

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

«ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

ΤΕΜΠΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

13 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2003»

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ STAMP



Κραχτούδης Αλέξανδρος

2008010012

Εξάμηνο 13ο

23 Ιανουαρίου 2015

1.ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Το φορτηγό αυτοκίνητο μάρκας Scania και μοντέλο R113H 6x2 360 Balestrato C.Corta που άνηκε στην ξυλοβιομηχανία με ονομασία «Ακρίτας Α.Ε» ήταν κατηγορίας συρμού(τα οχήματα που είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους και κινούνται ως μία μονάδα) και εκτελούσε το δρομολόγιο Αλεξανδρούπολη-Αττική μεταφέροντας επεξεργασμένη ξυλεία. Το δρομολόγιο όμως της 13 Απριλίου του 2003, που κουβαλούσε υπέρβαρο φορτίο νοβοπάν και μελαμίνης, είχε ως κατάληξη ένα από τα χειρότερα τροχαία ατυχήματα στην ιστορία των ελληνικών εθνικών οδικών δικτύων με 21 νεκρά νεαρά παιδιά λυκείου ηλικίας από 15 έως 16 ετών και δεκάδες άλλους τραυματίες.

Στο ύψος των Τεμπών και συγκεκριμένα στο 386^ο χιλιόμετρο της εθνικής οδού Αθήνας-Θεσσαλονίκης ο οδηγός του φορτηγού-συρμού που κινούνταν προς Αθήνα και δεν είχε κάνει στάση για έξι ώρες, λόγω ταχύτητας μεγαλύτερης της επιτρεπτής για το όχημα που οδηγούσε, κακής πρόσδεσης και υπέρβαρου φορτίου έχασε τον έλεγχο στη κορυφή της στροφής. Το κέντρο βάρους του φορτίου μετατοπίστηκε απότομα αριστερά, ανασηκώθηκαν στον αέρα οι δεξιοί τροχοί του συρμού, λόγω και της κακής κατάστασης των ελαστικών στις πίσω ρόδες του ρυμουλκού, πλαγιολισθαίνοντας προς τα αριστερά υπερέβη τη διπλή διαχωριστική γραμμή και άρχισε να εισέρχεται στο αντίθετο ρεύμα, ώσπου εισήλθε κατά 90 εκατοστά. Ενώ ήταν στο αντίθετο ρεύμα, συγκρούστηκε η εμπρόσθια κολόνα της οροφής του κουβουκλίου του συρμού με την εμπρόσθια αριστερή γωνία του λεωφορείου που ερχόταν από το αντίθετο ρεύμα. Ο οδηγός του φορτηγού επιχείρησε απότομο ελιγμό για αποφυγή της σύγκρουσης προς τα δεξιά, με αποτέλεσμα ολόκληρο το φορτηγό να μπει στο αντίθετο ρεύμα αφού το φορτίο έτεινε ακόμα περισσότερο να μετατοπιστεί προς τα αριστερά λόγω αδράνειας. Όλη η αριστερή πλευρά του φορτηγού άρχισε να σέρνεται στην αριστερή πλευρά του

λεωφορείου και από την ασκούμενη δύναμη του φορτίου έσπασαν τα παραπέτα και το φορτίο χτύπησε τα κολονάκια και τους υαλοπίνακες των παραθύρων της αριστερής πλευράς του λεωφορείου και εισήλθε διαγώνια στο εσωτερικό του, ενώ ταυτόχρονα έσπασαν οι ιμάντες πρόσδεσης και το φορτίο εκτινάχθηκε στο εσωτερικό του λεωφορείου. Στην συνέχεια το φορτηγό συνεχίζει την τρελή του πορεία λόγω της κεκτημένης του ορμής χτυπώντας τρία ακόμα Ι.Χ του αντίθετου ρεύματος πριν σταματήσει και αυτή στο αντίθετο ρεύμα.

Σημείωση: αξίζει να σημειωθεί ότι στην εργασία αυτή γίνεται ανάλυση που εξετάζει την επίδραση φορτηγού στο ατύχημα.



Το φορτηγό με τις μελαμίνες και τα φύλλα νοβοπάν μετά το ατύχημα στο σημείο του ατυχήματος

2.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ-ΣΥΡΜΟΥ

Κατασκευαστής: Scania

Μοντέλο: R113H

Έτος Κατασκευής: 1990

Κινητήρας: V8

Ιπποδύναμη: 360bhp

Ιδιοκτήτρια Εταιρεία: Ακρίτας Α.Ε

Έδρα: Αλεξανδρούπολη

Οδηγός Βάρδιας: Δ.Ν

Μήκος: 18,75m, Πλάτος: 2,55m, Ύψος: 4m

Μεικτό Βάρος: 23.000kg

Ωφέλιμο Φορτίο: 16.000kg

Απόβαρο: 7.000kg

Μέγιστη Ταχύτητα(σε εθνική οδό): 80km/h

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι το συγκεκριμένο όχημα εκτελούσε κατ' επανάληψη δρομολόγια όντας υπέρβαρο παραβιάζοντας κανονισμούς του Υπουργείου Μεταφορών, της Τροχαίας, Του Κ.Ο.Κ κτλ που διέπουν την όλη χρήση του.



