

ΣΤΟ ΡΕΛΑΝΤΙ

ΟΡΓΑΝΩΣΟΥ ΣΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ



Η ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΓΗΣ ΕΙΝΑΙ 40.075 ΧΛΜ.

ΕΝΑ ΝΟΥΜΕΡΟ ΜΙΚΡΟ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΕΝΑ ΝΟΥΜΕΡΟ ΤΕΡΑΣΤΙΟ.

ΓΙΑ ΚΑΠΟΙΟΥΣ Η ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΙΑΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΛΛΟΥΣ ΤΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΥ ΣΤΗ ΣΕΛΑ ΕΝΟΣ ΔΙΚΥΚΛΟΥ.

ΕΝΑΣ ΚΟΣΜΟΣ ΑΤΕΡΜΟΝΑΣ, ΣΕ ΤΡΟΧΟ ΠΟΥ ΓΥΡΙΖΕΙ. ΚΑΙ ΜΑΣ ΟΔΗΓΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΝΙΟΤΗ ΣΤΟΥΣ ΓΚΡΙΖΟΥΣ ΚΡΟΤΑΦΟΥΣ. ΤΑ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΟΥΝ ΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΜΑΣ, ΠΟΥ ΧΑΡΑΖΟΥΝ ΤΟ ΧΑΜΟΓΕΛΟ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΜΑΣ.

ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ Ο ΣΥΛΛΟΓΙΚΟΣ ΜΑΣ ΝΟΥΣ ΚΑΝΕΙ ΤΟ ΓΥΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΞΑΝΑ ΚΑΙ ΞΑΝΑ. ΣΤΙΣ ΚΟΙΝΕΣ ΑΓΩΝΙΕΣ, ΜΑΣ ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΕΙ ΚΑΘΕ ΣΠΙΘΑΜΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ. ΜΑΘΑΙΝΟΥΜΕ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΟΥΜΕ, ΝΑ ΜΙΛΑΜΕ ΤΗ ΓΛΩΣΣΑ ΤΗΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ.

Ο ΤΡΟΧΟΣ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ.

ΚΑΙ ΘΑ ΤΟ ΠΟΥΜΕ ΑΠΛΑ.

ΈΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ

Περιεχόμενα

- 🏍️ Κοντέρ: σελ 2
- 🏍️ Τι Τρέχει; σελ 2
- 🏍️ Απόλυση στη Domino's Αγ. Παρασκευής: σελ 3
- 🏍️ Γενική ταχυδρομική Γλυκά νερά: Δεν σκύβουμε κεφάλι στην εργοδοτική τρομοκρατία: σελ 4
- 🏍️ Για την Απεργία της 8ης Οκτωβρίου: σελ 5,6
- 🏍️ Υποχρεωτική καταχώρηση των ιδιοκτητών δικύκλων μας στο σύστημα ΕΡΓΑΝΗ: σελ 7
- 🏍️ Εργατικά δυστηχήματα: σελ 7
- 🏍️ Υπόμνημα για την κατοχύρωση των ΒΑΕ: σελ 8-13
- 🏍️ Wolt: Δεν είμαστε partners κατοχυρωση μισθού και δικαιωμάτων, σελ 14,15
- 🏍️ Για τα περιστατικά βίας και θησείας σε διανομείς, σελ 16

ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ ΓΙΑ ΚΟΥΡΙΕΡ-ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ

& ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΔΙΚΥΚΛΟ
(για όλους τους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου)

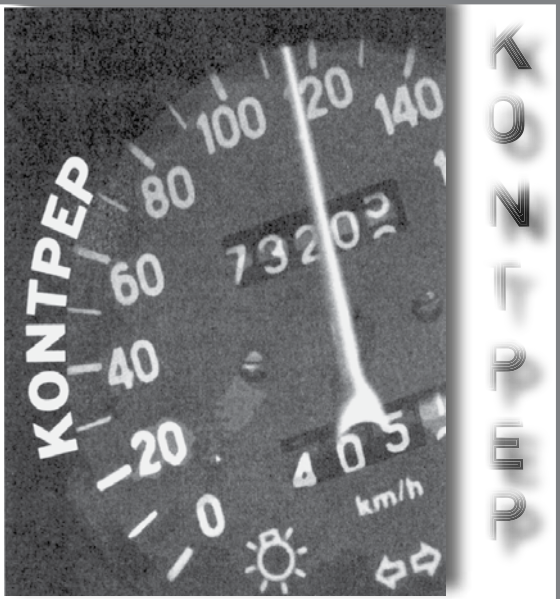
γιατί η εργασία εξαιτίας της οδήγησης στο δρόμο προκαλεί:



ΣΑΒΒΑΤΟ 24 ΑΠΡΙΛΗ 2021
ΣΤΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 14⁰⁰-18⁰⁰
Συγκέντρωση-Μοτοπορεία
14⁰⁰, Π. Άρεως

sveod.gr





ΜΕ ΕΝΑ ΚΟΥΤΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ * ΜΕ
ΕΝΑ ΚΟΥΤΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ * ΣΤΗ ΧΩΡΑ
ΤΗΣ ΔΙΑΦΘΟΡΑΣ * ΤΗΣ ΨΕΥΤΙΚΗΣ
ΑΝΕΜΕΛΙΑΣ * ΑΝΟΙΓΩ ΓΚΑΖΙ *
ΚΑΙ ΔΕΝ ΒΑ ΠΩ ΔΕΝ ΜΕ ΑΦΟΡΑ *
ΔΕΝ ΒΑ ΥΠΟΚΥΨΩ ΣΤΗ ΦΘΟΡΑ *
ΒΑ ΠΟΛΕΜΗΣΩ * ΔΕΝ ΞΕΡΩ ΤΙ ΒΑ
ΠΕΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ * ΟΙ ΑΝΗΦΟΡΙΕΣ
ΕΧΟΥΝ ΣΚΑΛΙΑ * ΒΑ ΑΓΩΝΙΣΤΩ *
ΒΑ ΚΟΥΡΑΣΤΩ * ΜΑ ΒΑ ΝΙΚΗΣΩ *
ΕΙΝΑΙ Ο ΕΧΘΡΟΣ ΜΟΥ ΙΣΧΥΡΟΣ * Ο
ΙΔΙΟΣ ΜΟΥ Ο ΕΑΥΤΟΣ * ΠΟΥ ΚΑΝΕΙ
ΠΙΣΩ * ΡΙΖΕΣ ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ * ΠΥΚΝΑ
* ΠΛΕΓΜΕΝΑ ΔΑΣΗ * ΜΑ ΣΤΟΥΣ
ΛΑΒΥΡΙΝΘΟΥΣ ΓΥΡΝΩ * ΣΕΛΙΔΕΣ
ΧΑΡΤΗ ΠΡΟΣΠΕΡΝΩ * ΚΑΙ ΕΧΩ ΜΑΒΕΙ
* ΧΑΡΕΣ ΔΕΝ ΦΙΛΕΨΕ ΚΑΝΕΙΣ *
ΜΟΝΟ ΕΣΥ * ΕΓΩ * ΕΜΕΙΣ * ΛΑΔΙ
ΚΑΙ ΑΜΜΟΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ * ΤΡΟΧΟΣ
* ΓΡΑΝΑΖΙ ΜΗΧΑΝΗΣ * ΝΙΚΕΣ ΜΕ
ΛΑΒΗ * ΚΑΙ ΒΑ ΕΡΘΟΥΝ ΤΟΥΜΠΑ
ΜΟΝΟΜΙΑΣ * ΒΑ 'ΡΒΕΙ ΑΝΑΠΟΔΑ
Ο ΝΤΟΥΝΙΑΣ * ΕΙΝΑΙ ΓΡΑΜΜΕΝΟ *
ΣΤΑ ΣΥΝΝΕΦΑ ΤΟΥ ΔΕΙΛΙΝΟΥ * ΣΕ
ΙΣΟΡΡΟΠΙΕΣ ΤΟΥ ΛΕΠΤΟΥ * ΦΩΣ ΚΑΙ
ΣΚΟΤΑΔΙ...

ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ, ΑΔΕΡΦΙΑ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΤΟΥ * ΓΥΡΝΑΜΕ ΤΗΝ ΠΛΑΤΗ
ΣΤΟΝ ΜΗΝΑ ΠΟΥ ΞΕΚΙΝΑ ΤΗΝ
ΠΡΩΤΗ ΤΟΥ ΜΕΡΑ ΜΕ ΨΕΜΑΤΑ
* ΚΑΙ ΔΙΑΔΗΛΩΝΟΥΜΕ ΓΙΑ ΜΙΑ
ΑΚΟΜΗ, ΜΕΓΑΛΗ ΜΑΣ ΑΛΗΘΕΙΑ *
ΓΙΑ ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ ΓΙΑ
ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ, ΤΑΧΥΔΙΑΝΟΜΕΙΣ
ΚΑΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΕΡΓΑΣΙΩΝ * ΚΑΙ ΝΑ ΘΥΜΑΣΤΕ * ΓΙΑ
ΟΣΟΥΣ ΑΓΩΝΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΟΙΩΝΟ *
ΕΙΝΑΙ ΠΑΝΤΑ ΑΡΙΣΤΟΙ * ΑΠΡΙΛΗΣ *
ΑΠΕΡΙΡΕ * ΠΟΥ ΣΗΜΑΙΝΕΙ «ΑΝΟΙΓΩ»
* ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ
ΑΥΡΙΟ...

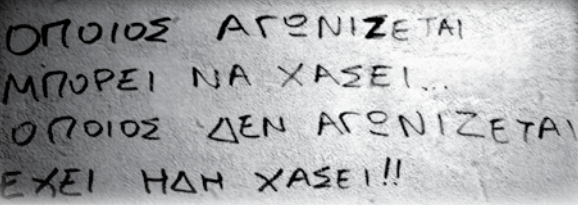
✦ Πιάτσα Καλαμάκι, ψητοπωλείο Ηρακλείου 2, Χαλάνδρι

Στο “πιάτσα καλαμάκι”: Δεν αρκεί που αδιαφορούν και δεν εκτελούν δικαστική απόφαση που δικαίωσε απολυμένο μέλος του σωματείου. Δεν αρκούν οι 5 καταγγελίες που έχουν γίνει στο αρμόδιο ΣΕΠΕ για δεδουλευμένα και εικονικές συμβάσεις. Δεν αρκεί που κατά την διάρκεια παρέμβασης του ΣΒΕΟΔ, μετά από αίτημά μας, η αστυνομία κατέγραψε τους εργαζόμενους και βρήκε μερικούς αλλά και πλήρως αδήλωτους εργαζόμενους. Η συνέχεια δόθηκε με τον έλεγχο που πραγματοποίησε το ΣΕΠΕ και βρήκε πάλι “διαμάντια”. Οκτώ αδήλωτους εργαζόμενους και για άλλη μια φορά επιβλήθηκαν οι διοικητικές κυρώσεις και τα αντίστοιχα προστίματα. Αν και στο πιάτσα καλαμάκι τα εργατικά δικαιώματα μπαίνουν σκανδαλωδώς σε καραντίνα, εμείς θα είμαστε εκεί μέχρι να εφαρμόσει την εργατική νομοθεσία και να πάψει να πλουτίζει από κλεμμένους μισθούς και ένσημα..

Ποιοί είμαστε & γιατί επιμένουμε...

Η εφημερίδα που κρατάς στα χέρια σου είναι μια έκδοση του **σωματείου Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου (ΣΒΕΟΔ)**. Η ΣΒΕΟΔ δημιουργήθηκε την άνοιξη του 2007 και στις συνελεύσεις του μπορούν να συμμετέχουν ελεύθερα όσοι και όσες εργάζονται με μηχανάκια, εξωτερικοί, διανομείς/ντελίβερι και κούριερ. Μέσα από το σωματείο αγωνιζόμαστε για να βελτιώσουμε τις συνθήκες εργασίας και της ζωής μας συνολικότερα. Κουρασθήκαμε ενώ τρέχουμε όλοι μαζί στο δρόμο, να είμαστε μόνοι μπρος στις αυθαιρεσίες κάθε εργοδότη. Είπαμε να οργανωθούμε και να μην περιμένουμε να χιονίσει για να δούμε μια άσπρη μέρα.

Στο σωματείο δε θα βρεις συνδικαλιστές σε καρέκλες, δε θα βρεις έτοιμες “συνταγές” για εκτέλεση, δε θα συναντήσεις την αδιαφορία και την απαξίωση ενός ξεπουλημένου και απαρχαιωμένου «μηχανισμού», δε θα βρεις υπεράνθρωπους. **Στο σωματείο θα συναντήσεις και άλλους εργαζόμενους σαν κι εσένα που βιώνουν παρόμοιες συνθήκες εργασίας και ζωής, θα μοιραστείς σκέψεις, αγωνίες, σχέδια, προβληματισμούς και θα συνδιοργανώσεις δράσεις, εκδηλώσεις, κείμενα, παραστάσεις διαμαρτυρίας, μοτοπορείες κ.α.** Δε θα σου βρει κανείς τη λύση, αντιθέτως μέσα από την κουβέντα τη λύση τη βρίσκουμε ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ. Όταν λες ότι τίποτα δεν αλλάζει δένεις τον χαλκά πιο σφικτά στο λαιμό σου. Οπότε μη λες πως τίποτα δεν αλλάζει. Σκέψου πως από το 2007 έχουμε δώσει εκατοντάδες αγώνες ενάντια σε μικρά ή μεγάλα αφεντικά και μετράμε αρκετές νίκες, νίκες που χωρίς το σωματείο όχι μόνο δε θα υπήρχαν, αλλά οι εργοδότες θα συνέχιζαν να αυθαιρετούν με τον ίδιο αλαζονικό τρόπο. **Μαζευόμαστε κάθε Τρίτη & Σάββατο στις 18:00 στην Ομήρου Σκυλίτση 10, στην Αθήνα.** Ενώ για όσους αρέσκονται να σερφάρουν υπάρχει και η ιστοσελίδα του σωματείου www.sveod.gr. Τα υπόλοιπα από κοντά.



ΤΙ ΤΡΕΧΕΙ...

Διεδικήσεις και αγώνες που «τρέχουν» και παλεύουμε μέσα από το σωματείο μας.

✦ **cafe Kaldi (Ινποκράτους)**

Στις 18 Σεπτεμβρίου 2020 μετά από σχεδόν ένα χρόνο απασχόλησης απολύεται από το καφεκοπτείο «Kaldi» συνάδελφος διανομέας Γιάννης Δ. μέλος της ΣΒΕΟΔ. Ο διανομέας διεκδικούσε και οργανωνόταν με τους συναδέλφους του στο μαγαζί και αυτό ενοχλούσε τους εργοδότες. Άμεση ήταν η αντίδραση του σωματείου και την επόμενη μέρα ακολούθησε παρέμβαση στο μαγαζί οπού και ζητήθηκε συνάντηση με την εργοδοσία. Η συνάντηση έγινε 2 μέρες αργότερα και τελικά η απόφαση πάρθηκε πίσω με τον διανομέα να επιστρέφει στην εργασία του. Συγκινητική ήταν η στάση των συναδέλφων μέσα από το μαγαζί (τόσο των διανομένων όσο και των μπουφетζήδων) καθώς ήταν στο πλευρό του απολυμένου από την πρώτη στιγμή συμμετέχοντας στην παρέμβαση αλλά και πιέζοντας τους εργοδότες να πάρουν πίσω την απόλυση καθ'ολη την διάρκεια αυτού του σύντομου αγώνα .

✦ **Coffee Island, πλ. Κυψέλης**

Στο κατάστημα Coffee Island Κυψέλης, εργαζόταν ο συνάδελφος Άρνης Μ. Για 9 μήνες όπου και αποχώρησε οικειοθελώς. Στο διάστημα που εργαζόταν δεν έπαιρνε έξοδα κίνησης (βενζίνες) καθώς η επιχείρηση “εσφαλμένα” θεωρούσε ότι αυτά συμπεριλαμβάνονται στο επίδομα 15% για χρήση και συντήρηση του δικύκλου. Όταν ο συνάδελφος ενημερώθηκε από το σωματείο ότι τα έξοδα κίνησης είναι εκτός του 15% και δικαιούται να τα διεκδικήσει από την επιχείρηση, προχώρησε σε καταγγελία στο ΣΕΠΕ Αθήνας, ζητώντας να του καταβληθεί το αντίστοιχο ποσό με βάσει τις μέρες και τις ώρες που δούλευε. Στην εξέταση της εργατικής διαφοράς στις αρχές Μάρτη 2020, η εκπρόσωπος της εργοδοσίας δήλωσε ότι δεν γνώριζε για την εγκύκλιο σε σχέση με τα έξοδα κίνησης και ότι συμφωνεί να τα καταβάλει, πλην όμως δεν γνωρίζει με ποιο τρόπο θα υπολογιστεί το ποσό. Ο συνάδελφος και το σωματείο κατέθεσαν τα επιχειρήματα με βάσει τα οποία διεκδικεί το αντίστοιχο ποσό, καθώς και τον τρόπο που υπολογίζονται τα έξοδα κίνησης. Το πόρισμα του ΣΕΠΕ είναι υπέρ του συναδέλφου μας και η επιχείρηση πρέπει να καταβάλει το ποσό που διεκδικεί ο Α.Μ. Παραθέτουμε ένα απόσπασμα της επιθεώρησης για τα κάυσιμα: *“Η εν λόγω πρόσθετη αποζημίωση καταβάλλεται αποκλειστικά για την κατ’ ελάχιστον κάλυψη των αυξημένων αναγκών συντήρησης και χρήσης του οχήματος, που συνεπάγεται η εντατική χρήση του για λογαριασμό της επιχείρησης, οπότε σαφώς δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτήν τα έξοδα κίνησης του οχήματος ή άλλα ποσά που, στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας, καταβάλλονται από την εργοδότη για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών της επιχείρησης, τα οποία εξάλλου συνεχίζουν να καταβάλλονται τόσο σε αυτούς που χρησιμοποιούν κατά την εκτέλεση της εργασίας τους μοτοσυκλέτα ή μοτοποδήλατο ιδιοκτησίας, νομής και κατοχής του εργοδότη όσο και σε αυτούς που χρησιμοποιούν μοτοσυκλέτα ή μοτοποδήλατο δικής τους ιδιοκτησίας, νομής και κατοχής.”*

✦ **«ΣΤΟ ΧΕΡΙ», ψητοπωλείο, Χαλάνδρι Ηρακλείου 2**

Δικαιώθηκε πλήρως έπειτα από δικαστικό αγώνα περίπου 3 χρόνων, ο συνάδελφος μας Ηλίας Χ. Ο συνάδελφος διεκδικούσε από το ψητοπωλείο “Στο Χέρι” δεδουλευμένα, αποζημίωση δικύκλου για χρήση και συντήρηση και έξοδα κίνησης και επιδόματα που δεν ελάμβανε. Η υπόθεσή πήγε δικαστικά, διότι στο ΣΕΠΕ η επιχείρηση κράτησε αδιάλακτη στάση. Μεγάλη δικαίωση για τον ίδιο και για το σωματείο, γιατί έτσι δείχνουμε ότι κανείς αγώνας δεν πάει χαμένος.

