα η δύναμη που παρέχει ο περιοριστής ταχύτητας πρέπει να είναι τουλάχιστον η διπλάσια από την απαιτούμενη δύναμη ενεργοποίησης της αρπάγης.
- Το κοντάκτ (ηλεκτρική επαφή) της αρπάγης πρέπει να διακόπτει τη λειτουργία του ανελκυστήρα πριν την εμπλοκή της αρπάγης.

Αν και δεν απαιτείται, προτείνεται σε παλαιές εγκαταστάσεις να τοποθετηθούν αρπάγες ανόδου ώστε να εμποδίζουν τις ανεξέλεγκτες ανοδικές κινήσεις του θαλάμου οι οποίες μπορεί να προέρχονται είτε από γλίστρημα των συρματόσχοινων στην τροχαλία είτε από αστοχία του μηχανισμού πέδησης είτε από θραύση τμήματος του μειωτήρα.

8. Είναι απαραίτητη η εγκατάσταση διπλών επιτηρούμενων ηλεκτρονόμων ισχύος (μανούβρων), στον πίνακα του ανελκυστήρα;

Σύμφωνα με τους κανονισμούς οι ανελκυστήρες οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι μετά την 01/0188 επιβάλλεται οι κινητήρες τους να τροφοδοτούνται από δύο ηλεκτρονόμους, εγκατεστημένους σε σειρά. Η

απαίτηση αυτή δεν ισχύει για ανελκυστήρες οι οποίοι εγκαταστάθηκαν πριν την 01/01/88. Η ύπαρξη ενός ηλεκτρονόμου ισχύος είναι εξαιρετικά επικίνδυνη διότι αν κολλήσει ο ηλεκτρονόμος αυτός, τότε ο ανελκυστήρας δεν θα σταματήσει και θα κινείται ανεξέλεγκτα και επειδή το κύκλωμα ασφαλείας θα είναι απενεργοποιημένο ο θάλαμος θα κινείται με τις πόρτες ανοικτές εγκυμονώντας σειρά κινδύνων. Σε ανελκυστήρες με ένα ηλεκτρονόμο, αν ο ανελκυστήρας κινηθεί ανεξέλεγκτα διότι κόλλησε ο ηλεκτρονόμος, τότε αν το τέρμα διαδρομής δεν «ρίχνει» τον αυτόματο, ο κινητήρας θα εξακολουθεί να κινείται ανεξέλεγκτα διαρκώς.

Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και όταν δεν επιβάλλεται, προτείνεται η τοποθέτηση δεύτερου επιτηρούμενου ηλεκτρονόμου στο κύκλωμα ισχύος.

9. Πόσο σημαντική είναι η τοποθέτηση αλυσίδας αντιστάθμισης στην εγκατάσταση;

Η αλυσίδα αντιστάθμισης έχει στόχο την αντιστάθμιση του βάρους των συρματόσχοινων όταν ο θάλαμος βρίσκεται στις ακραίες θέσεις. Η τοποθέτηση αλυσίδας αντιστάθμισης η οποία να αντισταθμίζει το βάρος των συρματόσχοινων επιδρά σημαντικά στην λειτουργία της εγκατάστασης όταν ο θάλαμος βρίσκεται στις ακραίες θέσεις του. Γενικά έχει υπολογιστεί ότι η τοποθέτηση αλυσίδας που να αντισταθμίζει κατά 100% έχει τις ακόλουθες θετικές συνέπειες για ανελκυστήρα διαδρομής 35 m.:

- Βελτιώνει κατά 10% την έλξη τις ακραίες θέσεις του θαλάμου
- Μειώνει κατά 15% την απαιτούμενη ισχύ για κίνηση του ανελκυστήρα στις ακραίες θέσεις συμβάλλοντας στην εξοικονόμηση

ενέργειας. Προφανώς η επίδραση είναι λιγότερο σημαντική όταν ο θάλαμος απομακρύνεται από τις ακραίες θέσεις.

- Απαιτείται 6% λιγότερη ροπή εκκίνησης του ανελκυστήρα μειώνοντας αντίστοιχα την καταπόνηση της μηχανής και συμβάλλοντας στην ομαλή του εκκίνηση.
- Οι παραπάνω τιμές αυξάνονται σημαντικά ειδικά η καταναλισκόμενη ισχύς όταν το μήκος διαδρομής αυξάνεται περαιτέρω. Για το λόγο αυτό οι κατασκευαστές ποιοτικών ανελκυστήρων έχουν ενσωματώσει την αλυσίδα αντιστάθμισης στο βασικό εξοπλισμό τους.

