

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ - Π.Ε.Ν.Ε.Ν.



Το πολυδιαφημισμένο νομοσχέδιο για το οποίο τόσο ο πρώην όσο και ο νυν Υπουργός Ε.Ν των ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, Θ. Δρίτσας και Π. Κουρουμπλής, διατύπωναν επί μια σχεδόν τριετία ότι θα αποτελούσε τομή για την αντιμετώπιση των εκρηκτικών προβλημάτων της Ακτοπλοΐας και μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα αντιμετωπιζόταν και τα οξυμένα Ναυτεργατικά προβλήματα, αποδείχτηκε και αυτήν την φορά όχι μόνο αέρας κοπανιστός αλλά παράλληλα μέσα από τις προωθούμενες αλλαγές και ρυθμίσεις ενισχύεται ο ρόλος του εφοπλιστικού κεφαλαίου, της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του και με τον τρόπο αυτό ο νευραλγικός τομέας και κοινωνικός χαρακτήρας της Ακτοπλοΐας παραδίδεται ακόμη περισσότερο βορά στα σχέδια της ιδιωτικής εφοπλιστικής πρωτοβουλίας.

Σημειώνουμε ότι στις **133** σελίδες του Πολυνομοσχεδίου δεν επιλύεται το παραμικρό από τα Ναυτεργατικά προβλήματα που απετέλεσαν το διεκδικητικό πλαίσιο των αγώνων των Ναυτεργατών τα τελευταία χρόνια.

Το Πολυνομοσχέδιο διατηρεί άθικτο το αντιδραστικό και αντιλαϊκό θεσμικό πλαίσιο του νόμου 4150/2013 (Ν.Δ - ΠΑΣΟΚ) και άλλες μεταγενέστερες ρυθμίσεις με τις οποίες επέφεραν ριζικές αλλαγές στην κατεύθυνση εμπέδωσης και φιλελευθεροποίησης της Ακτοπλοΐας.

Αυτές ήταν η κατάργηση της 10μηνης στελέχωσης και λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών πλοίων, η αύξηση του χρόνου ακινησίας σε ετήσια βάση, η δραματική μείωση στον χρόνο δρομολόγησης και επάνδρωσης των ταχύπλων Ακτοπλοϊκών πλοίων, και τεράστιες μειώσεις στις θέσεις εργασίας των Ναυτεργατών.

Επίσης άφησε εντελώς ανέπαφες τις αντιδραστικές ρυθμίσεις που αφορούν το απεργοσπαστικό πλοίο ασφαλείας το οποίο ευθέως υπονομεύει την άσκηση του συνταγματικού δικαιώματος της απεργίας, όπως επίσης τον αντιδραστικό θεσμό των επιχειρησιακών συμβάσεων σε βάρος της κλαδικής ΣΣΕ.

Για όλα τα παραπάνω ο ΣΥΡΙΖΑ της περιόδου 2012-2014 όχι μόνο εξέφραζε την εναντίωσή του αλλά αποτελούσε βασικό στοιχείο στον αντιπολιτευτικό και καταγγελτικό του λόγο και με κάθε ευκαιρία δήλωνε ότι θα καταργήσει αυτές τις ρυθμίσεις.....

Επίσης με το πολυνομοσχέδιο παραμένει ανέγγιχτο το καθεστώς της μαύρης ανασφάλιστης και χαμηλόμισθης εργασίας στην ποντοπόρο ναυτιλία, η φοροασυλία του εφοπλιστικού κεφαλαίου όπως επίσης και όλο το αναχρονιστικό και αυταρχικό καθεστώς της ναυτικής νομοθεσίας, ΚΑΝΔ- ΚΙΝΔ, εσωτερικοί κανονισμοί εργασίας καθώς επίσης διατηρείται αλώβητο το αντιδημοκρατικό πλέγμα της νομοθεσίας στο Ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα το οποίο επίσης αποτελούσε και προγραμματική εξαγγελία του ΣΥΡΙΖΑ για τον εκσυγχρονισμό του!!!

Με το Πολυνομοσχέδιο αυτό επιχειρείται, όπως ήδη έχουμε καταγγείλει, να μεταφερθούν όλες οι ουσιαστικές αρμοδιότητες στην αξιοπλοΐα και ασφάλεια των πλοίων στους ιδιωτικούς νηογνώμονες τους οποίους άμεσα και έμμεσα μπορούν να ελέγχουν εφοπλιστικοί όμιλοι και επιχειρηματικά συμφέροντα.

Το ζήτημα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της αξιοπλοΐας των πλοίων είναι εξαιρετικά κρίσιμο και οποιαδήποτε απόπειρα να παραδοθεί στα χέρια του εφοπλιστικού κεφαλαίου συνιστά ένα τεράστιο

κοινωνικό και πολιτικό σκάνδαλο με τραγικές συνέπειες για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.