✦ **Pizza L 'ARTIGIANNO, Νέας Φιλαδέλφειας**

Στην περίπτωση της L' Artigianno Νέας Φιλαδέλφειας συνάδελφος διανομέας διεκδίκησε και πήρε τα οφειλόμενα από την εργοδοσία, χωρίς να γίνει καταγγελία στο ΣΕΠΕ.

✦ **E FOOD GO**

Στις 20/11/20 η efood απέλυσε τον συνάδελφο Θ.Π. από την ζώνη του Φαλήρου που εργαζόταν, με σύμβαση αορίστου χρόνου. Ο συνάδελφος διαμαρτυρόταν για τα κακός κείμενα, όπως, τα μειωμένα χρήματα για αποζημίωση καυσίμων που έδινε η εταιρεία, για την παράνομη απειλή διακοπής βάρδιας, για το μπουφάν που μας παρέχει η εταιρία, το οποίο δεν πληρεί τις προδιαγραφές για την προστασία του οδηγού κ.α. Ως πρόσχημα η εταιρεία χρησιμοποίησε λεκτική επίθεση που δέχθηκε ο συνάδελφος, από συνεργαζόμενο κατάστημα. Η εταιρεία δεν υπερασπίστηκε τον εργαζόμενο της, αντιθέτως, αντιστρέφοντας την πραγματικότητα κατηγορήσε τον συνάδελφο για κακό χειρισμό της υπόθεσης. Ο συνάδελφος προσέφυγε στην επιθεώρηση εργασίας, μαζί με το σωματείο, διεκδικώντας την επαναπρόσληψη του. Η πρόταση της επιθεώρησης δικαιώνει τον συνάδελφο και ζητάει από την εταιρεία την επαναπρόσληψη του. Η εταιρεία αρνήθηκε την επαναπρόσληψη και ο συνάδελφος κατέθεσε αγωγή κατά της εταιρείας για εκδικητική απόλυση, η εκδίκαση της οποίας είναι στις 20/4/21.

✦ **ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΤΡΙΩΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΔΙΑΝΟΜΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΙΤΣΑ ΦΑΝ Αγ. Παρασκευής (Μεσογείων 392)**

Στις 25 Σεπτέμβρη 2020 εκδικάστηκε η αγωγή 3 συναδέλφων διανομένων της pizza fan Αγ. Παρασκευής (ιδιοκτησίας Μαντζιαβά Ιωάννη και σια εε), για δεδουλευμένα, για εικονικές συμβάσεις, για τα έξοδα χρήσης και συντήρησης του ιδιόκτητου δικύκλου τους και για τα έξοδα κίνησης. Δύο μήνες αργότερα, στις 25 Νοέμβρη 2020 βγήκε η απόφαση που δικαιώνει απόλυτα τους συναδέλφους. Εκτός από τα δεδουλευμένα και τις λοιπές οικονομικές αξιώσεις, η εργοδοσία είναι υποχρεωμένη να αλλάξει τις εικονικές συμβάσεις και επιπλέον “ ... με την υποχρέωση της εναγομένης να απασχολεί έκαστο ενάγων με απειλή χρηματικής ποινής πεντακοσίων ευρώ (500 ευρώ) υπέρ εκάστου των εναγόντων για κάθε μέρα μη συμμορφώσεως της προς το διατακτικό της παρούσης...”] (απόσπασμα από την απόφαση). Στο επόμενο φύλλο της εφημερίδας θα υπάρχει αναλυτική ενημέρωση για τον αγώνα που έδωσαν οι συνάδελφοι και πέτυχαν την πλήρη δικαίωσή τους. Ένας αγώνας οδηγός για να πως βρίσκουμε το δίκιο μας.

Η Domino’s Pizza Αγ. Παρασκευής απολύει εκδικητικά

Η απόλυση του συναδέλφου διανομέα Γιώργου Φ. στις 8 Μάρτη 2021, που εργαζόταν στο κατάστημα της Domino’s Pizza Αγίας Παρασκευής, από τον Σεπτέμβριο του 2018, δεν έχει να κάνει με τη χαμηλή παραγωγικότητά του, όπως επικαλείται η εργοδοσία. Ο συνάδελφος, μέλος της Συνέλευσης Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου(Σ.Β.Ε.Ο.Δ.), έχει αναπτύξει συνδικαλιστική δράση σε μια σειρά από ζητήματα, από κοινού με το σύνολο των εργαζομένων για καλύτερους όρους εργασίας, υγιεινής και ασφάλειας. Μέσα στη συνθήκη της πανδημίας και ενώ στο επάγγελμα παρατηρήθηκε κατακόρυφη αύξηση της δουλειάς, η εργοδοσία της Domino’s επικαλείται χαμηλή παραγωγικότητα για να ξεπερδεύει με τις εργατικές διεκδικήσεις.

Οι εργατικές διεκδικήσεις στη Domino’s Pizza Αγίας Παρασκευής

Πριν την απόλυση του συναδέλφου Γιώργου Φ., η εργοδοσία είχε ήδη προσπαθήσει να τον εξωθήσει σε παραίτηση χωρίς να τα καταφέρει. Η καθολική παρουσία των εργαζομένων στις δύο απεργίες που κήρυξε το σωματείο της Σ.Β.Ε.Ο.Δ., τον Απρίλη του 2019 και τον Οκτώβρη του 2020 και η ενυπόγραφη αίτησή τους για την εφαρμογή των άρθρων 55 και 56 του νόμου 4611/2019¹, τον Οκτώβριο του 2019, υπήρξαν οι πραγματικές αιτίες, για τις οποίες η εργοδοσία επιδόθηκε σε μια σειρά εκδικητικών ενεργειών. Η εξώθηση του συναδέλφου σε παραίτηση τον Φλεβάρη του 2020, με την κατακόρυφη μείωση ωρών του, καταγγέλθηκε στην Επιθεώρηση Εργασίας. Μετά την γνωστοποίηση της καταγγελίας στην εταιρεία από την αρμόδια υπηρεσία του ΣΕΠΕ Αγίας Παρασκευής, η εργοδοσία έκανε λόγο για παρεξήγηση και αρνήθηκε την εκδικητικότητα της μείωσης των ωρών, επιστρέφοντας τις παγιωμένες ώρες εργασίας του. Το γεγονός ότι ο συνάδελφος κατάφερε να κερδίσει πίσω τα μεροκάματα, δεν οφείλεται στην καλή πίστη της εργοδοσίας, αλλά στην συναδελφική αλληλεγγύη και το έρεισμα που έχει το σωματείο στο συγκεκριμένο κατάστημα.

Ο ν. 4611/2019, δεν εφαρμόστηκε στη Domino’s, όσον αφορά τα Μέσα Ατομικής Προστασίας, ακόμη και ένα εξάμηνο μετά την δημοσιοποίηση της εγκυκλίου από το Υπουργείο Εργασίας και έτσι οι εργαζόμενοι στο κατάστημα της Αγίας Παρασκευής, στα τέλη του 2019, ανέλαβαν δράση και ζήτησαν την εφαρμογή του από την εταιρεία. Αμέσως μετά το συγκεκριμένο αίτημα των συναδέλφων που γνωστοποιήθηκε και στο αρμόδιο ΣΕΠΕ, παραδόθηκαν σε διάφορα μαγαζιά και εντελώς αποσπασματικά, τα πρώτα μπουφάν και κράνη, ενώ στη συνέχεια και μετά από επανειλημμένες παραινήσεις, η εργοδοσία έδωσε γάντια και αδιάβροχα.

Η εργασία στα καταστήματα της Domino’s Pizza

Το γεγονός ότι η DAUFOOD GREECE A.E, που διαχειρίζεται το εργατικό δυναμικό της Domino’s, θεωρεί πως διαθέτει τα μέσα για να εκδικείται τις εργατικές διεκδικήσεις, εξηγείται από τις συμβάσεις εργασίας που παρέχει στους εργαζόμενους. Οι συμβάσεις εργασίας μερικής απασχόλησης που υπογράφονται κατά την πρόσληψη, είναι επί της ουσίας εικονικές και αναγράφουν μόνο το ελάχιστο των 10 ωρών εβδομαδιαία. Ωστόσο οι ώρες απασχόλησης στο τέλος του κάθε μήνα είναι πολλαπλάσιες από αυτές που υπογράφουν οι εργαζόμενοι ενώ τα ολοήμερα των 9-10 και 11 ωρών είναι καθεστώς. Αυτό το μοντέλο της ευελιξίας των εργαζομένων, κατάσταση πολύ γνωστή στο επάγγελμα, υιοθετείται από μεγάλες εταιρείες για να μετατρέπουν τους εργαζόμενους σε λάστιχο, ανάλογα με τις ανάγκες της εταιρείας και να βρίσκονται διαρκώς σε μια ιδιότυπη ομηρία. Επιπλέον, η εικονική σύμβαση μερικής απασχόλησης, γίνεται όπλο στα χέρια της εργοδοσίας, αφού διασφαλίζει την σιωπή των εργαζομένων σε περιπτώσεις που καταπατείται η εργατική νομοθεσία. Όσοι εργαζόμενοι διαμαρτύρονται και όσοι αρνούνται να κάνουν “αγχαρείες”, η εταιρεία μπορεί να τους γυρίσει

στην αρχική ολιγόωρη σύμβαση εργασίας και με αυτό τον τρόπο να τους εξωθήσει σε παραίτηση, αφού κανείς δεν μπορεί να ζήσει με 200 ευρώ τον μήνα.

Οι ώρες εργασίας στα εταιρικά καταστήματα της Domino’s Pizza, δεν χαρακτηρίζονται μόνο από την ανασφάλεια που συνεπάγεται η εικονική σύμβαση μερικής απασχόλησης. Το σχόλασμα καθορίζεται από τις παραγγελίες στις ώρες αιχμής, με τα λεγόμενα rush, που επιτρέπουν στην εργοδοσία να κρατάνε τους εργαζόμενους αν έχει δουλειά, και να τους σχολάνε έναν έναν όταν αυτή πέφτει, χωρίς να διασφαλίζουν στους εργαζόμενους μίνιμουμ ώρες εργασίας ή συγκεκριμένη ώρα αναχώρησης από την εργασία τους. Πολύ συχνό φαινόμενο είναι το να ερχονται εργαζόμενοι ακόμα και από την άλλη άκρη της πόλης για δουλειά και στο 2ωρο να τους σχολάνε επειδή δεν έχει παραγγελίες, ή και να τους κρατάνε πολύ παραπάνω επειδή έτυχε να προωθηθεί μια διαδικτυακή προσφορά από την εταιρεία. Αυτά τα λεγόμενα rush δεν διασφαλίζουν το μεροκάματο, έστω μερικής απασχόλησης, ενώ καθιστούν αδύνατο τον προγραμματισμό της καθημερινότητας των εργαζομένων.

Η ευελιξία και η ανασφάλεια ωστόσο, δεν σταματάνε εδώ. Η Domino’s Pizza υποχρεώνει καθημερινά ένα από του διανομείς, στο τέλος της βάρδιας και αργά το βράδυ, να καταθέσει σε ΑΤΜ την ημερήσια είσπραξη του καταστήματος, που συχνά ανέρχεται σε μεγάλα χρηματικά ποσά. Επίσης, δεν λείπουν και οι αγχαρείες που δεν έχουν καμία σχέση με το επάγγελμά μας. Καθαρισμοί, ξεφόρτωμα των προϊόντων και ζύγισμα σε ό,τι υπάρχει στο κατάστημα, αποστολή σε άλλα καταστήματα για διάφορες οφειλές, είναι καθημερινά φαινόμενα. Όσον αφορά την οδική ασφάλεια των εργαζομένων διανομέων στα εταιρικά καταστήματα της Domino’s Pizza, η έλλειψη επαρκούς ελέγχου και συντήρησης των εταιρικών δικύκλων, ο οποίος γίνεται αποσπασματικά και σε άτακτα χρονικά διαστήματα, καθιστούν την προστασία εργαζομένων διανομέων, προσωπικό ζήτημα των ιδίων και της γνώσης που τυχαίνει να έχουν γύρω από τη συντήρηση δικύκλων. Αξίζει να αναφερθεί επίσης, ότι στην πρόσφατη κακοκαιρία, με τις χιονοπτώσεις εντός της Αττικής, τα εταιρικά καταστήματα της Domino’s Pizza δεν πήραν κανένα μέτρο προστασίας των διανομέων, εξωθώντας τους σε εργασία σε ακραίες καιρικές συνθήκες, ενώ όπου έκλεισαν τα καταστήματα, αυτό συνέβη μετά από συνεννόηση των ιδίων των διανομέων, χωρίς να υπάρξει κάποια επίσημη ενημέρωση από την εργοδοσία. Η παραπάνω κατάσταση, διαμορφώνει ένα ανοιχτό πεδίο διαπραγμάτευσης, αντιπαράθεσης και αγώνα για τους εργαζόμενους στα καταστήματα της Domino’s Pizza, ώστε να διασφαλίσουν καλύτερες συνθήκες εργασίας, προστασίας, υγιεινής και ασφάλειας. Η καθημερινή συζήτηση γύρω από αυτά τα ζητήματα, υπήρξε ο πραγματικός λόγος που η εργοδοσία αποφάσισε να απολύσει εκδικητικά τον συνάδελφο Γιώργο Φ.

Οι εργατικοί αγώνες είναι δίκαιοι και αναγκαίοι

Η εργοδοσία βρήκε την ευκαιρία στη συγκεκριμένη συνθήκη της καραντίνας, να απολύσει τον συνάδελφο. Μετά την πρόσφατη και εκ νέου μείωση των ωρών εργασίας του και έπειτα από συνάντηση που ζήτησε από την υπεύθυνη από κοινού με τους συναδέλφους του, ώστε να επανακτήσει τις παγιωμένες ώρες, η εργοδοσία απάντησε μετά από λίγες μέρες με την απόλυσή του.

Γνωρίζουν πολύ καλά ότι η πρόσβαση σε έναν μισθό σε αυτή την συνθήκη της πανδημίας είναι κρίσιμη. Οι συνδικαλιστικοί αγώνες όμως δεν μπαίνουν σε καραντίνα, ούτε τιμωρούνται εκδικητικά. Είναι δίκαιοι και αναγκαίοι σήμερα, περισσότερο από ποτέ. Με την αντεργατική πολιτική στον κλάδο μας να επεκτείνεται, με την πλήρη απορρύθμιση και την περαιτέρω υποτίμηση της εργασίας μας μέσα στην πανδημία. Στην πανδημία, που είδαμε στο επάγγελμά μας ένα αδιανόητα αυξημένο φόρτο εργασίας και τα ωράριά μας γίναν λάστιχο. Μέσα σε αυτή τη συνθήκη η εργοδοσία της Domino’s Pizza είχε το θράσος να επικαλεστεί χαμηλή παραγωγικότητα του συναδέλφου. Η εκδικητική απόλυση του διανομέα Γιώργου Φ. μας αφορά όλες/ους.

ΑΜΕΣΗ ΑΝΑΚΛΗΣΗ της ΕΚΔΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΠΟΛΥΣΗΣ στη DOMINO’S PIZZA του ΔΙΑΝΟΜΕΑ Γιώργου Φ.

Κανένας εργαζόμενος, κανένας συνάδελφος μόνος του
Στήριξη – Συμμετοχή – Οργάνωση στο Σωματείο

Μάρτης 2021



ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ (ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ) - ΒΙΑ ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΗ

ΔΕΝ ΣΚΥΒΟΥΜΕ ΚΕΦΑΛΙ- ΔΕΝ ΔΕΙΧΝΟΥΜΕ ΑΝΟΧΗ

Τη Δευτέρα 4 Γενάρη 2021, συνάδελφος ταχυμεταφορέας, εργαζόμενος σε κατάστημα franchise της Γενικής Ταχυδρομικής στη περιοχή των Γλυκών Νερών, δέχτηκε επίθεση από τον προϊστάμενο, ο οποίος τυγχάνει να είναι και αδελφός του ιδιοκτήτη της εν λόγω επιχείρησης. Αφορμή ήταν ότι δεν κατάφερε να παραδώσει, εν μέσω σφοδρής νεροποντής, τον υπερβολικό αριθμό αντικειμένων (160) που είχε χρεωθεί. Το αποτέλεσμα της επίθεσης ήταν ο εργαζόμενος να τραυματιστεί σοβαρά και να χρειαστεί να διακομισθεί στο νοσοκομείο για να υποβληθεί σε εγχείρηση στο πρόσωπο.

