



Του Αντώνη Νταλακογεώργου*

Πριν από λίγες μέρες καταβλήθηκαν οι δεδουλευμένες αποδοχές των απλήρωτων ναυτικών της ΝΕΛ που ο αριθμός τους ξεπερνούσε τους 300 ναυτικούς, οι οποίοι ήταν ναυτολογημένοι σε διάφορα πλοία της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ).

Οι δεδουλευμένες τους αποδοχές καταβλήθηκαν από την κατάρπτωση των εγγυητικών, αφού η εν λόγω εταιρεία επί σειρά μηνών φάνηκε αφερέγγυα στην ομαλή εκτέλεση των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας που είχε αναλάβει με το ελληνικό δημόσιο και προφανέστατα παραβίασε σωρηδόν και κατ' επανάληψη τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει στις άγονες επιδοτούμενες γραμμές στις οποίες συμμετείχαν τα τελευταία χρόνια και τα 9 Ακτοπλοϊκά πλοία της παραπάνω εταιρείας.

Με αφορμή αυτό το γεγονός ο Υπουργός Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής Θεόδωρος Δρίτσας εξέδωσε δελτίο τύπου με το οποίο ούτε λίγο ούτε πολύ πανηγυρικά δήλωνε «ότι δικαιώθηκε ο πολύχρονος αγώνας των απλήρωτων Ναυτικών της Ακτοπλοΐας». Ταυτόχρονα ευχαριστούσε δημόσια τον πρωθυπουργό Αλέξη Τσίπρα καθώς και τους συναρμόδιους Υπουργούς!!! Παράλληλα έμπλεξε το εγκώμιο των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου του και των αντίστοιχων οικονομικών Υπουργείων για τον άθλο που συντελέστηκε στην επιτυχή αυτή προσπάθεια!!!

Πριν απαντήσουμε στις επικοινωνιακές κορώνες και τις υποκριτικές αναφορές του Υπουργού Ναυτιλίας θέλουμε να επισημάνουμε ορισμένα στοιχεία που αφορούν τον αγώνα των απλήρωτων Ναυτικών της ΝΕΛ αλλά και γενικότερα του κινήματος που αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας στον οποίο πήρε μεγάλη έκταση το φαινόμενο της καθυστέρησης, της απλήρωτης ναυτικής εργασίας.

Η απλήρωτη εργασία συνιστά ένα ευρύτερο φαινόμενο στην χώρα μας που πήρε μεγάλες διαστάσεις ιδιαίτερα την τελευταία 5ετία με την υπαγωγή της χώρας στους οικονομικούς και ιμπεριαλιστικούς μηχανισμούς της Ε.Ε, του Δ.Ν.Τ και της Ε.Κ.Τ.

Τα μνημόνια 1,2,3 οδήγησαν σε μια ληλασία των εισοδημάτων των εργαζομένων, των φτωχών λαϊκών στρωμάτων, είχαν ως συνέπεια την μείωση των μισθών, των συντάξεων, των κοινωνικών παροχών, την αλματώδη αύξηση της ανεργίας.

Μέσα από τις παλιές και νέες μνημονιακές πολιτικές μειώθηκε δραματικά το εθνικό εισόδημα διευρύνθηκαν τα φαινόμενα του κοινωνικού αποκλεισμού, η φτώχεια και η εξαθλίωση επεκτάθηκαν περισσότερο από ποτέ στην ελληνική κοινωνία.

Το γεγονός αυτό όπως ήταν επόμενο συνετέλεσε στην μεγάλη μείωση του μεταφορικού έργου των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και των Ακτοπλοϊκών πλοίων που σε συνδυασμό με κάκιστες επιχειρηματικές επιλογές των Ακτοπλοϊκών εταιριών, την μεγάλη άνοδο της τιμής των καυσίμων την περίοδο 2011-2014 αντιμετώπισαν μια σειρά προβλήματα τα οποία επιδεινώθηκαν από τον υπερδανεισμό αυτών των εταιριών στο τραπεζικό σύστημα, το οποίο τα τελευταία 2-3 χρόνια έχει τυπικά και ουσιαστικά υπό τον έλεγχο του τα 2/3 της ελληνικής ακτοπλοΐας και στην ουσία κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών των εταιριών που είναι εισηγμένες στο ελληνικό χρηματιστήριο. Οι πρώην μεγαλομέτοχοι αποτελούν πλέον διευθυντικά στελέχη αυτών των εταιριών και η μετοχική τους συμμετοχή στα Ακτοπλοϊκά σχήματα είναι ασήμαντη.

Στην πραγματικότητα την τελευταία αυτήν 5ετία εάν η Ακτοπλοΐα έμεινε όρθια και συνδέει την Ηπειρωτική χώρα με όλο το νησιωτικό σύμπλεγμα οφείλεται στους έλληνες Ναυτεργάτες οι οποίοι κράτησαν εν κινήσει τα πλοία και διατήρησαν ανέπαφο το κοινωνικό αγαθό των Ακτοπλοϊκών γραμμών παρά το γεγονός ότι η καθυστέρηση στην καταβολή των μισθών τους έφτασε και ξεπέρασε τον ένα χρόνο σε ορισμένες ακραίες περιπτώσεις όπως ήταν και η ΝΕΛ.