Το πρόσφατο ναυάγιο του «Αγία Ζώνη II» δείχνει την αδήριτη ανάγκη να απεμπλακούν οι μηχανισμοί και οι υπηρεσίες ελέγχου της αξιοπλοΐας των πλοίων από τα γρανάζια και τους μηχανισμούς του εφοπλιστικού κεφαλαίου και η κυβέρνηση επιχειρεί ντε φάκτο και ντε γιούρε να παραδώσει την ασφάλειά τους απευθείας πλέον στο εφοπλιστικό κεφάλαιο!!!!

Οι τελευταίες εξελίξεις στον χάρτη της Ακτοπλοΐας διαμορφώνουν ένα επικίνδυνο σκηνικό στην Ακτοπλοΐα με την συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του κεφαλαίου, τις εξαγορές και συγχωνεύσεις με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μονοπωλιακές συνθήκες εκμετάλλευσης στον ευαίσθητο τομέα των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την ουσιαστική παράδοση της Ακτοπλοΐας στα χέρια διεθνών κερδοσκοπικών κεφαλαίων και αυτό σε συνδυασμό με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ στην κινέζικη COSCO οδηγεί με την σειρά του στην βεβαιότητα ότι ο ανταγωνισμός του κεφαλαίου θα οδηγήσει σε ραγδαία αύξηση του κόστους μετακίνησης των λαϊκών και εργατικών στρωμάτων αλλά και των μεταφερόμενων προϊόντων που πραγματοποιούνται από τους χρήστες των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και στην παραπέρα υποβάθμιση των υπηρεσιών προς τους πολίτες και τους φορείς των νησιών.

Τα πανάκριβα ναύλα και εισιτήρια αποτελούν στις σημερινές συνθήκες ένα δυσβάστακτο βάρος για την λαϊκή οικογένεια ενώ το ενδιαφέρον της ιδιωτικής πρωτοβουλίας εστιάζεται μόνο στις κερδοφόρες γραμμές φιλέτο και για την συντριπτική πλειοψηφία των άλλων γραμμών η εναλλακτική ήταν και είναι τα παλιά προβληματικά ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία ο κρατικός προϋπολογισμός και το δημόσιο χρήμα που διατίθεται είναι σε δυσθεώρητα υψηλά επίπεδα.

Η αναφορά στο Πολυνομοσχέδιο για δημιουργία τοπικών σχημάτων και δημοτικών φορέων αποτελούν κοροϊδία και εμπαιγμό στις σημερινές ιδιαίτερα συνθήκες που η τοπική αυτοδιοίκηση πρώτου βαθμού με την υποχρηματοδότηση δεν μπορεί να καλύψει άλλες βασικές και στοιχειώδεις ανάγκες πόσο δε μάλλον να επενδύσει στην αγορά ακτοπλοϊκών πλοίων.

Στην ίδια κατεύθυνση της εξαπάτησης κινείται και η θέση του πολυνομοσχεδίου για δήθεν ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών αφού ο λόγος γίνεται για ένα συμβουλευτικό όργανο χωρίς ουσιαστικές και αποφασιστικές αρμοδιότητες τις οποίες είχε και έχει στα χέρια αποκλειστικά και μόνο ο εκάστοτε Υπουργός Ναυτιλίας.....

Με το περιβόητο πολυνομοσχέδιο ενισχύεται και διευρύνεται τόσο ο στρατιωτικός χαρακτήρας όσο και η αποστολή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος, γεγονός που δείχνει ότι και η σημερινή κυβέρνηση επιφυλάσσουν σε αυτό τον ρόλο χωροφύλακα στα πλαίσια της ευρωπαϊκής στρατηγικής και ασφάλειας του NATO, της FRONTEX και της EUROPOL.

Επίσης στο άρθρο 19 η αναφορά για την διαγραφή από τα μητρώα απογραφής ναυτικών όσων δεν έχουν 8 μήνες θαλάσσια υπηρεσία, όπως και το προηγούμενο έτσι και αυτό έχει ως στόχευση όχι την στήριξη των ανέργων αλλά τον εξοβελισμό τους από τον χώρο της Ναυτιλίας έτσι ώστε να παρουσιάζεται μια ειδυλλιακή εικόνα μικρότερης ανεργίας αφού τόσο με την προηγούμενη όσο και με την τωρινή ρύθμιση η συντριπτική πλειοψηφία των ανέργων σε ποσοστό 90% δεν παίρνει και αυτό το ελάχιστο επίδομα ανεργίας λόγω των απεχθών προϋποθέσεων που ισχύουν και οι οποίες δεν αλλάζουν καθόλου....

Τέλος με το νομοσχέδιο δεν μεταβάλλεται στο ελάχιστο το αδυσώπητο φιλοεφοπλιστικό καθεστώς που αφορά τις παραβιάσεις και αυθαιρεσίες της ναυτικής νομοθεσίας, της ναυτικής εργασίας, των ΣΣΕ από τους εφοπλιστές και με τον τρόπο αυτό συνεχίζεται η ασυδοσία των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε βάρος των Ναυτεργατικών δικαιωμάτων.