Όσοι και όσες εργαζόμαστε σε εταιρείες ταχυμεταφορών (courier), έχουμε δει το φόρτο εργασίας μας να έχει αυξηθεί δραματικά από την αρχή του πρώτου λοκ ντάουν, τον Μάρτη του 2020. Η πανδημία του κορονοϊού και οι νέες εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες που έχουν προκύψει, έχουν αναδείξει τη σημασία και τη κρισιμότητα του επαγγέλματός μας για τη συνέχιση της κίνησης και λειτουργίας μεγάλου μέρους της οικονομίας. Τα χιλιόμετρα, τα στοπ, τα αντικείμενα προς παράδοση, οι αντικαταβολές, έχουν πλέον εκτοξευθεί σε δυσθεώρητα ύψη ενώ οι καθημερινές και αδήλωτες υπερωρίες, τα ξεχειλωμένα ωράρια και η δουλειά τα σαββατοκύριακα, έχουν γίνει πια η "νέα κανονικότητα". Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι τα κέρδη των εταιρειών courier, αυτό το διάστημα να έχουν υπερπολλαπλασιαστεί και φαντάζει ασταίιο το γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές έχουν κατά κάποιον μαγικό τρόπο υπαχθεί στον κατάλογο των.. πληττώμενων επιχειρήσεων και απολαμβάνουν τις αντίστοιχες διευκολύνσεις και επιδοτήσεις. Παρόλα αυτά δεν έχουν κάνει τη παραμικρή επένδυση τόσο σε υποδομές όσο και σε προσλήψεις επιπλέον προσωπικού (αποτυγχάνοντας παταγωδώς απέναντι στην ευθύνη εξυπηρέτησης του κοινωνικού συνόλου), ενώ ήξεραν από το καλοκαίρι ότι το φθινόπωρο έπεται το δεύτερο και μεγαλύτερο κύμα της πανδημίας και η πιθανότητα για νέο λοκ ντάουν ήταν πολύ μεγάλη. Προσπαθούν να βγάλουν από τη "μύγα ξύγκι" και να ξεζουμίσουν όσο περισσότερο μπορούν τους εργαζόμενους τους, πιέζοντάς τους συνεχώς για περισσότερες παραδόσεις, σε μικρότερο χρονικό διάστημα προκειμένου να "βγει η δουλειά". Μέχρι να τους φτάσουν δηλαδή, χωρίς καμιά υπερβολή, στα πρόθυρα της κατάρρευσης. Μάλιστα σε παράβαση των όρων της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ) για πιστοποιημένες υπηρεσίες, έχουν αναθέσει τη παράδοση και πληρωμή με το κομμάτι σε οδηγούς ταξί, βαν κλπ. εντείνοντας ακόμα περισσότερο τη συνθήκη μαύρης και ανασφάλιστης εργασίας. Συνθήκη που βαφτίζουν προσωρινά μέτρα απέναντι σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, που όμως, όπως φαίνεται ήρθε για να μείνει. Επίσης, τα μέτρα που έχουν λάβει για την προστασία από τη διασπορά του ιού είναι από ανεπαρκή έως ανύπαρκτα, με αποτέλεσμα οι συνάδελφοι να στοιβάζονται ο ένας πάνω στον άλλον σε μικρούς χώρους γεμάτους, στη κυριολεξία, από εμπορεύματα, με μεγάλο κίνδυνο ατυχημάτων και μετάδοσης του ιού. Αν σε αυτό προσθέσουμε ότι ειδικότερα στα μαγαζιά franchise, δεν δίνουν ή δίνουν με ελλείψεις στους εργαζόμενους τα μέσα ατομικής προστασίας (ΜΑΠ), που είναι υποχρεωμένοι βάση νόμου να παρέχουν, καταλαβαίνουμε ότι οι εργοδότες των ταχυμεταφορών δεν δίνουν και μεγάλη σημασία στη ζωή και την υγεία των εργαζομένων τους.

Ως ΣΒΕΟΔ θεωρούμε πως στο πλαίσιο της διαρκούς διεύρυνσης του αγώνα στο επάγγελμα και στον κλάδο, τα εύλογα ζητήματα υγείας και ασφάλειας που εγείρονται είτε πρόκειται για τα μέσα ατομικής προστασίας, που με σαφήνεια καθορίζονται από το νόμο 4611/19, είτε πρόκειται για μέσα ατομικής υγιεινής (αντισηπτικά τζελ, μάσκες, γάντια, αποστάσεις κλπ.) που δεν παρέχονται, θα πρέπει να καταγγέλλονται στις υπηρεσίες του ΚΕΠΕΚ (Κέντρο Πρόληψης Επαγγελματικού Κινδύνου) από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη όπως μεμονωμένους εργαζόμενους, επιχειρησιακά και κλαδικά σωματεία του επαγγέλματος. Επιπρόσθετα, παραμένουμε σταθεροί στη διεκδίκησή μας, η οποία σήμερα φαντάζει πιο επιτακτική από ποτέ αν αναλογισθεί κανείς τις συνθήκες κάτω από τις οποίες είμαστε αναγκασμένοι να δουλεύουμε, να ενταχθεί το επάγγελμα του οδηγού δικύκλου στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα.

Η κατάσταση πια έχει ξεφύγει, τα προϊόντα δεν χωράνε πλέον μέσα στα καταστήματα και στοιβάζονται σε καλάθια στο πεζοδρόμιο. Τα hub (κόμβος συνάντησης δρομολογίων) των μεγάλων εταιρειών έχουν φρακάρει από τα εμπορεύματα ενώ οι πελάτες διαμαρτύρονται συνεχώς για τις μεγάλες καθυστερήσεις και οι εταιρείες η μια μετά την άλλη βγάζουν απολογητικές ανακοινώσεις ζητώντας να δείξουν κατανόηση. Στη μέση όλων αυτών βρισκόμαστε εμείς, οι εργαζόμενοι/ες των 600 ευρώ, υποτιμημένοι και εντατικοποιημένοι. Η επίθεση εναντίον του συναδέλφου μας δεν ήρθε από το πουθενά. Όσο οι εργατικές αντιστάσεις υποχωρούν, τόσο οι εργοδότες αποθρασύνονται. Όσο πιο πολύ ένα επάγγελμα υποτιμάται, τόσο στρώνεται το έδαφος για τη μεταχείρισή μας με

Το Σάββατο 23 Γενάρη 2021, το ΣΒΕΟΔ πραγματοποίησε παρέμβαση στην εν λόγω εταιρεία παραμένοντας για πάνω από μια ώρα, μοιράζοντας κείμενα σε εργαζόμενους, περαστικούς και διερχόμενους οδηγούς. Κατά την αποχώρησή μας πραγματοποιήσαμε μοτοπορεία και σταματήσαμε για μοίρασμα σε τρεις ακόμα ταχυμεταφορικές εταιρείες - Ελτα Κούριερ Αγ. ΠΑρασκευή, Speedex Μεσογείων, Γενική ταχυδρομική Μεσογείων- όπου και τελείωσε η παρέμβαση.



αντεργατικούς όρους, προκειμένου να μας κρατήσουν υποδουλωμένους. Όπως έχουμε ξαναδεί σε παλαιότερες περιπτώσεις, η εργοδοτική αυθαιρεσία πηγαίνει χέρι-χέρι με την εργοδοτική τρομοκρατία.

Συνάδελφοι/ισσες, το περιστατικό αυτό δεν πρέπει να περάσει στα "ψιλά" ούτε να μείνει αναπάντητο. Σε μια περίοδο που στην κυριολεξία σκοτωνόμαστε στη δουλειά, με τον κλάδο μας να είναι πρώτος στα εργατικά ατυχήματα, που τα αφεντικά μας ζητάνε να κάνουμε όλο και περισσότερες θυσίες για να συνεχίσουν να πλουτίζουν εις βάρος μας, που η κυβέρνηση μας αποκαλεί υποκριτικά "ήρωες του κορονοϊού", την ίδια στιγμή που, μέσω των έκτακτων νομοθεσιών, δίνει τη δυνατότητα στους εργοδότες μας να ξεχειλώνουν το ωράριο εργασίας μας κατά το δοκούν και οι απαξιωμένοι και υποστελεχωμένοι κρατικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί υπολειπονται, ένας συνάδελφος μας βρέθηκε στο νοσοκομείο χτυπημένος εν ώρα εργασίας από το χέρι του προϊστάμενού του. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε πως σύμφωνα με την ανακοίνωση του υπουργείου, κατά την έρευνα του σώματος επιθεώρησης εργασίας (ΣΕΠΕ) που διενεργήθηκε στη Γενική Ταχυδρομική Γλυκών Νερών μετά το περιστατικό του ξυλοδαρμού, βρέθηκαν να εργάζονται οκτώ μισθωτοί εκτός του ωραρίου που είχαν δηλωθεί. Ως σωματείο (ΣΒΕΟΔ), θεωρούμε πως στον έλεγχο του ΣΕΠΕ αποδείχθηκε αυτό που όλοι γνωρίζουμε, ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις, οι εργοδότες δηλώνουν τους εργαζόμενους στο ΕΡΓΑΝΗ για όσο το δυνατόν λιγότερες ώρες (συνήθως για τετράωρο) ενώ τους απασχολούν για τουλάχιστον οκτώ ώρες την ημέρα. Αυτό αποδεικνύεται και από τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία της Ένωσης για την Υπεράσπιση της Εργασίας και του Κοινωνικού Κράτους (ΕΝ. ΥΠ.Ε.Κ.Κ.): τον Ιούνιο του 2020 έγιναν 51.136 λιγότερες προσλήψεις σε σχέση με τον Ιούνιο 2019. Το πρώτο εξάμηνο του 2020 έγιναν 569.201 λιγότερες προσλήψεις σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2019. Τον Ιούνιο του 2020 έγιναν 3.981 μετατροπές συμβάσεων από πλήρη απασχόληση σε μερική και σε εκ περιτροπής (2.404 μετατροπές ΜΟΝΟ σε μερική).

Εδώ τίθεται το εύλογο ερώτημα: γιατί δεν υπάρχουν περισσότεροι και πιο συστηματικοί έλεγχοι από τους αρμόδιους φορείς προκειμένου το φαινόμενο της υποδωλωμένης εργασίας να περιορισθεί και οι τραμπούκοι εργοδότες να μην έχουν την αίσθηση ότι είναι ανεξέλεγκτοι και υπεράνω της εργασιακής και ποινικής νομοθεσίας;

Γνωρίζουμε καλά πως η νέα εργασιακή κανονικότητα ήρθε για να μείνει. Οι υψηλοί ρυθμοί εργασίας δεν πρόκειται να πέσουν, ενώ το ηλεκτρονικό εμπόριο και η λεγόμενη διαμοιραστική οικονομία (gig economy), αποτελούν πλέον ένα κλάδο αιχμής της καπιταλιστικής οικονομίας. Τα αφεντικά προκειμένου να συνεχίσουν την κερδοφορία τους θα συνεχίζουν να μας πιέζουν, μέχρι να φτάσουμε και να ξεπεράσουμε τα σωματικά και ψυχικά μας όρια, ενώ αν αντιμληήσουμε μπορεί να βρεθούμε με σπασμένη μύτη όπως ο συνάδελφος. Νομίζουν πως σαν άλλοι φεουδάρχες του μεσαίωνα, μπορούν να καταπατούν την (ήδη κουρελιασμένη) εργατική νομοθεσία, να μας προσβάλουν και να μας απειλούν, χωρίς την παραμικρή αντίδραση από μεριάς μας. Είναι προφανές ότι αυτή η κατάσταση δεν θα αλλάξει από μόνη της και κανείς δεν πρόκειται να μας χαρίσει τίποτα. Απέναντι στη ζοφερή πραγματικότητα που ορθώνεται μπροστά μας, δεν έχουμε άλλη επιλογή από το να οργανωθούμε συλλογικά μέσα στους χώρους δουλειάς, σε σωματεία και εργατικές συνελεύσεις βάσης με αγωνιστικά χαρακτηριστικά. Μέσα σε κάθε κατάσταση να σταθούμε ο ένας δίπλα στον άλλο, να μην αφήσουμε κανένα/καμία συνάδελφο/ισσα μόνο/η απέναντι στις αυθαιρεσίες και τους τραμπουκισμούς του εκάστοτε εργοδότη. Να μιλήσουμε για τα προβλήματά μας και να διεκδικήσουμε από κοινού καλύτερες και πιο αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας. Αν κάτι μας έχει διδάξει η ιστορία είναι ότι η εργατική τάξη όταν συσπειρώνεται και αγωνίζεται, μπορεί να αντιμετωπίσει οποιονδήποτε τραμπούκο όσο δυνατός και αν νομίζει ότι είναι. Να αφήσουμε τον αγώνα δρόμου προσπαθώντας να παραδώσουμε όσα περισσότερα προϊόντα γίνεται και να βγούμε στο δρόμο του αγώνα για να βελτιώσουμε τους όρους της εργασίας και της ζωής μας γενικότερα.



Την Πέμπτη 8 Οκτώβρη 2020 εκατοντάδες συνάδελφοι πήραμε για μια ακόμη φορά τον δρόμο του αγώνα και απεργήσαμε. Συνολικά 1.000 μηχανάκια πραγματοποιήσαμε απεργιακή μοτοπορεία στην Αθήνα διεκδικώντας: ένσημα βαρέα και ανθυγιεινά - ενιαία ειδικότητα - καθολική εφαρμογή του νόμου 4611/2019 - ενάντια στην απορρύθμιση της εργασίας και 5νθημερο/ 8ωρο με συμβάσεις αορίστου χρόνου για όλους τους εργαζόμενους και εργαζόμενες.

Παρακάτω ακολουθεί φωτογραφικό ρεπορτάζ και δύο αποσπάσματα από τον απολογισμό της απεργίας που μπορείτε να τον διαβάσετε ολόκληρο στο σάιτ της εφημερίδας μας.

Εργοδοτική τρομοκρατία

Δύο μέρες πριν και ανήμερα της απεργίας το τηλέφωνο του σωματείου δέχτηκε δεκάδες κλήσεις από συναδέλφους που μας ενημέρωναν πως οι εργοδότες τούς απειλούν με απόλυση σε περίπτωση που απεργήσουν. Σε αυτούς πρέπει να υπολογίσουμε όσους/ες απειλήθηκαν και δεν πήραν τηλέφωνο στο ΣΒΕΟΔ. Επίσης, όσους/ες θεώρησαν πως η συμμετοχή σε απεργία ισοδυναμεί με απόλυση. Ή με μη ανανέωσης σύμβασης όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τους ενοικιαζόμενους από τις εργολαβικές Onex, Skycorn και Manpower στις ταχυμεταφορικές εταιρείες (courier). Από τα στοιχεία αλλά και τις αφηγήσεις γνωρίζουμε πως οι συνάδελφοι που ήθελαν και δεν τόλμησαν να απεργήσουν είναι πολύ περισσότεροι.

Μετά την απεργία, μας γνωστοποιήθηκαν αρκετές απολύσεις. Όμως οι συνάδελφοι δεν προχώρησαν (δυστυχώς) σε θεσμική-νομική διεκδίκηση επαναπρόσληψης παρά τη δεδομένη στήριξη του σωματείου. Συνάδελφοι, ξεκαθαρίζουμε πως οι απολύσεις απεργών είναι παράνομες. Από την εμπειρία μας γνωρίζουμε πως οποιοσδήποτε απολυμένος απεργός, με την βοήθεια του σωματείου ή όχι, προσφύγει στο αρμόδιο ΣΕΠΕ και προχωρήσει σε αγωγή, θα δικαιωθεί. Επίσης, υπάρχουν στιγμές που οφείλουμε να αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας. Κι αυτό σημαίνει πως οργανώνουμε την άμυνα μας, ερχόμαστε έγκαιρα σε επαφή με το σωματείο για να μην δώσουμε τη δυνατότητα στους εργοδότες να μας «σφάζουν στο γόνατο», απηγάμε τους εκβιασμούς και κάνουμε αυτό που μας λείει η καρδιά μας, αυτό που έχουμε αποφασίσει.

Είναι αλήθεια, πως σε σχέση με προηγούμενες απεργίες οι εργοδότες αποθρασύνθηκαν, γεγονός που το αντιληφθήκαμε και κατά την διάρκεια της απεργιακής προπαγάνδας. Βρήκαμε αρκετές σκισμένες αφίσες και καρτολίνες, ενώ μπουτζουρωθήκη και ένα (1) απεργιακό σύνθημα. Οι εργοδότες και τα τσιράκια τους στρώθηκαν στην δουλειά, όμως απέτυχαν οικτρά, καθώς για μια ακόμη φορά ο απεργιακός μας λόγος διασκορπίστηκε σε όλη την Αττική.