Οι βαρύτερες ευθύνες των στελεχών που είχαν και έχουν την ευθύνη για τις εταιρίες αυτές είναι μεγάλες αλλά δυστυχώς ουδείς αναφέρεται σε αυτές και κανείς πρώην ή νυν κυβερνητικός παράγοντας δεν έπραξε τα δέοντα για την αφερεγγυότητα και τον επιχειρηματικό τους τυχοδιωκτισμό.

Επίσης η δικαιοσύνη και οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας (οι κατά τόπους λιμενικές αρχές και οι κεντρικές υπηρεσίες του ΥΕΝ) σιώπησαν και δεν έπραξαν το παραμικρό την τελευταία 5ετία για την καταστρατήγηση των ΣΣΕ, των εργασιακών σχέσεων, για την παραβίαση της νομοθεσίας, η οποία συνεχίζεται και παίρνει χαρακτήρα επιχειρηματικής ασοδοσίας.

Ο «αριστερός» Υπουργός Ναυτιλίας σε αυτούς αποδίδει δημόσια τα εύσημα για την απαράδεκτη στάση τους η οποία συνιστά σκάνδαλο που σε άλλες συνθήκες θα είχαν παραπεμφθεί για παράβαση καθήκοντος και θα λογοδοτούσαν στην δικαιοσύνη. Προφανώς για τον «αριστερό» κ. Δρίτσα και την κυβέρνηση του κ. Τσίπρα τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων συνιστούν ασήμαντες λεπτομέρειες για τις οποίες οι επίσημες κρατικές αρχές κωφεύουν, σιωπούν και συγκαλύπτουν.

Στα 5 χρόνια που αναδείχθηκε το πρόβλημα της κρίσης στην Ακτοπλοΐα οι Ναυτιλιακές εταιρίες βρήκαν ως διέξοδο από αυτήν, πωλώντας πλοία για να καλύπτουν τον υπέρογκο τραπεζικό δανεισμό, αύξησαν την τιμή των εισιτηρίων, ιδιαίτερα την θερινή περίοδο που είναι αυξημένη η επιβατική κίνηση, απέσυραν τα νέα πλοία την χειμερινή περίοδο λόγω μεγάλης κατανάλωσης καυσίμων, μειώνουν την ταχύτητα για τον ίδιο λόγο, ενισχύουν τις συμπράξεις και τις συμμαχίες σε διάφορες γραμμές, τσεκουρώνουν τις αποδοχές των Ναυτεργατών, τους οδηγούν στην υπερεργασία, την μείωση των δεδουλευμένων υπερωριών, στα εξοντωτικά ωράρια εργασίας.

Παράλληλα η συγκυβέρνηση ΠΑΣΟΚ – Ν.Δ – ΔΗΜΑΡ τους έκανε δώρο την κατάργηση του ΚΑΕΟ προσφέροντάς τους ζωντανά πάνω από 35 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο!!

Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ τους απάλλαξε από τα τέλη υπέρ NAT κ.λπ που ξεπερνούν τα 5 εκατομμύρια τον χρόνο. Παρ' όλα αυτά το μοντέλο της ιδιωτικής καπιταλιστικής πρωτοβουλίας στον ευαίσθητο και νευραλγικό τομέα των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών καταρρέει και απαξιώνεται.

Η κατάρρευση και η χρεοκοπία της ΝΕΛ αποτελεί ένα ακόμη ουσιαστικό παράδειγμα που τεκμηριώνει την άποψη μας για την λεγόμενη συνεισφορά της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, η εξάρτηση αυτών των εταιριών από το τραπεζικό σύστημα θα αλλάξει ακόμη περισσότερο τον χάρτη της Ακτοπλοΐας στην οποία τείνουν να κυριαρχήσουν 2 επιχειρηματικά σχήματα, ένα εγχώριο και ένα ξένο, τα οποία θα μονοπωλήσουν προνομιακά ως ολιγοπώλιο το Αιγαίο και τις κερδοφόρες γραμμές της Ακτοπλοΐας. Τα μικρότερα σχήματα θα περιορισθούν σε δευτερεύουσες γραμμές και στις επιδοτούμενες και ενδονησιωτικές γραμμές.

Το κρίσιμο πολιτικό ζήτημα για το οποίο σιωπά η κυβέρνηση Τσίπρα και ο λαλίστατος κ. Δρίτσας είναι το ακόλουθο: Γνωρίζουν ότι η συρρίκνωση και ο εξοστρακισμός των μικρότερων εταιριών δημιουργούν ένα άκρως επικίνδυνο μοντέλο μονοπωλιακής

εκμετάλλευσης του κοινωνικού αγαθού που λέγεται Ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

Αντιλαμβάνονται ότι το αγαθό αυτό στα χέρια ιδιωτών, επιχειρηματικών και τραπεζικών ομίλων έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κερδοσκοπία η οποία ήταν και θα είναι ακόμη περισσότερο σε βάρος των λαϊκών συμφερόντων, σε βάρος των κατοίκων και των πολιτών των νησιών μας;