Τύπος Φορτηγού-Συρμού

3.Η ΜΕΘΟΔΟΣ STAMP

Τα μοντέλα ατυχημάτων που βασίζονται στην θεωρία συστημάτων θεωρούν ότι τα ατυχήματα προκύπτουν από τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των επιμέρους στοιχείων. Στην μέθοδο STAMP, το ατύχημα δεν θεωρείται ότι έχει προκληθεί από ανεπάρκεια μερών του συστήματος, αλλά από ανεπαρκή έλεγχο ή επιβολή των κανόνων ασφαλείας στον σχεδιασμό την ανάπτυξη και τη λειτουργία του συστήματος.

Η ασφάλεια λαμβάνεται ως ένα πρόβλημα ελέγχου. Τα ατυχήματα προκύπτουν όταν δεν χειρίζονται σωστά οι αποτυχίες των επιμέρους στοιχείων του συστήματος, οι εξωτερικές διαταραχές ή οι αλληλεπιδραστικές δυσλειτουργίες μεταξύ των στοιχείων του συστήματος. Σε αυτή την προσέγγιση τα συστήματα θεωρούνται αλληλένδετα στοιχεία τα οποία παραμένουν σε μια κατάσταση δυναμικής ισορροπίας από τροφοδοτικούς κύκλους πληροφοριών και ελέγχου.

Η μέθοδος STAMP, λοιπόν, δημιουργείται από τρία βασικά μέρη:

1- Περιορισμούς

2- Ιεραρχικά επίπεδα ελέγχου

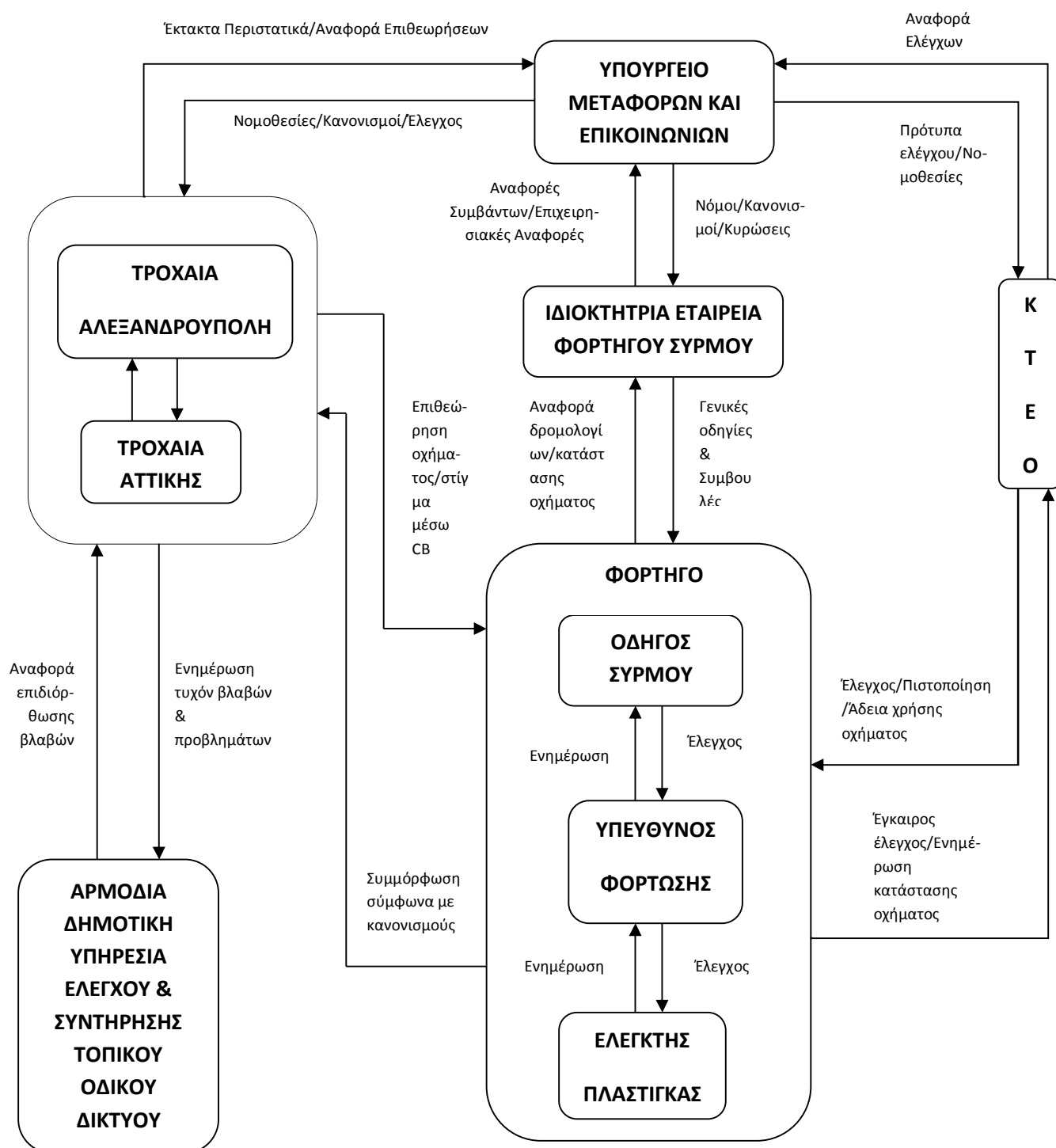
3- Μοντέλα διαδικασιών

Αυτές οι έννοιες οδηγούν σε μια κατηγοριοποίηση «κενών ελέγχου» που μπορεί να οδηγήσουν σε ατύχημα.

