

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ - ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η ναυτιλία, ως κλάδος, έχει ιδιαίτερη βαρύτητα. Για να πιστούμε αρκεί να αναλογιστούμε ότι πάνω από το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης μεταφέρεται με πλοία, ενώ οι ενδοκοινοτικές μεταφορές είναι θαλάσσιες σε ποσοστό 41%. Αρκεί ακόμα να σκεφθούμε ότι ο ελεγχόμενος από την Ευρώπη στόλος αντιπροσωπεύει το 40% του παγκόσμιου και οι Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες απασχολούν προσωπικό που υπερβαίνει το 1,5 εκατομμύριο και σποφέρουν κέρδη που ξεπερνούν τα 160 δις Ευρώ. Και τα αποτελέσματα αυτά έχουν επιτευχθεί με λίγους σχετικά όμοια εργαζόμενους. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της ΕΕ, εργαζόμενων σε σκάφη με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ είναι σήμερα περίπου 120.000, σημειώνοντας πτώση 40% σε σύγκριση με το 1985, ενώ ο αριθμός μη υπηκόων της ΕΕ εργαζομένων σε σκάφη με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ αυξήθηκε από περίπου 29.000 το 1983 σε περίπου 65.000 το 2004.

ΑΡΘΡΟ

της ΣΟΦΙΑΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ
Χημικού μηχανικού - οικονομολόγου
Επιστημονικής συνεργάτιδας ΠΕΠΕΝ

Για την Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί τη «βαριά βιομηχανία» της οικονομίας. Αποφέρει εισόδημα, που προσεγγίζουν μόνον, αλλά δεν φθάνουν οι εκατοντάδες χιλιάδες μονάδες του τουρισμού.

Ποιες είναι όμως οι προοπτικές εξέλιξης του επαγγέλματος στα χρόνια που έρχονται;

Τα τελευταία είκοσι χρόνια η Εμπορική Ναυτιλία γνώρισε μια τεχνολογική επανάσταση, χωρίς προηγούμενο, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μια δραματική αλλαγή στη σύνθεση του στόλου της. Υπερδεδεμένοπλοια (πλοία πάνω από 200.000 τόνους άνω), υπερμεγέθη φορτηγά ξηρού φορτίου (bulk carriers) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χημικών ουσιών, υγροερίων και επιβατηγά πλοία συνθέτουν σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του στόλου μας. Τα σύγχρονα πλοία είναι αυτοματοποιημένα με εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας. Σύμφωνα με την εισήγηση του 2001 της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο συμβούλιο και το κοινοβούλιο σχετικά με την εκπαίδευση και πρόκληση ναυτικών υπολογίζεται ότι κατά το 2001 η έλλειψη ναυτικών ήταν περίπου 13.000 αξιωματικοί και το 2006 περί τους 36.000 αξιωματικοί και 4 φορές μεγαλύτερη για τα κατώτερα πληρώματα.

Η εμπορική ναυτιλία μας, για να μπορέσει να διατηρήσει και να βελτιώσει το δυναμισμό της, χρειάζεται ικανά και καταρτισμένα στελέχη, που να διευθύνουν και να λειτουργούν τα πλοία της με ασφάλεια και επιτυχία. Η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε συνδυασμό με τη θέσπιση του κατάλληλου σταθερού θεσμικού πλαισίου και κινήτρων, όχι κατ' ανάγκη οικονομικών, θα συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτήν. Για το ίδιο λόγο πρέπει και να συνεχιστεί η ποιοτική αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης, σε όλα τα επίπεδα, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων.

Και τώρα σε εστίασμε το πιο κρίσιμο ερώτημα: Ποια είναι η κατάσταση, οι συνθήκες και τα προ-

βλήματα, που αντιμετωπίζει σήμερα ο Έλληνας ναυτικός, ως εργαζόμενος και ως πολίτης.

Ο ναυτεργατικός συνδικαλισμός έχει βαθιές ρίζες και μακρόχρονη επιτυχημένη πορεία. Τα πράγματα όμως αλλοδών δραστηκά, όταν ερχόμαστε να εφτάσουμε τη δυνατότητα συμμετοχής του ναυτικού στα πολιτικά δρώμενα και την άσκηση του δικαιώματος εκλέγειν και εκλέγεσθαι. Εκεί μένουν να γίνουν πολλά. Υπάρχει πλήρης σχεδόν αδυναμία συμμετοχής σε εθνικές και περιορισμένη σε Ευρωπαϊκές εκλογές καθώς και δυνατότητα ενημέρωσης για τα δρώμενα. Ενδιαφέρουσες προτάσεις, όπως η δυνατότητα ψήφου από το χωριό εργασίας μέσω του διαδικτύου καθώς και η οργάνωση γραφείων ενημέρωσης ναυτικών στα λιμάνια, θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού.

Το κοράβι αποτελεί έναν περιορισμένο και απομονωμένο χώρο, όπου η απαίτηση για επιτυχημένη συμβίωση και ασφάλεια είναι επιτακτική. Η συμβίωση με ναυτικούς από τρίτες χώρες συνεπάγεται προβλήματα κουλτούρας, γλώσσας, διατροφής, υγιεινής, τρόπου διασκέδασης, εθνικών και θρησκευτικών αντιπαροθέσεων, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, εθνικισμού. Ιδιαίτερη δυσκολία επικοινωνίας υπάρχει με Ασιάτες ναυτικούς. Το γεγονός ότι πολλοί ναυτικοί από τις νέες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάνουν κατάχρηση αλκοόλ, συνεπάγεται επιπρόσθετα προβλήματα επικοινωνίας και συνύπαρξης.

