



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ - ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ



Ελληνικός
Ερυθρός Σταυρός

Τμήμα Στρατιωτικών - Ασφαγμάτων και Παιδοπροστασίας - Τμήμα Ομοσπονδίας



Η έννοια του Τροχαίου Ατυχήματος.	32
Ιστορικά Στοιχεία.	37
Τα κυριότερα αίτια Τροχαίων Ατυχημάτων.	43
Συμβουλές Ασφαλούς Οδήγησης.	44
Η Αλυσίδα ενεργειών αντιμετώπισης (Διάσωσης).	52
Κλήση για Βοήθεια.	70
Πιθανές κακώσεις από Τροχαίες Συγκρούσεις.	72
Ποινικός Κώδικας.	80

Η έννοια του τροχαίου ατυχήματος

- **Τροχαίο ατύχημα** θεωρείται ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός που προκαλείται από την λειτουργία - κίνηση οχήματος και προξενεί βλάβη σε πρόσωπα και πράγματα. Ο προσδιορισμός του ατυχήματος ως τροχαίου εξαρτάται από το γεγονός ότι προήλθε από όχημα και συνέβη κατά τη λειτουργία αυτού.

Για να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- α) Το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία - κίνηση.**
- β) Να προκληθεί ζημιά - τραυματισμός - θάνατος (όχι πάντοτε) και**
- γ) Να μην υπάρχει πρόθεση (δόλος) από τους εμπλεκόμενους στο ατύχημα. Αν μια από τις παραπάνω συνιστώσες απουσιάζει δεν συντρέχει περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.**

Διάκριση τροχαίων ατυχημάτων

Τα τροχαία ατυχήματα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τα αποτελέσματα που επιφέρουν.

Αυτές είναι οι παρακάτω κατηγορίες:

α) Τροχαία Ατυχήματα Υλικών Ζημιών.

Τα ατυχήματα αυτά είναι και τα πλέον ανώδυνα, καθ' ότι δεν διακυβεύεται το αγαθό της ζωής των εμπλεκομένων. Η αποκατάσταση των ζημιών είναι μια απλή υπόθεση.

β) Τροχαία Ατυχήματα με Τραυματισμό.

Όταν προκληθεί ελαφρός ή σοβαρός τραυματισμός ανθρώπων.

γ) Τροχαία Ατυχήματα Θανατηφόρα.

Όταν έχουμε το θάνατο ενός ή περισσότερων εμπλακέντων στο ατύχημα ανθρώπων.

Οι Υπηρεσίες Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας επιλαμβάνονται προανακρίσεως μόνο για ατυχήματα με τραυματισμό.

Η σύγκρουση με υλικές μόνο ζημιές από αμέλεια δεν είναι ποινικό αδίκημα και ο ρόλος της Τροχαίας σ' αυτά είναι η αποκατάσταση της κυκλοφορίας και η ανταλλαγή των στοιχείων των οδηγών.

Πληροφοριακά στοιχεία

Νομοθετικό - ποινικό πλαίσιο για τα τροχαία ατυχήματα.

Στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα υπάρχει η **διάπραξη του αδικήματος της ανθρωποκτονίας από αμέλεια**. Το αδίκημα αυτό προβλέπεται και τιμωρείται από τα άρθρα 28 και 302 του **Ποινικού Κώδικα (Π.Κ)**. Η δίωξη του γίνεται αυτεπάγγελα.

Στα τροχαία ατυχήματα **σωματικών βλαβών έχουμε διάπραξη του αδικήματος της πρόκλησης σωματικής βλάβης εξ' αμελείας**. Η πράξη αυτή προβλέπεται και τιμωρείται με το άρθρο 314 του Π.Κ. Δηλαδή οδηγός ο οποίος με αποδεδειγμένη υπαιτιότητα του προκάλεσε σωματική βλάβη εξ' αμελείας τιμωρείται με το άρθ. 314 του Π.Κ. ταυτόχρονα δε υποχρεούται και στην αποκατάσταση της βλάβης που προκάλεσε. Το αδίκημα διώκεται αυτεπάγγελα σύμφωνα με το άρθρο 315 του Π.Κ. καθ' ότι ο οδηγός υποχρεούται να καταβάλει ιδιαίτερη προσοχή κατά την οδήγηση.

Στα τροχαία ατυχήματα υλικών ζημιών υπάρχει το νομικό πλαίσιο περί αποκατάστασης της ζημιάς που επήλθε είτε από τον δράστη είτε από τον ασφαλιστικό του φορέα. Ουσιαστικά στα τροχαία ατυχήματα υλικών ζημιών έχουμε Αστικής Φύσεως πράξη (φθορά ξένης ιδιοκτησίας) και όχι ποινικό αδίκημα.

- **Τροχαία ατυχήματα** αποκαλούνται αυτά που επισυμβαίνουν επί του οδικού δικτύου. Μπορεί να εμπεριέχουν υλικές ζημίες ή και τραυματισμό ανθρώπων ή ζώων. **Τροχαία δυστυχήματα** αποκαλούνται τα ατυχήματα επί οδικού δικτύου, που απαραίτητως εμπεριέχουν και θάνατο ανθρώπων.

Τροχαίο Ατύχημα ή Τροχαίο Δυστύχημα;

[Νέα για: ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ Newsbomb.gr](#)

www.newsbomb.gr/tags/temlist/tag/ΤΡΟΧΑΙΟ%20ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τροχαίο ατύχημα με τραυματία σε δρόμο της Χίου. **Τροχαίο ατύχημα** σημειώθηκε, Στη συμβολή των οδών Κανάρη και λεωφόρου στη Χίου. 15/07/2013 03 ...

[Νέα για: ΤΡΟΧΑΙΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ Newsbomb.gr](#)

www.newsbomb.gr/tags/temlist/tag/ΤΡΟΧΑΙΟ%20ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ

Εξιχνιάστηκε άμεσα, μετά από εμπειριστατωμένη αστυνομική έρευνα του Τμήματος Τροχαίας Χαλκίδας, θανατηφόρο **τροχαίο ατύχημα** με παράσυρση πεζού και ...



Τροχαίο με τρεις τραυματίες στην Κρήτη

Τρεις τραυματίες είναι ο απολογισμός τροχαίου ατυχήματος που σημειώθηκε το μεσημέρι στην παλιά Εθνική Οδό Χανίων Κισάμου στο ύψος του Πύργου Ψυλονέρου του δήμου Πλατανιά



Τροχαίο δυστύχημα με 23χρονο νεκρό στην Καστοριά

Ένας νεκρός ήταν ο τραγικός απολογισμός του τροχαίου δυστηχήματος που σημειώθηκε στην Καστοριά σήμερα νωρίς το πρωί.



Τροχαίο με τραυματία σε δρόμο της Χαλκίδας

Τροχαίο ατύχημα σημειώθηκε, το μεσημέρι της Κυριακής επί της οδούς Λιάσκα στη Χαλκίδα.



Τροχαίο δυστύχημα με 60χρονο νεκρό στα Χανιά

Ένα νεκρός είναι ο τραγικός απολογισμός του τροχαίου που έλαβε χτές το βράδυ στα Χανιά.

[Ένας ακόμα λύκος νεκρός σε τροχαίο ατύχημα στην Φλώρινα ...](#)

[News.in.gr>Ειδήσεις>Επιστήμη-Τεχνολογία](#)

[Κι άλλη νεκρή αρκούδα σε τροχαίο ατύχημα ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ...](#)

[www.arcturos.gr/el/index.php?option=ozo_conten&perform ...](http://www.arcturos.gr/el/index.php?option=ozo_conten&perform...)



[Δυο νέα παιδιά νεκρά μετά από ατύχημα σε τροχαίο στην Ξάνθη ...](#)



www.youtube.com/watch?v=Lal5tgQOYW0

8 Ιουν 3013 - Μεταφορτώθηκε από EpaChannelKavala
Σοβαρό **τροχαίο δυστύχημα** σημειώθηκε το απόγευμα της Κυριακής, με δύο νεκρούς, έξω από την Πανεπιστημιούπολη του Δημοκρίτειου, στην ...

Στο σχετικό αστυνομικό δελτίο αναφέρονται τα ακόλουθα:

“Την Κυριακή (6-5-2012) το απόγευμα, στο 1^ο χλμ. της Παλαιάς Εθνικής Οδού Ξάνθης-Ιάσμου, Ι.Χ.Ε. αυτοκίνητο, που οδηγούσε 22χρονος ημεδαπός, στο οποίο επέβαινε μια 17χρονη ημεδαπή, συγκρούστηκε πλαγιομετωπικά με Ι.Χ.Φ., που οδηγούσε 49χρονος ημεδαπός. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν να τραυματιστούν θανάσιμα ο 22χρονος και η 17χρονη και ελαφρά ο 49χρονος. Οι θανόντες και ο ελαφρά τραυματίας μεταφέρθηκαν στο Γενικό Νοσοκομείο Ξάνθης. Την προανάκριση ενεργεί το Τμήμα Τροχαίας Ξάνθης”.

Πολλές φορές στο Διαδίκτυο και στα διάφορα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης διαβάζουμε, βλέπουμε και ακούμε για: **“τροχαίο ατύχημα ή τροχαίο δυστύχημα”**.

Όπως φαίνεται από τις δύο παραπάνω έννοιες οι απόψεις δίστανται όσον αφορά για τον ποιον ορισμό μπορούμε να χρησιμοποιούμε όταν θέλουμε αναφερθούμε σε κάποιο τροχαίο ατύχημα.

Παραπάνω εξηγήσαμε την έννοια του **τροχαίου ατυχήματος**, εάν αναλύσουμε σημασιολογικά την έννοια του **τροχαίου δυστυχήματος** θα κατανοήσουμε εύκολα ότι εμπεριέχει την λέξη δυστυχία και πολύ σωστά καταλαβαίνουμε ότι αναφερόμαστε σε ένα τραγικό γεγονός με δυσάρεστη δυστυχώς εξέλιξη του συμβάντος.

Συνεπώς για τις ανάγκες του εγχειριδίου της Σχολής Σαμαρειτών και Διασωστών του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού:

- **Τροχαία ατυχήματα** αποκαλούνται αυτά που επισυμβαίνουν επί του οδικού δικτύου. Μπορεί να εμπεριέχουν υλικές ζημιές ή και τραυματισμό ανθρώπων ή ζώων. **Τροχαία δυστυχήματα** αποκαλούνται τα ατυχήματα επί οδικού δικτύου, που απαραίτητως εμπεριέχουν και θάνατο ανθρώπων.

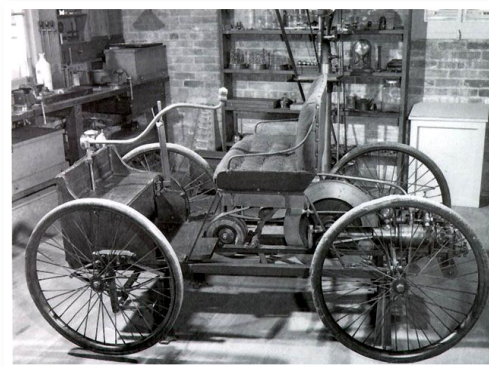
Έννοια που θα πρέπει να την χρησιμοποιούμε όταν θέλουμε να δώσουμε μια ακριβή αναφορά ενός τροχαίου ατυχήματος.



ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ



Στις 17 Αυγούστου του 1896 καταγράφηκε ο πρώτος θάνατος λόγω οδικού δυστυχήματος. Κατά τη διερεύνηση του δυστυχήματος, ο ιατροδικαστής είχε τότε γράψει: **Αυτό δεν πρέπει να συμβεί ποτέ ξανά!**



Η κα. **Bridget Driscoll**, 44 ετών από το Croydon UK, ήταν το πρώτο καταγεγραμμένο θύμα τροχαίου δυστυχήματος στον κόσμο!

Αν και μέγιστη ταχύτητα του αυτοκινήτου ήταν 8 μίλια ανά ώρα (13 km / h) ο οδηγός, Arthur James Edsall της Upper Norwood, υποστήριξε ότι την στιγμή του δυστυχήματος η ταχύτητα του αυτοκινήτου δεν ξεπερνούσε τα 4 μίλια ανά ώρα (6,4 km / h).