Αντιλαμβάνονται ότι το ύψος της κρατικής ετήσιας επιδότησης είναι σε επίπεδα απαγορευτικά για τις οικονομικές συνθήκες της χώρας μας;

Γνωρίζουν ότι το ύψος των 90 εκατομμυρίων ευρώ αντιστοιχεί σήμερα στην αγορά 7-8 σύγχρονων Ακτοπλοϊκών πλοίων τον χρόνο ενώ η συνολική δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού τα τελευταία 8 χρόνια ξεπέρασε το αστρονομικό ποσό του ενός δις ευρώ ποσόν που υπερκαλύπτει την συνολική αξία του σημερινού Ακτοπλοϊκού στόλου;

Γνωρίζουν ότι ο δανεισμός της λεγόμενης ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην Ακτοπλοΐα αγγίζει το 1 δις ευρώ; Και αυτό δόθηκε από το εγχώριο τραπεζικό σύστημα το οποίο έχει ανακεφαλαιοποιηθεί τρεις φορές ως τώρα με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου και του έλληνα φορολογούμενου.

Η παραπάνω αναφορά μας συνδέεται στενά με το σύνολο των προβλημάτων που αντιμετώπισαν και εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν οι Ναυτεργάτες στην Ακτοπλοΐα, που βιώνουν κοινά προβλήματα με τους ανθρώπους που διακινούνται καθημερινά με τα πλοία των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Δυστυχώς και σε αυτόν τον τομέα η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ εγκατέλειψε και πέταξε στο καλάθι των αχρήστων τις προεκλογικές της δεσμεύσεις για δημόσιο χαρακτήρα Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, για δημιουργία

δημόσιας εταιρείας στην Ακτοπλοΐα και για κεντρικό εθνικό επανασχεδιασμό στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και όλα δείχνουν ότι με την πολιτική της συμβάλει στην γέννηση ενός μονοπωλιακού τέρατος στο Ακτοπλοϊκό δίκτυο της χώρας που αποσκοπεί στην κερδοσκοπία, σε βάρος των λαϊκών οικογενειών που είναι οι βασικοί χρήστες των Ακτοπλοϊκών πλοίων.

Η παρένθεση αυτή ήταν αναγκαία προκειμένου να κρίνουμε στο φόντο αυτών των εξελίξεων την κατάσταση στην Ακτοπλοΐα και τα προβλήματα με την απλήρωτη ναυτική εργασία, αλλά ταυτόχρονα να δώσουμε το στίγμα μας και την ταξική μας αναφορά για τον χαρακτήρα των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που έχει ανάγκη η χώρα, ο λαός και οι Ναυτεργάτες.

Συνεχίζοντας την αναφορά μας για την απλήρωτη ναυτική εργασία που αποτελεί σοβαρότατο πρόβλημα της τελευταίας 5ετίας να σημειώσουμε ότι μέχρι το τέλος του 2014 έγιναν πολλές δεκάδες απεργιακές κινητοποιήσεις που είχαν στο επίκεντρο το πρόβλημα αυτό, επίσης έγιναν πολλές επισχέσεις εργασίας σε διάφορα πλοία των περισσότερων ακτοπλοϊκών εταιριών, μαζικές και οργανωμένες διαμαρτυρίες προς τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας, παρεμβάσεις προς τον συλλογικό φορέα των

Ακτοπλών εφοπλιστών τον ΣΕΕΝ, τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρίες, τα πολιτικά κόμματα και επανειλημμένη απεύθυνση σε όλο το συνδικαλιστικό κίνημα της χώρας μας.

Οι κινητοποιήσεις είχαν ως αποτέλεσμα, ιδιαίτερα την θερινή περίοδο, ο χρόνος καταβολής των μισθών να μειώνεται έως τους δύο μήνες ενώ την χειμερινή περίοδο να αυξάνεται από 4 έως 6 μήνες!!!

Στους αγώνες αυτούς η ΠΕΝΕΝ ήταν στην πρώτη γραμμή και πρωτοστάτησε για την προβολή, την ανάδειξη και επίλυση του προβλήματος.

Μετά τις εκλογές του Γενάρη του 2015 ο αγώνας των απλήρωτων Ναυτεργατών μπαίνει σε μια νέα φάση με διακηρυγμένη την θέση του ΣΥΡΙΖΑ ότι η απλήρωτη εργασία θα εξαλειφθεί στον χώρο της Ακτοπλοΐας διότι συνιστά ένα απαράδεκτο φαινόμενο

εργοδοτικής ασιδοσίας.

Σε πρώτη φάση η ΠΕΝΕΝ κατέθεσε άμεσα προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος αποτελούμενες από πέντε σημεία. Ταυτόχρονα ενημέρωσε αναλυτικά την νέα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, επίσης το πλαίσιο των προτάσεων της ΠΕΝΕΝ υιοθετήθηκε σχεδόν αυτούσιο και από την ΠΝΟ.

