ΠΑΝΤΙΣΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση

Άρθρο του Προέδρου της ΠΕΝΕΝ Αντώνη Νταλακογεώργου



Εν μέσω παγκόσμιας πανδημίας οι Έλληνες εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας και αυτή την φορά εκμεταλλεύτηκαν τις συγκυρίες που διαμόρφωσε η υγειονομική κρίση και φέρονται να διατηρούν τον πρωταγωνιστικό ρόλο τους στην διεθνή ναυτιλία.

Τα στοιχεία αποδεικνύουν ότι συγκαταλέγονται ανάμεσα στους πρώτους στην αύξηση της κερδοφορίας τους αλλά και στην αγορά νέας ναυπήγησης και second hand πλοίων διαφόρων τύπων.

Την ίδια περίοδο αυξάνουν το μερίδιό τους στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και ταυτόχρονα μεταφέρουν τα πλοία τους σε ευκαιριακά νηολόγια στα οποία είναι οι κύριοι αιμοδότες ενώ εξακολουθούν να εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία η οποία συνεχίζει ασταμάτητα την καθοδική της πορεία.

Ο αριθμός των πλοίων άνω των 1.000 κοχ με ελληνική σημαία ήδη βρίσκεται σε ιστορικά χαμηλά….

Ειδικότερα σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία που δημοσιοποίησε η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο (Committee), το τέλος του Μάρτη 2020 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3968 ποντοπόρα πλοία διαφόρων κατηγοριών μεταφορικής ικανότητας 340.823.637 τόνων (DNT) με αυξανόμενη συνεχώς την μεταφορική ικανότητα.

Στο σύνολο των 3.968 πλοίων περιλαμβάνονται και 158 που βρίσκονται υπό κατασκευή σε ναυπηγεία διαφόρων χωρών.

Από τον παραπάνω αριθμό ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων, στην ελληνική σημαία βρίσκονται μόλις τα 636 ενώ την αντίστοιχη περσινή περίοδο ο αριθμός τους ήταν 672, ήτοι 16%, το

υπόλοιπο 84% είναι σημαίες και νηολόγια ευκαιρίας.

Δηλαδή μέσα σε ένα χρόνο εγκατέλειψαν την Ελληνική σημαία 36 ποντοπόρα πλοία.

Σχετικά με τους τύπους των πλοίων, το ίδιο διάστημα υπήρξε αύξηση του αριθμού στα πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια, υγραερίου, εμπορευματοκιβώτια και άλλου είδους φορτηγά ενώ μεγαλύτερη εμφανίζεται η μεταφορική ικανότητα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ελληνικές μητρικές εταιρείες αντιπροσωπεύουν το 26,6% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 14,8% του στόλου μεταλλεύματος και χύδην (Bulk Carriers).

Συνολικά ο ελληνικός στόλος ανέρχεται στο **7%** του παγκόσμιου εμπορικού στόλου όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων και το **15,7%** σε όρους μεταφορικής ικανότητας.

Συνολικά στα ελληνόκτητα πλοία, με στοιχεία του Μάρτη 2020, η κατανομή των σημαιών τους είναι η ακόλουθη:

22% Σημαία Λιβερίας

21% Νήσοι Μάρσαλ

17% Μάλτα

16% Ελλάδα

7% Παναμά

6% Κύπρος

Λοιπές σημαίες ευκαιρίας 11%

Ευελιξία στην Ναυτική Εργασία (επάνδρωση)
Ευελιξία στους μισθούς
Ευελιξία στην εκπαίδευση
και προσήλωση στον στρατιωτικό χαρακτήρα του ΥΕΝ.....

Σε αυτήν την περίοδο που ο εφοπλιστικός πλούτος αυξάνεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς και

η κερδοφορία τους ξεπερνάει κάθε προηγούμενο ρεκόρ, το μεγαλοεφοπλιστικό κεφάλαιο κλιμακώνει την επίθεσή του ενάντια στα ναυτεργατικά δικαιώματα θέτοντας στην ατζέντα μια σειρά νέων απαιτήσεων που βρίσκονται στο τραπέζι με την κυβέρνηση και το ΥΕΝ, όπως προκύπτει από την εισήγηση του Προέδρου του Committee στην ετήσια έκθεσή του όπου επισημαίνει:

1) "Καλούμε την ελληνική κυβέρνηση να είναι πιο ευέλικτη και να επιτρέψει την ύπαρξη ιδιωτικών και όχι μόνο κρατικών ακαδημιών"!

