

---

# Θέμα: Προβλήματα μηχανικών εργαζομένων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εισηγητής: Γ. Αναγνωστάκης, ΝΜ, εκπρόσωπος Σ.Δ.Ν.Μ.Ε.

---

Κυρίες και κύριοι, αγαπητοί συνάδελφοι,

Εκπροσωπώ το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδας. Τα μέλη μας απασχολούνται σ' όλο το φάσμα της Δημόσιας Διοίκησης. Επειδή ένας μεγάλος αριθμός συναδέλφων απασχολείται στο ΥΕΝ, στην παρούσα εισήγηση θα εκθέσω τα προβλήματα που απασχολούν αυτόν το χώρο.

Οι μηχανικοί που έχουν σχέση με το ΥΕΝ απασχολούνται στις κεντρικές υπηρεσίες του και τα λιμεναρχεία (σαν υπάλληλοι ή αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος), στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού ή στους εποπτευόμενους από το ΥΕΝ οργανισμούς, όπως είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.).

Στις κεντρικές υπηρεσίες και τα λιμεναρχεία απασχολούνται μηχανικοί ειδικότητας ναυπηγού, μηχανικού-ηλεκτρολόγου, πολιτικού μηχανικού, αρχιτέκτονα και χημικού. Απ' αυτούς ο μεγαλύτερος αριθμός είναι ναυπηγοί και μηχανικοί - ηλ/γοί και απασχολούνται στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ) και ανέρχονται σε 40 περίπου πολιτικούς υπαλλήλους και τεχνικούς αξιωματικούς Α.Σ.

## Έργο μηχανικών στη ΔΕΕΠ

Το αντικείμενο απασχόλησης των μηχανικών στη Δ/ση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων σε γενικές γραμμές είναι το παρακάτω:

α. Αρχικές, τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις πλοίων που συνίστανται, στον έλεγχο της κατάστασης των

ελασμάτων, των μηχανών πρόωσης των βοηθητικών μηχανημάτων, των ηλεκτρολογικών και σωληνοουργικών εγκαταστάσεων, των μέσων πυροπροστασίας, των μέσων προστασίας περιβάλλοντος, των σωστικών μέσων, των ενδειατήσεων, του εξοπλισμού του πλοίου, κ.λπ.

Μετά τον έλεγχο όλων των παραπάνω, τη διαπίστωση συμμόρφωσης των πλοίων με την εθνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις και την αξιολόγηση της κατάστασής τους, γίνεται εισήγηση με αποκλειστική ευθύνη των επιθεωρητών μηχανικών για την έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοίας των πλοίων, πλοίων που μπορεί να μεταφέρουν μέχρι και 3000 άτομα.

β. Ακόμα το αντικείμενο των μηχανικών περιλαμβάνει ελέγχους και θεωρήσεις σχεδίων και μελετών για τη ναυπήγηση και μετασκευή πλοίων ή πλοίων που υψώνουν για πρώτη φορά ελληνική σημαία και αφορούν στα κατασκευαστικά στοιχεία του σκάφους, στις μηχανοηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, στην πυροπροστασία, στις εγκαταστάσεις προστασίας περιβάλλοντος, στην κατασκευή των ενδειατήσεων, στα σωστικά μέσα, στην αντοχή του σκάφους, στην αρχική ευστάθεια και ευστάθεια μετά από βλάβη κ.λπ.

Για όλα τα παραπάνω γίνεται τυπικός, αλλά και ουσιαστικός έλεγχος, μια που σύμφωνα με το Β.Δ. 135/68 ο μελετητής μηχανικός είναι αποκλειστικά υπεύθυνος **μόνο για την ορθότητα και ακρίβεια των περιλαμβανομένων στοιχείων.**

Πέρα από τη συνυπευθυνότητα του υπαλλήλου μηχανικού για τον έλεγχο και τη θεώρηση των σχεδίων

και μελετών, αυτός γίνεται και συνυπεύθυνος και για την εφαρμογή τους, μια που μαζί με τον επιβλέποντα ναυπηγό-μηχανικό του πλοιοκτήτη παρακολουθεί όλες τις εργασίες μέχρι την αποπεράτωση του έργου, ώστε μετά από τις τελικές δοκιμές να εισηγηθεί την έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας του πλοίου.