Οι θέσεις μας αυτές εξασφάλιζαν πλήρως την καταβολή των μισθών στους απλήρωτους Ναυτικούς, έδιναν αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες στα αρμόδια όργανα του ΥΕΝ να εφαρμόζουν τις ΣΣΕ, δημιουργούσαν τις προϋποθέσεις για κοινούς ελέγχους ΥΕΝ – εκπροσώπων των Ναυτεργατών μέσα από την θεσμοθέτηση κοινών επιτροπών, έβαζαν τέλος στην ατιμωρησία και ασυδοσία των ακτοπλοϊκών εταιριών και ταυτόχρονα προέβλεπαν αυστηρές ποινικές και αστικές κυρώσεις σε βάρος των αρμόδιων στελεχών των εταιριών που θα παραβίαζαν την νομοθεσία.

Για τον σκοπό αυτό η ΠΕΝΕΝ κατέθεσε μηνυτήρια αναφορά στις δικαστικές και εισαγγελικές αρχές καταγράφοντας όλες τις εταιρίες και τους υπεύθυνους σύμφωνα με τον νόμο για την απλήρωτη ναυτική εργασία.

Πραγματοποίησε δεκάδες επισκέψεις εργασίας σε πλοία της ΝΕΛ, της ΑΝΕΚ, της HELLENIC SEAWAYS, της VENTOURIS LINES, της AGOUDIMOS LINES, της ΑΝΕΖ με σκοπό να ασκήσει πίεση στην νέα κυβέρνηση και στο ΥΕΝ, να υιοθετήσει τις προτάσεις (που ως αξιωματική αντιπολίτευση τις υιοθετούσε και τις στήριζε) αλλά και προς τις εταιρίες να τις επιβάλει μέσα από τις αγωνιστικές κινητοποιήσεις να καταβάλουν τους δεδουλευμένους μισθούς των Ναυτικών.

Από τις αρχές Φλεβάρη 2015 έως τις δεύτερες εκλογές του Σεπτέμβρη του 2015 με τον σχεδιασμό, την οργάνωση και αποφάσεις της ΠΕΝΕΝ πραγματοποιήθηκαν 48 επισκέψεις εργασίας (κατά διαστήματα) σε πέντε ναυτιλιακές εταιρίες και αφορούσαν πάνω από 15 πλοία της Ακτοπλοΐας.

Στο διάστημα αυτό των 8 μηνών πραγματοποιήθηκαν 64 συγκεντρώσεις, 38 πορείες στο Υπουργείο Ναυτιλίας, 13 καταλήψεις των γραφείων της ΝΕΛ, 9 ολονύκτιες διαμαρτυρίες έξω από το Υπουργείο Ναυτιλίας, 75 συσκέψεις στα πλοία και στα γραφεία της ΠΕΝΕΝ, επισκέψεις και παραστάσεις στα πολιτικά κόμματα, δεκάδες επιστολές διαμαρτυρίας στους συναρμόδιους Υπουργούς Ναυτιλίας, Οικονομικών, Οικονομίας αλλά και σε όλους τους Βουλευτές της κοινοβουλευτικής ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ. Επίσης 5 παραστάσεις στο γραφείο του πρωθυπουργού και στον αρμόδιο Διευθυντή Δημήτρη Τζανακόπουλο.

17 ολόήμερες παραστάσεις διαμαρτυρίας έξω από το Μέγαρο Μαξίμου. Σε μια από αυτές υπήρξε μαζική σύλληψη των απλήρωτων Ναυτικών και τους οδήγησαν σε πολύωρη κράτηση στο αστυνομικό τμήμα του Συντάγματος για εξακριβωση στοιχείων.... ενώ στην πραγματικότητα το Πρωθυπουργικό περιβάλλον ζήτησε την απομάκρυνσή τους επειδή τα συνθήματά τους ήταν ενοχλητικά για του ενοίκους του Μεγάρου Μαξίμου. Επίσης για τον

ίδιο σκοπό έγιναν δεκάδες παραστάσεις της ΠΕΝΕΝ και των απλήρωτων Ναυτικών στην ΠΝΟ όπου εκφράστηκε η δυσαρέσκεια των Ναυτεργατών για την αδράνεια και αδιαφορία της πλειοψηφίας της Ομοσπονδίας.

Υπογραμμίζουμε ότι 6 απεργιακές κινητοποιήσεις που έγιναν Πανελλαδικά στα πλαίσια της Ομοσπονδίας επίσης είχαν στο επίκεντρο το αίτημα για την λήψη μέτρων για την επίλυση του προβλήματος της απλήρωτης ναυτικής εργασίας.

Από την παραπάνω συνοπτική παρουσίαση προκύπτει το συμπέρασμα ότι στο διάστημα της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ ήταν ο πιο σημαντικός αγώνας που αναπτύχθηκε και ο οποίος είχε διάρκεια, πολλές μορφές πάλης και δράσης, σημαντικές πρωτοβουλίες και συσπείρωσε στα πλαίσια της ΠΕΝΕΝ την συντριπτική πλειοψηφία των εκατοντάδων απλήρωτων ναυτικών και σύσσωμους τους απλήρωτους Ναυτεργάτες της ΝΕΛ.

