

دیدگاه»
سید موسی میرجهان مردی»

پیاده‌نظام اقتصاد جنوب، محروم از بیمه!



به دلیل وجود تعداد زیاد ملوانانی که در جنوب کشور و به‌ویژه در استان بوشهر فعالیت می‌کنند موضوع بیمه آن‌ها به یک دغدغه جدی کارگری در این منطقه تبدیل شده است. موضوعی که به‌جرت اگر نگویم مهم‌ترین مسئله کارگری استان بوشهر است باید بگویم یکی از دو موضوع مهم این قشر زحمت‌کش است. در طول سال‌های مختلف راهکارهای مختلفی برای حل این مشکل کارگری ارائه شده‌اما تاکنون به‌نتیجه نرسیده است.دلیل آن هم بیشتر ماهیت این حرفه و بی‌انصافی کارفرمایان عنوان شده، اما اینکه جامعه ملوانان جنوب از این حق طبیعی خودبه‌هر دلیلی تاکنون محروم مانده‌اند با هیچ دلیلی قابل قبول و پذیرفتنی نیست. سازمان تأمین اجتماعی یک‌بار برای همیشه باید برای رفع این دغدغه پا به میدان بگذارد و با همفکری و همدلی ملوانان و لنج‌داران، بیمه آن‌ها را به‌سامان برساند. معمولاً این‌گونه بیان می‌شود که به دلیل اینکه در طول سال ملوانان با لنج‌های مختلفی به سفر می‌روند تعدد کارفرماها امکان ردگیری بیمه ملوانان را سخت می‌کند. اما قانون تأمین اجتماعی تصریح کرده که اگر کارگری حتی یک ساعت برای کارفرما کار کند باید حق بیمه او پرداخت شود. از طرفی کارفرما در این شغل همان لنج‌داران هستند که خود در کنار ملوانان به سفرهای دریایی می‌روند و با سختی‌ها و مشقات این حرفه آشنا هستند و اگر تعامل بهتر و نزدیک‌تری با آن‌ها از سوی تأمین اجتماعی صورت بگیرد بعید است آن‌ها بخواهند از زیر بار بیمه کردن هم‌سفران دریایی خود شانه خالی کنند.

اما نکته مهم‌تر این است که ملوانان مانند کارگران کارگاه‌ها نیستند که روزانه سر کار بروند. یک ملوان در سال حداکثر ۹ سفر دریایی به کشورهای حاشیه خلیج فارس دارد و در فواصل این سفرها یا بیکار است یا به کارهای جزئی مرتبط با لنج می‌پردازد. این فواصل تبدیل به پهنانه‌ای شده که بیمه آن‌ها مورد تهدید جدی قرار بگیرد. شاید بتوان با همفکری سه ضلع این ماجرا یعنی ملوانان و لنج‌داران و تأمین اجتماعی و همچنین با حمایت دولت بیمه این قشر را دائمی کرد. نباید‌ا یاد برد که ماهیت این حرفه و سختی‌ها و سنگینی کار ملوانان به‌گونه‌ای است که وقعه‌های بین سفرهای دریایی بخشی از این حرفه است و امکان ندارد بدون چنین وقعه‌هایی فرد بتواند بیش از دو سال در این حرفه دوام بیاورد. بسیاری از کارکنان و مهندسان شرکت نفت که روی سکوهای نفتی در دریا مشغول به کارند سیستم کاری‌شان به‌گونه‌ای است که به ازای هر یک ماه که کار می‌کنند، یک ماه مرخصی دارند. آن هم با حقوق و مزایای بسیار بالا که البته کاملاً حق آن‌هاست. این مقایسه را مطرح می‌کنم تا بگویم شغل‌های دریایی تا چه اندازه کمرشکن و طاقت‌فرسا هستند و در سیستم شرکت نفت با تعریف بازه‌های زمانی طولانی مدت استراحت به ریکاوری نیاز ساغلان در این جزیره‌ای کمک می‌کند بدون اینکه بیمه یا مزایای آن‌ها قطع شود.