Ο διακαής πόθος των εφοπλιστών μέσω της ιδιωτικής εκπαίδευσης είναι η υπερπαραγωγή σπουδαστών αξιωματικών γέφυρας – μηχανής και μέσω της υπερπροσφοράς εργασίας να συμπιέσουν και να μειώσουν τους μισθούς και τα δικαιώματα των ελλήνων Ναυτεργατών.

Η επίκληση της ανεργίας από την πλευρά τους είναι βαθύτατα υποκριτική αφού στο σύνολο του στόλου τους σήμερα τόσο στα ξένης σημαίας (ελληνικών συμφερόντων) πλοία απασχολούν καθολικά χαμηλόμισθους και ανασφάλιστους αλλοδαπούς Ναυτεργάτες ενώ στα υπό ελληνική σημαία πλοία το ποσοστό των ελλήνων δεν υπερβαίνει το 20%!!!!

Η στρατηγική τους τόσο για τα κατώτερα πληρώματα όσο και για τους αξιωματικούς είναι να καταφέρουν την κατάργηση των ΣΣΕ και την προσαρμογή των μισθών σύμφωνα με τα "διεθνή κρατούντα" όπως είναι και το μόνιμο σλόγκαν του προέδρου της ΕΕΕ Θ. Βενιάμη.

Τα "διεθνή κρατούντα" είναι τα μίνιμουμ επίπεδα μισθών που αφορούν τους Ναυτεργάτες των χωρών του τρίτου κόσμου που συνομολογεί η ITF με την αντίστοιχη διεθνή των εφοπλιστών……

Πρόκειται για μισθούς και εργασιακές σχέσεις γαλέρας που η υλοποίησή τους θα γυρίσει τους έλληνες Ναυτεργάτες 100 χρόνια πίσω.

Αυτό είναι το όραμά τους για τους έλληνες Ναυτεργάτες.

2) Στην ίδια έκθεση ο πρόεδρος του Committee είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικός σχετικά με τους εφοπλιστικούς σχεδιασμούς για την ελληνική Ναυτιλία.

Σημειώνει σχετικά: "Εκτός από την εκπαίδευση στην ναυτιλία η οποία πρέπει να αναβαθμιστεί, είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει μια πιο ευέλικτη προσέγγιση για την απασχόληση των ελλήνων σε όλες τις τάξεις"

Η αναφερόμενη ευελιξία που διατυμπανίζουν αφορά την επάνδρωση ελλήνων Ναυτεργατών στα πλοία ελληνικής σημαίας η οποία από το 2006 ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου προβλέπει αριθμό ελλήνων από 4 έως 6 άτομα σε συνολικό αριθμό 20 -25 ατόμων που επανδρώνουν τα πλοία και αντιστοιχούν στις πραγματικές ανάγκες τους.
Committee – ΕΕΕ μετ' επιτάσεως θέτουν επανειλημμένα το ζήτημα της μείωσης των ελλήνων ίσως και την πλήρη κατάργηση της υποχρεωτικότητας στον προαναφερόμενο αριθμό.

Στόχος τους σαφής και ξεκάθαρος ότι θέλουν να ξεμπερδεύουν οριστικά από το ελληνικό Ναυτεργατικό δυναμικό που έχει απομείνει στην ποντοπόρο ναυτιλία και με τον τρόπο αυτό και τυπικά να μετατρέψουν την ελληνική Ναυτιλία σε σημαία ευκαιρίας.

Στις εφοπλιστικές παραινέσεις η κυβέρνηση της Ν.Δ όπως και αυτή προηγούμενα του ΣΥΡΙΖΑ (οι οποίοι από κοινού μοιράζονται κοινά οράματα για την ελληνική Ναυτιλία) έχοντας και οι μεν και οι δε στο επίκεντρο την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία του παρασιτικού εφοπλιστικού κεφαλαίου, δηλώνουν την προθυμία τους να υλοποιήσουν τα τυχοδιωκτικά τους σχέδια.

