



Υγεία

Διημερίδα ΓΣΕΕ για
την Y&A της Εργασίας
σελ. 2



Περιβάλλον

Οδικές μεταφορές
και περιβάλλον
σελ. 3



ΔΡΑΣΗ

για **ΥΓΙΕΙΝΗ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΟΫΠΑΛΛΗΛΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΘΗΝΑΣ • ΤΕΥΧΟΣ 55 • 5ος ΧΡΟΝΟΣ • ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1996

ΕΝΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι η Αθήνα και η ευρύτερη περιοχή της έχουν μετατραπεί σε Γόρδο δεσμού.

Ταυτόχρονα όμως η περιοχή της Πρωτεύουσας αποτελεί το προς τα έσω και προς τα έξω πρόσωπο της Ελλάδας και του Ελληνισμού και σ' αυτήν κατοικεί και εργάζεται το 1/3 του πληθυσμού της Χώρας.

Οι συνθήκες περιβαλλοντικής υποβάθμισης, συμφόρησης και διάλυσης του παραγωγικού δυναμικού της, συνεχώς επιδεινώνονται. Επομένως, κάθε απόφαση για προγραμματισμό έργου ή επένδυσης για την Πρωτεύουσα, θα πρέπει να αξιολογείται με τα παραπάνω κριτήρια και όχι ως εάν να πραγματιστούν σε οποιαδήποτε άλλη διοικητική ενότητα της Χώρας.

Σήμερα η Πρωτεύουσα μπορεί να χαρακτηρίσει ως προβληματική Περιφέρεια του Ελληνικού χώρου, με αντιοκονομίες στη λειτουργία της, με χαμηλή παραγωγικότητα εργασίας, με αποβιομηχάνιση, με τους υψηλότερους δείκτες ανεργίας στη Χώρα και με απαξίωση των επενδεδυμένων κεφαλαίων στην περιοχή της. Επιβάλλεται να ληφθούν μέτρα, ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της Πρωτεύουσας, ιδιαίτερα στην παρούσα οικονομική συγκυρία με τη διεύρυνση των αγορών, βασισμένη αφ' ενός στη θέση της στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αφ' ετέρου στην εγγύτητα και την πολιτισμική συγγένεια με τις χώρες του ευρύτερου γεωγραφικού χώρου.

Διαπιστώνεται η περιπλοκήτητα των

προβλημάτων και η αδυναμία αποτύπωσής τους και αντιμετώπισή τους από εργαλεία παραδοσιακού τύπου, όπως ο φυσικός σχεδιασμός. Κρίνεται αναγκαία πέραν αυτού, η διατύπωση στρατηγικού σχεδίου δράσης, με ιεραρχημένους στόχους, από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (κράτος σε όλες του τις μορφές Τ.Α., κοινωνικοί φορείς, κινήσεις πολιτών), ώστε οι ενέργειες, που θα αποφασιστούν, να έχουν διαρκές και συντηρήσιμο αποτέλεσμα.

Με αυτές τις διαπιστώσεις ξεκινάει ο καταστατικός χάρτης της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας όπως προτίνεται από το ΤΕΕ και τον Δήμο Αθηναίων.

Σ' αυτόν προτείνεται η μητροπολιτική διάρθρωση και διαχείριση αφού:

« Τα εγγενή προβλήματα, που προκύπτουν τόσο από το μέγεθος των πληθυσματικών, οικονομικών και κοινωνικών συνιστώσων, όσο και ως αποτέλεσμα των ισχυρών αντικρουόμενων συμφερόντων, δεν μπορεί να αντιμετωπιστούν παρά από ειδικό Φορέα για την Μητροπολιτική περιοχή, όπως επιτάσσει το Σύνταγμα, που να είναι ισχυρός και μοναδικός, συγκροτούμενος με τρόπο που θα εξασφαλίζει την αντιπροσωπευτικότητα, τη συνέχεια και τη συνέπεια της πολιτικής, σε αναφορά με τα προβλήματα της πόλης.