ملوانان و ناخداهایی که روی لنج‌های باری و تجاری کار می‌کنند در چنین شرایطی خیلی زود از کارافتاده و یا درگیر بیماری‌های مختلفی چون آرتروز و ساییدگی زانو و کمردرد و بیماری‌های پوستی می‌شوند بدون اینکه کوچک‌ترین حمایت صنفی، بیمه‌ای یا درمانی از آن‌ها شود. کافی است به چهره یک ملوان ۴۰ ساله که ده سال است ملوانی می‌کند نگاه کنید؛ چهره یک پیرمرد شصت‌ساله را می‌بینید. با اولین بیماری مفصلی که به سراغ این شخص بیاید (که در بین ملوانان بسیار شایع است) او نه‌تنها شغل و ممر درآمدش را از دست می‌دهد بلکه هزینه‌های درمانی کمرشکنی هم به او تحمیل می‌شود. بارها شنیده‌ام که تأمین اجتماعی کارفرماهایی که قرار بیمه‌ای کرده‌اند اجریمه کرده اما یک‌بار هم نشده که کارگرانی که در لیست بیمه آن کارفرما جایی نداشته‌اند از این جرائم حداقل در بحث‌های درمانی خود نفعی ببرند. این موضوع به‌شدت جامعه کارگری کشور به‌ویژه ملوانان را رنج می‌دهد. نباید فراموش کرد که اقتصاد بندری چون بوشهر، گناوه، کنگان و رونق تجاری که این شهرها دارند مدیون رفقا و تادم و سفرهای دریایی است که پیاده‌نظام آن‌ها ملوانان هستند، دور از انصاف است که آن‌ها سهمشان از این رونق و تجارت تنها بدن‌های فرسوده و آتیه بدون بیمه باشد.

مسئول خانه کارگر بوشهر

اشتغال ۷۰ هزار بوشهری در زمینه کالای ملوانی

معاون سیاسی و امنیتی استاندار بوشهر با اشاره به وجود ۱۰ هزار قایق در استان بوشهر، با اعلام این خبر که هزار و ۳۰۰ قایق بدون هویت در استان بوشهر وجود دارد گفته است که طرح ساماندهی کالای ملوانی اجرا داریم. به گفته وی، ۳۰ هزار نفر به صورت مستقیم و ۴۰ هزار نفر به صورت غیرمستقیم در زمینه کالای ملوانی اشتغال دارند. فتح‌الله حقیقی تأکید کرده است: «بدون اینکه هیچ لطمه‌ای به بازار و لنج‌داران و ملوانان وارد شود، طرح ساماندهی کالای ملوانی اجرا می‌شود و ملوانان تحت بیمه قرار می‌گیرند و حقوق ثابت دریافت خواهند کرد و کنترل لازم نیز بر تهلنجی صورت خواهد گرفت و قانون اعمال می‌شود.»

۰۲ | کتینه نو

در یانوردی چشم به راه ساحل بیمه

بررسی مشکلات بیمه‌ای ملوانان بوشهر که هنوز مهم‌ترین دغدغه کارگری این استان است



ملوانی یکی از مهم‌ترین مشاغل در سر پا نگه داشتن اقتصاد و توسعه جنوب کشور است، اما یکی از مشاغل سخت و پرخطر برای فعالان این صنف کارگری هم محسوب می‌شود ■ عکس: زینب عربی

«الیاس احمد حسینی»
«خبرنگار»

احمد یزالی ملوان ۷۰ساله‌ای است که پس از ۳۵ سال کار بر روی لنج‌های باری، حالا که بر اثر سختی کار و مشکلات جسمی به دنبال بازنشستگی است یا مراجعه به سازمان تأمین اجتماعی با کمال ناپاوری می‌بیند که تنها ۴ سال سابقه پرداخت بیمه دارد. ۳۵ سال فعالیت سخت دریانوردی و تنها ۴ سال بیمه!