Η βασικότερη έννοια στην μέθοδο STAMP δεν είναι ένα γεγονός, αλλά ένας περιορισμός.

4.ΙΔΑΝΙΚΟ ΔΟΜΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΜΕΘΟΔΟΥ STAMP

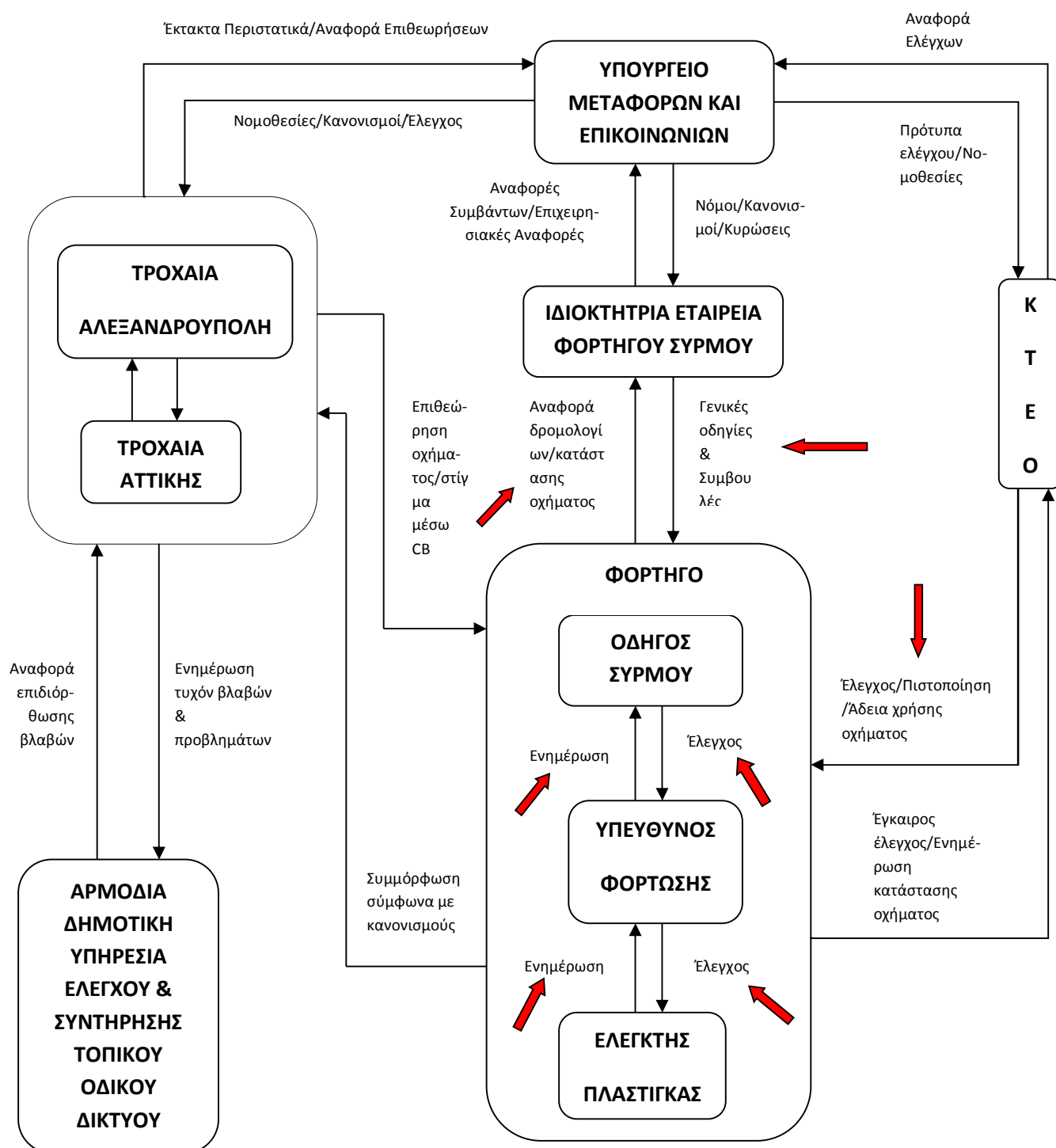


Το παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζει όλους τους αρμόδιους φορείς που εμπλέκονται με το φορτηγό-συρμό και την ομαλή λειτουργία του δρομολογίου που όφειλε να εκτελεί καθώς επίσης και τις αρμοδιότητες των υπευθύνων για την φόρτωσή του, την οδήγησή του, την επιθεώρησή του κτλ. Το διάγραμμά, λοιπόν, αυτό αναφέρεται στην εξειδικευμένη-ιδανική περίπτωση κατά την οποία όλα λειτουργούν καθώς πρέπει. Στο διάγραμμα που ακολουθεί επισημαίνονται με βέλη τα “κενά ελέγχου” που οδήγησαν στην ολίσθηση του φορτηγού στην στροφή του ατυχήματος, την μετατόπιση του φορτίου και την κατάληξη που έγινε γνωστή πιο πάνω.

Σημείωση: Το αρμόδιο Υπουργείο ονομαζόταν τότε (το 2003) Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αλλά πλέον ονομάζεται Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Κρατήθηκε η παλαιά ονομασία στη εργασία και το διάγραμμα Stamp για να “ταιριάζει” χρονολογικά με το ατύχημα.

5. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΟΜΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΜΕΘΟΔΟΥ STAMP



6.ΤΜΗΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ STAMP

A. Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιουργήθηκε το 2009 με τις υπηρεσίες του μέχρι τότε Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και υπηρεσίες σχετικά με τα δημόσια έργα από το πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Το Υπουργείο έδρευε στην οδό Χ. Τρικούπη 182 στην Αθήνα και οι υπηρεσίες σχετικά με τις μεταφορές και τις επικοινωνίες στεγάζονταν στην οδό Αναστάσεως 2 του Παπάγου.

Τον Ιούνιο του 2012, συγχωνεύτηκε με άλλα υπουργεία στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

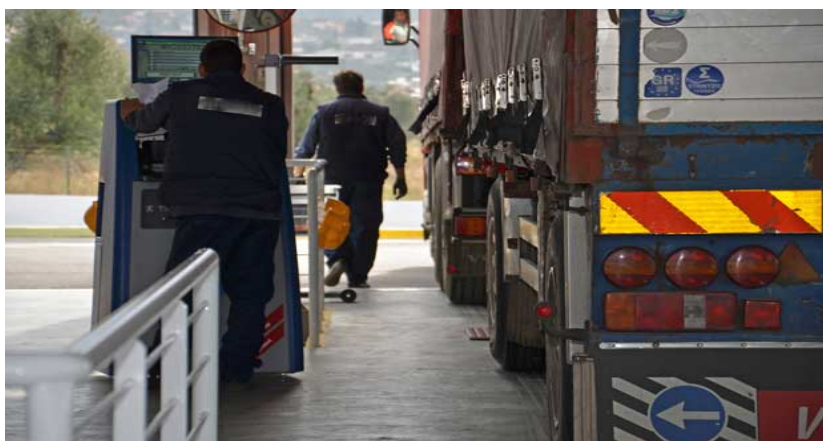
Ένα χρόνο αργότερα, τον Ιούνιο του 2013 το υπουργείο επανασυστάθηκε με Υπουργό τον Μιχάλη Χρυσοχόϊδη.

Είναι το 12ο στη σειρά τάξης των Υπουργείων, σύμφωνα με απόφαση (ΦΕΚ Β'/1594/25-6-2013) του Πρωθυπουργού.

B. Κ.Τ.Ε.Ο(Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων)

Τα ΚΤΕΟ έχουν σαν στόχο τον έλεγχο της σωστής λειτουργίας των οχημάτων και των υποσυστημάτων τους, ώστε να είναι ασφαλή για τους επιβαίνοντες και όσο το δυνατόν λιγότερο ρυπογόνα για το περιβάλλον.

Κάθε ΚΤΕΟ θα πρέπει να φέρει πιστοποιήσεις από την ΔΑΧΜ σε ότι αφορά τον εξοπλισμό του (κτιριακές εγκαταστάσεις, μηχανολογικός εξοπλισμός κλπ) καθώς και πιστοποίηση σωστής λειτουργίας κατά ISO 9001. Να διαθέτει άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό. Να κλείνει ραντεβού στον πελάτη προς διευκόλυνση του. Να



ενημερώνει σωστά και λεπτομερώς για την κατάσταση του οχήματος τον ιδιοκτήτη ώστε ο τελευταίος να προβεί στις ανάλογες διορθώσεις (αν χρειάζεται).

Γ. Εταιρεία "Ακρίτας Α.Ε"

Η ΑΚΡΙΤΑΣ δραστηριοποιείται στον κλάδο τεχνητής ξυλείας τα τελευταία τουλάχιστον 35 χρόνια. Τα προϊόντα παραγωγής της είναι: μοριοσανίδα ΑΚΡΙΡΑΝ®, επενδεδυμένη με μελαμίνη και ξυλόφυλλα. Επίσης, τα ημι-έτοιμα στοιχεία επίπλων με την επωνυμία POLYTHETA®, καθώς και τη σειρά προϊόντων ΑΡΤΙΚΑ®. Όσον αφορά στο ατύχημα που εξετάζουμε κατηγορούνται ένοχοι για ανθρωποκτονία εξ' αμελείας κατά συρροή, σωματικές βλάβες κατά συρροή και διατάραξη της ασφάλειας συγκοινωνιών, ο Αθ. Σ., πρόεδρος της εταιρείας "Ακρίτας Α. Ε." για λογαριασμό της οποίας μεταφέρονταν η ξυλεία στην νταλικά, και η διευθύνουσα σύμβουλος Λ. Σ., οι οποίοι καταδικάστηκαν σε συνολική ποινή φυλάκισης 4 ετών, 11 μηνών και 15 ημερών έκαστος. Για τους καταδικασθέντες, το δικαστήριο δέχθηκε τα ελαφρυντικά του προτέρου εντίμου βίου, καθώς και ότι επιδίωξαν στη συνέχεια να άρουν τις συνέπειες των πράξεών τους (η εταιρεία πλήρωσε συνολικά για αποζημιώσεις το ποσό των 8.500.000 ευρώ), ενώ η εισαγγελέας της έδρας απέρριψε το αίτημα αναστολής της ποινής και την μετέτρεψε προς 10 ευρώ ημερησίως.

