

Πρόταση  
του σωματείου «Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου»  
για Ενιαία Ειδικότητα, Εταιρικό Δίκυκλο, Μέσα Ατομικής Προστασίας και Ένσημα Βαρέα-Ανθυγιεινά.

Το υπόμνημα που καταθέτουμε στο Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης αποτελεί το δημόσιο λόγο του σωματείου μας και στοχεύουμε να το επικοινωνήσουμε με όλους τους φορείς που με τον οποιοδήποτε τρόπο συνδέονται με το επάγγελμά μας. Με την πρόταση που καταθέτουμε διεκδικούμε **ενιαία ειδικότητα, μέσα ατομικής προστασίας, εταιρικό δίκυκλο και βαρέα ανθυγιεινά ένσημα** για όσους εργάζονται ή «απασχολούνται» με μηχανάκι, κάτω από οποιαδήποτε σύμβαση (εθνική συλλογική, κλαδική, επιχειρησιακή, ατομική) στον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα.

Συμπεριλαμβάνονται όλοι οι εργαζόμενοι που απασχολούνται στο δημόσιο τομέα αλλά και σε όλες τις ιδιωτικές επιχειρήσεις ως οδηγοί δικύκλου και διεκπεραιώνουν πάσης φύσεως εξωτερική εργασία, διανομή υπηρεσιών, φαγητού, τροφίμων, πάσης φύσεως προϊόντων, φακέλων, επιστολών, δεμάτων και στη σύμβαση εργασίας αναγράφονται ως:

**1)εξωτερικοί υπάλληλοι 2)κούριερ-ταχυμεταφορείς-μεταφορείς 3)διανομείς-ντελίβερι 4)εισπράκτορες 5)κλητήρες.**

Το επάγγελμά μας αποτελεί μια ενιαία ειδικότητα (οδηγός δικύκλου που διανέμει-μεταφέρει προϊόντα και διεκπεραιώνει υπηρεσίες) και η ουσία της φύσης της εργασίας μας δεν καθορίζεται από τον κλάδο στον οποίο απασχολείται. Γι' αυτό το λόγο θεωρούμε την ενοποίησή του, απόλυτα ορθολογική, απαραίτητη και αναγκαία προκειμένου ως εργαζόμενοι να αντιμετωπίσουμε από κοινού τα οξυμένα εργασιακά μας προβλήματα.

Οι εργαζόμενοι οδηγοί δικύκλου αποτελούμε μια ενιαία ειδικότητα με κοινά χαρακτηριστικά, βιώνουμε κοινές εργασιακές συνθήκες, ερχόμαστε αντιμέτωποι με τις ίδιες δυσκολίες, την επικινδυνότητα και τις αντιξοότητες ενός επαγγέλματος που εκτελείται πάνω σε δύο ρόδες. Είτε μεταφέρουμε πίτσες, δέματα, βιβλία, φακέλους, λουλούδια, χρήματα, σουβλάκια, ανταλλακτικά ή εργαλεία, πρόκειται για μια ενιαία ειδικότητα, αυτή του οδηγού δικύκλου.

Θεωρούμε απολύτως απαραίτητη τη δημιουργία μιας ενιαίας επαγγελματικής ειδικότητας που να συμπεριλαμβάνει το πλήρες φάσμα των εργαζομένων με δίκυκλο όπως συμβαίνει με τους αυτοκινητιστές.

Παράλληλα, θεωρούμε πως στο επάγγελμά μας δικαιούμαστε βαρέα ανθυγιεινά ένσημα, όχι μόνο βάσει των εκτιμήσεων ή των διεκδικήσεων του σωματείου και των συναδέλφων που επικαλούνται τις δυσκολίες του επαγγέλματος, αλλά και βάσει του διατάγματος περί βαρέων ανθυγιεινών ενσήμων που αναφέρεται παρακάτω:

**«ένα επάγγελμα είναι ανθυγιεινό όταν: ενέχει αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης επαγγελματικής νόσου ή επιδείνωσης οποιασδήποτε νόσου. Ένα επάγγελμα ορίζεται ως βαρύ αν η επί μακρών απασχόληση σε αυτό επιφέρει φθορά του οργανισμού, αδυναμία περαιτέρω απασχόλησης από χρονικού σημείου προ του φυσιολογικού γήρατος» (ΙΚΑ ΔΟΙΚΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ 22-65 «δια την υπαγωγή του κανονισμού βαριών και ανθυγιεινών επαγγελμάτων δεν διαφέρει η μορφολογία ή ο σκοπός των σχετικών οικονομικών μονάδων», ΙΚΑ ΑΠ22098 της 10/03/1965 ΑΘΗΝΑ).**

\* θεωρούμε πως το επάγγελμά μας πληροί όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις που θέτει το σχετικό άρθρο και πιο συγκεκριμένα γνωρίζουμε πως:

**Α) το επάγγελμά μας ενέχει κινδύνους** για τη σωματική ακεραιότητα του εργαζόμενου.

Τα μέτρα που έχει λάβει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και η Τροχαία προκειμένου να περιοριστούν τα τροχαία καθώς και τα τροχαία εργατικά ατυχήματα (υποχρεωτική χρήση κράνους) αποτελούν μια επιπλέον επιβεβαίωση της επικινδυνότητας του επαγγέλματος.