Από την άλλη πλευρά όμως, με τη σωστή διοίκηση και η αντιμετώπιση, η πολυεθνική κοινωνία στο πλοίο είναι θετική, αφού επιτρέπει την έκθεση σε άλλες κουλτούρες από τις οποίες υπάρχει δυνατότητα αλληλεκαμύθησης.

Η υγεία των ναυτικών υφίσταται επαγγελματικούς κινδύνους. Κυριότεροι είναι η ψυχική υγεία και το εργασιακό άγχος, λόγω της απομόνωσης και της αλλαγής της φύσης της εργασίας στα πλοία. Το στρες και η πίεση από τη μεριά τους, συνδέονται με αυξημένες καρδιαγγειακές παθήσεις και εγκεφαλικά. Οι συνθήκες υγιεινής, λαμβανομένων υπόψη

των διαφόρων εθίμων και συνθηκών ναυτικών από χώρες εκτός ΕΕ, πρέπει να τύχουν ιδιαίτερης προσοχής. Ακόμα, η έκθεση σε γρήγορες θερμοκρασιακές και κλιματικές αλλαγές και η αλλαγή της ώρας επιδρούν αρνητικά στην ποιότητα και ποιότητα του ύπνου και γενικότερα στην υγεία των ναυτικών. Οι παράγοντες αυτοί πρέπει να συνυπολογίζονται και όταν κατασκευάζονται τα πλοία, ώστε να έχουν την κατάλληλη μόνωση και κλιματισμό. Όσον αφορά θέματα ασφάλειας, πρέπει η αντίδραση που υπήρξε από την Ελλάδα, την Κύπρο και τη Μάλτα στην προσπάθεια ποινικοποίησης της χρηματικής ρύπανσης να κλείσει οριστικά το θέμα αυτό. Ο πλοίαρχος δεν μπορεί να ευθύνεται προσωπικά και να κρέμεται στο κεφάλι του η δαμόκλειος σπάθη, για λάθη του πλοηγού, ή κατασκευαστικές αστοχίες των υλικών ενός πλοίου.

Μετά την 9/11 παρουσιάστηκαν προβλήματα, με τα μέτρα ορισμένων χωρών κατά της τρομοκρατίας. Θα έπρεπε επίσης να επιτρέπεται η εύκολη διακίνηση ναυτικών παγκόσμιως και η εύκολη παροχή βίζας. Μερικές χώρες δεν επιτρέπουν καν την έξοδο ναυτικών στη στεριά. Τα μέτρα αυτά επιβαρύνουν την κατάσταση και αποτρέπουν την απασχόληση στη ναυτιλία.

Τέλος, όσον αφορά την ίση εκπροσώπηση των δύο φύλων στα καράβια, συντελούνται κάποιες ευοίωνες αλλαγές. Στην Ελλάδα εκπαιδεύονται αυτή τη στιγμή 147 πλοίαρχες. Αν και αρκετές δε θα εργασθούν ποτέ στη Ναυτιλία, συναντάει κανείς όλο και περισσότερες γυναίκες με πραγματική αγάπη για τη θάλασσα, αισιόδοξες και με θέληση να σταδιοδρομήσουν και να επιτύχουν. Οι αλλαγές στην τεχνολογία έχουν μειώσει τις απαιτήσεις σε μυσική δύναμη και οι γυναίκες μπορούν να εργαστούν αποτελεσματικά στη ναυτιλία. Υπάρχουν, παρόλα αυτά, αντικειμενικά προβλήματα με τη μητρότητα και τα γραφεία διατάζουν να παρέχουν σε γυναίκες θέσεις εκπαίδευσης, ενώ τείνουν να τις αντιμετωπίζουν αρνητικά, σαν εργατικό δυναμικό περιορισμένου χρόνου. [SID: 952208]

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SEAFARERS IN EUROPE-ACTION TOWARDS EQUALITY (SEA)

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού ΠΕΠΕΝ υλοποιεί το πρόγραμμα Seafarers in Europe-Action towards Equality (SEA), το οποίο συγχρηματοδοτείται από την ΕΕ (Europe for Citizens 2007-2013), και έχει ως κύριο στόχο την ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών στα Ευρωπαϊκά δρώμενα και της αλληλεκαμύθησης ανάμεσα στις διάφορες Ευρωπαϊκές εθνικότητες καθώς και στη δημιουργία μιας ενιαίας ταυτότητας ανάμεσα στους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το SEA επιθυμεί να αναλύσει και να διερευνήσει τον τρόπο αλλά και το επίπεδο εφαρμογής της ενεργού συμμετοχής των ναυτικών, την διαπολιτισμικότητα στα καράβια, τις ευκαιρίες και απειλές του επαγγέλματος και τον ρόλο των Ευρωπαϊκών πολιτικών σε αυτό, καθώς και την ισότητα των δύο φύλων στον ιδιαίτερος σημαντικό τομέα της ναυτιλίας.



Πραγματοποιήθηκε έρευνα μέσω τεσσάρων ατομικών συνεντεύξεων και οργάνωσης 2 focus groups σε Ελλάδα και Κύπρο, με τη συμμετοχή οργανώσεων του τομέα της ναυτιλίας καθώς και ναυτεργατών. Τα αποτελέσματα είναι διαθέσιμα στο site www.sea-project.eu, στο site της ΠΕΠΕΝ www.pepen.gr καθώς και στο βιβλίο ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ - ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ που θα είναι διαθέσιμο σύντομα στη διεύθυνση Κολοκοτρώνη 102-104 Πειραιάς, τηλ.210 4128604. [SID: 952310]