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΕΛΛΑΔΑ

Το έτος 1886 έκανε στην Αθήνα την εμφάνιση του το πρώτο λεωφορείο. Ήταν ένα όχημα Γαλλικής κατασκευής μεγαθήριο για την εποχή, είχε 14 καθίσματα και κινείτο με ατμό, είχε σιδερένιες ρόδες και έκανε μεγάλο θόρυβο καθώς περνούσε από τους κεντρικούς δρόμους της πρωτεύουσας που ακόμα δεν είχε ασφαλτοστρωθεί.

Οι πρωτοπόροι επιχειρηματίες αυτοκινητιστές το εκμεταλλεύονταν στην γραμμή Αθήνα - Θήβα, ώσπου μια ημέρα από έναν σπινθήρα άρπαξε φωτιά και τελείωσε άδοξα η σταδιοδρομία του.



Το 1896 έφθασε στην Ελλάδα το πρώτο αυτοκίνητο, το 1897 το δεύτερο και στην συνέχεια και άλλα.



Το πρώτο τροχαίο στην Ελλάδα έγινε από έναν πρίγκηπα:

Το πρώτο αυτοκινητιστικό τροχαίο και μάλιστα θανατηφόρο που έχει καταγραφεί επίσημα στην Ελλάδα, συνέβη την Κυριακή 4 Μαρτίου 1907, στις 11:30 το πρωί περίπου, στη Λεωφόρο Συγγρού μετά την Πύλη του Αδριανού στο ύψος του εργοστασίου ΦΙΞ.



Δράστης, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Αστυνομίας ήταν ο τότε υπουργός και βουλευτής Φθιώτιδος Νικόλαος Σιμόπουλος. Κατά την Αστυνομία, ο υπουργός ακολουθούσε σε απόσταση περίπου 30 μέτρων το αυτοκίνητο του πρίγκηπα Ανδρέα (παππού του σημερινού Καρόλου της Αγγλίας) με κοινό προορισμό το Παλαιό Φάληρο.

Στο ύψος του ΦΙΞ (πάντοτε κατά την επίσημη ανακοίνωση της Αστυνομίας), ο υπουργός προσπερνώντας το αυτοκίνητο του Πρίγκηπος, παρέσυρε τη μόλις 25χρονη Ευφροσύνη Βαμβακά, μητέρα ανήλικων παιδιών περνώντας από πάνω της με το αυτοκίνητό του. Στη συνέχεια, πάνω από την άτυχη γυναίκα πέρασε και το αυτοκίνητο του πρίγκηπα, παρ'όλο που προσπάθησε να μειώσει την ταχύτητά του.

Σημειώνουμε εδώ ότι αρκετός θόρυβος είχε δημιουργηθεί τότε για το γεγονός ότι μάλλον την άτυχη γυναίκα τη σκότωσε ο Πρίγκιπας και ότι ο Σιμόπουλος απλά ανέλαβε την ευθύνη του ατυχήματος, προκειμένου να «καλύψει» τον πρίγκηπα Ανδρέα.

Ο Διοικητής της Αστυνομίας την επομένη, κάλεσε τους επτά (7) οδηγούς - κατόχους αυτοκινήτων της τότε Αθήνας και τους έκανε αυστηρότατες συστάσεις να οδηγούν με προσοχή.

Οι δε εφημερίδες της εποχής, είχαν αναγάγει σε πρώτο θέμα το τροχαίο αυτό, αναφέροντας χαρακτηριστικά **«Επτά αυτοκίνητα κυκλοφορούν και θρηνούμε θύματα... Φανταστείτε τι θα γίνει αν γίνουν εβδομήντα!...»**

Τι έγραφε ο Τύπος της εποχής:

Σύμφωνα με τις εφημερίδες της εποχής, «ο πρίγκηψ Ανδρέας μετά της συζύγου του Αλίκης και του Υπασπιστού του Μεταξά, οδηγούσε το αυτοκίνητό του στη λεωφόρο Συγγρού για να μεταβεί στο Παλαιό Φάληρο και εκείθεν εις Πειραιά».

Ακολουθούσε το αυτοκίνητο του Νικολάου Σιμόπουλου, που τον καιρό εκείνο διατελούσε υπουργός και βουλευτής Φθιώτιδος. Όταν τα δυο αυτοκίνητα βρίσκονταν πριν τη γέφυρα και κοντά στο Ζυθοπωλείο του "Φιξ", ο Σιμόπουλος θέλησε να προσπεράσει το αυτοκίνητο του πρίγκηπα και αύξησε την ταχύτητα του αυτοκινήτου του.

Η οδός ήταν ελεύθερη από πεζούς και το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου, αφού προσπέρασε το προπορευόμενο, κατέλαβε το δεξιό της οδού και συνέχισε να κινείται κανονικά επί της λεωφόρου.

“Ξαφνικά μία γυναίκα, ευρισκόμενη με ένα παιδί επί του πεζοδρομίου, εισήλθε επί της λεωφόρου και ευρέθη αντιμέτωπη με το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου”, αναφέρουν οι “Καιροί της εποχής”.

Αυτός βλέποντας τον προφανή κίνδυνο με ελιγμούς προσπάθησε να αποφύγει τη σύγκρουση με τη γυναίκα, αλλά η άτυχη γυναίκα φοβήθηκε, δεν σταμάτησε, αλλά έτρεξε να περάσει στο απέναντι πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα το αυτοκίνητο να την ρίξει στο έδαφος και να περάσει από το σώμα της.

Φαίνεται ότι πάνω από το σώμα της άτυχης γυναίκας διήλθε και το αυτοκίνητο του πρίγκηπα Ανδρέου, παρά το γεγονός ότι προσπάθησε να ανακόψει την ταχύτητά του.

Το πρώτο τροχαίο δυστύχημα στην Αθήνα είχε συμβεί. Το πρώτο θύμα ήταν η Ευφροσύνη Βαμβακά, ηλικίας 25 ετών, καταγόμενη από το Αργοστόλι, σύζυγος του σανδαλοποιού Θεοδώρου.

Η “Εστία” έγραψε επίσης:

Ο βασιλεύς όταν επληροφορήθη υπό του Πρίγκηπος Ανδρέου, το γεγονός, έδωσε εντολή σ' αυτόν να τεθεί στη διάθεση του Εισαγγελέως και του Ανακριτή, καλώντας αμέσως στα ανάκτορα τον Διευθυντή της Αστυνομίας κ. Δαμηλάτην εις τον οποίον συνέστησε να ενεργήσει αυστηρότατες ανακρίσεις για την ανακάλυψη της αληθείας και εύρεσιν του αληθούς ενόχου. Επίσης τον βασιλέα ενημέρωσε περί των πραγματικών περιστατικών και ο βουλευτής Νικόλαος Σιμόπουλος, όστις ετέθη στη διάθεση της δικαιοσύνης.

Οι ανακρίσεις άρχισαν αμέσως. Η υπόθεση ανετέθη στον τακτικό ανακριτή κ. Λογοθέτη ο οποίος παρισταμένου και του Εισαγγελέως κ. Λυκουρέζου εξήτασε στο εισαγγελικό κατάστημα, τον υπασπιστή του Πρίγκηπος Ανδρέου, κ. Μεταξάν, τον σύζυγον της φονευθείσης γυναικός Θεόδωρον Βαμβακά και άλλους.

Ο εισαγγελεύς και ο Ανακριτής μετέβησαν στη συνέχεια στον τόπον του δυστυχήματος και ανέκριναν γείτονας τινάς. Ο κ. Λογοθέτης θα λάβη στη συνέχεια κατάθεση του Πρίγκηπος Ανδρέου και θα εξετάσει στη συνέχεια τον Νικόλαον Σιμόπουλον, υποβάλλοντας την δικογραφίαν στον Εισαγγελέα, όστις θα ασκήσει στη συνέχεια ποινικήν δίωξη για φόνο εξ αμελείας.

Ποιός ήταν ο Πρίγκηπας Ανδρέας:



Ο Πρίγκιπας Ανδρέας ήταν ο τέταρτος γιος του Βασιλιά Γεωργίου Α΄ των Ελλήνων και της Βασίλισσας Όλγας των Ελλήνων. Γεννήθηκε στην Αθήνα στις 2 Φεβρουαρίου (20 Ιανουαρίου με το παλιό ημερολόγιο) 1882 και πέθανε στο Μόντε Κάρλο στις 3 Δεκεμβρίου 1944.

Μετά την Μικρασιατική Καταστροφή δικάσθηκε και καταδικάσθηκε με την κατηγορία της ανυπακοής αλλά δεν εκτελέστηκε από την Επαναστατική Στρατιωτική Κυβέρνηση. Πήγε μαζί με την οικογένειά του εξορία στη Γαλλία και εγκαταστάθηκαν στο προάστιο του Παρισίου, Σαιν

Κλού ,φιλοξενούμενοι της εύπορης συζύγου του αδελφού του Γεωργίου, Πριγκίπισσας Μαρία Βοναπάρτη. Το 1928 εξέδωσε το βιβλίο “Δορύλαιον - Σαγγάριος 1921”. Το 1935 αποκαταστάθηκε στον βαθμό του και στη συνέχεια πραγματοποίησε σύντομα ταξίδια στην Ελλάδα.

ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Κάθε χρόνο χάνονται στην ασφαλτο περίπου 1.200.000 ζωές δηλαδή 3.000 θάνατοι ημερησίως από τους οποίους οι 500 αφορούν παιδιά! Ο αριθμός των τραυματισμένων αγγίζει τα 50.000.000 από τους οποίους τα 15.000.000 αφορούν πολύ σοβαρούς τραυματισμούς ή μόνιμες αναπηρίες!



Στην Ελλάδα καταγράφονται κάθε χρόνο περί τα 20.000 οδικά ατυχήματα, με περίπου 1.600 νεκρούς και 30.000 τραυματίες, πέρα από τις σημαντικές υλικές ζημιές. Σε αυτά πρέπει να προστεθούν περίπου 80.000 ατυχήματα με υλικές μόνο ζημιές που δηλώνονται στις ασφαλιστικές εταιρίες.

Η συνεχής αύξηση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων, η οποία παρακολουθεί την αύξηση του πληθυσμού και του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν, έχει καταστήσει τα οδικά ατυχήματα μία από τις κυριότερες αιτίες θανάτου (ιδίως μεταξύ των νέων ανθρώπων) και μία μεγάλη κοινωνική δαπάνη.

ΑΙΤΙΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τρεις είναι οι βασικές παράγοντες που επιδρούν στην οδική ασφάλεια:

- ❖ *Ο οδηγός,*
- ❖ *το όχημα,*
- ❖ *η οδός και το λειτουργικό περιβάλλον.*

Επισημαίνεται, ωστόσο πως στις περισσότερες περιπτώσεις δυο ή τρεις παράγοντες συμβάλουν στην πρόκληση ατυχήματος.

Η σωματική και η ψυχική υγεία των οδηγών, η ηλικία, το διανοητικό επίπεδο, η ικανότητα του οδηγού και ο σεβασμός από μέρους του κώδικα οδικής κυκλοφορίας παίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων.

ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΙΤΙΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

- ❖ *Οι συχνές παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.*
- ❖ *Η κατανάλωση αλκοόλ.*
- ❖ *Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.*
- ❖ *Η υπερβολική ταχύτητα.*
- ❖ *Η κούραση και ο ύπνος κατά την οδήγηση.*
- ❖ *Η επιθετική οδική συμπεριφορά.*

Η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους είναι από τα κυριότερα αίτια που οδηγούν στο θάνατο ή σε ολικές αναπηρίες μετά από μια τροχαία σύγκρουση.



Γνωρίζετε τον λόγο που το σήμα STOP της τροχαίας έχει οκταγωνικό σχήμα, είναι μεν, ότι θα έπρεπε να έχει και ειδικό σχήμα εντελώς διαφορετικό και μοναδικό σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα, διότι το STOP θεωρείται από τα σημαντικότερα, αν όχι το σημαντικότερο οδικό σήμα, αλλά ο κύριος λόγος του διαφορετικού σήματος είναι για να γίνεται διακριτό, αντιληπτό και κατανοητό και από αυτούς που έρχονται από αντίθετες κατευθύνσεις!!! Το ίδιο ισχύει και για το ανάποδο τρίγωνο (υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας) και για το ρόμβο (οδός προτεραιότητας)!