Δ. Αρμόδια Δημοτική Υπηρεσία Ελέγχου & Συντήρησης Τοπικών Οδών

Οι αρμόδιες για τη συντήρηση των οδών υπηρεσίες υποχρεούνται να ελέγχουν, τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο, τις οδούς της αρμοδιότητος τους, για τη διαπίστωση βλαβών του οδοστρώματος και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας της οδού και να καταγράφουν τα ευρήματα σε ειδικό βιβλίο, που τηρείται με ευθύνη του Προϊσταμένου τους. Τα όργανα της Ελληνικής Αστυνομίας υποχρεούνται να ειδοποιούν αμέσως και εγγράφως τις αρμόδιες για τη συντήρηση των οδών υπηρεσίες, για την ύπαρξη βλαβών του οδοστρώματος και των στοιχείων ασφαλείας των οδών που υποπίπτουν στην αντίληψη τους και εκθέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των χρηστών της οδού.

Η αρμόδια προς συντήρηση της οδού υπηρεσία υποχρεούται να πραγματοποιηθεί με όργανα της αυτοψία της βλάβης μέσα σε δύο (2) εργάσιμες ημέρες αφότου λάβει με οποιονδήποτε τρόπο γνώση αυτής και να συντάξει συνοπτική έκθεση περί της έκτασης και του είδους της και της ύπαρξης ή μη ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης. Εφόσον κατά την αυτοψία διαπιστωθεί επικινδυνότητα της βλάβης για την οδική ασφάλεια, λαμβάνονται άμεσα από τους διενεργούντες την αυτοψία τα απαραίτητα μέτρα για την προσωρινή της αποκατάσταση, εφόσον αυτή είναι δυνατή, άλλως για την οριοθέτηση και την κατάλληλη σήμανση της, προς αποφυγή ατυχημάτων.

Η αποκατάσταση των βλαβών που κρίνονται επικίνδυνες για την οδική ασφάλεια ολοκληρώνεται υποχρεωτικά εντός δέκα (10) ημερών από τη διενέργεια της

αυτοψίας. Οι ενέργειες της παραγράφου αυτές καταγράφονται σε ειδικό Πρωτόκολλο Αντιμετώπισης Βλάβης, το οποίο συντάσσεται και υπογράφεται από τον υπάλληλο ή τους υπαλλήλους που ορίστηκαν υπεύθυνοι κατά τα ανωτέρω και θεωρείται από τον αρμόδιο προϊστάμενο της υπηρεσίας, Η μη τήρηση των υποχρεώσεων αυτής και της προηγούμενης παραγράφου με υπαιτιότητα των αρμόδιων οργάνων συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

Οι υπηρεσίες των Περιφερειών και των δήμων είναι αρμόδιες από το νόμο για τη συντήρηση των οδών ευθύνης τους και έχουν την αρμοδιότητα για την διασφάλιση και την επίβλεψη της απρόσκοπτης και ασφαλούς διεξαγωγής της κυκλοφορίας στις οδούς ευθύνης τους και την αποφυγή δημιουργίας κινδύνων ή ζημιών από τη δημόσια κυκλοφορία, σε τρίτα πρόσωπα ή σε έννομα αγαθά. Οι οδοί κατατάσσονται σε Εθνικές, Επαρχιακές και Δημοτικές, ανάλογα με τη λειτουργία και τη σπουδαιότητα τους, για τον καθορισμό των υπηρεσιών οι οποίες είναι αρμόδιες για τη συντήρησή τους (ΦΕΚ 270/ΑΑΠ/10.06.2009).



Διαπλάτυνση Εθνικής Οδού από Αρμόδια Τοπική Υπηρεσία

Ε. Τροχαία

Τροχαία Αστυνομία ή απλώς Τροχαία ονομάζεται η ειδική αστυνομική υπηρεσία ενός κράτους ή μιας περιφέρειας, που έχει σαν στόχο την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου του κράτους ή της περιφέρειας αντίστοιχα. Μέρος του έργου της Τροχαίας είναι:

1. Η θεώρηση των πινακίδων κυκλοφορίας για τους κατόχους οχημάτων.
2. Η διενέργεια ανακρίσεων σε περιπτώσεις τροχαίων δυστυχημάτων (Ανακριτικό Τμήμα Τροχαίας).
3. Η διενέργεια ελέγχων σε οδηγούς και οχήματα (π.χ. αλκοτέστ).
4. Η δίωξη και η σύλληψη των παραβατών του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.
5. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γενικότερα κατά κρίση και βούληση της ίδιας.



Έκτακτη Ακινητοποίηση Φορτηγών προς Έλεγχο

7.ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΜΕΘΟΔΟΥ STAMP ΣΤΙΣ

ΛΑΘΕΑΣΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΙΝ ΤΟ

ΑΤΥΧΗΜΑ

Στο κεφάλαιο αυτό αναλύουμε, τόσο σε ατομικό επίπεδο όσο και σε οργανωσιακό τις λαθεμένες(σκόπιμες ή μή) ενέργειες των υπευθύνων, προσώπων και εταιρειών, που συνέβαλλαν τουλάχιστον έμμεσα στο τροχαίο ατύχημα της ανάλυσής μας.