Η κριτική της αξιωματικής αντιπολίτευσης (ΝΔ) επί του νομοσχεδίου όπως αυτή διατυπώθηκε κινείται σταθερά και με συνέπεια για άλλη μια φορά στο πλαίσιο της παραπέρα ενίσχυσης της

ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου και της αποδυνάμωσης του οποιουδήποτε δημόσιου και κρατικού ελέγχου στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και όπως η κυβέρνηση έτσι και η αξιωματική αντιπολίτευση δεν έκανε την παραμικρή αναφορά στα συσσωρευμένα ναυτεργατικά προβλήματα δείχνοντας τίνος συμφέροντα υπηρετεί και υπερασπίζεται....

Από όλα τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι το πολυνομοσχέδιο σκούπα του ΥΕΝ δεν αντιμετωπίζει τα σοβαρότατα προβλήματα που έχουν διαμορφωθεί στο τομέα των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τα προβλήματα που συνδέονται με την ανεπάρκεια και τις σοβαρότατες ελλείψεις στην κάλυψη των αναγκών των νησιών και ιδιαίτερα αυτών που θεωρούνται υποβαθμισμένα σε επίπεδο σύνδεσης, ποιότητας πλοίων, ταχύτητας και ευρύτερης εξυπηρέτησης με Ακτοπλοϊκή σύνδεση.

Επίσης διατηρείται άθικτο το τιμολογιακό καθεστώς των εισιτηρίων με συνέπεια να καθίσταται απαγορευτική η μετακίνηση ενός μεγάλου μέρους της λαϊκής και εργατικής οικογένειας και όλων εκείνων που είναι τακτικοί χρήστες των Ακτοπλοϊκών πλοίων και συγκοινωνιών.

Ταυτόχρονα προβλήματα που αφορούν την ναυτιλία και το θεσμικό πλαίσιο όπως είναι η ποντοπόρος και η κρουαζιερόπλοιος ναυτιλία η κυβέρνηση έκανε την πολιτική επιλογή να συμμαχήσει με το εφοπλιστικό κεφάλαιο, να διατηρήσει αλώβητο το καθεστώς της επιχειρηματικής ασυδοσίας τους και με τον τρόπο αυτό να υποταχθεί πλήρως στα συμφέροντά τους.

Σε συνδυασμό με την άρνηση της κυβέρνησης να υιοθετήσει και να ενσωματώσει, έστω και προσχηματικά, κάποια από τα μεγάλα Ναυτεργατικά αιτήματα, δείχνει ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι δείγμα της ταξικής της πολιτικής που απαρέγκλιτα από την πρώτη μέρα της διακυβέρνησης ακολουθεί, δηλαδή της στρατηγικής συμμαχίας και συμπόρευσης με το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Οι Ναυτεργάτες και η ΠΕΝΕΝ θα συνεχίσουν τον αγώνα τους ενάντια σε αυτή την αντιλαϊκή πολιτική, θα αναπτύξουν και θα συντονίσουν την πάλη τους για την ανάδειξη των προβλημάτων τους για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων κόντρα και ενάντια στο μαύρο αντιδραστικό μέτωπο εφοπλιστικού κεφαλαίου - κυβέρνησης καθώς και των άλλων συστημικών αστικών κομμάτων που υπηρετούν την ίδια ακριβώς πολιτική.

Η Διοίκηση της ΠΕΝΕΝ

Υ.Γ. Η Διοίκηση της ΠΕΝΕΝ καταγγέλλει σε όλο τον Ναυτεργατικό κόσμο τον βρώμικο ρόλο του Γ.Γ Γιάννη Χαλά ο οποίος **αυθαίρετα και πραξικοπηματικά δεν συγκάλεσε όπως όφειλε συνεδρίαση της Διοίκησης προκειμένου να γίνει αναλυτική και ουσιαστική συζήτηση σχετικά με το περιεχόμενο του πολυνομοσχεδίου έτσι ώστε σε αυτό να διατυπωθούν στην συνεδρίαση οι θέσεις και οι απόψεις των κλαδικών Ναυτεργατικών Σωματείων, αντίθετα επέλεξε να αποσταλεί κείμενο θέσεων **που εκφράζει τον ίδιο και όχι τα συλλογικά όργανα της Ομοσπονδίας** και ταυτόχρονα με τις θέσεις που περιλαμβάνονται σε αυτό **εξωραΐζει την κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, παρέχει στήριξη στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και στην ασύδοτη δράση του** και με την τακτική αυτή ο ίδιος μαζί με τις δυνάμεις του εργοδοτικού και κυβερνητικού συνδικαλισμού **ναρκοθετούν και υπονομεύουν τις δίκαιες διεκδικήσεις του Ναυτεργατικού κόσμου της χώρας μας.****

Οι θέσεις που απέστειλε με εκπρόσωπό του στην Βουλή και στην αρμόδια επιτροπή δεν είναι θέσεις του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.

Για αυτή και πολλές άλλες αθλιότητες που έχει διαπράξει θα πάρει την απάντηση από τους Ναυτεργάτες.

20/11/2017