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- ✓ Φαρμακείο Πρώτων Βοηθειών.
- ✓ Πυροσβεστήρας.
- ✓ Τρίγωνο ασφαλείας.
- ✓ Φακός.
- ✓ Σφυράκι θραύσης κρυστάλλων.
- ✓ Γιλέκο οδηγού με ανακλαστικές ρίγες.



ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Νιώσατε έντονη κούραση ενώ οδηγείτε; είναι τα βασικά σημεία κόπωσης του οδηγού!

- **Συχνό χασμουρητό.**
- **Τσούξιμο ματιών.**
- **Δυσκαμψία ή πόνος του αυχένα.**
- **Απότομες διορθώσεις του τιμονιού.**
- **Έλλειψη συγκέντρωσης στην οδήγηση.**

Η κόπωση είναι ένας από τους μεγαλύτερους παράγοντες κινδύνου και στις πρώτες θέσεις σαν αίτιο τροχαίου ατυχήματος.

Τα τροχαία ατυχήματα που έχουν προκληθεί από οδηγούς που έχουν αποκοιμηθεί στο τιμόνι είναι μοιραία, καθώς ο οδηγός δεν είναι σε θέση να αντιδράσει.

Η κατανάλωση καφέ, το ανοιχτό παράθυρο, η δυνατή μουσική ή και το κάπνισμα, δεν είναι αποτελεσματικά μέτρα αντιμετώπισης της κόπωσης!

Αν νιώσεις έντονη κούραση ενώ οδηγείς, σταμάτα σε ασφαλή χώρο και κοιμήσου για 15 - 30 λεπτά!

Σχετικά μικρό ποσοστό ατυχημάτων οφείλεται σε μηχανικές βλάβες των οχημάτων. Οι βλάβες αυτές αποδίδονται συχνά στην ανεπαρκή συντήρηση, την παλαιότητα, την υπερφόρτωση κτλ.



Η ίδρυση και λειτουργία δημοσίων και ιδιωτικών ΚΤΕΟ συνδράμει σημαντικά προς την κατεύθυνση μείωσης τέτοιων ατυχημάτων. Σημειώνεται ότι τα δημόσια χρήματα ελέγχονται υποχρεωτικά από δημόσιο ΚΤΕΟ.

Σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στην Ελλάδα, η εμπλοκή των λεωφορείων σε οδικά ατυχήματα είναι μικρότερη από αυτή των άλλων οχημάτων (φορτηγά, ΙΧ επιβατικά). Δηλαδή ο αριθμός των ατυχημάτων με λεωφορεία δεν είναι πολύ υψηλός, αν σκεφτεί κάποιος τον αριθμό τους και τον αριθμό χιλιομέτρων που διανύουν κάθε μέρα. Ωστόσο, η σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων με εμπλοκές λεωφορείων είναι υψηλή. Αυτό σημαίνει ότι στα ατυχήματα με λεωφορεία υπάρχουν νεκροί και σοβαρά τραυματισμένοι, εξαιτίας του κατά κανόνα μεγάλου αριθμού επιβατών, αλλά και του βάρους των λεωφορείων.



Διεθνείς μελέτες καταδεικνύουν ότι ο τύπος των λεωφορείων που εμπλέκονται συχνότερα σε θανατηφόρα οδικά ατυχήματα είναι τα σχολικά λεωφορεία. Ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν τακτικές υπεραστικές διαδρομές. Ο συνηθέστερος τύπος ατυχήματος με εμπλοκή λεωφορείου είναι η πρόσκρουση σε αντικείμενο επί της οδού. Ακολουθούν οι μετωπικές συγκρούσεις σε λεωφορειολωρίδες με κατεύθυνση κυκλοφορίας αντίθετη απ' αυτήν των υπολοίπων οχημάτων.



Η συσχέτιση των ατυχημάτων με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων αποτελεί επιστημονικό αντικείμενο υπό διερεύνηση.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά των οχημάτων που εν γένει θεωρείται ότι επηρεάζουν σημαντικά την οδική ασφάλεια είναι:

α) Η ηλικία: Τα παλαιότερα οχήματα εμπλέκονται σε περισσότερα ατυχήματα και προκαλούν περισσότερα θύματα από τα νεότερα.

β) Το μέγεθος: Στα ατυχήματα με ένα μόνο όχημα η πιθανότητα θανάτου του οδηγού εξαρτάται από το βάρος του οχήματος.

γ) Ο τύπος: Ο τύπος του οχήματος (επιβατικό, φορτηγό, λεωφορείο κτλ) επιδρά τόσο στη συχνότητα, όσο και στην σοβαρότητα των ατυχημάτων. Η τυπολογία των ατυχημάτων με εμπλοκή λεωφορείων εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες όπως:

Η χρονική στιγμή: (ώρα της ημέρας, ημέρα της εβδομάδος, μήνας του έτους), π.χ. ατυχήματα με σχολικά λεωφορεία δεν συμβαίνουν το καλοκαίρι.



Το είδος της σύγκρουσης: μετωπική, νωτομετωπική κτλ) π.χ. Οι συνέπειες των μετωπικών συγκρούσεων είναι συνήθως σοβαρότερες.



Το είδος του μεταφορικού έργου: (σχολικό, αστικό, υπεραστικό, δημόσιο, ιδιωτικό) π.χ. Τα σχολικά λεωφορεία εμπλέκονται συχνότερα σε ατυχήματα με πεζούς από ότι τα υπεραστικά.



Χαρακτηριστικά του οδηγού: (εμπειρία, ηλικία) π.χ. Οι έμπειροι οδηγοί μπορεί να αντιμετωπίσουν καλύτερα ενδεχομένους κινδύνους.



Χαρακτηριστικά του οχήματος: (ηλικία, δυνατότητες, εσωτερική διάταξη) π.χ. τα παλαιότερα οχήματα δεν είναι εξοπλισμένα με ζώνες ασφαλείας και ενδεχόμενη σύγκρουση μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβατών.



Τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου: π.χ. σε αυτοκινητόδρομο δεν συμβαίνουν μετωπικές συγκρούσεις.



Τις καιρικές συνθήκες: π.χ. Σε συνθήκες ομίχλης, η ορατότητα των οδηγών μειώνεται.



Τις συνθήκες κυκλοφορίας: π.χ. Σε συνθήκες συμφόρησης, οι ταχύτητες είναι χαμηλές και τα ατυχήματα λιγότερο σοβαρά.



Οι συνέπειες της πρόκλησης ατυχημάτων είναι σοβαρές και πλήττουν τόσο τους άμεσα εμπλεκόμενους και τις οικογένειες τους, όσο και ολόκληρο το κοινωνικό σύνολο.

Οι συνέπειες αυτές αφορούν καταρχήν στο πόνο που προκαλεί η απώλεια ή ο τραυματισμός φιλικών και συγγενικών προσώπων. Έπειτα, αφορά στην απώλεια πολύτιμου ανθρώπινου δυναμικού.

Το κόστος των νοσηλειών είναι επίσης ιδιαίτερα υψηλό και καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τις ασφαλιστικές εταιρίες.

Τελικά όμως μετακαλείται στο πολίτη.



Ακόμα και αν οι υλικές ζημιές των εμπλεκομένων οχημάτων και του οδικού περιβάλλοντος ενέχουν συχνά υψηλό κόστος.

Επιπλέον, η κυκλοφορική συμφόρηση που προκαλείται εξαιτίας των ατυχημάτων (ακόμα και των πλέον ασήμαντων) είναι μεγάλη και εκτιμάται ότι ευθύνεται για της μισές ώρες που χάνουν οι οδηγοί στην κίνηση.

Οι ώρες αυτές όμως, έχουν υψηλότερο κόστος, ενώ συνεπάγονται με περιβαλλοντική ρύπανση και σπατάλη ενέργειας.



Η ΑΛΥΣΙΔΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ (ΔΙΑΣΩΣΗΣ)



Η δυσκολία των Πρώτων Βοηθειών έγκειται στο περιβάλλον του ατυχήματος. Οι κίνδυνοι που προκάλεσαν το ατύχημα, πιθανότατα συνεχίζουν να υφίστανται και να έχουν τη δυνατότητα να προκαλέσουν άλλο ένα ατύχημα, αυτή τη φορά με θύμα όποιον προσπαθήσει απρόσεκτα και επιπόλαια να βοηθήσει τα θύματα του πρώτου ατυχήματος.

Ο χώρος του ατυχήματος μπορεί να είναι άγνωστος σε αυτόν που παρέχει τις Πρώτες Βοήθειες, με αποτέλεσμα οι προαναφερθέντες κίνδυνοι να μεγιστοποιούνται. Η περιοχή μπορεί να είναι απομακρυσμένη, και να μην μπορεί να φθάσει καθόλου ασθενοφόρο ή να καθυστερήσει η άφιξή του.

Ο τραυματίας πάντα περιστοιχίζεται από πολλούς ανθρώπους που θέλουν να βοηθήσουν, αλλά δεν ξέρουν πώς, αλλά και από περιέργους, που απλά το γεγονός τους κίνησε την περιέργεια. Όλοι αυτοί μπορούν να είναι οι χειρότεροι εχθροί αλλά και οι καλύτεροι σύμμαχοι, τόσο του τραυματία, όσο και του παρέχοντος τις Πρώτες Βοήθειες.

ΠΟΛΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ!!!

Για να είναι αποτελεσματικός, ο άνθρωπος που προσφέρει Πρώτες Βοήθειες θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να σκέφτεται καθαρά και να πράττει με βάση τη λογική, τη στιγμή που όλοι οι άλλοι έχουν καταβληθεί από πανικό ή λειτουργούν με βάση το συναίσθημα.

Παρόλο που πολλές φορές το συναίσθημα θα μας εξωθεί να δοκιμάσουμε να επέμβουμε σε ένα περιστατικό, η λογική μπορεί να μας αποτρέψει, για λόγους π.χ. ασφάλειας.

Ενώ, για παράδειγμα, το συναίσθημα λέει ότι πρέπει να μπούμε σε ένα φλεγόμενο κτίριο για να σώσουμε ένα μικρό παιδάκι από το θάνατο, η λογική λέει ότι δεν πρέπει να μπούμε, εκτός και αν έχουμε κατάλληλη εκπαίδευση και εξοπλισμό, γιατί αν μπούμε στο κτίριο χωρίς αυτά, πιθανότατα θα εγκλωβιστούμε και εμείς, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κανένας άλλος να εφαρμόσει ΚΑΑ στο παιδί όταν θα το βγάλουν οι πυροσβέστες με ασφάλεια έξω από το φλεγόμενο κτίριο.

Σε ένα επείγον περιστατικό όλοι στρέφονται στον γνώστη για να σώσει την κατάσταση, όποια και αν είναι αυτή. Αυτός θα πρέπει να σκέφτεται καθαρά και να λειτουργεί σωστά για να μπορέσει να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Θα πρέπει να δείχνει οντότητα και να κάνει ότι κάνει με ψυχραιμία, για να έχει κάποιο θετικό αποτέλεσμα. Ο πανικός είναι ο χειρότερος εχθρός όλων.

Αναπτύσσεται εύκολα, μεταδίδεται ταχύτατα και καταπολεμάται δύσκολα και αργά. Ακόμα χειρότερα, αν ο παρέχων τις Πρώτες Βοήθειες πανικοβληθεί, ο πανικός αυτός έχει δυσανάλογα σοβαρές συνέπειες σε όλους τους υπόλοιπους, συμπεριλαμβανομένου και του θύματος.

Αντίθετα, αν ο αρωγός παραμείνει ψύχραιμος, κερδίζει την εμπιστοσύνη όλων. Για να μπορέσει όμως, να παραμείνει ψύχραιμος και να ενεργήσει σωστά, θα πρέπει να έχει συνηθετοποιήσει το ρόλο του τη συγκεκριμένη στιγμή, να έχει θάρρος και να ενεργήσει με βάση τη λογική.

Πολύ βασικό ρόλο στην αντιμετώπιση κάποιου περιστατικού παίζει η ασφάλεια του αρωγού, των διασωστών, των παρισταμένων, του θύματος, γενικά του χώρου του ατυχήματος.

Πολλά ατυχήματα έχουν συμβεί όταν πολίτες ή διασώστες προσπάθησαν να βοηθήσουν τα θύματα ενός ατυχήματος χωρίς να έχουν λάβει τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας.