Όμως οι επιχειρήσεις /εργοδότες δεν εφαρμόζουν την εργατική νομοθεσία γιατί γνωρίζουν πως δεν πρόκειται να υποστούν κανένα έλεγχο, γνωρίζουν πως για την ασυδοσία τους δεν θα υπάρξει καμία συνέπεια και στη συντριπτική τους πλειοψηφία δεν παρέχουν Μέσα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π) και εταιρικό δίκυκλο στους εργαζόμενους ενώ ο νόμος αναφέρει ρητά πως:

**«Βασική έκφραση της υποχρέωσης πρόνοιας του εργοδότη αποτελεί η υποχρέωση εξασφάλισης κατάλληλων συνθηκών εργασίας (υποχρέωση για υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων).**

**Σύμφωνα με τη νομοθεσία, ο εργοδότης οφείλει να ρυθμίζει τα σχετικά με την εργασία και τον χώρο της, καθώς και τα σχετικά με τη διαμονή, τις εγκαταστάσεις και τα μηχανήματα ή εργαλεία, έτσι ώστε να προστατεύεται η ζωή και η υγεία του εργαζομένου.»**

Όσο αφορά το επάγγελμά μας, θεωρούμε το νόμο περί υγιεινής και ασφάλειας ελλιπή καθότι δεν προβλέπεται η παροχή εταιρικού δικύκλου και Μέσων Ατομικής Προστασίας στους εργαζόμενους οδηγούς δικύκλου. Ως σωματείο είμαστε πεπεισμένοι πως μόνο με αποσαφήνιση του νόμου και ρητές διατάξεις, διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή προστασία των εργαζομένων.

Η ασάφεια και η κατά το δοκούν ερμηνεία, που ουσιαστικά μεταφράζεται από τις εταιρείες/εργοδότες ως ανυπαρξία νομοθετικού πλαισίου για την υγιεινή και την ασφάλεια, τούς δίνει την ευκαιρία να αποποιούνται των ευθυνών και των υποχρεώσεών τους και επιβαρύνει το κοινωνικό σύνολο μετακυλίνοντας το κόστος των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων (νοσηλεία, αποκατάσταση, συνταξιοδότηση) στα ασφαλιστικά ταμεία. Εάν, ως κοινωνία προόδου, θέλουμε πραγματικά να μειωθούν τα τροχαία εργατικά ατυχήματα, είναι διαλεκτικά επιβεβλημένο να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των εργαζομένων και του σωματείου, να εφαρμοστούν οι κοινοτικές οδηγίες, να ληφθούν υπόψη οι εγχώριες πανεπιστημιακές μελέτες για την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων οδηγών δικύκλου και να προκριθεί η ορθολογική νομοθέτηση και η μέχρι σήμερα υποτιμημένη λογική της πρόληψης.

Παράλληλα, στην προοπτική της εξειδίκευσης του νόμου περί υγιεινής και ασφάλειας για το επάγγελμά μας, που θα συμβάλλει στην πρόληψη και κατ' επέκταση στην μείωση των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων, θεωρούμε απαραίτητη την ταυτόχρονη θεσμοθέτηση διοικητικών κυρώσεων και οικονομικών προστίμων σε περίπτωση μη παροχής εταιρικού δικύκλου και μέσων ατομικής προστασίας από τις εταιρείες/εργοδότες για τους εργαζόμενους δικυκλιστές.

Οι εργαζόμενοι οδηγοί δικύκλου (ελαστικοί, ημιαπασχολούμενοι, εποχικοί και εκ περιτροπής εργαζόμενοι, οχτάωροι, με συμβάσεις αορίστου ή ορισμένου χρόνου) επιβαρυνόμαστε οι ίδιοι προκειμένου να προμηθευτούμε τα απαραίτητα Μέτρα Ατομικής Προστασίας (κράνος, γάντια, μπουφάν, παντελόνι και μπότες μηχανής με προστατευτική ενίσχυση). Με τα χρόνια, όλο και περισσότεροι εργοδότες/εταιρείες μετακυλίνουν το κόστος αγοράς των Μ.Α.Π, του δικύκλου, των συνεργείων και της βενζίνης σε εμάς, με αποτέλεσμα να μειώνεται ακόμη περισσότερο ο πραγματικός μας μισθός και το πενιχρό εισόδημα της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (Ε.Γ.Σ.Σ.Ε) των 495,25 ευρώ και των 432,75 ευρώ για τους εργαζόμενους/ες κάτω των 25 ετών. Στην αγορά εργασίας έχει επικρατήσει η εργοδοτική αսυδοσία που τους επιτρέπει:

να μην παρέχουν εταιρικό δίκυκλο

να μην παρέχουν μέσα ατομικής προστασίας

να μην πληρώνουν για τα έξοδα συντήρησης/επισκευής του δικύκλου (συνεργείο)

να μην πληρώνουν για τη βενζίνη

να οργιάζει η μαύρη ανασφάλιστη και η μερικώς ασφαλιζόμενη/υποδηλωμένη εργασία

οι πραγματικοί μισθοί στην αγορά εργασίας να υπολείπονται ακόμη και του κατώτατου μισθού.

Υπό αυτό το επιβεβλημένο καθεστώς, του τρόμου της απόλυσης και της ανεργίας, οι περισσότεροι συνάδελφοι δεν έχουμε την οικονομική δυνατότητα να εξοπλιστούμε με Μέτρα Ατομικής Προστασίας ενώ ταυτόχρονα τα Μ.Α.Π φορολογούνται ως είδη πολυτελείας με τον υψηλότερο φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α).

#### **Υποχρεώσεις του εργοδότη και Μέσα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π)**

Η καθημερινότητα που αντιμετωπίζουμε όσοι εργαζόμαστε με δίκυκλο, η εργατική νομοθεσία αλλά και η κοινή λογική επιτάσσει οι εργοδότες να παρέχουν στους εργαζόμενους τα απαιτούμενα Μέσα Ατομικής Προστασίας από την **πρώτη μέρα** και να εκπαιδεύουν τους εργαζόμενους στην ορθή τους χρήση. Οι εργοδότες είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν πλήρη εξοπλισμό ατομικής προστασίας με τις απαραίτητες προδιαγραφές ασφαλείας για την οδήγηση δικύκλου.