Για τα μεγάλα έργα:

Τα Μητροπολιτικής σημασίας Έργα για την Πρωτεύουσα οφείλουν να πειθαρχούν στο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και οργάνωσής της. Είναι αναγκαία

η πλήρης διαφάνεια των στόχων τους και ο ελεγχός των επιπτώσεών τους στη ζωή της πόλης και των κατοίκων της.

Για τον πολιτισμό:

« Η Πολιτεία οφείλει να αντιμετωπίσει τον πολιτισμό ως κρίσιμο αναπτυξιακό μέγεθος, για το οποίο είναι απαραίτητο να διατεθούν φροντίδα και πόροι».

Για τον σχεδιασμό της μητροπολιτικής περιοχής:

• Η σημερινή Αθήνα έχει χαρακτηριστεί μεγαλούπολης, ενώ δεν διαθέτει την απαιτούμενη ακτινοβολία μιας Μητρόπολης. Επιπλέον, χαρακτηρίζεται από ατελή δομή, τόσο στον αστικό, όσο και στον περιαστικό της χώρου. Για να ανασχεθούν τα φαινόμενα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός για την Μητροπολιτική περιοχή οφείλει να έχει συνέχεια και συνέπεια, με έκαστην πολιτική διάσταση και να υλοποιείται και να ελέγχεται από την ενιαία Μητροπολιτική Διοίκηση, ώστε να μην ανατρέπεται από την εναλλαγή των κυβερνήσεων.

• Ο τρόπος με τον οποίο γίνονται σήμερα αντιληπτά τα οικυμένα περιβαλλοντικά προβλήματα, αντιδιαστέλλει το φυσικό από το ανθρωπογενές περιβάλλον. Όμως στον χώρο που αναπτύσσεται μια Μητροπολιτική περιοχή, είναι αναγκαίο να οχυρωθεί τόσον ο αστικός, όσον και ο περιαστικός χώρος, με γνώμονα τον άνθρωπο (κάτοικο-εργαζόμενο) και τη διαφύλαξη του συνολικού περιβάλλοντος και ιδιαίτερα των χρήσεων γης, διάμέσου του προσδιορισμού του ρόλου, που καλείται να υπηρετήσει κάθε υποπε-

ριοχή του ενιαίου Μητροπολιτικού χώρου. Με την έννοια αυτή, δε νοείται σήμερα στη Μητροπολιτική περιοχή της Πρωτεύουσας η εκτός σχεδίου δομήση.

• Οι ελεύθεροι, από παντός είδους κατασκευές, επεμβάσεις και υποδομές χώροι, η σχύρωση της πόλης από ειδικές συνθήκες, η ποιότητα της ατμόσφαιρας, αποτελούν στοιχεία του συνολικού περιβάλλοντος, τα οποία έχουν βαρύνουσα σημασία για την Μητροπολιτική περιοχή. Επομένως, απαιτείται πρόγραμμα δημιουργίας νέων ελεύθερων χώρων, αυστηρής διαφύλαξης των υπαρχόντων, με άμεση υπαγωγή των προγραμμάτων των διαφόρων φορέων δημοσίου συμφέροντος στο στρατηγικό σχέδιο της μητροπολιτικής περιοχής.