■ **پهلو گرفته بر ماسه‌های خیس**

این داستان بسیاری از ملوانان لنج‌های باری و صیادی حاشیه خلیج فارس است. استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان با داشتن چندده هزار ملوان نقش بسیار رنگی در حمل‌ونقل کالاهای تجاری و اقتصاد کشور دارند. ملوانی یکی از مهم‌ترین مشاغل در سر پا نگه داشتن اقتصاد و توسعه جنوب کشور است، اما یکی از مشاغل سخت و پرخطر برای فعالان این صنف کارگری هم محسوب می‌شود. این در حالی است که ملوانان از حقوق و مزایای قابل توجهی از جمله «بیمه تأمین اجتماعی» برخوردار نیستند. مشکلی که سال‌هاست در حاشیه دریا، آنجا که لنج‌ها شکم بر ماسه ساحل گذاشته منتظر سفر بعدی خود به دریا هستند، ملوانان آفتاب‌سوخته جنوب آن را روزمزه می‌کنند بی‌آنکه پاسخی برای آن بشوند. معضلی که یونس خسروانی، مدیرکل تأمین اجتماعی استان بوشهر، آن را از بعد قانونی چنین توضیح می‌دهد: «سابقه بیمه ملوانان به توافقنامه‌ای در سال ۱۳۷۴ بین اداره تعاون، سازمان تأمین اجتماعی، سازمان بنادر و دریانوردی و اداره کار و امور اجتماعی در بندرعباس برمی‌گردد که مقرر شد بر اساس لیست ورود و خروج لنج‌ها و روزهایی که در سفر بودند حق بیمه توسط مالک لنج‌ها با معافیت پرداخت شود. اما در روزهایی که لنج در بندر پهلو گرفته و ملوانان بیکار هستند حق بیمه‌ای به آنان تعلق نمی‌گیرد.» همین پهلو گرفتن‌ها و وقعه‌هاست که تبدیل به یکی از پاشنه آشیل‌های بیمه‌ای ملوانان بوشهری شده است. به گفته اسماعیل حاجیانی، رئیس تعاونی لنج‌داران بندر گناوه: «معمولا سفر دریایی بستگی به وضعیت آب‌وهوا دارد، اما معمولا هر سفر دریایی با رفت‌وبرگشت بین ۳۰ تا ۳۰ روز طول می‌کشد.» اما در شرایطی که ملوانان ساعات زیادی را تن به کار سخت می‌زنند و روزهای متمداری را روی دریا سپری می‌کنند مشکلات بیمه‌ای نگذاشته آن‌ها با خیال راحت به آتیه خود بیندیشند و امنیتی نسبی را تجربه کنند. حاجیانی در پاسخ به چرایی وجود مشکلات بیمه‌ای ملوانان و به‌خصوص عدم واریز کامل بیمه آن‌ها توسط لنج‌داران با اشاره به گوشه‌هایی از مشکلات از جمله طوفان‌های دریایی، آب‌گرفتگی و غرق شدن، نقض فنی، تعمیرات، مشکلات انتظامی و گمرکی، اختلاف صاحب لنج با کارکنان و ملوانان و هزینه‌های جانبی و همچنین خللاهای قانونی؛ وجود وقعه و بی‌توجهی به این صنف و قراردادهای عرفی و سنتی را مهم‌ترین دلایل وجود مشکلات بیمه‌ای این صنف عنوان می‌کند.