Ο συγκεκριμένος εξοπλισμός αποτελείται από:

**Κράνος.** Το κράνος προφυλάσσει από τη σκόνη, το κρύο, τα έντομα και σώζει ζωές σε τυχόν πτώση.

**Φουλάρι λαιμού.** Το φουλάρι λαιμού προφυλάσσει τον οδηγό από το κρύο αλλά και τα τσιμπήματα των εντόμων ιδιαίτερα την άνοιξη και το καλοκαίρι. Από εμπειρία γνωρίζουμε πως ένα τυχαίο τσίμπημα εντόμου μπορεί να προκαλέσει αλλεργικό σοκ και να οδηγήσει στο θάνατο ακόμη και άτομα που δεν έχουν προΐστορία αλλεργιών.

**Μπουφάν μηχανής.** Τα μπουφάν μηχανής με τα απαραίτητα προστατευτικά προφυλάσσουν τον οδηγό από το κρύο, τα έντομα και τον τραυματισμό από ενδεχόμενη πτώση. Στην αγορά κυκλοφορούν μπουφάν χειμερινά, καλοκαιρινά ή τεσσάρων εποχών. Σε κάθε περίπτωση τα ενσωματωμένα προστατευτικά είναι απολύτως απαραίτητα και αναγκαία.

Κάθε άλλος τύπος μπουφάν (διαφημιστικά, casual, σπορτίφ) δεν είναι μπουφάν μηχανής και δεν προφυλάσσει τον δικυκλιστή σε ενδεχόμενη πτώση.

**Γάντια μηχανής με κόκκαλα.** Τα γάντια μηχανής με κόκκαλα, δηλαδή τα δερμάτινα ή άλλου τύπου γάντια με σκληρή επένδυση /χόνδρους στις κλειδώσεις προστατεύουν τα χέρια από το κρύο, τα τσιμπήματα εντόμων και κατ' επέκταση τα δάχτυλα από εκδορές ή και σπασίματα σε ενδεχόμενη πτώση.

**Παντελόνι μηχανής.** Το παντελόνι μηχανής όπως και το μπουφάν διαθέτει τα απαραίτητα προστατευτικά προκειμένου να μειώσει ή ακόμη και να απαλείψει τις επιπτώσεις μιας ενδεχόμενης πτώσης.

**Μπότες μηχανής.** Οι μπότες μηχανής, καλοκαιρινές ή χειμερινές προφυλάσσουν τα πόδια του δικυκλιστή από χτυπήματα κατά την οδήγηση ή από ενδεχόμενη πτώση. Όσοι οδηγούν δίκυκλο, ακόμη και ποδήλατο, γνωρίζουν πόσο εκτεθειμένα είναι τα κάτω άκρα σε θλάσεις και κάθε είδους χτύπημα ακόμη και χωρίς πτώση. Οι μπότες μηχανής μας προφυλάσσουν από ενδεχόμενο κάταγμα ειδικά στην ευαίσθητη περιοχή του αστράγαλου, της φτέρνας και των δακτύλων που στις περισσότερες περιπτώσεις επουλώνονται πολύ πιο αργά και δύσκολα από θλάσεις ή κατάγματα σε άλλα σημεία του σώματος.

**Εξωσκελετός.** Προστασία από ενδεχόμενη πτώση μπορεί να προσφέρει και ο εξωσκελετός, δηλαδή προστατευτικός εξοπλισμός για τον κορμό, που φοριέται πάνω από το ρουχισμό του δικυκλιστή. Πρόκειται για μια μέση λύση που λειτουργεί επικουρικά και δεν έχει την αποτελεσματικότητα του εξοπλισμού που αναφέραμε παραπάνω μιας και αφορά κυρίως τον κορμό και όχι τα υπόλοιπα μέρη του σώματος.

#### **Αδιάβροχο – Αντιανεμικό**

Το σωστό αδιάβροχο λειτουργεί και ως αντιανεμικό. Προστατεύει τον δικυκλιστή από την βροχή, το κρύο και τον αέρα και παράλληλα διατηρεί σε καλή κατάσταση τον υπόλοιπο εξοπλισμό προστασίας που δεν εκτίθεται στο νερό και την υγρασία. Ένα καλό αντιανεμικό που αναπνέει, διατηρεί σε καλή κατάσταση και το μπουφάν μηχανής κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού που οι υψηλές θερμοκρασίες το ξεθωριάζουν και λιώνουν τις ραφές.

#### **Ανακλαστήρες**

Τα μέσα ατομικής προστασίας που αναφέραμε παραπάνω συνήθως φέρουν ανακλαστήρες. Ως εξάρτημα, που τοποθετείται σε οχήματα ή ενδυμασίες (π.χ. γιλέκο) και αντανακλά κάποιες συχνότητες φωτός για να γνωστοποιεί την ύπαρξη του οχήματος στους οδηγούς άλλων οχημάτων είναι μεν σημαντικό αλλά δεν προφυλάσσει τον δικυκλιστή σε ενδεχόμενη πτώση.