• Σήμερα, είναι φανέρο, περισσότερο από κάθε άλλη ιστορική φάση του πολεοδομικού σχεδιασμού, ότι τα αστικά φαινόμενα είναι εξαιρετικά πολύπλοκα και αλληλένδετα με όλες τις εκφάνσεις του κοινωνικοοικονομικού γίγνεσθαι. Είναι ο λόγος που τα έργα στρατηγικής σημασίας οφείλουν να καλύπτουν ταυτόχρονα δύο ους τους ημερήσιες τομείς ζωής στη Μητροπολιτική περιοχή, όπως τις υποδομές, την κυκλοφορία, την αναδιογύνωση των κέντρων, τις αναπτύξεις περιοχών και τις συνθήκες διαβίωσης, τον περιαστικό χώρο, την αισθητική της πόλης και τον πολιτισμό, με επεμβάσεις σύνθετες και με εκ των προτέρων γνωστές πις επιπτώσεις τους. Η πολιτισμένη κινητικότητα των πολιτών στην πόλη, αποτελεί καθήκον της πολιτείας.



Καλές Χιρτές

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΥΠΟΘΕΣΗ

Διημερίδα ΓΣΕΕ για την Υ & ΑΕ

Σταχυολόγηση προτάσεων σε σχέση με τον Επαγγελματικό Κίνδυνο

Η προστασία της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, η πρόληψη των επαγγελματικών κινδύνων και γενικά η βελτίωση των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων αποτελούν τοή μόνιμο δικαίωμα των εργαζομένων και απαραίτητο στοιχείο μιας κοινωνικά δύναμης πολιτείας.

Τα εργατικά ατυχήματα και οι επαγγελματικές ασθένειες, εκτός από τις ανθρώπινες πτυχές, για τους εργαζόμενους και τις οικογένειές τους, προκαλούν μεγάλα οικονομικά βάρη για τα ασφαλιστικά ταμεία και την εθνική οικονομία εν γένει.

Κάθε χρόνο θρηνούμε 120 περίπου νεκρούς από θανατηφόρα ατυχήματα και ακόμα 25.000 περίπου εργαζόμενους, θύματα εργατικών ατυχημάτων.

Είναι σαφές πλέον ότι ενώ μέχρι σήμερα και με βάση το Ν.1568/85 οι προαναφερθέντες Θεσμοί για την Υ & ΑΕ εφαρμόζονται από 542 Επιχειρήσεις, που απασχολούσαν το 20% του Εργατικού Δυναμικού, τώρα με την κύρωση της Οδηγίας πλαισίου 89/391 με το ΠΔ 17/96 επεκτείνονται στις 508.538 επιχειρήσεις που απασχολούν το 80% του εργατικού δυναμικού.

Η Κυβέρνηση πρέπει να προχωρήσει άμεσα στην έκδοση των παρακάτω νομοθετημάτων σύμφωνα με τις θέσεις της ΓΣΕΕ.

- Διαδικασία αδειοδότησης των Υπηρεσιών Προστασίας και Πρόληψης
- Βιβλιάριο Επαγγελματικού Κινδύνου

1) Είναι αναγκαία η ύπαρξη δευτεροβάθμιου επιπέδου οργάνωσης και παροχής υπηρεσιών πρόληψης του Επαγ-

γελματικού Κινδύνου.

Στο πλαίσιο του συστήματος παροχής υπηρεσιών υγείας από τους ασφαλιστικούς φορείς να συγκροτηθεί ικλαδος πρόληψης του Επαγγελματικού Κινδύνου. Κάθε εργοδότης να καταβάλλει υποχρεωτικά εισφορά επαγγελματικού κινδύνου για κάθε φορά απαραίτητες ανάλογα με το συντασδόμενο επαγγελματικό κίνδυνο.

2) Πρέπει άμεσα να αξιο-

κό βιβλιάριο επαγγελματικού κινδύνου (αντίστοιχον με αυτού της ασθένειας) στο οποίο θα καταγράφονται τα βασικά ατομικά στοιχεία ιατρικό ιστορικό, επαγγελματικό ιστορικό θα προσδιορίζονται μέσω αυτού του περιεχομένου και η συχνότητα των περιοδικών ιατρικών εξετάσεων που θα κρίνονται κάθε φορά απαραίτητες ανάλογα με το συντασδόμενο επαγγελματικό κίνδυνο.

