

Υπόμνημα – Προτάσεις

Από το πρωτοβάθμιο ομοιοεπαγγελματικό σωματείο «Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου» Έτος ίδρυσης 2007

Για την ένταξη του επαγγελματία οδηγού δικύκλου- μεταφορέα, δηλαδή του:

κούριερ/ταχυμεταφορέα
ντελίβερι/ταχυδιανομέα &
υπάλληλου εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο
στα Βαρέα και Ανθυγιεινά επαγγέλματα (Β.Α.Ε)

Ι. Εισαγωγή στο επάγγελμα του Οδηγού Δικύκλου Μεταφορέα

Α. Σύντομη παρουσίαση του σωματείου

Το 2007 ιδρύθηκε το πρωτοβάθμιο ομοιοεπαγγελματικό σωματείο με την επωνυμία «Συνέλευση Βάσης Εργαζόμενων Οδηγών Δικύκλου – Σ.Β.Ε.Ο.Δ με στόχο να αναδείξει τις πολλαπλά μεταβαλλόμενες πτυχές της εργασιακής μας καθημερινότητας. Με συνεχείς ενημερωτικές εκστρατείες δημοσιοποιούμε τα προβλήματα των εργαζομένων οδηγών δικύκλου που αφορούν ένα πλήθος ζητημάτων όπως η υγιεινή και η ασφάλεια, η υποδηλωμένη και ανασφάλιστη εργασία και τα Μέσα Ατομικής Προστασίας(Μ.Α.Π) που ταυτόχρονα είναι και προβλήματα που αντιμετωπίζουν πολλά ακόμη επαγγέλματα και κλάδοι.

Επιγραμματικά, το κεντρικό τετράπτυχο πάνω στο οποίο έχουμε αναπτύξει/δημοσιοποιήσει την ανάλυση καθώς και τις προτάσεις μας τα τελευταία 14 χρόνια στους συναδέλφους/ισσες καθώς και στους αρμόδιους φορείς αποτελείται από τους εξής άξονες:

α)Ενιαία Ειδικότητα

β)Εταιρικό δίκυκλο

γ)Μέτρα Ατομικής Προστασίας

δ)Βαρέα Ανθυγιεινά Ένσημα

Στο υπόμνημα που ακολουθεί καταθέτουμε την εμπειρία μας που πηγάζει από την εργασιακή πραγματικότητα που βιώνουμε καθημερινά στους δρόμους και τις λεωφόρους του λεκανοπεδίου. Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύουμε και αιτιολογούμε με την μεγαλύτερη δυνατή επάρκεια τους λόγους για τους οποίους το επάγγελμα του:

α) courier/ταχυμεταφορέα

β) delivery ταχυδιανομέα και

γ) υπάλληλου εξωτερικών εργασιών που εργάζεται με δίκυκλο

εκτός από επικίνδυνο είναι ταυτόχρονα βαρύ και ανθυγιεινό. Από τη θεωρητική ανάλυση μέχρι και την πρακτική εφαρμογή, οι αγώνες που με συνέπεια δίνει το σωματείο μας όλα αυτά τα χρόνια με παρεμβάσεις σε χώρους δουλειάς και συνεχή ενημέρωση των συναδέλφων για δικαιώματα και υποχρεώσεις έχουν αναδείξει όχι μόνο τα διαχρονικά

προβλήματα και τις ελλείψεις αλλά και την κρισιμότητα του επαγγέλματος στο οικονομικό πεδίο, ιδιαίτερα στην περίοδο της πανδημίας και των απανωτών lockdown. Ως σωματείο έχουμε φέρει στο προσκήνιο ένα επάγγελμα όπου η εργασιακή ανασφάλεια/επισφάλεια, η εντατικοποίηση, οι ελαστικές μορφές εργασίας, η υποδηλωμένη/ανασφάλιστη εργασία και κάθε είδους εργοδοτική παραβατικότητα επιβάλλεται αυθαίρετα εκμεταλλευόμενη, μεταξύ άλλων, την υψηλή ανεργία, τον φόβο της απόλυσης, την χαμηλή συνδικαλιστική πύκνωση, την απουσία συστηματικών ελέγχων και την επιβολή προστίμων από τις επιθεωρήσεις εργασίας (Σ.ΕΠ.Ε), τα κέντρα πρόληψης επαγγελματικού κινδύνου (ΚΕ.Π.Ε.Κ), το υπουργείο εργασίας και τις αρμόδιες φορολογικές υπηρεσίες.

Με την πάροδο των χρόνων έχει αποδειχτεί πως το επάγγελμά μας δεν είναι «περιστασιακό». Δεν πρόκειται για «δουλιές του ποδαριού» που αφορούν «πιτσιρικάδες» και «παιδιά». Πλέον ένας σημαντικός αριθμός συνάδελφων/ισών εργαζόμαστε εδώ και δεκαετίες στο δρόμο, τα χιλιόμετρα βαραίνουν ακόμη περισσότερο στην πλάτη μας, γεγονός που καθιστά το επάγγελμα ακόμη πιο "βαρύ" και "ανθυγιεινό".

Ο δρόμος που άνοιξε ο ν. 4611/2019 οδηγεί στην ένταξη των ταχυμεταφορέων, ταχυδιανομέων και υπάλληλων εξωτερικών εργασιών στα Βαρέα Ανθυγιεινά Επαγγέλματα (Β.Α.Ε)

Ο νόμος 4611/2019 και συγκεκριμένα:

- το άρθρο 55 (με την απόφαση υπ' αριθ. 49091 /Γ1.14744/4-12-2020 που υποχρεώνει τους εργοδότες να αναρτούν στο πληροφορικό σύστημα ΕΡΓΑΝΗ, τα στοιχεία των ιδιόκτητων και εταιρικών δικύκλων που χρησιμοποιούνται στην επιχείρησή τους στο ειδικό έντυπο Ε13) και
- το άρθρο 56(διατάξεις για την υγεία και την ασφάλεια κατά τη διανομή και μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων)θέτουν ισχυρά θεμέλια ώστε:

- 1.** Να γίνουν κομμάτι της οδηγικής κουλτούρας του συνόλου των δικυκλιστών τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π). Μιας κουλτούρας που, σύμφωνα και με το διεθνές παράδειγμα, θα μας οδηγήσει στη μακροπρόθεσμη αλλά και βραχυπρόθεσμη μείωση των εργατικών δυστυχημάτων καθώς και στη μείωση των συνεπειών των εργατικών ατυχημάτων, του φόρου αίματος που το επάγγελμα πληρώνει κάθε χρόνο.
- 2.** Να περιοριστεί η καταστρατήγηση των εργασιακών δικαιωμάτων (καθώς και η εισφοροδιαφυγή/φοροδιαφυγή των εργοδοτών) μέσω και της αναγραφής του αριθμού κυκλοφορίας των δικύκλων στο πληροφορικό σύστημα «ΕΡΓΑΝΗ».
- 3.** Να μπει φραγμός στην αντισυνταγματική έμμεση μείωση του μισθού των εργαζόμενων ταχυμεταφορέων, ταχυδιανομέων και υπάλληλων εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο που προκύπτει όταν μετακυλιέται το κόστος για την αγορά Μέσων Ατομικής Προστασίας, την συντήρηση και τα έξοδα κίνησης των ιδιόκτητων δικύκλων στους ίδιους τους εργαζόμενους.
- 4.** να ενταχθεί το επάγγελμα του courier/ταχυμεταφορέα, delivery ταχυδιανομέα και υπάλληλου εξωτερικών εργασιών που εργάζεται με δίκυκλο στα Β.Α.Ε.

Β. Χαρακτηριστικά της εργασιακής πραγματικότητας.

Β1. Η γενίκευση της ευελιξίας υποκρύπτει υποδηλωμένη εργασία.

Οι προτεραιότητες του σωματείου αφορούν την ένταξη του επαγγέλματος στα Β.Α.Ε, την υγιεινή και την ασφάλεια, την ποιοτική αναβάθμιση των όρων εργασίας, το τέλος της ανασφάλιστης και υποδηλωμένης εργασίας, το τέλος οποιουδήποτε καθεστώτος υποκρύπτει εξαρτημένες εργασιακές σχέσεις.

Σε αντίθεση λοιπόν με όσους επικαλούνται τη σημαντική αύξηση των θέσεων μισθωτής εργασίας που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια, αντικαθιστώντας τα προ covid ποιοτικά χαρακτηριστικά της εργασιακής καθημερινότητας με αριθμούς, ως σωματείο θεωρούμε

πως η «αύξηση» οφείλεται σε ένα πλήθος παραγόντων και κατά κύριο λόγο στην μετανάστευση 500.000 εργαζομένων στο εξωτερικό, στα προγράμματα της επιδοτούμενης απασχόλησης και στις ευέλικτες μορφές απασχόλησης που δίνουν τη δυνατότητα στους εργοδότες να νομιμοποιούν την αδήλωτη απασχόληση εφόσον σε ένα πλήθος περιπτώσεων υποκρύπτουν υποδηλωμένη εργασία.

Προς επίρρωση της θέσης μας επισυνάπτουμε ενδεικτικά στοιχεία από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Πληροφοριακό Σύστημα ΕΡΓΑΝΗ. Η επεξεργασία έχει γίνει από το ΙΝΕ ΓΣΕΕ. (Ινστιτούτο Εργασίας της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδας).

- Το 2018 στον ιδιωτικό τομέα 571 χιλιάδες άτομα αμείβονταν με μισθό κάτω των 500 ευρώ, ενώ 251 χιλιάδες άτομα αμείβονταν με μισθό κάτω των 250 ευρώ.
- Ωστόσο, σημαντικό ποιοτικό στοιχείο των θέσεων αυτών είναι η θεαματική άνοδος των προσλήψεων σε θέσεις μη πλήρους απασχόλησης. Ειδικότερα, η πλειονότητα των νέων προσλήψεων στον ιδιωτικό τομέα αφορά εργαζομένους με σύμβαση μερικής και εκ περιτροπής εργασίας.
- Οι ευέλικτες μορφές απασχόλησης, δηλαδή οι προσλήψεις μερικής απασχόλησης και εκ περιτροπής εργασίας, σταθεροποιούνται στις προτιμήσεις των εργοδοτών και των επιχειρήσεων, μιας και καταλαμβάνουν ποσοστιαία αναλογία πάνω από το 50% τα 5 τελευταία έτη (2014-2018)
- Αντίστοιχα οι προσλήψεις με πλήρη απασχόληση υποχωρούν σταθερά, αφού
- μειώνεται η ποσοστιαία αναλογία τους από 79% το 2009 σε 45% το 2018.
- Το ίδιο διάστημα η ποσοστιαία αναλογία των νέων προσλήψεων με ευέλικτες μορφές απασχόλησης μεταξύ 2009 και 2018 υπερδιπλασιάζεται. Ενώ το 2009 οι προσλήψεις με ευέλικτες μορφές εργασίας αντιστοιχούσαν στο 21% του συνόλου των προσλήψεων, το 2018 αντιστοιχούν στο 54,3%.
- Σημαντικό επίσης δεδομένο το οποίο αποδεικνύει την ισχυρή τάση ενίσχυσης της
- εργασιακής ευελιξίας, με τη μορφή της αυξημένης κινητικότητας, αποτελεί ο
- καταγραφόμενος υπερδιπλασιασμός (+182%) των νέων προσλήψεων μεταξύ των ετών 2009-2018.
- Σε επίπεδο ετήσιας σύγκρισης των δεδομένων (2017-2018), τα στοιχεία του Π.Σ
- ΕΡΓΑΝΗ πιστοποιούν την ουσιαστική καθιέρωση της ευέλικτης απασχόλησης στις νέες προσλήψεις. Κατά το έτος 2018 καταγράφονται 133.377 περισσότερες προσλήψεις σε σχέση με το 2017, μεταξύ των οποίων υπερτερούν οι ευέλικτες μορφές εργασίας (55%).
- Η σταθεροποίηση και η επέκταση της ευελιξίας της αγοράς εργασίας κατά τα τελευταία έτη προκύπτει και από τη διαχρονική εξέλιξη των μετατροπών των ατομικών συμβάσεων εργασίας, από συμβάσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης σε συμβάσεις μερικής απασχόλησης και εκ περιτροπής εργασίας, όπου, σύμφωνα με τα στοιχεία των εκθέσεων του Π.Σ ΕΡΓΑΝΗ και του Σ.ΕΠ.Ε αποτυπώνονται, τα εξής:
- Ο αριθμός των μετατροπών των ατομικών συμβάσεων από συμβάσεις πλήρους
- απασχόλησης σε συμβάσεις μερικής απασχόλησης και εκ περιτροπής εργασίας συνεχίζει να είναι αυξημένος το 2018, πάνω από 200% συγκρινόμενο σε σχέση με το 2009 (2018: 52.833, 2009: 16.977), ενώ το 2012 συνεχίζει να είναι το έτος με το υψηλότερο ποσοστό μεταβολής (398%) σε σχέση με το 2009.
- Το ποσοστό μεταβολής της μετατροπής των ατομικών συμβάσεων από πλήρη
- απασχόληση σε μερική και εκ περιτροπής εργασία μεταξύ 2009-2018 παρουσιάζει
- συνολική αύξηση της τάξης του 211,2%. Πιο εντυπωσιακή άνοδος μεταξύ όλων των
- μετατροπών των ατομικών συμβάσεων είναι η ποσοστιαία αύξηση κατά 522,2%
- των
- αναγκαστικών μετατροπών συμβάσεων πλήρους απασχόλησης σε εκ περιτροπής εργασία μονομερώς από τον εργοδότη. Τέλος, το ποσοστό της μετατροπής των

ατομικών συμβάσεων από πλήρη απασχόληση σε μερική και σε «εθελοντική» εκ περιτροπής εργασία έχει αυξηθεί κατά τη διάρκεια της παραπάνω περιόδου κατά 201,1% και κατά 195% αντίστοιχα. Με βάση τα παραπάνω δεδομένα που συνάδουν με την πραγματικότητα που βιώνουμε, είναι ασφαλές να παρατηρήσουμε πως και στο επάγγελμά μας έχουν γενικευτεί οι ευέλικτες μορφές εργασίας.

B2. Ευελιξία & εργοδοτικές αυθαιρεσίες.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της νέας εργασιακής πραγματικότητας όποια μορφή κι αν έχει, όπως κι αν ονομάζεται («συνεργασία», ευελιξία, ελαστικοποίηση, μερική απασχόληση, ενοικιαζόμενη, εκ περιτροπής εργασία) αποτυπώνονται emphaticά και στο επάγγελμά μας.

Χιλιάδες συνάδελφοι εργαζόμαστε:

- υπό το καθεστώς της υποδηλωμένης ή/και αδήλωτης εργασίας
- ως «ενοικιαζόμενοι» με συνεχείς ανανεώσεις ολιγοήμερων, εβδομαδιαίων ή ολιγόμηνων συμβάσεων που μας κρατούν δέσμιους σε ένα ιδιότυπο καθεστώς εργασιακής ομηρίας, μόνιμα ανασφαλείς για τη θέση μας, έκθετους στην εργοδοτική αυθαιρεσία υπό το φόβο της απόλυσης και της ανεργίας, χωρίς πλήρη εργασιακά δικαιώματα, παρότι ο φόρτος εργασίας αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο
- ως συνεργάτες (partner), σε επιχειρήσεις ψηφιακών υπηρεσιών διαμεσολάβησης που υποκρύπτουν εξαρτημένη εργασία.
- Η εργασιακή κανονικότητα τείνει να αντικατασταθεί από ένα ανεξέλεγκτο πειραματικό εργαστήριο καταστράτηγησης των δικαιωμάτων, όπου η συντριπτική πλειοψηφία των εργοδοτών εκμεταλλεύομενη την οικονομική και υγειονομική κρίση μετατρέπει την αγορά εργασίας σε ζούγκλα προκειμένου να επικρατήσει ο νόμος του ισχυρού.

B3. Εικονικές συμβάσεις

Η νέα εργασιακή πραγματικότητα άνοιξε διάπλατα τον δρόμο στις εικονικές συμβάσεις. Που σημαίνει πως ενώ ο εργαζόμενος/η δουλεύει για έξι, οκτώ, δέκα ή και δώδεκα ώρες την ημέρα, για πέντε έξι ή επτά ημέρες την εβδομάδα, άλλοτε δεν ασφαρίζεται καθόλου ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις ασφαρίζεται εικονικά για ένα δίωρο, τρίωρο ή τετράωρο την ημέρα ή για δύο ή τρία τετράωρα την εβδομάδα. Επιπλέον, σε καθεστώς επισφάλειας οι βλαπτικές μεταβολές γενικεύονται καθώς καλούμαστε να εκτελέσουμε εργασίες πέραν των καθηκόντων μας.