Τα Μέτρα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π) για τον δικυκλιστή αποτελούν κυριολεκτικά ζήτημα ζωής και θανάτου, μιας και στο επάγγελμά μας τα τροχαία εργατικά ατυχήματα είναι συχνά, ενώ την επικινδυνότητα της εργασίας μας επιβεβαιώνουν και οι θλιβερές στατιστικές των θανάτων, των αναπηριών και των τραυματισμών με μόνιμες βλάβες. Συγκεκριμένα:

**Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ- έντυπο θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών) σε σχετική έρευνα του αναφέρει πως «ο μέσος δείκτης ατυχημάτων ανά χιλιόμετρο με δίκυκλο είναι 12 φορές υψηλότερος από τον αντίστοιχο μέσο όρο ατυχημάτων για όλα τα άλλα οχήματα. Είναι επίσης 14 φορές υψηλότερος για ατυχήματα με νεκρούς και 15 φορές υψηλότερος για ατυχήματα με βαριά τραυματισμένους».**

Επιπλέον, ένας οδηγός δίκυκλου έρχεται αντιμέτωπος και με συνθήκες που δεν αντιμετωπίζονται απλά με την τήρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ). Η ολισθηρότητα των οδοστρωμάτων, οι λακκούβες, οι πάσης φύσεως κακοτεχνίες, τα χώματα/πέτρες/χαρτόνια/κούτες που εκσφενδονίζονται από φορτηγά σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, ο πάγος, η δυνατή βροχή και ο αέρας που κάποιες φορές ξεριζώνει ακόμη και δέντρα ή μεταφέρει στο οδόστρωμα αντικείμενα με μεγάλη ταχύτητα, ζώα που πετάγονται στο δρόμο ή κουφάρια ζώων που βρίσκονται επί του οδοστρώματος, έντομα που προσκρούουν με μεγάλη ταχύτητα στο πρόσωπο του οδηγού και πολλές φορές έχουν αποβεί μοιραία, λάδια που αποβάλλουν φορτηγά και αυτοκίνητα, καρφιά/γυαλιά/αιχμηρά αντικείμενα που μπορούν να προκαλέσουν το σκάσιμο του λάστιχου και τη βίαιη ανατροπή του δίκυκλου, είναι μερικά από τα στοιχεία που κάνουν πολύ πιο επικίνδυνη την οδήγηση και τον οδηγό ευάλωτο.

Επίσης, πολλές φορές προκαλούνται ατυχήματα που οφείλονται: α) σε κατασκευαστικά λάθη ή ελαττώματα της μηχανής β) στη κακή συντήρηση του δίκυκλου από το συνεργείο που την έχει αναλάβει γ) στη μηδενική ή ελλιπή συντήρηση, με κύρια ευθύνη των εργοδοτών που στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με τα πενιχρά εισοδήματα των εργαζομένων δικυκλιστών δημιουργούν ένα εκρηκτικό κοκτέιλ θανάτου που αποτυπώνεται στα τροχαία εργατικά ατυχήματα του κλάδου.

Όλα όσα αναφέρουμε ισχύουν για κάθε αναβάτη ή οδηγό μηχανής, πολύ περισσότερο όμως για έναν επαγγελματία που βρίσκεται καθημερινά για οχτώ και πλέον ώρες στο δρόμο όπου οι πιθανότητες για τροχαίο εργατικό ατύχημα πολλαπλασιάζονται.

Η πίεση του φόρτου εργασίας, η εντατικοποίηση που προκύπτει από την ολοένα και μεγαλύτερη υποτίμηση της εργασίας και της ζωής μας, η παράδοση και η παραλαβή δεμάτων ή επιστολών, σε συγκεκριμένο χρόνο και από συγκεκριμένο σημείο, ο τρόμος της απόλυσης και της ανεργίας σε μια αγορά που τα θέλει όλα πιο γρήγορα, πιο άμεσα και πιο φθηνά, σε μια αγορά που τον εργαζόμενο τον αντιμετωπίζει ως αναλώσιμο ως ένα ακόμη ανταλλακτικό της μηχανής, μας κάνουν βιαστικούς και πολλές φορές απρόσεχτους, μας εγκλωβίζουν στη δίνη ενός ατέρμονα τροχαίων εργατικών ατυχημάτων.

***Η ραγδαία αύξηση των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των ταχυμεταφορών υποχρέωσε το Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.ΕΠ.Ε) να εκπονήσει ειδική μελέτη των συνθηκών εργασίας του συγκεκριμένου τομέα. Τα αποτελέσματα αν και προ δεκαπενταετίας (Σεπτέμβριος 2002) είναι ενδεικτικά και δυστυχώς επιβεβαιώνουν ότι το 71% αυτού του είδους τραυματισμών και θανάτων αναφέρονται σε δικυκλιστές.***

***Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έκθεσης του (Σ.ΕΠ.Ε) για το 2002, δηλώθηκαν 6.021 εργατικά ατυχήματα έναντι 5.155 δηλωθέντων εργατικών ατυχημάτων κατά το 2001 και 4.032 κατά το 2000. Επί του συνόλου των 6.021 δηλωθέντων εργατικών ατυχημάτων, τα 153 ήταν θανατηφόρα, ενώ σύμφωνα με τον κατά φύλλο καταμερισμό στις 4.885 περιπτώσεις τα θύματα ήταν άνδρες και στις 1.136 περιπτώσεις τα θύματα ήταν γυναίκες. Από αυτά, το 13% ήταν τροχαίας ή παθολογικής αιτιολογίας, με σαφές προβάδισμα των τροχαίων συγκριτικά με τα ατυχήματα παθολογικής αιτιολογίας (713 έναντι 134).***

Επίσης, από τα στοιχεία της έρευνας του Σ.ΕΠ.Ε, προκύπτει ότι περίπου το 55% των εργαζομένων ντελιβεράδων εργάζεται χωρίς ασφάλιση, γεγονός που επιβεβαιώνει πως το 55% των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων δεν καταγράφεται πουθενά ή στην καλύτερη περίπτωση καταγράφονται ως τροχαία.

Οπότε αναμφισβήτητα οι στατιστικές καθώς και οι μελέτες για τα τροχαία εργατικά ατυχήματα, φανερώνουν τη μισή αλήθεια.