10. Ποια άλλα μέτρα προτείνονται για την αύξηση της ασφάλειας και της λειτουργικότητας του ανελκυστήρα;

Σε όλες τις εγκαταστάσεις προτείνεται η εγκατάσταση φωτισμού ασφαλείας στο θάλαμο, ώστε ο εγκλωβισμένος να μην βρίσκεται σε πλήρη συσκότιση και να μπορεί να συνεργαστεί καλύτερα με το συνεργείο απεγκλωβισμού και να πατήσει το κομβίο κουδουνιού ώστε να καλέσει σε βοήθεια.

Επίσης προτείνεται η τοποθέτηση συστήματος μέτρησης φορτίου σε συνδυασμό με την ηχητική και οπτική ένδειξη υπερβάρου στο θάλαμο, έτσι ώστε να αποφεύγεται η κίνηση του ανελκυστήρα όταν έχει υπερφορτωθεί.

Επιπλέον σε κτίρια με λίγους ενοίκους όπως μονοκατοικίες, προτείνεται η εγκατάσταση τηλεφώνου στο θάλαμο ώστε να μπορεί να ειδοποιηθεί η υπηρεσία διάσωσης.

Οι παραπάνω είναι κάποιες προτάσεις ελέγχου αναβάθμισης των κατασκευαστικών στοιχείων ασφαλείας των παλαιών ηλεκτροκίνητων

ανεγκυστήρων. Η νομοθεσία (ΦΕΚ 291, 08/03/02) επιβάλλει τον περιοδικό έλεγχο των ανεγκυστήρων από κοινοποιημένο φορέα κάθε 2 χρόνια σε κτίρια με υψηλή κίνηση όπως δημόσια κτίρια, νοσοκομεία κ.λπ., ενώ κάθε 4 χρόνια στις άλλες περιπτώσεις. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία σε όποιους ανεγκυστήρες λειτουργούν χωρίς άδεια λειτουργίας προβλέπονται ποινές όπως διακοπής ηλεκτροδότησης και χρηματικό πρόστιμο.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ SNEL-FORUM ΣΤΙΣ ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ 4 ΙΟΥΝΙΟΥ 2004.
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ

- Από τις 15 ευρωπαϊκές χώρες που συμμετείχαν στο forum, οι 14, προσκόμισαν στατιστικά στοιχεία και αναλύσεις σχετικά με την κατάσταση των υφισταμένων ανεγκυστήρων, στατιστικές ατυχημάτων, αναλύσεις σχετικά με τα αίτια και τις κατηγορίες ατυχημάτων και τέλος προτάσεις μείωση αυτών.

Η χώρα μας δεν προσκόμισε στοιχεία κατά συνέπεια οι στατιστικές δεν αναφέρονται στην Ελλάδα.

Κατωτέρω παρατίθενται περιληπτικά, βασικά σημεία και συμπεράσματα των στατιστικών αυτών.

- Στην Ευρώπη των 15 υπάρχουν εγκατεστημένοι 3.200.000 ανεγκυστήρες (περισσότεροι από όσοι στη Β. Αμερική).
- Η Γαλλία και η Γερμανία ήταν οι πρώτες που ασχολήθηκαν με την κατακόρυφη μεταφορά.
- Οι παλαιότεροι ανεγκυστήρες βρίσκονται στην Γαλλία.
- Οι υφιστάμενοι ανεγκυστήρες ακολουθούν τους κανόνες ασφαλείας που ίσχυαν την εποχή που εγκαταστάθηκαν.

- Ένας ανελκυστήρας του '60 δεν μπορεί να χαρακτηρίζεται με τα σημερινά δεδομένα και κριτήρια ασφαλής (το ίδιο που θα λέγαμε για ένα αυτοκίνητο του '60).
- Τα μη δηλωμένα ατυχήματα είναι 10πλάσια των δηλωμένων.

ΑΙΤΙΑ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΣΟΒΑΡΟΥ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΣΕ ΧΡΗΣΤΕΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ.

- Ανακριβής προσέγγιση της στάσης και επανισοστάθμιση του θαλάμου
- Απουσία θύρας θαλάμου.
- Ακατάλληλες κλειδαριές θυρών ορόφων (χωρίς μηχανική εξακρίβωση της κλειστής θέσης).
- Απρόσμενη (μη αναμενόμενη) εκκίνηση θαλάμου.
- Ακατάλληλοι υαλοπίνακες θυρών, μορφή ή μέγεθος παραθύρων των θυρών ακατάλληλα.
- Εγκλωβισμοί.

ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΣΕ ΤΕΧΝΙΤΕΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ:

- Ανασφαλής πρόσβαση στο φρέαρ.
- Ανασφαλής πρόσβαση στο μηχανοστάσιο.
- Πλημμελής προστασία έναντι ηλεκτροπληξίας.
- Ολισθηρό δάπεδο μηχανοστασίου.

- Απουσία συστήματος ακινητοποίησης στην οροφή θαλάμου ή στο σημείο ελέγχου στάσης.

Κατανομή των ατυχημάτων τον τελευταίο χρόνο
σε ολόκληρη την Ευρώπη:

ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ:

ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΣΟΒΑΡΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ	ΧΩΡΕΣ
Ακατάλληλες κλειδαριές	8	103	Βέλγιο-Ιταλία
Ανεξέλεγκτη (ξαφνική) κίνηση θαλάμου	3	117	Ιταλία-Αγγλία
Ακατάλληλο παράθυρο στην πόρτα	1	50	Γερμανία, Αγγλία, Γαλλία, Ελβετία
Εγκλωβισμός		138	Γερμανία, Ισπανία, Ελβετία

Β. ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΕ ΤΕΧΝΙΤΕΣ:

Θανατηφόρα ατυχήματα	Σοβαροί τραυματισμοί	ΧΩΡΕΣ
1	50	Γερμανία, Γαλλία, Αγγλία

	101	Γαλλία, Αγγλία, Γερμανία, Ισπανία
	31	Γαλλία, Σουηδία, Γερμανία, Ισπανία

Σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από την καταγραφή και ταξινόμηση των ατυχημάτων είναι ότι τα ατυχήματα είναι λιγότερα στις χώρες με τα λιγότερα νομοθετικά κενά.

Λοιπά προσεγγιστικά στοιχεία ELA που αφορούν τις 14 από τις 15 χώρες.

- Απασχολούμενοι τεχνίτες-υπάλληλοι 100.000
- Αριθμός εγκατεστημένων ανελκυστήρων της Ε.Ε. 3.200.000
- Από αυτούς οι μισοί έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών.
- Νέες εγκαταστάσεις τον προηγούμενο χρόνο (2003): 72.000

Η ELA πασχίζει να περάσει στις χώρες της Ε.Ε. το μήνυμα της προτεραιότητας που έχει η ασφάλεια των ανελκυστήρων. Στόχος της είναι η βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες με εφαρμογή εκσυγχρονισμών που έχουν γίνει διαθέσιμοι καθώς η τεχνολογία προοδεύει.

Για την απαραίτητη μεθόδευση της προσπάθειας, ισχυρό βοήθημα αποτελεί το Πρότυπο EN 81.80:2003. που θεσμοθετεί κανόνες για τη βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες.

Το EN 81.80, μετά την έκδοση ή επικύρωσή του σε μια χώρα της Ε.Ε, καθίσταται εθνικό της πρότυπο (στη χώρα μας η επικύρωση έγινε στις αρχές του 2004).

Ελληνικός τίτλος προτύπου:

«Κανόνες ασφαλείας για την κατασκευή και την εγκατάσταση ανελκυστήρων-Υφιστάμενοι ανελκυστήρες-Μέρος 80: Κανόνες για την

βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενους ανελκυστήρες επιβατών και αγαθών».

Διατίθεται από τον ΕΛΟΤ στην Αγγλική, Γαλλική, ή Γερμανική γλώσσα ως ΕΛΟΤ EN 81.80) .

Από την εφαρμογή του EN 81.80, σχηματικά, προκύπτουν τα ακόλουθα οφέλη:

- Οι παλαιοί ανελκυστήρες αποκτούν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας με τους νέους.
- Μειώνονται τα ατυχήματα, οι φθορές αγαθών και οι δικαστικές διενέξεις. Εκτός των άλλων συνεπειών, τα προηγούμενα έχουν κόστος.
- Οι χρήστες αισθάνονται πιο ασφαλείς.
- Τα κτίρια αποκτούν μεγαλύτερη εμπορική αξία καθώς μπορούν να ενοικιάζονται ευκολότερα.

Εξ αντικειμένου, η εφαρμογή του EN 81. 80 δεν είναι εφικτή σε όλο το εύρος του και σε όλες τις περιπτώσεις. Για παράδειγμα είναι πιθανόν να μην την επιτρέπει πλήρως η αρχιτεκτονική του κτιρίου.