B4. Εικονικές πληρωμές

Οι εικονικές συμβάσεις ακολουθούνται από εικονικές πληρωμές. Το επίδομα αδείας, τα δώρα (Χριστούγεννα, Πάσχα, Καλοκαίρι), το επίδομα χρήσης και συντήρησης του δικύκλου που αντιστοιχεί στο 15% επί του βασικού μισθού, τα έξοδα κίνησης, η παροχή Μέσων Ατομικής Προστασίας, οι προσαυξήσεις για νυχτερινά, Κυριακάτικη εργασία και οι αργίες συμψηφίζονται με τα «μαύρα» και οι υπερωρίες καταβάλλονται κατά το δοκούν. Κορωνίδα δε του άγραφου νόμου της αγοράς αποτελούν η εργοδοτική βία καθώς και τα περιστατικά που δηλώνονται σωρηδόν στο σωματείο, και κατά καιρούς βλέπουν το φως της δημοσιότητας, όπου διάφοροι ανάλγητοι εργοδότες, επί ποινή απόλυσης, υποχρεώνουν τους εργαζόμενους να τους επιστρέψουν το δώρο των Χριστουγέννων, του Πάσχα ή το Επίδομα Αδείας.

Συνοψίζοντας πρέπει να υπογραμμίσουμε πως η υποστελέχωση των Σ.Ε.Π.Ε, ΚΕ.Π.Ε.Κ και του Υπουργείου Εργασίας, η απουσία συστηματικών ελέγχων, η ατιμωρησία που αφήνει τους εργοδότες στο απυρόβλητο, οι θύλακες διαφθοράς στον ευρύτερο κρατικό μηχανισμό και οι δυσκολίες που συναντούν οι εργαζόμενοι που προχωρούν σε καταγγελία, σφυρηλατούν τον άγραφο νόμο της αγοράς.

Οι courier ταχυμεταφορείς, delivery ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο, οι εργαζόμενοι παντός καιρού σε ένα «ευέλικτο» και τοξικό περιβάλλον εργασίας, στην αρένα του δρόμου, απαιτείται να είμαστε διαρκώς σε εγρήγορση, να εκτελούμε με ακρίβεια τα δρομολόγια, τις παραλαβές και τις παραδόσεις της ημέρας και να επιστρέφουμε αλώβητοι στο σπίτι και τις οικογένειές μας. Δυστυχώς, οι δυσχερείς συνθήκες της εργασίας μας αποδεικνύονται με δραματικό τρόπο από τα δεκάδες θανατηφόρα εργατικά δυστυχήματα και τους εκατοντάδες τραυματισμούς που καθιστούν το επάγγελμα ως το πλέον επικίνδυνο. Ο αγώνας μας για τον εξορθολογισμό του συνόλου των παραμέτρων που αφορούν την εργασία μας στρέφει το βλέμμα μας στο μέλλον ενώ παράλληλα αποτιεί φόρο τιμής στους δεκάδες συναδέλφους που άφησαν την τελευταία τους πνοή στην άσφαλτο.

Το υπόμνημα που καταθέτουμε αναδεικνύει την πραγματική εικόνα του επαγγέλματος που είναι γραμμένη από εμάς τους ίδιους στο "δρόμο", έχει το ειδικό βάρος των εκατομμυρίων χιλιομέτρων που διανύουμε κάτω από οποιαδήποτε καιρική συνθήκη, σε διαδρομές που επιφυλάσσουν απρόσμενους κινδύνους σε κάθε εκατοστό της ασφάλτου.

II. Η ένταξη του επαγγέλματος στα Βαρέα και Ανθυγιεινά (ΒΑΕ)

A. Πότε ένα επάγγελμα υπάγεται στα ΒΑΕ;

Στο τεύχος 25 (Ιανουάριος – Φεβρουάριος- Μάρτιος 2006) του περιοδικού «ΥΓΙΕΙΝΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ», που εκδίδει το Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε) ο Δρ. Θ. Μπάζας, ειδικός ιατρός εργασίας, εμπειρογνώμονας της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας, μέλος του Τομέα Ιατρικής της Εργασίας του Βασιλικού Κολεγίου Ιατρών του Λονδίνου, εθνικός γραμματέας της Διεθνούς Επιτροπής Ιατρικής και Υγιεινής της Εργασίας (Επαγγελματικής υγείας –ICOH) για την Ελλάδα, δίνει τον εξής ορισμό για τα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα (ΒΑΕ):

«ένα επάγγελμα θεωρείται ανθυγιεινό, εάν η άσκηση του μπορεί να έχει ως πιθανό αποτέλεσμα, ορισμένοι εργαζόμενοι να υποστούν είτε προσβολή από επαγγελματική νόσο, είτε επιδείνωση άλλης, μη επαγγελματικής νόσου (από την οποία ήδη έπασχαν). Ωστόσο, όταν ένα επάγγελμα είναι επικίνδυνο ή ακόμα και ανθυγιεινό, αυτό δεν σημαίνει οπωσδήποτε, ότι είναι επιπλέον και βαρύ. Ένα επάγγελμα ορίζεται ως βαρύ, «εάν η επί μακρών απασχόληση σε αυτό επιφέρει φθορά του οργανισμού των μισθωτών και, κατ'ακολουθία, αδυναμία περαιτέρω απασχόλησης των από χρονικού σημείου προ του φυσιολογικού γήρατος» (ΙΚΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ 22/65 «Δια την υπαγωγή εις τον κανονισμόν βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων δεν διαφέρει η μορφολογία ή ο σκοπός των σχετικών οικονομικών μονάδων», ΙΚΑ Α.Π. 22098 της 10ης Μαρτίου 1965 ΑΘΗΝΑ).

Ακόμη, σύμφωνα με τον Γ. Λεβάντη, καθηγητή εργατικού δικαίου στο τμήμα νομικής του πανεπιστημίου Αθηνών και με την ιδιότητα του μέλους της «επιτροπής σοφών», που είχε διοριστεί από την κυβέρνηση το 2007 για να δημιουργήσει ένα νομοθετικό πλαίσιο για τα Β.Α.Ε επαγγέλματα, ανάμεσα στα άλλα αναφέρει τα εξής:

«ως βαρέα επαγγέλματα, τα οποία δικαιολογούν μία ειδική μεταχείριση στην κοινωνική ασφάλιση (κυρίως μία πρόωρη συνταξιοδότηση) είναι οι εργασίες εκείνες οι οποίες από τη φύση τους ή λόγω των συνθηκών και του τρόπου που παρέχονται απαιτούν μία εντελώς ασυνήθη ή εξαιρετική επίταση των σωματικών δυνάμεων ή μία εντελώς ασυνήθη ή εξαιρετική επίταση της προσοχής και των ψυχικών δυνάμεων του ανθρώπου, με συνέπεια

να προκαλούν επιτάχυνση της γήρανσης. Στις εργασίες αυτές ανήκουν πρωτίστως οι πολύ κοπιαστικές εργασίες και οι εργασίες που απαιτούν μία ασυνήθη συγκέντρωση της προσοχής και επιμέλειας. Αν για την εκτέλεση των παραπάνω εργασιών χρησιμοποιούνται μηχανικά ή τεχνικά μέσα, εξοπλισμός, οργάνωση της εργασίας κ.ο.κ., τα οποία καθιστούν δυνατή την παροχή της εργασίας χωρίς την εξιδιασμένη επίταση των σωματικών ή πνευματικών δυνάμεων, τότε η εργασία παύει να ανήκει στα βαρέα επαγγέλματα.»

Να υπογραμμίσουμε πως τον ίδιο ορισμό υιοθετεί και ο Σ.Ε.Β στο υπόμνημα που κατέθεσε στην επιτροπή κρίσεως Βαρέων και Ανθυγιεινών επαγγελμάτων του άρθρου 20 ν.3790/2009.

Επίσης, το Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης(Ε.ΚΕ.ΠΙΣ) έχει εκδώσει πιστοποιημένο επαγγελματικό περίγραμμά για τον Τεχνικό Διανομής Προϊόντων & Υπηρεσιών που περιλαμβάνει δύο από τις εξειδικεύσεις του επαγγέλματος: α) Τεχνικός Διανομής Προϊόντων και Υπηρεσιών Ταχυμεταφοράς (courier) β) Τεχνικός Διανομής Καταναλωτικών Προϊόντων (delivery).

Στο εν λόγω επαγγελματικό περίγραμμα στο κεφάλαιο **A.12 Συνθήκες εργασίας (που συμπεριλαμβάνουν ζητήματα υγιεινής και ασφάλειας)** αναφέρονται τα εξής:

«Στην ελληνική αγορά, οι συνθήκες εργασίας του τεχνικού Διανομής Προϊόντων, δεν είναι πάντα οι καλύτερες και αυτό γιατί δεν λαμβάνονται από τις επιχειρήσεις όλα τα απαραίτητα μέτρα για την διασφάλιση των υπαλλήλων τους τόσο από θέμα επικινδυνότητας, όσο και από καιρικές και άλλες επιβαρυντικές συνθήκες εργασίας.

Ο Ν.1568/1985 (ΦΕΚ 177/18.10.1985) περί υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων στο άρθρο 32 παρ Α & 1, καθιστά σαφή την υποχρέωση του εργοδότη «Να λαμβάνει κάθε μέτρο που απαιτείται, ώστε να εξασφαλίζονται οι εργαζόμενοι και οι τρίτοι που παρευρίσκονται στους χώρους εργασίας από κάθε κίνδυνο που μπορεί να απειλήσει την υγεία ή την σωματική τους ακεραιότητα.» Ο συγκεκριμένος νόμος ρυθμίζει βεβαίως εκτενώς και όλα τα άλλα κενά που επικρατούν στο κλάδο, όπως αυτά του ιατρού εργασίας και του τεχνικού ασφαλείας των επιχειρήσεων, οι οποίοι είτε δεν υπάρχουν εντός των επιχειρήσεων, είτε υπάρχουν τυπικά και όχι ουσιαστικά.

Συνέπεια των ανωτέρων είναι ο Τεχνικός Διανομής να υπηρετεί σε διαρκώς επιβαρυνμένες θέσεις εργασίας εκτεθειμένοι στις καιρικές συνθήκες (είτε καύσωνα, είτε βροχή, είτε κρύο), χωρίς καμία μέριμνα εκ των υπευθύνων των επιχειρήσεων και χωρίς καν τον απαραίτητο ρουχισμό για αυτό.

Επίσης αναλόγως της γεωγραφικής κατανομής των θέσεων εργασίας, να είναι εκτεθειμένοι σε κάθε είδους ατμοσφαιρικούς και άλλους ρύπους. Ενώ αντιμετωπίζουν τις επικίνδυνες ουσίες που διακινούνται μέσα των επιχειρήσεων τους (φάρμακα, χημικές/βιολογικές ουσίες) χωρίς ειδικό εξοπλισμό ή τη γνώση και ενημέρωση για προφύλαξη ή ειδικό χειρισμό αυτών.

Ένας ακόμη αρνητικός παράγοντας για το σύνολο των υπαλλήλων του κλάδου, είναι η εργασία τους σε εξαιρετικές εργασιακές συνθήκες από άποψη ωραρίου και έντασης (στρες), καθώς ενεργούν με ιδιαίτερη αυξημένη ευθύνη και επικινδυνότητα για την τήρηση των δεσμεύσεων σε ταχύτητα και αξιοπιστία.

Κατόπιν αυτών εκτιμάται ότι είναι αναγκαίο εκτός των άλλων να εξετασθεί με σοβαρότητα και ευθύνη από τους αρμόδιους φορείς και τους κοινωνικούς εταίρους η ένταξη, κατά περίπτωση, του εν λόγω επαγγέλματος σε ανάλογη κατηγορία βαρέων και ανθυγιεινών

επαγγελματιών για να βοηθήσει στην πρόληψη εμφάνισης μακροχρόνιων προβλημάτων σωματικής και ψυχικής υγείας που καθιστούν προβληματική την άσκηση του επαγγέλματος».

Από την πλευρά μας θα αναλύσουμε τους λόγους που το επάγγελμα επιβάλλεται να υπαχθεί στα Β.Α.Ε καθώς και το σύνολο των παραγόντων που καθιστούν το επάγγελμα (κούριερ/ταχυμεταφορέας, ντελίβερι/ταχυδιανομέας, υπάλληλος εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο) δύσκολο, επικίνδυνο, βαρύ και ανθυγιεινό. Θα επισημάνουμε όλα τα στοιχεία που αποδεικνύουν πως η εργασία που παρέχουμε απαιτεί μία εντελώς ασυνήθη ή εξαιρετική επίταση των σωματικών δυνάμεων ή μία εντελώς ασυνήθη ή εξαιρετική επίταση της προσοχής και των ψυχικών δυνάμεων του ανθρώπου, και επιπλέον μία ασυνήθη συγκέντρωση της προσοχής και επιμέλειας.

Β) Συνθήκες που καθιστούν το επάγγελμα του courier/ταχυμεταφορέα, delivery/ταχυδιανομέα, υπάλληλου εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο φύσει επικίνδυνο που απαιτεί εξαιρετική επίταση της προσοχής και των ψυχικών δυνάμεων του ανθρώπου.

B1. Εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα

Ορισμός:

“Εργατικό ατύχημα είναι εκείνο που συμβαίνει στον εργαζόμενο κατά την διάρκεια της εργασίας ή με αφορμή την εργασία και το οποίο οφείλεται σε απότομο γεγονός, βίαιο γεγονός, εφ' όσον αυτό προκάλεσε στον εργαζόμενο ανικανότητα να εργασθεί πάνω από 4 ημέρες ή και απώλεια ζωής. Βίαιο γεγονός σημαίνει, να υπάρχει έκτακτη και αιφνίδια επίδραση εξωτερικού παράγοντα που δεν έχει σχέση με την οργανική κατάσταση του εργαζόμενου. Η επίδραση αυτή μπορεί να έχει σαν αιτία την επιβάρυνση των όρων εργασίας κάτω από απρόβλεπτες και έκτακτες συνθήκες. Συνεπώς προϋπάρχουσα ασθένεια, η οποία εκδηλώνεται ή επιδεινώνεται κατά την εκτέλεση της εργασίας κάτω από κανονικές συνθήκες δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα. Αν όμως η ασθένεια προήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας κάτω από εξαιρετικές και ασυνήθιστες συνθήκες χαρακτηρίζεται ως εργατικό ατύχημα.

Από τη νομολογία έχει κριθεί ότι υπέρμετρη προσπάθεια του εργαζόμενου που προκάλεσε θάνατο ή ανικανότητα για εργασία είναι εργατικό ατύχημα.”

(Πηγή kepea.gr)

Τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα (1)

Σύμφωνα με την έκθεση της Eurostat (στατιστική υπηρεσία της Ε.Ε) το 2017, η Ελλάδα ήταν η χώρα με το υψηλότερο ποσοστό θανάτων στα τροχαία δυστυχήματα με μοτοσυκλέτες, που φτάνει στους 20 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκους. Στο ίδιο μήκος κύματος, η ετήσια έκθεση της ΕΛ.ΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή) για τα θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα είναι αποκαλυπτική. Για το 2019 ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε τροχαία

ανέρχονται σε 688. Από αυτούς οι 251 αφορούσαν νεκρούς είτε με μοτοσυκλέτα (232), είτε με μοτοποδήλατο (19), που σημαίνει πως ένας στους τρεις νεκρούς για το 2019 ήταν οδηγός δίκυκλου.

Τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ αναφέρουν μόνο τους νεκρούς. Οι μόνιμα σακατεμένοι, οι πολυτραυματίες δεν καταγράφονται πουθενά. Όμως ακόμη κι αν υπάρξουν στο μέλλον τα στοιχεία, χωράει άραγε ο ανθρώπινος πόνος και η διάρρηξη της οικογενειακής και κατ' επέκταση της κοινωνικής συνοχής που προκύπτει από τόσο βίαια γεγονότα σε λίστες, στατιστικές και αριθμούς;

Τροχαία εργατικά ατυχήματα και δυστυχήματα (2)

Τα παραπάνω στοιχεία συνηγορούν πως οι ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών κατά τη διάρκεια της εργασίας μας ερχόμαστε αντιμέτωποι με συνθήκες που μας εκθέτουν σε κίνδυνο τροχαίου εργατικού ατυχήματος.