Κ.Τ.Ε.Ο

Ατομικό Επίπεδο:

Οι αρμοδιότητες καθενός εργαζόμενου σε κρατικό (ή ιδιόκτητο Κ.Τ.Ε.Ο με κρατική πάντα πιστοποίηση) υπόκεινται σε συγκεκριμένους και σαφείς κανονισμούς και νόμους. Ξεκινώντας από τον άνθρωπο που δέχεται το προς έλεγχο όχημα, και στην συγκεκριμένη περίπτωση το φορτηγό Scania, και ξεκινά την τυποποιημένη διαδικασία ελέγχου μέχρι τον υπεύθυνο που θα αποστείλει την επίσημη φόρμα πιστοποίησης ασφαλούς χρήσης του οχήματος στο Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών, όλοι τους φέρουν ατομικά ευθύνη. Επιβαρύνονται με την ευθύνη που η εργασιακή τους θέση ορίζει προκειμένου να φέρουν εις πέρας με συνέπεια και αξιοπιστία τον πλήρη έλεγχο του οχήματος και να επισημάνουν στον κάτοχο ή οδηγό του τυχόν προβλήματα ή παρατηρήσεις προς επισκευή τους.

Κάτι τέτοιο στην περίπτωσή μας δεν είχε συμβεί. Αποδεδειγμένα από τους κρατικούς πραγματογνώμονες το φορτηγό-συρμός έφερε ιδιαίτερα φθαρμένα ελαστικά μειωμένης, προφανώς πρόσφυσης κάτω από οποιαδήποτε συνθήκη οδήγησης. Έλλειψη 2 γάντζων πρόσδεσης ιμάντων στην καρότσα του φορτηγού και προφανών και έλλειψη των ιμάντων πρόσδεσης συνετέλεσαν στην πλάγια μετατόπιση του μεταφερόμενου από το φορτηγό φορτίου στην κορυφή της στροφής, εκεί που συναντάται η μέγιστη φυγόκεντρος δύναμη. Προχωρημένη ήταν επίσης και η οξειδωση(σκουριά) σε μεγάλο μέρος της καρότσας του φορτηγού όπως επίσης και στα παραπέτια(μεταλλικές κολόνες συγκράτησης του φορτίου)με πρόχειρα μπαλώματα στην βάση τους κάτι το οποίο τα έκανε να λυγίσουν κάτω από την δύναμη του φορτίου που μετατοπιζόταν.

Όλα, λοιπόν, τα ανωτέρω στοιχεία που οι τεχνικοί του Κ.Τ.Ε.Ο δεν ανέφεραν στον οδηγό και την ιδιοκτήτρια του φορτηγού, όπως επίσης και το γεγονός ότι το φορτηγό είχε, εν τέλει, πιστοποίηση να εκτελεί «ασφαλή δρομολόγια» μας οδηγούν στο λογικό συμπέρασμα ότι τα όργανα λειτουργίας του κάθε άλλο παρά φερέγγυα υπήρξαν και σε καμία περίπτωση δεν εφάρμοσαν τους κανονισμούς που διέπουν το επάγγελμά τους.

Οργανωσιακό Επίπεδο:

Σε οργανωσιακό επίπεδο τα πράγματα είναι αντιστοίχως απλά και ιεραρχικά όπως συμβαίνει στην εσωτερική διαστρωμάτωση των περισσότερων επιχειρήσεων-εταιριών.

Ο εργαζόμενος που εξέτασε το όχημα δεν εκπλήρωσε σωστά την δουλειά του αψηφώντας την μη καταλληλότητα πολλών ζωτικών σημείων του φορτηγού. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην απειρία ή την μη πλήρη κατάρτηση, εν μέρει, του εργαζόμενου κάτι το οποίο όμως δεν δικαιολογείται δεδομένου ότι για την πρόσληψή του στην συγκεκριμένη θέση απαιτείται εκπαίδευση σε πραγματικές συνθήκες υπό επιτήρηση ανωτέρου, έμπειρου στελέχους. Μία ακόμα περίπτωση, που συναντάται συχνά, είναι το γνωστό σε όλους “λάδωμα”. Ο κάτοχος δηλαδή του φορτηγού, είτε ο οδηγός που πράττει υπό καθεστώς απειλής από την εταιρεία που εργάζεται, πληρώνει τον εργαζόμενο που ελέγχει το όχημα προκειμένου να παραλείψει αυτός να αναφέρει στον ανώτερό του τα προβλήματα του οχήματος και να συμπληρωθεί έτσι, παράνομα και επικίνδυνα, η επίσημη φόρμα του αρμόδιου Υπουργείου ότι όλα είναι καθώς πρέπει σχετικά με το όχημα. Προφανώς, τα χρηματικό ποσό που ο κάτοχος του οχήματος προσφέρει στο όργανο Κ.Τ.Ε.Ο είναι σαφέστατα κατά πολύ μικρότερο του ποσού που θα χρειαζόταν προκειμένου το όχημα να επισκευαστεί και να κυκλοφορεί ασφαλές στον δρόμο εκτελώντας τα υπηρεσιακά του καθήκοντα.

Όταν, λοιπόν, υπό την άγνοια του αμέσως ανωτέρου από αυτόν που ελέγχει ένα όχημα “ξεφεύγει” ένα ακατάλληλο για χρήση και μεταφορά φορτίων φορτηγό, τότε μέχρι και το τελικό στάδιο της πιστοποίησης με έκδοση αδείας το πρόβλημα μεταφέρεται αυτούσιο, με τελική κατάληξη ένα φορτηγό “Φονιά”, όπως αναφέρεται κυριολεκτικά στην καθομιλουμένη, στους δρόμους που φέρει μεγάλο ρίσκο εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα.