πτώσεις αυτές - δεν θα υπήρχε πρακτικά καμία δυνατότητα διασφάλισής τους.

5) Τριτοβάθμιο επίπεδο οργάνωσης και παροχής Υπηρεσιών Υ+ΑΕ και πρόληψης του Επαγγελματικού Κινδύνου.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

1. Η άμεση ενεργοποίηση των αρμόδιων φορέων για την παραγωγή του απαραίτητου εξειδικευμένου επιστημονικού δυναμικού που θα στελεχώσει τις δραστηριότητες και υπηρεσίες αυτές.

2. Η θέσπιση ελάχιστων προδιαγραφών που θα πρέπει να πληρούν οι παρέχοντες υπηρεσίες Υ+ΑΕ και Π του ΕΚ, με ΠΔ 17/1996 μετά από σχετική εισήγηση του ΣΥΑΕ όπως επίσης και τις ελάχιστες απαντήσεις στελέχωσής τους σε επιστημονικό δυναμικό (ιατρός εργασίας, ΤΑ, εργονόμοι, νοσηλευτικό προσωπικό κ.λπ.).

3. Η λειτουργία των Επιθεωρήσεων Εργασίας.

Ο αγώνας του ΣΚ για τη θεσμοθέτηση και εφαρμογή του προαναφερθέντος θεσμού πλαισίου πρέπει να είναι διαρκής και έντονος.

Πρώτο καθήκον όμως των συνδικαλιστικών οργανώσεων όλων των βαθμίδων είναι η άμεση εκλογή αντιπροσώπων ή Επιτρόπων Υ+ΑΕ σε κάθε μία επιχείρηση. Ταυτόχρονα θα πρέπει να αξιοποιήσουμε το Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛΙΝΥΑΕ) για να καλύψουμε τις ανάγκες του ΕΚ σε Πληροφόρηση, Εκπαίδευση-Κατάρτιση, Εφαρμοσμένη έρευνα».



ΤΩΡΑ ΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΙΚΑΤΩΝ !!!

ποιηθεί η σημερινή υποδομή του ΙΚΑ (Κέντρο Διάγνωσης και Ιατρικής της Εργασίας) και του Υ. Υγείας (Ιν. Ερ. Νοσ. Θάρακος -Υ+ΑΕ) με τη διαμόρφωση Ενιαίου Οργανισμού και κατάλληλη στέλέχωση σε εξειδικευμένους ιατρούς εργασίας και άλλο προσωπικό, θα μπορεί να εκπονεί συγκεκριμένα προγράμματα πρόληψης του Επαγγελματικού κινδύνου σε γεωγραφικές περιοχές όπου οι σχετικοί κίνδυνοι πολλαπλασιάζονται με την ευρεία χρήση φυτοφαρμάκων όπως επίσης και απομονωμένων εγκαταστάσεων άλλων παραγωγικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Στην περιπτωση αυτή ο εργοδότης θα καταβάλλει το αντίτιμο του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών για τις οποίες άλλωστε - στις περι-

4) Στο πλαίσιο του ΕΣΥ και των συγκεκριμένων προβλέψεων για υπηρεσίες Ιατρικής της Εργασίας που θα πρέπει να υπάρχουν στα Κέντρα Υγείας και οι οποίες θα μπορούν να καλύπτουν τόσο τις ανάγκες πρόληψης του επαγγελματικού κινδύνου σε γεωγραφικές περιοχές όπου οι σχετικοί κίνδυνοι πολλαπλασιάζονται με την ευρεία χρήση φυτοφαρμάκων όπως επίσης και απομονωμένων εγκαταστάσεων άλλων παραγωγικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Στην περιπτωση αυτή ο εργοδότης θα καταβάλλει το αντίτιμο του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών για τις οποίες άλλωστε - στις περι-