Ο φυσικός εργασιακός χώρος ενός επαγγελματία οδηγού δίκυκλου είναι ο δρόμος. Αυτό σημαίνει πως είμαστε εκτεθειμένοι σε μια σειρά από απρόβλεπτες παραμέτρους οι οποίες ανά πάσα στιγμή μπορεί να αποβούν επικίνδυνες για τη σωματική μας ακεραιότητα και να προκαλέσουν τροχαίο εργατικό ατύχημα ή ακόμα και δυστύχημα. Αν στον παράγοντα του δρόμου αθροίσουμε:

- το άγχος/στρες για τον όγκο και τον αριθμό των παραδόσεων, τα προκαθορισμένα ραντεβού και την ταχύτητα παράδοσης
 - το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου που μεταφράζεται σε σωματικό φόρτο της εργασίας.
 - την εντατικοποίηση που επιβάλλουν οι υψηλοί ρυθμοί εργασίας
 - την πολύωρη οδήγηση που συχνά υπερβαίνει το 8ωρο για 6 ή και 7 ημέρες την εβδομάδα
 - την νυχτερινή οδήγηση
 - τις καιρικές συνθήκες
 - την υποδηλωμένη εργασία
 - το πλήθος των εργοδοτικών αυθαιρεσιών
 - την καταστρατήγηση της εργατικής νομοθεσίας
 - την έλλειψη ενσυναίσθησης των προβλημάτων από την πλευρά των εργοδοτών και των θεσμικών φορέων
 - τη μικρή έως μηδενική δημόσια αναγνώριση του επαγγέλματος και των υπηρεσιών που προσφέρει
 - καθώς και τις περιορισμένες δυνατότητες που δίνονται στους εργαζόμενους να επηρεάσουν το εργασιακό τους περιβάλλον,
- ο κίνδυνος να μας συμβεί τροχαίο εργατικό ατύχημα πολλαπλασιάζεται εκθετικά. Συνδυαστικά, τα παραπάνω προβλήματα οδηγούν σε χαμηλή αυτοεκτίμηση, παραιτήσεις, αυξημένο αριθμό αναρρωτικών αδειών και τροχαία εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα.

Όλοι γνωρίζουμε τη κακή κατάσταση του ελληνικού οδικού δικτύου: Κακοσυντηρημένοι δρόμοι γεμάτοι λακκούβες, ελλιπής σήμανση και μη επαρκής φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες, με αποτέλεσμα πολλές από τις κακοτεχνίες του οδοστρώματος να μην είναι άμεσα ορατές. Συχνά, οδικά έργα που μπλοκάρουν τους δρόμους ή κρατούν λωρίδες των λεωφόρων κλειστές, δυσχεραίνουν την οδήγηση ενώ οι δρόμοι είναι διάσπαρτοι με διαφημιστικές πινακίδες που εμποδίζουν την ορατότητα ή αποσπούν την προσοχή του οδηγού. Εάν στα παραπάνω προσθέσουμε τις απερίσκεπτες οδηγικές συμπεριφορές, την παραβίαση του ορίου ταχύτητας και του φωτεινού σηματοδότη, τις γενικότερες παραβάσεις του ΚΟΚ και το ευρύτερο κυκλοφοριακό πρόβλημα, γίνεται κατανοητό πως

κατά τη διάρκεια της εργασίας μας, είμαστε εκτεθειμένοι απέναντι σε μια σειρά από εξωγενείς παράγοντες που τη καθιστούν επικίνδυνη και απαιτεί εξαιρετική επίταση της προσοχής, των αισθήσεων και των ψυχικών δυνάμεων μας για να μην υποστούμε εργατικό ατύχημα. Γεγονός που δεν μπορεί να αποκλειστεί, μιας και στον δρόμο δεν οδηγούμε ποτέ μόνοι...

Τα εργατικά τροχαία ατυχήματα/δυστυχήματα δεν είναι δυνατόν να καταγραφούν στο σύνολό τους. Δυστυχώς, δεν μπορούμε να έχουμε απόλυτη εικόνα του πραγματικού αριθμού γιατί τα αντίστοιχα περιστατικά δεν δηλώνονται, δεν καταγράφονται και αυτό συμβαίνει για πολλούς λόγους, όπως:

- Στο επάγγελμα είναι σύνηθες τα εργατικά ατυχήματα να μην δηλώνονται από τους εργοδότες επειδή ένα μεγάλο ποσοστό διανομέων εργαζόμαστε είτε αδήλωτοι είτε υποδηλωμένοι και το ατύχημα/δυστύχημα είναι πολύ πιθανό να μας συμβεί εκτός του δηλωμένου ωραρίου.
- Η πλειοψηφία των εργαζομένων που εμπλέκονται σε εργατικό ατύχημα επιλέγουν τη σιωπή, φοβούμενοι την άρνηση του εργοδότη να το δηλώσει στον Ε.Φ.Κ.Α. Τυχόν επιμονή των εργαζομένων συνήθως σημαίνει απόλυση οπότε υποχωρούν στις πιέσεις, στο φόβο της ανεργίας και δεν το δηλώνουν.
- Συχνά οι εργοδότες σπεύδουν να αφαιρέσουν το κουτί της διανομής/μεταφοράς από τον τόπο του ατυχήματος προκειμένου το εργατικό να παρουσιαστεί ως τροχαίο, ειδικά όταν ο εργαζόμενος είναι είτε αδήλωτος είτε υποδηλωμένος και εργάζεται εκτός του εικονικού ωραρίου που έχει δηλωθεί στο Π.Σ ΕΡΓΑΝΗ.
- Η Τροχαία στο δελτίο συμβάντος (ακόμη κι όταν το δίκυκλο φέρει κουτί διανομής/μεταφοράς), αρνείται την πραγματικότητα, κωφεύει στις εκκλήσεις των συναδέλφων και τις περισσότερες φορές επιμένει να αναγράφει το περιστατικό ως τροχαίο και όχι ως τροχαίο εργατικό ατύχημα ή δυστύχημα που αποτυπώνει με σαφήνεια και την πλήρη εικόνα. (Για όσους δεν γνωρίζουν ίσως και να ακούγεται ως μια ασήμαντη λεπτομέρεια. Όμως για εμάς τους/τις οδηγούς δίκυκλου αποτελεί ένα σημαντικότατο και άκρως απαραίτητο στοιχείο για να αποδείξουμε στη συνέχεια πως την ώρα του τροχαίου εργαζόμασταν φέροντας κουτί διανομής/μεταφοράς με την επωνυμία της επιχείρησης στην οποία εργαζόμαστε ή ότι μεταφέραμε/διανέμαμε προϊόντα με την επωνυμία της επιχείρησης στην οποία εργαζόμαστε).
- Από τους αρμόδιους φορείς δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία για τα τροχαία εργατικά ατυχήματα. Για παράδειγμα στην ΕΛ.ΣΤΑΤ, που κάθε χρόνο εκδίδει έκθεση για τα εργατικά ατυχήματα στην Ελληνική επικράτεια, δεν υπάρχει αντίστοιχη καταχώρηση/κατηγορία, αν και αποδεδειγμένα το επάγγελμα κατέχει την θλιβερή πρωτιά.

Ακόμα και οι προσπάθειες καταγραφής, όπως η «έκθεση τροχαίων εργατικών ατυχημάτων, περίοδος 2010-2017», που δημοσίευσε το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας για λογαριασμό του Υπουργείου Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, είναι άκρως ελλειμματική. Η εν λόγω έκθεση επ ουδενί δεν καταγράφει τα τροχαία εργατικά δυστυχήματα και επί της ουσίας ενισχύει τις καταγγελίες μας για ανεπαρκή δήλωση των ατυχημάτων/δυστυχημάτων. Για το έτος 2017, η έκθεση καταγράφει μόνο ένα νεκρό από τροχαίο εργατικό ατύχημα. Αδιαμφισβήτητα η έκθεση απέχει παρασάγγας από την πραγματικότητα καθώς η αναζήτηση στο διαδίκτυο (αναζήτηση που σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρης) για το έτος 2017 εμφανίζει τα εξής καταγεγραμμένα τροχαία εργατικά δυστυχήματα:

1. 14 Φλεβάρη 2017 πεθαίνει από καρδιακή προσβολή ενώ οδηγούσε ο συνάδελφος Παναγιώτης Βρεττάρος, που εργαζόταν ως κούριερ στην εταιρεία speedex.
πηγή:https://sveod.gr/wp-content/uploads//2018/04/relanti_touxos-30.pdf
2. 9 Μάρτη 2017 σκοτώνεται διανομέας 22 χρονών που εργαζόταν στα καφέ mikel στην Λ. Αθηνών. πηγή:https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/103074_nekros-en-ora-ergasias-22hronos-dianomeas-ton-mikel
3. 30 Μάη 2017 πεθαίνει στη Λάρισα ο 28χρονος διανομέας Γ.Κ που εργαζόταν στην αλυσίδα καφέ mikel, πηγή <https://paidis.com/2017/05/30/%CE%BD%CE%B5%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%83-%CF%83%CE%B5-%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%B9%CE%BF-28%CF%87%CF%81%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CF%83-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B5%CE%B1%CF%83-%CF%84%CE%BF/>
4. 10 Ιούλη 2017 χάνει την ζωή του 23χρονος διανομέας που εργαζόταν σε κατάστημα καφέ στο Γαλάτσι, πηγή: <http://www.economy365.gr/article/43012/aneipoti-tragodia-se-kafe-sto-galatsi-i-shesi-ton-idioktiton-me-ton-nekro-ntelivera>
5. 12/2017 χάνει την ζωή του ο 26χρονος διανομέας Χρήστος Μάλαμας, στην Καλαμάτα, πηγή: <https://www.messinialive.gr/den-katafere-26chronos-christos/>

Το γεγονός της μη δήλωσης, της μη καταγραφής του πραγματικού αριθμού των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων/δυστυχημάτων από τους αρμόδιους φορείς δημιουργεί εύλογα ερωτήματα που θα πρέπει να μας προβληματίσουν. Ως σωματείο γνωρίζουμε πως ο δρόμος θα είναι δύσβατος και μακρύς μέχρι το επάγγελμα να γίνει απόλυτα ορατό ειδικά όταν δεν υπάρχει η απαραίτητη πολιτική βούληση.

Σε κάθε περίπτωση, προκειμένου να καταγράφεται το σύνολο των περιστατικών, ως σωματείο σταθερά προτείνουμε να συμπληρωθεί στο δελτίο συμβάντος της τροχαίας επιλογή ώστε να καταχωρούνται τα τροχαία εργατικά ατυχήματα. Παράλληλα και μέχρι την ψηφιοποίηση της Τροχαίας, τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να καταχωρούνται ηλεκτρονικά και είτε μηνιαία είτε ετησίως να αποστέλλονται στο Π.Σ ΕΡΓΑΝΗ.

Στη συνέχεια παραθέτουμε μια σειρά από τροχαία εργατικά δυστυχήματα που έχουν δημοσιοποιηθεί τα τελευταία 2 χρόνια. Τονίζουμε πως για τους λόγους που αναφέρουμε παραπάνω θεωρούμε αυτονόητο πως ένας σημαντικός αριθμός των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων δεν βλέπουν ποτέ το φως της δημοσιότητας.

1. 02/2021 Ραφήνα: Νεκρός 19χρονος ντελιβεράς σε τροχαίο, πηγή:https://www.avgi.gr/koinonia/380687_nekros-19hronos-nteliberas-se-trohaio
2. 12/2020 Νεκρός 38χρονος διανομέας στην Αλεξανδρούπολη, πηγή:<https://www.e-evros.gr/gr/eidhseis/3/nekros-38xronos-dianomeas-sthn-ale3androypolh-xtyphse-se-kolwna/post41977>
3. 09/2020 Νεκρός 18χρονος ντελιβεράς στην Άρτα, πηγή: <http://www.katioua.gr/politika/ergatiki-taksi/nekros-18chronos-nteliveras-stin-arta-syllalitirio-diamartyrias-apo-to-ergatiko-kentro-artas-to-apogevma/>
4. 09/2020 Την τελευταία του πνοή στην άσφαλτο άφησε ένας νεαρός διανομέας φαγητού στην Ξάνθη: πηγή <https://tempo24.news/eidisi/312627/skotothike-nearos-dianomeas-fagitoy>
5. 08/2020 Νεκρός διανομέας στην Βούλα, πηγή <https://www.irafina.gr/tragodia-sti-nteliveras-se-trocheo/>
6. 06/2020 Νεκρός διανομέας στην Βούλα: πηγή <https://www.xtypos.gr>
7. 06/2020 Νεκρός διανομέας στην Ηλιούπολη, πηγή <https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/6410939/nekros-20chronos-nteliveras->

[stin-iliopypoli-i-ekklisi-toy-adelfoy-toy](#)

8. 05/2020 Νεκρός διανομέας στην Λάρισα: πηγή <https://tvxs.gr/news/ellada/nekros-28xronos-nteliberas-se-troxaio-ekso-apo-ti-larisa>
9. 02/2020 Νεκρός διανομέας στο Ηράκλειο Κρήτης, πηγή <https://www.newsit.gr/topikes-eidhseis/se-klima-vathias-thlipsis-apoxairetoun-t/2981504/>
10. 9/2019 Νεκρός 35χρόνος διανομέας στο Πέραμα, πηγή https://www.alfavita.gr/koinonia/299099_akomi-dyo-nekroi-metaforeis-delivery-tis-teleytaies-imeres
11. 03/2019 Νεκρός διανομέας στον Βόλο, πηγή <https://www.newsit.gr/topikes-eidhseis/volos-nekros-meta-apo-fovero-troxaio-nearos-nteliveras-thlipsi-gia-ton-atycho-giorgo-pics/2735444/>
12. 04/2019 Νεκρός διανομέας στην Αγία Παρασκευή, πηγή https://www.typosthes.gr/koinonia/181364_thanatiforo-trohaio-me-nekro-24hrono-ntelibera-animera-tis-apergias
13. 02/19 νεκρός διανομέας στη Λυκόβρυση, πηγή <http://proletconnect.blogspot.com/2019/05/2019.html>
14. 02/2019: Νεκρός διανομέας στην Θεσσαλονίκη, πηγή <https://www.iefimerida.gr/news/479892/thessaloniki-kai-allos-nearos-nteliveras-nekros-meta-apo-trohaio>
15. 01/2019 Νεκρός διανομέας στα Χανιά, πηγή <http://agonaskritis.gr>

Δεν υπάρχει κανένας λόγος που να καθιστά τα εργατικά ατυχήματα είτε απαραίτητα είτε αναγκαία καθώς με την σωστή πρόληψη κάθε ατύχημα μπορεί να αποφευχθεί.

Εμείς ως σωματείο, από το συλλογικό μας βίωμα, γνωρίζουμε πως στο επάγγελμα συμβαίνουν εκατοντάδες ατυχήματα και δεκάδες δυστυχήματα. Δεκάδες συνάδελφοι έχουν κυριολεκτικά ποτίσει με το αίμα τους την άσφαλτο. Το επάγγελμα είναι επικίνδυνο. Οι αριθμοί απλά επιβεβαιώνουν αυτό που γνωρίζουμε όλοι. Μεταξύ άλλων, η θλιβερή αυτή συνθήκη μπορεί να αναχαιτιστεί εάν εφαρμοστεί στην πράξη ο νόμος 4611/2019 (άρθρα 55 & 56) που αναφέρεται ρητά στην υποχρέωση των εργοδοτών για παροχή Μέσων Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π) στους εργαζόμενους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου (courier/ταχυμεταφορείς, delivery/ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών). Όλοι οι επιστημονικοί φορείς για την ασφάλεια και την υγιεινή στην εργασία συμφωνούν πως τα Μ.Α.Π σώζουν ζωές. Από τη μια είναι ζήτημα συνδυασμού συνδικαλιστικής επιρροής με πολιτικές υπεύθυνων επιλογών και από την άλλη είναι απλά ζήτημα λογικής προκειμένου να εφαρμοστεί ο νόμος στην πράξη. Σε κάθε περίπτωση η ανθρώπινη ζωή θα πρέπει να τεθεί στο επίκεντρο αντί του κέρδους και μόνο με τομές που θα επιφέρουν αλλαγές σε βαθιά ριζωμένες οπισθοδρομικές και αντικοινωνικές νοοτροπίες θα πάψουμε να θρηνούμε απώλειες.

B2. Αυξημένο Άγχος & Έντονο στρες

Το έντονο στρες αυξάνει την επικινδυνότητα του επαγγέλματος. Η διανομή, ταχυδιανομή, ταχυμεταφορά με δίκυκλο είναι μια εργασία έντασης και απαιτεί την πλήρη ενεργοποίηση όλων των ψυχικών μας δυνάμεων προκειμένου να φέρουμε εις πέρας, σώοι και αβλαβείς, την βάρδια μας. Από τη στιγμή που μια παραγγελία μπαίνει στο κουτί ή την τσάντα μεταφοράς αρχίζει η αντίστροφη μέτρηση. Οι επιχειρήσεις, χρόνο με το χρόνο, εντατικοποιούν όλο και περισσότερο την εργασία μας καθώς προκειμένου να ανταγωνιστούν η μία την άλλη μειώνουν συνεχώς τους χρόνους παράδοσης.