3) Στην ίδια έκθεση του Committee (όπως και αντίστοιχα στις θέσεις της ΕΕΕ) καθίσταται σαφές ότι θέτουν υπό την απόλυτη προστασία τον στρατιωτικοποιημένο χαρακτήρα του ΥΕΝ και κυρίως των υπηρεσιών εκείνων που συνδέονται με την άσκηση της Ναυτιλιακής πολιτικής….

Στο πλαίσιο αυτό τονίζουν: "Για να διατηρηθεί ο δεσμός με την Ελλάδα το ΥΕΝ δεν πρέπει να αποδυναμώσει την εγγενή δύναμη της ελληνικής Ακτοφυλακής (Λιμενικό Σώμα) και την μεγάλη συμβολή της στην ελληνική Ναυτιλία παγκοσμίως"

Το κοσμοπολίτικο εφοπλιστικό λόμπι του City είναι ξεδιάντροπο, προκλητικό και θρασύτατο.

Εξηγούμαστε: Ο δεσμός της ελληνικής Ναυτιλίας με την χώρα δεν είναι η απασχόληση των ελλήνων Ναυτεργατών σε αυτή, δεν είναι η συμμετοχή και στήριξη της ελληνικής ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας, δεν είναι η συνεισφορά τους στα φορολογικά έσοδα της χώρας, η ασφάλιση των ναυτεργατών στην ελληνική κοινωνική ασφάλιση, δεν είναι φυσικά για τους "ένθερμους πατριώτες" ούτε η ελληνική σημαία. Ο δεσμός είναι το Λιμενικό σώμα του οποίου οι πιο σημαντικές υπηρεσίες του στα πλαίσια της αστικής πολιτικής υπηρετούν πιστά το δόγμα της κερδοφορίας τους!!!

Οι υπηρεσίες του Λιμενικού σώματος ανταμείβονται ανάλογα για τις πολύτιμες υπηρεσίες από τους μεγαλοσχήμονες εφοπλιστές. Απόδειξη ότι στις οργανώσεις των εφοπλιστών και σε εκατοντάδες ναυτιλιακές εταιρίες μετά την συνταξιοδότησή τους πολλοί ανώτεροι και ανώτατοι Λιμενικοί κατέχουν νευραλγικά πόστα και γενναιόδωρους μισθούς.

Μέσα σε αυτό το σκηνικό οι εφοπλιστές εντείνουν την επίθεσή τους ενάντια στα Ναυτεργατικά δικαιώματα, το αστικό πολιτικό σύστημα είναι πλήρως παραδομένο στα συμφέροντά τους ενώ η κατάσταση στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα δεν ήταν ποτέ χειρότερη από σήμερα.

Εδώ και 8 μήνες η ΠΝΟ τελεί υπό διάλυση, τα τρία μπλοκ σε αυτήν (Χαλάς – 9 σωματεία – ΠΕΜΕΝ Στέφενσων ΠΕΕΜΑΓΕΝ) ανεξάρτητα από τις διαφορές τους πορεύονται σε κοινή γραμμή η οποία έχει ως κύριο χαρακτηριστικό ότι είναι πλήρως υποταγμένοι στο μοντέλο της εφοπλιστικής ανταγωνιστικότητας.

Αρνούνται την οργάνωση και την οποιαδήποτε δράση βάζει μπροστά τα Ναυτεργατικά προβλήματα.

Βάζουν συνειδητά πλάτη να περάσουν οι εφοπλιστικοί σχεδιασμοί, ενισχύουν την αδιαλλαξία τους και όλοι μαζί έχουν εγκαταλείψει εδώ και πολλά χρόνια την όποια παρέμβασή τους ενάντια στο εφοπλιστικό κατεστημένο της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Η άτυπη πλην όμως ουσιαστική εργασιακή ειρήνη έχει εμπεδωθεί εδώ και πολλά χρόνια....

Στις συνθήκες αυτές η ΠΕΝΕΝ ήταν και παραμένει το μοναδικό Ναυτεργατικό σωματείο που έχει στην ημερήσια δράση και παρέμβασή της την απόκρουση της εφοπλιστικής και κυβερνητικής επίθεσης ενάντια στα Ναυτεργατικά δικαιώματα.

Καθόλου τυχαίο ότι όλη η επιθετικότητα των εφοπλιστών έχει απεύθυνση την ιστορική μας Ένωση.

Αντώνης Νταλακογεώργος