



Ο χειμώνας του 2014 δικαιολογημένα χαρακτηρίζεται η χειρότερη περίοδος των τελευταίων χρόνων για την Ακτοπλοΐα.

Οι νησιώτες, οι παραγωγοί αγρότες, οι ναυτεργάτες και δεκάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις που εμπλέκονται με τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και ειδικότερα με τα νησιά που έχουν την ατυχία να έχουν λίγους κατοίκους και να χαρακτηρίζονται νησιά άγονης γραμμής, διαπίστωσαν αλλά και βίωσαν τον χειρότερο χειμώνα των τελευταίων ετών.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΕΩΣ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ 2000

Την περίοδο πριν την εφαρμογή του 2932/2001 όταν η Ακτοπλοΐα λειτουργούσε κάτω από ένα ασφυκτικά ελεγχόμενο και πολλές φορές διαπλεκόμενο καθεστώς όπου οι συναλλαγές ήταν στην ημερήσια διάταξη κυβέρνησης και εφοπλιστών, η τότε κυβέρνηση στήριζε και ενίσχυσε την συγκέντρωση και συγκεντροποίηση των πολλών διάσπαρτων Ακτοπλοϊκών Ναυτιλιακών εταιριών συμβάλλοντας στον δραστικό περιορισμό των Ακτοπλοϊκών επιχειρηματικών σχημάτων. Οι άδειες σκοπιμότητας ήταν το όπλο που χρησιμοποιήθηκε για να επιβληθεί ο Ακτοπλοϊκός στόλος σε λιγότερα εφοπλιστικά σχήματα.

Την ίδια περίοδο που η κερδοφορία των Ακτοπλοϊκών εταιριών είχε απογειωθεί τόσο στην εσωτερική Ακτοπλοΐα όσο και στην γραμμή της Αδριατικής λόγω του πολέμου στην Γιουγκοσλαβία, εισήλθαν στον χώρο μια σειρά νέοι παίκτες που είδαν την ευκαιρία να επενδύσουν και να εξασφαλίσουν υψηλά επίπεδα κερδοφορίας.

Την ίδια χρονική περίοδο από το ελληνικό χρηματιστήριο (1998-2002) οι Ακτοπλοϊκές εταιρίες άντλησαν πολλές εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, σε συνδυασμό με την υψηλή κερδοφορία, τον τραπεζικό δανεισμό, το ευνοϊκό έως σκανδαλώδες θεσμικό πλαίσιο, τις

υψηλές τιμές των εισιτηρίων και την εκμετάλλευση της εργασίας των Ναυτεργατών, προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου κυρίως στις γραμμές φιλέτο που τους απέδιδαν υψηλά κέρδη.

Από τότε επισημαίναμε ότι η ανάπτυξη αυτή ήταν στρεβλή, γίνεται για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των εφοπλιστών, δεν συμβάλει στην ισόρροπη ανάπτυξη των νησιών και ότι τα προβλήματα στην Ακτοπλοΐα θα παραμείνουν και θα οξυνθούν από την δημιουργία ενός μοντέλου Ακτοπλοΐας δύο ταχυτήτων.

Το 2003 λόγω των ολυμπιακών αγώνων του 2004 απελευθερώθηκε πρόωρα το καμποτάζ στον χώρο της εσωτερικής Ακτοπλοΐας (κοινοτικός κανονισμός 3577/92) και θεσπίστηκε νέο θεσμικό πλαίσιο που καταργούσε τις άδειες σκοπιμότητας, το πλαφόν στις τιμές των εισιτηρίων και καθιερώθηκε η δημόσια υπηρεσία για την εκτέλεση των άγονων γραμμών.

Την ίδια περίοδο η Ακτοπλοΐα και τα νησιά στέναζαν κάτω από το νέο άθλιο απελευθερωμένο καθεστώς των πανάκριβων εισιτηρίων, των ελλείψεων στην κάλυψη των αναγκών ιδιαίτερα στα μικρά νησιά. Ταυτόχρονα τα τριτοκοσμικά φαινόμενα με τα υπερήλικα, υποσυντήρητα και προβληματικά πλοία τύπου «ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ» - «ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ» κ.λπ επιδείνωναν δραματικά την κατάσταση στην Ακτοπλοΐα. Η ποιότητα των υπηρεσιών των πλοίων, η ασφάλεια των πλοίων, οι καθυστερήσεις των δρομολογίων, το φαινόμενο των υπεράριθμων, όλα αυτά είχαν πάρει ανησυχητικές διαστάσεις.