#### **Καταγραφή των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων**

Με στόχο την πληρέστερη καταγραφή των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων προτείνουμε το Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.ΕΠ.Ε) και κάθε αρμόδιος φορέας να εισηγηθεί προς το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη ώστε στο έντυπο συμβάντος τροχαίου ατυχήματος που συμπληρώνεται από την Τροχαία αλλά και το Ε.Κ.Α.Β να συμπεριλαμβάνονται οι εξής ερωτήσεις α) αν το τροχαίο ατύχημα του δικυκλιστή συνέβη κατά την ώρα εργασίας του β) αν συνέβη πριν ή μετά την εργασία με χρονικό περιορισμό μια ώρα πριν τη μετάβαση και μία ώρα μετά την αποχώρηση γ) να καταγράφεται ο εργοδότης/επιχείρηση που παράσχει εργασία στο δικυκλιστή. Το συγκεκριμένο έντυπο πέρα από την αναμφισβήτητη χρησιμότητα που θα έχει για τον ίδιο τον εργαζόμενο δικυκλιστή θα πρέπει να αποστέλλεται από την Τροχαία και το Ε.Κ.Α.Β στο Σ.ΕΠ.Ε και στη βάση στατιστικών δεδομένων του συστήματος ΕΡΓΑΝΗ ώστε να καταγράφεται το σύνολο των τροχαίων εργατικών ατυχημάτων.

**Β)** το επάγγελμά μας είναι **δύσκολο** και επίπονο με πολλές ιδιαιτερότητες και ευθύνες.

Η εργασία πάνω στο μηχανάκι έχει κάποιες ιδιαιτερότητες που την καθιστούν πέρα από επικίνδυνη, εξαιρετικά δύσκολη και επίπονη. Ο εργαζόμενος δικυκλιστής προκειμένου να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις του επαγγέλματος θα πρέπει **από την πρώτη μέρα** να είναι εξοπλισμένος με Μέτρα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π), με ευθύνη του εργοδότη, ο οποίος θα πρέπει παράλληλα να τον ενημερώνει πλήρως για τις ιδιαιτερότητες καθώς και για τις δυσκολίες του επαγγέλματος. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές στατιστικές το ποσοστό εργατικών ατυχημάτων των νέων ηλικίας 18-24 ετών είναι κατά 50% υψηλότερο από κάθε άλλη ηλικιακή ομάδα εργαζομένων. Παράλληλα οι εταιρείες/εργοδότες δεν διενεργούν καμία εκτίμηση των κινδύνων για να προσδιορίσουν τις ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος, δεν θεσπίζουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις ούτε λαμβάνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα προκειμένου να αποφευχθούν θάνατοι και τραυματισμοί.

Η ορθολογική αντιμετώπιση των προσλήψεων από τους εργοδότες, ουσιαστικά θα ενισχύσει την γνώση του εργαζόμενου από την πρώτη μέρα και θα λειτουργήσει προσθετικά στην ήδη κατεκτημένη εμπειρία όσο αφορά την ικανότητα χειρισμού του δικύκλου. Ας μην ξεχνάμε πως κατά τη διάρκεια της εργασίας μας, πέρα από την οδήγηση είμαστε υποχρεωμένοι να συμβουλευόμαστε συνεχώς το χάρτη (έντυπο ή ψηφιακό) αλλά και να μαθαίνουμε πρώτοι απ' όλους τις όποιες αλλαγές σε κυκλοφοριακό επίπεδο προκειμένου να τις εντάσσουμε στα δρομολόγιά μας.

Είμαστε εκτεθειμένοι μονίμως στις καιρικές συνθήκες (κρύο, παγετό, βροχή, καταιγίδα, καύσωνα) και παράλληλα φέρουμε την ευθύνη για την παράδοση-παραλαβή καθώς και την ακεραιότητα κάθε είδους προϊόντων, επιστολών ή δεμάτων. Παράλληλα μεταφέρουμε χρήματα και πάσης φύσεως απόρρητα δημόσια ή ιδιωτικά έγγραφα, μεταφορά που απαιτεί μεγάλη προσοχή αφού ανά πάσα στιγμή μπορεί να πέσουμε θύματα κλοπής ή διάρρηξης του κουτιού μεταφοράς.

Είμαστε υποχρεωμένοι από το νόμο να φοράμε κράνος κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας μας, γεγονός που αναμφισβήτητα προστατεύει όμως παράλληλα αποτελεί ένα επιπρόσθετο βάρος που δυσκολεύει και μακροπρόθεσμα επιβαρύνει την κινητική λειτουργία του κεφαλιού, του λαιμού, των ώμων και κατ' επέκταση της σπονδυλικής στήλης.

Μεταφέρουμε κάθε είδους εμπορεύματα ανεξάρτητα από το μέγεθος και το βάρος. Παράλληλα οι εταιρείες/εργοδότες στη συντριπτική τους πλειοψηφία δεν παρέχουν εταιρικό δίκυκλο και πολλές φορές ούτε και τον απαραίτητο επιπρόσθετο αποθηκευτικό χώρο (κουτί) με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται η οδήγηση και να πολλαπλασιάζεται η πιθανότητα πρόσκρουσης ή πτώσης.

Και για το συγκεκριμένο θέμα οι προτάσεις μας είναι οι εξής:

#### **Υποχρεώσεις του εργοδότη/εταιρείας.**

Η αγορά του δικύκλου να επιβαρύνει τον εργοδότη/εταιρεία.

Ο εργοδότης/εταιρεία να είναι υποχρεωμένος να παρέχει εταιρικό δίκυκλο στον εργαζόμενο/η.

Η αγορά των Μέσων Ατομικής Προστασίας να επιβαρύνει τον εργοδότη/εταιρεία.

Ο εργοδότης/εταιρεία να είναι υποχρεωμένος να παρέχει τα Μέσα Ατομικής Προστασίας στον εργαζόμενο/η.

Η αγορά του επιπρόσθετου αποθηκευτικού χώρου (κουτί) να επιβαρύνει τον εργοδότη εταιρεία.