γ. Επίσης, στο αντικείμενο των μηχανικών υπαλλήλων περιλαμβάνεται η συμμετοχή τους σε επιτροπές προμηθειών υλικών, πραγματογνωμοσύνες, σύνταξη κανονισμών και τεχνικών προδιαγραφών, και ακόμα,

δ. Δοκιμές, έλεγχος και τελική έγκριση υλικών κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων και

ε. Εποπτεία του έργου των εξουσιοδοτημένων από την Ελλάδα νηογνομόνων.

### Θέση των μηχανικών στο χώρο εργασίας τους

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπάρχουν δυο κατηγορίες εργαζομένων. Οι στρατιωτικοί (δηλαδή το Λιμενικό Σώμα) και οι πολιτικοί υπάλληλοι.

Η προσφιλή προσφώνηση των προϊσταμένων του YEN είναι: Αξιωματικοί, υπαξιωματικοί, λιμενοφύλακες και πολιτικοί υπάλληλοι. Ο ισχύων κανονισμός, όπως εφαρμόζεται μετά από τις κατά καιρούς τροποποιήσεις, έχει δημιουργήσει την εξής ιεραρχία στο YEN: Υπουργός - γενικός γραμματέας - αρχηγός Λιμενικού Σώματος - υπαρχηγός - 4 κλαδάρχες που αντιστοιχούν στους γεν. διευθυντές (όλοι αρχιπλοίαρχοι Α.Σ.) - 19 διευθυντές και 64 τμηματάρχες.

Από τις παραπάνω θέσεις οι πολιτικοί υπάλληλοι, μπορούν να καταλαμβάνουν 4 θέσεις δ/ντών και 20 τμηματάρχων.

Ας εξετάσουμε τη θέση των μηχανικών στην παραπάνω ιεραρχία. Στην πρώτη (Α) κατηγορία εργαζομένων, δηλαδή στο Λιμενικό Σώμα, υπάρχει η ΑΒ κατηγορία των τεχνικών αξιωματικών.

Αυτοί περιορίζονται στην εξέλιξή τους, αφού αποκλείονται από τους βαθμούς των υποναυάρχων και αντιναυάρχων και φθάνουν μόνο μέχρι το βαθμό του αρχιπλοίαρχου, που είναι μια και μοναδική θέση. Ακόμη, γίνεται άνιση μεταχείριση και απαιτούνται περισσότερα χρόνια για προαγωγή σε αρχιπλοίαρχο, απ' ό,τι απαιτείται για έναν αξιωματικό γενικών υπηρεσιών. Επίσης, τους δίνονται λιγότερες ευκαιρίες για μετεκπαίδευση και παραγκωνίζονται από θεσμοθετημένες γι' αυτούς θέσεις στο εξωτερικό, όπως είναι των προξενικών λιμεναρχείων και διεθνών οργανισμών.

Ερχόμαστε να εξετάσουμε το τι γίνεται στο χώρο των πολιτικών υπαλλήλων, δηλαδή των εργαζομένων δεύτερης (Β) κατηγορίας. Και εδώ, βέβαια, υπάρχουν οι υπάλληλοι ΒΒ κατηγορίας δηλαδή οι μηχανικοί. Όπως προανέφερα, υπάρχουν 4 θέσεις δ/ντών και 20 τμηματάρχων. Απ' αυτές καμία θέση δ/ντή για μηχανικούς και μόνο μία τμηματάρχη για πολιτικό μηχανικό ή αρχιτέκτονα.