Βεβαίως οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι ο αγώνας αυτός δεν είχε την στήριξη της χρεοκοπημένης ηγεσίας της ΠΝΟ αλλά και του γραφειοκρατικού κομματικού συνδικαλισμού (ΠΑΜΕ), δεν έτυχε της παραμικρής υποστήριξης τόσο από την κυβέρνηση και τον αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας Θ. Δρίτσα αλλά ούτε και από τα κεντρικά κυβερνητικά και κομματικά στελέχη της αριστερής αντιπολίτευσης (Αριστερή Πλατφόρμα), ούτε και από τους εκλεγμένους τοπικούς Βουλευτές Α΄ και Β΄ περιφέρειας Πειραιά του ενιαίου ΣΥΡΙΖΑ, κατά τα λοιπά ορισμένοι από αυτούς δηλώνουν την πίστη τους στις αρχές, στις αξίες και στην δράση του εργατικού κινήματος. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να εξαιρέσουμε ορισμένα τοπικά συνδικαλιστικά στελέχη σωματείων του Πειραιά.

Αναφερόμαστε σημειολογικά στην αντίστοιχη κινητοποίηση για την επαναπρόσληψη των απολυμένων καθαριστριών που είχε προηγηθεί χρονικά και την οποία κινητοποίηση οι δυνάμεις του ΣΥΡΙΖΑ (πολιτικά – συνδικαλιστικά και κοινωνικά) την έκαναν σημαία τους τα τελευταία 2 χρόνια και στους αγώνες τους παρέλασαν με την παρουσία τους όλα τα πρωτοκλασάτα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ όλων των αποχρώσεων με αποτέλεσμα αυτή να πάρει τεράστια δημοσιότητα και προβολή από τα ΜΜΕ.

Παρόμοια ήταν και η στάση του ΚΚΕ και των δυνάμεων στο μαζικό και εργατικό κίνημα (ΠΑΜΕ κ.λπ) στον αγώνα των χαλυβουργών του Ασπροπύργου που η αγωνιστική παρουσία στηρίχθηκε, πλαισιώθηκε και ενισχύθηκε ποικιλοτρόπως από αυτές τις δυνάμεις. Σημειώνουμε ότι ο αγώνας των απλήρωτων Ναυτεργατών είχε σοβαρότατες οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες στην χώρα μας αφού για μεγάλα διαστήματα ολόκληρο σύμπλεγμα

νησιών έμειναν χωρίς ακτοπλοϊκή σύνδεση και συγκοινωνία.

Από την πλευρά της κυβέρνησης, των αρμόδιων Οικονομικών Υπουργών και ειδικότερα της Ναυτιλίας, Σταθάκης – Δρίτσας αντιμετώπισαν τον αγώνα αυτό στον δημόσιο λόγο με κατά βάση θετικά σχόλια (ως προς το δικαίο της διεκδίκησης) αλλά στην ουσία πετροβόλησαν επανειλημμένα τις πρωτοβουλίες και την αγωνιστική παρέμβαση της ΠΕΝΕΝ και άνθρωποι του περιβάλλοντός τους ανακάλυψαν πολιτικό δάκτυλο στην υπόθεση αυτών των αγώνων, δήθεν σκοπιμότητας από πλευράς ΠΕΝΕΝ, κακόγουστες και αισθητικά απόψεις ότι δήθεν ανακαλύψαμε το πρόβλημα μόνο την περίοδο της συγκυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ, μέχρι και διακίνηση θέσεων για υπονόμηση του ηθικού και πολιτικού στοιχείου του Δρίτσα και άλλες φαιδρότητες που διακινήθηκαν επίσημα και ανεπίσημα που στην ουσία αποτελούσαν επικοινωνιακά τεχνάσματα γνωστά από τους γνωστούς πολιτικάντηδες του αστικού συστήματος που αυτήν την φορά τα διακινούσε το περιβάλλον και οι άνθρωποι του Δρίτσα προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τις συνέπειες και το πολιτικό κόστος από την απραξία, την αδράνεια, την ανικανότητά τους και κυρίως την άρνησή του να συγκρουσθεί με το εφοπλιστικό και ναυτιλιακό κατεστημένο στην Ακτοπλοΐα.

Είναι χαρακτηριστικό και αποτελεί την καλύτερη επιβεβαίωση των απόψεων για την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ το γεγονός ότι η κυβέρνηση και ο Υπουργός Ναυτιλίας δεν προώθησαν κανένα από τα επίμαχα σημεία των προτάσεών μας που αφορούν την θεσμοθέτηση για την συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος με θεσμικό και νομοθετικό χαρακτήρα έτσι ώστε να εκλείψει το φαινόμενο αυτό.

Η παρέμβασή του περιορίστηκε στην ΝΕΛ και στα πλοία που εκτελούν δημόσια υπηρεσία με σύμβαση με το δημόσιο.

Είναι βαθύτατα ψευδής και ανακριβέστατη η δήλωση που περιλαμβάνεται ως τίτλος στο δελτίο τύπου του Υπουργού Θ. Δρίτσα για «δικαίωση του αγώνα των απλήρωτων Ναυτεργατών της Ακτοπλοΐας». Το ορθό είναι μέσα από μια καθυστέρηση μηνών αποδέχθηκε προφορική πρόταση που είχε υποβάλει η ΠΕΝΕΝ για την κατάπτωση των εγγυητικών υπέρ της εξόφλησης των απλήρωτων Ναυτικών όταν ήδη είχε κριθεί η υπαιτιότητα της παραπάνω εταιρείας η οποία δεν ανταποκρινόταν στις υποχρεώσεις της όπως αυτές αναφέρονται στην μεταξύ τους σύμβαση.