Το ρολόι επικρέμεται συνεχώς πάνω από τα κεφάλια μας σαν Δαμόκλειος σπάθη και σε συνάρτηση με το φόβο της απόλυσης (σε περίπτωση που δεν πιάσουμε το στόχο της έγκαιρης παράδοσης στο χρόνο που μας επιβάλλουν) πολλοί συνάδελφοι αναγκάζονται να οδηγούν βιαστικά με επικίνδυνους ελιγμούς, να παραβιάζουν το φωτεινό σηματοδότη, να μην τηρούν τον Κ.Ο.Κ εν γένει, αυξάνοντας τις πιθανότητες να βρεθούν θύματα ενός τροχαίου εργατικού ατυχήματος. Επίσης, είναι σύνηθες οι εργοδότες προκειμένου να μειώσουν το εργατικό κόστος και να εξοικονομήσουν χρήματα να μην προσλαμβάνουν επαρκές προσωπικό, με αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι να χρεωνόμαστε ταυτόχρονα δύο, τρεις ή και παραπάνω παραγγελίες, διπλά δρομολόγια και διαδρομές που πρέπει στον ελάχιστο δυνατό χρόνο να συνδυάσουν αντίθετα σημεία του χάρτη. Οι εργοδοτικές πρακτικές που στοχεύουν στην μεγιστοποίηση του κέρδους αδιαφορώντας για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, μάς αναγκάζουν σε αγχωτικές και επικίνδυνες οδηγικές πρακτικές προκειμένου να καταφέρουμε να παραδώσουμε όλες τις παραγγελίες στο χρόνο που έχει ορίσει το κατάστημα/επιχείρηση.

B3. Πολύωρη οδήγηση

Η πολύωρη οδήγηση, η εργασία που ξεπερνά καθημερινά το 8ωρο υπό την διαρκή πίεση του χρόνου σε ένα, πολλές φορές, απρόβλεπτο περιβάλλον αυξάνει την επικινδυνότητα του επαγγέλματος. Ως εργαζόμενοι βρισκόμαστε σε καθεστώς συνεχούς εγρήγορσης, έχουμε διαρκώς στραμμένη την προσοχή μας σε κάθε τι που συμβαίνει γύρω μας, καθώς η παραμικρή αβλεψία μπορεί να αποβεί μοιραία. Αυτό έχει ως συνέπεια, με το πέρασμα του χρόνου, πολλοί εργαζόμενοι να παρουσιάζουμε σημάδια μιας διαρκούς και μόνιμης κόπωσης που με τη σειρά τους είναι πολύ πιθανό να οδηγήσουν σε λάθη. Όσο περισσότερο η κόπωση μας καταβάλλει, τα αντανακλαστικά μας πέφτουν, γινόμαστε πιο απρόσεκτοι και επιρρεπείς στο λάθος, αυξάνοντας τις πιθανότητες πρόκλησης ενός τροχαίου εργατικού ατυχήματος. Η οδήγηση μοτοσικλέτας είναι μια ιδιαίτερη νοητική διεργασία. Ο εγκέφαλος του οδηγού αποφασίζει για τα πάντα, κάθε στιγμή. Τροφοδοτείται με δεδομένα, τα επεξεργάζεται αστραπιαία και αποφασίζει τις επόμενες κινήσεις. Ο ανθρώπινος εγκέφαλος μπορεί να προβλέπει τα επόμενα δύο δευτερόλεπτα άρα ο οδηγός δικύκλου οφείλει να ξέρει πως θα κινηθεί για το παραπάνω διάστημα. Σύμφωνα με την έρευνα του ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε για την εργασία στα ΕΛΤΑ (2003) το 85,7% των ερωτηθέντων συναδέλφων απάντησε πως ο ρυθμός της εργασίας τους είναι έντονος ενώ το 50,5 επιβεβαίωσε πως η πνευματική κόπωση κατά τη διάρκεια της εργασίας είναι μεγάλη.

B4. Κίνδυνος λόγω κακής/ελλιπούς συντήρησης του δίκυκλου

Η μοτοσικλέτα είναι το εργαλείο της δουλειάς μας. Το ιδιόκτητο δίκυκλο που χρησιμοποιούμε στην εργασία συνήθως δεν συντηρείται επαρκώς κυρίως εξαιτίας των πενιχρών αμοιβών ιδιαίτερα σε καθεστώς υποδηλωμένης και αδήλωτης εργασίας. Ένα κακοσυντηρημένο όχημα που χρησιμοποιείται για επαγγελματική χρήση αυξάνει τον κίνδυνο ατυχήματος. Ενδεικτικά, προκειμένου να γίνει αντιληπτή η σημασία αλλά και το κόστος της συντήρησης, αναφέρουμε πως το μίνιμουμ πλαίσιο του καθημερινού ελέγχου του δικύκλου θα πρέπει να περιλαμβάνει:

1. Καύσιμα και λάδια
2. Νερό (για υδρόψυκτους κινητήρες)
3. Υγρά και λειτουργία φρένων
4. Μπαταρία, φλας και φώτα πορείας
5. Μίζα ή μανιβέλα και μπουζί
6. Πίεση ελαστικών
7. Δρομολόγηση άμεσης αλλαγής των φθαρμένων ανταλλακτικών

Παράλληλα είναι απαραίτητο να κρατάμε αρχείο συντήρησης ώστε το συνεργείο να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή την ακριβή κατάσταση του δικύκλου και να ενημερώνουμε άμεσα τον μηχανικό για τυχόν ζημιές ή δυσλειτουργίες του δικύκλου.

Επίσης, για να μην ταλαιπωρούμαστε από τους κραδασμούς που δημιουργούν μυοσκελετικά προβλήματα φροντίζουμε η σέλα και τα αμορτισέρ να είναι σε καλή κατάσταση.

B5. Κίνδυνος ληστείας

Σε πολλές περιπτώσεις, οι επαγγελματίες οδηγοί δικύκλου έχουμε τα χρήματα της καθημερινής είσπραξης πάνω μας. Που σημαίνει πως στο τέλος της βάρδιας το συνολικό ποσό μπορεί να ξεπερνά ακόμη και τα 1.000 ευρώ, με συνέπεια να αποτελούμε έναν εύκολο στόχο για ληστεία, ιδιαίτερα οι συνάδελφοι που εργαζόμαστε τις βραδινές και τις νυχτερινές ώρες. Ένας επαγγελματίας οδηγός δικύκλου που διασχίζει τους έρημους και πολλές φορές σκοτεινούς ή κακοφωτισμένους νυχτερινούς δρόμους, κουβαλώντας πάνω του το ταμείο από την είσπραξη των παραγγελιών είναι επί της ουσίας έρμαιο της τύχης του. Τα περιστατικά με θύματα διανομείς οι οποίοι έχουν δεχτεί χτυπήματα ακόμα και με μαχαίρι προκειμένου να τους αποσπάσουν χρήματα είναι δεκάδες. Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση έχει δημιουργήσει ένα δυσμενές εργασιακό περιβάλλον και ειδικά το τελευταίο διάστημα οι επιθέσεις έχουν αυξηθεί με αποτέλεσμα να θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια ακόμη και την ζωή των συναδέλφων.

B6. Κίνδυνος από πελάτες / Ρατσιστικές συμπεριφορές και επαγγελματική υποτίμηση

Λόγω της φύσης της εργασίας, οι επαγγελματίες οδηγοί δικύκλου ερχόμαστε καθημερινά σε επαφή με δεκάδες ανθρώπους που περιμένουν την παράδοση της παραγγελίας τους (φαγητά, ποτά, γλυκά, ένδυση, υπόδηση, φακέλους, έγγραφα, μικρά και μεγάλα δέματα, συσκευές, λουλούδια, οπτικά, οδοντιατρικά, φάρμακα κ.τ.λ). Στις περισσότερες παραδόσεις η διαδικασία κυλάει ομαλά όμως δεν είναι λίγες οι φορές που δυσαρεστημένοι, οξύθυμοι, εκνευρισμένοι ή αγανακτισμένοι πελάτες εκδηλώνουν επιθετική συμπεριφορά. Κάποιοι φτάνουν ακόμη και να χειροδικήσουν εναντίον μας κι άλλοι θεωρούν πως έχουν κάθε δικαίωμα να μας βρίζουν και να ξεσπούν τα νεύρα τους πάνω μας. Οπότε, είμαστε αναγκασμένοι να «θέσουμε τον δάκτυλον επί τον τύπον των ήλων» μιας και η ίδια η εργασιακή πραγματικότητα γεννά ένα εύλογο ερώτημα.

Από που πηγάζουν, από που προκύπτουν αυτού του είδους οι βαθιά αντικοινωνικές και εξευτελιστικές για το επάγγελμα αλλά και για την προσωπικότητά μας συμπεριφορές; Η διανομή προϊόντων και υπηρεσιών είναι μια αλυσίδα και είναι σύνηθες, οι εργοδότες, οι προϊστάμενοι και οι εργαζόμενοι που βρίσκονται υψηλότερα στην ιεραρχία να φορτώνουν οποιοδήποτε λάθος, αστοχία ή αβλεψία στον τελευταίο κρίκο που έρχεται σε επαφή με τον πελάτη. Επί της ουσίας πρόκειται για έναν «άγραφο νόμο» που τονίζεται στην πρόσληψη και απαιτεί από τους ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών να αναλαμβάνουν τον ρόλο του αποδιοπομπαίου τράγου για να μην «διαρραγεί» η εικόνα της επιχείρησης. Προσλαμβάνομαστε ως ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς, υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών και εφόσον το απαιτήσουν οι περιστάσεις μετατρέπομαστε σε «σάκο του μποξ» των ορέξεων οποιουδήποτε πελάτη, ανεξάρτητα από τη συμπεριφορά και τη νοοτροπία του, που σύμφωνα και πάλι με τους άγραφους νόμους της αγοράς έχει «πάντα δίκιο». Πρόκειται για μια δομημένη, στερεοτυπική και βαθιά υποτιμητική αντίληψη που, είτε συνειδητά είτε ασυνειδητά, επί της ουσίας δεν αναγνωρίζει στους διανομείς ίσα δικαιώματα ούτε και το *statu* του επαγγελματία, του ενήλικα, πόσο μάλλον του επιτυχημένου, επαγγελματία ενήλικα, καθώς σύμφωνα και με την κυρίαρχη

προσφώνηση παραμένουμε «παιδιά» ανεξάρτητα από την ηλικία μας. Αντιλαμβανόμαστε πως η παρατήρησή μας ίσως και να σοκάρει όμως για μας, η προσφώνηση «παιδί» μας φέρνει στο νου την προσφώνηση «boy» που χρησιμοποιούσαν και χρησιμοποιούν οι ρατσιστές των Ηνωμένων Πολιτειών, ιδιαίτερα στο Νότο για τους νέγρους τους οποίους και θεωρούν φύση και θέση κατώτερους. Και για να γίνουμε απόλυτα κατανοητοί, έχει διανοηθεί ποτέ κανείς που βρέθηκε π.χ. σε νοσοκομείο να ζητήσει να του φωνάξουν το «παιδί» εννοώντας το γιατρό; Κλείνοντας, να υπογραμμίσουμε πως ιδιαίτερα τη νύχτα κινδυνεύουμε από επιθετικές συμπεριφορές πελατών και οδηγών που είναι μεθυσμένοι ή υπό την επήρεια ναρκωτικών.

B7. Εργασία σε επικίνδυνες/ακραίες καιρικές συνθήκες.

Ένας ακόμη παράγοντας που κάνει το επάγγελμα επικίνδυνο είναι πως είμαστε αναγκασμένοι να εργαζόμαστε υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες. Η οδήγηση μοτοσυκλέτας με βροχή, χαλάζι, χιόνι, χαμηλή ορατότητα ή δυνατό αέρα είναι πιθανό να οδηγήσει τον αναβάτη σε πτώση ή σε πρόκληση ατυχήματος/δυστυχήματος.

i) Οδήγηση δικύκλου με βροχή

Όταν βρέχει η ασφάλτος γίνεται ολισθηρή και η πρόσφυση των ελαστικών μειώνεται με αποτέλεσμα ο οδηγός να κινδυνεύει με απώλεια του ελέγχου της μηχανής σε περίπτωση απότομου φρεναρίσματος ή κάποιου ελιγμού. Η ορατότητα μειώνεται είτε γιατί η ζελατίνα του κράνους θολώνει από μέσα είτε γιατί "ψεκάζεται" εξωτερικά από τα λασπόνερα που σηκώνουν τα άλλα οχήματα, με αποτέλεσμα η σήμανση και τα φανάρια να γίνονται δυσδιάκριτα. Οι λακκούβες των δρόμων γεμίζουν νερό, με αποτέλεσμα να μην φαίνονται και να μην μπορούμε να προσδιορίσουμε το βάθος τους. Οι σχάρες των υπονόμων φράζουν, τα φρεάτια υπερχειλίζουν από βρώμικα όμβρια ύδατα και σκουπίδια με συνέπεια να δημιουργούνται χείμαρροι, που μπορεί να μας συμπαρασύρουν ή να συμπαρασύρουν άλλα αντικείμενα στη μέση του δρόμου όπως κούτες ή κάδους σκουπιδιών αυξάνοντας τον κίνδυνο να χάσουμε την ισορροπία μας, τον έλεγχο του δικύκλου και να πέσουμε.

ii) Οδήγηση δικύκλου με έντονους ανέμους

Δεν είναι λίγες οι φορές που εκδηλώνονται δυνατοί άνεμοι οι οποίοι μπορούν να μετατοπίσουν βίαια το δίκυκλο από λωρίδα σε λωρίδα και να παρασύρουν τον αναβάτη σε πτώση. Στην περίπτωση του επαγγελματία οδηγού δικύκλου, ο οποίος είναι αναγκασμένος να οδηγεί κουβαλώντας ένα μεγάλο κουτί μεταφοράς/διανομής για την τοποθέτηση των προϊόντων προς παράδοση, ο κίνδυνος αυτός αυξάνεται αισθητά. Με την τοποθέτηση του κουτιού μεταφοράς/διανομής, το δίκυκλο μεγαλώνει αυτόματα σε όγκο και χάνει την αεροδυναμική και την εργονομία που του έχει προσδώσει ο κατασκευαστής. Με αυτό τον τρόπο είναι πιο εύκολο σε περίπτωση που μας χτυπήσει μια δυνατή ριπή ανέμου να χάσουμε την ισορροπία μας, τον έλεγχο της μηχανής και να οδηγηθούμε σε πτώση ή πρόσκρουση με άλλο όχημα, τις διαχωριστικές μπάρες ή κάποιο άλλο αντικείμενο στην άκρη του δρόμου (δέντρο, κολώνα κάδο σκουπιδιών κ.λ.π). Επιπλέον, οι δυνατές ριπές αέρα μπορούν να μεταφέρουν σε κλάσματα δευτερολέπτου διάφορα ογκώδη αντικείμενα στην πορεία μας, να μας τραυματίσουν, να χάσουμε τον έλεγχο του δικύκλου ή να μας αναγκάσουν σε πτώση. Δυστυχώς, στο πρόσφατο παρελθόν συνάδελφοι τραυματίστηκαν σοβαρά ή έχασαν τη ζωή τους κατά την οδήγηση με δυνατό αέρα, όπως στην περιοχή της Λυκόβρυσσης το 2019, όπου ο 24χρονος διανομέας Δημήτρης Σερεβέτας έχασε τη ζωή του,

όταν το μηχανάκι του, λόγω έντονων ανέμων, εξετράπη της πορείας του και προσέκρουσε σε τσιμεντένια κολόνα.

Ρεύματα αέρα

Τα μοτοποδήλατα και οι μοτοσυκλέτες είναι ελαφρά οχήματα. Αυτό σημαίνει πως είτε όταν προσπερνάμε είτε όταν μας προσπερνά ένα άλλο όχημα, ο αέρας που αυτό εκτοπίζει επηρεάζει την ευστάθειά μας ειδικά όταν το δίκυκλο φέρει κουτί μεταφοράς διανομής. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το κουτί μεταφοράς διανομής λειτουργεί επιπρόσθετα ως ανεμοφράκτης, ο οδηγός αναγκάζεται να εντείνει ακόμη περισσότερο την προσπάθεια για να συγκρατήσει το δίκυκλο στην πορεία του, και εάν απαιτηθεί να μεταβάλλει άμεσα τη δύναμη που εφαρμόζει προς την αντίθετη διεύθυνση.