Το ίδιο διάστημα και επί σειρά ετών ο κρατικός προϋπολογισμός στήριζε, ενίσχυε και διέθετε πολλές εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για τα σαπιοκάραβα που «εξυπηρετούσαν» τα μικρά και θεωρούμενα άγωνα νησιά.

Εάν υπολογίσει κανείς τα ποσά που διατέθηκαν όλα τα τελευταία χρόνια στις ιδιωτικές εφοπλιστικές εταιρίες και στην κατεύθυνση να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία τους, ξεπερνάει το αστρονομικό ποσό του 1 δις ευρώ!!!

Το ελληνικό δημόσιο θα μπορούσε να έχει αποκτήσει ένα σύγχρονο, ποιοτικό και ασφαλή ακτοπλοϊκό στόλο με τα υπέρογκα ποσά που δαπανήθηκαν για τα σαπιοκάραβα στις άγονες γραμμές!!!

Από το 2008 δημιουργούνται μια σειρά προβλήματα κυρίως στις εταιρίες που είναι

εξαρτημένες από τραπεζικό δανεισμό και σε συνδυασμό με φαινόμενα κακοδιαχείρισης, σπατάλης διαφθοράς αλλά και κακών επιχειρηματικών επιλογών μια σειρά εταιρίες οδηγούνται στην συρρίκνωση και σταδιακά η μία μετά την άλλη βάζουν λουκέτο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της περιόδου είναι οι εταιρίες ΔΑΝΕ (5 πλοία), ΣΑΟΣ (12 πλοία), G.A. FERRIES (8 πλοία), κ.λπ.

Στις συνθήκες αυτές τα Ακτοπλοϊκά πλοία μειώνονται, το Ακτοπλοϊκό συγκοινωνιακό δίκτυο συρρικνώνεται, τα προβλήματα εμφανίζονται έντονα και απειλητικά.....

Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Από το 2009 και μετά η κρίση έχει γίνει αισθητή στον χώρο των Ακτοπλοϊκών εταιριών. Ήδη έχουν εισέλθει στην Ακτοπλοΐα και στην γραμμή της Αδριατικής ξένα κεφάλαια Αραβικά και Ιταλικά (ο έλεγχος του μεγαλύτερου μέρους των εταιριών (μέσω εκπροσώπων) περνάει σε ξένα ιδιωτικά κεφάλαια.

Τα τελευταία χρόνια που οι Ακτοπλοϊκές εταιρίες παρουσιάζουν ζημιογόνα αποτελέσματα (2009-2013) η κατάσταση επιδεινώνεται δραματικά.

Στα πλαίσια αυτά οι Ακτοπλοϊκές εταιρίες παίρνουν μια σειρά μέτρα με τα οποία επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν την κρίση, οι συνέπειες των οποίων είναι οδυνηρές για τους χρήστες των Ακτοπλοϊκών πλοίων τα νησιά και τους Ναυτεργάτες.

Την τελευταία 5ετία ενδεικτικά σημειώνουμε ότι έχουν παρθεί μια σειρά μέτρα τα οποία καθιστούν τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες το μέγιστο πρόβλημα για την πλειονότητα των νησιών.

Μειώνονται δραστικά στις περισσότερες Ακτοπλοϊκές γραμμές τα δρομολόγια των πλοίων, αυξάνονται διαδοχικά, ιδιαίτερα την θερινή περίοδο, οι τιμές των εισιτηρίων, μειώνεται σε όλα σχεδόν τα πλοία η ταχύτητα για οικονομία καυσίμων,

ο αριθμός των πλοίων συνεχίζει να μειώνεται και νέες εταιρίες βάζουν λουκέτο. Με τον νόμο 4150/2013 καταργείται το 10μηνο δρομολόγησης και επάνδρωσης των Ακτοπλοϊκών πλοίων, αποδρομολογούνται για την χειμερινή περίοδο τα σύγχρονα και νέας σχετικά ηλικίας πλοία και αντικαθίστανται με υπερήλικα πλοία που έχουν μικρότερο κόστος για τις ναυτιλιακές ακτοπλοϊκές εταιρίες.