Ο ρόλος του τριγώνου ασφαλείας

Το τρίγωνο ασφαλείας τοποθετείται σε απόσταση 100 τουλάχιστον μέτρων από το σημείο του ατυχήματος. Αν μέσα στην απόσταση αυτή υπάρχει στροφή, το τρίγωνο θα πρέπει να τοποθετηθεί πριν τη στροφή. Αν ο δρόμος είναι διπλής κατευθύνσεως χωρίς νησίδα στη μέση θα πρέπει να τοποθετηθεί και δεύτερο τρίγωνο στο απέναντι ρεύμα κυκλοφορίας, με τον ίδιο τρόπο. Το τρίγωνο τοποθετείται σε απόσταση 70 εκατοστών περίπου από το άκρο της οδού, ώστε να είναι εμφανές από τους οδηγούς των επερχόμενων οχημάτων.



Αν είναι δυνατό, θα πρέπει να τοποθετηθεί και ένας άνθρωπος με ρούχα έντονου χρώματος στο σημείο του τριγώνου, ώστε να ειδοποιεί με σήματα τους οδηγούς για να μειώσουν ταχύτητα.



Για το λόγο αυτό η ασφάλεια της επονομαζόμενης στη γλώσσα των διασωστών “σκηνής του ατυχήματος” θα πρέπει να είναι το κύριο μέλημα οποιουδήποτε προσφέρει τις Πρώτες Βοήθειες.

Αντιμετώπιση

Η μέριμνα για την ασφάλεια ξεκινά πριν ασχοληθούμε με το θύμα. Καθώς πλησιάζουμε, θα πρέπει να έχουμε όλες τις αισθήσεις μας σε επαγρύπνηση για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε έγκαιρα τυχόν κινδύνους που μπορεί να υπάρχουν, όπως για παράδειγμα συνεχιζόμενη ροή ηλεκτρικού ρεύματος σε μια ηλεκτροπληξία, κυκλοφορία οχημάτων στο χώρο του τροχαίου ατυχήματος ή κίνδυνος τραυματισμού από μια ψηλή σκάλα που βρίσκεται κοντά στο χώρο ενός εργατικού ατυχήματος.

Πριν από την έναρξη οποιασδήποτε ενέργειας θα πρέπει να κάνουμε μια γρήγορη οπτική σάρωση όλης της σκηνής του ατυχήματος, με σκοπό τον εντοπισμό τυχόν κινδύνων.

Για όσους κινδύνους εντοπίσουμε, θα λάβουμε μέριμνα ώστε να τους μειώσουμε. Θα κόψουμε την παροχή του ρεύματος στην περίπτωση της ηλεκτροπληξίας, θα τοποθετήσουμε τρίγωνο σε κατάλληλη θέση (όπως φαίνεται στην εικόνα) στην περίπτωση ενός τροχαίου ατυχήματος και θα τοποθετήσουμε τη σκάλα στο έδαφος στην περίπτωση του εργατικού ατυχήματος.

ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Άμεσες ενέργειες για τη διασφάλιση της Σκηνής του Ατυχήματος, των Διασωστών, των παρευρισκομένων και τέλος του θύματος ή των θυμάτων.

ΒΑΣΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

- 1. Δεν επιτρέπεται ο Διασώστης να γίνει θύμα.*
- 2. Πρέπει να αναγνωρίζονται έως και να εκμηδενίζονται όλοι οι κίνδυνοι.*
- 3. Δεν πρέπει να επιτρέψουμε την αύξηση του αριθμού των θυμάτων.*
- 4. Δεν επιχειρούμε χωρίς τα κατάλληλα μέσα ατομικής προστασίας.*
- 5. Δεν επιχειρούμε εάν δεν έχουμε την κατάλληλη εκπαίδευση.*

Η εκτίμηση της ασφάλειας σκηνής θα πρέπει να συνεχίζεται καθ' όλη τη διάρκεια της επιχείρησης.

Έξι διαφορετικά στάδια για τη διασφάλιση της σκηνής του ατυχήματος

1. Αποφυγή του κινδύνου (το πιο αποτελεσματικό).
2. Περιορισμός της έκθεσης στον κίνδυνο (απαιτεί πολύ καλή εκπαίδευση).
3. Αφαίρεση του κινδύνου (αποτελεσματικό αλλά όχι πάντα εφικτό).
4. Μείωση της ευπάθειας των εμπλεκόμενων (απαιτεί πολύ καλή εκπαίδευση σε συνδυασμό με πολύ καλό και εξειδικευμένο εξοπλισμό).
5. Παρακολούθηση του κινδύνου.
6. Αναγνώριση και επισήμανση του κινδύνου.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ!!!

Το σημείο του ατυχήματος θα πρέπει να επισημανθεί όσο το δυνατόν περισσότερο.

Σε περίπτωση μειωμένης ορατότητας π.χ. σε κλειστή στροφή ή σε περίπτωση μεγάλης έκτασης ατυχήματος επί του οδοστρώματος, η επισήμανση θα πρέπει να γίνεται και στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.

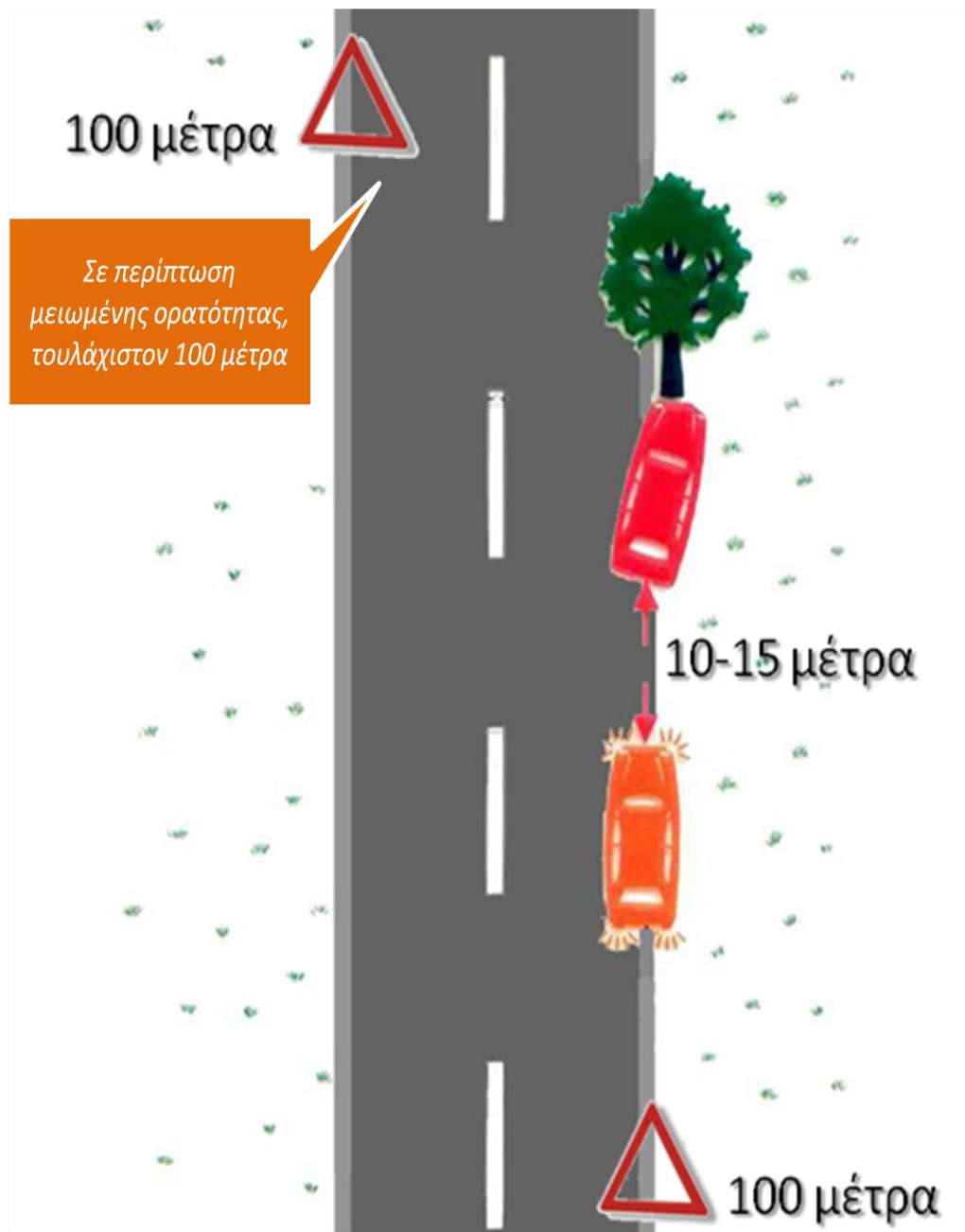
ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΙΓΩΝΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:

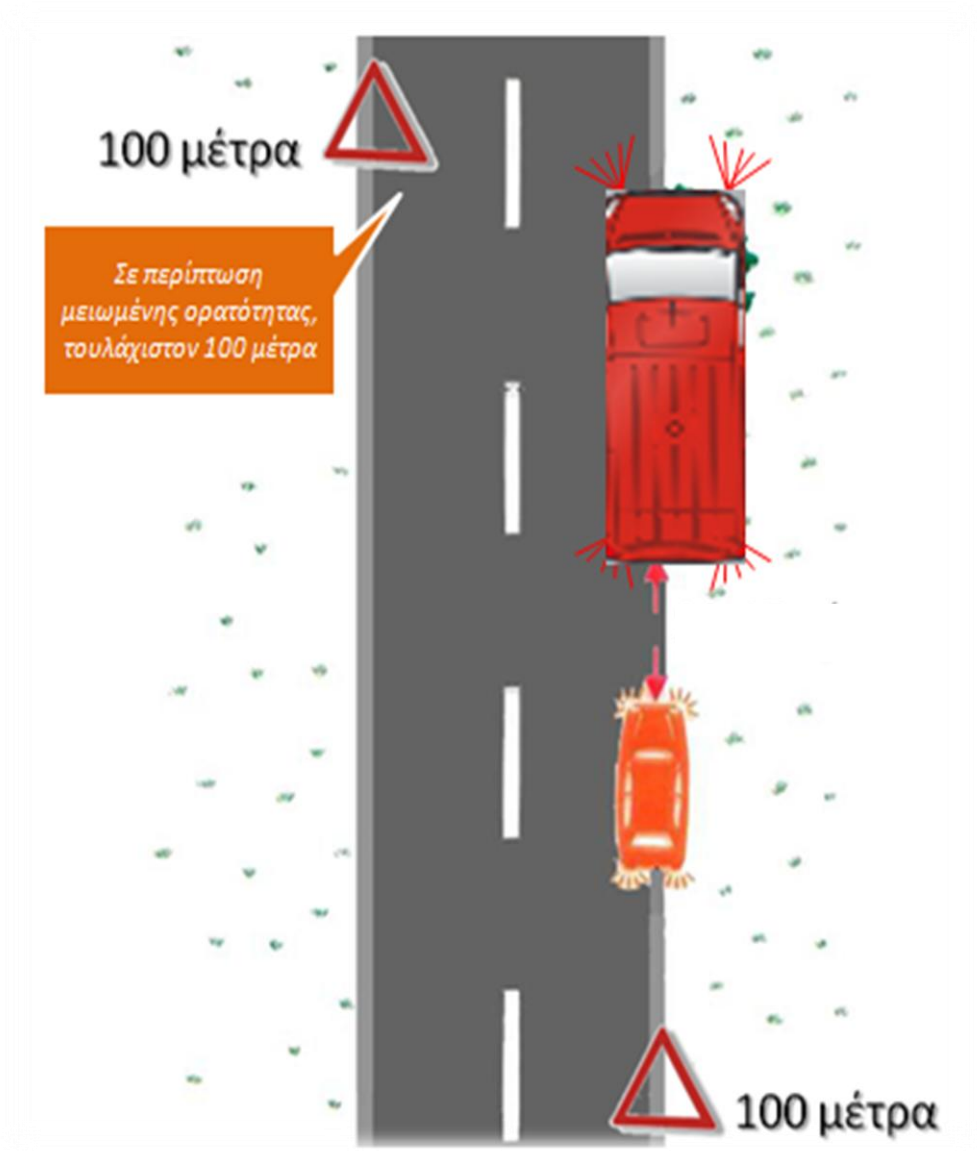
20 m, εντός κατοικημένων περιοχών.