■ **سنت‌های ضد بیمه‌ای**

محمود دشتی، مدیر شرکت کربایی «سفر به‌خبر» که در حوزه

مشاغل مرتبط با دریانوردی فعالیت می‌کند، معضل مهمی که در خصوص بیمه ملوانان وجود دارد را چنین مطرح می‌کند: «بین ملوان و کارفرما که صاحب لنج است هیچ گونه قرارداد

رسمی نسبت به میزان دستمزد و بیمه بسته نمی‌شود و همه چیز بر پایه عرف و سنت است.» به گفته دشتی میزان دستمزد کارکنان لنج بر اساس تخصصشان متفاوت است و ناخدا، موتوری، آشپز، ملوان و نماینده هر کدام حقوقشان با دیگری متفاوت تعریف شده است. اما از لحاظ پرداخت حق بیمه تقریباً همه آن‌ها اشتراک دارند: «یا بیمه‌ای وجود ندارد یا اگر هست بسیار کم است.» در چنین وضعیت نابسامانی دستمزدهای بسیار پیاینی که ملوانان دریافت می‌کنند در لابه‌لای مشکلات حاد بیمه‌ای گم می‌شود. به‌طوری که حسن غلامی، رئیس اداره کار و امور اجتماعی بندر گناوه، می‌گوید: «دعای حقوقی که در این زمینه مطرح شده‌اند بیشتر برمی‌گردد به عدم واریز حق بیمه ملوان، اما شکایات نسبت به پرداخت دستمزد ها اندک است.» غلامی همچنین یکی از عمده مشکلات را در ارتباط با بیمه فرارهای راه‌های گریز از قانون توسط کارفرماها می‌داند. به‌طوری که او مثال می‌زند برای یک سفر دریایی تنها ۵ روز بیمه واریز شده است! مدیرکل تأمین اجتماعی استان بوشهر با اشاره به این ضعف در پرداخت‌های بیمه‌ای ملوانان می‌گوید: «یک ملوان در یک سفر دریایی ۲۰ روزه تمام‌وقت سر کار است. یعنی ۲۰ تا ۲۴ ساعت باید برای او منظور شود. اما متأسفانه در خوش‌بینانه‌ترین حالت همان ۲۰ روز حق بیمه برای او پرداخت می‌شود.» خسروانی البته علاوه بر تأیید فرارهای بیمه‌ای لنج‌داران، عمده‌مشکل ملوانان را در عدم وجود صنف یا تشکل صنفی حامی برای استیفا و دفاع از حق و حقوقشان می‌داند. وی معتقد است: «بعد از گذشت این همه سال ملوانان به طور رسمی زیر مجموعه هیچ نهاد صنفی یا دولتی نیستند.» وی مصوبه سال ۱۳۷۴ را بسیار پیش‌افتاده و ناقص می‌داند که بدون کارشناسی و مطالعه انجام گرفته است و طبق مقاد آن ملوانان تحت پوشش قانون کار هم قرار نمی‌گیرند.

جاسم علی حسینی ملوانی که پس از ۱۵ سال این شغل را کنار گذاشته می‌گوید: «متأسفانه ملوانان هیچ تشکل صنفی ندارند که از حقوقشان دفاع کند. تشکل‌های کارگری نیز در این زمینه هیچ فعالیتی ندارند. سال‌ها باید با موج و توفان بجنگی و بعد کسی نباشد حقوق اولیه شما را پیگیری کند.» مهدی دشمن‌زیاری، از مسئولان خانه کارگر بوشهر، نیز ضمن صحه گذاشتن بر این گزاره از اقدامات جدیدی که خانه کارگر این استان برای ملوانان در دست کار دارد خبر می‌دهد: «خانه کارگر اخیراً یک سری فعالیت‌ها و رازی‌نی‌ها با مقامات از جمله نمایندگان استان در مجلس شورای اسلامی شروع کرده و قرار است یکی از کمیته‌های چهارده‌گانه این تشکل کارگری را به ملوانان اختصاص دهند.» اما در حالی که مسئولان خانه کارگر استان