Γιατί όμως καταφεύγουν σε αυτές τις μεθόδους; Γιατί προσπαθούν με απειλές και εκβιασμούς να αποσπάσουν τη σιωπή μας, γιατί μας παροτρύνουν «να κάτσουμε στα αυγά μας;» Οι εργοδότες φοβούνται το σωματείο, φοβούνται την ενότητα και τη συλλογική δράση, φοβούνται τους εργαζόμενους που γνωρίζουν τα δικαιώματά τους και διεκδικούν, φοβούνται που μας βλέπουν οργανωμένους, φοβούνται μην «σπκωθούν τα πόδια και κλοτσήσουν το κεφάλι». Οι εργοδότες γνωρίζουν πως το σωματείο δεν κάνει συμφωνίες κάτω από το τραπέζι, δεν σιωπά στις αδικίες, παρεμβαίνει στις επιχειρήσεις μαζί με τους εργαζόμενους και στηρίζει το δίκιο τους. Αντιστοιχούν που όλο και περισσότεροι συνάδελφοι απαιτούν πλήρη και πραγματική ασφάλιση και όλα τα δικαιώματά μας. Ξέρουν πολύ καλά πως ο νόμος 4611/2019 προέκυψε από τον αγώνα του σωματείου και τους χιλιάδες συναδέλφους που μας στηρίζουν. Καταφεύγουν λοιπόν, στις απειλές και στην εργοδοτική τρομοκρατία καθώς είναι το μόνο όπλο που τους έχει απομείνει για να εξασφαλίσουν την σιωπή μας και με αυτό τον τρόπο να υπονομεύσουν την απεργία και τους αγώνες μας. Όμως δεν τους πέρασε.

Συνάδελφοι, απεργήσαμε σε μια εποχή που η ανεργία καλπάζει, που η κρατική πολιτική άλλοτε κλείνει τα μάτια κι άλλοτε στηρίζει τις εργοδοτικές αυθαιρεσίες ενώ με αλληπαλλήλες νομοθετικές παρεμβάσεις απορρυθμίζει την 5νθημερη 8ωρη εργασία. Παράλληλα, οι εργοδότες επιστράτευσαν όλα τους τα κόλπα για να «κάτσουμε φρόνιμοι». Όμως οι επαγγελματίες οδηγοί δικύκλου (ταχυμεταφορείς (courier), ταχυδιανομείς (delivery) και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών δεν πρόκειται «να καταθέσουμε τα όπλα». Είμαστε εδώ, «δένουμε το ατσάλι» με κριτική, ανάλυση, συγκρότηση και αλληλεγγύη. Οργανωνόμαστε στο σωματείο, «οργώνουμε τις πιάτσες», αυξάνουμε τις δυνάμεις μας και διεκδικούμε το δίκιο μας. Με την απεργία σπάσαμε την

εργοδοτική τρομοκρατία στην πράξη, συναντηθήκαμε στον δρόμο του αγώνα και είναι στο χέρι μας την επόμενη φορά να βρεθούμε περισσότεροι/ες για το επόμενο βήμα, το επόμενο άλμα, την επίτευξη του επόμενου στόχου.

Που ήταν οι κούριερ;

Όπως είπαμε και παραπάνω υπήρχαν κούριερ από όλες τις μεγάλες και τις μικρότερες εταιρείες αλλά σε σχέση με το σύνολο ήταν πολύ λίγοι. Στην προηγούμενη απεργία, τον Απρίλη του 2019, είχαν «κλείσει» κάμποσα καταστήματα σε όλη την Αττική και οι συνάδελφοι είχαν συμμετάσχει στην απεργία μαζικά. Αυτή τη φορά μαζική συμμετοχή δεν υπήρξε. Έπειτα από μια μεγάλη συζήτηση στο πλαίσιο της συνέλευσης, καταλήξαμε σε κάποια συμπεράσματα για αυτή την απουσία, τα οποία και παραθέτουμε.

1. Τα κλαδικό ΣΕΤΤΕΑ και ΣΕΤΤΑ καθώς και τα τρία επιχειρησιακά σωματεία σε ACS, SPEEDEX & Γενική Ταχυδρομική δεν εξέδωσαν καμία ανακοίνωση, παρότι η απεργία της 8ης Οκτώβρη προπαγανδιζόταν ήδη από τον Ιούλιο του 2020 δηλαδή τρεις τουλάχιστον μήνες νωρίτερα. Εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται πως ήταν λάθος να θεωρήσουμε πως έφτανε να απευθυνθούμε στο σύνολο των εργαζομένων τους επαγγέλματος (ταχυμεταφορείς ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών) χωρίς να απευθύνουμε ιδιαίτερο κάλεσμα στα διοικητικά συμβούλια των κλαδικών και των επιχειρησιακών σωματείων ζητώντας τους να καλέσουν γενικές συνελεύσεις. Κακώς θεωρήσαμε τη συμμετοχή όλων δεδομένη. Παρότι το θέμα τέθηκε, συζητήθηκε και συμφωνήθηκε, με δική μας ευθύνη το ιδιαίτερο κάλεσμα χάθηκε στην ροή των γεγονότων (απολύσεις, αγωγές, τριμερείς στα ΣΕΠΕ). Με ευθύνη της συνέλευσής μας, παρασύρθηκε από το χείμαρρο των απεργιακών ζητημάτων (οργάνωση της δουλειάς του μурμηγκιού) και της συνδιαμόρφωσης του υπομνήματος. Πλην όμως το ζήτημα τέθηκε δημόσια, η απεργία επικοινωνήθηκε για μήνες σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο και υπήρξαν αρκετές συλλογικότητες που πήραν την πρωτοβουλία να καλέσουν στην απεργιακή συγκέντρωση. Οπότε παράλληλα με την ευθύνη που φέρουμε ως συνέλευση για την αστοχία μας, η συλλογική μας πείρα δεν μας επιτρέπει να παραβλέψουμε πως όταν ο συνδικαλισμός φοράει παρωπίδες, οι μοναδικοί κερδισμένοι είναι οι εργοδότες, ο ΣΕΒ και η εκάστοτε κυβέρνηση. Γεγονός που πολλοί επιλέγουν συνειδητά είτε να προσπερνούν είτε να αγνοούν.

2. Στα καταστήματα δικαιόχρησης (franchise) των μεγάλων εταιρειών (ACS, SPEEDEX, ELTA COURIER & Γενική Ταχυδρομική) δεν υπάρχει ούτε ένα επιχειρησιακό σωματείο ή μια επιτροπή εργαζομένων, ώστε γύρω τους να στηθούν συλλογικές αντιστάσεις/διεκδικήσεις και να διαρρηχθεί ο φόβος της απόλυσης. Για παράδειγμα υπάρχει κατάστημα όπου η ACS έχει συγκεντρώσει 100 και πλέον εργαζόμενους στον ίδιο χώρο. Όμως επί της ουσίας, όταν δεν υπάρχει οποιαδήποτε συλλογική αναφορά σε επιτροπή εργαζομένων ή σωματείο, ο καθένας αισθάνεται μόνος του. Σε ένα τέτοιο franchise, αν απεργήσουν μόνο δύο εργαζόμενοι, θα μπουν στο στόχαστρο. Είναι γνωστό πως οι ταχυμεταφορικές έχουν αλλεργία στον συνδικαλισμό βάσης (υπάρχει εταιρεία που ζητάει από τους εργαζόμενους δήλωση πως δεν είναι μέλη του ΣΒΕΟΔ). Στο παρελθόν (2008-2014) μας έβρισκαν συνεχώς μπροστά τους, όταν τα franchise έκλειναν το ένα μετά το άλλο φορτώνοντας τα χρέη στους εργαζόμενους, στα ασφαλιστικά ταμεία και στην εφορία. Μας έβρισκαν μπροστά τους και όταν ξανάνοιγαν 100 μέτρα πιο κάτω ή πιο πάνω, με άλλο ΑΦΜ, με το ίδιο πελατολόγιο, τα ίδια οχήματα, τα ίδια λογότυπα, ακόμη και με τους ίδιους εργαζόμενους, με πετσοκομμένους μισθούς και την προϋπόθεση πως οι νέες συμβάσεις που θα υπέγραφαν δεν θα προσμετρούσαν την προϋπηρεσία τους. Ήδη από τη δεκαετία του 2000 τα επιχειρησιακά σωματεία των εργαζομένων στις μητρικές (που σήμερα, όσον αφορά τους ταχυμεταφορείς (courier) έχουν αποδεκατιστεί) σπανίως διέκριναν τα προβλήματα προκειμένου να παρέμβουν, με αποτέλεσμα σήμερα οι εργαζόμενοι στα καταστήματα franchise να είναι εκτεθειμένοι



Προετοιμάζοντας την απεργία



Οι απεργοί βγαίνουν στον δρόμο (Αλεξάνδρας και Πατησίων)



Ανεβαίνοντας την Σταδίου



Στάση στο υπουργείο εργασίας

στις εργοδοτικές αυθαιρεσίες, στις εκδικητικές απολύσεις, στην εντατικοποίηση, στα ελλιπή μέτρα ασφαλείας και στις ατομικές «συμφωνίες» και διαπραγματεύσεις.

3. Με την εκτίναξη του ψηφιακού εμπορίου ακόμη και πριν από την εμφάνιση του covid-19, ο κύκλος των εργασιών στον κλάδο των ταχυμεταφορών διογκώθηκε. Αρκετοί νέοι, ηλικιακά, συνάδελφοι αναζήτησαν δουλειά και ξεκίνησαν να εργάζονται ως κούριερ. Συνήθως, με πλήρη άγνοια των δικαιωμάτων τους, διψασμένοι να δείξουν φιλότιμο, άκαπνοι από εργατικές διεκδικήσεις, πρόθυμοι να τρέξουν και με το παραπάνω. Όταν όμως οι νέοι συνάδελφοι δεν βλέπουν τους παλιότερους και μεγαλύτερους να μιλούν για τον έλεγχο του ρυθμού εργασίας, τα δικαιώματά τους, να διεκδικούν, να στέκονται ο ένας δίπλα στον άλλον και να απεργούν τι περιμένουμε να κάνουν; Αν οι μεγαλύτεροι, οι παλιότεροι που λειτουργούν ως «παράδειγμα προς μίμηση» αναθεματίζουν σιωπηλά και βρίζουν μέσα από τα δόντια, κάνουν μόνιμα υπομονή και στο τέλος δεν απεργούν για να μην χάσουν τη δουλειά, τότε κάτι πάει πολύ λάθος ρε συνάδελφοι. Οι νεότεροι αποθαρρύνονται, νομίζουν πως η κανονικότητα ορίζεται από την ματαιότητα και την πτοπάθεια, το φόβο και την διάσπαση, που, με την σειρά τους, διαμορφώνουν τις συνθήκες εργασίας που βιώνουμε καθημερινά.

4. Γενικότερα υπάρχει η άποψη πως οι συνθήκες εργασίας στις εταιρείες κούριερ (ταχυμεταφορά) είναι καλύτερες από ότι στην ταχυδιανομή (delivery) και αυτό κάνει πολλούς κούριερ να σκέφτονται κοντόφθαλμα και να μην απεργούν. Συνάδελφοι, ας μην κοιτάμε το δάχτυλο αλλά το φεγγάρι. Είναι γεγονός πως οι συνάδελφοι που εργάζονται απευθείας στις μητρικές εταιρείες των 4 μεγάλων ταχυμεταφορικών και όχι σε καταστήματα franchise, έχουν καλύτερους μισθούς. Είναι γεγονός πως οι περισσότερες εταιρείες κούριερ δίνουν το επίδομα 15% για χρήση και συντήρηση του δικύκλου. Επίσης, πληρώνουν τα έξοδα κίνησης (βενζίνες) ενώ τα ένσημα και τα δώρα καταβάλλονται βάση της σύμβασης εργασίας, που συνήθως δεν είναι εικονική και ανταποκρίνεται στις πραγματικές ώρες εργασίας. Σε όλα τα άλλα επίπεδα (το φεγγάρι που λέγαμε) οι συνθήκες εργασίας είναι παρόμοιες και σε αρκετές περιπτώσεις χειρότερες από την ταχυεστίαση. Ο μισθός παλινδρομεί από το 560 μέχρι τα 650 ευρώ και για την συντριπτική πλειοψηφία των κούριερ τα ωράρια ξεχειλώνουν υποχρεωτικά. Οι αδελωτές υπερώριες, όμως καταβάλλονται τσεκουρωμένες με αποτέλεσμα να αντανakλώνται μειωμένες στα επιδόματα και τα δώρα των εργαζομένων, ενώ η κυριακάτικη εργασία δεν πληρώνεται με την προσαύξηση που της αναλογεί. Οι άδειες περικόπτονται, η εντατικοποίηση βαράει κόκκινα, η παρακολούθηση του εργαζόμενου μέσα από τις εφαρμογές και τις συσκευές γεωεντοπισμού (GPS) είναι συνεχής, ο όγκος εργασίας αυξάνεται, ο χρόνος είναι πιεστικός και το άγχος περισσότερο, ενώ η δουλειά με το κομμάτι και η ανασφάλιστη εργασία κερδίζουν έδαφος. Είναι γνωστό πως οι τεχνοκράτες κυνηγούν πωλήσεις, κέρδη και αριθμούς. Αδιαφορούν για τον παράγοντα εργαζόμενος και έχουν βάλει στόχο τη ρομποτοποίηση των κούριερ, την μετατροπή τους σε πειθήνιους ταχυδιανομείς «αντικειμένων», σε έναν ανθρώπινο ιμάντα με αναλώσιμα γρανάτζα, με μισθούς στα όρια του βασικού και συνεχή υποβάθμιση των συνθηκών εργασίας. Μήπως τελικά είναι μύθος πως «ο κούριερ είναι καλά;». Επίσης, αν θέλουμε το καλύτερο για εμάς και τις γενιές που έρχονται, το μέτρο σύγκρισης, ο πήχης, θα πρέπει να ανεβαίνει προς τα πάνω και όχι να κατεβαίνει προς τα κάτω. Καλύτερα θα είναι όταν οι εργαζόμενοι στα franchise αποκτήσουν τα ίδια ασφαλιστικά, μισθολογικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα με τους συναδέλφους τους στα μητρικά καταστήματα. Σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητο να οργανωθούμε είτε στο σωματείο είτε σε επιτροπές εργαζομένων

και να απαντήσουμε συλλογικά σε ένα εργασιακό καθεστώς που σταδιακά διολισθαίνει προς το χειρότερο.

5. Στις εταιρείες ταχυμεταφορών εργάζονται αρκετοί συνάδελφοι που είναι κοντά στην σύνταξη (πολλοί θα είχαν βγει αν ήμασταν ενταγμένοι στα βαρέα). Αυτοί οι συνάδελφοι δυσκολεύονται να απεργήσουν γιατί η απόλυση σε αυτή την ασφυκτική κοινωνικο-οικονομική, μόνιμα μνημονιακή κατάσταση που ζούμε δυσκολεύει όχι μόνο την προοπτική της συνταξιοδότησης αλλά την ζωή συνολικά.

6. Ένας σημαντικός αριθμός συναδέλφων εργάζονται υπό την ομπρία της ενοικιαζόμενης εργασίας. Στην περίπτωση τους, οι εκδικητικές απολύσεις βαφτίζονται «λύση σύμβασης» και για τους εργοδότες (άσχετα με το προφίλ που φροντίζουν να υιοθετούν) είναι δεδομένο πως η απεργία αποτελεί λόγο για τη «λήξη της σύμβασης». Χωρίς συνδικαλιστική υποστήριξη, χωρίς προετοιμασία και σχέδιο, λίγοι θα τολμήσουν να απεργήσουν.

7. Άλλοι συνάδελφοι τσέπωσαν τα 100 ευρώ/μήνα για τα έξοδα χρήσης συντήρησης του δικύκλου, χωρίς να ιδρώσουν ιδιαίτερα, και τώρα περιμένουν για ακόμη μια φορά να βγάλουν οι «άλλοι» το φίδι από την τρύπα. Απλά και λαϊκά πρόκειται για παρτάκηδες και βολεμένους.

8. Τέλος, εν όψει της απεργίας υπήρξε και η συνήθης λασπολογία προς το σωματείο από μια μικρή, μειοψηφική μερίδα εργαζομένων. Οι συγκεκριμένοι συνάδελφοι γκρινιάζουν εξαιτίας της περικοπής του επιδόματος δικύκλου που υπέστησαν εξαιτίας του νόμου 4611/2019. Το επιχείρημά τους είναι πως πριν την ψήφιση του νόμου έπαιρναν 130 ευρώ/μήνα ενώ τώρα παίρνουν 100 ευρώ για τα έξοδα χρήσης και συντήρησης δικύκλου. Πρώτα απ' όλα, οφείλουμε να τους ευχαριστήσουμε που αναγνωρίζουν πως ο αγώνας του σωματείου έφερε το ν. 4611/2019. Και στη συνέχεια θα τους συνηγορήσουμε, έστω και καθυστερημένα, να διαβάσουν το νόμο καλύτερα. Εκεί θα διαπιστώσουν πως ο νόμος αφενός αναφέρει πως το επίδομα χρήσης και συντήρησης του δικύκλου ισούται ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ με το 15% του βασικού μισθού, αφετέρου πως οι πιο ευνοϊκές συμφωνίες δεν λύνονται μονομερώς δηλαδή από την πλευρά του εργοδότη και μόνο. Και να υπογραμμίσουμε πως με την ψήφιση του νόμου οι εργοδότες/εταιρείες ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΥΠΟΧΡΕΩΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΥΝ ΣΕ ΟΛΟΥΣ, ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΑΝΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ τους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου το 15% για χρήση και συντήρηση δικύκλου. Είναι γεγονός πως κάποιοι λίγοι συνάδελφοι υπέστησαν μείωση. Όμως πρέπει να αναγνωρίσουν τη δική τους ευθύνη και να μην προσπαθούν να την μεταθέσουν στη ΣΒΕΟΔ. Η ευθύνη τους έγκειται στο γεγονός πως δεν μπήκαν στον κόπο να διαβάσουν επιμελώς το νόμο και την εγκύκλιο που τον ακολούθησε και δεν ζήτησαν ούτε τη στήριξη αλλά ούτε και τη γνώμη του σωματείου μας. Παρασυρμένοι από τη θέα του δέντρου που λανθασμένα θεώρησαν πως φύτεψε το ΣΒΕΟΔ στο δρόμο τους, έχασαν το δάσος από τα μάτια τους με αποτέλεσμα να μην αντιδράσουν στη μείωση, να μην προσφύγουν στο επιχειρησιακό τους σωματείο (εφόσον υπήρχε), στη ΣΒΕΟΔ ή στην Επιθεώρηση Εργασίας.