Ο εργοδότης/εταιρεία να είναι υποχρεωμένος να παρέχει τον κατάλληλο επιπρόσθετο αποθηκευτικό χώρο (κουτί).

Η συντήρηση του δικύκλου να επιβαρύνει τον εργοδότη/ εταιρεία. Η συντήρηση να γίνεται με βάση τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

Η συντήρηση να γίνεται από εξουσιοδοτημένο συνεργείο και σε κάθε περίπτωση να τηρείται βιβλίο εργασιών από τον εργοδότη/εταιρεία ώστε να καταγράφεται με ακρίβεια το ιστορικό συντήρησης του δικύκλου.

Η άδεια κυκλοφορίας του δικύκλου να εκδίδεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για επαγγελματική χρήση στο όνομα του εργοδότη/ εταιρείας. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται πως το όχημα θα έχει ελεγχθεί από το αρμόδιο δημόσιο φορέα/υπουργείο και θα φέρει ή θα είναι εξοπλισμένο με τις απαραίτητες μετατροπές (π.χ. ειδική σχάρα με ενσωματωμένο κουτί μεταφοράς).

Ο εργοδότης να επιβαρύνεται με τα ασφάλιστρα και την πληρωμή του Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.)

Γ) το επάγγελμά μας είναι **ανθυγιεινό** όχι μόνο γιατί προκαλεί αλλά και οξύνει τα προβλήματα υγείας. Η φύση του επαγγέλματος και τα όσα αναφέρονται παραπάνω μάς προκαλούν άμεσα προβλήματα ενώ σε βάθος χρόνου πολλοί από εμάς εμφανίζουν μια σειρά από πολύ σοβαρές ασθένειες. Στη συνέχεια θα αναφερθούμε σε 2 κύριες κατηγορίες οι οποίες και είναι:

**1) η πρώτη** κατηγορία αφορά την έκθεσή μας σε καιρικές συνθήκες που δεν ενδείκνυνται για εργασία και που για πολλά επαγγέλματα είναι απαγορευτικές (κρύο, παγετός, καταιγίδα, καύσωνα). Επίσης θα αναφερθούμε σε μια σειρά ασθένειες που καθορίζονται και από την εποχικότητα:

**α) λοιμώξεις του ανώτερου αναπνευστικού**, λόγω της συχνής εναλλαγής ζέστης-κρύου. Το χειμώνα ενώ εργαζόμαστε με χαμηλές θερμοκρασίες που συχνά αγγίζουν ακόμη και τους μηδέν βαθμούς Κελσίου, από τη μια στιγμή στην άλλη βρισκόμαστε στο κλιματιζόμενο περιβάλλον των γραφείων της οποιασδήποτε εταιρίας που μπορεί να φτάνει μέχρι και τους 28 βαθμούς Κελσίου. Ειδικότερα, οι εργαζόμενοι οδηγοί δικύκλου υποφέρουμε πολύ συχνά από **ιγμορίτιδα**, λόγω του παγωμένου αέρα που χτυπάει το πρόσωπο επί ώρες, χωρίς να προστατεύεται (ή να προστατεύεται ανεπαρκώς) από το κράνος.

**β) λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού, όπως βρογχίτιδα ή πνευμονία** που προκαλούνται από τις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες όταν αυτές συνδυάζονται με βροχή και δυνατό αέρα. Επίσης μπορεί να προκύψουν και ως επιπλοκή των λοιμώξεων του ανώτερου αναπνευστικού.

**γ) αλλεργικό άσθμα και διάφορες αλλεργίες (στα μάτια και το δέρμα) καθώς και μολύνσεις** που συνήθως προέρχονται από βρόμικα νερά, αιωρούμενα σωματίδια, τη σκόνη και γενικότερα τους αέριους ρύπους, ειδικά σε

επιβαρυνόμενες περιοχές με υψηλή μόλυνση της ατμόσφαιρας που αποτελούν και το «φυσικό περιβάλλον» του εργαζόμενου με δίκυκλο.

**δ) κρυοπαγήματα και θερμοπληξίες** μιας και το ανθρώπινο σώμα δεν αντέχει πολύ ώρα σε χαμηλές ή πολύ υψηλές θερμοκρασίες, πόσο μάλλον όταν εργαζόμαστε για τουλάχιστον οκτώ ώρες καθημερινά πάνω σε μηχανάκι.

**ε) εγκαύματα του δέρματος** από την πολύωρη και καθημερινή έκθεση στον ήλιο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Συγκεκριμένα: **«το Υπουργείο Υγείας συνιστά την αποφυγή του καθορισμένου χρόνου επαφής με τις υπεριώδεις ακτίνες του ήλιου, αφού αποδεδειγμένα είναι άκρως επικίνδυνο για την εμφάνιση καρκίνου του δέρματος».**

**ζ) αιμορροΐδες και παρατρίμματα (δερματίτιδες εξ επαφής)** για ευνόητους λόγους, αφού η σέλα δεν αποτελεί και το «πρότυπο» αναπαικτικού καθίσματος εν ώρα εργασίας.

**2) Η δεύτερη** κατηγορία αφορά κυρίως χρόνια νοσήματα που προκαλούνται από τη μακρόχρονη εργασία πάνω στο μηχανάκι.

Οι πιο συνηθισμένες ασθένειες που ταλαιπωρούν τους εργαζόμενους είναι οι παρακάτω:

**α) μυοσκελετικές παθήσεις** (οσφυαλγίες, γοναλγίες, ισχιαλγίες, αυχενικό σύνδρομο, τενοντίτιδες) που προέρχονται από τους κραδασμούς και τη στάση του σώματος κατά την οδήγηση καθώς και από το βάρος του κράνους που συμπιέζει τους αντίστοιχους σπόνδυλους.

