



Καβάλα, 02 Σεπτεμβρίου 2019
Αριθμ. Πρωτ :522

Προς : Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Υπόψη : Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κον. Ι.Κεφαλογιάννη

Θέμα : Αίτημα περί τροποποίησης, απλοποίησης και επιτάχυνσης της διαδικασίας αδειοδότησης Χειριστών Μηχανημάτων Έργου.

Οι χειριστές Μηχανημάτων έργου αποτελούν μία σημαντική ειδικότητα όχι μόνο για τον κλάδο της εξόρυξης και επεξεργασίας μαρμάρου αλλά και για το σύνολο του εξορυκτικού και κατασκευαστικού κλάδου της χώρας.

Σύμφωνα και με την από 11 Απριλίου του 2019 έκθεση του ΣΕΒ (SPECIAL REPORT ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ ΕΞΟΡΥΚΤΙΚΟ ΚΛΑΔΟ) με τίτλο «Ανθρώπινο δυναμικό, επαγγέλματα και δεξιότητες στον εξορυκτικό κλάδο», προκύπτει ότι οι χειριστές μηχανημάτων έργου αποτελούν την πολυπληθέστερη κατηγορία εργαζομένων του κλάδου ενώ τα προβλήματα του συστήματος αδειοδότησης των χειριστών δυσχεραίνουν σημαντικά τη λειτουργία των επιχειρήσεων. Επιπλέον προκύπτει το ότι η εξορυκτική δραστηριότητα ασκείται σε περιφέρειες με χαμηλή προσφορά χειριστών, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τις περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου της Εξόρυξης Μαρμάρου.

Η **διαδικασία λήψης άδειας χειριστή ΜΕ** ορίζεται στο ΠΔ113 (ΦΕΚ.198Β.2012) από το οποίο συνοπτικά προκύπτει ότι:

- Τα Μηχανημάτα Έργου χωρίζονται σε 2 ομάδες (Α και Β)
- Οι χειριστές Μηχανημάτων Έργου χωρίζονται σε 3 βαθμίδες επαγγελματικών προσόντων: τον Βοηθό Χειριστή, τον Χειριστή ομάδας Β & τον Χειριστή ομάδας Α.
- Προϋπόθεση για την ένταξη στην 1^η εκ των τριών βαθμίδων επαγγελματικών προσόντων, δηλαδή αυτή του βοηθού χειριστή είναι η έκδοση βεβαίωσης αναγγελίας του βοηθού χειριστή μηχανημάτων έργου από την αρμόδια υπηρεσία της περιφέρειας.
- Ο Βοηθός χειριστή πρέπει να επιβλέπεται από έναν **αδειούχο χειριστή**, ο οποίος δεν μπορεί ταυτόχρονα να επιβλέψει πέραν των δύο (2) χειριστών. Οι δυο δε τελευταίοι πρέπει να είναι στον ίδιο χώρο και να έχουν οπτική επαφή.
- Κατόπιν ο βοηθός χειριστή πρέπει να συγκεντρώσει:
 - ο 300 ημερομίσθια για τους απόφοιτους υποχρεωτικής εκπαίδευσης για την ομάδα Β
 - ο 450 ημερομίσθια για τους απόφοιτους υποχρεωτικής εκπαίδευσης για την ομάδα Α
 - ο 100 ημερομίσθια για τους απόφοιτους ΕΠΑ.Λ, ΕΠΑ.Σ. ή Ι.Ε.Κ. για την ομάδα Β
 - ο 150 ημερομίσθια για τους απόφοιτους ΕΠΑ.Λ, ΕΠΑ.Σ. ή Ι.Ε.Κ. για την ομάδα Α
 - ο 70 ή 100 ημερομίσθια για τους απόφοιτους ΙΕΚ Τεχνικοί Μηχανημάτων Έργου για τις ομάδες Β κ Α αντιστοίχως



σύνδεσμος
επιχειρήσεων
μαρμάρου
μακεδονίας - θράκης
Ετος ίδρύσεως 1972

Ακολουθώς και κατόπιν επιτυχίας σε Θεωρητική και Πρακτική Εξέταση, ο βοηθός χειριστή λαμβάνει την άδεια του Χειριστή. Στις περισσότερες περιπτώσεις **η διαδικασία αυτή διαρκεί περισσότερο από 2 έτη** αν υπολογίσει κανείς την συλλογή δικαιολογητικών καθώς και την πραγματοποίηση εξετάσεων, οι οποίες πολλές φορές καθυστερούν πάρα πολύ από τις αρμόδιες υπηρεσίες λόγω έλλειψης διαθεσιμότητας των ζητούμενων μηχανημάτων.