ΕΡΩΤΗΣΗ ΓΙΑΤΙ ΤΕΤΟΙΑ ΑΝΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ;

ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ / ΑΣΦΑΛΕΙΑ

€uro 2,5 ΑΝΑ ΜΗΝΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Είναι πολλά;

Μεγάλη συζήτηση γίνεται τον τελευταίο καιρό για τον «Περιοδικό Έλεγχο» των υφιστάμενων ανελκυστήρων. Όλο και συχνότερα τα μέσα

μαζικής ενημέρωσης προβάλουν το θέμα-κυρίως με δημοσιεύματα στον ημερήσιο τύπο-με αποκορύφωμα βέβαια την πρόσφατη έκταση που πήρε το θέμα στην τηλεόραση. Ενημερωνόμαστε από φίλους και γνωστούς ότι υπήρξαν αρκετές λεκτικές διαμάχες ανάμεσα στους εκπροσώπους των ιδιοκτητών ακινήτων με τους αντίστοιχους των συντηρητών ανελκυστήρων, χωρίς βέβαια να λείπουν οι παρεμβάσεις των διαχειριστών και νοικοκυρών, που εξέφρασαν το παράπονό τους για το κόστος του ελέγχου. Σε όλα αυτά αναρωτιόμαστε: Πόσα ατυχήματα θα πρέπει να συμβούν ακόμα; Μας ενδιαφέρει καθόλου η ασφάλεια;

Αποκτήσαμε επιτέλους, από τους τελευταίους στην Ευρώπη, μια νομοθεσία που ορίζει ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας ενός ανελκυστήρα μετά την εγκατάσταση, και το μόνο που θεωρούμε σημαντικό να αναλύσουμε είναι πόσο θα κοστίσει ο έλεγχος; Στην πολυκατοικία όπου υπάρχουν 5 όροφοι με τουλάχιστον 2 διαμερίσματα ανά όροφο. Στο ερώτημα εάν είναι ασφαλής η χρήση του ανελκυστήρα από τη γυναίκα και τα παιδιά, η απάντηση του διαχειριστή ότι ο έλεγχος θα μας κοστίσει από 250 έως 500 ΚΑΘΕ 4 ΧΡΟΝΙΑ-δηλαδή περίπου 2,5 ανά διαμέρισμα κάθε μήνα! Ακούγεται μάλλον παράλογη.

Αν και η νομοθεσία που προβλέπει τον έλεγχο των υφιστάμενων εγκαταστάσεων υπάρχει από το 2002, μόλις πρόσφατα έγινε γνωστή στο ευρύ κοινό. Το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης έχουν οι υπηρεσίες των Νομαρχιών (Διευθύνσεις Βιομηχανίας), οι οποίες, όπως ορίζεται ξεκάθαρα στην ίδια νομοθεσία, οφείλουν να ενημερώσουν τους ιδιοκτήτες και διαχειριστές. Και στην περίπτωση αυτή επιβεβαιώθηκε ο κανόνας να θυμόμαστε στη χώρα αυτή τις υποχρεώσεις μας την τελευταία στιγμή (θυμίζω ότι η προθεσμία υποβολής πιστοποιητικού περιοδικού ελέγχου λήγει το Μάρτιο του τρέχοντος έτους). Ακόμη και

κρατικές υπηρεσίες (νοσοκομεία, υπουργεία, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου) μόλις πρόσφατα μπήκαν στη διαδικασία να εφαρμόσουν τη νομοθεσία.

Εάν αυτή είναι η συμπεριφορά της επίσημης πολιτείας απέναντι στα νομοθετήματά της, οφείλουμε να παραδεχτούμε ότι δεν αξιώνουμε μεγαλύτερο ενδιαφέρον και συνέπεια από τους ιδιοκτήτες και διαχειριστές.

Με κίνδυνο να χαρακτηριστούμε γραφικοί, το πνεύμα της νομοθεσίας-η οποία, όπως και πολλές άλλες, μας έρχεται από τις Βρυξέλλες-δεν είναι η επιβολή και είσπραξη προστίμων, αλλά η δημιουργία αίσθησης ασφάλειας στους πολίτες μέσω του θεσμοθετημένου ελέγχου.