Αυτό έγινε αρχές Ιούλη 2015 και οι Ναυτικοί συνέχισαν την πάλη τους διεκδικώντας τις δεδουλευμένες αποδοχές τους μέχρι τέλος Δεκέμβρη του 2015. Κατά τα λοιπά ο κ. Δρίτσας

θεωρεί ότι ο μηχανισμός της κυβέρνησης και των υπηρεσιών λειτούργησαν άψογα αγνοώντας προκλητικά τα σοβαρότατα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα και τις συνέπειες που αυτά διαμόρφωσαν στους ίδιους τους Ναυτικούς και τις οικογένειές τους.

Η ολιγωρία, η παθητικότητα και η αδιαφορία είναι το λιγότερο που μπορούμε να καταλογίσουμε στις υπηρεσίες σε συνδυασμό με τις τεράστιες πολιτικές ευθύνες της κυβέρνησης και του Υπουργού Ναυτιλίας ο

οποίος κωλυσιέργησε, καθυστέρησε και στην ουσία έδωσε μια λύση την οποία προτείναμε τον Φλεβάρη του 2015 και η οποία υλοποιήθηκε με πολλούς μήνες καθυστέρηση.

Οι άλλες πολιτικές δυνάμεις Ν.Δ – ΠΑΣΟΚ – Ποτάμι προκλητικά αγνόησαν τις κινητοποιήσεις και εξέφρασαν την ανησυχία τους (πρωτοστατούντος του πρώην Υπουργού Ναυτιλίας Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη) για τα προβλήματα στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από τις συνεχιζόμενες κινητοποιήσεις των απλήρωτων Ναυτεργατών!!!

Το ΚΚΕ πιστό στην γραμμή να στηρίζει ότι το ίδιο ελέγχει στο μαζικό κίνημα, όπως ήταν επόμενο, αντιμετώπισε το ίδιο (και όπως αναλυτικά θα περιγράψουμε πιο κάτω) τις κινητοποιήσεις αυτές, σιωπώντας και ενίοτε αναπαρήγαγε τις αθλιότητες και την υπονομευτική διασπαστική και διαλυτική τακτική των δυνάμεών του στο Ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα.

Η επίσημη εφοπλιστική εκπροσώπηση που εκφράζεται μέσω του ΣΕΕΝ δήλωνε την αδυναμία της για την όποια παρέμβασή της αφού η κρίση έχει δημιουργήσει σοβαρά οικονομικά προβλήματα στις Ακτοπλοϊκές εταιρίες και ταυτόχρονα διατύπωναν την άποψη για αυτοσυγκράτηση και υπομονή από τους Ναυτικούς....

Οι δυνάμεις του εργοδοτικού και κυβερνητικού συνδικαλισμού σε επίπεδο ΓΣΕΕ όπως ήταν φυσικό παρακολουθούσαν εκ του μακρόθεν τους αγώνες αυτούς, ουδόλως ασχολήθηκαν με αυτούς αφού το κύριο μέλημά τους ήταν και είναι να λειτουργούν σαν δύναμη πέμπτης φάλαγγας στο συνδικαλιστικό κίνημα στηρίζοντας τις εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές και βεβαίως βάζοντας πλάτες στις δυνάμεις του μεγάλου κεφαλαίου για να συντρίψουν τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Οι δυνάμεις του ΜΕΤΑ είχαν την ανάλογη συμπεριφορά με τον ΣΥΡΙΖΑ και όλο το διάστημα, ιδιαίτερα Φλεβάρης – Αύγουστος 2015 είχαν αναγάγει σε κεντρικό ζήτημα στην τακτική τους να μην περάσουν οι εκβιασμοί των δανειστών προς την κυβέρνηση και στην ουσία ασκούσαν έναν ιδιόμορφο κυβερνητικό συνδικαλισμό αποστασιοποιημένοι από τα προβλήματα και περισσότερο από την ανάγκη ανάπτυξης των αγώνων των εργαζομένων και με ευκολία μιλούσαν είτε για μαξιμαλιστικούς στόχους και αιτήματα και ορισμένοι από αυτούς που κινούνταν συνδικαλιστικά στον ιδιωτικό τομέα αναπαρήγαγαν το μοντέλο του εργοδοτικού – αναθετικού συνδικαλισμού και επιδίωκαν διακαώς μέσω των κυβερνητικών στελεχών συμμαχίες για να υλοποιηθούν οι κυβερνητικές δεσμεύσεις για τις διακηρυγμένες προεκλογικές δεσμεύσεις του προγράμματος της Θεσσαλονίκης!!!

Αυτό δε το επιχειρούσαν έξω από το κίνημα, την πάλη, την διεκδίκηση και τον οργανωμένο και συντονισμένο αγώνα.