Τα ταχύπλοα σκάφη της Ακτοπλοΐας περιορίζουν τον χρόνο δρομολόγησης από τους 7 στους 3 μήνες, δραστικά μειώνεται το ξενοδοχειακό προσωπικό για την χειμερινή περίοδο, ταυτόχρονα οι μισθοί των υπαλλήλων στις εταιρίες μειώνονται και εκατοντάδες απολύονται.

Το ίδιο συμβαίνει και σε πολλές Ακτοπλοϊκές εταιρίες σε ότι αφορά τις αποδοχές των Ναυτεργατών. Έξτρα εργασίες, επιδόματα, δεδουλευμένες υπερωρίες κουρεύονται, μειώνονται ή και καταργούνται. Καταργείται το κεφάλαιο ασφάλισης επιβατών και οχημάτων (ΚΑΕΟ) που έδινε πάνω από 25 εκατομμύρια έσοδα στο ΝΑΤ σε ετήσια βάση, υποτίθεται η κατάργηση αυτής της εισφοράς θα οδηγούσε αυτόματα στην μείωση της τιμής των εισιτηρίων, όμως άλλη άποψη είχαν οι εφοπλιστές της Ακτοπλοΐας, οι οποίες αντίθετα συνέχισαν να τις αυξάνουν.....

Ορισμένες εταιρίες με την προτροπή ή και επιβολή των τραπεζών οδηγούνται σε συνεργασία που αποσκοπεί στην περαιτέρω μείωση των δρομολογίων, σε λιγότερα πλοία, σε ακόμη μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμων και τελικά έχουμε ολική επιστροφή στον χρόνο εκτέλεσης των δρομολογίων που αντιστοιχεί στην δεκαετία του 1980!!

Τα προβλήματα εντείνονται και πολλαπλασιάζονται για τα μικρά και απομακρυσμένα νησιά που γίνονται θύματα της εφοπλιστικής αυθαιρεσίας, της κυβερνητικής αδιαφορίας και των τραγικών προβλημάτων πολλών πλοίων.

Τα φαινόμενα ανεκτέλεστων δρομολογίων στα άγονα νησιά είναι συχνά και επαναλαμβανόμενα για λόγους έλλειψης ρευστότητας για καύσιμα (!!), καθυστέρηση στην εξόφληση των δεδουλευμένων των Ναυτεργατών (!!) αλλά και οι επαναλαμβανόμενες βλάβες και ζημιές που οδηγούν στην ματαίωση ή στην πολύωρη καθυστέρηση στην εκτέλεση των δρομολογίων!!!

Στο μεταξύ τα τελευταία χρόνια η οικονομική και κοινωνική κρίση, η συρρίκνωση των εισοδημάτων των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων από την αντιλαϊκή μνημονιακή κυβερνητική πολιτική, μειώνει αισθητά την επιβατική κίνηση όπως επίσης μειώνεται και το μεταφορικό έργο σε οχήματα κυρίως στα επιβατηγά Ι.Χ.

Η κατάσταση στην Ακτοπλοΐα όπως εξελίσσεται σε συνθήκες κρίσης και της απόλυτης εξάρτησης πλέον των εταιριών από τον τραπεζικό δανεισμό διαμορφώνει νέα δεδομένα. Οι τράπεζες που ανακεφαλαιοποιήθηκαν επανειλημμένα, με εγγύηση του ελληνικού κράτους, στην ουσία έχουν αποκτήσει τον έλεγχο αυτών των εταιριών, επιβάλλουν τους όρους και τις θέσεις οι οποίες θίγουν όχι μόνο τους αποτυχημένους πλέον εφοπλιστές, τους διαχειριστές και τους μάντζερ που τις διοικούν, αλλά απαιτούν ρυθμίσεις που θα οδηγήσουν στην παραπέρα μείωση του Ακτοπλοϊκού στόλου, την εποχική (θερινή) λειτουργία των πολλών πλοίων, την απαίτηση για αύξηση των επιχορηγήσεων, επεμβαίνουν ανοιχτά και απροκάλυπτα αξιώνοντας να μειωθεί ακόμη περισσότερο το εργατικό κόστος (που σημειωτέον έχει κατρακυλήσει στο 16%), να καταργηθούν θεσμοθετημένα δικαιώματα των ναυτεργατών, να μειωθούν οι συνθέσεις, οι θέσεις εργασίας και οι μισθοί των Ναυτεργατών!!! Οδηγούν την Ακτοπλοΐα σε ένα μονοπώλιο και καρτέλ τόσο στις κερδοφόρες όσο και στις άγονες γραμμές που θα έχουν την διαχείριση δύο εταιρίες κάτω από την αιγίδα του αχυράνθρωπου Σάλλα αλλά και των λοιπών τραπεζιτών οι οποίοι έμειναν αμετακίνητοι στις θέσεις τους παρά την χρεοκοπία των τραπεζών που επί σειρά ετών είχαν την απόλυτη ευθύνη της Διοίκησης!!!