پزشکی

“

معتقدند که در حال بررسی و بهبود اوضاع ملوانان هستند و قرار است کمیته‌ای برای رسیدگی به مسائل آن‌ها ایجاد کنند. ملوانان چشم امیدوی به این‌گونه اقدامات ندارند و مشکل را بزرگ‌تر

از آن می‌بینند که فعالیت‌های خانه کارگر بتواند برای حل آن ره به جایی برسد. علی حسینی با اشاره به اقدامات گذشته و وعده‌هایی که در دوره‌های مختلف داده شده می‌گوید: «متأسفانه هر چند وقت یک‌بار این موضوع برای عده‌ای از مسئولان مهم می‌شود اما خیلی زود فراموش شده و ملوانان به حال خود واگذار می‌شوند.»

■ **ملوانی مشمول قانون کار است؟**

طبق قانون، مشاغلی که مشمول قانون کار می‌شوند می‌توانند بعد از بررسی‌های کارشناسانه از طرف سازمان بیمه‌گر در رسته سخت و زیان‌آور قرار بگیرند تا از مزایای مربوط به این قانون بهره‌مند شوند. اما آیا شغل ملوانی توانسته بعد از قرار گرفتن در شمول قانون کار، سخت و زیان‌آور بودنش را توسط کارشناسان امر احراز کند؟ در این باره نظرات متفاوت و بعضاً متناقضی وجود دارد.

مدیرکل تأمین اجتماعی استان بوشهر که مشکلات بیمه‌ای ملوانان را زیادو در قامت یک زنجیره علل به‌هم‌پیوسته تعریف می‌کند، با اشاره به نواقصی که در تعریف این حرفه وجود دارد که آن‌ها را خارج قانون کار قرار می‌دهد، می‌گوید: «اگر ملوانان مشمول قانون کار هستند، چرا بیمه‌یکاری دریافت نمی‌کنند؟ به این دلیل است که ۳ درصد بیمه‌یکاری از آنان وصول نمی‌شود نمی‌توانند مشمول قانون کار قرار بگیرند بنابراین کارشان سخت و زیان‌آور محسوب نمی‌شود.» اما حسن غلامی، رئیس اداره کار و امور اجتماعی بندر گناوه، نظری متفاوت دارد و می‌گوید در این تعریف باید تعداد ساعات واقعی کار ملوانان را در نظر گرفت. «طبق کارشناسی اداره کار، ملوانان طی مدت سفر ۱۹۱ ساعت کار انجام می‌دهند بدین ترتیب مشمول تمام مزایای قانون کار می‌شوند و همچنین شغل آن‌ها از جمله مشاغل سخت و زیان‌آور است.» وی یادآور می‌شود: «حکامی که صادر می‌کنیم نسبت به بازپرداخت حقوق و مزایا و بیمه طبق قانون کار است اما در بیشتر موارد تأمین اجتماعی آن را اجرا نمی‌کند.» نکته قابل توجه در این میان این است که شغلی سخت و زیان‌آور تعریف نمی‌شود که شاغلان به آن بدون استثنای آن را مصداق سختی و زیان‌آوری برای جسم و از آن مهم‌تر روح و روان خود می‌دانند و بسیاری از آن‌ها به تشست قوانین کار و بیمه در مورد شغلشان معترض‌اند. محمد سیفی ملوانی که سابقه ۲۰ سال دریانوردی دارد از جمله نمایندگان استان در مجلس شورای اسلامی شروع کرده و قرار است یکی از کمیته‌های چهارده‌گانه این تشکل کارگری را به ملوانان اختصاص دهند.» اما در حالی که مسئولان خانه کارگر استان

روح و جسم ملوانان به خاطر نبود پشتوانه بیمه‌ای و همچنین سوداگری برخی اشخاص در معرض خطرهای زیادی است. هزینه‌های هنگفتی از لحظه خروج تا ورود لنج‌ها صورت می‌گیرد. هر لنج میلیون‌ها تومان برای یک سفر تجاری هزینه می‌کند اما متأسفانه هزینه‌های خدماتی را که با جان و مال کارگران و ملوانان وابستگی زیادی دارد نمی‌پردازند. بخشی از این موضوع به آشنا نبودن آن‌ها با مزایای بیمه تأمین اجتماعی برای آتیه ملوانان و حتی خود لنج‌داران مربوط است.