Πλάγιος άνεμος

Συχνά, (στις εθνικές οδούς, στον Κηφισό, Αττική οδό, Περιφερειακούς αλλά και στον αστικό ιστό) πλάγιοι άνεμοι με μεγάλη ταχύτητα μας αναγκάζουν να οδηγάμε γέρνοντας προς την αντίθετη κατεύθυνση από όπου αυτοί φυσούν. Υπό αυτές τις συνθήκες, όταν κινούμαστε δίπλα σε κάποιο μεγάλο και βαρύ όχημα, δημιουργείται υποπίεση στην αντίθετη πλευρά του, δηλαδή από εκεί που δέχεται τον πλάγιο άνεμο. Το φαινόμενο αυτό όχι μόνο αλλάζει τις δυνάμεις που εφαρμόζουμε στη μοτοσυκλέτα για να ισορροπήσει αλλά μας έλκει και προς το όχημα όταν βρισκόμαστε δίπλα του.

iii) Οδήγηση δικύκλου με Πάγο

Η οδήγηση σε παγωμένο δρόμο είναι πολύ επικίνδυνη. Ιδιαίτερα στην περίπτωση του «μαύρου πάγου», κατά την οποία ο πάγος δεν είναι αντιληπτός από τον οδηγό.

Όταν ο δρόμος είναι παγωμένος, είναι προτιμότερο να μην οδηγούμε.

Για να καταλάβουμε την επικινδυνότητα όταν οι δρόμοι παγώνουν:

- δεν πρέπει να μετακινούμαστε παρά μόνον όταν η ανάγκη είναι επιτακτική
- ακόμη και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης εάν οι συνθήκες χειροτερέψουν, είναι προτιμότερο είτε να σταθμεύσουμε είτε να γυρίσουμε πίσω.
- ενημερώνουμε για τη διαδρομή που θα ακολουθήσουμε και για την πιθανή ώρα που θα φτάσουμε στον προορισμό μας.
- διατηρούμε σχεδόν δέκα φορές μεγαλύτερη απόσταση από τη συνηθισμένη από το προπορευόμενο όχημα.

Επίσης ο τρόπος οδήγησης αλλάζει δραματικά καθώς πρέπει να κάνουμε μαλακές και αργές κινήσεις (γκάζι, φρένο, τιμόνι, αλλαγή ταχυτήτων).

B8. Οδήγηση δικύκλου που φέρει κουτί μεταφοράς/διανομής

Για τα κουτιά μεταφοράς/διανομής που φέρουν οι μοτοσυκλέτες των περισσότερων οδηγών δικύκλου δεν υπάρχουν προδιαγραφές που να καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Τα εταιρικά δίκυκλα καθώς προορίζονται για επαγγελματική χρήση είναι συνήθως μονόσελα(η σέλα είναι μισή και όχι ολόκληρη). Έτσι το κουτί μεταφοράς/διανομής στηρίζεται επαρκώς σε μια πλατιά βάση (στη βάση του σκελετού) και όχι στη σέλα ή σε σχάρα με αντηρίδες που δεν συνιστούν πρότυπα ασφάλειας και ευστάθειας. Η πλειοψηφία των οδηγών δικύκλου εργαζόμαστε με ιδιόκτητο μηχανάκι, χωρίς προδιαγραφές για κουτί μεταφοράς/διανομής, γεγονός που σημαίνει πως η ευστάθεια και η ασφαλής πρόσδεση του κουτιού μεταφοράς/διανομής δεν είναι ποτέ απόλυτα επαρκής καθώς συχνά ισορροπεί σε αυτοσχέδιες κατασκευές(πεπλατυσμένες βάσεις από χαρτόνια, ξύλα, διογκωμένη πολυστερίνη/φελιζόλκ.λ.π) Ταυτόχρονα, όπως σημειώσαμε και παραπάνω, το κουτί μεταφοράς/διανομής αλλάζει την ισορροπία και μειώνει την εργονομία του δικύκλου, δυσχεραίνει την εργασία και καθιστά την οδήγηση επικίνδυνη.

Ζητήματα όπως τα παραπάνω μπορούν να επιλυθούν καθώς σύμφωνα με τον νόμο 4611/2019, άρθ. 56, παρ. 4, με απόφαση των Υπουργών Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών θα πρέπει να καθοριστούν οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προσαρτώμενου αποθηκευτικού χώρου καθώς και ο φορέας πιστοποίησης της ευστάθειας του οχήματος.

Για να γίνει αντιληπτή η αξία της πλήρους εφαρμογής του νόμου παραθέτουμε ενδεικτικά την παρακάτω εργασιακή παθογένεια: Τα thetmo box (ισοθερμικά κιβώτια και τσάντες μεταφοράς τροφίμων) που χρησιμοποιούν πολλές επιχειρήσεις για τη μεταφορά ροφημάτων και φαγητού αναγκάζουν τους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου να οδηγούν με το ένα χέρι, γεγονός που πολλαπλασιάζει τον κίνδυνο πτώσης κατά την διάρκεια της εργασίας. Κι εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε το αυτονόητο, πως αν τα δίκυκλα προορίζονταν για να οδηγούνται με το ένα χέρι οι κατασκευαστές θα τοποθετούσαν ένα και όχι δύο grip (θέσεις χειρός) στο τιμόνι. **Γι' αυτό και ως σωματείο θεωρούμε επιτακτική την ανάγκη να ολοκληρωθούν οι ρυθμίσεις ώστε να επιλυθούν περαιτέρω τα ζητήματα που αφορούν τις προδιαγραφές, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και την πιστοποίηση της ευστάθειας σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του νόμου 4611/2029.**

B9. Μεταφορά και Διανομή επικίνδυνων προϊόντων

Οι επαγγελματίες οδηγοί δικύκλου μεταφέρουμε μια σειρά από επικίνδυνα προϊόντα, χωρίς την απαιτούμενη συσκευασία, χωρίς να μας παρέχεται καμία επιπλέον προστασία, χωρίς οι επιχειρήσεις να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε εκτίμηση επαγγελματικού κινδύνου και συχνά χωρίς να γνωρίζουμε ή να μας έχει δοθεί οποιαδήποτε πληροφορία για το τι ακριβώς μεταφέρουμε. Βιολογικά και χημικά υλικά, φάρμακα, ακόμα και φιάλες υγραερίου είναι μερικά από τα επικίνδυνα προϊόντα που μεταφέρουμε καθημερινά. Μια πτώση, ένας κραδασμός, μια λακκούβα μπορεί να μας φέρει σε άμεση επαφή με αυτά τα επικίνδυνα, εύφλεκτα, διαβρωτικά ή ιογενή υλικά που σημαίνει πως είμαστε διαρκώς εκτεθειμένοι σε κινδύνους που αφορούν την υγεία και την ασφάλειά μας.

B10. Βαριά και Ογκώδη αντικείμενα/Οδήγηση Μεταφορά και Διανομή

Η έκρηξη της ηλεκτρονικής παραγγελιοληψίας έχει ως αποτέλεσμα ο όγκος και το βάρος των αντικειμένων που μεταφέρουμε/διανέμουμε να αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο. Τα ογκώδη και βαριά αντικείμενα που πολλές φορές μεταφέρουμε σε συνδυασμό με το επιτόλαιο φόρτωμα ή/και την λανθασμένη κατανομή του βάρους μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια του ελέγχου της μηχανής και πτώση. Παράλληλα σε περίπτωση μεταφοράς εύφλεκτων υλικών (π.χ μπουκάλες υγραερίου) μπορεί να προκληθεί πυρκαγιά ή έκρηξη με άμεσο κίνδυνο για την υγιεινή, την ασφάλεια και την σωματική μας ακεραιότητα.

Γ) Συνθήκες που καθιστούν το επάγγελμα του courier/ταχυμεταφορέα, delivery/ταχυδιανομέα, υπάλληλου εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο φύσει και θέσει δύσκολο, επίπονο και κοπιαστικό

Γ1. Εκτεθειμένοι στον καιρό

Ως σωματείο θεωρούμε πως στα επαγγέλματα που οι εργαζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν έργο εκτεθειμένοι στο καιρό πρέπει να ανήκουν στα Β.Α.Ε. Από την στιγμή που το περιβάλλον της εργασίας μας είναι οι δρόμοι και οι λεωφόροι ερχόμαστε αντιμέτωποι με κάθε ακραία καιρική συνθήκη καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετράωρου. Η εργασία με δίκυκλο σε υψηλές και χαμηλές θερμοκρασίες (καύσωνα, κρύο, παγετό, χιόνι), βροχή και

καταιγίδες προκαλεί κόπωση, στρες και μια σειρά παθήσεων. Καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού, ακόμη και τις ημέρες με καύσωνα, τα Μέσα Ατομικής Προστασίας είναι εξίσου απαραίτητα με οποιαδήποτε άλλη περίοδο του χρόνου καθώς από την πολύωρη οδήγηση στον ήλιο προκαλούνται εγκαύματα στο σώμα. Κατά τους χειμερινούς μήνες, οι ισχυροί άνεμοι, το κρύο, η βροχή, δυσκολεύουν την οδήγηση και δημιουργούν επιπλοκές στον οργανισμό. Η έκθεση στον καιρό που πολλές φορές μεταβάλλεται απότομα, επιδρά προσθετικά στην κούραση και πολλαπλασιάζει το άγχος κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε διαδικασίας παραλαβής ή παράδοσης.

Για παράδειγμα, ανεξάρτητα με το που βρισκόμαστε, εάν αρχίσει να βρέχει θα πρέπει να βρούμε άμεσα ένα υπόστεγο ή οποιονδήποτε προφυλαγμένο χώρο για να φορέσουμε αδιάβροχο και μπότες. Επίσης θα πρέπει να ανασχεδιάσουμε το δρομολόγιό μας καθώς στη βροχή η κίνηση επιβραδύνεται, οι χρόνοι διαστέλλονται, οι οδηγοί του οδικού δικτύου εκνευρίζονται και πολλοί εκδηλώνουν επιθετική οδηγική συμπεριφορά, γεγονός που σε συνδυασμό με την ολισθηρότητα του οδοστρώματος οδηγεί σε αύξηση συγκρούσεων και ατυχημάτων.

Οι συνεχείς εναλλαγές εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος, ιδιαίτερα σε περιόδους όπου επικρατούν είτε πολύ υψηλές είτε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες εντείνουν τα προβλήματα υγείας των εργαζομένων. Για παράδειγμα όταν ένας διανομέας περνά από το εξωτερικό περιβάλλον σε ένα εσωτερικό θερμαινόμενο ή κλιματιζόμενο περιβάλλον, ο οργανισμός προσπαθεί αυτόματα να επιστρέψει στα φυσιολογικά του επίπεδα. Κι ενώ βρίσκεται σε διαδικασία προσαρμογής, η διαδικασία παραλαβής/παράδοσης ολοκληρώνεται οπότε εκτίθεται και πάλι βίαια στο εξωτερικό περιβάλλον. Παρότι ακούγεται ήσσανος σημασίας πρόκειται για μια σημαντική παράμετρο των συνθηκών της εργασίας μας, που προκαλεί μια σειρά από προβλήματα κυρίως στο αναπνευστικό. Ο καιρός δεν «υπολογίζει» τις ώρες αιχμής ούτε τη λειτουργία της αγοράς με αποτέλεσμα η εργασία μας να μην διακόπτεται ακόμη και σε ακραίες καιρικές συνθήκες (παγετός, καταρρακτώδης βροχή).

Για πολλούς συναδέλφους courier/ταχυμεταφορείς,delivery/ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών η βάρδια ξεκινάει νωρίς το πρωί, που σημαίνει πως έρχονται αντιμέτωποι με τις χαμηλότερες θερμοκρασίες της μέρας. Το ίδιο ισχύει και για το βράδυ καθώς ένα σημαντικό μέρος των εσόδων για τις επιχειρήσεις, κυρίως της εστίασης, αφορά τη νυχτερινή βάρδια που σε αρκετές περιπτώσεις ολοκληρώνεται τις πρώτες πρωινές ώρες. Μάλιστα, λόγω και της υγειονομικής κρίσης, όλο και περισσότερες επιχειρήσεις προσφέρουν διανομή μέχρι τα ξημερώματα, ακόμη και επί 24ώρου βάσεως. Η νυχτερινή εργασία με δίκυκλο είναι πιο απαιτητική καθώς ο διανομέας συνεχίζει να εργάζεται ενώ η θερμοκρασία πέφτει κατακόρυφα σε σκοτεινούς δρόμους. Οι θερμοκρασίες τις νυχτερινές ώρες μπορεί να πέσουν έως και 10°C(βαθμούς Κελσίου) χαμηλότερα από ότι το μεσημέρι. Ως εκ τούτου, μετά την δύση του ήλιου, η διανομή προϊόντων και υπηρεσιών με δίκυκλο επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την υγεία και την ψυχολογία του εργαζομένου.

Μελετώντας τα δίκαια των ευρωπαϊκών χωρών παρατηρήσαμε πως από το 1993 στην Ιταλία και από το 2007στην Αυστρία, η συνεχόμενη νυχτερινή εργασία θεωρείται βαριά εργασία. Η ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος του διανομέα που είναι εκτεθειμένος στο καιρό σε συνδυασμό με την προσφορά της εργασίας του τις δυσκολότερες ώρες της μέρας υπερτονίζουν το επιχειρήματά μας. Σύμφωνα και με το ευρωπαϊκό παράδειγμα η τακτικώς, υπό παντός καιρού, παρεχόμενη εργασία δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις προκειμένου να ενταχθεί το επάγγελμα του courier/ταχυμεταφορέα,delivery/ταχυδιανομέα και υπάλληλου εξωτερικών εργασιών στα ΒΑΕ.

Γ2. Πολύωρη και κοπιαστική οδήγηση

Το περιεχόμενο της εργασίας του διανομέα αφορά την παραλαβή, παράδοση και διανομή προϊόντων και υπηρεσιών. Που σημαίνει πως τα κέρδη των επιχειρήσεων είναι μια σύνθετη συνάρτηση παραλαβής, παράδοσης, χρόνου και απόστασης.

Κι επειδή η δίψα για κέρδη παραμένει διαχρονικά άσβεστη, ο ρυθμός της εργασίας συνεχώς εντατικοποιείται σε βάρος της υγείας και της ασφάλειάς μας με αποτέλεσμα την ακραία κόπωση στο τέλος της βάρδιας. Πολλοί συνάδελφοι διανύουν καθημερινά από 150 έως 200χλμ. Άλλοι «γράφουν» λιγότερα χιλιόμετρα όμως ξεπερνούν τις 100 παραλαβές/παραδόσεις στο οχτάωρο. Οπότε η άριστη και αλάνθαστη οδηγική συμπεριφορά των διανομέων είναι προαπαιτούμενο για να αποφευχθεί οποιοδήποτε ατύχημα κατά την διάρκεια της εργασίας. Η κοινή λογική, το ένστικτο της επιβίωσης/αυτοσυντήρησης, ο ίδιος ο δρόμος, δεν αφήνουν κανένα περιθώριο για απόσπαση της προσοχής σε οποιονδήποτε οδηγό-διανομέα.

Κατά την διάρκεια της εργασίας, οι αισθήσεις ενός διανομέα είναι αναγκαστικά απόλυτα προσηλωμένες στη τήρηση του Κ.Ο.Κ, στην αποφυγή σφαλμάτων, στη πρόληψη και την πρόβλεψη λαθών από τους άλλους οδηγούς του οδικού δικτύου. Η κίνηση του δίκυκλου ανάμεσα σε αυτοκίνητα, van, φορτηγά και λεωφορεία, σε δρόμους με (άλλοτε έντονη κι άλλοτε ήπια) κυκλοφοριακή συμφόρηση απαιτεί την απόλυτη προσοχή και συγκέντρωση του οδηγού-διανομέα. Συνθήκες όπως το ανώμαλο, κακοσυντηρημένο οδόστρωμα και η αποφυγή της λακκούβας που κάποιες φορές καθίσταται αναπόφευκτη προκαλούν κραδασμούς στο δίκυκλο και κυρίως στη μέση και τη σπονδυλική στήλη του αναβάτη. Το κράνος, παρότι απαραίτητο, μακροπρόθεσμα επιβαρύνει τον αυχένα ενώ η ακινησία κατά τη οδήγηση και η στάση του σώματος πάνω στην σέλα που δεν αποτελεί πρότυπο αναπαυτικού καθίσματος, για οχτώ και πλέον ώρες καθημερινά, εντείνουν τα μυοσκελετικά προβλήματα που επιβαρύνουν/εξουθενώνουν το σώμα και επιταχύνουν τη γήρανση. Το κουτιά μεταφοράς/διανομής και τα thermobox (ισοθερμικά κιβώτια και τσάντες μεταφοράς τροφίμων) δυσχεραίνουν την οδήγηση ενώ σε κάθε στάση, υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες κι ενώ ο χρόνος μας πιέζει, πρέπει να σταθμεύουμε με ασφάλεια και να κινούμαστε μεθοδικά, προσεκτικά και χωρίς βιασύνη καθώς μπορεί να γλιστρήσουμε, να σκοντάψουμε ή να πέσουμε.