Ως σωματείο καταθέτουμε μια εμπεριστατωμένη και απόλυτα αληθή απάντηση που βασίζεται σε δημοσιοποιημένα στοιχεία, στον ίδιο το νόμο και την εγκύκλιο με τις οδηγίες εφαρμογής οπότε θεωρούμε πως έχουμε το δικαίωμα να ζητήσουμε από αυτή τη μερίδα των συναδέλφων να κοιτάξουν την μεγάλη εικόνα: τους κλάδους που απαρτίζουν το επάγγελμα.. Και σε αυτή τη συλλογική εικόνα θα δουν πως έχουν πολλαπλασιαστεί οι συνάδελφοι που πλέον εργάζονται με εταιρικά δίκυκλα ή παίρνουν το 15% κάθε μήνα. Ο δρόμος θα είναι μακρύς μέχρι την πλήρη εφαρμογή του 4611 και οι αγώνες είναι συνεχείς όπως

μας διδάσκει η τάξη μας εδώ και αιώνες. Οπότε ας αφήσουμε στην άκρη τις γκρίνιες και τη μικροψυχία που δεν μας οδηγούν πουθενά κι ας οπλιστούμε με εποικοδομητική κριτική και διάθεση συνεργασίας.

Και για να είμαστε απόλυτα ευθείς αλλά και σαφείς παραθέτουμε αυτούσιες τις παραγράφους 4 και 6 της εγκυκλίου της 1ης Ιουλίου του 2019 με τις «Οδηγίες εφαρμογής του άρθρου 56 του ν.4611/2019 (ΦΕΚ 73 Α')».

4. Ο υπολογισμός του ποσοστού 15% γίνεται με βάση τον εκάστοτε νόμιμο κατώτατο μηνιαίο μισθό ή την αντίστοιχη προκύπτουσα αναλογία σε περίπτωση μερικής απασχόλησης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη τυχόν δικαιούμενη προσαύξηση προϋπηρεσίας ή το γεγονός ότι ο εργαζόμενος αμείβεται βάσει δεσμευτικής ΣΣΕ/ΔΑ ή με ευνοϊκότερο όρο ατομικής σύμβασης εργασίας και ανεξαρτήτως της υπαλληλικής ή εργατοτεχνικής ιδιότητας του μισθωτού.

6. Η σχετική διάταξη καθορίζει το κατώτατο όριο της πρόσθετης μηνιαίας αποζημίωσης χρήσης και συντήρησης του μοτοποδηλάτου ή της μοτοσυκλέτας, επομένως είναι επιτρεπτή οποιαδήποτε ευνοϊκότερη συμφωνία σε ατομικό ή συλλογικό επίπεδο για την καταβολή υψηλότερου ποσού αποζημίωσης.

9. Εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται πως το μεγαλύτερο βάρος της απεργιακής προπαγάνδας του ΣΒΕΟΔ κατευθύνθηκε στην ταχυεστίαση. Στις πρωινές μας εξορμήσεις για το μοίρασμα της εφημερίδας που καλούσε στην απεργία, η αφνίδια παρουσία μας στις ταχυμεταφορικές ήταν σύντομη και συνήθως υπό το βλέμμα του εργοδότη ή των διευθυντικών στελεχών. Οι εργαζόμενοι εγκλωβίζονται μεταξύ σωματείου και εργοδότη και η ασφυκτική ατμόσφαιρα που συχνά δημιουργείται δεν ενδείκνυται για ουσιαστική επικοινωνία και επαρκή ενημέρωση. Ποιος εργαζόμενος θα ρωτήσει οτιδήποτε, όταν γνωρίζει πως μπορεί να στοχοποιηθεί; Ταυτόχρονα, η πρωινή πίεση της «διακίνησης/δρομολόγησης των αντικειμένων» περιορίζουν την προσοχή των εργαζομένων. Αν ανοίξει συζήτηση, η επίπληξη για καθυστέρηση είναι βέβαιη. Μια επιπλέον δυσκολία είναι πως τους κούριερ μπορείς να τους βρεις συγκεκριμένες πρωινές ώρες στον χώρο εργασίας τους, γεγονός που δεν μας επιτρέπει να κάνουμε συχνές επισκέψεις σε όλο το μήκος και το πλάτος του λεκανοπεδίου. Το σωματείο δεν έχει επαγγελματικά στελέχη, δεν πληρωνόμαστε για τη συνδικαλιστική μας δουλειά και το χρόνο που αφιερώνουμε. Εργαζόμαστε και εμείς με την σειρά μας για να τα βγάλουμε πέρα, γεγονός που μας αφαιρεί την δυνατότητα να είμαστε ανά πάσα στιγμή παντού. Γι' αυτό και η συμμετοχή και οργάνωση όλο και περισσότερων συναδέλφων/ισσών στο σωματείο θα απλώσει τον λόγο μας ακόμα περισσότερο την παρουσία μας θα την κάνει ακόμη πιο έντονη και θα εντείνει την δράση μας.

Κλείνοντας, να υπενθυμίσουμε πως το εταιρικό δίκυκλο ή το επίδομα 15% και τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (νόμος 4611/2019) δεν μας χαρίστηκαν. Και μπορεί να μην τα κατακτήσαμε όλοι μαζί (καθώς πολλοί απείχαν ενώ άλλοι στάθηκαν απέναντι) όμως τα κατακτήσαμε για όλους. Πλέον, η υποχρέωση να υπερασπιστούμε τα κερημένα είναι κοινή. Η απεργία είναι η κορύφωση των καθημερινών μας αγώνων στους χώρους δουλειάς. Οπότε κάθε φορά που το σωματείο κινεί τις διεργασίες και προκηρύσσει απεργία οφείλουμε να είμαστε εκεί. Νεότεροι/ες, μεγαλύτεροι/ες, «μόνιμοι», συμβασιούχοι, ενοικιαζόμενοι, εργαζόμενοι σε μητρικές και franchise... και να είστε σίγουροι πως κανένας δεν θα απολυθεί.



Υποχρεωτική καταχώρηση από τους εργοδότες, των ιδιόκτητων δικύκλων μας στο πληροφοριακό σύστημα ΕΡΓΑΝΗ. **Ακόμα ένα όπλο στον αγώνα μας.**



Καλούμε όλους τους συναδέλφους και τις συναδέλφισσες να μην ανέχονται να τους εκμεταλλεύεται κανένας. Προχωράμε σταθερά και κάθε μέρα επιβάλλουμε βήμα βήμα το δίκιο μας στους εργασιακούς χώρους. Κανένας άλλος δε θα το κάνει για μας.

Συνάδελφοι,στις 4 Δεκέμβρη του 2020 το υπουργείο εργασίας με την απόφαση υπ’ αριθ. 49091 /Γ1. 14744/4-12-2020 (1)* ανακοίνωσε την υποχρέωση των εργοδοτών να αναρτούν στο σύστημα ΕΡΓΑΝΗ, τα στοιχεία των ιδιόκτητων και εταιρικών δικύκλων που χρησιμοποιούνται στην επιχείρηση τους στο ειδικό έντυπο Ε13. Από τον Μάιο του 2019, που ψηφίστηκε ο νόμος 4611/2019, το άρθρο 55 (2)* υποχρέωνε ρητά τους εργοδότες να καταχωρούν τα οχήματα των εργαζομένων οδηγών δικύκλου στο σύστημα ΕΡΓΑΝΗ. Για να ενεργοποιηθεί το άρθρο 55, έπρεπε να εκδώσει σχετική απόφαση το υπουργείο εργασίας, όπως αναγράφεται στο εν λόγω άρθρο. Μετά από 19 μήνες το υπουργείο εργασίας έκανε επιτέλους την «δουλειά του».

Την υποχρέωση της υποβολής του εντύπου Ε13 στο Π.Σ. ΕΡΓΑΝΗ, την έχουν οι κλάδοι επισιτισμού και ταχυδρόμησης, αλλά και κάθε άλλη δραστηριότητα στην οποία οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα για τη μεταφορά προϊόντων ή αντικειμένων. Εκεί (συμπληρώνοντας τον αριθμό κυκλοφορίας τους) καταγράφονται όλα τα μοτοποδήλατα και οι μοτοσυκλέτες, που χρησιμοποιούνται από τον εργοδότη/ επιχείρηση είτε ανήκουν σε αυτόν, είτε ανήκουν στους εργαζόμενους του, είτε σε τρίτους που τα παρέχουν στους εργαζόμενους. Αν ανήκουν στον εργοδότη/επιχείρηση τότε συμπληρώνεται ο αριθμός κυκλοφορίας, η ημερομηνία και η αρχική ώρα έναρξης χρήσης του μοτοποδήλατου ή της μοτοσυκλέτας από την επιχείρηση. Αν ανήκουν σε εργαζόμενο τότε χρειάζεται επιπλέον να συμπληρωθούν υποχρεωτικά και τα προσωπικά του στοιχεία (Α.Φ.Μ, Επώνυμο, Όνομα και Όνομα πατρός). Επιπλέον ο εργοδότης/επιχείρηση μπορεί στις «Παρατηρήσεις» να γράψει τυχόν πρόσθετες πληροφορίες, που αφορούν το προς χρήση μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα. Ο υπόχρεος εργοδότης/ επιχείρηση υποβάλλει το έντυπο Ε13 για κάθε μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα πριν από τη χρήση του/της. Επίσης συμπληρώνεται η ημερομηνία λήξης χρήσης του μοτοποδήλατου ή μοτοσυκλέτας με νέα υποβολή του εντύπου εντός τριών (3) ημερών από την ημερομηνία που θα διακοπεί η χρήση αυτή.

Γιατί είναι σημαντική αυτή η απόφαση

A. Κατοχύρωση της επαγγελματικής χρήσης των δικύκλων μας.

Γίνεται ξεκάθαρο πλέον πως τα ιδιόκτητα δίκυκλα έχουν και επαγγελματική χρήση, γεγονός που σε όλους τους τόνους μεταφράζεται πως οι εργοδότες είναι υποχρεωμένοι να αναλαμβάνουν εξολοκλήρου τα έξοδα του επαγγελματικού

οχήματος.

B. Ενισχύει την καταπολέμηση της ανασφάλιστης εργασίας.

Η καταγραφή των οχημάτων μάς προσφέρει ένα ακόμη εργαλείο ώστε να πολεμήσουμε την ανασφάλιστη και υποδηλωμένη εργασία. Ισχυροποιεί τις καταγγελίες και μας κατοχυρώνει (στους επιτόπιους ελέγχους του ΣΕΠΕ) προκειμένου να αποδεικνύουμε πως εργαζόμαστε υποδηλωμένοι, δηλαδή πέραν του εικονικού δηλωμένου ωραρίου.

Γ. Έξοδα κίνησης/ βενζίνες

Η καταγραφή των δικύκλων μάς λύνει τα χέρια ώστε να διεκδικούμε τα έξοδα κίνησης συλλέγοντας καθημερινά τις αποδείξεις για τις βενζίνες. Το επαγγελματικό όχημα έχει έξοδα κίνησης που οι εργοδότες πρέπει να αποδεικνύουν πως καταβάλλουν προσκομίζοντας τις αντίστοιχες αποδείξεις όταν τους ζητούνται.

Συνάδελφε, δες αναλυτικά το Ημερολόγιο Εργασίας στην ιστοσελίδα του σωματείου www.sveod.gr, συνέλεξε καθημερινά τις αποδείξεις καυσίμων και όταν πάψεις να χαμηλώνεις το βλέμμα σου κι αποφασίσεις να σηκώσεις κεφάλι, προχώρα σε καταγγελία και δεν θα χάσεις ούτε εσύ ούτε το επάγγελμα ούτε η τάξη μας.

Δ. Εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα

Συχνά, διάφοροι ανάληπτοι εργοδότες, όταν προκύπτει εργατικό ατύχημα/δυστύχημα φροντίζουν να εξαφανίζουν τα στοιχεία. Σπεύδουν να αφαιρέσουν το κουτί από το δίκυκλο ή ισχυρίζονται πως ο εργαζόμενος «έκλεψε» ή δανείστηκε ένα δίκυκλο και τράκαρε εκτός ωραρίου, σε διαφορετικό χρόνο από την εργασία του. Η καταχώριση των ιδιόκτητων δικύκλων μας δίνει τη δυνατότητα να φρενάρουμε ή ακόμα και να εξαλείψουμε αυτές τις βρώμικες τακτικές. Δημιουργεί τις προϋποθέσεις για να αναδειχθεί ο πραγματικός αριθμός των εργατικών ατυχημάτων/δυστυχημάτων και οι εργοδότες να αναλαμβάνουν την ευθύνη που τους αναλογεί.

Ε. Μια ακόμη έμμεση πλην όμως σαφής αναγνώριση της Ενιαίας Ειδικότητας

Η απόφαση του υπουργείου αφορά όλους τους εργαζόμενους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου – μεταφορείς. Που σημαίνει

όλους τους κούριερ/ταχυμεταφορείς, ντελίβερι/ταχυδιανομείς και υπάλληλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο. Με αυτό τον τρόπο αναγνωρίζεται για ακόμη μια φορά, έστω και έμμεσα η Ενιαία Ειδικότητα όλων των εργαζομένων οδηγών δικύκλου. Το αποφασιστικό βήμα για την αναγνώριση της ενιαίας ειδικότητας, έγινε με το Ν.4611/2019 και η εν λόγω απόφαση συνεχίζει στον ίδιο δρόμο.

Κερδίζουμε στα χαρτιά, να τα επιβάλλουμε και στις πιάτσες

Από την τελευταία μας απεργία (8 Οκτώβρη 2020) μέχρι και σήμερα έχουν προκύψει μια σειρά θετικές εξελίξεις για το επάγγελμά μας. Η εγκύκλιος 45628/414/2020 για την εργασία σε εταιρείες πλατφόρμες και η υποχρεωτική καταχώρηση από τους εργοδότες, των ιδιόκτητων δικύκλων μας στο πληροφοριακό σύστημα ΕΡΓΑΝΗ είναι οι έμπρακτες θεσμικές αποδείξεις αυτών των εξελίξεων.

Όμως δεν τρέφουμε αυταπάτες. Γνωρίζουμε καλά πως ό,τι κατακτάμε είναι αποτέλεσμα επίπονων, καλά σχεδιασμένων και μακράς διάρκειας αγώνων. Πως δεν υπάρχει κάποιο «μαγικό ραβδί» που θα αλλάξει το καθεστώς της υποδηλωμένης και ανασφάλιστης εργασίας, αν δεν «βάλουμε εμείς το χεράκι μας», με προσφυγές και καταγγελίες στα αρμόδια ΣΕΠΕ ή/ και στο σωματείο. Από την ψήφιση του 4611/2019, νόμου ορόσημο για την θεσμική κατοχύρωση των διεκδικήσεών μας, μέχρι την πλήρη εφαρμογή του στην πράξη έχουμε να διανύσουμε πολύ δρόμο ακόμη. Ένα δρόμο που αν δεν σπάσουμε τη σιωπή μας, αν δεν χτίσουμε ατομικές και συλλογικές αντιστάσεις και αγώνες, θα γίνεται όλο και πιο μακρύς, κακοτράχαλος και δαιδαλώδης. Εμείς οι εργαζόμενοι, με την στήριξη ή/ και την οργάνωση στο σωματείο είμαστε που θα επιβάλλουμε στις πιάτσες τα κεκτημένα, την πλήρη εφαρμογή του 4611/2019, των εγκυκλίων και των αποφάσεων που τον συμπληρώνουν ή τον επεξηγούν.

ΟΧΙ ΑΛΛΟ ΑΙΜΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΤΟ

#1 Την Τετάρτη 2 Δεκεμβρίου, άλλος ένας συνάδελφος έχασε τη ζωή του εν ώρα εργασίας. Ο 38χρονος Αντώνης, ενώ οδηγούσε στον περιφερειακό Αλεξανδρούπολης, έχασε τον έλεγχο της μηχανής και προσέκρουσε σε κολώνα με αποτέλεσμα να τραυματιστεί σοβαρά. Κατέληξε λίγο αργότερα στο νοσοκομείο όπου και μεταφέρθηκε.

Ο Αντώνης εργαζόταν για χρόνια στις ταχυμεταφορές και είχε περάσει από όλες τις μεγάλες εταιρίες του κλάδου. Το δυστύχημα συνέβη μια μόλις μέρα αφότου έπιασε δουλειά στη Γενική Ταχυδρομική.