Τι γίνεται στη ΔΕΕΠ; Όλοι οι μηχανικοί είναι μια ζωή εισηγητές, εκτός από δυο που είναι εισηγητές πολυ-

τελείας. Πώς γίνεται αυτό; Υπήρχε ένας οργανισμός με τον οποίο λειτουργούσε παλιά η υπηρεσία αυτή, όταν ήταν ανεξάρτητη. Με τον ισχύοντα οργανισμό έγινε διεύθυνση του υπουργείου με τρία τμήματα που θα μπορούσε να μπου τμηματάρχες και πολιτικοί υπάλληλοι. Επειδή, όμως, αμέσως μετά τη δημοσίευση του Π.Δ. διαπιστώθηκε ότι κάτι μπορεί να πήγαινε στραβά και δεν θα υπήρχαν πολλές θέσεις προϊσταμένων λιμενικών, ανακλήθηκε η εφαρμογή των αντίστοιχων άρθρων, καθιστώντας προσβλητέα κάθε διοικητική της πράξη και παρέμεινε η παλιά δομή που στα πλαίσια όλων των ρυθμίσεων του περιορισμού της γραφειοκρατίας είναι:

Διευθυντής (αρχιπλοίαρχος γενικών υπηρεσιών).

Υποδιευθυντής (πλοίαρχος γενικών υπηρεσιών).

3 τομάρχες (ευτυχώς απ' αυτούς οι δυο είναι μηχανικοί - αξιωματικοί Α.Σ.).

13 τμηματάρχες, απ' τους οποίους, όπως ανέφερα, μόνο οι δυο είναι πολιτικοί υπάλληλοι. Αυτοί είναι μηχανικοί με υπηρεσία 25-30 χρόνων, ενώ οι τομάρχες είναι κατά πολύ νεότεροι μηχανικοί με υπηρεσία 14-15 χρόνων. Πέρα δε απ' αυτό, επειδή οι θέσεις δεν προβλέπονται από τον ισχύοντα οργανισμό, δεν έχει γίνει επιλογή από το υπηρεσιακό συμβούλιο, ούτε παίρνουν το επίδομα τμηματάρχη.

Είπαμε εισηγητές πολυτελείας.

Συμπερασματικά, η Δ/ση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων είναι μια καθαρά τεχνική υπηρεσία με σαράντα μηχανικούς και λίγους διοικητικούς αξιωματικούς που είναι προϊστάμενοι. Είναι, θα λέγαμε, μια πολεοδομία με αυξημένες τεχνικές αρμοδιότητες, με προϊσταμένους αστυνομικούς δ/ντές.

Είναι, λοιπόν, περιττό να συζητάμε στο χώρο αυτό για λεπτομέρειες και προβλήματα του βαθμολογίου, χωρίς να μιλάμε για την ταμπακιέρα.

### Οικονομική θέση των μηχανικών του YEN

Με όλες αυτές τις ευθύνες των μηχανικών του YEN και με την ιδιόμορφη φύση της δουλειάς τους που δεν γνωρίζει ωράριο, γιατί το πλοίο πρέπει να φύγει, ανεξάρτητα από ώρα ή μέρα, θα φανταζόταν ο κάθε τρίτος παρατηρητής ότι θα υπήρχαν τουλάχιστον κάποιες σοβαρές υλικές απολαβές μια και δεν υπάρχουν ηθικές. Δυστυχώς και εδώ πάλι η κατάσταση είναι τραγική:

— Τεχνικός αξιωματικός με 14 χρόνια πραγματικής υπηρεσίας, που με την προσμέτρηση και των χρόνων σπουδών ανέρχεται στα 19 χρόνια, με δυο παιδιά έχει καθαρό μισθό 220.000 δρχ.

— Πολιτικός υπάλληλος - μηχανικός με 15 χρόνια πραγματική υπηρεσία με δυο παιδιά έχει καθαρό εισόδημα 165.000 δρχ.

Σε ό,τι αφορά στις εκτός έδρας μετακινήσεις είναι γνωστό σε όλους ότι οι 3000 δρχ. δεν καλύπτουν τα προσωπικά έξοδα, ούτε η χιλιομετρική αποζημίωση των 30 δρχ. για τους λιμενικούς ή των 17 δρχ. για τους

πολιτικούς υπαλλήλους επαρκεί για τα πραγματικά έξοδα του αυτοκινήτου.

