

## Πιο εύκολα γίνεσαι πιλότος παρά... χειριστής κλαρκ

2021/09/27 09:02 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Μαντέψτε σε ποια χώρα για να πάρει κάποιος δίπλωμα ερασιτέχνη πιλότου μονοκινητήριου αεροσκάφους απαιτούνται 100 ώρες θεωρίας και 45 ώρες πτήσης.

Για να πάρει άδεια χειριστή κλαρκ, αυτών των μικρών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων, απαιτούνται 450 ημέρες μαθητείας και εργασίας. Έτσι, αγγελίες επιχειρήσεων μένουν στα αζήτητα εδώ και ενάμιση χρόνο...

Για να εξασφαλίσει ένας πολίτης δίπλωμα και άδεια οδήγησης αυτοκινήτου υποχρεούται να παρακολουθήσει θεωρητικά μαθήματα 21 ωρών και πρακτικά 25 ωρών. Σε διάστημα δύο έως (το πολύ) έξι μηνών, θα οδηγή το Ι.Χ. του.

Για να μπορέσει να οδηγήσει και λεωφορείο θα χρειαστεί επιπλέον θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα 15 ωρών. Η διαδικασία διαρκεί επίσης περίπου ένα εξάμηνο - στη χειρότερη περίπτωση.

**Οι χειριστές κλαρκ αποτελούν κλειστό επάγγελμα. Καμία κυβέρνηση δεν έχει ασχοληθεί με την επίλυση αυτού του ζητήματος που ταλανίζει πολλές ελληνικές επιχειρήσεις Logistics**

Για να γίνει κάποιος ερασιτέχνης πιλότος μονοκινητήριου αεροσκάφους πρέπει να παρακολουθήσει εκπαιδευτικό πρόγραμμα 100 ωρών θεωρίας και 45 ωρών πτήσης. Για πολυκινητήριο αεροπλάνο, απαιτούνται άλλες 6 ώρες πτητικής εκπαίδευσης.

Για να λάβει, όμως, άδεια χειρισμού κλαρκ - των μικρών περνοφόρων οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μια ευρεία γκάμα επιχειρήσεων και δη στον τομέα των Logistics - ο χρόνος είναι πολλαπλάσιος.

Ο νόμος προβλέπει ότι εκτός από τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση κάθε ενδιαφερομένου χρειάζονται 300 ημερομίσθια για να γίνει σε πρώτη φάση βοηθός χειριστή κλαρκ και άλλα 150 ημερομίσθια για να λάβει το δίπλωμα Α' κατηγορίας και

την άδεια άσκησης επαγγέλματος. **Σύνολο: 450 ημέρες εργασίας.**

Η χρονική διάρκεια της διαδικασίας δεν είναι το μόνο αξιοπερίεργο στην υπόθεση. Σχολές οδηγών για χειριστές μηχανημάτων έργων δεν υπάρχουν στην Ελλάδα. Ή, για να είμαστε ακριβείς, υπάρχουν αλλά δεν τους έχει δοθεί μέχρι σήμερα η δικαιοδοσία να χορηγήσουν άδειες.

## **Οι απόψεις στελεχών της αγοράς**

«Εδώ και σχεδόν δέκα χρόνια περιμένουμε να ρυθμιστεί το νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο θα λειτουργούμε. Έχει καθυστερήσει πολύ η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με όσα ισχύουν στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από το 2012 και μετά εκδόθηκαν κάποια ΦΕΚ που προανήγγειλαν αλλαγές, αλλά ακόμη δεν έχει προχωρήσει τίποτα», εξηγεί ο Πέτρος Νέζης της Eurockeck, ενός από τους πρώτους φορείς πανελλαδικώς που έχουν ενταχθεί στο Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης.

«Η υλοποίηση τεχνικών έργων στη χώρα μας, καθώς και διαφόρων εργασιών (ανύψωσης, μεταφοράς, φόρτωσης κ.λπ.) επιβάλλει τη χρήση κλαρκ, προκειμένου να γίνονται αυτές οι εργασίες εύκολα και γρήγορα.

Για την ασφάλεια και την αποδοτικότητα στη χρήση των συγκεκριμένων μηχανημάτων είναι αναγκαία η ύπαρξη κατάλληλα εξειδικευμένου προσωπικού.

Η έλλειψη εξειδικευμένων και έμπειρων χειριστών είναι μεγάλο πρόβλημα για την ελληνική βιομηχανία», τονίζει ο κ. Νέζης.



