



Ανακοίνωση του Τμήματος Εργατικής Πολιτικής και Ναυτιλίας του ΣΥΡΙΖΑ για την υποβάθμιση της ΡΑΛ και της Πλοηγικής Υπηρεσίας:

«Η ανεξέλεγκτη παράδοση των λιμανιών στον ιδιωτικό τομέα περνά από την θεσμική απόσυρση του δημόσιου τομέα από ουσιαστικές αρμοδιότητες ελέγχου έναντι των ιδιωτικών μονοπωλίων και άλλων επιχειρηματικών συμφερόντων, και την παραπέρα υποβάθμιση των εργασιακών δικαιωμάτων στη ναυτιλία και στη ναυτεργασία»

Για μία ακόμη φορά η κυβέρνηση και το ΥΝΑΝΠ ακολουθούν την στρατηγική του αμφινδιασμού προκειμένου να περάσουν αντεργατικές ρυθμίσεις και δωράκια σε φίλους εφοπλιστές, ιδιοκτήτες Λιμενικών Οργανισμών και κάθε λογής παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, τωρινούς και μελλοντικούς.

Ειδικότερα:

Στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο του ΥΝΑΝΠ, με το άρθρο 25 υποβαθμίζεται η δημόσια πλοηγική υπηρεσία και δημιουργούνται σοβαροί κίνδυνοι για την ναυσιπλοία καθώς δίνεται η δυνατότητα σε πλοία να πραγματοποιούν απόπλου και κατάπλου στα λιμάνια χωρίς την παρουσία πλοηγού στο πλοίο. Αρκεί βεβαίως να υπάρχει έμπειρος πλοίαρχος, του οποίου η εμπειρία θα πιστοποιείται αυθαιρέτως από τον εκάστοτε Υπουργό. Η κυβέρνηση δείχνει έμπρακτα την αδιαφορία της για την ασφάλεια των πλοίων, με δεδομένη την επικινδυνότητα πολλών λιμανιών. Παράλληλα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τον μαρασμό και σε κοντινό ορίζοντα την κατάργηση της δημόσιας πλοηγικής υπηρεσίας.

Ποιοι ωφελούνται από αυτή τη ρύθμιση;

Χθες κατέθεσε και δύο άλλες τροπολογίες.

Η πρώτη αφορά στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) με την οποία καταργούνται οι Κανονιστικές, οι Ρυθμιστικές και οι Ελεγκτικές Αρμοδιότητες της Αρχής, τόσο σε ότι αφορά στον Κανονισμό 2017/352 όσο και στις Συμβάσεις Παραχώρησης των Λιμένων. Φαίνεται ότι γνωμοδοτήσεις και Οδηγίες της ΡΑΛ οι οποίες «στενοχωρούσαν» τον ΟΛΠ (βλέπε το «κόκκινο» που έδειξε η ΡΑΛ στην προσπάθεια του ΟΛΠ να λάβει άδεια ναυπηγείου) και τα ιδιωτικά μονοπώλια στο χώρο της διαχείρισης αποβλήτων έκαναν την κυβέρνηση να αποστερήσει από το δημόσιο σημαντικές δυνατότητες παρέμβασης και ελέγχου. Μάλιστα οι επερχόμενες ιδιωτικοποιήσεις στα περιφερειακά λιμάνια καθίστανται επί της ουσίας ανεξέλεγκτες.

Ποιοι ωφελούνται από αυτή τη απορρύθμιση;

Με τη δεύτερη τροπολογία, η οποία αφορά την Ναυτεργασία αλλάζει την υφιστάμενη ρύθμιση με την οποία ενδεχόμενη υπέρβαση του ωραρίου των Ναυτικών που τιμωρούνταν με πρόστιμο 500 ευρώ ανά ναυτεργάτη, και η οποία θεσπίστηκε επί ΣΥΡΙΖΑ αυστηροποιώντας το θεσμικό πλαίσιο για να αποφεύγονται φαινόμενα καταστρατήγησης του. Η νέα προτεινόμενη ρύθμιση αναφέρεται σε πρόστιμό έως 1.000 ευρώ, όχι ανά ναυτεργάτη όπως ισχύει αλλά ανά παράβαση. Αυτό σημαίνει τεράστια μείωση των προστίμων για παραβάσεις της ναυτεργατικής νομοθεσίας. Τι σήμα στέλνει αυτή η ρύθμιση αναφορικά με τον σεβασμό των δικαιωμάτων των ναυτεργατών και σε ποιους;

Ποιοι ωφελούνται από αυτή τη απορρύθμιση;

Καλούμε την κυβέρνηση να σταματήσει να νομοθετεί εις βάρος των εργαζομένων, των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και του δημόσιου συμφέροντος. Σήμερα η κυβέρνηση έχει βρει απέναντι της τους απεργούς πλοηγούς και τα πληρώματα της πλοηγικής υπηρεσίας που με απόλυτα επιτυχημένες απεργιακές κινητοποιήσεις αντιδρούν στις ρυθμίσεις. Την αντίθεση της δηλώνει επίσης με ανακοινώσεις της η μικρομεσαία επιχειρηματικότητα, οι εργαζόμενοι στα λιμάνια και ο ναυτεργατικός κόσμος. Με τέτοιες ρυθμίσεις αργά η γρήγορα η κυβέρνηση θα συναντήσει τη δυναμική αντίδραση ολόκληρης της κοινωνίας.