Τα ερωτήματα είναι πολλά:

- Μπορεί η εθνική οικονομία να αναπτυχθεί όταν η δυνατότητά της να παράξει εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό διαρκεί περισσότερο από 2 έτη?
- Η παγκόσμια ζήτηση ενός ορυκτού μπορεί να αναμένει 2 έτη ώστε να δημιουργήσουμε στην Ελλάδα τον μηχανισμό αύξησης της παραγωγής?
- Είναι λογικό μία εταιρεία να μπορεί να προβλέψει 2 χρόνια πριν την αυξημένη ανάγκη χειριστών ΜΕ και να οργανώσει τους ανάλογους Βοηθούς και Επιβλέποντες τους?
- Μπορεί η χώρα μας να παράξει σύντομα νέους χειριστές για καινούργια, νέας τεχνολογίας Μηχανήματα Έργου όπως είναι αυτά της υπόγεια εξόρυξης στα οποία δεν υπάρχουν χειριστές (πλην ελαχίστων)?
- Είναι ανταγωνιστικό για τις Ελληνικές επιχειρήσεις Μαρμάρου να έχουν πχ 4 χειριστές (Φορτωτή, Εκσκαφέα, Dumper και Διατρητικού) οι οποίοι να επιβλέπουν για 2 έτη 4 βοηθούς στα ανάλογα μηχανήματα έργου?
- Μπορεί μία νέα Επιχείρηση που δεν έχει χειριστές Μηχανημάτων Έργου να δημιουργήσει αυτούς σε μία μη ανεπτυγμένη λατομικά περιοχή?
- Μπορεί ένας νέος άνεργος να αποκτήσει τα τυπικά προσόντα ώστε να αναζητήσει μία καλά αμειβόμενη θέση εργασίας?

Δυστυχώς η απάντηση σε όλα τα παραπάνω ερωτήματα είναι ΟΧΙ και κατά συνέπεια λέμε όχι στην Ανάπτυξη, όχι στην Βιωσιμότητα, όχι στην Εξέλιξη, όχι στην μείωση της ανεργίας.

Παράλληλα με τα παραπάνω θετικά ερωτήματα υπάρχουν και τα αρνητικά στα οποία η απάντηση δυστυχώς είναι ΝΑΙ

- Είναι το επάγγελμα κλειστό?
- Μπορεί ο αδειούχος χειριστής ή η εταιρεία να μην υπογράφει την βεβαίωση επίβλεψης προκειμένου να μην αποκτήσει άδεια ο βοηθός και να είναι δέσμιος?
- Μπορεί να δημιουργηθούν συνθήκες ώστε κάποιες εταιρείες να αναγκάζονται να λειτουργήσουν με μη αδειούχους χειριστές ή να μην επιβλέπουν όπως προβλέπετε, ωθούμενες στην παρανομία?
- Προκύπτουν θέματα για την ασφαλή λειτουργία όταν ο βοηθός χειριστή λειτουργεί με επίβλεψη επί 2 έτη ένα μηχάνημα χωρίς να έχουν κριθεί από εξετάσεις τα προσόντα του?

Η σύγκριση είναι αναπόφευκτη:

- Ο οδηγός λεωφορείου, ο οποίος μεταφέρει ανθρώπους και μικρά παιδιά και χειρίζεται ένα ανάλογο μεγάλο όχημα έχει ανάλογη διετή εκπαίδευση?



σύνδεσμος
επιχειρήσεων
μαρμάρου
μακεδονίας & θράκης
Ετος ίδρύσεως 1972

Σύμφωνα με την ΥΑ Α3/οικ50984/7947/ΦΕΚ Β 3056/02.12.2013 ένα οδηγός λεωφορείου αρκεί να επιτύχει σε θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις μετά από 31 ώρες θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων.

Μπορεί το κράτος για την μία άδεια να απαιτεί 31 ώρες εκπαίδευσης και για άλλη παρόμοια άδεια 3.600 ώρες, δηλαδή 100+ φορές μεγαλύτερη εκπαίδευση ?

Είναι ο χειρισμός ενός ΜΕ 100 φορές πιο δύσκολος από αυτόν ενός λεωφορείου? Ή είναι οι οδηγοί λεωφορείων 100+ φορές πιο επιδέξιοι από ένα υποψήφιο χειριστή ΜΕ?

Το αίτημά μας είναι απλό και δίκαιο:

- Ζητούμε την απλοποίηση και επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης Χειριστών Μηχανημάτων Έργου.
- Ζητούμε την υποκατάσταση της εμπειρίας από θεωρητική κατάρτιση.
- Ζητούμε την πραγματοποίηση εξετάσεων απο ιδιωτικούς φορείς.

Με εκτίμηση
Για τον Σ.Ε.Μ.Μ.Θ
Η Πρόεδρος Δ.Σ
Κωνσταντίνα Λαζή / Αναγνωστοπούλου