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ γνώμη προς την Ελλάδα και την Πορτογαλία αποφάσισε να απευθύνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλώντας τις δύο χώρες-μέλη να εφαρμόζουν την κοινοτική οδηγία για την προστασία των εργαζομένων από την ιονίζουσα ακτινοβολία. Σύμφωνα με αυτήν, οι «εξωτερικοί εργαζόμενοι», δηλαδή όσοι χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις μιας επιχείρησης χωρίς να εργάζονται μόνιμα σ' αυτήν, θα πρέπει να τυγχάνουν προστασίας από την ιονίζουσα ακτινοβολία, όπως ακριβώς και οι μόνιμοι εργαζόμενοι στην επιχείρηση.

Η κοινοτική οδηγία δεν αφορά μόνο όσους εργάζονται σε σταθμούς πυρηνικής ενέργειας αλλά και εργαζόμενους σε άλλους τομείς όπως η ιατρική, η βιομηχανία και η έρευνα.

Οι χώρες-μέλη της Ένωσης όφειλαν να έχουν ενσωματώσει την εν λόγω οδηγία στην εθνική τους νομοθεσία ως τον Δεκέμβριο του 1993.

Η Ελλάδα και η Πορτογαλία είχαν προετοιμάσει σχετικά σχέδια νόμου για τα οποία η Επιτροπή είχε ανακοινώσει συστάσεις το 1995. Έκτοτε όμως οι δύο χώρες δεν ενημέρωσαν την Επιτροπή.

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

«Οδικές μεταφορές και περιβάλλον - Ενεργειακές και δημοσιονομικές πλευρές», τίτλοφορείται Έκθεση της EUROSTAT που στοχεύει να βοηθήσει στην καλύτερη κατανόηση της σχέσης που υπάρχει μεταξύ μεταφορών, ενέργειας, δημοσιονομικών δομών και περιβάλλοντος.

«Η επιδίωξη μιας βιώσιμης κινητικότητας» είναι ένας στόχος της κοινής πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε. Αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης ρυθμιστικών μέτρων, που θα συμπληρωθούν με τη σωστή χρησιμοποίηση και διαφάνεια των οικονομικών μέσων μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Η έκθεση προσδιορίζει:

«Υπάρχουν δύο σημαντικά εμπόδια για την υλοποίηση αυτού του στόχου: ή όλο και μεγαλύτερη και ασυγκράτητη ζήτηση για ενέργεια και χώρο».

Η έκθεση προβαίνει σε πολλές διαπιστώσεις, όπως:

Πάνω από το 30% της ενέργειας της ΕΕ απορροφάται από τις μεταφορές:

Μεταξύ του 1960 και 1994, το μερίδιο των μεταφορών στο σύνολο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας της ΕΕ αυξήθηκε από 16,7% σε 30,8%. Στο εξής ξεπέρασε το μερίδιο της βιομηχανίας. Οι οδικές μεταφορές έπαιξαν βασικό ρόλο σε αυτή την εξέλιξη. Κατανάλωσαν το 83,3% αυτού του μεριδίου του 1994, έναντι μόνο 57,5% το 1960. Όσον αφορά στις αεροπορικές μεταφορές, το μερίδιο τους αυξήθηκε επίσης περνώντας από το 6,4% το 1960 στο 11,5% το 1994.

Αντίθετα το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών και της ναυσιπλοΐας, εσωτερικής και ανοιχτής θαλάσσης, μειώθηκε. Η έκθεση

παραποτεί ότι, για τις οδικές μεταφορές, «οι δυνατότητες αντικατάστασης των καυσίμων είναι ελάχιστες σήμερα (με εξαίρεση τη μετάβαση από τη βενζίνη στο ντίζελ). Οι αεροπορικές μεταφορές υποφέρουν από τις ίδιες δυσκολίες».

Όσο πιο φθηνά, τόσο μεγαλύτερη χρήση:

Δεδομένου ότι η τιμή των καυσίμων μειώθηκε σε σχέση με το διαθέσιμο εισόδημα, η κατανάλωση καυσίμων αυξήθηκε.