Τα γεγονότα αυτά έρχονται να προστεθούν στον μακρύ κατάλογο των συναδέλφων που έχουν χάσει τη ζωή τους στην ασφάλτο τα τελευταία χρόνια. Η συνεχής εντατικοποίηση που υφίσταται ο κλάδος της ταχυμεταφοράς (κούριερ) σε συνδυασμό με τη μη εφαρμογή του νόμου 4611/2019, οδηγούν στην εκτίναξη των εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Ειδικά την περίοδο του lock down που διανύουμε και την εκτίναξη του ηλεκτρονικού εμπορίου που αυτό έφερε, οι κούριερ δουλεύουμε καθημερινά 10ωρα σε συνθήκες πίεσης, με τον μέσο αριθμό παραδόσεων- παραλαβών να είναι υψηλότερος από ποτέ άλλοτε. Οι εργοδότες κάνουν προσλήψεις με το σταγονόμετρο και κοιτάζουν το πώς θα

αυξήσουν ακόμα περισσότερο τα ήδη τεράστια κέρδη τους στις πλάτες των εξουθενωμένων πλέον εργαζομένων. Οι συνθήκες αυτές αυξάνουν δραματικά την πιθανότητα ατυχήματος και οι ευθύνες βαραινουν αποκλειστικά τους εργοδότες και την κρατική πολιτική που, συχνά, τους καλύπτει. Τα ατυχήματα λοιπόν δεν είναι θέμα τύχης αλλά συνειδητή επιλογή όλων αυτών που στριμώνουν τις ζωές μας μέσα σε νούμερα και θεωρούν την απώλειά της υπολογισμένο κόστος. Όσο το κέρδος μπαίνει πάνω από την ασφάλεια μας τόσο περισσότεροι συνάδελφοι θα χάνουν τη ζωή τους ή θα σακατεύονται στην ασφάλτο.

Σα σωματείο θέταμε πάντα το ζήτημα της ασφάλειας ως ένα από τα σημαντικότερα αν όχι το σημαντικότερο στις διεκδικήσεις μας. Το πάγιο αίτημά μας για παροχή Μέσων Ατομικής Προστασίας από τους εργοδότες, το οποίο επικυρώθηκε με την ψήφιση του νόμου 4611/2019, κινείται σε ακριβώς αυτή την κατεύθυνση, ενώ συνεχώς καταγγέλλουμε την εντατικοποίηση και την πίεση που ασκείται στους εργαζόμενους ως την βασική αιτία των εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Αγωνιζόμαστε με όλες μας τις δυνάμεις ώστε να σταματήσει ο βαρύς φόρος αίματος που πληρώνει καθημερινά η τάξη μας στον βωμό της καπιταλιστικής κερδοφορίας και θα συνεχίσουμε μέχρι να μη δίνει κανείς μας τη ζωή του για το μεροκάματο.

Τα συλλυπητήριά μας στην οικογένειά του και τους κοντινούς του ανθρώπους.

#2 Το Σάββατο στις 27 Φ λ ε β ρ η 2021 νεαρός συνάδελφος διανομέας, άφησε την τελευταία του πνοή στην ασφάλτο. Ο συνάδελφος εργαζόταν σε πιτσαρία στην Ραφήνα και ήταν μόλις 19 με 20 χρονών.

Οι νέοι σε ηλικία συνάδελφοι πληρώνουν υπέρογκο ρογκο φόρο αίματος κάθε χρόνο. Μπαίνουν στη δουλειά χωρίς την εμπειρία των ταξικών διεκδικήσεων και αγώνων, έχουν δουλέψει μόνο υπό μνημονιακές συνθήκες, χωρίς τη γνώση των εργατικών κεκτημένων και της εργατικής νομοθεσίας. Πολλοί δουλεύουν λες και κάνουν βόλτα, παρασυρμένοι από την ανεμελιά της νεότητας, την αίσθηση της αθανασίας, επιδεικνύοντας τις (επί της ουσίας ανύπαρκτες) οδηγικές τους ικανότητες με καταστροφικές συνέπειες.

Η δική μας οδήγηση

Συνάδελφοι, πολλοί από εμάς οδηγάμε και κινούμαστε απρόσεχτα, βιαστικά, χωρίς κράνος, χωρίς τα απαραίτητα μέσα ατομικής προστασίας, χωρίς να τηρούμε τον Κ.Ο.Κ, γινόμαστε αντικοινωνικοί και επικίνδυνοι για τους γύρω μας και με αυτόν τον τρόπο αυξάνουμε τις πιθανότητες να εμπλακούμε

σε τροχαίο εργατικό «ατύχημα» που μπορεί να κοστίζει την ίδια μας τη ζωή. Συνάδελφοι, ο δρόμος δεν είναι πίστα για αγώνες, είναι ο χώρος εργασίας μας. Οι ξαφνικοί, απροειδοποίητοι ελιγμοί, οι προσπεράσεις από δεξιά, οι παράτολμες σφήνες, οι ανούσιες καγκουροκόντρες και η ανευθυνότητα αυξάνουν με μαθηματική ακρίβεια τον κίνδυνο να χάσουμε τη ζωή μας για το τίποτα. Για ένα σκατοκαφέ, ένα κωλοσουβλάκι ή ένα φάκελο με διαφημιστικά του τίποτα, που δεν κοστίζουν ούτε 2ευρο, για τον κάθε μαλάκα αφεντικό που μας έχει γραμμένους, παίζουμε τη ζωή μας κορώνα-γράμματα. Συνάδελφοι, δεν χρειάζεται να τρέχουμε και να ανταγωνιζόμαστε ο ένας τον άλλο για το ποιος θα πάει τις περισσότερες παραγγελίες προκειμένου να αυξήσουμε το μπουρμπουάρ μας και κατά συνέπεια το πενιχρό εισόδημά μας. Αντί να τρέχουμε με κίνδυνο τη ζωή μας, μπορούμε να τρέξουμε τον αγώνα και τις διεκδικήσεις μας, να παλέψουμε για αυξήσεις στους μισθούς και εταιρικά μηχανάκια, για μέσα ατομικής προστασίας, για την περηφάνεια και την αξιοπρέπεια μας. Δεν θα πάθει τίποτα ο πελάτης αν φάει κρύο το φαγητό του, πιο κρύο από εμάς στην κάσα αποκλείεται να είναι. Στην τελική, as προσλάβει το αφεντικό και άλλους ταχυδιανομείς.

Τα συλλυπητήριά μας στην οικογένειά του και τους κοντινούς του ανθρώπους.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

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

Η επιτροπή κοινωνικών υποθέσεων της ελληνικής βουλής, έχει πάρει προθεσμία μέχρι 30 Απρίλη 2021, να εκδώσει πρόταση για νέα επαγγέλματα που θα μπουν στο καθεστώς των ΒΑΕ ή άλλα επαγγέλματα που θα βγουν από αυτό το καθεστώς. Όταν λάβαμε γνώση του γεγονότος, συζητήσαμε στις συνελεύσεις του σωματείου και συνεγράψαμε ένα υπόμνημα, ώστε να το καταθέσουμε στην επιτροπή της βουλής, παράλληλα, να ζητήσουμε ακρόαση από την εν λόγω επιτροπή αλλά και συνάντηση με το υπουργείο εργασίας.

Παρακάτω ακολουθούν κάποια (εκτενή) αποσπάσματα από το υπόμνημά μας, ενώ ολοκληρω μπορείτε να το διαβάσετε στην ιστοσελίδα μας: www.sveod.gr. Καλή ανάγνωση!!!

1. Εισαγωγή στο επάγγελμα του Οδηγού Δικύκλου Μεταφορέα

Σύντομη παρουσίαση του σωματείου

[...] 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 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 κρίσιμότητα του επαγγέλματος στο οικονομικό πεδίο, ιδιαίτερα στην περίοδο της πανδημίας και των απαντών 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 πυκνωση, 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 «δουλειές 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». [...]

Χαρακτηριστικά της εργασιακής πραγματικότητας.

1Α. Η γενίκευση της ευελιξίας υποκρύπτει υποδηλωμένη εργασία.

[...] Σε αντίθεση λοιπόν με όσους επικαλούνται τη σημαντική αύξηση των θέσεων μισθωτής εργασίας που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια, αντικαθιστώντας τα προ covidιοιστικά 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.

[...] • 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)

1Β. 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 emphatically 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 δέσιμους 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 καταστρατήγησης

των δικαιωμάτων, όπου η συντριπτική πλειοψηφία των εργοδοτών εκμεταλλευόμενη την οικονομική και υγειονομική κρίση μετατρέπει την αγορά εργασίας σε ζούγκλα προκειμένου να επικρατήσει ο νόμος του ισχυρού.

- Εικονικές συμβάσεις
- Εικονικές πληρωμές

[...] 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.ΕΠ.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.

[...] Ο αγώνας μας για τον εξορθολογισμό του συνόλου των παραμέτρων που αφορούν την εργασία μας στρέφει το βλέμμα μας στο μέλλον ενώ παράλληλα αποτίει 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.

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

Πότε ένα επάγγελμα υπάγεται στα ΒΑΕ; Ορισμός:

1. i. [...] «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,



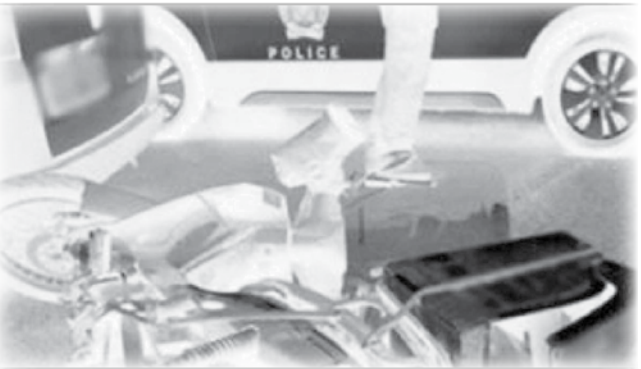
Το απεργιακό ποτάμι της 8ης Οκτωβρίου στην Λ. Κηφισίας

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΔΙΚΥΚΛΟΥ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ, ΔΗΛΑΔΗ ΤΟΥ: κούριερ/ταχυμεταφορέα - ντελίβερι/ταχυδιανομέα - υπάλληλου εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο ΣΤΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ (Β.Α.Ε)

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.(ΕΛΛΙΝΥΑΕ «ΥΓΙΕΙΝΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ», τεύχος 25)

2. ii. 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 ΙΚΑ Α.Π. 22098 της 10ης Μαρτίου 1965 ΑΘΗΝΑ).
3. iii. 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 πρόωπη 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 εξειδικευμένη 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.
4. i. 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).

[...]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 επαγγελμάτων 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.

Α) 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.

Α1. Εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα

Τροχαία εργατικά ατυχήματα και δυστυχήματα

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.[...]

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 σύννητες τα εργατικά ατυχήματα

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

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 ωστροχαίο εργατικό ατύχημα 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 ελλιπής. Η εν λόγω έκθεση επουδενίδεν 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.
2. 9 Μάρτη 2017 σκοτώνεται διανομέας 22 χρονών που εργαζόταν στα καφέ mikel στην Λ. Αθηνών.
3. 30 Μάρτη 2017 πεθαίνει στη Λάρισα ο 28χρονος διανομέας Γ.Κ που εργαζόταν στην αλυσίδα καφέ mikel, πηγή
4. 10 Ιούλη 2017 χάνει την ζωή του 23χρονος διανομέας που εργαζόταν σε κατάστημα καφέ στο Γαλάτσι

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.

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 ασφάλτο. 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 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.

A2. Αυξημένο Άγχος & Έντονο στρες

[...] 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 σύνθηρες 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 [...]

A3. Η πολύωρη οδήγηση

Η πολύωρη οδήγηση, η εργασία που ξεπερνά

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

καθημερινά 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 κούραση μας καταβάλλει, τα αντανακλαστικά μας πέφτουν, γινόμαστε πιο απρόσεκτοι και επιρρεπείς στο λάθος, αυξάνοντας τις πιθανότητες πρόκλησης ενός τροχαίου εργατικού ατυχήματος. [...]

A4. Κίνδυνος λόγω κακής/ελλιπούς συντήρησης του δικύκλου

[...] 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.

A5. 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.

A6. 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 δυσανεκτικοί, 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 ξεπούν τα νεύρα τους πάνω μας. Οπότε, είμαστε αναγκασμένοι να «θέσουμε τον δάκτυλο επί του τύπου 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 σύνθηρες, 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. Προσλαμβάνοντας ως ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς, υπαλλήλοι 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 ασυνείδητα, επί της ουσίας δεν αναγνωρίζει στους διανομείς ίσα δικαιώματα ούτε και το status 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.

A7. 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 δυνατό αέρα είναι πιθανό να οδηγήσει τον αναβάτη σε πτώση ή σε πρόκληση ατυχήματος/δυστυχήματος [...]

A8. 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.η) 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. [...]

A9. 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. [...]

A10. Βαριά και Ογκώδη αντικείμενα/ Οδήγηση Μεταφορά και Διανομή

[...] Τα ογκώδη και βαριά αντικείμενα που πολλές φορές μεταφέρουμε σε συνδυασμό με το επιπόλαιο 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. μπουκάλια υγραερίου) μπορεί να προκληθεί πυρκαγιά ή έκρηξη με άμεσο κίνδυνο για την υγιεινή, την ασφάλεια και την σωματική μας ακεραιότητα.

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

B1. 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 αρνητικά στην κούραση και πολλαπλασιάζει το άγχος κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε διαδικασίας παραλαβής ή παράδοσης. [...]

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 σκοτεινισμένους ή 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. [...]

B2. Πολύωρη και κοπιαστική οδήγηση

[...] 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 200 χλμ. Άλλοι «γράφουν» λιγότερα χιλιόμετρα όμως ξεπερνούν τις 100 παραλαβές/παραδόσεις στο οκτάωρο. 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. [...]

B.3 Εντατικοποίηση της εργασίας

[...] Με την έναρξη της βάρδιας, η καθημερινή μας περιπέτεια ξεκινά, ο χρόνος μετράει αντίστροφα και το άγχος για την παραλαβή/παραδοση 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.

[...] 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.

[...] 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

Ο χρόνος από μονάδα μέτρησης μετατρέπεται σε συναίσθημα, μετατρέπεται σε πίεση, ένταση και άγχος. Η συνεχής παρακολούθηση των χρόνων παραλαβής/παραδόσης, 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.

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/παραδόσης, 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 αναδιρθρώνουν 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).

B4. 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).

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

Β. 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 δικύκλου.

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

[...]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 χρόνουεπιβαρύνουν την ένταση, την περιοδικότητα και την μονιμότητα της κάθε ασθένειας.

1. Ασθένειες που οφείλονται κυρίως στις καιρικές συνθήκες

- 1. Λοιμώξεις Ανώτερου Αναπνευστικού**
Όπως: γρίπη, ιγμορίτιδα, ωτίτιδα.
- 2. Λοιμώξεις Κατώτερου Αναπνευστικού**
Όπως: πνευμονία, οξεία ή χρόνια βρογχίτιδα, διάφορα εμφυσήματα, χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια (Χ.Α.Π), βρογχικό άσθμα.
- 3. Κρυσπαγήματα**
Η εργασία σε χαμηλή θερμοκρασία σε συνδυασμό με κρύο αέρα και βροχή μπορεί να προκαλέσει κρυσπαγήματα. [...]
- 4. Θερμοπληξία**

Η έντονη εργασία υπό υψηλή θερμοκρασία και η αυξημένη ατμοσφαιρική υγρασία μπορεί να προκαλέσουν θερμοπληξία. [...]

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 Πάρνηθαςαπό τσίμπημα εντόμου. Ο συνάδελφος δεν είχε παρουσιάσει αλλεργικά συμπτώματα στο παρελθόν. Φόραγε κράνος με τη ζελατίνα ανασπκωμένη 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 σωματείου 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. [...]

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). [...]

II. Ασθένειες που οφείλονται κυρίως στηνφύση της εργασίας.

- 1. Στρες**
Το επάγγελμα του οδηγού δικύκλου/μεταφορέα είναι ένα επάγγελμα που προκαλεί στρες και άγχος. [...]
- 2. Έμφραγμα μυοκαρδίου**
[...]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 ΜΣΠ είναι κοινές παθήσεις σε όλους τους



couriertαχυμεταφορείς, delivery ταχυδιανομείς και υπάλληλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο. Οσφουαλγίες, μυαλγίες, τενοντίτιδες και αυχενικόμας «συντροφεύουν» καθημερινά και δρουναθροιστικά με τον χρόνο επιβαρύνοντας την υγεία μας ανεπίστρεπτα.

4. Μυοσκελετικές κακώσεις

Τοκακοσυντηρημένο 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 νιώθεις να σου βάζουν συνέχεια τρικλοποδιά για να γλιστρήσεις, να σκοντάψεις και να πέσεις, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για ένα πλήθοςμυοσκελετικών κακώσεων[...]

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.

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,«ο θόρυβοςμπορεί 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 .

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 δυνατότερος ο θόρυβος.

- Συζήτηση: 60-65dB
- Πολυσύχναστος δρόμος: 75-85dB
- Δρόμος με έντονη κίνηση: 85dB
- Κομπρεσέρ: 98dB
- Φορτηγό περίπου 7 μέτρα μακριά μας: 95-100dB
- Μοτοσικλές: 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)

[...]. Το παρατεταμένο κάθισμα λόγω οδήγησης, σε συνδυασμό με την ζέση και την δύσκολη πρόσβαση σε χώρους υγιεινής μπορεί να προκαλέσει αιμορροΐδες.

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.[...]

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.

III. Ασθένειες που οφείλονται κυρίως σε βιολογικούς ή περιβαλλοντικούς 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 εκτίθενται 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.