Δεν κρύβουμε ότι είναι στο συμφέρον των συντηρητών να προωθήσουν τον περιοδικό έλεγχο. Ο επιθεωρητής είτε θα αποφανθεί τη σωστή και ασφαλή λειτουργία του ανελκυστήρα (εργαλείο διαφήμισης καθώς θα επιβεβαιώσει στα μάτια του κάθε διαχειριστή με τον καλύτερο τρόπο την υπεύθυνη και σωστή συντήρηση), είτε θα καταγράψει κάποιες παρατηρήσεις (που είμαι βέβαιος ότι οι περισσότεροι συντηρητές είχαν επισημαίνει και αγωνιούσαν να αποκατασταθούν). Και στις δύο περιπτώσεις οι συντηρητές δείχνουν το επαγγελματικό τους ήθος, το ενδιαφέρον τους για τους ανελκυστήρες που συντηρούν, στοιχεία που σίγουρα θα εκτιμούσε οποιοσδήποτε διαχειριστής.

Δεν ήταν στις προθέσεις μας και λυπούμαστε πραγματικά εάν κουράσαμε τον αναγνώστη με ένα ακόμα κείμενο για τους περιοδικούς ελέγχους. Προσπαθήσαμε να αποφύγουμε ακόμη μια κουραστική αναφορά σε ΚΥΑ, ΦΕΚ και διάφορες νομοθεσίες. Κλείνοντας, επιτρέψτε μας να αναφέρουμε σε μερικές γραμμές την προετοιμασία που

θα μπορούσε να κάνει ο κάθε συντηρητής πριν έρθει ο επιθεωρητής και τα σημαντικότερα σημεία όπου σημειώνουμε παρατηρήσεις σε περιπτώσεις περιοδικών ελέγχων. Ένας προέλεγχος από τον ίδιο τον συντηρητή στα σημεία αυτά, θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά το χρόνο ελέγχου. Σε τελική ανάλυση ο επιθεωρητής το μόνο που επιθυμεί είναι να κάνει σωστά τη δουλειά του, να τιμήσει την υπογραφή του και να κοιμάται ήσυχος ότι η εγκατάσταση που εγκρίνει είναι ασφαλής. Τα ίδια ακριβώς δεν επιθυμεί και ο συντηρητής;

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΝΤΗΡΗΤΗ-ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ

1. Καθορισμός φρεατίου, μηχανοστασίου, τροχαλιοστασίου, στέγης θαλάμου.
2. Φωτισμός φρεατίου σε λειτουργία.
3. Μοχλός ανοίγματος φρένου σε καλή κατάσταση και να λειτουργεί
4. Ρεβιζιόν στην οροφή του θαλάμου σε λειτουργία (στοπ δύο σταθερών θέσεων!)
5. Ύπαρξη και σωστή λειτουργία διακοπών γενικά (σπαστό πάτωμα θαλάμου, σπαστό στην οροφή στην πλευρά του αντιβάρου, κοντάκτ αρπάγης, κοντάκτ ρεγουλατόρου).
6. Τέρματα διαδρομής στη θέση τους και να λειτουργούν (ενεργοποίηση πριν την επαφή με προσκρουστήρες και πριν τα παπουτσάκια θαλάμου ή αντίβαρου χτυπήσουν στον πυθμένα)
7. Έλεγχος αρπάγης στατικά, χωρίς ταχύτητα και φορτίο.
8. Καλή κατάσταση και λειτουργία ρεγουλατόρου (να μπορεί να τραβήξει την αρπάγη και να ακινητοποιήσει το θάλαμο).

9. Ζυγοστάθμιση-ζύγισμα (η ιδανική μάζα αντιβάρου είναι ίση με τη μάζα του άδειου θαλάμου, αυξημένη κατά το μισό ονομαστικό φορτίο.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΣΤΗΝ ΓΕΙΤΟΝΙΚΗ ΧΩΡΑ ΙΤΑΛΙΑ

Εκσυγχρονισμός ή νέοι ανελκυστήρες;

Στη γειτονική Ιταλία υπάρχει πολύ μεγάλη συζήτηση σχετικά με τον εκμοντερνισμό των παλαιών εγκαταστάσεων. Οι Ιταλοί βλέπουν τα προβλήματα και τις λύσεις σε όλα τα επίπεδα δεν πρέπει και σε μας εδώ να ξεκινήσει ένας διάλογος το ίδιο σοβαρός από όλους τους φορείς.