Είναι φανερό από τα όσα αναφέρονται παραπάνω ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία στον τομέα των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών απέτυχε παταγωδώς, επιφυλάσσει ακόμη πιο ζοφερό και αβέβαιο μέλλον, η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και η παράδοσή του στην COSCO θα δημιουργήσει νέα σοβαρά προβλήματα για την προοπτική της Ακτοπλοΐας και αναμένεται να διογκώσει τα υπάρχοντα προβλήματα με νέα και πιο οξυμένα.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΓΙΑ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Στις συνθήκες αυτές η ΠΕΝΕΝ και ο γράφων επισημαίνει την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα κοινωνικό μέτωπο που θα συσπειρώνει τους νησιώτες, τους κοινωνικούς φορείς των νησιών, όλους τους εργαζόμενους στον χώρο της ναυτιλίας, τους Ναυτεργάτες και τα συνδικάτα τους, τις μικρές και μεσαίες αγροτικές και άλλες επιχειρήσεις που βλέπουν και βιώνουν καθημερινά

τα τραγικά αποτελέσματα του άθλιου και χρεοκοπημένου μοντέλου της ιδιωτικής πρωτοβουλίας που έχει οδηγήσει μεγάλο μέρος του νησιωτικού συμπλέγματος στην απομόνωση, στην περιθωριοποίηση και την απαξίωση.

Σημαντικό ρόλο καλούνται να παίξουν οι πολιτικές δυνάμεις της ριζοσπαστικής κομμουνιστικής και ανατρεπτικής αριστεράς, να αντιληφθούν ότι δεν αρκούν οι καταγγελίες, οι αναφορές και οι ερωτήσεις στην Βουλή. Πρέπει να πρωτοστατήσουν έμπρακτα να δημιουργηθεί αυτό το μέτωπο σε κάθε νησί, να έχει σωστούς και ριζοσπαστικούς στόχους και αιτήματα, να ενώνει και να συσπειρώνει τους κατοίκους των νησιών που η ζωή τους είναι στενά συνδεδεμένη με το κοινωνικό αγαθό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, να μην καλλιεργηθούν αυταπάτες ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να διαδραματίσει θετικό ρόλο στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, να μην παραδοθεί η ανάπτυξη αλλά και η ελπίδα των νησιών και των κατοίκων στα χέρια εφοπλιστών, επιχειρηματιών και τραπεζιτών που μοναδικό γνώμονα είχαν, έχουν και θα έχουν την κερδοφορία τους.

ΕΙΝΑΙ ΕΦΙΚΤΟΣ ΕΝΑΣ ΑΛΛΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Οι δραματικές συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στην Ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια, η κρισιμότητα των προβλημάτων που αφορούν το παρόν και το μέλλον των νησιών μας και την ανάπτυξή τους, η απαξίωση των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για το μεγαλύτερο τμήμα του νησιωτικού συμπλέγματος, η διαρκής συρρίκνωση του Ακτοπλοϊκού στόλου, η πολιτική των πανάκριβων εισιτηρίων, η συνεχής υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα προβληματικά πλοία σε πολλές γραμμές, η αποτυχία του κυβερνητικού θεσμικού πλαισίου που οξύνει και πολλαπλασιάζει τα προβλήματα, η ανεπάρκεια και τα προβλήματα στις λιμενικές εγκαταστάσεις, οδηγούν αβίαστα στο συμπέρασμα ότι το μοντέλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας είναι πλέον παρωχημένο, ανίκανο και αναποτελεσματικό να ικανοποιήσει τις σύγχρονες ανάγκες των νησιών μας.