50 m, εκτός κατοικημένων περιοχών.

100 m, σε αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας.

Η επέμβασή μας θα πρέπει να βασίζεται στη λογική και με γνώμονα την ασφάλειά μας και όχι στην αυτοθυσία.





Σε περίπτωση όπου στο ατύχημα έχει εμπλακεί όχημα που φέρει τις χαρακτηριστικές πορτοκαλί πινακίδες επισήμανσης επικινδύνων υλικών κρατήστε απόσταση ασφαλείας και **ενημερώστε άμεσα την Πυροσβεστική Υπηρεσία.**



ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ - ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ ΜΙΚΡΩΝ ΕΣΤΙΩΝ

Σε περίπτωση, όπου λόγω του ατυχήματος υπάρχουν ενεργές εστίες φωτιάς, η κατάσβεση αυτών θεωρείται άμεση ενέργεια, αλλά και σε αυτή την περίπτωση η κατάσβεση γίνεται εφόσον έχουν προηγηθεί οι απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του διασώστη.

Η χρήση πυροσβεστήρα επί του οχήματος γίνεται στα σημεία από τα οποία βγαίνει σκουρόχρωμος καπνός που δεν διαλύεται αμέσως π.χ. από τους θόλους των ελαστικών και την μπροστινή σχάρα κάτω από το καπό.



ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

- Διατηρήστε την ψυχραιμία σας.
- Σημάνετε συναγερμό, φροντίστε να ειδοποιηθεί η Πυροσβεστική Υπηρεσία.
- Χρησιμοποιείτε τον πλησιέστερο πυροσβεστήρα άμεσα.
- Χρησιμοποιείτε όλο το κατασβεστικό υλικό.

Οι φορητοί πυροσβεστήρες αποτελούν είδος πρώτης ανάγκης στην κατάσβεση πυρκαγιών. Χρησιμοποιούνται σε πολλά κτίρια σαν βασικό τμήμα του εξοπλισμού ενεργητικής πυροπροστασίας. Θα πρέπει να υπάρχουν σε κάθε σπίτι, αυτοκίνητο ή σκάφος. Επαρκής ποσότητα θα πρέπει σε Οχήματα Διάσωσης. Ένας τουλάχιστον πυροσβεστήρας ξηράς κόνεως 6 κιλών θα πρέπει να υπάρχει σε κάθε υπηρεσιακό όχημα του Ε.Ε.Σ. Οι πυροσβεστήρες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται άμεσα μετά την εκδήλωση της πυρκαγιάς, γιατί μπορούν να σβήσουν γρήγορα μια εστία, αλλά η πυροσβεστική τους ικανότητα είναι περιορισμένη. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να είναι διαθέσιμοι σε πρώτη ζήτηση. Όλοι οι Εθελοντές Σαμαρείτες - Διασώστες θα πρέπει να γνωρίζουν τη λειτουργία ενός φορητού πυροσβεστήρα.

Στο εμπόριο διατίθενται είδη πυροσβεστήρων που χρησιμοποιούν όλα τα μέσα πυρόσβεσης. Έτσι, διακρίνουμε:

- Πυροσβεστήρες νερού, που συμβολίζονται με το γράμμα “W”.
- Πυροσβεστήρες (χημικού) αφρού, που συμβολίζονται “WF”.
- Πυροσβεστήρες ξηράς κόνεως τύπου BC, που συμβολίζονται “P”.
- Πυροσβεστήρες ξηράς κόνεως τύπου ABC, που συμβολίζονται “P”.
- Πυροσβεστήρες ξηράς κόνεως, εξειδικευμένης για μέταλλα, που συμβολίζονται “Pd”.
- Πυροσβεστήρες διοξειδίου του άνθρακα, που συμβολίζονται “C”.

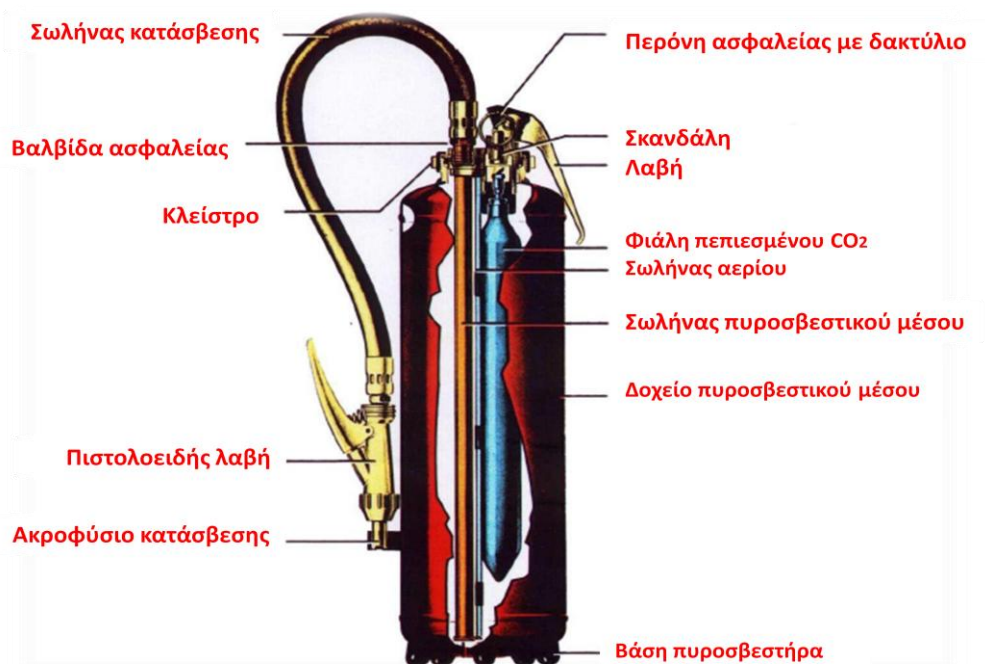


Σε κάθε περίπτωση, ο τρόπος κατασκευής του πυροσβεστήρα είναι περίπου ο ίδιος. Παρακάτω ένας πυροσβεστήρας ξηράς κόνεως σε τομή. Διακρίνουμε τα τρία βασικά μέρη από τα οποία αποτελείται ένας φορητός πυροσβεστήρας: το σώμα του πυροσβεστήρα (που περιέχει τη γόμωση), το μηχανισμό ενεργοποίησης του πυροσβεστήρα και το σύστημα εκτόξευσης της γόμωσης.

Ο τρόπος λειτουργίας του πυροσβεστήρα έχει ως εξής: μέσω του μηχανισμού ενεργοποίησης διοχετεύεται αέριο μέσα στο σώμα του πυροσβεστήρα, δημιουργείται εσωτερική πίεση και εκτοξεύεται έτσι το περιεχόμενο κατασβεστικό υλικό.

Το αέριο που αυξάνει την εσωτερική πίεση μπορεί να προέλθει είτε από εσωτερικό ή εξωτερικό χαλύβδινο φιαλίδιο (μπορεί να περιέχει διοξείδιο του άνθρακα - το συνηθέστερο - ή άζωτο ή ήλιο ή μίγμα αερίων), είτε να υπάρχει συνεχώς εντός του σώματος του πυροσβεστήρα, οπότε και ονομάζεται πυροσβεστήρας με αποθηκευμένη (διαρκώς) πίεση, με απαραίτητη βέβαια σε αυτή την περίπτωση την ύπαρξη εξωτερικά ενός μανομέτρου. Η πίεση λειτουργίας (που αναπτύσσεται εσωτερικά στους πυροσβεστήρες που χρησιμοποιούν προωθητικό αέριο) είναι γύρω στα 12 - 15 "bar".

Στους πυροσβεστήρες CO₂ ή άλλων αερίων, τα ίδια τα κατασβεστικά αέρια βρίσκονται υπό πίεση και επομένως δε χρειάζεται προωθητικό αέριο.



Όλοι οι πυροσβεστήρες πρέπει να ελέγχονται και να συντηρούνται τακτικά, όπως προβλέπεται από τους υπάρχοντες κανονισμούς, δηλαδή να υπόκεινται σε **ετήσιο** τουλάχιστον έλεγχο κατάστασης της γόμωσης, σε ανά **5ετία** υποχρεωτική δοκιμαστική λειτουργία αυτού και σε ανά **10ετία** δοκιμή της υδραυλικής πίεσης για όλους τους πυροσβεστήρες, εκτός από εκείνους της σκόνης (ανά 15ετία). Αναμενόμενος χρόνος ζωής ενός φορητού πυροσβεστήρα είναι η **20ετία**.

Η χρήση ενός φορητού πυροσβεστήρα ακολουθεί τα 4 βασικά βήματα:

Τραβήξτε την περόνη ασφαλείας.



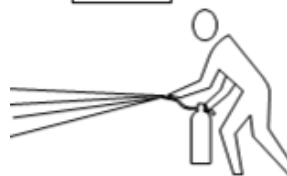
Στοχεύστε στη βάση της εστίας.



Πιέστε το μοχλό (σκανδάλη).



Σαρώστε τη βάση της εστίας.



Έχει ήδη γίνει αντιληπτό ότι η πυροσβεστική ικανότητα του πυροσβεστήρα είναι χρονικά περιορισμένη. Συνεπώς, θα πρέπει να γίνεται όσο το δυνατόν οικονομία του κατασβεστικού μέσου κατά τη βολή.

Πρακτικά, ο πυροσβεστήρας ξηράς κόνεως των 6 κιλών δεν μπορεί να κάνει συνεχή ρίψη για περισσότερο από 1 - 1,5 λεπτό. Συνεπώς δεν κάνουμε συνεχή ρίψη, αλλά πραγματοποιούμε «βολή κατά ριπές».

Ορισμένες επιπλέον πρακτικές συμβουλές για τη σωστή χρήση των φορητών πυροσβεστήρων φαίνονται παρακάτω.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ

- Αφαιρέστε την ασφάλεια.
- Στοχεύστε τη φωτιά από απόσταση 3-4 μέτρων.
- Πιέστε το μοχλό.
- Ο καλύτερος πυροσβεστήρας γενικής χρήσης είναι ο Ξηράς Κόνεως και το ελάχιστο βάρος που πρέπει να έχει είναι 3 λίτρα.
- Ο πυροσβεστήρας πρέπει να ελέγχεται όταν το αναφέρει ο κατασκευαστής.
- Να αγοράζεις μόνο πυροσβεστήρες που έχουν το “κολάρο” με την ημερομηνία παραγωγής τους επάνω. Όταν τον πας για αναγόμωση, το κατάστημα που θα την κάνει θα πρέπει να αφαιρέσει το κολάρο με την παλιά ημερομηνία και να προσθέσει άλλο με την ημερομηνία αναγόμωσης.
- Τον πυροσβεστήρα σου πρέπει να τον ανακινείς σε τακτά χρονικά διαστήματα. Αν η σκόνη κατακαθίσει στον πάτο ή στα τοιχώματα (αν τον έχεις αποθηκευμένο ξαπλωτό), την ώρα που θα τον χρειαστείς, απλά θα είναι εντελώς άχρηστος.
- Επίσης, θα πρέπει να ελέγχεις ότι η πίεσή του είναι στα σωστά επίπεδα. Αυτό μπορείς να το δεις από τον ενδεικτικό μετρητή πίεσης (μανόμετρο).
- Το μανόμετρο του πυροσβεστήρα για να δείξει τη σωστή ένδειξη πρέπει να το χτυπήσεις ελαφρά με τα δάχτυλα. Μην κάνεις το λάθος απλά να το κοιτάς, διότι μπορεί ο δείκτης του να έχει κολλήσει λόγω ακινησίας και να σου δείχνει λανθασμένη ένδειξη.
- Ο πυροσβεστήρας έχει επάνω του οδηγίες χρήσης. Δεν είναι για όλους τους πυροσβεστήρες οι ίδιες.
- Στο αμάξι, στο σκάφος ή στο σπίτι, τον πυροσβεστήρα μην τον βάζεις σε μέρη που αν πιάσει φωτιά θα σου είναι δύσκολο ή αδύνατο να τον προσεγγίσεις.