Θα ήθελα να εκθέσω τις ιδέες μου πάνω στο δοκίμιο “Modernisation or new lifts?” του Eng. Giovanni Varisco (n.2/01), που βασίζονται στην οικειότητα μου σχετικά με:

- Την ρύθμιση των ήδη υπαρχόντων ανελκυστήρων
- Δοκιμές αλλαγές που δεν υπάγονται στην τακτική ή έκτακτη συντήρηση (μερικές φορές προσδιορίζονται σαν ριζικές αλλαγές, δείτε παράγραφο C, Annex I Italian DM 587,87, ή ακόμα περισσότερο απλά, αλλαγές, όπως στον Ιταλικό Νόμο 46/90).

Κάθε συμπέρασμα που αφορά τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπαρχόντων ανελκυστήρων βασίζεται καθαρά σε τρεις θεμελιώδεις υποθέσεις:

1. ατυχήματα που εξακολουθούν να συμβαίνουν μαζί με το αυξανόμενο κοινωνικό ενδιαφέρον για αυτά, κάνουν αναπόφευκτες τις «περιοδικές» απαιτήσεις ρύθμισης,

2. οι απαιτήσεις ρύθμισης πρέπει να είναι «πιθανό», ότι σχετίζονται με τις πραγματικές συνθήκες, όπως για παράδειγμα ο τύπος του κτηρίου,

3. η «αυξανόμενη» τιμή ασφαλείας δεν μπορεί να φαίνεται σαν μικρή καθώς το κόστος αυτό γίνεται υπερβολικό (αποδεκτό υπόλοιπο ρίσκο).

Η Ευρωπαϊκή Βουλή προσπάθησε να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα με Δέκα Προτάσεις, στις 8 Ιουνίου 1995, οι οποίες δεν ήταν ολοκληρωμένες και πραγματικά λίγα ή τίποτα δεν πρόσφεραν.

Τώρα η Τεχνική Επιτροπή CENT/TC10, του prEN 81-75, τείνει να σχεδιάσει μία πρόταση, που δεν υποστηρίζεται από European Directive, η οποία θα καθορίζει πως θα αυξηθεί η ασφάλεια των υπαρχόντων ανελκυστήρων.

Ο Ιταλικός DPR 162/99 «Ο κανόνας που περιλαμβάνει αρχές εγκατάστασης του Directive ΕΨ95/16(...)» και απλοποιεί τους προηγούμενους δεν ασχολείται με ρυθμίσεις.

Όπως μπορείτε να συμπεράνετε από τα παραπάνω, οι απαιτήσεις ρύθμισης είχαν έως τώρα ένα «υποχρεωτικό» υπαινιγμό για τα υπάρχοντα συστήματα που ελέγχονταν από τα πρότυπα και τους νόμους που ακολουθούσαν το ένα το άλλο, αλλά μόνο έως το DM 587/87.

Αντιθέτως, δεν είναι ξεκάθαρο πως θα εγγυηθούν πιθανές μελλοντικές υποχρεωτικές απαιτήσεις προσαρμογής για τους υπάρχοντες ανελκυστήρες.

Έτσι ζητάμε να υπάρξει ένα σχετικό νομοθετικό μέτρο.

Σαν αποδοχή της ιδέας της «βασικής μετατροπής», «όχι υποχρεωτικά» φυσικά, συμπεριλαμβάνεται στην Ιταλική νομοθεσία για τους ιδιωτικά χρησιμοποιούμενους ανελκυστήρες, το 1942 (Νόμος

n.1415) και ο προσδιορισμός του περιγράφεται αρχικά στην πρώτη παράγραφο του Art.84 DPR 1497/63, στην περίπτωση του σημείου της «μη μειωτικής αλλαγής». Αυτό το θέμα προφανώς προκαλεί πολλές αμφιβολίες μετάφρασης τις οποίες το CNR (Διεθνές Συμβούλιο Έρευνας) προσπαθεί να εξηγήσει με τις προτάσεις 46, 284, 316, 346, και 381. Το σκεπτικό αυτό της «βασικής μετατροπής» επαναλαμβάνεται στο Art.5 του DM 587/87 και περιλαμβάνει επίσης τους ανελκυστήρες για δημόσια χρήση.

Αυτό το τελευταίο διευκρινίζει καλύτερα το σχέδιο της βασικής μετατροπής (ριζική αλλαγή), εισάγοντας την ιδέα της «αλλαγής» και «αντικατάσταση» με σχετικά παραδείγματα.