Δ) Εγκυμοσύνη και οδήγηση

Κλείνοντας, είναι σημαντικό να αναφερθούμε στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι γυναίκες συνάδελφοι στο επάγγελμά 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

[...] 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.

Μάρτιος 2021

ΟΤΑΝ Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΞ ΑΙΤΙΑΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΠΡΟΚΑΛΕΙ:

οφθαλμολογικά

καρδιακά

αναπνευστικά

μυοσκελετικά

ΤΑ ΕΝΣΗΜΑ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ!

για Courier - Delivery

& Υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΒΑΣΗΣ

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

ΟΔΗΓΩΝ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

ΟΤΑΝ ΕΡΓΑΖΕΣΑΙ, ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ, ΜΕ:

βροχή

αέρι

κρύο

καύσωνα &

χιονιά

ΤΑ ΕΝΣΗΜΑ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ!

για Courier - Delivery

& Υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΒΑΣΗΣ

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

ΟΔΗΓΩΝ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

13

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ & ΤΙΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΣΣΕΣ

ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ ΣΤΗ WOLT

Τα τελευταία χρόνια η ταχυδιανομή προϊόντων έχει πάρει αρκετά μαζικές διαστάσεις στη χώρα. Ολοένα και περισσότερος κόσμος που έχει ένα μηχανάκι επιλέγει να εργαστεί ως διανομέας. Είτε ως συμπληρωματική δουλειά, καθώς οι μισθοί δεν επαρκούν, είτε επειδή η ανεργία έχει εκτοξευθεί. Και η ζήτηση, σε αντίθεση με άλλα επαγγέλματα είναι τεράστια. Εν τω μεταξύ, η διανομή διαφάνεται (ακόμη πιο έντονα και σε καιρούς lock down), πως αποτελεί νευραλγικό πυλώνα της οικονομίας της χώρας, ενώ παράλληλα ολοένα και περισσότερες επιχειρήσεις κάνουν άνοιγμα στη διανομή, νέα μοντέλα εργασίας κάνουν την εμφάνισή τους και νέοι τρόποι εκμετάλλευσης της εργασίας έρχονται να εδραιωθούν.

Το παράδειγμα της Wolt, παιδί ακριβώς της εξέλιξης και των νέων μορφών εκμετάλλευσης, αποτελεί μια συνθήκη εργασίας, σχετικά πρόσφατη στη χώρα μας, καθόλου όμως καινούρια σε παγκόσμιο επίπεδο, η οποία βασίζεται στη διαμοιραστική οικονομία (gig economy) και στη λειτουργία όλων των υπηρεσιών που παρέχει η επιχείρηση μέσω μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας.

Όταν η εν λόγω εταιρία φινλανδικής προέλευσης έκανε την εμφάνισή της στη χώρα το 2018, η «ελεύθερη επιλογή ωραρίου» που πρόσφερε, τα μεγάλα bonus και ο μισθός που παρείχε ήταν το απαραίτητο καρότο για να προσελκύσει εργαζόμενους μιας χώρας, που ο καθарός βασικός μισθός είναι 547,5 ευρώ/μήνα. **Το ζήτημα είναι πως εμείς οι εργαζόμενοι οδηγοί δικύκλου, από το 2019 κερδίσαμε με αγώνες το νόμο 4611** που θεσμοθέτησε να μην επωμιζόμαστε τα έξοδα της δουλειάς μας: τη συντήρηση του οχήματός μας, τις βενζίνες που καίμε και τα μέσα προστασίας που χρησιμοποιούμε. Στις περιπτώσεις όμως που εργαζόμαστε κάτω από τον τίτλο του «συνεργάτη»,

καλοκαιριού
-αποζημίωση μη ληφθείσας αδειάς ή άδεια μετ' αποδοχών.
-πλήρη ασφαλιστική κάλυψη.

Για να συγκρίνουμε καλύτερα τι μας συμφέρει, δεν αρκεί να πούμε ότι ο διανομέας της Wolt βάζει καθαρά στην τσέπη, για πενήνήμερο οχτάωρο, 750€ το μήνα, γιατί το θέμα είναι τι βγάζει από την τσέπη για όλα τα έξοδα που θα προκύψουν και εν τέλει τι απομένει στην τσέπη αυτή. Πρέπει πάντα επίσης να λαμβάνουμε υπόψη μας, πως η αμοιβή που προσφέρει η Wolt δεν είναι νομοθετικά επικυρωμένη όπως ο βασικός μισθός. Μπορεί να αλλάξει ανά πάσα στιγμή, όποτε το θελήσει η επιχείρηση.

Παράλληλα η υποστήριξη μιας επιχείρησης που προσπαθεί να αλλάξει τις εργασιακές σχέσεις καθόλου μικρό πράγμα δε μπορεί να θεωρηθεί. **Γιατί η εργασιακή σχέση με τη Wolt, που βάφτισαν τον μισθωτό αυτοαπασχολούμενο και συνεργάτη, δεν είναι τίποτα άλλο από μια σχέση εξαρτημένης εργασίας.** Κατά την οποία όμως δεν έχουμε σταθερό μισθό, αφού αυτός εξαρτάται από το πόσες ώρες θα καταφέρουμε να «καπαρώσουμε» μέσω της ψηφιακής πλατφόρμας, επιπλέον εργαζόμαστε:

- ☛ Χωρίς επαρκή ιατρική ασφάλιση/κάλυψη σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθένειας,
- ☛ Χωρίς δικαίωμα σε δώρα, άδειες και επιδόματα.
- ☛ Η έννοια της απόλυσης δεν υφίσταται καν. Η εταιρία τερματίζει τη «συνεργασία της» μαζί μας, χωρίς να χρειάζεται να αιτιολογήσει τους λόγους, χωρίς να δικαιούμαστε αποζημίωση απόλυσης και ένταξη στο ταμείο ανεργίας.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΩΡΑΡΙΟ

ΑΝΟΙΓΕΙ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΧΩΡΙΣ ΩΡΑΡΙΟ

όλα αυτά δεν έχουν καμία σημασία. Καλούμαστε και πάλι να βάζουμε τα έξοδα για το μηχανάκι από την τσέπη μας, να πληρώνουμε οι ίδιοι για τα ένσημά μας και να μη μας καλύπτει κανείς σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος.

Σταδιακά η παροχή των bonus που έδινε η Wolt άλλαξε, οι απαιτήσεις της δουλειάς αυξήθηκαν και οι «όροι συνεργασίας» πήραν μια περίεργη τροπή, με συστήματα αξιολόγησης και διάφορες κυρώσεις προς τον εργαζόμενο «συνεργάτη». Παρ' όλ' αυτά υπάρχουν ακόμη και σήμερα συνάδελφοι που θεωρούν, πως όλα αυτά τα καλύπτει ο αρκετά μεγάλος μισθός που μπαίνει στην τσέπη τους το μήνα, σε αντίθεση με το να εργάζονταν κάπου αλλού ως μισθωτοί. Είναι όμως έτσι;

Στο πενήνήμερο οχτάωρο ένας διανομέας, εκτός από 3,80 καθαρά την ώρα δικαιούται:

-97,5€ τουλάχιστον το μήνα για τα έξοδα χρήσης και συντήρησης του δικύκλου ή να του παρέχεται εταιρικό δίκυκλο

-Όλο το ποσό που αφορά τις βενζίνες που καίμε την ώρα της δουλειάς (χοντρικά 70-100€ το μήνα ανάλογα με τα χιλιόμετρα που διανύουμε)

-Συν 25% προσαύξηση για κάθε ώρα που εργαζόμαστε από τις 22:00 έως τις 06:00.

-Συν 75% προσαύξηση τις Κυριακές

-Συν 100% προσαύξηση τις αργίες

-αποζημίωση σε περίπτωση απόλυσης και ένταξη στο ταμείο ανεργίας

-αποζημίωση σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος για πιθανά ιατρικά/νοσοκομειακά έξοδα,

- αναρρωτική άδεια

-Δώρο Χριστουγέννων, δώρο Πάσχα και επίδομα

Και αυτή η εργασιακή συνθήκη, κατά την οποία ουδεμία ανεξαρτησία έχουμε, έτσι όπως τη βιώνουμε στο πετσί μας όσοι και όσες δουλεύουμε για την εν λόγω επιχείρηση, αποτελεί ότι πιο σαθρό έρχεται να προβάλει η νέα τάση πραγμάτων στην εργασιακή πραγματικότητα. Θα το επαναλάβουμε όσες φορές χρειαστεί. **Η εργασία στη Wolt είναι εξαρτημένη σχέση εργασίας.** Μάλιστα το ίδιο το κράτος πλέον έχει επιλέξει να θίξει το ζήτημα μέσα και από την έκδοση μιας εγκυκλίου που συνέταξε το Νοέμβριο του 2020, στην οποία διατυπώνει διευκρινήσεις αναφορικά με το είδος της εργασιακής σχέσης και την ασφάλιση των διανομέων που απασχολούνται σε εταιρίες πλατφόρμες και κατά την οποία αναφέρει 20 και πλέον λόγους που η εργασιακή σχέση των διανομέων στις εταιρίες πλατφόρμες δεν μπορεί να είναι κάτι άλλο από εξαρτημένη σχέση εργασίας. Παραθέτουμε όλη την εγκύκλιο στο σάιτ μας και θα αναφέρουμε στο παρόν κείμενο επιγραμματικά κάποια σημαντικά σημεία:

Αναφορικά λοιπόν με την εγκύκλιο υπάρχει εξαρτημένη σχέση εργασίας:

1. όταν υποχρεούμαστε να παρέχουμε την εργασία μας αυτοπροσώπως.
2. όταν δε φέρουμε περαιτέρω ευθύνες για την επίτευξη του ορισμένου από την παροχή εργασίας αποτελέσματος
3. όταν ο εργοδότης καθορίζει τον τόπο, το χρόνο, τον τρόπο, το αντικείμενο και την έκταση παροχής εργασίας, δίνοντάς μας τις αναγκαίες εντολές και οδηγίες τις οποίες είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθούμε.
4. όταν ο εργοδότης έχει δικαίωμα να ασκεί εποπτεία και έλεγχο για τη διαπίστωση της συμμόρφωσής μας.
5. ακόμη και όταν αναπτύσσουμε πρωτοβουλίες ως προς τον τρόπο παροχής της εργασίας, οι οποίες χρειάζονται από τη φύση της εργασίας αυτής και ενίοτε δε μπορούν



να ελεγχθούν από τον εργοδότη, εφόσον παραμένουμε υποχρεωμένοι να ακολουθούμε τις εντολές του εργοδότη ως προς το χρόνο και τον τόπο παροχής αυτής.

6. ακόμη και όταν δεν είναι το κύριο επάγγελμά μας και τυχαίνει να είμαστε ανεξάρτητοι επαγγελματίες.

7. χωρίς να έχει σημασία το γεγονός της κατάταξης των αμοιβών μας στη φορολογική τάξη των εισοδημάτων εξ' ελευθέρων επαγγελμάτων, αφού σκοπός των σχετικών διατάξεων είναι απλώς η συστηματοποίηση της φορολογικής μεταχείρισης συγκεκριμένης φορολογητέας ύλης και όχι ο αναγκαστικός προκαθορισμός της φύσης των παρεχόμενων υπηρεσιών

8. όταν η εργασία μας παρέχεται αυτοπροσώπως, αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο στον ίδιο εργοδότη για εννέα συνεχείς μήνες.

9. όταν δεν παρέχεται η εργασία μας ευκαιριακά αλλά κατά σύστημα.

Και πιο συγκεκριμένα για την περίπτωση της εργασίας στη Wolt:

10. όταν είμαστε υποχρεωμένοι να φέρουμε τα διακριτικά ή το εμπορικό σήμα της εταιρίας την ώρα που εργαζόμαστε.

11. εφόσον έχουμε αποκλειστική πρόσβαση και χρήση της πλατφόρμας μέσω κινητής συσκευής, από την οποία ελέγχεται η παροχή της υπηρεσίας μας, όπως και της δυνατότητας ή μη εκχώρησης της συγκεκριμένης πρόσβασης σε τρίτους.

Να προσθέσουμε εδώ:

12. Είναι ξεκάθαρο πως το «πρόσωπο» που συντονίζει και οργανώνει την παροχή των υπηρεσιών διανομής από την αρχή μέχρι και την ολοκλήρωσή της είναι η επιχείρηση.

13. Ο εργαζόμενος διανομέας δεν έχει κανένα δικαίωμα να έχει δικούς του πελάτες, στους οποίους να παρέχει την υπηρεσία της διανομής και να κερδίζει από αυτή τη σχέση.

Παράλληλα το δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατέληξε σε διάταξη του στις 22/4/20, πως οι εργαζόμενοι για να μπορούμε να θεωρηθούμε αυτοαπασχολούμενοι, ανάμεσα σε άλλα, θα πρέπει να έχουμε τη δυνατότητα να ορίζουμε μονομερώς το χρόνο εργασίας μας, με βάση τις προσωπικές μας ανάγκες και όχι με βάση τα συμφέροντα του εργοδότη.

Η Wolt μέσω των e-mail και των χειριδίων της μας προωθεί συνεχώς σε τι ωράρια και περιοχές θα ήταν «καλό να εργαστούμε», τα οποία ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες της εταιρίας «σύμφωνα με τις ώρες αιχμής» και λειτουργούν για «το καλό του στόλου».

Τέλος, η εγκύκλιος καταλήγει στα συμπεράσματά της πως:

«το είδος της σύμβασης εργασίας όσων απασχολούνται στη διανομή προϊόντων (εστίασης), προσιδιάζει στη φύση και τα χαρακτηριστικά της εξαρτημένης σχέσης εργασίας και πάντως δεν είναι συμβατή με την αμοιβή των εν λόγω εργαζόμενων με Παραστατικό Παρεχόμενων Υπηρεσιών (πρώην τίτλος κτήσης), το οποίο ενδείκνυται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εντελώς ευκαιριακού και

και κλείνοντας αναφέρει πως:

«Η ως άνω διάταξη εισάγει τεκμήριο υπέρ της μισθωτής εργασίας. [...] Δεν μετατρέπει τις συμβάσεις παροχής ανεξαρτήτων υπηρεσιών ή έργου σε συμβάσεις εξαρτημένης εργασίας, το βάρος όμως της απόδειξης ότι δεν πρόκειται για σύμβαση εξαρτημένης εργασίας, φέρει πλέον ο εργοδότης, εφόσον αμφισβητήσει το ανωτέρω τεκμήριο.»

Δίνεται λοιπόν, το πράσινο φως σε όσους και όσες εργαζόμαστε υπό αυτό το καθεστώς σε εταιρίες πλατφόρμες να διεκδικήσουμε να αναγνωριστεί η εργασία μας ως εξαρτημένη σχέση εργασίας και να απαιτήσουμε να μας παρέχονται όλα τα μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα που δικαιούμαστε ως μισθωτοί που στην

κοινωνικές εισφορές για το διάστημα 2016-2018.

- Δύο μήνες μετά από αυτή τη νίκη στις 11/03/2021 στην Ισπανία αλλάζει ο κώδικας εργασίας των διανομέων που παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε εφαρμογές όπως η Deliveroo ή η UberEats και από εδώ και στο εξής θα θεωρούνται πλέον μισθωτοί.
- Στην Ιταλία 60.000 διανομείς θα πρέπει να προσληφθούν ως υπάλληλοι. Δεν θα πληρώνονται πλέον με το κομμάτι, αλλά θα υπογράψουν σύμβαση εργασίας με την υποχρέωση ιατρικών εξετάσεων, εκπαίδευσης και παροχής επαρκούς εξοπλισμού.

Αυτή τη στιγμή και όπως τρέχουν οι εξελίξεις στο πεδίο των εταιριών πλατφορμών: Δε θέλουμε ούτε να παραμείνουμε συνεργάτες, ούτε να μετενσαρκωθούμε σε ελεύθερους

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΤΙΘΕΜΕΝΗ

«ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ» ΠΟΥ ΩΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΤΗΣ WOLT ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ:

1. Για να αποκτήσουμε τη δυνατότητα να κάνουμε παραγγελίες με μετρητά θα πρέπει να παρέχουμε εγγύηση 200 ευρώ στη wolt, ώστε σε περίπτωση κλοπής, πλαστών κοκ θα τα βάζουμε από την τσέπη μας.

2. Όπως αναφέρεται στο εγχειρίδιο που μας παρέχουν, μετά την ολοκλήρωση μιας παραγγελίας, ο πελάτης έχει τη δυνατότητα να βαθμολογήσει τη διανομή. Και η βαθμολόγηση αυτή αποτελεί ένα από τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης της δουλειάς μας από την επιχείρηση. Στόχος μάλιστα πρέπει να είναι η βαθμολογία διανομής τουλάχιστον 4,75/5.

3. Μέχρι πρότινος, όσο μπορούσαμε να δουλεύουμε με εγγυημένες ωριαίες απολαβές, κάτι που διακόπηκε, όχι τυχαία, μετά τη δημοσίευση τη εγκυκλίου, έπρεπε να δεχόμαστε όλες τις παραγγελίες που μας έρχονταν στο σύστημα. Η άρνηση παραγγελίας κατά τη διάρκεια των προγραμματισμένων ωρών ήταν μη αποδεκτή. Στην περίπτωση άρνησης παραγγελίας κατ' επανάληψη (3 φορές) αφαιρούνταν η δυνατότητα να κλείσουμε προγραμματισμένες ώρες, ενώ ταυτόχρονα γινόταν διαγραφή των ωρών που είχαμε επιλέξει μέσα στην εβδομάδα.