Από την έντονη πίεση που ασκείται στα άνω άκρα (απότομα φρεναρίσματα, συγκρούσεις, πολύ κλειστές στροφές). Ειδικά όταν το κρύο είναι έντονο, τραυματίζονται οι αρθρώσεις στους ώμους, τους καρπούς και τους αγκώνες (κακώσεις και τενοντίτιδες).

**β) προβλήματα στο περίνεο και στον προστατικό αδένα**, καθώς πιέζεται από το βάρος του σώματος και τους κραδασμούς πάνω στη σέλα με αποτέλεσμα προβλήματα στην ούρηση.

**γ) οφθαλμολογικά προβλήματα, όπως επιπεφυκίτιδας και κερατίτιδες**, λόγω της άμεσης επαφής των οφθαλμών με τη σκόνη και πλήθος μολυσματικών κονιών.

### **Τα ιδιαίτερα προβλήματα ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων**

(ηλικιωμένοι –έγκυες γυναίκες)

**Πρέπει να αναφέρουμε τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το γυναικείο φύλο στο επάγγελμά μας, ειδικά όσο αφορά τις εργαζόμενες που κνοφορούν.**

**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 συγκεκριμένη περίπτωση η νομοθεσία είναι εγκληματική, εφόσον η φύση του επαγγέλματός μας καθιστά την εργασία των γυναικών απαγορευτική από την αρχή της εγκυμοσύνης.**

Είναι σαφές πως υπάρχει νομοθετικό κενό που αφήνει απροστάτευτες τις εργαζόμενες και ουσιαστικά τις οδηγεί στην παραίτηση από την εργασία τους, εφόσον οι συστάσεις των γιατρών απαγορεύουν κάθε επικίνδυνη εργασία και ειδικά την επιβίβαση σε δίκυκλο (είτε ως οδηγός είτε ως συνεπιβάτης) λόγω των κραδασμών που μπορούν να προκαλέσουν τη βίαιη αποβολή του εμβρύου από τους πρώτους μήνες.

*«Η συγκεκριμένη παράγραφος αναδεικνύει ένα επιπλέον εξειδικευμένο αίτημα που διεκδικεί το σωματείο μας, όμως αποτελεί ένα επιπρόσθετο στοιχείο που επιβεβαιώνει πως η εργασία με δίκυκλο είναι σκληρή, βαριά, επικίνδυνη και ανθυγιεινή».*

Τέλος, το επάγγελμά μας είναι ακόμα πιο δύσκολο και επικίνδυνο για συναδέλφους μεγάλης ηλικίας. Ένας συνάδελφος 60 ετών δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις συνθήκες εργασίας του επαγγέλματος με δεδομένο ότι η λειτουργία των ανθρώπινων ανταντακλαστικών, η μυϊκή δύναμη και οι σωματικές αντοχές σε τέτοιες ηλικίες δεν ανταποκρίνονται στο βαθμό δυσκολίας και επικινδυνότητας που απαιτεί η εργασία.

Πολύ χειρότερα, μια ενδεχόμενη πτώση για ένα εργαζόμενο μεγαλύτερης ηλικίας έχει συνήθως πολύ πιο σοβαρές συνέπειες σε σχέση με πιο νέους σε ηλικία εργαζόμενους.

Τα αυξημένα ποσοστά παθήσεων του αγγειακού συστήματος (αρτηριακή υπέρταση, έμφραγμα του μυοκαρδίου, αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο) που εμφανίζονται ήδη από το τεσσαρακοστό έτος και που είναι συχνότερες στο επάγγελμά μας λόγω των συνθηκών έντονου άγχους που βιώνουμε καθημερινά, αυξάνουν τους κινδύνους εν ώρα εργασίας (για παράδειγμα ένας συνάδελφος μπορεί να επιζήσει από το έμφραγμα και να χάσει τη ζωή του από την πτώση).

*Η παραπάνω ανάλυση, οι περιπτώσεις και τα παραδείγματα είναι βγαλμένα μέσα από τις εβδομαδιαίες συνελεύσεις του σωματείου μας, από την πραγματικότητα που βιώνουμε καθημερινά και φανερώνουν τη διάσταση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε αλλά και την απουσία νόμων που να μας προστατεύουν, να κατοχυρώνουν τα δικαιώματά μας και να εγγυώνται την υγιεινή και την ασφάλειά μας στην εργασία μας.*

*Βιώνουμε μια πραγματικότητα πέρα από την εργατική νομοθεσία και το αστικό δίκαιο σε μια εργασιακή δυστοπία όπου κυριαρχεί η ατομική διαπραγμάτευση μεταξύ εργαζόμενου και εργοδότη, σε ένα καθεστώς εταιρικής /εργοδοτικής ασυδοσίας όπου επικρατεί η καταστρατήγηση των δικαιωμάτων μας η εντατικοποίηση, η ελαστικοποίηση και η μαύρη ανασφάλιστη ή μερικώς ασφαλιζόμενη εργασία.*

*Θεωρούμε πως το επάγγελμά μας συνιστά αναμφισβήτητα μια ενιαία ειδικότητα που δικαιούται να ενταχθεί στα βαρέα ανθυγιεινά. Παράλληλα είναι πασιφανές πως οι εργοδότες/εταιρείες είναι υποχρεωμένοι από την εργατική νομοθεσία αλλά και την κοινή λογική να μας παρέχουν εταιρικό δίκυκλο και Μέσα Ατομικής Προστασίας. Η δικαίωσή μας, θα αποτελέσει τον ελάχιστο φόρο τιμής για τους δεκάδες χιλιάδες συναδέλφους μας, που ζουν και εργάζονται στην ανασφάλεια και ταυτόχρονα αποτελούν ένα σημαντικό μοχλό της οικονομικής ζωής του τόπου.*

**Από το αγώνα δρόμου στο δρόμο του αγώνα. Δεν θα αλλάξουμε επάγγελμα θα αλλάξουμε το επάγγελμα!**  
**ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΒΑΣΗΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΔΙΚΥΚΛΟΥ (Σ.Β.Ε.Ο.Δ)**

Μάιος 2017

## **ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ:**

**1.** Το δέκατο τρίτο τεύχος του «υγεία-εργασία», επιστημονική έκδοση της ελληνικής εταιρείας ιατρικής της εργασίας και περιβάλλοντος σε συνεργασία με το πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών, υγιεινή και ασφάλεια της εργασίας, τόμος 5, τεύχος 1, ISSN 1792-4731, Ιανουάριος-Απρίλιος 2014 αναφέρεται λεπτομερώς στο επάγγελμά μας.