Με τη δημοσίευση του Ιταλικού Νόμου 46/90 και των κανόνων εφαρμογής του, αυτό που έχει ήδη αναφερθεί «μη μειωτική αλλαγή» αντικαθιστάται από το «πιθανή βελτίωση» που δηλώνει ότι όταν είναι δυνατό, στην περίπτωση του σημαντικού εκσυγχρονισμού, οι απαιτήσεις του επιπέδου ασφαλείας των ήδη υπαρχόντων προτύπων θα πρέπει να ικανοποιούνται.

.....ζοντας να διευκρινίσει το τεχνικό περιεχόμενο αυτών των βασικών θεμάτων, η UNIσχεδιάζει ένα παρόμοιο πρότυπο, το UNI 10411 το 1994 και 1998) «Υπάρχουσες αλλαγές ανελκυστήρων» το οποίο προσπαθεί να εγγυηθεί όταν είναι δυνατό και ανάλογα με τα κτήρια, μία βελτίωση ασφαλείας του συστήματος, κάτω από την βασική μετατροπή.

Δηλώνει ξεκάθαρα την ανάγκη για τις απαιτήσεις ρύθμισης να λάβουν υπόψιν την δεύτερη υπόθεση που αναφέρθηκε παραπάνω, στην περίπτωση των βασικών μετατροπών.

Το 1999 ο DPR 162 “Ο κανόνας που περιλαμβάνει πρότυπα για την ενίσχυση της Directive EC/95/16 και απλοποιώντας τα προηγούμενα, στο Άρθρο 2 ασχολείται με την δήλωση των βασικών μετατροπών τα οποία δεν λαμβάνονται σαν συνηθισμένη ή ασυνήθιστη συντήρηση, επαναλαμβάνοντας ότι είχε ήδη δηλωθεί στο DM 587/87.

Για το θέμα της συμβατότητας αυτών των βασικών μετατροπών, δηλώνει (στο άρθρο 12, παράγραφος 4) τις διαδικασίες που εκθέτουν το πρόβλημα με το οποίο ασχοληθήκατε στο κείμενό σας. Αυτές οι βασικές μετατροπές «λόγω της φύσης τους, θεωρούνται από τον νομοθέτη σαν ένα εντελώς νέο σύστημα» (MICA αρχείο-DGSPC-γραφείο τεχνικού προϊσταμένου-Div XI, n.757395 στις 8 Ιουνίου 2000). Για αυτές τις μετατροπές ένας μη τακτικός έλεγχος περιγράφεται (Άρθρο 14, παράγραφος 3) και σε συμφωνία με το αρχείο MICA, “το εξάρτημα μετατρέπεται ή αντικαθίσταται όπως και άλλα εξαρτήματα αναφορικά με αυτό το πρότυπο» (άρθρο 12, παράγραφος 4) απαιτεί ένα έλεγχο εκτίμησης συμβατότητας όπως ο έλεγχος για ένα νέο σύστημα.

Όχι μόνο η «αξιέπαινη πρόθεση... για βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας των ανελκυστήρων», αλλά και η κατανοητή ανάγκη για σεβασμό των διαδικασιών και δείχνουν να έχουν προκαλέσει τις γραπτές «δηλώσεις» στο αναφερόμενο MICA αρχείο.

Αυτή η διαδικασία εμπλέκει πραγματικά, όπως ξέρουν όλοι, μόνο τα σώματα ελέγχου και τις εταιρίες με σύστημα ποιότητας (Annex XIII), καθώς παρέχουν τις απαραίτητες απαιτήσεις για τα προηγούμενα αναφερθέντα τεστ (εγχειρίδια ποιότητας, λεπτομερείς διαδικασίες κ.λπ). Το πρότυπο UNI 10411 μπορεί να ληφθεί υπόψιν προφανώς ως μία βασική αναφορά για την ολοκλήρωση αυτής της διαδικασίας από ειδικούς.

Για αυτό αν ένα σύστημα έχει μια «βασική μετατροπή η οποία δεν μπορεί να θεωρηθεί ανάμεσα στην συνηθισμένη ή ασυνήθιστη συντήρηση» το αποτέλεσμα όσων έχουμε ήδη δηλώσει είναι:

- Η συμβατότητα της μετατροπής με την διαδικασία ελέγχου θα πρέπει να ελεγχθεί και μία δήλωση αποδοχής σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 5 θα πρέπει να εκδοθεί,
- Όταν το σύστημα χρησιμοποιηθεί ξανά, και το Συμβούλιο της περιοχής και το ελεγκτικό σώμα θα πρέπει να πληροφορηθούν πλήρως για να προχωρήσουν στους περιοδικούς ελέγχους, αν οι τελευταίοι είναι διαφορετικοί από αυτούς που έλεγξαν την συμβατότητα της βασικής μετατροπής (άρθρο 12, παράγραφος 1).
- Η ετήσια λήξη των ακόλουθων περιοδικών ελέγχων θα ξεκινήσει από την ημερομηνία που το σύστημα χρησιμοποιήθηκε ξανά.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΝΑ ΔΙΝΕΙ ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΣΤΟ ΝΕΟ ΠΡΟΤΥΠΟ EN 1070 ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Εισαγωγή

Γενικά

Αυτό το Ευρωπαϊκό πρότυπο είναι τύπου C όπως ορίζεται στο EN 1070.

Η επέκταση στην οποία κίνδυνοι, επικίνδυνες καταστάσεις και γεγονότα καλύπτονται και προσδιορίζονται από το έντυπο αυτό.

Όταν οι διατάξεις αυτού του τύπου C προτύπου είναι διαφορετικές από αυτές που ορίζονται στα τύπου A ή B πρότυπα, οι διατάξεις του τύπου C αυτού προτύπου υπερισχύουν από τις άλλες

διατάξεις των άλλων προτύπων, για ανελκυστήρες που έχουν σχεδιαστεί και δομηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του προτύπου αυτού τύπου C.

Αρχές

Στον σχεδιασμό του προτύπου αυτού έχουν χρησιμοποιηθεί τα ακόλουθα:

α) Η Ομάδα εργασίας στήριξε τις ενέργειες της σε μία ανάλυση (CEN/TC10/1995/7) η οποία πρόσθεσε την έννοια της προσβασιμότητας στο πρόγραμμα εργασίας του CEN/TC 10, προσδιορίζοντας την αναγκαιότητα προσδιορισμού απαιτήσεων για την πρόσβαση στους ανελκυστήρες των ατόμων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Αυτή η ανάλυση ήταν το αποτέλεσμα εντολής που δόθηκε στην CEN όπως αναφέρεται στο Foreword. Αποφασίστηκε ότι θα κάλυπτε τον σχεδιασμό και την κατασκευή θαλάμων κ.λπ. με τέτοιο τρόπο που τα χαρακτηριστικά τους δεν θα απαγόρευαν ή θα δυσκόλευαν την πρόσβαση και χρήση από άτομα με ειδικές ανάγκες.

β) Η Ομάδα εργασίας απαρτίστηκε από αντιπροσώπους του Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Αναπηρίας, Εθνικών Ινστιτούτων Προτύπων, και της Βιομηχανίας Ανελκυστήρων. Έλαβαν υπόψιν στοιχεία για

- τις δημογραφικές εξελίξεις στην Ευρώπη
- την τάση της διαβίωσης ανεξάρτητα και τις συνέπειές της
- την ανάγκη πρόσβασης στα κτήρια
- την αναγνώριση της ύπαρξης ενός πλήθους αναπηριών με διαφορετικές λύσεις σε μεμονωμένα και προσδιορισμένα επίπεδα,
- την μάχη του διαχωρισμού που βασίζεται στην αναπηρία και την ηλικία όπως αναφέρεται (άρθρο 6^α) στην Συνθήκη του Άμστερνταμ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο πληθυσμός της Ευρώπης γερνάει και η διάδοση της αναπηρίας, συμπεριλαμβανομένης της αναπηρίας λόγω ηλικίας, αυξάνεται. Ηλικιωμένοι άνθρωποι και άνθρωπο με αναπηρίες σήμερα εκτιμάται να ανέρχονται σε περίπου 80 εκατομμύρια, ένα μεγάλο και αυξανόμενο μέρος του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αλλαγή των δημογραφικών δεδομένων, προσφέρει και προκλήσεις και ευκαιρίες για την Ένωση. Οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές δυνατότητες των ηλικιωμένων ανθρώπων και αυτών με αναπηρίες είναι ανεξερεύνητες προς το παρόν. Παρ'όλα αυτά υπάρχει μια αυξανόμενη απαίτηση ότι η κοινωνία χρειάζεται να εξερευνήσει αυτές τις δυνατότητες για το οικονομικό και κοινωνικό όφελος της κοινωνίας γενικότερα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Πηγή για τα ανωτέρω. Έγγραφο εργασίας της Commission Service, Οκτ. 1996, τίτλο: Έρευνα και Ανάπτυξη της Γήρανσης και Αναπηρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.