

Πειραιάς, 31/7/2024

Προς:

- Υπουργείο Εργασίας
- Υπουργείο Μεταφορών
- Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής
- ΕΒΕΠ
- ΟΣΜΕ
- ΓΣΕΕ
- ΜΜΕ
- ΠΣΧΕΜ
- ΟΦΑΕ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ - ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ ΕΚΡΗΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Τα ατυχήματα στη χερσαία εμπορευματική μεταφορά έχουν συγκεκριμένες αιτίες με αιχμή του δόρατος τον ανθρώπινο παράγοντα:

- 1) Συνθήκες εργασίας των επαγγελματιών οδηγών (7 ημέρες την εβδομάδα επί 15 ώρες ημερησίως 28-31 ημέρες το μήνα), αμοιβές κατώτερες της πιστοποιημένης εργασίας του μισθωτού οδηγού λόγω εξειδίκευσης, παροχές (κατώτατος μισθός, κουπόνια, διατακτικές, προπληρωμένες κάρτες) οι οποίες γίνονται μισθός για τις προαναφερόμενες ώρες και ημέρες εργασίας
Υποχρεώνονται οι μισθωτοί οδηγοί να χρησιμοποιούν διπλές κάρτες ταχογράφου, μαγνήτες, κομπιούτερ αλλοίωσης στοιχείων ωρών οδήγησης και ανάπαυσης ταχογράφου και να χρησιμοποιούν το out των καρτών από τη συσκευή
Αυτά αποτρέπουν νέους οδηγούς να προσέλθουν στο επάγγελμα του οδηγού
- 2) Μεταφορικές εταιρίες
Χαμηλά κόμιστρα, αθέμιτος ανταγωνισμός (όχι μόνο από τις μεταφορικές, αλλά και από τους παραλήπτες/αποστολείς των εμπορευμάτων), ανταγωνισμός επί των δρομολογίων λόγω των χαμηλών κομιστρων και του χαμηλού μισθού των οδηγών, προσλήψεις με άλλες ειδικότητες χαμηλού κόστους λόγω Β.Α.Ε., μη συντηρημένα φορτηγά λόγω των ακριβών αναλώσιμων υλικών συντήρησης, υψηλή φορολογία ΦΠΑ-ΦΜΥ, ειδικοί φόροι κατανάλωσης καυσίμων, διόδια, ασφαλιστήρια φορτηγών, πινακίδες ρυμουλκούμενων "Ρ"

3) Έλλειψη τεχνικών γνώσεων

Έλλειψη σεμιναρίων για σωστή φόρτωση/εκφόρτωση, στοιβασία, ασφάλιση φορτίου, δυνάμεις που ενεργούν κατά την κυκλοφορία των φορητών, έλλειψη σεμιναρίων για τους σύγχρονους ψηφιακούς ταχογράφους, έλεγχος φορητών, ελλιπείς έλεγχοι από τις αρμόδιες υπηρεσίες Υπουργείων Εργασίας/Μεταφορών/Τροχαίας.

Αντί να υπάρχουν τα προαναφερόμενα για τη σωστή λειτουργία της χερσαίας μεταφοράς το σύστημα φροντίζει για τα κάτωθι.

Η εργασία του μισθωτού οδηγού κατ' εντολή εργοδότη είναι:

- Να χειρίζεται καλά το ηλεκτρικό ή χειροκίνητο παλετοφόρο στις εκάστοτε αποθήκες, οι οποίες παραλαμβάνουν τα δικά τους εμπορεύματα από το επικαθήμενο φορητό.
- Να σπάει παλέτες με κωδικούς
- Να φορτώνει/εκφορτώνει ώστε οι εμπλεκόμενοι να μειώνουν το λειτουργικό κόστος
- Να γνωρίζει ο οδηγός να κρατά το τιμόνι και να πατάει φρένο-γκάζι και φυσικά
- Να έχει τα τυπικά χαρακτηριστικά του επαγγελματία οδηγού (δίπλωμα, Π.Ε.Ι., ADR) ώστε να μπορεί να κυκλοφορεί τα Δ.Χ.Φ. στους δρόμους και εννοείται ότι μετά πρέπει να έχει την κατάλληλη πνευματική διαύγεια και τη σωστή σωματική κατάσταση να οδηγήσει το φορητό 15 ώρες ημερησίως.

Στο δια ταύτα

Αυτά συμβαίνουν γιατί δεν υπάρχουν κανόνες στη μεταφορά λόγω της ανεπάρκειας πολιτείας-κράτους να εφαρμόσει τους νόμους που ψηφίζει, αλλά και άλλων παραγόντων που εμπλέκονται στη μεταφορά διεκδικώντας το δικό τους προσωπικό κέρδος, αδιαφορώντας για την ασφάλεια όλων, καθώς δεν κινδυνεύουν από κυρώσεις και ποινικές διώξεις αφού ως μόνος υπεύθυνος θα κατηγορηθεί ο μισθωτός οδηγός.

Συνεπώς, αυτές οι καταστάσεις που υφίστανται στη μεταφορά με ευθύνη πρωτίστως της πολιτείας/κράτους και δευτερευόντως των εταιριών/οδηγών δημιουργούν ένα εκρηκτικό κοκτέιλ που αναγκάζει σύσσωμη τη χερσαία εμπορευματική και επιβατική μεταφορά να λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο ώστε να ανταπεξέλθει στα καθημερινά έξοδα κάποιων για την καθημερινή επιβίωση (οδηγοί) και κάποιων άλλων για τα κέρδη, αδιαφορώντας για τις ανθρώπινες απώλειες.

ΣΕΟΦΑΕ