Σε αυτές τις συνθήκες εργασίας δεν μας δίνεται κανένα περιθώριο απόσπασης της προσοχής και της συγκέντρωσής μας. Η καθημερινότητα, το περιεχόμενο και η ίδια η φύση της εργασίας, μάς ωθούν σε μια ασυνήθη σωματική και ψυχολογική κούραση.

Γ.3 Εντατικοποίηση της εργασίας

Οι συνθήκες που διαμορφώνονται **και** από την υγειονομική κρίση, έχουν εντατικοποιήσει την εργασία μας είτε πρόκειται για τις ταχυμεταφορές, την ταχυδιανομή ή τις εξωτερικές εργασίες με δίκυκλο. Το ψηφιακό εμπόριο και η ηλεκτρονική παραγγελιοληψία εκτινάχθηκαν στα ύψη, οδηγώντας στα όρια τις σωματικές και ψυχολογικές δυνατότητες των εργαζομένων. Ο όγκος των διαδικτυακών παραγγελιών έχει πολλαπλασιαστεί είτε αφορά την ταχυμεταφορά, την ταχυεστίαση ή τις εταιρίες που διανέμουν τα προϊόντα τους με υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών (οπτικά, οδοντιατρικά, ένδυση, υπόδηση, ηλεκτρονικές συσκευές). Με την έναρξη της βάρδιας, η καθημερινή μας περιπέτεια ξεκινά, ο χρόνος μετράει αντίστροφα και το άγχος για την παραλαβή/παράδοση όλο και περισσότερων παραγγελιών βαραίνει στο στήθος μας σαν πέτρα.

Στο πλαίσιο της εντατικοποίησης που περιγράφουμε, στις εταιρίες ταχυμεταφορών, οι παραλαβές/παραδόσεις μπορεί να φτάσουν έως και τις 15 ανά ώρα. Για να θεωρηθεί μια βάρδια αποδοτική, οι εργαζόμενοι επιβάλλεται να υπερβούν τις 100 «κινήσεις» στο 8ωρο. Η εργοδοτική τρομοκρατία επιβάλλεται κυρίως με την απειλή της απόλυσης, γεγονός που οδηγεί τον διανομέα σε ένα ατέρμονο κυνηγητό με το χρόνο. Δυστυχώς οι περιπτώσεις εργοδοτικής τρομοκρατίας είναι συχνές, με τελευταία την επίθεση που δέχτηκε συνάδελφος από προϊστάμενό του στις 4 Ιανουαρίου 2021, στην Γενική Ταχυδρομική στα

Γλυκά Νερά Αττικής, επειδή δεν κατάφερε να παραδώσει τριψήφιο νούμερο αντικειμένων σε μέρα με έντονη βροχόπτωση.

Στις εταιρίες διανομής φαγητού ο διανομέας επιφορτίζεται με πρόσθετο άγχος καθώς πρέπει να παραδώσει το φαγητό στην κατάλληλη θερμοκρασία, τα ζεστά ροφήματα πριν κρυώσουν και τα κρύα πριν λιώσουν τα παγάκια. Τα τελευταία δε χρόνια στην Ευρώπη και προσφάτως στη Ελλάδα δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις ψηφιακών υπηρεσιών διαμεσολάβησης, εταιρίες-πλατφόρμες, που απασχολούν ταχυδιανομείς με καθεστώς μη εξαρτημένης εργασίας (partners/συνεργάτες). **Σε αυτή την εργασιακή συνθήκη που ως σωματείο καταγγέλλουμε ξεκάθαρα πως υποκρύπτει εξαρτημένη σχέση εργασίας(σύμφωνα και με την εγκύκλιο *45628/414/2020 του υπουργείου εργασίας)πολλοί διανομείς χάνονται σε έναν ψηφιακό λαβύρινθο ψευδούς ανεξαρτησίας.**

Ενάντια στην υγεία και την ασφάλειά τους, «επιλέγουν» να πληρώνονται ανά παράδοση ή με το «κομμάτι»(όπως ονομάζεται στη γλώσσα της διανομής)που σημαίνει πως:

- «επιλέγουν» να παραβιάζουν το όριο ταχύτητας, τους φωτεινούς σηματοδότες και τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
- «επιλέγουν» να θέτουν τον εαυτό τους διαρκώς σε κίνδυνο
- «επιλέγουν», ο μισθός τους να είναι συνάρτηση της ταχύτητας που θα καθορίσει το σύνολο των παραδόσεων τους.

Και για τις επιχειρήσεις ψηφιακών υπηρεσιών διαμεσολάβησης, η ικανοποίηση των πελατών τίθεται σε απόλυτη προτεραιότητα, με αποτέλεσμα το άγχος για τον ακριβή χρόνο παράδοσης να μετακαλείται στον διανομέα.

Η συνεχής ανάπτυξη των επιχειρήσεων ψηφιακών υπηρεσιών διαμεσολάβησης στην εστίαση/ταχυεστίαση και η ραγδαία αύξηση των διαδικτυακών αγορών πυροδοτεί την εντατικοποίηση της εργασίας μας. Πλέον, ο ακριβής χρόνος παράδοσης δεν αναγράφεται μόνο στον υπολογιστή της επιχείρησης. Ο λογισμικός χρόνος εμφανίζεται ως πανδαμάτωρ στις ψηφιακές εφαρμογές των κινητών μας τηλεφώνων. Μας αξιολογεί σε συνάρτηση με αλγόριθμους που δεν έχουν καμία αίσθηση, συναίσθηση ή ενσυναίσθηση. Ο χρόνος από μονάδα μέτρησης μετατρέπεται σε συναίσθημα, μετατρέπεται σε πίεση, ένταση και άγχος. Η συνεχής παρακολούθηση των χρόνων παραλαβής/παράδοσης, η συνεχής αξιολόγηση των συναδέλφων βάσει των δεδομένων της εφαρμογής εκτοξεύει το εργασιακό στρες.

Πρόκειται για συνθήκες, που καθορίζουν την λεπτή γραμμή μεταξύ εργασίας και ανεργίας, που απαιτούν τη μέγιστη συγκέντρωση και προσοχή καθ' όλη την διάρκεια της βάρδιας. Ως σωματείο θεωρούμε πως η διανομή προϊόντων και υπηρεσιών υπό την συνεχή παρακολούθηση των συγκεκριμένων εφαρμογών, υπό την εργοδοτική πίεση και την άσκηση τρομοκρατίας για όλο και μεγαλύτερη απόδοση στο μικρότερο δυνατό χρόνο, σε ένα περιβάλλον απρόβλεπτο και επικίνδυνο όπως είναι αυτό του δρόμου, αποτελούν ένα εκρηκτικό μίγμα πίεσης και άγχους που σε καμία περίπτωση δεν βοηθά στην επίταση της προσοχής. Είναι γεγονός πως η οικονομική και η υγειονομική κρίση αποτελούν παράγοντες που αναδιαρθρώνουν την εργασία. Όμως είναι άκρως απαραίτητο να ληφθούν υπόψη και οι εργαζόμενοι καθώς ο αντίκτυπος των επιλογών της περιόδου είναι ιστορικά αναντίρρητο πως θα κινηθεί πέρα από τα αμιγώς οικονομικά μεγέθη και θα επιφέρει πολυδιάστατες επιπτώσεις που θα αναμορφώσουν το ατομικό, συλλογικό και κοινωνικό πεδίο.

**Υπουργείο Εργασίας, εγκύκλιος 45628/414/2020 με θέμα : Διευκρινίσεις αναφορικά με το είδος της εργασιακής σχέσης και την ασφάλιση των διανομέων που απασχολούνται σε επιχειρήσεις ψηφιακών υπηρεσιών διαμεσολάβησης και αμείβονται με παραστατικό παρεχόμενων υπηρεσιών (πρώην τίτλος κτήσης).*

Γ4. Πολύωρη οδήγηση σε συνθήκες εντατικής εργασίας

Η ποσότητα της δουλειάς ενός εργαζόμενου οδηγού δικύκλου, ισούται, σε τελευταία ανάλυση, με τα χιλιόμετρα που κάνει πολλαπλασιασμένα με τον ρυθμό της δουλειάς.

Ας δούμε λίγο πιο προσεκτικά τους δύο παράγοντες που συνθέτουν το αντικείμενο της εργασίας (μεταφορά προϊόντων και υπηρεσιών με δίκυκλο σε αστικό περιβάλλον).

A. η συνολική απόσταση που διανύει ο οδηγός δίκυκλου ανά βάρδια, είναι το άθροισμα των επιμέρους δρομολογίων που εκτελεί.

B. ο ρυθμός της δουλειάς του, αφορά την ταχύτητα με την οποία εκτελεί το αντικείμενο της εργασίας του, δηλαδή την μεταφορά, κι από αυτόν εξαρτάται το πόσα δρομολόγια (παραδόσεις, παραλαβές) θα είναι σε θέση να εκτελέσει ανά βάρδια, δηλαδή στο σύνολο των χιλιομέτρων που διανύει.

Μπορούμε άρα να πούμε σχηματικά: ποσότητα δουλειάς = χιλιόμετρα βάρδιας x αριθμός δρομολογίων (κινήσεων).

Η συνθήκη της εντατικοποίησης πιέζει και τους δύο αυτούς παράγοντες στα άκρα, με αποτέλεσμα την καθημερινή κάλυψη τεράστιων αποστάσεων και, ταυτόχρονα, την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αύξηση των παραδόσεων και παραλαβών από τους συναδέλφους μας.

Ειδικά στην διανομή φαγητού, η είσοδος των ψηφιακών πλατφορμών τόσο στην παραγγελιοληψία όσο και, πλέον, στην καθαυτό διανομή φαγητού, αποτελούν έναν βασικό παράγοντα επίτασης της δουλειάς. Αυτό το κάνουν με την παράλογη αύξηση της ακτίνας εξυπηρέτησης των συνεργαζόμενων καταστημάτων. Το επακόλουθο είναι διπλό: αφενός ο διανομέας αναγκάζεται να μεταβαίνει διαρκώς σε περιοχές με άγνωστα γι' αυτόν οδικά δίκτυα όπου κινείται μόνο με την χρήση του gps αφαιρώντας πολύ μεγάλο κομμάτι της προσοχής του από τον δρόμο, αφετέρου τα χιλιόμετρα της βάρδιας του αυξάνονται θεαματικά.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι παράγοντες επικινδυνότητας είναι σε άμεση συνάφεια με την ποσότητα των χιλιομέτρων που διανύουμε κι ως εκ τούτου, θα έπρεπε να υπάρξει νομοθετικός περιορισμός είτε για τις ακτίνες εξυπηρέτησης από μεριάς επιχειρήσεων είτε για την ποσότητα των χιλιομέτρων ανά βάρδια για τους εργαζόμενους οδηγούς δίκυκλου.

Δ) Συνθήκες που καθιστούν το επάγγελμα του courier/ταχυμεταφορέα, delivery/ταχυδιανομέα, υπάλληλου εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο φύσει και θέσει δύσκολο, ανθυγιεινό και προκαλεί επιτάχυνση της γήρανσης

Η συνεχής έκθεση στους κινδύνους της ασφάλτου, στη κίνηση, στο μποτιλιάρισμα και στο θόρυβο, οι κακοτεχνίες του οδοστρώματος, η αγχωτική οδήγηση, η αυξημένη προσοχή για να μην γλιστρήσεις, να μην πέσεις, μην εμπλακείς σε ατύχημα, η πολύωρη οδήγηση, η εργασία παντός καιρού, τα πολλαπλά καθήκοντα, η εντατικοποίηση, ο καθημερινός συγχρωτισμός με δεκάδες ανθρώπους, η ίδια η φύση της εργασίας, *«απαιτούν μία εντελώς ασυνήθη ή εξαιρετική επίταση των σωματικών δυνάμεων ή μία εντελώς ασυνήθη ή εξαιρετική επίταση της προσοχής και των ψυχικών δυνάμεων του ανθρώπου, με συνέπεια να προκαλούν επιτάχυνση της γήρανσης»*. Η εργασία μας είναι *«κοπιαστική και απαιτεί μία ασυνήθη συγκέντρωση της προσοχής και της επιμέλειας»*. Το μυαλό, οι αισθήσεις μας είναι συνεχώς σε εγρήγορση προκειμένου να φέρουμε σε πέρας τα καθήκοντά μας, να μην βρεθούμε άνεργοι ενώ ταυτόχρονα φροντίζουμε, προστατεύουμε τον εαυτό μας και κατ' επέκταση αυτούς που αγαπάμε, από μια σειρά αστάθμητους ή μη παράγοντες. Και αυτή η συνθήκη σημαδεύει βαθιά την ψυχή και το σώμα μας.

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στις ασθένειες του επαγγέλματος οι οποίες χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες. Είναι προφανές πως όλοι οι παράγοντες που προκαλούν τις ασθένειες

συνυπάρχουν, δρουν αθροιστικά και με την πάροδο του χρόνου επιβαρύνουν την ένταση, την περιοδικότητα και την μονιμότητα της κάθε ασθένειας.

Δ1. Ασθένειες που οφείλονται κυρίως στις καιρικές συνθήκες

1. Λοιμώξεις Ανώτερου Αναπνευστικού

Όπως: • γρίπη • ιγμορίτιδα • ωτίτιδα

2. Λοιμώξεις Κατώτερου Αναπνευστικού

Όπως: πνευμονία, απλή, οξεία ή χρόνια βρογχίτιδα, διάφορα εμφυσήματα, χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια (Χ.Α.Π), βρογχικό άσθμα

Η εργασία σε εξωτερικό περιβάλλον, ο συγχρωτισμός με πελάτες που είναι πιθανόν να ασθενούν, οι απότομες εναλλαγές της θερμοκρασίας κατά τη διάρκεια της διαδικασίας παραλαβής/παράδοσης, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η μόλυνση, η χαμηλή ποιότητα του αέρα εξαιτίας της κυκλοφορίας των οχημάτων ή λόγω των υψηλών επιπέδων όζοντος, η εξασθένηση του ανοσοποιητικού συστήματος λόγω των συνθηκών εργασίας (άγχος που προκύπτει από την ένταση/εντατικοποίηση της δουλειάς, κούραση από την πολύωρη οδήγηση) αποτελούν παράγοντες που δρουν αθροιστικά και είναι ικανοί να προκαλέσουν οξείες και χρόνιες λοιμώξεις του ανώτερου και κατώτερου αναπνευστικού σε όλους τους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών.

3. Κρυοπαγήματα

Η εργασία σε χαμηλή θερμοκρασία σε συνδυασμό με κρύο αέρα και βροχή μπορεί να προκαλέσει κρυοπαγήματα. Τα μετεωρολογικά κρυοπαγήματα οφείλονται σε έκθεση στο κρύο, η δράση του οποίου πολλαπλασιάζεται από την υγρασία και τον άνεμο. Για παράδειγμα, το πάγωμα του δέρματος που προκαλείται από θερμοκρασία +7 βαθμούς °C, με άνεμο 64 Km/h, είναι το ίδιο με αυτό που προκαλείται σε θερμοκρασία -40 βαθμούς °C, και άνεμο μόνο 3,2 Km/h. Ο κίνδυνος κρυοπαγήματων αυξάνεται από την συστηματική υποθερμία, η οποία προκαλεί περιφερική αγγειοσύσπαση καθώς ο οργανισμός προσπαθεί να διατηρήσει καλή θερμοκρασία στο κέντρο του σώματος.

