Αφερέγγυοι εφοπλιστές



ΠΕΝΕΝ

Το ξέσπασμα της πανδημίας σε διεθνή κλίμακα έφερε εντονότερα από ποτέ το τεράστιο πρόβλημα της αφερεγγυότητας πολλών εφοπλιστών αυξάνοντας δραματικά το φαινόμενο εγκατάλειψης πληρωμάτων ανά τον κόσμο.

Πρόκειται για ένα διαχρονικό πρόβλημα που η πανδημία το επιδείνωσε δραματικά.

Σύμφωνα με στοιχεία IMO – ITF από τις αρχές Γενάρη του 2020 έως τέλος Μάρτη 2021 καταγράφηκαν 111 νέες τέτοιες περιπτώσεις με τις 85 εξ αυτών το 2020 και 26 το πρώτο τρίμηνο του 2021.

Με βάση τα αναφερόμενα στοιχεία πάνω από 1300 Ναυτεργάτες εγκαταλείφθηκαν (τα στοιχεία δεν είναι πλήρη αλλά μόνο ενδεικτικά) το 2020.

Από όλες αυτές έως τέλος του Ιούλη 2021 είχαν δοθεί λύσεις (εξόφληση δεδουλευμένων – μισθών – παλιννόστηση κ.λπ) μόλις στις 43.

Στις άλλες περιπτώσεις οι Ναυτεργάτες παραμένουν εγκαταλελειμμένοι και πολλές φορές χωρίς τρόφιμα – νερό – ρεύμα, αφού οι εμπλεκόμενες ναυτιλιακές εταιρείες δεν νοιάζονται στο ελάχιστο για τις συνθήκες ζωής και διαβίωσης των Ναυτεργατών που έχουν εγκαταλείψει.

Πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι η διάρκεια εγκατάλειψης των Ναυτεργατών έχει φτάσει μέχρι και 7 χρόνια και η επιβίωσή τους εξαρτάται από την χώρα πού βρίσκεται το πλοίο, από την ευαισθητοποίηση των τοπικών αρχών και την αλληλεγγύη που εκφράζεται σε αυτές τις περιπτώσεις.

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας κατοχυρώνει τα βασικά Ναυτεργατικά δικαιώματα αλλά η εφαρμογή της όμως σκοντάφτει σε πλήθος από συμπληγάδες....

Στις περισσότερες των περιπτώσεων εγκαταλειμμένων πληρωμάτων αφορούν εταιρείες υπερδανεισμένες σε τράπεζες ή άλλες που δεν τακτοποιούν προς αυτές τις οικονομικές τους δεσμεύσεις και ως συνέπεια προκύπτει η εγκατάλειψη του πλοίου και βέβαια των πληρωμάτων...

Εάν και εφόσον η όποια τράπεζα έχει να κερδίσει από την κατάσχεση και τον πλειστηριασμό που ακολουθεί, έχει καλώς, διαφορετικά το πλοίο εγκαταλείπεται και οι Ναυτεργάτες σε αυτό αντιμετωπίζουν έναν πραγματικό κυκεώνα για την επιβίωσή τους, για την καταβολή των δεδουλευμένων τους και για την επιστροφή στην πατρίδα τους!

Το φαινόμενο δεν αφορά κάποιες ξένες χώρες και ναυτιλίες αλλά και την ίδια την χώρα μας, αφού μέσα στα ανωτέρω στοιχεία υπάρχουν δύο πλοία ελληνικής σημαίας και άλλα ξένης σημαίας ελληνικής πλοιοκτησίας.

Αυτά γνωρίζουμε επίσημα εμείς, προφανώς ο αριθμός τους είναι πολύ μεγαλύτερος αφού η ενημέρωση η δική μας προκύπτει εφόσον σε κάποιο πλοίο εργάζεται έλληνας Ναυτεργάτης.

Σημειώνουμε ότι μόνο το 18% των ελληνόκτητων πλοίων έχουν την ελληνική σημαία και σε όλα τα υπόλοιπα συντριπτικά απασχολούνται αμιγή αλλοδαπά πληρώματα!!