ویس مشرق

شهرستان‌ها



یکشنبه ● ۳۰ خرداد ۱۳۹۵ ● شماره پنجاه و هشت

A T I V E H N O

همچنین با توجه به سنگینی محموله‌ها و گرمی و رطوبت هوا و نبود امکانات بهداشتی بیشتر ملوانان دچار بیماری‌های پوستی، قلبی، عفونی، روماتیسم، کمردرد و ضعف بینایی می‌شوند که دیگر قادر به ادامه کار نیستند. بنابراین باید سابقه کاری هر ملوان را با توجه به این موارد محاسبه کرد و تمامی مزایایی که طبق قانون کار شامل آن می‌شود را به آنان نیز اختصاص داد.

علی نصیری نیز ملوانی است که با سابقه ۲۵ ساله تنها ۵ سال سابقه بیمه دارد. او معتقد است اگر ملوانی مشمول قانون کار نیست و در بسیاری از موارد مشکلات بیمه‌ای دست‌به‌گریبان ملوانان زحمتکش شده به خاطر عدم اعتراض خود ملوانان به این مشکلات است. او فقر و نبود شغل مناسب را از دلایلی می‌داند که باعث شده افراد جویای کار بدون حقوق و مزایای قانون کار به این شغل تن بدهند و به خاطر ترس از بیکاری اعتراضی نکنند.

نصیری یکی دیگر از دلایل را بی‌سودای و سوءاستفاده لنج‌داران می‌داند که با کمک بعضی از کارگزارهای و کارکنان تأمین اجتماعی صورت می‌گیرد. او می‌گوید: «فکر کنید به‌طور مثال ۱۰ روز بیمه ملوان واریز می‌شود و دفترچه درمانی وی ۶ ماه تمدید می‌شود. همچنین لیست‌های ورود و خروج لنج‌ها دست کار می‌شود. در اینجا کثر ملوانان از خدمات بیمه تأمین اجتماعی فقط دفترچه درمانی آن را می‌شناسند و از سختی شغل، بیمه‌یکاری، از کار افتادگی و بازنشستگی آگاهی ندارند.»

ناخدا سهراب علی‌پور، مدیر شرکت «درنای گناوه» که خدمات ورود و خروج و مانیفست لنج‌ها را بر عهده دارد، نیز با نصیری هم‌نظر است و می‌گوید: «واقعیت این است که فرهنگ بیمه و حقوق شهروندی در میان لنج‌داران و ملوانان نهادینه نشده است.» وی همچنین پا را فراتر می‌گذارد و از بی‌مسئولیتی و بی‌اخلاقی برخی کارفرماها و صاحبان لنج‌ها گلایه می‌کند. او می‌گوید: «روح و جسم ملوانان به خاطر نبود پشتوانه بیمه‌ای و همچنین سوداگری برخی اشخاص در معرض خطرهای زیادی است. هزینه‌های هنگفتی از لحظه خروج تا ورود لنج‌ها صورت می‌گیرد. هر لنج میلیون‌ها تومان برای یک سفر تجاری هزینه می‌کند اما متأسفانه هزینه‌های خدماتی را که با جان و مال کارگران و ملوانان وابستگی زیادی دارد نمی‌پردازند. بخشی از این موضوع به آشنا نبودن آن‌ها با مزایای بیمه تأمین اجتماعی برای آتیه ملوانان و حتی خود لنج‌داران مربوط است.»