Οι οικολογικοί φόροι μπορούν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά:

Η έκθεση τονίζει ότι οι οικολογικοί φόροι μπορούν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των καταναλωτών. Ωστόσο, επειδή δεν υπάρχουν πραγματικές εναλλακτικές λύσεις για τα πετρελαϊκά προϊόντα, το αποτέλεσμά τους είναι περιορισμένο. Η διαφορετική φορολογία, που αποβλέπει στο να πείσει τους οδηγούς να αντικαταστήσουν τη συμβατική βενζίνη με αμόλυβδη, αποτελεί ένα από τα πιο γνωστά παραδείγματα.

Σύμφωνα με την έκθεση, οι εκπομπές μολύβδου σημείωσαν μεγάλη πτώση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ωστόσο η μείωση των εκπομπών μολύβδου οφείλεται κυρίως στην υιοθέτηση καταναγκαστικών κανόνων που υποχρεώνουν στη μείωση της περιεκτικότητας μολύβδου στη συμβατική βενζίνη.

Όσον αφορά στα κυριότερα οδικά καύσιμα, η αμόλυβδη βενζίνη κατέχει μερίδιο της αγοράς της τάξεως του 35%, έναντι 17% για τη συμβατική βενζίνη και 47% για το ντίζελ. Στη Σουηδία, στη Φινλανδία, στην Αυστρία και στη Δανία, η συμβατική βενζίνη έχει αποσυρθεί από την

αγορά.

Παρόλο που έχουν περάσει 10 χρόνια από την εισαγωγή της, το μερίδιο της αμόλυβδης βενζίνης στην αγορά των καυσίμων (με εξαίρεση το ντίζελ) της ΕΕ εξακολουθεί να παραμένει πάντα 67%. Η έκθεση προσθέτει ότι σε τέσσερα κράτη μέλη – Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία και Πορτογαλία – η κατανάλωση συμβατικής βενζίνης ξεπερνά πάντοτε την κατανάλωση της αμόλυβδης.

«Η σχετικά μικρή διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης της αμόλυβδης και της συμβατικής βενζίνης δεν υπήρξε αρκετή για να ενθαρρύνει τους καταναλωτές να επενδύσουν πριν έρθει η ώρα σε ένα νέο όχημα».

Εξάλλου, με εξαίρεση το Ηνωμένο Βασίλειο, η διαφορά της τιμής μεταξύ βενζίνης και ντίζελ είναι πολύ σημαντική, συνεχίζει η έκθεση. Παρά την υψηλότερη τιμή ενός οχήματος με ντίζελ, η κατανάλωση του ντίζελ αυξήθηκε σημαντικά. Στη Γαλλία, για παράδειγμα, τα αυτοκίνητα με ντίζελ καταλαμβάνουν περίπου το 50% των νέων αριθμών κυκλοφορίας. Το αποτέλεσμα του οικολογικού φόρου και η ανώτερη ενεργειακή απόδοση του ντίζελ «φαίνεται ότι παρακίνησαν τους καταναλωτές να αγοράζουν οχήματα με ντίζελ».

Η έκθεση εκφράζει ωστόσο αμφιβολίες σχετικά με τα οφέλη αυτής της εξέλιξης: «αν λάβουμε υπόψη τις βλάβες που μπορούν να προκαλέσουν τα μόρια ντίζελ και τα οξείδια του θείου στη δημόσια υγεία, αυτή η διαφορά τιμής δεν δικαιολογείται από την άποψη του περιβάλλοντος παρά το ελαφρό πλεονέκτημα της ενεργειακής απόδοσης.

ΣΕΒΕΖΟ: 20 χρόνια μετά

Είκοσι χρόνια μετά το ιστορικό ατύχημα του Σεβέζο, η περιοχή εξακολουθεί να παραμένει επικίνδυνα μολυσμένη από την εκλυθείσα τότε ποσότητα διοξίνης.