4. Εξαιρετικά ανησυχητικές είναι και οι αναφερόμενες ως «επιπτώσεις» στο εγχειρίδιο σε περίπτωση που κάτι κάνουμε λάθος, οι οποίες αποτελούν ποινές που δίνουν το δικαίωμα στην εταιρία να μας βγάλει offline για 2-3 μέρες ή ακόμη και να τερματίσει τη συνεργασία.

5. Τα φιλοδωρήματα μέσω εφαρμογής δεν φτάνουν ποτέ ολόκληρα στον διανομέα καθώς φορολογούνται, ενώ η εταιρία στην εφαρμογή πελάτη αναφέρει ψευδώς ότι το φιλοδώρημα φτάνει 100% στον διανομέα.

Η Wolt στο εγχειρίδιο διανομέα που μας παρέχει έχει βγάλει ακόμη μια σειρά από «οδηγίες», οι οποίες αποσκοπούν στη χειραγώγηση των επιλογών μας. Οδηγίες που μας καθοδηγούν γύρω από το ποιος είναι ο στόχος ενός διανομέα της Wolt, το κόστος διανομής, τις μορφές συνεργασίας και γενικά έναν οδηγό πάνω στο «τι μας συμφέρει» σε τεχνικό και οικονομικό επίπεδο. **Θα μας επιτρέψετε να ξέρουμε εμείς τι μας συμφέρει, που καβαλάμε τη σέλα λίγο ή πολύ καιρό και αντιλαμβανόμαστε την εργασία όχι με όρους κέρδους και χασούρας, αλλά σε συνδυασμό με την υγεία και την ασφάλειά μας, το πόσες ώρες αντέχουμε να δουλεύουμε στο δρόμο και πόσο πιεστική μπορεί να γίνει η εργασία όταν εργαζόμαστε κάτω από το άγχος της αξιολόγησης ενός ρομπότ. Επιτρέψτε μας εμείς να γνωρίζουμε και όχι εσείς που βγάλατε ένα εγχειρίδιο πίσω από ένα γραφείο.**

ΔΕΝ ΕΙΜΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΟΥΤΕ ΙΝΔΙΚΟ ΧΕΙΡΙΔΙΟ
ΘΕΛΩ ΜΙΣΘΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ

πραγματικότητα είμαστε. Θεωρούμε, πως όσο και αν προσπαθήσουμε να βελτιώσουμε τις συνθήκες εργασίας εντός ενός τέτοιου καθεστώτος απασχόλησης, εάν εδραιωθεί είμαστε ήδη χαμένοι. Είναι απαραίτητο να καταστήσουμε αυτό το εργασιακό καθεστώς παράνομο το συντομότερο δυνατό, μη δίνοντας στις εταιρίες πλατφόρμες περαιτέρω έδαφος.

Σε ευρωπαϊκές χώρες, όπως στην Ιταλία, την Ισπανία και τη Γερμανία, στις οποίες η διανομή δουλεύει αποκλειστικά με εταιρίες πλατφόρμες και η «αυταπασχόληση» αποτελεί τον μόνο τρόπο να εργάζεται κανείς ως διανομέας¹, τα επίπεδα εκμετάλλευσης είναι πολύ χειρότερα. Οι απολαβές των εργαζομένων, σε σχέση πάντα με τον κατώτατο μισθό της κάθε χώρας, είναι πολύ μικρότερες από εδώ και το καθεστώς αξιολόγησης/κυρώσεων αρκετά πιο αυστηρό και αισχρό. Στην Ιταλία η εταιρία «Deliveroo», όταν αρνείσαι παραγγελία για 2 φορές συνεχόμενα, παρά το γεγονός ότι σου δίνει τη δυνατότητα να επιλέξεις, σε πετάει έξω από την εφαρμογή. Κάθε βδομάδα επιλέγεις τις ώρες που θες να δουλέψεις και ύστερα η επιχείρηση σου τις δίνει, εφόσον η αξιολόγησή σου βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα. Και εδώ στη Wolt έχουμε παρατηρήσει συνάδελφοι, ότι πολλές φορές οι ώρες που μας δίνονται, παρά τη φαινομενική δυνατότητα να τις επιλέγουμε, ελέγχεται από έναν «αλγόριθμο» το εάν και εφόσον τις αξίζουμε, με τη βαθμολογία μας να πρέπει να διατηρείται στο 4,75/5. Η εμπειρία συνάδελφοι μας διδάσκει, ότι υψηλή βαθμολογία σημαίνει και παραβίαση του ΚΟΚ.

Το παράδειγμα λοιπόν του εξωτερικού δείχνει, πως μόλις οι εταιρίες αυτές εδραιώνονται για τα καλά, προσελκύουν μεγάλο αριθμό εργαζομένων και ο «στόλος» τους γίνεται τεράστιος έχουν πλέον τη δυνατότητα να μονοπωλούν την αγορά και κατ' επέκταση τους όρους εργασίας. Το ίδιο λοιπόν θα μπορούσε να συμβεί και εδώ, εάν δε φρενάρουμε εγκαίρως τις διαθέσεις τόσο της Wolt, όσο και όλων των υπολοίπων εταιριών που επιλέγουν να χρησιμοποιούν αυτό το μοντέλο απασχόλησης.

Επιπλέον οι αγώνες που δίνουν συνάδελφοί μας στο εξωτερικό να σπάσουν αυτή τη συνθήκη εργασίας δείχνουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις καταπιεστικές διαστάσεις που έχει πάρει αυτή η συνθήκη στην εργασιακή ζωή. Μάλιστα πολλοί από τους αγώνες αυτούς έχουν αποβεί νικηφόροι:

- Οι διανομείς στην Ισπανία κέρδισαν μια μακράς διάρκειας δίκη ενάντια στην Deliveroo. Στις 12/01/2021 Δικαστήριο της Βαρκελώνης αποφάσισε πως 748 διανομείς της Deliveroo ήταν δηλωμένοι ψευδώς ως αυτοαπασχολούμενοι (falsos autonomos) ενώ θα έπρεπε να έχουν σχέση εξαρτημένης εργασίας, χωρίς να θεωρούνται «εξωτερικοί συνεργάτες». Η Deliveroo υποχρεούται πλέον να πληρώσει 1,3 εκατομμύρια ευρώ σε

επαγγελματίες. Όσον αφορά τους συναδέλφους που εργάζονται για διαχειριστές στόλου, στις περιπτώσεις που δε λαμβάνουν όλα όσα ορίζει ο νόμος τους καλούμε να έρθουν από το σωματείο και να προχωρήσουμε σε καταγγελίες στην Επιθεώρηση Εργασίας.

Εδώ και 14 χρόνια, το σωματείο μας έχει αντιμετωπίσει εκατοντάδες υποθέσεις και μετράμε αρκετές νίκες ακόμη και απέναντι σε εργοδότες μεγαθήρια. Η εμπειρία μας μεγαλώνει και μαζί και οι δυνατότητές μας. Καλούμε όλους τους συναδέλφους και τις συναδέλφισσες να μην ανέχονται να τους εκμεταλλεύεται κανένας. Προχωράμε σταθερά και κάθε μέρα επιβάλλουμε βήμα βήμα το δικίο μας στους εργασιακούς χώρους. Κανένας άλλος δε θα το κάνει για μας.

Εμείς, ως Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου, ως το σωματείο του επαγγέλματος των εργαζομένων με δίκυκλο, θεωρούμε τους εργαζόμενους της Wolt συναδέλφους μας. Με μεγάλη χαρά είδαμε συναδέλφους να στέκονται στο πλευρό μας συμμετέχοντας στην απεργία που καλέσαμε στις 8 Οκτώβρη. Τους περιμένουμε να έρθουν στο σωματείο και μαζί να παλέψουμε να αναγνωριστεί η εργασία της διανομής σε όλες τις εταιρίες πλατφόρμες ως εξαρτημένη σχέση εργασίας.

ΝΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΕΙ Η ΣΧΕΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΕΝΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΠΛΗΡΗ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ ΔΙΚΥΚΛΟΥ ΣΕ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ



1 Στη Γερμανία η delivery hero, που στην Ελλάδα είναι γνωστή με τον τίτλο efood go, απασχολεί επίσης το προσωπικό της διανομής της ως «συνεργάτες».

ΓΙΑ ΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΒΙΑΣ ΚΑΙ ΛΗΣΤΕΙΑΣ ΣΕ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ

Τους τελευταίους μήνες έχουν δημοσιοποιηθεί δεκάδες ληστείες, περιστατικά βίας και τρομοκρατήσης συναδέλφων που συντελούνται από αγνώστους στους δρόμους της μητρόπολης ενάντια σε διανομές που εργάζονται κυρίως στην ταχυεστίαση. Σε εβδομαδιαία βάση μαθαίνουμε για επιθέσεις σε ταχυδιανομές (delivery) όπου υπό την απειλή και συχνά τη χρήση μαχαιριών, κατασβιδιών κ.λ.π, ομάδες αγνώστων αποσπούν παραγγελίες, χρήματα, εισπράξεις, κινητά, κλειδιά μηχανής ή και ολόκληρο το δίκυκλο. Πολλά περιστατικά έχουν καταγγεληθεί από την Πρωτοβουλία κατοίκων Γκύζη για την ταξική αλληλεγγύη, ενώ σε Καισαριανή, Παγκράτι και Βύρωνα εδώ και μήνες δημοσιοποιούνται καταγγελίες από τους ίδιους τους συναδέλφους που έχουν πέσει θύματα ληστείας. Αντίστοιχα σκηνικά βίας έχουν καταγγεληθεί στον Πειραιά και τον Άγιο Παντελεήμονα αλλά και άλλες γειτονιές.

Στα περισσότερα περιστατικά καλείται επιτόπου η αστυνομία και τα θύματα παραπεμπούν στα κατά τόπους αστυνομικά τμήματα για καταγγελία, ενημερώνονται οι κάτοικοι της περιοχής ή της γειτονιάς, οι οποίοι ως επί το πλείστον συνδράμουν τα θύματα κι ενημερώνεται το σωματοείο μας. Παράλληλα ενημερώνονται και τα καταστήματα, τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις επιδεικνύουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τις «παραγγελίες που δεν παραδόθηκαν» παρά για τον ίδιο τους εργαζόμενο.

Όσο για το «κόστος» που αφορά τις κλεμμένες παραγγελίες και εισπράξεις θα πρέπει να επισημάνουμε πως σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να μετακυλιέται στην πλάτη των εργαζομένων. Ως σωματείο θεωρούμε πως η καταγγελία της ληστείας στην αστυνομία επαρκεί προκειμένου οι επιχειρήσεις να καλύπτουν τους εργαζόμενους και να απορροφούν την οποιαδήποτε οικονομική ζημιά, καθώς σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να καλυφθεί το κόστος της σωματικής και ψυχολογικής βίας που υφίστανται τα θύματα αυτών των επιθέσεων.

Οι βίαιες επιθέσεις που περιγράφουμε δεν αποτελούν κεραυνό εν αιθρία σε μια ήσυχη και ειρηνική περίοδο. Όσο η φτωχοποίηση της κοινωνίας εντείνεται, όσο η κρίση του καπιταλισμού βαθιάειν, έρχεται στην επιφάνεια όλη η σαπίλα και η δυσωδία ενός ήδη προβληματικού συστήματος που αναδεικνύει και το πραγματικό ζητούμενο.

Από τον Μάρτιο του 2020 και το ξέσπασμα της πανδημίας του covid-19, ζούμε μια πρωτόγνωρη πραγματικότητα που μας έχει επιβληθεί βίαια, που επελαύνει σε κάθε πτυχή της κοινωνικο-οικονομικής ζωής και φέρνει την εργατική τάξη αντιμέτωπη με παλιά αλλά και νέα προβλήματα που συνεχώς οξύνονται. Με την υγειονομική κρίση να υποδαυλίζει την οικονομική κρίση που επιτίθεται με αμείωτη ένταση στα εργατικά κεκτημένα, έχουμε βρεθεί μεταξύ Σκύλλας και Χάρυβδης, αντιμέτωποι με τον κανιβαλισμό που γεννά η ανεργία, η φτώχεια και η εξαθλίωση όταν συνδυάζονται με την έλλειψη ταξικής συνείδησης και κάθε αίσθημα κοινωνικής αλληλεγγύης.

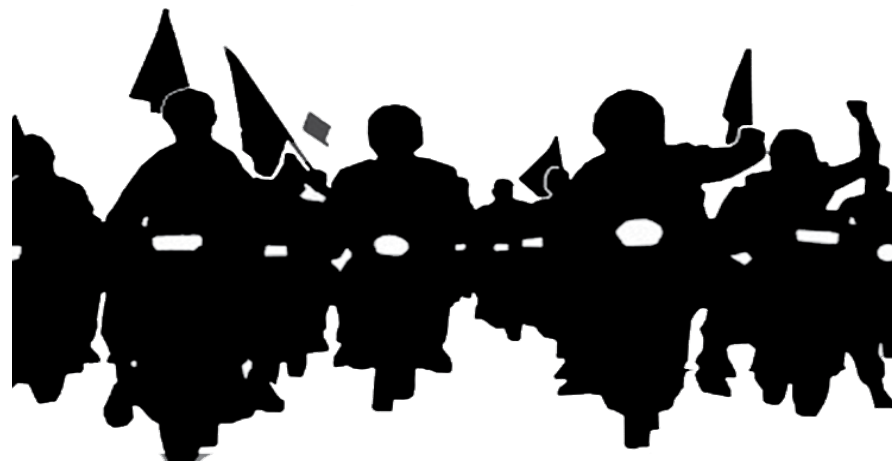
Ως ταχυμεταφορείς courier, ταχυδιανομείς delivery και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο είμαστε ένα από τα επαγγέλματα που έχουν παραμείνει στην «πρώτη γραμμή» του

τριτογενή τομέα καθόλη τη διάρκεια του lockdown. Όμως πλέον δεν ανησυχούμε μόνο για την διαρκή έκθεσή μας στην πανδημία και τη διασπορά του ιού αλλά και για κάθε ανάλογη συμμορία που επιλέγει συνειδητά να χτυπήσει και να ληστέψει εργαζόμενους. Για κάθε ομάδα ή «παρεάκι» που μέσα στην ένταση της βίαιης αυτής αναδιάρθρωσης που εξελίσσεται εδώ και 14 χρόνια στη χώρα, επιλέγει συνειδητά να χτυπήσει, να ληστέψει, να τραμπουκίσει και να τραυματίσει εργαζόμενους, την ώρα του μεροκάματου, με καρτέρια και ενέδρες στα σκοτεινά και έρημα σημεία της πόλης, που αναπόφευκτα κάθε ντελιβεράς θα αναγκαστεί να διασχίσει στη βάρδια του.

Γι' αυτό και προτρέβουμε κάθε συνάδελφο και συναδέλφισσα να καταγγέλλει άμεσα οποιοδήποτε περιστατικό βίας. Να μην υποκύπτει στο φόβο. Να το μοιράζεται και να το δημοσιοποιεί στη γειτονιά, στους εργαζόμενους της περιοχής και στο σωματείο. Η δημοσιοποίηση είναι το πρώτο μεγάλο βήμα ενάντια στη βία καθώς οι πάσης φύσεως συμμορίες αρχίζουν να νοιώθουν άβολα όταν το φως των καταγγελιών πέφτει στους σκοτεινούς δρόμους και τα σοκάκια που οργανώνουν τις επιθέσεις τους ενάντια σε ανυπεράσπιστους εργαζόμενους. Καταγγέλλουμε, δημοσιοποιούμε τις επιθέσεις σε βάρος μας. Κανένας και καμία μόνη, κανείς εκτεθειμένος στη βία των συμμοριών και την ασυδοσία των αφεντικών. Σε κάθε περίπτωση επικοινωνούμε άμεσα με το σωματείο είτε επειδή υπήρξαμε θύμα «συμμορίας» είτε επειδή υφιστάμεθα οποιασδήποτε εργοδοτική αυθαιρεσία.

Τα περιστατικά βίας ενάντια σε εργαζόμενους μας γεμίζουν οργή. Γιατί όποιος χτυπάει την εργατική τάξη, μόνο ως εχθρός της μπορεί να ειδωθεί. Γι' αυτό και καθένας πρέπει να κάνει την επιλογή του:

Ή με τον κανιβαλισμό και τη σαπίλα, ή με την εργατική τάξη και την αλληλεγγύη.



ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ για ΚΟΥΡΙΕΡ-ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ

ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΔΙΚΥΚΛΟ

ΣΤΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 14⁰⁰-18⁰⁰

ΣΑΒΒΑΤΟ 24 ΑΠΡΙΛΗ 2021

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑ

14⁰⁰ ΠΕΔΙΟΝ ΑΡΕΩΣ

Τα ενυπόγραφα κείμενα είτε αφορούν προσωπικές απόψεις, είτε απόψεις επιτροπών εργαζομένων σε χώρους εργασίας, και όχι κατ'ανάγκη τις θέσεις της ΣΒΕΟΔ.

Επικοινωνήστε μαζί μας με κείμενα, καταγγελίες, απόψεις, φωτογραφίες, σκίτσα ή περάστε μια βόλτα για ένα καφέ και κουβεντούλα κάθε Τρίτη & Σάββατο μετά τις 18:00 στη διεύθυνση: Ομήρου Σκυλίτση 10, Εξάρχεια. Τηλέφωνο επικοινωνίας: 6946747244.

Για τους χαι-τεκ στείλτε: info@sveod.gr ή σερφάρεται στο σαιτ μας: www.sveod.gr