علی‌پور که بیش از ۱۵ سال لنجدار بوده می‌گوید: «به‌طور مثال لنج‌ها

باید موقع خروج لوازمی از قبیل کپسول آتش‌نشانی، جلیقه و قایق نجات داشته باشند اما اکثر لنج‌داران این وسایل را موقع خروج قرض می‌گیرند و زمانی که بارس اداره بندر و دریانوردی مهر تأیید و خروج رازدان‌ها را به صاحب اصلی برمی‌گردانند.» وی می‌گوید: «تنها دلیل عدم پرداخت بیمه ملوانان به‌ظاهر سود بیشتر است اما در واقع دلیل آن ناآگاهی و گریز گاه‌های قانونی است. سهم صاحب لنج بابت پرداخت بیمه ملوانان تنها ۷ درصد از کل مبلغ تعیین شده است.»

علی‌پور در پاسخ به اینکه با توجه به تجربه‌ای که طی این سال‌ها کسب کرده چه پیشنهادی برای بهبود وضعیت بیمه ملوانان دارد، می‌گوید: «معمولا هر لنج حداکثر در طول سال ۶ سفر دریایی می‌تواند داشته باشد و طبق قانون بیمه مقدار روزهای خروج و ورودی را محاسبه می‌کنند که معمولاً از ۱۵ تا ۲۰ روز است، اما این تنها بخشی از واقعیت است چرا که از لحظه‌صور پرنانه توسط گمرک برای سوخت‌گیری، تانکروچ و برگشت و همچنین مدتی که در اسکله در نوبت تخلیه بار است باید جوع کار کرد در محاسبه شود، به این دلیل که ملوانان تا لنج تخلیه نکرده در خدمت صاحب لنج هستند و دیگر نمی‌توانند جایی کار کنند و معمولاً این سفر دو ماه یا بیشتر طول می‌کشد، اما تنها ۲۰ روز کار کرد ملوان محاسبه می‌شود. با این حساب ملوان در سال تنها سه ماه سابقه بیمه می‌تواند داشته باشد.»

■ **در انتظار تغییر**

با این همه پس از گذشت ۳۲ سال از تصویب اولین قانون بیمه ملوانان و نارسایی‌ها و مسائل و مشکلاتی که در حال حاضر تعداد بی‌شماری از آنان با آن دست‌به‌گریبان هستند، بحث ساماندهی «لنجه‌های» یا کالای همراه ملوان که همراه با مذاکرات، نشست‌ها و آسیب‌شناسی که در هیئت دولت و شورای تأمین استان‌های جنوبی صورت گرفته، فرصتی طلایی ایجاد کرده است تا ملوانان، تشکل‌های کارگری، اداره کار و امور اجتماعی و سازمان تأمین اجتماعی، گمرک و بنادر و دریانوردی که در این زمینه‌های تخصصی با نمایندگان لنج‌داران، ملوانان و تأمین اجتماعی و اداره کار آسیب‌شناسی و ایراداتش برطرف شده‌است، راهکار مناسبی جهت حل کارشناسی بیمه تأمین اجتماعی ملوانان است. مکانیزم پیشنهادی آن‌ها هم این است که به‌ازای هر سفر (فارغ از تعداد روزهای آن) حداقل یک ماه حق بیمه برای هر ملوان پرداخت شود. وی با تأکید می‌گوید: «نظر و اراده بر این است که در این فرصت به‌دست‌آمده بیمه ملوانان را با توجه به همه جوانب در شورای راهبردی تأمین اجتماعی و هیئت دولت مطرح کنیم و مصوبه موافقت دولت را نسبت به پرداخت بیمه در زمان بیکاری توسط خود ملوانان با معافیت به دست بیاوریم و همچنین این حرفه را مشمول قانون کار و مشاغل سخت و زیان‌آور قرار دهیم تا ملوانان نیز همچون سایر مشاغل از امنیت شغلی و اجتماعی برخوردار شوند تا دیگر برای دوران بازنشستگی دغدغه معیشت و رفاه نداشته باشند.»