Η μόνη ρεαλιστική λύση και επιλογή είναι η δημιουργία ενός δημόσιου κοινωνικού φορέα παροχής Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ένας φορέας που θα σχεδιάζει σε απόλυτη συνεργασία με τους συλλογικούς φορείς των νησιών τις ανάγκες των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που θα προσφέρει ασφάλεια, ποιοτικές υπηρεσίες στους χρήστες των Ακτοπλοϊκών πλοίων, που θα αναβαθμίζει τις παρεχόμενες υπηρεσίες και θα προσφέρει τιμές εισιτηρίων που ανταποκρίνονται στο εισόδημα των εργαζομένων και της λαϊκής

οικογένειας.

Στο πλαίσιο αυτού του σχεδιασμού για μια Ακτοπλοΐα με κοινωνικό πρόσωπο και διάσταση πρέπει να αναδειχθούν, να προβληθούν και να διεκδικηθούν οι παρακάτω ριζοσπαστικοί στόχοι που θα αναμορφώσουν τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και θα τις προσδώσουν τον κοινωνικό τους χαρακτήρα.

Ταυτόχρονα έχουμε την άποψη ότι η ύπαρξη, η ισχυροποίηση και η ανάπτυξη της δράσης ενός κοινωνικού και πολιτικού μετώπου που θα προωθεί ριζοσπαστικές αλλαγές στον χάρτη της Ακτοπλοΐας, στο μοντέλο που έχουν ανάγκη τα νησιά μας δεν πρέπει να αφήνει ελεύθερο το πεδίο στις νεοφιλελεύθερες κυβερνητικές πολιτικές, πρέπει να βάζει φραγμό στα μέτρα και στις επιλογές των τροϊκανών να αποδιοργανώσουν ακόμη περισσότερο τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες .

Δεν θα αφήνει ελεύθερο το έδαφος στις δυνάμεις της επιχειρηματικής κερδοσκοπίας να αλώσουν και να μονοπωλήσουν το συγκοινωνιακό έργο το επόμενο χρονικό διάστημα.

Ούτε είναι σωστή η θέση ότι, χωρίς την ύπαρξη ισχυρού μαζικού και σωστά προσανατολισμένου κινήματος στα διάφορα κοινωνικά προβλήματα, κάποια μελλοντική κυβέρνηση θα τα λύσει όλα με μαγικό τρόπο. Η ύπαρξη αντιτιθέμενων και συγκρουόμενων ταξικών συμφερόντων θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα εάν δεν υπάρχει ισχυρό πολιτικό και μαζικό κίνημα και έτσι θα είναι εύκολο να ακυρωθούν οι όποιες διακηρύξεις και ριζοσπαστικές αλλαγές σε όλα τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα της χώρας.

Τον χειμώνα 2013 – 2014 αναπτύχθηκαν αξιόλογοι αγώνες και κινητοποιήσεις σε πάρα πολλά νησιά που τους διέκρινε η μαζικότητα, η διάρκεια και ο διεκδικητικός χαρακτήρας των αιτημάτων. Το γεγονός αυτό δείχνει την θέληση των κατοίκων των νησιών και των τοπικών φορέων να αναδείξουν και να παλέψουν για τα προβλήματα και τις τραγικές ελλείψεις στο Ακτοπλοϊκό συγκοινωνιακό δίκτυο.

Δυστυχώς οι αγώνες αυτοί λόγω απουσίας της πολιτικής και ριζοσπαστικής αριστεράς δεν ανέδειξαν τις πραγματικές αιτίες που είναι υπεύθυνες για την απαξίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Πρωταρχικό αίτημα ήταν η κάλυψη των αναγκών του κάθε νησιού ξεχωριστά, δεν αναδείχθηκαν οι πολιτικές ευθύνες των κυβερνητικών και τροϊκανών για την καταστροφική πορεία στα προβλήματα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, δεν συνδέθηκε ο αγώνας αυτός με το Ναυτεργατικό κίνημα, δεν συντονίστηκε μεταξύ των