4. Θερμοπληξία

Η έντονη εργασία υπό υψηλή θερμοκρασία και η αυξημένη ατμοσφαιρική υγρασία μπορεί να προκαλέσουν θερμοπληξία. Η θερμοπληξία ανήκει στην κατηγορία των θερμικών κακώσεων κατά το Advanced Trauma Life Support (A.T.L.S), μαζί με τις θερμικές κράμπες και την θερμική εξάντληση. Στην θερμοπληξία, που λαμβάνει χώρα όταν έχουμε έκθεση σε πολύ υψηλή περιβαλλοντική θερμοκρασία και σε σχετική ατμοσφαιρική υγρασία πάνω από 70%, η θερμοκρασία του σώματος ξεπερνά τους 40 βαθμούς °C, επισυμβαίνει μια σοβαρότατη διαταραχή στη λειτουργία του κεντρικού νευρικού συστήματος και εμφανίζεται ανιδρωσία και συνεπώς αδυναμία αποβολής της θερμότητας του σώματος .

5. Αναφυλαξία/αλλεργικό σοκ

Δαγκώματα ή τσιμπήματα από έντομα σε συνδυασμό με ακραίες θερμοκρασίες και κούραση είναι παράγοντες που μπορεί να προκαλέσουν αναφυλαξία ή αλλεργικό σοκ.

Στον καύσωνα του Ιούνη του 2007, ο συνάδελφος Μανώλης Κονταξίου, ταχυδιανομέας στην υπηρεσία αυθημερόν της ACS, πέθανε από αλλεργικό σοκ εν΄ ώρα εργασίας στις παρυφές της Πάρνηθας από τσίμπημα εντόμου. Ο συνάδελφος δεν είχε παρουσιάσει αλλεργικά συμπτώματα στο παρελθόν. Φόραγε κράνος με τη ζελατίνα ανασηκωμένη λόγω της αφόρητης ζέστης. Παρότι κατάφερε να φτάσει σε φαρμακείο, δεν υπήρχε το κατάλληλο εμβόλιο και η εξάντληση από την πολύωρη εργασία σε καύσωνα τον καταδίκασε σε θάνατο. Παρά τις απεγνωσμένες προσπάθειες των διασωστών του ΕΚΑΒ και των γιατρών στο ΚΑΤ ο Μανώλης, ιδρυτικό μέλος του σωματίου μας, έφυγε από κοντά μας στα 31 του χρόνια.

6. Αλλεργίες

Η σκόνη, η γύρη, η ατμοσφαιρική ρύπανση, τα αιωρούμενα σωματίδια μπορεί να προκαλέσουν διάφορες αλλεργίες (στα μάτια και το δέρμα) καθώς και μολύνσεις σε ανθρώπους που εκτίθενται στον ατμοσφαιρικό αέρα.

7. Εγκαύματα του δέρματος

Το δέρμα και τα μάτια είναι τα όργανα που υφίσταται την μεγαλύτερη έκθεση στις υπεριώδεις ακτίνες του ήλιου. Η έκθεση στην ηλιακή υπεριώδη ακτινοβολία μπορεί να καταλήξει σε άμεσα αλλά και σε έμμεσα, χρόνια προβλήματα υγείας του δέρματος, των ματιών και του ανοσοποιητικού συστήματος, καθώς και σε βλάβες στο DNA. Η υπεριώδης ακτινοβολία Β (UV-B) προκαλεί εγκαύματα και διάφορες μορφές καρκίνου του δέρματος, η υπεριώδης ακτινοβολία Α (UV-A) επιδρά στον υποδόριο ιστό και μπορεί να αλλάξει τη δομή του κολλαγόνου και των ινών ελαστίνης του δέρματος, επιταχύνοντας έτσι την γήρανσή του. Οι αρνητικές συνέπειες των εγκαυμάτων είναι αθροιστικές. Το Κέντρο Ελέγχου και Πρόληψης Νοσημάτων ανάμεσα στα άλλα συνιστά: αποφυγή παραμονής σε εξωτερικούς χώρους μεταξύ 10 π.μ. και 2 μ.μ όπου η ηλιακή ακτινοβολία είναι εντονότερη και παραμονή σε κλιματιζόμενους χώρους.

8. Ψύξη

Οι απότομες εναλλαγές της θερμοκρασίας, από τη ζέστη στο κρύο, και η πολύωρη έκθεση στο ψύχος είναι από τους κυριότερους λόγους για να προκληθεί ψύξη στον αυχένα, στην πλάτη ακόμη και στο πρόσωπο (πάρεση προσωπικού νεύρου). Στο επάγγελμα, η απότομη εναλλαγή θερμοκρασιών είναι μέρος της καθημερινότητάς μας. Ένα συνεχές γαϊτανάκι από την παγωνιά του δρόμου, στην ζέστη των γραφείων και των οικιών. Και το καλοκαίρι ιδρωμένοι από την ζέστη της ασφάλτου και της λαμαρίνας, στη δροσιά των κλιματιζόμενων χώρων. Κι αξίζει να σημειώσουμε πως σε κάθε περίπτωση η θερμοκρασία της ασφάλτου είναι πάντα δύο με τρεις βαθμούς°C πιο υψηλή από την θερμοκρασία του μετεωρολογικού δελτίου.

Δ2. Ασθένειες που οφείλονται κυρίως στην φύση της εργασίας.

1. Στρες

Το επάγγελμα του οδηγού δικύκλου/μεταφορέα είναι ένα επάγγελμα που προκαλεί στρες και άγχος.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία (Ε.Ο.Α.Υ.Ε) σημειώνει πως «*πέραν των προβλημάτων ψυχικής υγείας, οι εργαζόμενοι που πάσχουν από παρατεταμένο άγχος κινδυνεύουν να εμφανίσουν σοβαρά σωματικά προβλήματα υγείας, όπως καρδιαγγειακές παθήσεις ή μυοσκελετικά προβλήματα.*»

Σύμφωνα με τον ΕΟΑΥΕ το εργασιακό στρες προκαλείται από μια σειρά παραγόντων, ανάμεσά τους οι εξής:

- ο υπερβολικός φόρτος εργασίας
- η έλλειψη συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων που επηρεάζουν τον εργαζόμενο
- η έλλειψη επιρροής στον τρόπο διεξαγωγής της εργασίας
- η εργασιακή ανασφάλεια (χαμηλός μισθός, ασυνέπεια στις πληρωμές, φόβος απόλυσης, υπερωρίες, 7ημερη εργασία)είναι μεταξύ των παραγόντων που προκαλούν εργασιακό στρες.

Και για να ολοκληρωθεί η εικόνα στους παραπάνω παράγοντες θα αθροίσουμε και την δική μας πραγματικότητα,

- οδήγηση με αυξημένα αντανακλαστικά καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας, με όλες τις αισθήσεις μας στο κόκκινο προκειμένου να αποφύγουμε τυχόν σύγκρουση, πτώση, απώλεια ελέγχου του δίκυκλου, οποιασδήποτε μορφής εργατικό ατύχημα
- τα πολλαπλά καθήκοντα
- τις υπερβολικές ευθύνες και τον ανεπαρκή χρόνο για την διεκπεραίωση πολλαπλών παραδόσεων.
- την υψηλή ανεργία
- το γεγονός πως το στρες στην εργασία και το «προσωπικό» ή «οικογενειακό» στρες είναι αλληλένδετα και αλληλοεπιδρούν.

Για να τονίσουμε πως το επάγγελμα του courier/ταχυμεταφορέα,delivery/ταχυδιανομέα, υπάλληλου εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο είναι τοξικότατο και ως προς την πρόκληση στρες.

2. Έμφραγμα μυοκαρδίου

Το έμφραγμα του μυοκαρδίου αποτελεί μια απο τις συχνότερες αιτίες θανάτου/πρόκληση αναπηρίας στον κόσμο. Ανάμεσα στους παράγοντες του κινδύνου εμφάνισης εμφράγματος του μυοκαρδίου είναι οι εξής:

- Ηλικία. Όσο αυξάνεται η ηλικία, αυξάνεται και ο κίνδυνος για έμφραγμα του μυοκαρδίου
- Κάπνισμα
- Κατανάλωση αλκοόλ
- Καθιστική ζωή, έλλειψη άσκησης
- Στρες (απώλεια συγγενή, οικονομικό στρες, εργασιακό)

Το εργασιακό στρες σε συνδυασμό με την

- πολύωρη οδήγηση, που μας κρατά ακίνητους σε μια σέλα
- την ψυχική και σωματική κούραση που δεν μας αφήνει περιθώρια για άθληση
- την πρόχειρη διατροφή εν ώρα εργασίας

μας κατατάσσουν στις ομάδες υψηλού κινδύνου.

3. Μυοσκελετικές παθήσεις

Οι μυοσκελετικές παθήσεις (ΜΣΠ) που σχετίζονται με την εργασία αφορούν την οσφυϊκή χώρα, τον αυχένα, τους ώμους, την πλάτη, καθώς και τα άνω και κάτω άκρα. Περιλαμβάνουν κάθε βλάβη ή διαταραχή των αρθρώσεων ή άλλων ιστών. Τα προβλήματα υγείας κυμαίνονται από τις ελαφρές ενοχλήσεις και τους πόνους έως τις σοβαρές ασθένειες που απαιτούν τη διακοπή της εργασίας ή την υποβολή σε θεραπευτική αγωγή. Σε πιο χρόνιες περιπτώσεις, ενδέχεται να οδηγούν σε αναπηρία και να επιβάλλουν την αποχώρηση από την εργασία.

Οι περισσότερες ΜΣΠ που σχετίζονται με την εργασία αναπτύσσονται με την πάροδο του χρόνου. Συνήθως οι ΜΣΠ δεν οφείλονται σε μία μόνο αιτία, αλλά στον συνδυασμό διαφόρων παραγόντων που συναντάμε καθημερινά στο εργασιακό περιβάλλον του οδηγού δικύκλου/μεταφορέα όπως:

- το βάρος του κράνους*το βάρος του κράνους εξαρτάται κυρίως από την τιμή. Όσο πιο φτηνό, τόσο πιο βαρύ, που σημαίνει αδυναμία των περισσότερων συναδέλφων να αγοράσουν ένα ελαφρύ άρα ακριβό, πλην όμως κατάλληλο για πολύωρη οδήγηση κράνος.
- στάση του σώματος κατά την οδήγηση
- οι επαναλαμβανόμενες κινήσεις
- οι κινήσεις που απαιτούν δύναμη *το φόρτωμα, ξεφόρτωμα και η μεταφορά των δεμάτων που πολλές φορές ζυγίζουν αρκετά κιλά
- οι επίπονες, στατικές στάσεις του σώματος κατά την οδήγηση
- οι κραδασμοί
- η ταχύρρυθμη εργασία
- υψηλές απαιτήσεις εργασίας και χαμηλός βαθμός αυτονομίας
- απουσία διαλειμμάτων
- εντατικοποίηση, εργασία που απαιτεί μεγάλη ταχύτητα λόγω και της εφαρμογής νέων τεχνολογιών
- απότομα φρεναρίσματα
- πτώσεις κατά τη διάρκεια οδήγησης
- εργατικά ατυχήματα
- πολύωρη εργασία και εργασία σε βάρδιες
- χαμηλός βαθμός ικανοποίησης από την εργασία

Οι ΜΣΠ είναι κοινές παθήσεις σε όλους τους courierταχυμεταφορείς, delivery ταχυδιανομείς και υπάλληλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο. Οσφυαλγίες, μυαλγίες, τενοντίτιδες και αυχενικό μας «συντροφεύουν» καθημερινά και δρουν αθροιστικά με τον χρόνο επιβαρύνοντας την υγεία μας ανεπίστρεπτα.

4. Μυοσκελετικές κακώσεις

Το κακοσυντηρημένο οδόστρωμα, οι βίαιες πτώσεις από το δίκυκλο, η ολισθηρότητα του πεζοδρομίου, των σκαλοπατιών της πολυκατοικίας κατά τη διάρκεια της παραλαβής/παράδοσης, το άγχος, η βιασύνη και το σκοτάδι που νοιώθεις να σου βάζουν συνέχεια τρικλοποδιά για να γλιστρήσεις, να σκοντάψεις και να πέσεις, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για ένα πλήθος μυοσκελετικών κακώσεων όπως:

- Θλάσεις
- Διαστρέμματα
- Εξαρθρήματα
- Κατάγματα
- Συντριπτικά κατάγματα
- Ρήξεις & Διατομές Τενόντων και Περιφερικών Νεύρων

5. Απώλεια ακοής , Εμβοές, Ακουστικός κλονισμός, Συνδυασμός περιπτώσεων

Καθημερινά, λόγω του περιβάλλοντος της εργασίας μας εκτιθέμεθα στον θόρυβο. Ο θόρυβος μπορεί να προκαλέσει απώλεια ακοής, εμβοές, ακουστικό κλονισμό ή συνδυασμό των παραπάνω ασθενειών. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία, (FACTSτεύχος 67) «ο θόρυβος μπορεί επίσης να αποτελέσει αιτία ατυχημάτων, εφόσον παρεμβαίνει στην επικοινωνία».

Εκτός από τη φθορά που είναι δυνατόν να επιφέρει στο ακουστικό όργανο, ο θόρυβος μπορεί να επηρεάσει τη φυσιολογική λειτουργία άλλων οργάνων του ανθρώπινου σώματος. Το είδος της επίδρασης του θορύβου στη σωματική και ψυχική υγεία του ανθρώπου διαφέρει και εξαρτάται από το εάν ο θόρυβος προσλαμβάνεται ως ανεπιθύμητο ερέθισμα. Η αγχωτική λειτουργία του θορύβου οδηγεί σε οργανική αντίδραση ανάλογη εκείνης που προκαλείται από καταστάσεις άμεσου κινδύνου. Η προκαλούμενη αύξηση των ορμονών στρες στο αίμα έχει ως αποτέλεσμα την επιτάχυνση του καρδιακού ρυθμού, τη σύσπαση των αιμοφόρων αγγείων και την αύξηση της πίεσης (“Οι Θόρυβοι Πληγώνουν” 1993), (teteleste.wordpress.com/2014/11/12/ήχος-θόρυβος-ηχορρύπανση).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, η ηχορύπανση είναι δεύτερη στην κατάταξη των περιβαλλοντικών κινδύνων για την υγεία, μετά την ατμοσφαιρική ρύπανση. Τα ασφαλή επίπεδα θορύβου ορίζονται από τη νομοθεσία σε ένταση ήχου μέχρι 85dB. Όταν ο ήχος ξεπερνά τα 85 dB θεωρείται μη ασφαλής, επιβλαβής και επικίνδυνος. Αλλά και χαμηλότερες εντάσεις, όπως μεταξύ 80dB και 90dB, μπορούν να προκαλέσουν μόνιμη βλάβη, αν εκτιθέμεθα σε αυτές για ώρες κάθε μέρα. Ο κίνδυνος βλάβης στην ακοή μας βασίζεται σε δυο παράγοντες: πόσο δυνατά και για πόσο πολύ. Οι ειδικοί συμφωνούν ότι παρατεταμένη έκθεση σε θόρυβο μεγαλύτερο ή ίσο των 80-85dB σε βάθος χρόνου μπορεί να προκαλέσει απώλεια ακοής. Εδώ να κάνουμε την εξής παρατήρηση. Το decibel (dB), ως λογαριθμική μονάδα, παρουσιάζει μια ιδιαιτερότητα πολύ σημαντική στην εκτίμηση των ηχητικών επιπέδων. Για κάθε διπλασιασμό της ηχητικής έντασης παρατηρείται μια αύξηση 3dB του ηχητικού επιπέδου, δηλαδή το διπλάσιο των 85 dB δεν είναι τα 170 dB αλλά τα 88 dB.

Παρακάτω είναι μια λίστα με κάποιους συνηθισμένους θορύβους μετρημένους σε ντεσιμπέλ (dB). Όσο υψηλότερος ο αριθμός, τόσο δυνατώτερος ο θόρυβος.

- Συζήτηση: 60-65dB
- Πολυσύχναστος δρόμος: 75-85dB
- Δρόμος με έντονη κίνηση: 85dB
- Κομπρεσέρ: 98dB
- Φορητό περίπου 7 μέτρα μακριά μας: 95-100dB
- Μοτοσικλέτες: 100dB
- Κλαμπ, κόρνα αυτοκινήτου: 110dB
- MP3 Player σε δυνατή ένταση: 112dB
- Συναυλία, σειρήνα ασθενοφόρου: 120dB

Από την καθημερινότητα της εργασίας μας αποδεικνύεται πως οι courier ταχυμεταφορείς, delivery ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο εκτιθέμεθα διαρκώς σε εντάσεις θορύβου που είναι επικίνδυνες για την υγεία μας.

6. Αιμορροΐδες και παρατρίμματα (δερματίτιδες εξ επαφής)

Η σέλα δεν αποτελεί το «πρότυπο» είτε του εργονομικού είτε του αναπαυτικού καθίσματος εν ώρα εργασίας. Το παρατεταμένο κάθισμα λόγω οδήγησης, σε συνδυασμό με την ζέστη και την δύσκολη πρόσβαση σε χώρους υγιεινής μπορεί να προκαλέσει αιμορροΐδες σε όσους εργάζονται με δίκυκλο όχημα.