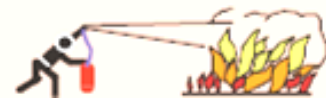
ΣΩΣΤΟ



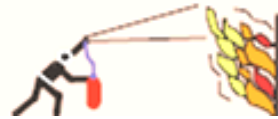
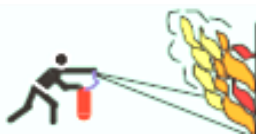
Αντιμετωπίστε την πυρκαγιά έχοντας τον αέρα στην πλάτη σας.



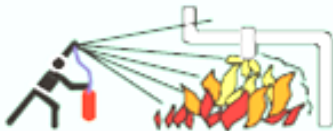
ΛΑΘΟΣ



Για την κατάσβεση πυρκαγιών στερεών καυσίμων, στοχεύστε την εστία.



Για την κατάσβεση πυρκαγιών υγρών καυσίμων αρχίστε από τη βάση και μπροστά από αυτήν.



Για την αντιμετώπιση πυρκαγιών υγρού καυσίμου που διαρρέει, αρχίστε από το σημείο διαρροής.



Χρησιμοποιήστε αρκετούς πυροσβεστήρες συγχρόνως αντί τον έναν κατόπιν του άλλου.



Μην απομακρυνθείτε αμέσως μετά την κατάσβεση της πυρκαγιάς γιατί μπορεί να υπάρξει αναζωπύρωση.



Αναγομώστε αμέσως τους πυροσβεστήρες μετά τη χρήση τους.

ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ - ΔΙΑΣΩΣΗ

Σε περίπτωση όπου εγκλωβισμένοι ή θύματα κινδυνεύουν άμεσα, λόγω των συνθηκών, να χάσουν τη ζωή τους, η όποια επιχείρηση διάσωσης και απεγκλωβισμού τους μολονότι θεωρείται απαραίτητη και άμεση ενέργεια θα πρέπει να γίνεται πάντα εφόσον έχει εξασφαλιστεί η ασφάλεια της σκηνής του ατυχήματος και το όχημα θεωρείται σταθεροποιημένο.

Η συνηθέστερη μέθοδος απεγκλωβισμού (διάσωσης) και απομάκρυνσης θύματος από όχημα είναι μια από τις παραλλαγές της γνωστής Λαβής Διάσωσης Rautek.

Ο Franz Rautek (1902 - 1989) ήταν καθηγητής πολεμικών τεχνών στη Βιέννη (Αυστρία). Είναι ο εφευρέτης της ομώνυμης τεχνικής επείγουσας απομάκρυνσης θύματος από επικίνδυνη ζώνη.

Η τεχνική συνίσταται στο να μεταφέρουμε το θύμα σε ασφαλή χώρο με τη λιγότερη δυνατή καταπόνηση του διασώστη. Η Λαβή Διάσωσης Rautek είναι η πιο συχνά χρησιμοποιούμενη τεχνική διάσωσης από άμεσο κίνδυνο.

Αν δεν μπορεί να γίνει τίποτα για να μειωθεί ο κίνδυνος, θα πρέπει να μετακινηθεί ο τραυματίας από τη θέση του. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν ο κίνδυνος είναι σοβαρός και άμεσος, δηλαδή όταν απειλείται άμεσα η ζωή του θύματος.

Για παράδειγμα, θα μετακινήσουμε το θύμα ενός τροχαίου ατυχήματος που βρίσκεται κάτω από ένα αυτοκίνητο το οποίο βρίσκεται στην άκρη ενός γκρεμού και θα πέσει από στιγμή σε στιγμή, αλλά δεν θα μετακινήσουμε το θύμα ενός τροχαίου ατυχήματος που βρίσκεται σε έναν δρόμο που δεν έχει καθόλου κίνηση, και μπορούμε να επισημάνουμε τον κίνδυνο με ένα κατάλληλα τοποθετημένο τρίγωνο.

Σε κάθε περίπτωση, η μετακίνηση του θύματος θα πρέπει να είναι το μέσο έσχατης ανάγκης, αφού με τη μετακίνηση του τραυματία μπορούμε να προκαλέσουμε επιδείνωση της κατάστασής του ή και θάνατο γεγονός που συμβαίνει δυστυχώς πολύ συχνά.

Για το λόγο αυτό, οι μετακινήσεις τραυματιών και ασθενών στον τόπο του ατυχήματος θα πρέπει γενικά να αποφεύγονται και να αφήνονται στο εξειδικευμένο προσωπικό των ασθενοφόρων.

Πολλές φορές, στην προσπάθεια να βοηθήσουμε κάποιον θέτουμε σε μεγαλύτερο κίνδυνο τη ζωή του. Για να αποφεύγεται αυτό, θα πρέπει ο καθένας μας να κάνει μόνο αυτά για τα οποία είναι εκπαιδευμένος.

Αυτό ισχύει και στην καθημερινή μας ζωή **(δεν ζητάμε ποτέ από έναν τεχνικό υδραυλικό να κάνει μια ηλεκτρική εγκατάσταση!)** πόσο μάλλον όταν πρόκειται για τη ζωή ενός άλλου ανθρώπου. Οι περαστικοί θα πρέπει να μένουν σε κάποια απόσταση από τη σκηνή του ατυχήματος ή να φροντίζουμε να χρησιμοποιούμε κάποιους από αυτούς κατάλληλα.

Για παράδειγμα, κάποιος ο οποίος φαίνεται ότι έχει σωματική δύναμη, μπορεί να βοηθήσει στο να κρατήσει τους υπόλοιπους παρευρισκομένους μακριά από τον τόπο του ατυχήματος ή στο να σηκώσει ένα φορείο.

Κάποιος άλλος μπορεί να καλέσει τις αρμόδιες υπηρεσίες εκτάκτου ανάγκης. Ένας τρίτος που γνωρίζει την περιοχή μπορεί να αναλάβει να καθοδηγήσει το ασθενοφόρο που θα έρθει στο χώρο του ατυχήματος.

Δεν πρέπει να αφήσουμε να αναλάβει κανένας τον ασθενή αν δεν γνωρίζει τί να κάνει. Το πιθανότερο είναι ότι θα χειροτερέψει τα πράγματα. Ακόμα και εμείς οι ίδιοι δεν θα πρέπει να εφαρμόσουμε παρά μόνο αυτά για τα οποία είμαστε απόλυτα σίγουροι.

Σε κάθε περίπτωση, αν έχουμε φροντίσει για την ασφάλεια του χώρου του ατυχήματος, θα έχουμε κάνει πάρα πολλά, αφού θα έχουμε προλάβει τυχόν επιδείνωση της κατάστασης του ασθενούς.

ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ - ΔΙΑΣΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΛΑΒΗ "ΡΑΥΤΕΚ"

Οι Ενέργειες μας:

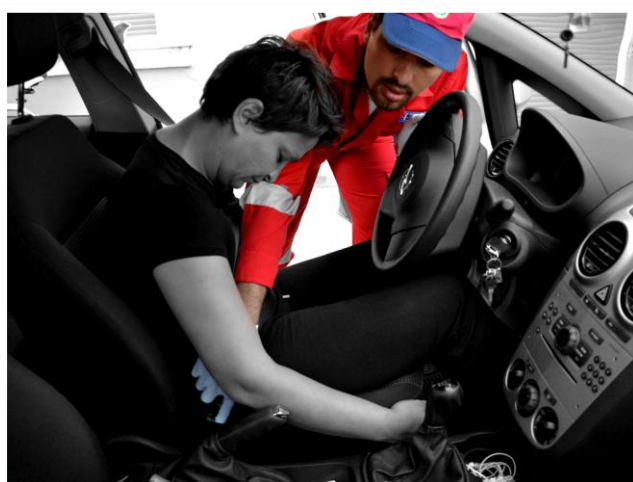


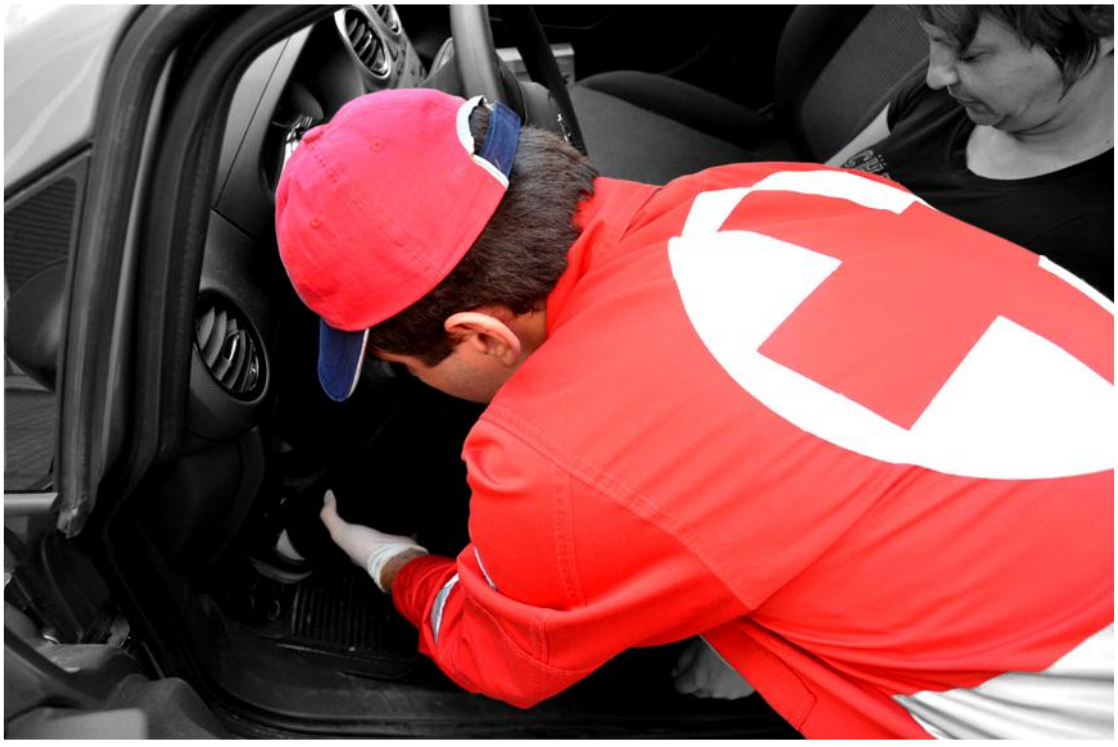
Ο διασώστης ανοίγει την πόρτα του αυτοκινήτου λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας ανάλογα με τις συνθήκες.



Ακινητοποιεί το αυτοκίνητο.

Λύνει ή κόβει τη ζώνη ασφαλείας.

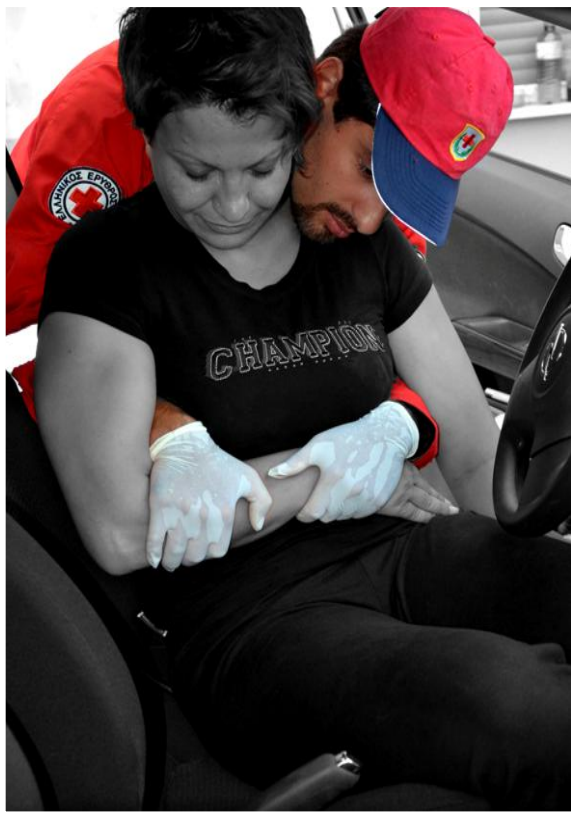




Απεγκλωβίζει τα πόδια του θύματος από τα πεντάλ.