Συγκεκριμένα στις σελίδες 9 έως 44 η έρευνα των Καπιώτη Σταυρούλα και Θ.Κ Κωνσταντινίδη φέρει τον τίτλο «Εργατικά ατυχήματα δικυκλιστών ταχυμεταφορέων-ταχυδιανομέων έτοιμου φαγητού».

Η κα Καπιώτη Σταυρούλα είναι Κοινωνική Λειτουργός, Επιθεωρήτρια Ασφάλειας - Υγείας Σ.ΕΠ.Ε (Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας, Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας.

Ο κος Θ.Κ Κωνσταντινίδης είναι Ειδικός Ιατρός Εργασίας, Καθηγητής Ιατρικής Δ.Π.Θ., Διευθυντής Εργαστηρίου Υγιεινής και Προστασίας Περιβάλλοντος

Τμήματος Ιατρικής Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης.

Η έρευνα έγινε από το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας, Τμήμα Ιατρικής Δ.Π.Θ σε σύμπραξη με τα Τμήματα Δημόσιας Υγιεινής και Νοσηλευτικής Τ.Ε.Ι Αθήνας.

**2.** Η μεταπτυχιακή εργασία της Ιωάννας Ξενάκη έχει τίτλο «Εργασιακές σχέσεις στον κλάδο της διανομής: μελέτη περίπτωσης (ταχυμεταφορές, courier, delivery)» και εκδόθηκε από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών το 2009.

Περίληψη:

Το αντικείμενο διερεύνησης της παρούσης εργασίας είναι οι εργασιακές σχέσεις που διέπουν τον κλάδο της διανομής πάνω σε δίκυκλο. Η έρευνα επικεντρώθηκε στα εξής σημεία: α) Στην υγιεινή και ασφάλεια στον συγκεκριμένο κλάδο εργασίας, β) στη σύνδεση της αμοιβής τους ανάλογα με το πόσο παραγωγικοί είναι, κάτι που καταλήγει σε γ)

ευελιξία στο μισθό, δ) την εντατικοποίηση της εργασίας. Αναλύονται διεξοδικά στο 1ο κεφάλαιο όλα τα στοιχεία που αφορούν κυρίως την υγιεινή και ασφάλεια, σύμφωνα με συγκεκριμένο σωματείο, το οποίο κατέθεσε την εμπειρία του. Ως ερευνητική μέθοδο χρησιμοποιήθηκε η υπάρχουσα βιβλιογραφία, μελέτες και δημοσιευμένα άρθρα για τους μηχανοκίνητους διανομείς και τη διεκδίκηση των εργασιακών τους δικαιωμάτων. Η έρευνα πεδίου έγινε μέσω μη δομημένης, μη τυποποιημένης, ανοικτής και εις βάθος συνέντευξης από εργαζόμενους στον κλάδο της ταχυδιανομής. Κατά τη διεξαγωγή της δόθηκε μεγάλη προσοχή στο πεδίο και στη μεταχείριση των υποκειμένων κατά την ανάλυση ώστε να διασφαλίζεται η ανωνυμία της πληροφορίας. Για τους λόγους αυτούς, αναφέρεται ότι η έρευνα υπακούει στην τήρηση των κανόνων δεοντολογίας της διεθνούς κοινωνιολογικής εταιρείας. Τα κυριότερα συμπεράσματα της εργασίας είναι τα εξής: Η μη τήρηση της εργατικής νομοθεσίας καταλαμβάνει σημαντικότερες διαστάσεις στον υπό διερεύνηση κλάδο δραστηριότητας συνθέτοντας το κεντρικό ζήτημα του πεδίου των εργασιακών

σχέσεων και που αφορά ολόκληρο το φάσμα των επί μέρους πτυχών και παραμέτρων του εργατικού δικαίου. Οι διανομείς εργάζονται υπό καθεστώς εργασίας με χαμηλές αμοιβές και δικαιώματα συστατικό άλλωστε στοιχείο της ευελιξίας, και με έντονο τον χαρακτήρα της επισφάλειας και της ανασφάλειας. Τα βαθύτερα αίτια της μη αποτελεσματικότητας της υπάρχουσας εργατικής νομοθεσίας, που αφορά την τήρηση των εργασιακών δικαιωμάτων, την Υγιεινή και την Ασφάλεια της Εργασίας και των εν λειτουργία θεσμών έγκεινται στη μη αποτελεσματική παρέμβαση, τον ελλιπή έλεγχο από τους αρμόδιους φορείς αλλά και από μερίδα των ίδιων των εργαζόμενων οι οποίοι δεν προσφεύγουν σε καταγγελίες επιτρέποντας και συναινώντας στη διαιώνιση καταπάτησης και καταστρατήγησης του νόμου.

**3. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Μηχανολόγων-Μηχανικών, Μονάδα Εργονομίας**

Έρευνα συνθηκών εργασίας επαγγελματιών δικυκλιστών στην Ελλάδα

Δείγμα 367 ατόμων (223 διανομείς (delivery), 76 ταχυμεταφορείς (courier), 68 διανομείς και ταχυμεταφορείς ταυτόχρονα).