7. Προβλήματα στο περίνεο και στον προστατικό αδένα

Η στάση του σώματος και οι έντονοι κραδασμοί κατά τη διάρκεια της οδήγησης, η δυσκολία πρόσβασης σε χώρους υγιεινής (WC) λόγω της φύσης του επαγγέλματος δύναται να προκαλέσουν προβλήματα στο περίνεο και στον προστατικό αδένα. Τα προβλήματα αποτυπώνονται σε μια σειρά από δυσκολίες στην ούρηση.

Επιπρόσθετα η νυχτερινή εργασία μπορεί να προκαλέσει τις εξής διαταραχές ή/και ασθένειες:

8. Στέρηση ύπνου

Όσοι εργάζονται νύχτα, είναι πιο πιθανό να μην συμπληρώνουν τις προτεινόμενες ώρες ύπνου συγκριτικά με όσους εργάζονταν με τυπικό ωράριο.

9. Επιδείνωση της ψυχικής υγείας.

Ο κακός ύπνος προκαλεί κούραση και κακή διάθεση. Για όσους εργάζονται νύχτα όμως, ο κίνδυνος παραμένει ακόμη και αν συμπληρώνουν τις ώρες ύπνου. Αυτό οφείλεται στην κοινωνική απομόνωση που βιώνει κάποιος που εργάζεται νύχτα.

10. Διαβήτης τύπου 2.

Η διακοπή του κύκλου του ύπνου συνεπάγεται μη σταθερές ώρες γευμάτων και αλλαγές στα επίπεδα στρες. Οι παράγοντες αυτοί επηρεάζουν τα επίπεδα σακχάρου στο αίμα, με αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι σε βάρδιες να έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο για εμφάνιση διαβήτη.

11. Καρκίνος

Οι μεταβολές στη ρουτίνα του ύπνου, η καταστολή της παραγωγής μελατονίνης και η απορρύθμιση των γονιδίων, που συνδέονται με τη νυχτερινή εργασία, εμπλέκονται στην ανάπτυξη των όγκων, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Έρευνας για τον Καρκίνο.

Δ3. Ασθένειές που οφείλονται κυρίως σε βιολογικούς παράγοντες.

1. Διάφορα είδη καρκίνου

Το έντονο και μόνιμο στρες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, τα καυσαέρια των εξατμίσεων, η συνεχής έκθεση στον ήλιο και στις ακτινοβολίες των κινητών τηλεφώνων είναι κάποιοι από τους παράγοντες που μπορεί να προκαλέσουν διάφορα είδη καρκίνων. Η φύση του επαγγέλματος μας εκθέτει καθημερινά σε αυτούς του παράγοντες και η έκθεση είναι αθροιστική καθώς περνούν οι ώρες, οι μέρες, τα χρόνια, οι δεκαετίες...

2. Ιοί

Οι κούριερ/ταχυμεταφορείς, ντελίβερι/ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο ερχόμαστε καθημερινά σε επαφή με δεκάδες πελάτες σε κλειστούς χώρους, όπως στις εισόδους των οικιών τους, σε διαδρόμους πολυκατοικιών, κλπ. Ακόμα, κατά την διάρκεια της παραγγελιοληψίας, εκτελούμε μια σειρά από κινήσεις με τα χέρια μας (το άγγιγμα του μπουτόν στο θυροτηλέφωνο, της κεντρικής πόρτας της εισόδου, του ανελκυστήρα, του μπουτόν του ορόφου, χρηματικές συναλλαγές). Σε συνδυασμό με την εξασθένιση του ανοσοποιητικού λόγω της κοπιαστικής εργασίας καθιστάμεθα ευάλωτοι σε μια σειρά από ιώσεις.

Ατράνταχτο παράδειγμα αποτελεί ο κορονοϊός covid-19. Ο νέος αυτός κορονοϊός, σύμφωνα με τις επίσημες πληροφορίες από τον ΕΟΔΥ, εκδηλώνεται συνήθως ως πνευμονία, με εμφάνιση οξείας, σοβαρής νόσου του αναπνευστικού, με πυρετό, βήχα, δύσπνοια και αναπνευστική δυσχέρεια. Σε αρκετές περιπτώσεις η λοίμωξη έχει οδηγήσει σε εμφάνιση επιπλοκών (Οξύ Σύνδρομο Αναπνευστικής Δυσχέρειας (ARDS), νεφρική ανεπάρκεια, πολυοργανική ανεπάρκεια, διαταραχές της πήξης, περικαρδίτιδα) ή και θάνατο. Άλλες παθήσεις που προκαλεί ο covid-19 είναι παθήσεις των ματιών όπως η αμφιβληστροειδοπάθεια και η επιπεφυκίτιδα. Πέρα από τα συμπτώματα που προκαλεί ο κορονοϊός κατά τη διάρκεια της νόσου, πολύ σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στους ιαθέντες. Μετά την πάροδο προσβολής από τον ιό αναπτύσσονται συμπτώματα όπως οι αλλαγές στην αίσθηση της γεύσης και της όσφρησης, η αυξημένη κόπωση και κατάθλιψη καθώς μέχρι και η εμφάνιση διαβήτη.

Σ' αυτήν την πρωτοφανή συνθήκη της πανδημίας του covid-19, αυξήθηκε εκθετικά η ζήτηση υπηρεσιών ταχυδιανομής (εστίαση, εμπόριο). Και οι τρεις κλάδοι (κούριερ/ταχυμεταφορείς, ντελίβερι/ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο), μαζί με τους υγειονομικούς, τους εργαζόμενους στο εμπόριο και τους βιομηχανικούς εργάτες, δεν σταματήσαμε ούτε για μια στιγμή να εργαζόμαστε. Βρεθήκαμε στην πρώτη γραμμή του τριτογενή τομέα, στη διανομή/μεταφορά προϊόντων και υπηρεσιών, παρόντες και παρούσες παρά την πανδημία και τα απανωτά lockdown. Όμως καθώς πολλαπλασιάζεται ο όγκος της δουλειάς, με δεδομένο τον επαγγελματισμό μας στην τήρηση του υγειονομικού πρωτοκόλλου, πολλαπλασιάζεται και ο κίνδυνος έκθεσής μας στον κορονοϊό καθώς και ο τεράστιος κίνδυνος διασποράς. Πρώτα και κύρια οι κούριερ/ταχυμεταφορείς είναι καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας και των περιορισμών στοιβαγμένοι σε χώρους υπερμετάδοσης του ιού καθώς δεν τηρούνται τα υγειονομικά πρωτόκολλα μέσα στους χώρους εργασίας. Χώροι που περιλαμβάνουν αρκετές δεκάδες εργαζόμενους, χωρίς καν τις απαραίτητες αποστάσεις, και χιλιάδες αντικείμενα προς διανομή. Και οι ταχυμεταφορείς και οι ταχυδιανομείς αποτελούν «κινητές βόμβες» και για τους ίδιους αλλά και για τις δεκάδες ανθρώπους που έρχονται καθημερινά σε επαφή κατά τη διάρκεια της διανομής (μέσα σε κλειστούς χώρους πολυκατοικιών, ακουμπώντας κουδούνια και πόμολα, μπαίνοντας σε ασανσέρ, κοκ.). Ως επαγγελματίες οδηγοί δίκυκλου-μεταφορείς, είμαστε εδώ και ένα χρόνο διαρκώς εκτεθειμένοι σε έναν επικίνδυνο και **θανατηφόρο** ιό, ο οποίος διαδίδεται ταχύτατα. Αντιμετωπίζουμε καθημερινά την πιθανότητα να νοσήσουμε είτε με ελαφριά είτε με βαριά συμπτώματα τα οποία σε μεγάλο ποσοστό αφήνουν και μετέπειτα προβλήματα στον οργανισμό. Πρόκειται για μια κατάσταση στην οποία θα συνεχίσουμε να είμαστε εκτεθειμένοι, μια πραγματικότητα με την οποία θα ερχόμαστε συνεχώς αντιμέτωποι μιας και μέσω των πολλαπλών

μεταλλάξεων ο κορονοϊός θα συνεχίσει να υφίσταται και δεν πρόκειται να εξαλειφθεί άμεσα.

Ε) Εγκυμοσύνη και οδήγηση

Κλείνοντας, είναι σημαντικό να αναφερθούμε στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι γυναίκες συνάδελφοι στο επάγγελμα μας, ειδικά οι εργαζόμενες που κυοφορούν. Με βάση τον ισχύοντα νόμο, οι γυναίκες δικαιούνται άδεια εγκυμοσύνης μόλις 2 μήνες πριν τη γέννα, με αποτέλεσμα να θεωρούνται ικανές για εργασία μέχρι και τον όγδοο μήνα της εγκυμοσύνης. Στη περίπτωση μας η νομοθεσία καθίσταται εγκληματική, καθώς η φύση του επαγγέλματος απαγορεύει την εργασία των γυναικών από την αρχή της εγκυμοσύνης. Είναι σαφές πως υπάρχει νομοθετικό κενό που αφήνει απροστάτευτες τις εργαζόμενες και ουσιαστικά τις οδηγεί σε παραίτηση από την εργασία τους, εφόσον οι συστάσεις των γιατρών απαγορεύουν ρητά κάθε επικίνδυνη εργασία και ειδικά την επιβίβαση σε δίκυκλο λόγω των κραδασμών που μπορούν να προκαλέσουν τη βίαιη αποβολή του εμβρύου.

Επίλογος

Στόχος του υπομνήματος που καταθέτουμε είναι:

- η ανάδειξη της εργασιακής πραγματικότητας που καθιστά επιτακτική την υπαγωγή του επαγγέλματος στη Βαρέα και Ανθυγιεινά Επαγγέλματα (Β.Α.Ε) σε συνδυασμό με την αναζήτηση του πεδίου εφαρμογής των βέλτιστων πρακτικών για την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων και τη μείωση των εργατικών ατυχημάτων/δυστυχημάτων.

Ως σωματείο θεωρούμε πως η υπαγωγή του επαγγέλματος στα Β.Α.Ε είναι μια απόλυτα ορθολογική, ώριμη και δίκαιη ασφαλιστική επιλογή που ενισχύει τη συνταξιοδοτική μας προοπτική, την επαγγελματική και κοινωνική μας θέση. Οι λόγοι που δικαιολογούν την ένταξή μας στα Β.Α.Ε απορρέουν από την εργασιακή μας πραγματικότητα την οποία και περιγράφουμε με τη μέγιστη δυνατή λεπτομέρεια. Το υπόμνημά μας είναι ένας συνδυασμός

- του παρελθόντος, που αφορά τα πάγια αιτήματα του σωματείου(Ενιαία Ειδικότητα, Εταιρικό δίκυκλο ,Μέτρα Ατομικής Προστασίας, Βαρέα Ανθυγιεινά Ένσημα).
- του παρόντος (κατάθεση υπομνήματος για υπαγωγή του επαγγέλματος στα Β.Α.Ε)
- και του μέλλοντος, όπου στόχος μας είναι να απαντήσουμε στο σύνολο των προβλημάτων του επαγγέλματος, να αναδείξουμε τις βέλτιστες πρακτικές και να δώσουμε κατευθύνσεις για την αποφυγή των επαγγελματικών κινδύνων.

Καθώς το πεδίο της εργασίας μας είναι σύνθετο, το αίτημα του σωματείου για ένταξη του επαγγέλματος στα Β.Α.Ε. αλληλοεπιδρά με το ζήτημα της οδικής ασφάλειας αλλά και το ευρύ πεδίο των κινδύνων που αντιμετωπίζουν οι

ταχυδιανομείς, ταχυμεταφορείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο. Στο υπόμνημά μας δεν περιοριστήκαμε στην καταγραφή των προβλημάτων. Παράλληλα, επιλέξαμε να αναδείξουμε παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών σε επίπεδο κατευθυντήριων γραμμών, λύσεων και συστάσεων για την αποφυγή έκθεσης σε κίνδυνο καθώς και συμβουλές για την συντήρηση του εξοπλισμού προστασίας. Οι κατευθυντήριες γραμμές που δίνουμε καλύπτουν μια σειρά από επαγγελματικούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών σε συνδυασμό με συστάσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια όπως:

- Συντήρηση δίκυκλου
- Ασφαλής οδήγηση
- Παροχή και χρήση Μέσων Ατομικής Προστασίας
- Βία (εργοδοτική, εργασιακή, κοινωνική) που συνδυάζεται με:
- την έλλειψη ενσυναίσθησης των προβλημάτων από την πλευρά των εργοδοτών και των θεσμικών φορέων και
- τη μικρή έως μηδενική δημόσια αναγνώριση του επαγγέλματος και των υπηρεσιών που προσφέρει
- Άγχος και Στρες σε συνάρτηση με την εντατικοποίηση της εργασίας
- Νυχτερινή εργασία, ωράριο και βάρδιες
- Πτώσεις, Ολισθήματα(και το πλήθος των παραγόντων που τις προκαλούν)
- Εργονομία και σχεδιασμός των δίκυκλων (κουτί μεταφοράς/διανομής και προσάρτηση στο δίκυκλο)
- Μυοσκελετικές δυσλειτουργίες και κακώσεις, κραδασμοί
- Καυσαέριο, μόλυνση, ατμοσφαιρική ρύπανση
- Υπηρεσίες ελέγχου και κοινωνικής πρόνοιας (Σ.ΕΠ.Ε, Κ.Ε.Π.Ε.Κ, Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών).
- Τροχαία Εργατικά Ατυχήματα (πρόληψη, αντιμετώπιση και απουσία στατιστικής καταγραφής)

Οι courier ταχυμεταφορείς, delivery ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο παρέχουμε μια σημαντική υπηρεσία καθώς μεταφέρουμε πληροφορίες που αφορούν την επιχειρηματική κοινότητα και διανέμουμε προϊόντα και υπηρεσίες στο σπίτι για το γενικό πληθυσμό. Αποτελούμε ένα σκληρά εργαζόμενο πυλώνα του τριτογενή τομέα της οικονομίας, ένα επάγγελμα που πληροί όλες τις προϋποθέσεις για να ενταχθεί στα Βαρέα Ανθυγιεινά Επαγγέλματα.

**Πρωτοβάθμιο Ομοιοεπαγγελματικό Σωματείο,
για courier ταχυμεταφορείς, delivery ταχυδιανομείς
και υπάλληλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο,
«Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δίκυκλου»**

Πηγές

1. Γνωμοδότηση καθηγητή Γεώργιου Α.Λεβέντη, Αθήνα 3-12-2007
2. Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας τεύχος 26, Ιαν-Φεβ-Μαρ2006 ΕΛΙΝΥΑΕ
3. Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας τεύχος 32, Οκτ- Νοε- Δεκ 2007 ΕΛΙΝΥΑΕ
4. Εκτίμηση και πρόληψη των επαγγελματικών κινδύνων στις ταχυδρομικές υπηρεσίες, Αθήνα 2008, ΕΛΙΝΥΑΕ
5. Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας τεύχος 76, Ιαν-Φεβ-Μαρ-Απρ 2019 ΕΛΙΝΥΑΕ
6. Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας τεύχος 81, Σεπτ-Οκτ- Νοε- Δεκ 2020 ΕΛΙΝΥΑΕ
7. Υπόμνημα στην Επιτροπή Κρίσεως Βαρέων και Ανθυγιεινών επαγγελμάτων του άρθρου 20 ν.3790/2009, ΣΕΒ 20 Ιούνη 2011
8. FACTS τεύχος νο 58, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία
9. FACTS τεύχος νο 67, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία
10. «Έκθεση τροχαίων εργατικών ατυχημάτων, περίοδος 2010-2017», Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων 2018
11. «Καρκινογόνοι παράγοντες στην εργασία» Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην εργασία, 2020
12. Πιστοποιημένο επαγγελματικό Περίγραμμα «Τεχνικός Διανομής Προϊόντων και Υπηρεσιών», ΕΚεΠις Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης
13. Νεκροί από οδικά τροχαία ατυχήματα, βασικά χαρακτηριστικά (2007-2019), ΕΛΣΤΑΤ Ερευνά Εργατικών Ατυχημάτων 2018, ΕΛΣΤΑΤ
14. Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Υγεία και την Ασφάλεια στην Εργασία, European Agency for Safety and Health at Work, 2010. Ζητήματα Υγιεινής και Ασφάλειας για ταχυδιανομείς, ταχυμεταφορείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο: Ευρωπαϊκή επισκόπηση και κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών στην εργασία.