Ιδιοκτήτρια Εταιρεία

Ατομικό Επίπεδο:

Ο ιδιοκτήτης της εταιρείας “Ακρίτας Α.Ε” εκμεταλλευόμενος την μικρή ανταγωνιστικότητα που υπήρχε στον χώρο που δρούσε η εταιρεία έκανε μεγάλες επενδύσεις εκσυγχρονίζοντας εργοστάσια και εγκαταστάσεις με καινούρια μηχανήματα και αυτόματα συστήματα που μεγιστοποιήσουν την παραγωγή, μειώνοντας ταυτόχρονα το χρηματικό και χρονικό κόστος αυτής. Στα πλαίσια, λοιπόν, αυτής της βελτιστοποίησης που συνεπάγεται αμέσως ελαχιστοποίηση κοστών μεταφοράς και αποθεματοποίησης, αγοράστηκαν αρκετά φορτηγά-μεταφορείς με σκοπό να ικανοποιούν το μεγάλο και απαιτητικό πελατολόγιο. Το κόστος όμως απόκτησης καινούριο και σύγχρονου “στόλου” φορτηγών ήταν αρκετά μεγάλο και έτσι αγοράστηκαν φτηνά, μεγάλης ηλικίας και παλαιών προδιαγραφών που μετά από λίγα μόλις χρόνια θα έπρεπε να αποσυρθούν από την κυκλοφορία και να γίνουν παλιοσίδερα. Είναι ξεκάθαρο πως ο στόχος της “Ακρίτας Α.Ε” εταιρίας παραβιάζει τους κανόνες ασφαλείας προκειμένου να εξασφαλίσει γρήγορο κέρδος.

Οργανωσιακό Επίπεδο:

Είναι γνωστό, πλέον, από τις καταθέσεις των ιδίων προσώπων της εταιρείας, ότι τις παραλήψεις, αδυναμίες και προβλήματα του φορτηγού που αναφέρθηκαν παραπάνω τις γνώριζαν και έφεραν ευθύνη. Συγκεκριμένα στελέχη της εταιρείας, αρμόδια για την ομαλή, ασφαλή λειτουργία της όπως επίσης και υπεύθυνα για οποιοδήποτε ατύχημα μέσα σε αυτήν είχαν τη γενική εποπτεία και τον έλεγχο ολόκληρου του προσωπικού, του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων της. Τα άτομα αυτά, δηλαδή, ήταν αδύνατο να αγνοούν την κατάσταση των φορτηγών και συγκεκριμένα του φορτηγού που εξετάζουμε αφού λόγω της θέσης τους και της εμπειρίας τους μπορούσαν να λάβουν γνώση αυτής με οποιονδήποτε τρόπο. Είχαν γνώση, όμως, αυτού αλλά αδιαφορούσαν. Υπήρχε, δηλαδή πλήρη γνώση της κατάστασης του συρμού, της ηλικίας και ακαταλληλότητας του στην μεταφορά φορτίων του, την κακή συντήρηση μηχανικών, ζωτικών μερών του ιστορικό βλαβών. Αναπόφευκτα μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας εργασίας από την εταιρία υπολειτουργούσε ενσυνείδητα. Δεν είναι τυχαίο ότι μετά το τροχαίο ατύχημα και μετά από εκτενείς ελέγχους των ειδικών εμπειρογνώμων, πολλά από τα φορτηγά της εταιρείας κρίθηκαν ακατάλληλα για χρήση και οδηγήθηκαν άμεσα προς επισκευή ενώ άλλα προς άμεση απόσυρση λόγω παλαιότητας.

Υπέρβαρο Φορτηγό, Λανθασμένη Πρόσδεσή Φορτίου, Φθαρμένα Ελαστικά, Απώλεια Ελέγχου

Ατομικό Επίπεδο(Οδηγός, Φορτωτής, Ελεγκτής Πλάστιγκας, Υπεύθυνος Βάρδιας):

Ο οδηγός του φορτηγού που προκάλεσε το ατύχημα, ο φορτωτής που με το κλάρκ φόρτωσε την καρότσα του φορτηγού, ο ελεγκτής στην πλάστιγκα(ειδική ζυγαριά για φορτηγά) του εργοστασίου και ο υπεύθυνος βάρδιας γνώριζαν ότι το φορτηγό ήταν υπέρβαρο κατά 5.000Krg(5 τόνους). Γιατί, λοιπόν, τόση ανευθυνότητα όσον αφορά στην ασφάλεια μεταφοράς του φορτίου, την ασφάλεια του οδηγού και των λοιπών ανθρώπων που βρίσκονται στους δρόμους? Η απάντηση, σύμφωνα πάντα με τις ένορκες καταθέσεις των κατηγορουμένων και υπευθύνων , βρίσκεται στο κέρδος και την “τρομοκρατία” εντός της επιχείρησης. Το κέρδος εκπίπτει από το γεγονός ότι η νταλικά θα έκανε ένα δρομολόγιο και όχι δύο για να μεταφέρει το απαραίτητο εμπόρευμα και η εσωτερική βία και τρομοκρατία, που οι εργαζόμενοι της εταιρίας παραδέχτηκαν ότι δεχόντουσαν από τα ανώτερα στελέχη, για απόλυση, υποβιβασμό και περικοπή μισθού. Κάθε ένας από τους εργαζόμενους είχε γνώση του υπέρβαρου φορτίου, της κακής πρόσδεσης, των φθαρμένων ελαστικών.

“Ντράπηκα όταν είδα τα λάστιχα του φορτηγού” παραδέχτηκε στον Τύπο ο υπεύθυνος της βάρδιας.