Πρόσφατες μετρήσεις της Greenpeace έδειξαν ότι το επίπεδο της μόλυνσης παραμένει στάσιμο από το 1982, στο εικοσαπλάσιο του μέσου όρου των αγρών της υπόλοιπης χώρας.

Υπεύθυνος Έκδοσης Γρηγόρης Φελώνης

Πρόεδρος EKA

Την "ΔΡΑΣΗ" επιμελούνται οι υπεύθυνοι των Τμημάτων Περιβάλλοντος Χριστίνα Θεοχάρη Υγιεινής & Ασφάλειας της Εργασίας

Χρήστος Χατζής

Τιμή Τεύχους Δρχ. 1

Διάθεση:

EKA, Γ' Σεπτεμβρίου 48B
104 33 ΑΘΗΝΑ

88 36 917, 88 41 818,
FAX: 88 39 271

Επιτρέπεται η χωρίς άδεια αναδημοσίευση ή αναπαραγωγή μέρους του φυλλαδίου, με μόνη υποχρέωση την αναφορά της πηγής.



ΣΥΛΛΟΓΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΝΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΚΔΟΣΗ ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.

Η παρούσα έκδοση της Νομολογίας για την Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.) και έρχεται να συμπληρώσει το δίτομο έργο με τίτλο «Εγχειρίδιο Νομοθεσίας για την Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας». Το έργο αυτό συμβάλλει σημαντικά στην υποστήριξη κάθε εμπλεκόμενου στην μεγάλη υπόθεση της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας στη χώρα μας και πιστεύει ότι έτσι υπηρετεί ουσιαστικά τον σκοπό, για τον οποίο οι κορυφαίες συνδικαλιστικές οργανώσεις των εργαζομένων και

των εργοδοτών αποφάσισαν την ίδρυσή του. Ο σκοπός αυτός, σύμφωνα με το καταστατικό του είναι:

«η επιστημονική και τεχνική υποστήριξη και εξυπηρέτηση της πολιτικής για την υγεία, την υγιεινή και την ασφάλεια της εργασίας στην Ελλάδα».

Η συλλογή αυτή περιλαμβάνει το μεγαλύτερο

μέρος της νομολογίας που κατέστη δυνατόν να εντοπιστεί, από το 1955 έως το 1994, και που αφορά την ΥΑΕ, αποτελείται δε από

στην αναζήτηση συγκεκριμένων αποφάσεων ή θεμάτων. Αυτά είναι:

Ευρετήριο I: Πίνακας όλων των αποφάσεων κατά χρονολογική σειρά.

Ευρετήριο II: Θεματικό Αναλυτικό Ευρετήριο, με αλφαριθμητική σειρά των θεμάτων, μαζί με όλες τις αποφάσεις που τα αφορούν.

Εκτός από την παρούσα έντυπη μορφή, η Νομολογία για την Υγιεινή και Ασφάλεια της Εργασίας έχει αναπτυχθεί εξ ολοκλήρου και σε ηλεκτρονική μορφή, συμβατή με ένα σύγχρονο, εύχρηστο και αρκετά διαδεδομένο επεξεργαστή κειμένου. Η πρόβλεψη αυτή έγινε προκειμένου να είναι δυνατή:

- Η διαρκής βελτίωση και αναβάθμιση του έργου. Προβλέπεται η συμπλήρωσή του με νέες αποφάσεις.

- Η περαιτέρω αναζήτηση θεμάτων, αξιοποιώντας τις σχετικές δυνατότητες για ανεύρεση λέξεων, που διαθέτει ο επεξεργαστής κειμένου.

- Η εκτύπωση οποιουδήποτε τμήματός του με οποιαδήποτε μορφή, για περαιτέρω επεξεργασία ή άλλη χρήση.