Καθόλου τυχαίο ότι στον χώρο της ναυτιλίας και ειδικότερα σε πολλές Ναυτιλιακές εταιρίες όπου οι εργαζόμενοι σε αυτές είχαν το ίδιο ακριβώς πρόβλημα με την απλήρωτη εργασία υπήρχε και υπάρχει εκκωφαντική έως προκλητική αδράνεια, σιωπή και αποστασιοποίηση από κάθε αγωνιστική δράση.

Το ΠΑΜΕ στον χώρο της Ναυτιλίας την τελευταία 4ετία έχει κοινή γραμμή συμπόρευσης και συνδιαλλαγής με το πιο ξεφωνημένο τμήμα του συνδικαλιστικού κινήματος το οποίο ελέγχεται ασφυκτικά από το εφοπλιστικό κεφάλαιο μέσα στο πλαίσιο ενός αναχρονιστικού και αντιδημοκρατικού νομοθετικού πλαισίου στον χώρο της ΠΝΟ και πολλών ναυτεργατικών σωματείων.

Στα πλαίσια αυτής της νέας πρωτότυπης συνεργασίας μεταξύ του ΠΑΜΕ και του εργοδοτικού – εφοπλιστικού συνδικαλισμού, οι δυνάμεις του στα σωματεία ΠΕΜΕΝ – ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ – ΠΕΕΜΑΓΕΝ αποξενωμένοι από τους Ναυτεργάτες και τα ίδια τα μέλη τους στάθηκαν εμπόδιο, έκαναν τα πάντα για να μην αναπτυχθεί, οργανωθεί, συντονισθεί και διευρυνθεί ο αγώνας των απλήρωτων Ναυτεργατών, να μην πάρει ευρύτερες διαστάσεις και όταν αντιλήφθηκαν ότι η επιρροή και η εμβέλειά τους ήταν τραγικά περιορισμένη έως περιθωριοποιημένη συντάχθηκαν με το εφοπλιστικό κατεστημένο της ΠΝΟ και αντιπαρατέθηκαν στην ΠΕΝΕΝ που ήταν στην πρωτοπορία των αγώνων αλλά στάθηκαν ανοιχτά και ξεδιάντροπα ενάντια στους απλήρωτους Ναυτεργάτες και το κίνημα που είχαν αυτοί αναπτύξει.

Επεδίωξαν να τους οδηγήσουν άρον – άρον στην εγκατάλειψη για να πάρουν ένα μικρό μέρος των μισθών τους μέσω του NAT και ακολούθως να διεκδικήσουν τις υπόλοιπες αποδοχές τους μέσω των πολύχρονων δικαστικών αγωγών και διεκδικήσεων.

Απέτυχαν οικτρά τόσο οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ (ΠΕΜΕΝ – ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ – ΠΕΕΜΑΓΕΝ) όσο και οι σύμμαχοί τους στην ΠΝΟ σε αυτήν την άθλια μεθόδευσή τους.

Η στάση τους αυτή τους οδήγησε στην πλήρη ρήξη και αντιπαράθεση με τους εκατοντάδες απλήρωτους Ναυτεργάτες. Έφτασαν στο σημείο να χλευάζουν και να βρίζουν τους απλήρωτους Ναυτικούς, να τους μεταχειρίζονται λες και ήταν εκπρόσωποι των εφοπλιστικών εταιριών, περίσσεψε η υπεροψία, ο αυταρχισμός, η αλαζονεία τους και τελικά αποκόπηκαν πλήρως από το κίνημα και την δράση τους και παρακολουθούσαν τις πρωτοβουλίες, τις δράσεις και τους αγώνες από μεγάλη απόσταση.

Αυτή η στενόμυαλη σεχταριστική γραμμή που υπηρετεί το δόγμα: συνεργαζόμαστε με τους εκπροσώπους του εργοδοτικού συνδικαλισμού και της ταξικής συνεργασίας για να πολεμήσουμε και να εξοντώσουμε τον κοινό

εχθρό τους «οπορτουμιστές» της ΠΕΝΕΝ, οδηγήθηκε σε ναυάγιο, αποτυχία και για άλλη μια φορά διασύρθηκαν, απομονώθηκαν και εξευτελίσθηκαν.

Μέσα από αυτήν και άλλες κινητοποιήσεις που ανέπτυξε η ΠΕΝΕΝ υπήρξαν μέλη προσκείμενα στο ΠΑΜΕ που ξεκαθάρισαν την θέση και την στάση τους και ανοιχτά τάχθηκαν στην ταξική γραμμή πλεύσης της ΠΕΝΕΝ, αρνήθηκαν την απεργοσπασία, την υπονόμευση των αγώνων, την συμπαράταξη με τον εργοδοτικό και κυβερνητικό συνδικαλισμό, συμπορεύτηκαν με την ΠΕΝΕΝ, είδαν και διαπίστωσαν από την ίδια την εμπειρία τους ότι ο δρόμος της πάλης ενάντια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και στους πολιτικούς του εκπροσώπους ότι μπορεί να έχει αποτελέσματα, οδηγεί τα κινήματα και τους εργαζομένους να κατακτούν νίκες και να έχουν θετικά αποτελέσματα.