Διαβάζοντας προσεκτικά την σχετική έκθεση εκείνο το οποίο συμπεραίνουμε είναι ότι ο ΙΜΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) αλλά και η συνδικαλιστική οργάνωση των Ναυτεργατών (και ευρύτερα των μεταφορών) ITF, εκείνο στο οποίο εστιάζουν είναι η καταγραφή των κρουσμάτων και οι παραινέσεις σε χώρες, φορείς και υπηρεσίες να επιλαμβάνονται την αντιμετώπιση του προβλήματος!!

Στην πραγματικότητα ο ΙΜΟ είναι ένας οργανισμός στον οποίο το διεθνές εφοπλιστικό κεφάλαιο είχε και έχει κυρίαρχο ρόλο μαζί με τις υποταγμένες αστικές κυβερνήσεις που συγκροτούν τον ΙΜΟ και οι οποίες προστατεύουν τα τυχοδιωκτικά εφοπλιστικά συμφέροντα και την επιχειρηματική τους ασυδοσία.

Από την άλλη η ITF έχει εγκαταλείψει προ πολλού την υπεράσπιση των Ναυτεργατών και των δικαιωμάτων τους και έχει μετατραπεί σε έναν κοινωνικό εταίρο και με την δική της υπογραφή και σφραγίδα διαιωνίζεται το ρατσιστικό καθεστώς της ανασφάλιστης χαμηλόμισθης εργασίας και της υπονόμευσης ακόμη των δικαιωμάτων που είναι θεσπισμένα

στην MLC!!

Στην πραγματικότητα εδώ και χρόνια η ITF έχει μετατραπεί σε μία πολυεθνική ΑΕ, σε μία στυγνή γραφειοκρατία και το μόνο που επιδεικνύει είναι ο τεράστιος προκλητικός πλούτος που έχει φτιάξει από τον μόχθο των Ναυτεργατών των τρίτων χωρών που υποτίθεται εκφράζει και εκπροσωπεί!!

Αυτή την γραμμή υπηρετεί όλα τα χρόνια και “η δική μας” ΠΝΟ η οποία αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ITF και βέβαια από τις συνδρομές των Ναυτεργατών του τρίτου κόσμου έχει το δικό της μερτικό και αντάλλαγμα στην γραμμή της υποταγής!

Ένα από τα πολλά δείγματα γραφής της ταξικής συνεργασίας ΠΝΟ – εφοπλιστών αποτελεί το θάψιμο της Δ.Σ για την δημιουργία ταμείου για την αντιμετώπιση των αφερέγγυων εφοπλιστών και της εγκατάλειψης των πληρωμάτων (Ελλήνων και αλλοδαπών) στην ελληνική ναυτιλία με εισφορές αποκλειστικά των εφοπλιστών για την κάλυψη και κατοχύρωση των εργατικών δικαιωμάτων.

Η γραμμή Ε.Ε.Ε – Βενιάμη προτάσσει και επιβάλει για τα εγκαταλειμμένα ελληνικά πληρώματα (κοινωνική ασφάλιση- μέρος των μισθών – παλιννόστηση) να στέλνουν τον λογαριασμό στο πτωχευμένο ΝΑΤ που αναλαμβάνει να πληρώσει την εφοπλιστική ασυδοσία!

Είναι σαφές ότι στο σκηνικό που έχουν στήσει και οικοδομήσει εφοπλιστές – κυβερνήσεις και ο υποταγμένος συνδικαλισμός δεν υπάρχει περιθώριο για μία αλλαγή αυτής της κατάστασης….

Οι Ναυτεργάτες όλων των χωρών πρέπει να παραμερίσουν και να πετάξουν στην θάλασσα τις συμβιβασμένες ηγεσίες τους, να πάρουν στα δικά τους χέρια την οργάνωση και τα σωματεία τους, να χαράξουν τον δικό τους αγωνιστικό δρόμο που θα έχει στο επίκεντρο τα προβλήματά τους και τις πραγματικές τους ανάγκες.

Η Διοίκηση της ΠΕΝΕΝ