“Ήξερα ότι το φορτηγό ήταν πάλι υπέρβαρο, όπως και στα προηγούμενα 6 δρομολόγια που είχα πραγματοποιήσει στην εταιρία, αλλά φοβόμουν ότι θα με απολύσουν εάν το ανέφερα στην προ-φόρμα αποστολής και χρειαζόταν να ελαφρύνουμε το φορτίο” αναφέρει στο δικαστήριο ο οδηγός του φορτηγού.

“”Πειράζαμε” τις πλάστιγκες να βγάζουν σωστά νούμερα για την εταιρία” είπε στον δικαστή ο ελεγκτής βάρους του φορτηγού στην πλάστιγκα.

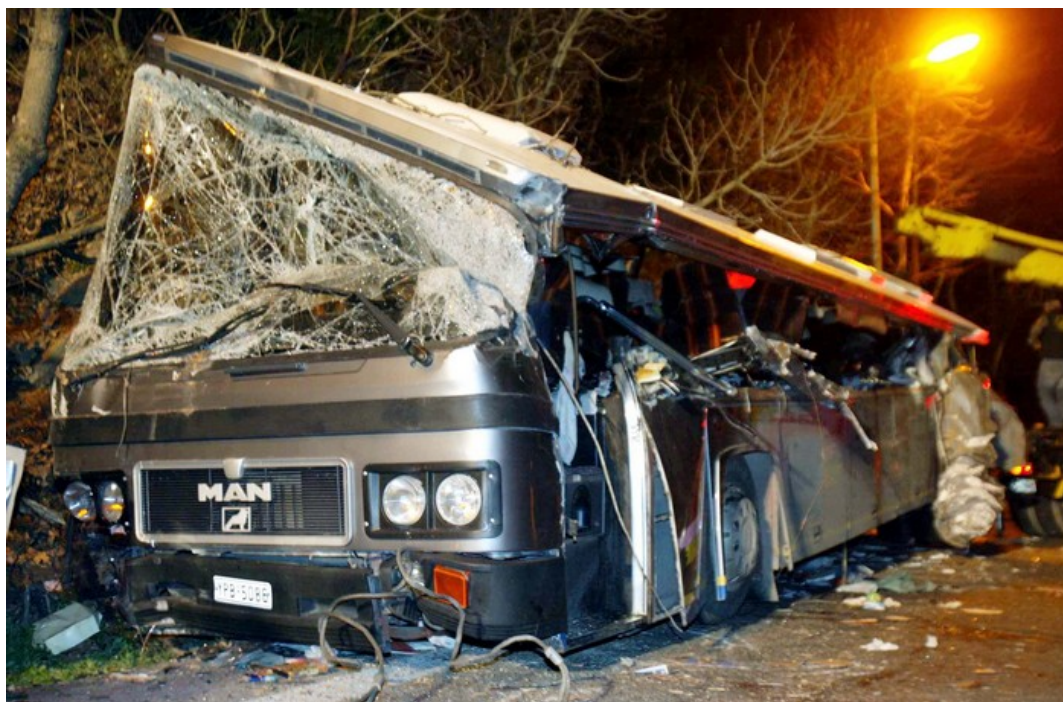
“Η καρότσα και τα παραπέτια δεν άντεχαν καν το κανονικό φορτίο” υποστήριξε ο χειριστής- φορτωτής κλάρκ που όμως φόρτωσε άνω του κανονικού ορίου την νταλικά.

Οργανωσιακό Επίπεδο:

Σε οργανωσιακό επίπεδο τώρα, διακρίνουμε όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, μπλοκάρισμα των επιδιορθώσεων από τους αρμόδιους που κατέχουν γνώση παρόλα αυτά, αδιαφορώντας παντελώς για τον τομέα της ασφάλειας. Οι πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια σταματάνε στον υπεύθυνο της βάρδιας γιατί έτσι του έχει επιβληθεί η εταιρία να πράττει. Σε κάθε περίπτωση, τίποτα δεν έγινε υπό τους κανονισμούς του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

8.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα συνεχόμενα λάθη και οι παραβλέψεις των κανονισμών ασφαλείας από την εταιρία, τους εργαζομένους και των αρμόδιων υπευθύνων, των επιθεωρητών του Κ.Τ.Ε.Ο. και την απουσία του κρατικού ελέγχου αποδεικνύεται ότι με την κατάρρευση ενός και μόνο επιπέδου του διαγράμματος Stamp μπορεί, εύκολα, όλο το σύστημα να οδηγηθεί σε κατάρρευση και να προκύψει ένα σοβαρό τροχαίο ατύχημα, όπως αυτό, όπου έχασαν τη ζωή τους 21 νεαρά παιδιά και τραυματίστηκαν δεκάδες άλλοι άνθρωποι.



*Το λεωφορείο που μετέφερε τους μαθητές μετά το πέρας της σχολικής
τους εκδρομής*

9.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Εφημερίδες: Μακεδονία, Πρώτο Θέμα, Το Βήμα, Ελεύθερο Βήμα
- Ιστοσελίδες: Εταιρίας “Ακρίτας Α.Ε”, Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών & Δικτύων, Κ.Τ.Ε.Ο., Κανονισμών για Φορτία και Όρια, Ελληνικής Αστυνομίας, Ελέγχου & Συντήρησης Τοπικών Οδών, Αρείου Πάγου
- Φωτογραφίες: Διαδίκτυο, Ιστοσελίδες Εφημερίδων
- Wikipedia