νησιών και επόμενα δεν τέθηκε σαν κεντρικό αίτημα και στόχος η ανατροπή της ασκούμενης κυβερνητικής πολιτικής στην Ακτοπλοΐα και στην νησιωτικότητα. Οι δυνάμεις της αριστεράς στο σύνολό τους δεν έδωσαν προτεραιότητα να ενοποιηθεί, να συντονιστεί και να αναπτυχθεί ο αγώνας αυτός στην κατεύθυνση από την μια να αμφισβητηθεί το μοντέλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και της κυβερνητικής πολιτικής και από την άλλη να δώσει μια εναλλακτική πρόταση και προοπτική για ένα κοινωνικό και δημόσιο φορέα Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που είναι η μοναδική ελπιδοφόρα λύση για τα μακροχρόνια προβλήματα στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Οι παρεμβάσεις σε επίπεδο Κοινοβουλίου με ερωτήσεις και έλεγχο στην ασκούμενη κυβερνητική πολιτική ούτε αρκετή είναι, ούτε αποτελεσματική είναι εάν και εφόσον δεν δημιουργηθεί ένα κίνημα που θα παλεύει και θα διεκδικεί στόχους και αιτήματα που θα δημιουργούν προϋποθέσεις για την ποιοτική αλλαγή στην Ακτοπλοΐα.

ΣΤΟΧΟΙ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ

- Εξαιρέση της χώρας μας από τον Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Κανονισμό 3577/92 για λόγους που συνδέονται με την εθνική άμυνα και θωράκιση του τόπου μας αλλά και ευρύτερα για μια σειρά κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους.

- Κατάργηση των νόμων 2932/2001 και 4150/2013 που αποτελούν το ισχύον θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Ακτοπλοΐας και οι οποίοι μαζί με την κυβερνητική Ακτοπλοϊκή και νησιωτική πολιτική αποτελούν βασικούς παράγοντες για τα οξύτατα προβλήματα που ανέκυψαν όλα τα τελευταία χρόνια στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και οι συνέπειες είναι πλέον αισθητές όχι μόνο στα μικρά και απομακρυσμένα νησιά αλλά στο σύνολο των νησιών μας.

- Χρειάζεται η κατοχύρωση ενός νέου θεσμικού πλαισίου σε όλα τα επίπεδα που θα εξασφαλίζει ασφαλή Ακτοπλοϊκή συγκοινωνία σε ετήσια βάση, που θα διασφαλίζει πλήρως τα δικαιώματα των Ναυτεργατών όλων των ειδικοτήτων. Το νέο αυτό πλαίσιο πρέπει να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα των υπηρεσιών των Ακτοπλοϊκών πλοίων και συγκοινωνιών.

- Επίσης το νέο νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να παίρνει υπόψη του την νησιωτική ιδιαιτερότητα της χώρας μας και ταυτόχρονα την κοινωνική φύση της ανάγκης που

καλούνται να καλύψουν οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες .

Οι δύο αυτές ιδιαιτερότητες επιβάλλουν να οργανωθούν οι συνδέσεις των νησιών μεταξύ τους και με την υπόλοιπη χώρα στην βάση ενός συστήματος ενός κοινωνικού αγαθού κι όχι της παραγωγής ενός εμπορεύματος με σκοπό το κέρδος. Το ζητούμενο με άλλα λόγια είναι όχι μια κερδοσκοπική αλλά μια κοινωνικά υπεύθυνη και ασφαλής Ακτοπλοΐα. Σε αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να δρομολογηθούν λύσεις και απαντήσεις σε μια σειρά κρίσιμα θέματα όπως είναι: για την διαμόρφωση του Ακτοπλοϊκού δικτύου για την εξασφάλιση 10μηνιας λειτουργίας και επάνδρωσης των πλοίων, για την αντιμετώπιση των ακριβών εισιτηρίων, την ριζική αλλαγή της χάρτας με τα δικαιώματα των επιβατών και χρηστών της Ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας κ.λπ.

Σε άλλο άρθρο θα κάνουμε εκτενή αναφορά για τον ρόλο της Ναυτεργασίας στο νέο μοντέλο των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι θα πρέπει να διασφαλίζονται και να διευρύνονται ουσιαστικά τα δικαιώματα των Ναυτεργατών σε όλα τα επίπεδα, ΣΣΕ, εργασιακές σχέσεις, διεθνείς συμβάσεις, εκσυγχρονισμός ναυτικής νομοθεσίας, εκδημοκρατισμός του ναυτικού επαγγέλματος και του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος κ.α.

Νταλακογεώργος Αντώνης

Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού

Γενικός Γραμματέας του Εργατικού Κέντρου Πειραιά

