ΠΕΝΕΝ



Αποκάλυψη σοκ

Ανασφάλιστο έφυγε για την Νιγηρία το “Στέλιος Κ”

Ανασφάλιστο αναχώρησε από τον Πειραιά το “Στέλιος Κ” με προορισμό την Νιγηρία έναντι του κινδύνου της πειρατείας γεγονός πρωτοφανές για πλοίο που έχει κατεύθυνση την περιοχή αυτή.

Αυτό δείχνει την απίστευτη ανευθυνότητα της ναυτιλιακής εταιρείας η οποία για μερικές χιλιάδες ευρώ (περίπου 3000 ευρώ) απέφυγε να ασφαλίσει το πλοίο αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό δραματικά τους κινδύνους για τους Ναυτεργάτες που επέβαιναν σε αυτό.

Σύμφωνα με ναυτιλιακούς κύκλους η περίπτωση πλοίων χωρίς την αναγκαία ασφάλιση, που κατευθύνονται προς την επικίνδυνη αυτή περιοχή, είναι πλέον εξαιρετικά σπάνια…

Για να δώσουμε παραστατικά τους κινδύνους που διατρέχουν οι Ναυτεργάτες με τα πλοία που ταξιδεύουν στην περιοχή αυτή, καταγράφουμε τα επίσημα στοιχεία όπως αυτά προκύπτουν από το τελευταίο report του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου.

Στο εννεάμηνο του 2020 καταγράφηκαν 134 πειρατικές επιθέσεις που το επίκεντρό τους ήταν ο κόλπος της Γουϊνέας στην Δυτική Αφρική. Την ίδια περίοδο οι απαγωγείς συγκριτικά με το ίδιο διάστημα του 2019 έχουν αυξηθεί κατά 40%.

Στο εννεάμηνο αυτό σημειώθηκαν 134 περιστατικά επιθέσεων, τραυματισμών και απειλών συμπεριλαμβανομένων 85 απαγωγών μελών πληρωμάτων ενώ έγιναν και 31 καταγγελίες για

ομηρία Ναυτεργατών πάνω σε πλοία.

Συνολικά έγιναν ρεσάλτα σε 112 πλοία ενώ σε 6 από αυτά άνοιξαν και πυρ. Από τις 85 απαγωγές πληρωμάτων οι 80 έγιναν στον κόλπο της Γουϊνέας!

Από τα παραπάνω προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα ότι η επικινδυνότητα πειρατικών επιθέσεων είναι όχι μόνο αυξημένη αλλά ουσιαστικά αποτελεί την υπ' αριθμό 1 επικίνδυνη ζώνη για τα πλοία και τους Ναυτεργάτες οι οποίοι είναι εκτεθειμένοι σε τεράστιο κίνδυνο για την σωματική τους ακεραιότητα και την ίδια την ζωή τους.

Η ασφάλεια των πλοίων έναντι πειρατικής επίθεσης προφανώς δεν προστατεύει τα πλοία από τις επιθέσεις όμως, εάν λάβουν χώρα αυτές, πίσω βρίσκονται ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες αναλαμβάνουν τις οικονομικές απαιτήσεις έναντι των ένοπλων ομάδων, διαθέτουν εξειδικευμένους και έμπειρους διαπραγματευτές και οι υποθέσεις ομηρίας κατά κανόνα καταλήγουν να έχουν αίσιο αποτέλεσμα με την απελευθέρωση των πληρωμάτων.

Το πλοίο "Στέλιος Κ" που έφυγε χωρίς ασφάλεια για τον κίνδυνο πειρατείας, είχε ακόμη περισσότερους λόγους να το πράξει αυτό ο πλοιοκτήτης, αφού επρόκειτο για ένα πολύ μικρό σκάφος (μόλις 36 μέτρων) όπου το μέγεθός του, η ταχύτητά του και η δυνατότητα πρόσβασης στο πλοίο από πλευράς ενόπλων στην επιχείρηση κατάληψης πλοίου ήταν κυριολεκτικά παιχνιδάκι στα χέρια τους.

Ένα άλλο στοιχείο που χαρακτηρίζει τον τυχοδιωκτισμό του φερόμενου πλοιοκτήτη είναι το γεγονός ότι στο πλοίο επέβαιναν 5 Ναυτεργάτες μεταξύ αυτών 1 Πλοίαρχος και 1 Μηχανικός. Όπως εξακριβώσαμε αυτή ήταν η σύνθεση ασφαλείας της σημαίας του πλοίου…

Γεννάται το ερώτημα, ο Πλοίαρχος από την μια και ο Μηχανικός από την άλλη, στο 20ήμερο ταξίδι Πειραιάς – Νιγηρία, όταν αυτό έπλεε με κατεύθυνση την περιοχή, **πώς θα εξασφάλιζαν την στοιχειώδη ανάπαυση επί 20 συνεχόμενα μερόνυχτα;**

Η απάντηση είναι μία, ότι για 20 μέρες Πλοίαρχος και Μηχανικός ήταν **διαρκώς στο πόδι** εκτός εάν πιστέψουμε ότι το πλοίο κάθε 24ωρο έριχνε άγκυρα στο πέλαγος… για να εξασφαλιστεί ο χρόνος εργασίας και ανάπαυσης που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας!!!

Το γεγονός ότι απέφυγε η εταιρεία να βάλει στο πλοίο 2-3 επιπλέον άτομα λέει πολλά για την αντίληψή της που σχετίζεται με την ασφάλεια του πληρώματος…

Παίρνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω περιστατικά σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η εταιρεία επί 13-14 μέρες παραπλανούσε και κορόιδευε αισχρά τις οικογένειες των απαχθέντων Ναυτεργατών αποκρύπτοντας ότι στο πλοίο έγινε πειρατική επίθεση και απαγωγή, **θεωρούμε πλέον ότι έχει απολέσει κάθε ίχνος εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας και για τον λόγο αυτό κρίνουμε ότι την ευθύνη για την διαχείριση της απελευθέρωσης των ομήρων πρέπει να αναλάβουν εξ ολοκλήρου οι ελληνικές κρατικές αρχές και υπηρεσίες ΥΕΝ – ΥΠΕΞ – Πρεσβεία στην Νιγηρία οι οποίες πρέπει να ενεργήσουν με αποκλειστικό γνώμονα την προστασία και την ασφάλεια της ζωής των Ελλήνων Ναυτεργατών και τον επαναπατρισμό τους στην χώρα μας.**

Η Διοίκηση της ΠΕΝΕΝ

Υ.Γ.1: **Ανασφάλιστοι ήταν επίσης οι Ναυτεργάτες του πλοίου από τον θεσμό της κοινωνικής ασφάλισης των φορέων της χώρας μας (ΝΑΤ κ.λπ).** Αυτό σημαίνει ότι δεν προσμετράται η υπηρεσία τους στο πλοίο για το διάστημα που υπηρέτησαν σε αυτό για θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος….

Το πλοίο έως τις 17/2/2020 είχε την ελληνική σημαία την οποία άλλαξε σηκώνοντας σημαία Togo….

Υ.Γ.2: Η εταιρεία οφείλει να αναλάβει εξ ολοκλήρου την οικονομική κάλυψη που θα συμφωνηθεί με τους ενόπλους που κρατούν ομήρους τους 3 Έλληνες Ναυτεργάτες.