Ο διασώστης τοποθετεί το ένα του χέρι στον ώμο του θύματος που βρίσκεται από την εξωτερική πλευρά του οχήματος και με το άλλο του χέρι πιάνει τη ζώνη, τα ρούχα ή τα πλευρά του θύματος και έτσι περιστρέφει το θύμα προς το άνοιγμα της πόρτας.



Έπειτα ο διασώστης γέρνει το θύμα προς τα πίσω, ώστε η πλάτη του θύματος να ακουμπήσει στο θώρακα του διασώστη. Το κεφάλι του θύματος στηρίζεται στον ώμο του διασώστη.

Ο διασώστης τότε πιάνει το θύμα με τη λαβή "Rautek" και το απομακρύνει σε απόσταση ασφαλείας από το όχημα, σε προεπιλεγμένη διαδρομή.



ΚΛΗΣΗ για ΒΟΗΘΕΙΑ

Μόλις η ασφάλεια της σκηνής του ατυχήματος έχει εξασφαλιστεί, θα πρέπει να γίνει άμεσα η κλήση στις υπηρεσίες εκτάκτου ανάγκης. Αυτή θα είναι που θα ενεργοποιήσει το όλο σύστημα επέμβασης του ΕΚΑΒ, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και της Αστυνομίας.

Η κάθε μια από αυτές τις υπηρεσίες παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην όλη αντιμετώπιση ενός περιστατικού. Είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε όλους τους αριθμούς κλήσης των υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, οι οποίοι συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα. Ο γράφων έχει βρεθεί συχνά σε τροχαία ατυχήματα όπου πολλοί αναρωτιούνται ποιο είναι το τηλέφωνο του 100!

Αυτή η κλήση μπορεί να γίνει από οποιοδήποτε σημείο: από καρτοτηλέφωνο χωρίς να χρειάζεται τηλεκάρτα, από σταθερό ή κινητό τηλέφωνο χωρίς χρέωση. Σε κάθε περίπτωση, η κλήση αυτή θα πρέπει να περιέχει τις βασικές πληροφορίες ώστε να μπορέσει το σύστημα να ανταποκριθεί γρήγορα και αποτελεσματικά.

Αρχικά τηλεφωνούμε στην Ελληνική Αστυνομία 100 και στη συνέχεια στο ΕΚΑΒ 166 και την Πυροσβεστική Υπηρεσία 199.

Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να δίνονται με τη σειρά που αναφέρονται παρακάτω:

Αναφέρουμε :

- ✓ Το όνομά μας.
- ✓ Που βρισκόμαστε.
- ✓ Περιγραφή του ατυχήματος.
- ✓ Εμπλεκόμενα οχήματα.
- ✓ Αριθμό τραυματιών.
- ✓ Τηλέφωνο από το οποίο καλούμε.
- ✓ Άλλες σημαντικές λεπτομέρειες.

Καθ' όλη την διάρκεια της συνομιλίας μας, προσπαθούμε να είμαστε ψύχραιμοι, σαφείς και κατανοητοί. Δεν κλείνουμε ποτέ πρώτοι το τηλέφωνο! Περιμένουμε πάντα να κλείσει πρώτος ο συνομιλητής μας.

Η «αλυσίδα της διάσωσης» συνεχίζεται με την παροχή των Πρώτων Βοηθειών, όπου και πάλι ισχύει ότι κάνουμε μόνο αυτά για τα οποία είμαστε απόλυτα σίγουροι.

ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ

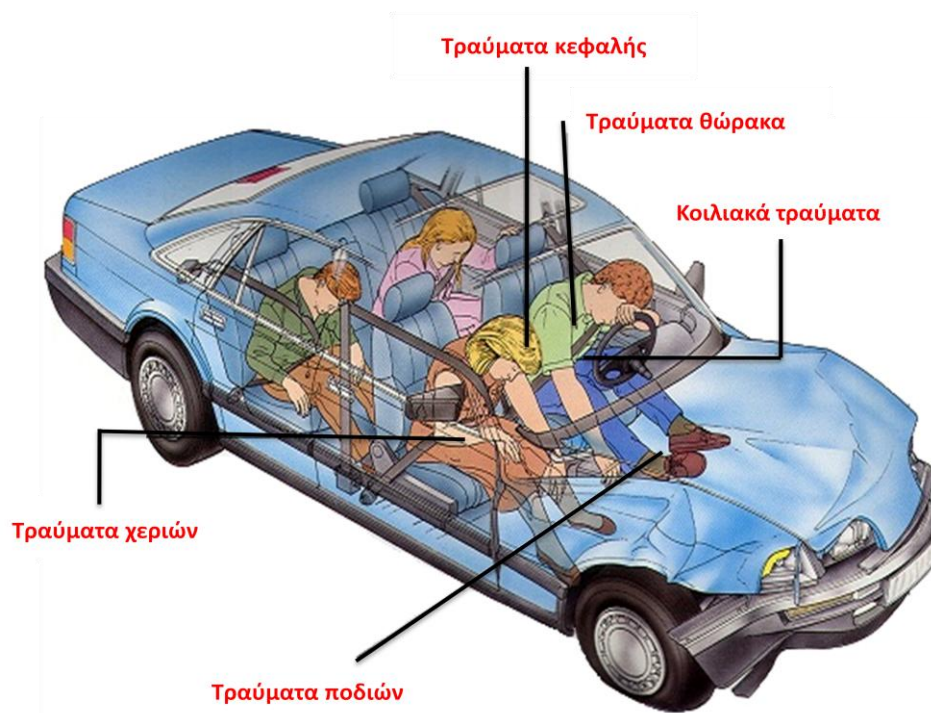
- Μην απεγκλωβίζετε τα θύματα αν δεν κινδυνεύει άμεσα η ζωή τους.
- Ζητάμε την άδεια του θύματος για να τον βοηθήσουμε, εάν διατηρεί τις αισθήσεις του.
- Τον ενημερώνουμε για την κατάστασή του και ζητάμε τη συνεργασία του.
- Αποφεύγουμε την ταλαιπωρία του και τις άσκοπες κινήσεις.
- Προσφέρουμε μόνο τις απαραίτητες πρώτες βοήθειες με τον τραυματία ακινητοποιημένο.
- Ελέγχουμε τακτικά τα ζωτικά του σημεία και προσπαθούμε να τον κρατήσουμε σε εγρήγορση υποστηρίζοντάς τον ψυχολογικά.
- Με την άφιξη του ασθενοφόρου, ο τραυματίας παραδίδεται στο προσωπικό της διασωστικής υπηρεσίας.
- Τελικά καταλήγει στο νοσοκομείο, όπου γίνεται η σταθεροποίησή του και η πρόωθσή του στην αντίστοιχη κλινική.

ΠΙΘΑΝΕΣ ΚΑΚΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ

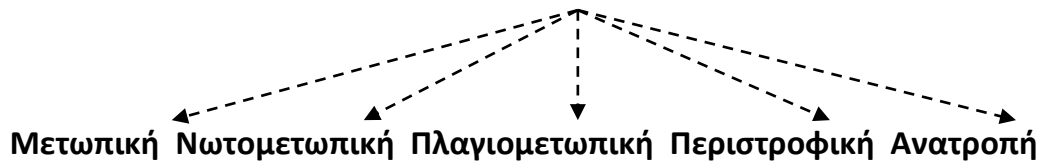
Κινηματική τραύματος: Στόχος της είναι η συλλογή πληροφοριών ως προς την σκηνή του ατυχήματος με σκοπό την διάγνωση πιθανών κακώσεων του ασθενή ανάλογα με τις δυνάμεις που εφαρμόσθηκαν σε αυτόν.

Βάσει της αρχής ότι η ενέργεια δεν δημιουργείται ούτε καταστρέφεται, αλλά απλώς αλλάζει μορφή, γίνεται κατανοητό ότι π.χ. η κινητική ενέργεια ενός αυτοκινήτου που συγκρούεται μετωπικά, μετατρέπεται σε θερμική (τριβή από τις ρόδες στο οδόστρωμα κατά τη διάρκεια του φρεναρίσματος) σε δύναμη παραμόρφωσης του οχήματος, στις δυνάμεις που ασκούνται καθώς ο επιβάτης συγκρούεται με το εσωτερικό του οχήματος, αλλά και σε δυνάμεις σύγκρουσης των εσωτερικών οργάνων του επιβάτη μεταξύ τους ή με τα τοιχώματα της κοιλότητας μέσα στην οποία βρίσκονται. Η ενέργεια που ασκείται σε ένα άτομο επηρεάζεται πολύ περισσότερο από την ταχύτητά του (που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι ίδια με την ταχύτητα του αυτοκινήτου), σε σχέση με το βάρος του.

- **Κρανιοεγκεφαλικές.**
- **Σπονδυλικής στήλης.**
- **Θώρακα.**
- **Κοιλίας.**
- **Οστών και αρθρώσεων.**
- **Μαλακών μορίων.**



ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ



ΜΕΤΩΠΙΚΗ

- Το μέγεθος της βλάβης του αυτοκινήτου αποτελεί ένδειξη της ταχύτητας με την οποία έγινε η σύγκρουση.
- Όταν το όχημα σταματήσει απότομα, ο επιβάτης θα συνεχίσει να κινείται με δύο τρόπους:

I. Κάτω και υπό:

Ο επιβάτης εγκλωβίζεται κάτω από το τιμόνι ή το ταμπλό.

Κακώσεις στην ΠΔΚ (ποδοκνημική άρθρωση) και το γόνατο ή την κνήμη.

Κακώσεις στο μηριαίο και κατ' επέκταση στην λεκάνη.

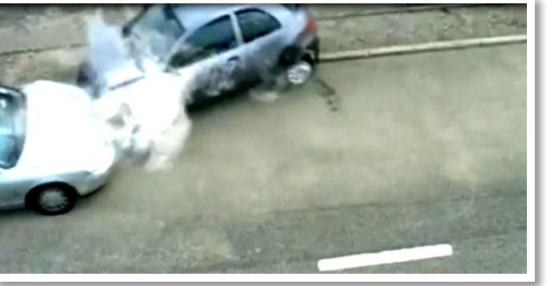
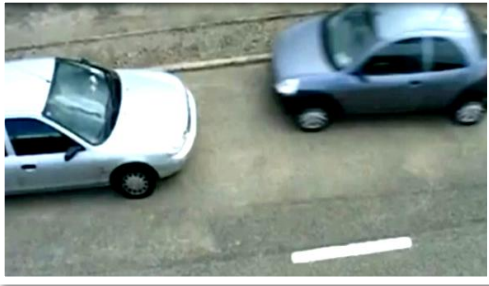
Αφού τα κάτω άκρα χτυπήσουν και σταματήσουν, ο κορμός συνεχίζει να κινείται προς τα εμπρός.

II. Πάνω και εμπρός:

Το κεφάλι χτυπά στο παρμπρίζ, ο αυχένας ΑΜΣΣ (Αυχενική Μοίρα Σπονδυλικής Στήλης) παθαίνει κάκωση όταν το κεφάλι σταματά στο παρμπρίζ, ενώ ο κορμός συνεχίζει να κινείται.

Η κοιλιά και ο θώρακας (ανάλογα με τη σωματική κατασκευή του ασθενή), θα χτυπήσουν πάνω στο τιμόνι ή στο ταμπλό. Ασθενής που θα εκτιναχθεί από το αυτοκίνητο θεωρείται πολυτραυματίας μέχρι να αποδειχθεί το αντίθετο.





ΝΩΤΟΜΕΤΩΠΙΚΗ

- Όσο μεγαλύτερη είναι η διαφορά των ταχυτήτων των 2 οχημάτων, τόσο μεγαλύτερη είναι και η ενέργεια της σύγκρουσης.
- Κατά την σύγκρουση έχουμε υπερέκταση της κεφαλής με αποτέλεσμα κάκωση στην Αυχενική Μοίρα Σπονδυλικής Στήλης (ΑΜΣΣ) αν το προστατευτικό μαξιλαράκι του καθίσματος δεν είναι σωστά ρυθμισμένο.
- Αν το αυτοκίνητο σταματήσει απότομα θα έχουμε κίνηση των επιβατών προς τα εμπρός.



ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ

Έχουμε κακώσεις λόγω:

- Μετακίνησης οχήματος με αποτέλεσμα πλευρική κάμψη Αυχενικής Μοίρας Σπονδυλικής Στήλης (ΑΜΣΣ).
- Παραμόρφωση του οχήματος με αποτέλεσμα κακώσεις θώρακα, πυέλου, κλείδας κτλ.



ΑΝΑΤΡΟΠΗ

Δυνατός κάθε συνδυασμός κακώσεων.



ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ

Ο αναβάτης είναι περισσότερο εκτεθειμένος σε κακώσεις σε σχέση με τον επιβάτη οχήματος. Αυτές οφείλονται:

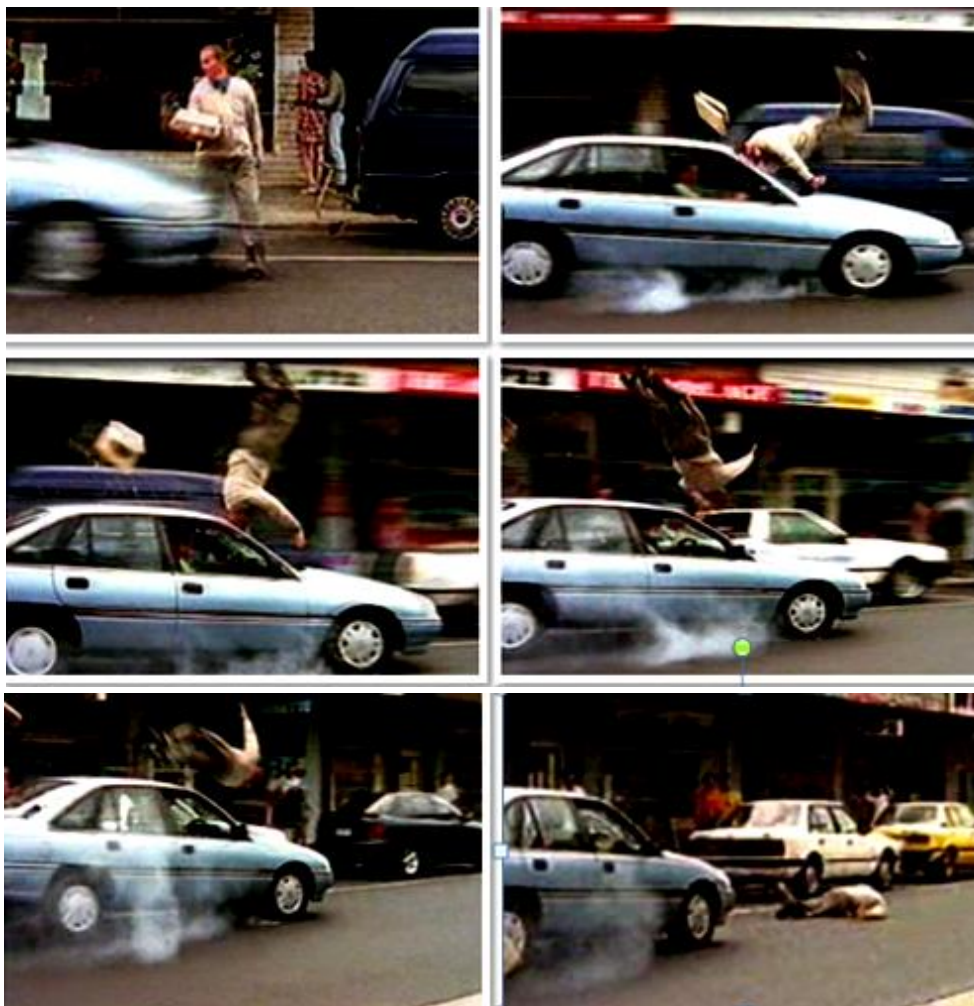
- Σε κακώσεις κάτω άκρου αναβάτη, επειδή η μηχανή πέφτει επάνω του. Συνήθως τα κατάγματα σε αυτές τις περιπτώσεις είναι ανοικτά.
- Σε κάθε δυνατό συνδυασμό κακώσεων λόγω εκτίναξης του αναβάτη. Οι τραυματισμοί αυτοί έχουν την χειρότερη πρόγνωση.
- Αν ο αναβάτης κινηθεί προς τα εμπρός σε μετωπική σύγκρουση θα έχουμε κακώσεις ανάλογα με το ποιο σημείο του σώματός του θα χτυπήσει πρώτο το τιμόνι.



ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ - ΠΕΖΟΥ

Δημιουργούνται βλάβες από:

- Άμεση κάκωση από το όχημα. Εξαρτώνται από το ύψος του θύματος:
 - ✓ **Ενήλικας: Κάτω άκρα.**
 - ✓ **Παιδιά: Κοιλιά / θώρακας.**
- Κακώσεις αν το θύμα πέσει επάνω στο καπό του αυτοκινήτου.
- Κακώσεις αν το θύμα πέσει στο έδαφος, παρασυρθεί ή εκτιναχθεί.
- Παιδί που έχει κτυπηθεί από αυτοκίνητο θεωρείται πολυτραυματίας μέχρι να αποδειχθεί το αντίθετο.



ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ

Άρθρο 26 Υπαιτιότητα

1. Τα κακουργήματα και πλημμελήματα τιμωρούνται μόνο όταν τελούνται με δόλο. Κατ' εξαίρεση στις περιπτώσεις που ορίζει ειδικά ο νόμος, τα πλημμελήματα τιμωρούνται και όταν τελούνται από αμέλεια.
2. Τα πταίσματα τιμωρούνται πάντοτε και όταν τελέστηκε από αμέλεια, εκτός από τις περιπτώσεις για τις οποίες ο νόμος απαιτεί ρητά δόλο.

Άρθρο 27 Δόλος

1. Με δόλο (με πρόθεση) πράττει όποιος θέλει την παραγωγή των περιστατικών που κατά το νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης· επίσης όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και το αποδέχεται.
2. Όπου ο νόμος απαιτεί να έχει τελεστεί η πράξη εν γνώσει ορισμένου περιστατικού δεν αρκεί ο ενδεχόμενος δόλος. Και όπου ο νόμος απαιτεί η πράξη να έχει τελεστεί με σκοπό την πρόκληση ορισμένου αποτελέσματος απαιτείται ο δράστης να έχει επιδιώξει να προκαλέσει αυτό το αποτέλεσμα.

Άρθρο 28 Αμέλεια

Από αμέλεια πράττει όποιος από έλλειψη της προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει είτε δεν πρόβλεψε το αξιόποινο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το πρόβλεψε ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δεν θα επέρχονταν.

Άρθρο 302 Ανθρωποκτονία από αμέλεια

1. Όποιος επιφέρει από αμέλεια το θάνατο άλλου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών.
2. Αν το θύμα της πράξης, η οποία αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο είναι οικείος του υπαιτίου, το δικαστήριο μπορεί να απαλλάξει τον υπαίτιο από κάθε ποινή, αν πεισθεί ότι λόγω της ψυχικής οδύνης που υπέστη από τις συνέπειες της πράξης του δε χρειάζεται να υποβληθεί σε ποινή.

Άρθρο 308 Απλή σωματική βλάβη

1. Όποιος με πρόθεση προξενεί σε άλλον σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας του τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών ετών. Αν η κάκωση ή η βλάβη της υγείας που του προξένησε είναι εντελώς ελαφρά, τιμωρείται με φυλάκιση το πολύ έξι μηνών ή με χρηματική ποινή. Και αν είναι ασήμαντη, τιμωρείται με κράτηση ή πρόστιμο.
2. Η σωματική βλάβη της παρ.1 δεν είναι άδικη, όταν επιχειρείται με τη συναίνεση του παθόντος και δεν προσκρούει στα χρηστά ήθη.
3. Ο υπαίτιος της πράξης της παρ.1 είναι δυνατό να απαλλαγεί από κάθε ποινή αν παρασύρθηκε στην πράξη από δικαιολογημένη αγανάκτηση εξαιτίας μιας αμέσως προηγούμενης πράξης που τέλεσε ο παθών εναντίον του ή ενώπιον του και που ήταν ιδιαίτερα σκληρή ή βάνουση.

Άρθρο 314 Σωματική βλάβη από αμέλεια

1. Όποιος από αμέλεια προκαλεί σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας άλλου τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών ετών. Αν η σωματική βλάβη που προκλήθηκε είναι εντελώς ελαφρά επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι τριών μηνών ή χρηματική ποινή.
2. Η διάταξη της παρ.2 του άρθρου 302 εφαρμόζεται αναλόγως και στην πράξη της προηγούμενης παραγράφου. Στη περίπτωση αυτή για την ποινική δίωξη απαιτείται πάντοτε έγκληση που δεν εφαρμόζεται το δεύτερο εδάφιο της πρώτης παραγράφου του επόμενου άρθρου.

Άρθρο 315 Έγκληση

1. Στις περιπτώσεις των άρθρων 308 και 314 η ποινική δίωξη ασκείται μόνο ύστερα από έγκληση. Δεν απαιτείται έγκληση αν ο υπαίτιος της πράξης του άρθρου 314 ήταν υπόχρεος λόγω της υπηρεσίας του ή του επαγγέλματός του να καταβάλει ιδιαίτερη επιμέλεια ή προσοχή. Η οδήγηση οχήματος εμπίπτει στο προηγούμενο εδάφιο όταν εξυπηρετεί τη βιοποριστική μεταφορά επιβατών ή πραγμάτων. Στην περίπτωση του άρθρου 314, αν η πράξη τελέστηκε κατά την οδήγηση οχήματος και δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής αυτεπαγγέλτως, ο εισαγγελέας όμως με διάταξή του απέχει από την ποινική δίωξη αν ο παθών δηλώσει ότι δεν επιθυμεί την ποινική δίωξη του δράστη. Αν η δήλωση υποβληθεί κατά την άσκηση ποινικής δίωξης, το δικαστήριο παύει οριστικά αυτήν.
2. Αν στην περίπτωση του αρ. 308 ο παθών είναι δημόσιος υπάλληλος και η πράξη τελέστηκε κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του ή για λόγους σχετικούς με την εκτέλεσή της, η δίωξη ασκείται αυτεπαγγέλτως.

Άρθρο 288

Παρεμπόδιση αποτροπής κοινού κινδύνου και παράλειψη οφειλόμενης βοήθειας.

1. Όποιος με πρόθεση ματαιώνει ή δυσχεραίνει την ενέργεια που είναι αναγκαία για να αποτραπεί ή να κατασταλεί ένας κίνδυνος που υπάρχει ή που επίκειται, τιμωρείται με φυλάκιση αν δεν συντρέχει περίπτωση αυστηρότερης τιμωρίας σύμφωνα με άλλη διάταξη.
2. Όποιος σε περίπτωση δυστυχήματος ή κοινού κινδύνου ή κοινής ανάγκης δεν προσφέρει τη βοήθεια που του ζητήθηκε και που μπορούσε να την προσφέρει, χωρίς ο ίδιος να διατρέξει ουσιώδη κίνδυνο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

Άρθρο 306 Έκθεση.

Όποιος εκθέτει άλλον και έτσι τον καθιστά αβοήθητο, καθώς και όποιος με πρόθεση αφήνει αβοήθητο ένα πρόσωπο που το έχει στην προστασία του ή που έχει υποχρέωση να το διατρέφει και να το περιθάλπει ή να το μεταφέρει, ή ένα πρόσωπο που ο ίδιος το τραυμάτισε υπαίτια, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών.

Αν η πράξη προκάλεσε στον παθόντα:

- α) βαριά βλάβη στην υγεία του, επιβάλλεται κάθειρξη μέχρι δέκα ετών
- β) το θάνατό του, επιβάλλεται τουλάχιστον έξι ετών.

Άρθρο 307 Παράλειψη λύτρωσης από κίνδυνο ζωής.

Όποιος με πρόθεση παραλείπει να σώσει άλλον από κίνδυνο ζωής αν και μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο της δικής του ζωής ή υγείας, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους.



Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός

Τομέας Σαμαρειτών, Διασωστών και Ναυαγοσωστών



τόλμησε να
γνωρίσεις
ένα κόσμο
δράσης και
προσφοράς
τόλμησε να
είσαι ο επόμενος
που θα σώσεις
για ανθρώπινη ζωή



www.samarites.gr