Πώς γίνεται, λοιπόν, κανείς χειριστής κλαρκ σήμερα; Πρέπει να μαθητεύσει δίπλα σε χειριστή που να διαθέτει άδεια. Κάθε χειριστής, όμως, μπορεί να εποπτεύει, κατ' ανώτατο όριο, μέχρι δύο βοηθούς ταυτόχρονα, οι οποίοι θα βρίσκονται στον ίδιο χώρο εργασίας και με τους οποίους εκείνος οφείλει να διατηρεί οπτική επαφή.

Όταν ολοκληρωθεί η περίοδος της μαθητείας, κάθε υποψήφιος θα καταθέσει τα απαραίτητα έγγραφα και θα δώσει εξετάσεις στην Περιφέρεια στην οποία υπάγεται, για να αποκτήσει την πολυπόθητη άδεια.

Όλα αυτά υπό την προϋπόθεση ότι θα βρεθεί επιχείρηση που θα τον δεχτεί –και θα τον πληρώνει– για τη μαθητεία του, σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο· **έναν απαρχαιωμένο και παράλογο νόμο που ουδείς σκέφτηκε να αλλάξει.**

«Οι χειριστές κλαρκ, μηχανημάτων έργου γενικότερα, αποτελούν κλειστό επάγγελμα. Καμία κυβέρνηση δεν έχει ασχοληθεί με την επίλυση αυτού του ζητήματος που ταλανίζει πολλές ελληνικές επιχειρήσεις Logistics: δεν βρίσκουμε διπλωματούχους χειριστές.

Η εταιρεία μας έχει βάλει σχετική αγγελία εδώ και ενάμιση χρόνο, αλλά χωρίς αποτέλεσμα», λέει στην «Κ» ο Αναστάσιος Βλάχος, CEO της Express Publishing, εταιρείας που εκδίδει και εξάγει σε 130 χώρες βιβλία εκμάθησης της αγγλικής γλώσσας.

«Μπορείς εύκολα να βγάλεις δίπλωμα αυτοκινήτου, ταχύπλου σκάφους, ακόμη και αεροπλάνου, αλλά όχι κλαρκ, του οποίου η ταχύτητα δεν ξεπερνά τα 10 χιλιόμετρα την ώρα!».

## **Περιμένοντας το ΦΕΚ**

Η αγορά, πάντως, μάλλον έχει βρει τον τρόπο να παρακάμπτει αυτόν τον σκόπελο. «Κάποιες μεγάλες ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες διαθέτουν νέου τύπου, υποτίθεται, κλαρκ για τα οποία δεν απαιτείται άδεια χειριστή. Πώς τα κατάφεραν; Οι ίδιες ξέρουν. Μας αναγκάζουν, δηλαδή, να αγοράσουμε τα προϊόντα τους, ενώ στις αποθήκες μας έχουμε αρκετά “αξιόμαχα” κλαρκ που είναι παροπλισμένα.

Θέλουμε να είμαστε νομοταγείς, θέλουμε τα μηχανήματά μας να χρησιμοποιούνται με ασφάλεια από τους εργαζομένους μας. Πόσο πρέπει ακόμη να περιμένουμε; ΦΕΚ ακούμε χρόνια τώρα και ΦΕΚ δεν βλέπουμε. Ποιος έχει συμφέρον να μη λύνεται αυτό το πρόβλημα;» συνεχίζει ο κ. Βλάχος.

Κατεβαίνουμε μαζί του στις τεράστιες αποθήκες της Express Publishing. Του ζητώ να μου εξηγήσει το «νέου τύπου, υποτίθεται» που ανέφερε προηγουμένως στην κουβέντα μας. Με οδηγεί σε ένα χώρο όπου βρίσκονται σταθμευμένα δύο κλαρκ.

«Είναι και τα δύο ηλεκτρικά. Έχουν το ίδιο μέγεθος. Σηκώνουν το ίδιο βάρος, μέχρι 1.500 κιλά. Η διαφορά τους είναι ότι το ένα έχει τρεις ρόδες και το άλλο τέσσερις. Καθώς και ότι η ισχύς του κινητήρα του ενός είναι λίγο κάτω από 10 KW ενώ του άλλου λίγο πάνω. Το παλιό χρειάζεται άδεια χειριστή και το νέο όχι».

Παράλογο; Δεν απαντά, άρα λογικό – όπως θα σχολίαζε η χήρα Μήτση στους «Δέκα Μικρούς Μήτσους» του Λάκη Λαζόπουλου...

***Τασούλα Επτακοίλη,***

***αναδημοσίευση από την «Καθημερινή»***