Ποιος, όμως, είναι ο σκοπός που οι αποζημιώσεις αυτές παραμένουν σ' αυτά τα επίπεδα, ειδικά στο ΥΕΝ που τα έξοδα μετακίνησης των επιθεωρητών δεν βαρύνουν το Δημόσιο, αλλά τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες; Είναι για να επιδοτούν οι εργαζόμενοι τους εφοπλιστές ή για να υποβαθμίζονται σκόπιμα οι επιθεωρητές;

Σε ό,τι αφορά στις εκτός ωραρίου ώρες απασχόλησης, πολύ συνηθισμένο, άλλωστε, φαινόμενο για τη φύση της δουλειάς, ουδεμία πρόβλεψη υπάρχει για υπερωριακή αμοιβή.

Βλέπουμε, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι σ' ένα χώρο υψηλής οικονομικής δραστηριότητας και απόδοσης, που είναι η ναυτιλία, όπου όλοι οι παράγοντες που απασχολούνται σ' αυτόν αμείβονται ικανοποιητικά, οι δημόσιοι υπάλληλοι - μηχανικοί με τις τόσες ευθύνες, αρμοδιότητες και υποχρεώσεις, που κύρια σχέση έχουν με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, αμείβονται πενιχρότατα, κάτω από τα όρια της φτώχειας.

Βέβαια, κατά καιρούς πολλοί ανευθυνουπεύθυνοι αρμόδιοι χρησιμοποιούν το επιχείρημα: «Αφού ξέρατε ότι αυτά ισχύουν στο Δημόσιο, γιατί ήρθατε και μένετε;».

Αντιστρέφουμε το επιχείρημα σ' αυτούς που το χρη-

σιμοποιούν και τους λέμε: «Αφού δεν είστε άξιοι να εξασφαλίσετε στους εργαζόμενους στο Δημόσιο μια ικανοποιητική αμοιβή, αξιοπρέπεια και ανθρώπινες συνθήκες δουλειάς, τότε γιατί ασχολείστε με τα κοινά και δεν πάτε σπίτι σας;».

Πρέπει να καταλάβει, αγαπητοί συνάδελφοι, η υπεύθυνη πολιτεία ότι δεν μπορεί να στηρίζεται για πολύ ακόμη σε εργαζόμενους που ντρέπονται να λένε πού εργάζονται και πόσο αμείβονται. Οι μηχανικοί, δυστυχώς για μας, δεν δίνουνε το δικαίωμα σ' αυτούς που εκφράζουν την πολιτεία να μας πουν: «Τόσο δουλεύετε, τόσο αμείβεστε». Παρά τις συνθήκες αυτές και δουλεύουμε και ευθύνες αναλαμβάνουμε και μας ενδιαφέρει τι όνομα θα έχουμε στον περίγυρό μας. Ως τότε, όμως, δεν θα αναγνωρίζουν το έργο μας; Η υπομονή έχει και όρια. Ευχαριστώ.

**Πρόεδρος:** Ευχαριστούμε το συνάδελφο Αναγνωστάκη, προχωρούμε τώρα με τον επόμενο εισηγητή, που είναι ο εκπρόσωπος της Π.Ο.Σ.Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ο συνάδελφος Χρήστος Μαμαρίκας. Θέμα: «Εκσυγχρονισμός Δημόσιας Διοίκησης - Η περίπτωση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.».

Επαναλαμβάνω την έκκληση στους συναδέλφους, βλέποντας ότι ο συνάδελφος έχει φροντίσει να είναι συνεπής και έχει δώσει έγγραφα την εισήγησή του, για να κερδίσουμε χρόνο, επειδή βρισκόμαστε μισή ώρα πίσω, εάν είναι δυνατόν, να πουν τα βασικότερα σημεία της εισηγήσεώς τους, αναπτύσσοντας τα σημεία αυτά. Ευχαριστώ.