



1269
30.3.15

Πειραιάς, 30 Μαρτίου 2015

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς : Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού
κ. Γιώργο Σταθάκη
Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης
κ. Πάνο Σκουρλέτη

Θέμα: «Μη καταβολή δεδουλευμένων

και ασφαλιστικών εισφορών στην Ελληνική ακτοπλοΐα»

Οι έλληνες ναυτεργάτες, ιδιαίτερα στον τομέα της ελληνικής ακτοπλοΐας, αντιμετωπίζουν σοβαρότατο θέμα εργασιακής επιβίωσης. Από το έτος 2011 μέχρι σήμερα, παρουσιάζεται αύξηση του φαινομένου μη καταβολής των δεδουλευμένων τους αλλά και των ασφαλιστικών τους εισφορών. Σ' αυτό το φαινόμενο, ιδιαίτερη είναι η ευθύνη της πολιτείας, καθώς μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει ένα ξεκάθαρο νομικό πλαίσιο για την απονομή δικαιοσύνης αλλά και την εξασφάλιση των εργασιακών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών. Ειδικότερα, και ως παράδειγμα σας αναφέρω:

- Έτος 2011 έως 2012, εγκατάλειψη ΕΓ/ΟΓ πλοίου ΙΟΝΙΑΝ QUEEN, στο λιμάνι της Πάτρας, της εταιρείας Endeavor του πλοικτήτη Δημήτρη Τζανετάτου του Ευαγγέλου. Το πλοίο, κυπριακής σημαίας, είναι συμβεβλημένο με το NAT. Μη καταβολή δεδουλευμένων των ναυτεργατών.
- Έτος 2012 έως 2013, εγκατάλειψη ΕΓ/ΟΓ πλοίου ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α', ελληνικής σημαίας, ιδιοκτησίας του Αγούδημου Αλέξανδρου του Δημητρίου και Αγούδημου Άννας. Εγκατάλειψη του πλοίου και του πληρώματος με υπουργική απόφαση (Δεκέμβριος 2013) και μη καταβολή δεδουλευμένων και ασφαλιστικών εισφορών από το Δεκέμβριο του 2012 μέχρι το Δεκέμβριο του 2013. Στις 19/12/2013 πραγματοποιήθηκε η καταβολή τριών (3) βασικών μισθών από το NAT. Μη καταβολή των υπόλοιπων δεδουλευμένων από την εταιρεία.
- Την ίδια περίοδο, το ΕΓ/ΟΓ ΕΛΛΗ Τ', ιδιοκτησίας Τζανετάτου, ενοικιάστηκε ως bareboat στην εταιρεία Ρεθυμνιακή. Μη καταβολή δεδουλευμένων.

- 2014 – μέχρι σήμερα, το ΕΓ/ΟΓ ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ μετονομάστηκε σε ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ, ιδιοκτησίας Ευάγγελου Βεντούρη. Μη καταβολή δεδουλευμένων.
- Σήμερα, ο στόλος της NEL LINES βρίσκεται σε επίσχεση εργασίας εκτός του πλοίου ΤΑΞΙΑΡΧΗ. Το συνολικό χρέος όπως αναφέρεται στον τύπο ανέρχεται στα 4,5 εκατομμύρια ευρώ.

Όπως γνωρίζετε:

- ✓ Σύμφωνα με τροπολογία του νόμου Κατσέλη, το NAT δεν αναλαμβάνει την πλήρη εξόφληση των δεδουλευμένων των πληρωμάτων, παρά μόνο εάν το πλοίο κριθεί εγκαταλειμμένο. Οπότε, με υπουργική απόφαση εγκατάλειψης, το NAT, εάν έχει αποθεματικό στα ταμεία του, μπορεί να αποζημιώσει έως τρεις (3) βασικούς μισθούς (βλέπε ανωτέρω υπόθεση ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α').
- ✓ Παρόλο που το αρμόδιο Υπουργείο και οι Λιμενικές Αρχές γνωρίζουν τους ιδιοκτήτες των πλοίων και υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις των πληρωμάτων για άμεση καταβολή των δεδουλευμένων, δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο προστασίας των εργαζομένων και δίωξης του ιδιοκτήτη/πλοιοκτήτη.
- ✓ Το NAT, αν και λαμβάνει εγγυητική επιστολή για έναρξη ναυτολογίου, συνήθως δεν διώκει τον πλοιοκτήτη μετά την κάλυψη της επιταγής, μ' αποτέλεσμα οι οφειλές του πλοιοκτήτη προς το NAT, πολλές φορές να ξεπερνούν την αξία του πλοίου ως scrap. Το αποτέλεσμα είναι, αν τελικά πρώτα πληρωθούν τα ασφαλιστικά ταμεία, οι ναυτικοί να μην μπορούν να λάβουν τα δεδουλευμένα τους ακόμη και μετά την εκποίηση του πλοίου.

Επειδή το Ποτάμι προτείνει:

- Αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού δικτύου στη λογική δημιουργίας κομβικών λιμανιών και δρομολογίων από/προς μικρότερα νησιά, με στόχο τη διαρκή συνδεσιμότητα με παράλληλη επαναξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων στο μεταφορικό σύστημα εσωτερικού και τη διερεύνηση χρηματοδότησης του μεταφορικού έργου με δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους.
- Ανάθεση δρομολογίων και μερική χρηματοδότηση ναυτιλιακών συνεταιρισμών λαϊκής βάσης με τη συμμετοχή και της τοπικής αυτοδιοίκησης για την εξυπηρέτηση νησιωτικών συμπλεγμάτων, με παράλληλο ανασχεδιασμό των ακτοπλοϊκών γραμμών που θα συνυπολογίζει την οικονομική βιωσιμότητα αλλά και την εξυπηρέτηση των κατοίκων των νησιών όλο το χρόνο. Να μάθουμε από τις βέλτιστες πρακτικές αλλά και από τα κακά παραδείγματα του παρελθόντος.
- Οργάνωση ανταγωνιστικού περιβάλλοντος μέσω ελκυστικότερων, πολυετών συμβάσεων με ταυτόχρονη εισαγωγή ενδιάμεσων ρητρών μη καλής εκτέλεσης δρομολογίων και συγκεκριμένων ποιοτικών προδιαγραφών.

- Υπό όρους ελαστική συνεργασία μεταξύ ακτοπλοϊκών εταιρειών, έτσι ώστε να επιτευχθούν μεγαλύτερη πληρότητα, περισσότερες προσεγγίσεις σε λιμάνια, μείωση ρύπων και συνολική μείωση κόστους, άρα και μεγαλύτερες πιθανότητες βιωσιμότητας
- Εφαρμογή ενιαίου ΦΠΑ 6,5% για επιβάτες και φορτία, όπως γίνεται στον τουρισμό.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτούνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Ποια θα είναι νομοθετικά, η κρατική μέριμνα για την διαφύλαξη πληρωμής των δεδουλευμένων των ναυτεργατών των προαναφερθεισών περιπτώσεων, αλλά και μελλοντικών, βάσει και των προεκλογικών σας δεσμεύσεων;
2. Ποιο θα είναι η νομοθετική μέριμνα για την πλήρη και έγκαιρη πληρωμή των υποχρεώσεων του οιοδήποτε ιδιοκτήτη/πλοιοκτήτη προς: (α) τα ασφαλιστικά ταμεία (ΝΑΤ), (β) τους οργανισμούς λιμένων για την προσέγγιση των πλοίων, (γ) την καταβολή του ΦΠΑ και (δ) τους φόρους έκδοσης και πώλησης εισιτηρίων;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Σταυρούλα Αντωνάκου - Α' Πειραιά