Η στάση αυτή των δυνάμεων του γραφειοκρατικού κομματικού συνδικαλισμού δεν αποτελεί κάποιο μεμονωμένο ή περιστασιακό γεγονός, έχει συνέχεια και συνέπεια την τελευταία 4ετία σε όλη την πορεία του ναυτεργατικού κινήματος.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα οι αγώνες που αναπτύχθηκαν αυτά τα χρόνια στον Ναυτεργατικό χώρο, έγιναν κοινές προσπάθειες υπονόμευσης από τις συνδικαλιστικές δυνάμεις που ελέγχονται από το εφοπλιστικό κεφάλαιο με τις αντίστοιχες δυνάμεις του ΠΑΜΕ. Αυτό αφορά απεργιακές κινητοποιήσεις, αφορά δράσεις και αγωνιστικές πρωτοβουλίες των ανέργων, αφορά τους απλήρωτους Ναυτικούς, αφορά παρεμβάσεις για την προστασία της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, αφορά το χέρι βοήθειας του κομματικού συνδικαλισμού στα όργανα της ΠΝΟ για την διατήρηση της χρεοκοπημένης ηγεσίας στην κορυφαία συνδικαλιστική οργάνωση των Ναυτεργατών.

Αποτέλεσμα αυτής της αλλοπρόσαλλης τακτικής ήταν και είναι οι δεσμοί και οι σχέσεις του κομματικού συνδικαλισμού με τον ναυτεργατικό κόσμο να έχουν ουσιαστικά διαρραγεί, η επιρροή ακόμη και στους κλάδους που υποτίθεται εκπροσωπούν να έχει περιορισθεί δραματικά και αυτό αποδεικνύει περίτρανα ότι τα μέλη τους έχουν εγκαταλείψει μαζικά για αυτό και οι συνελεύσεις τους, οι συσκέψεις και οι μαζώξεις τους περιορίζονται σε συνταξιούχους και από αυτούς, ιδιαίτερα από το μηχανοστάσιο, είναι μετρημένοι στα δάκτυλα του ενός χεριού!!!

Η αντιεφοπλιστική και αντικυβερνητική ρητορική, οι αναφορές ενάντια στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής, η εισδοχή στο ΠΑΜΕ δεν αποτελούν από μόνες τους εισιτήριο στον στίβο της ταξικής πάλης, πολύ δε περισσότερο που και οι παραπάνω αναφορές στον χώρο της Ναυτεργασίας με την τακτική αυτών των δυνάμεων έχουν αποχρωματισθεί και ξεθωριάσει και τίποτα δεν μπορεί να καλύψει την κατρακύλα των δυνάμεων που έχουν επιλέξει να αναπαράγουν ένα μοντέλο συνδικαλισμού που αρχίζει και τελειώνει στην προβολή των κομματικών θέσεων στα συνδικάτα.

Ευχόμαστε η έντονη πράγματι κριτική μας να τους συνετίσει και επιτέλους να βγάλουν τα απαραίτητα συμπεράσματα, σε διαφορετική περίπτωση θα βλέπουν τον ίσκιο τους και θα νομίζουν ότι αυτό είναι το μπόϊ τους!!!

Κλείνοντας την αναφορά μας στο κίνημα των απλήρωτων Ναυτικών, στον πολύμηνο σκληρό αγώνα που έδωσαν με εμπιστοσύνη, δύναμη και αισιοδοξία οι εκατοντάδες Ναυτεργάτες, συσπειρωμένοι σαν μια γροθιά μαζί με την ΠΕΝΕΝ η οποία σχεδίασε,

οργάνωσε, καθοδήγησε αυτόν τον μεγάλο αγώνα, θεωρούμε σημαντικό το γεγονός ότι οι Ναυτεργάτες της ΝΕΛ μέσα από αυτήν την αγωνιστική διαδικασία είχαν ένα εξαιρετικά θετικό αποτέλεσμα το οποίο αποτελεί χρήσιμη παρακαταθήκη για τους μελλοντικούς αγώνες τόσο των Ναυτεργατών όσο και των άλλων εργαζομένων της χώρας μας.

Παράλληλα οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι η υπόθεση της θεσμοθέτησης μέτρων, νομοθετικών ρυθμίσεων και μηχανισμών για την εξάλειψη της απλήρωτης εργασίας στην Ναυτιλία αποτελεί αίτημα – στόχο και διεκδίκηση για το οποίο η ΠΕΝΕΝ θα συνεχίσει και θα εντείνει τους αγώνες της για να υλοποιηθούν οι επεξεργασμένες προτάσεις που μέχρι τώρα η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ αρνείται επίμονα να εφαρμόσει μέσα στα πλαίσια μιας φιλοεφοπλιστικής πολιτικής που ακολουθεί και η οποία δεν θίγει στο ελάχιστο το βάθος της ασυδοσίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου που είναι το θεσμικό πλαίσιο που θεσπίστηκε όλη την μεταπολεμική περίοδο και τους παρέχει σκανδαλώδη προνόμια στην επιχειρηματική δράση τους.

Ο Νταλακογιώργος Αντώνης είναι Πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