

ΕΝΑΣ ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΟΛΟΦΟΝΙΑ ΤΟΥ ΠΑΥΛΟΥ ΦΥΣΣΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΗ ΣΤΟ ΠΕΡΑΜΑ
Αυτοί που όπλισαν τη Χρυσή Αυγή μένουν στο απυρόβλητο

Η δολοφονία του Παύλου Φύσσα, 17 Σεπτεμβρίου 2013 στο Κερασίνη, έφερε στην επιφάνεια την εγκληματική δράση της νεοναζιστικής οργάνωσης «Χρυσή Αυγή», που μέχρι τότε, έδερνε, μαχαιρωνε, σκότωνε, μετανάστες. Αυτή τη φορά το θύμα ήταν Έλληνας, άνεργος μεταλλεργάτης, μουσικός. Δράστης ο Γ. Ρουπακιάς, ο οποίος είναι προφυλακισμένος μαζί με συνεργούς και ηθικούς αυτουργούς μέχρι και τον αρχηγό του νεοναζιστικού μορφώματος και η δική τους αναμένεται να ξεκινήσει μέχρι το τέλος του χρόνου.

Λίγες μέρες πριν, ύπουλα και δολοφονική επίθεση δέχτηκε από χρυσαυγίτες στο Πέραμα συνεργείο ασφοδοκόλλησης του ΚΚΕ και της ΚΝΕ, με απολογισμό επτά τραυματίες στο νοσοκομείο, μεταξύ αυτών ο πρόεδρος του Συνδικάτου Μετάλλου Πειραιά, Σ. Πουλικάγιαννης, και άλλα μέλη της διοίκησης.

Έγκαιρα το ΚΚΕ, και το ΠΑΜΕ είχαν επιστημονικά ότι η Χρυσή Αυγή είναι το μονόδρομο των καπιταλιστών και ότι τα όσα διακηρύττουν είναι βγαλμένα απευθείας από τα συρτάκια των εφοπλιστών και των βιομηχάνων. Από τα ρεπορτάζ που έκανε ο «ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ» υπενθυμίζουμε ότι:

Το **Νοέμβριο του 2012**, ο βουλευτής της συμμορίας Παναγιώταρος, μιλώντας στη Βουλή για τον προϋπολογισμό, έλεγε: «Λέτε ότι από φορολόγηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία θα αποκομίσουμε 80 εκατ. ευρώ... Ε, το πιο εύκολο που θα κάνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι να αλλάξουν τη σημαία για να γλιτώσουν τα λεφτά, αντί να βρεθεί μια χρυσή τομή και από δυο - τρεις Έλληνες που είναι μαζί μου σε κάθε πλήρωμα, ο καπετάνιος και ο πρώτος μηχανικός, να δοθούν κίνητρα για να είναι και οι υπόλοιποι ναύτες Έλληνες». Δηλαδή, να δοθούν νέες φοροαπαλλαγές στους εφοπλιστές.

Το **Φεβράριο του 2013**, ο ίδιος ο «αρχηγός» των νεοנazi, Μιχαλογιάννης, κατά τη διάρκεια της απεργίας των ναυτεργατών, σχολίασε: «Υπάρχει και ένας ολόκληρος λαός που απαιτεί από το κράτος και αυτός είναι το θύμα της υποθέσεως, από τη μια μεριά, δηλαδή, το κράτος, ένα ανήμπορο κράτος, από την άλλη, οι εργατοπατέρες, δεν είναι αθάσιμοι, έτσι; Έχουν κάνει πολλά...» Στοχοποίηση, δηλαδή, των πρωτοπόρων ναυτεργατών και επιχειρηματολογία κατευθείαν από την Ένωση Εφοπλιστών.

Η εικόνα έρχεται να συμπληρωθεί από τη Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου της Βουλής, που δείχνει ότι οι βουλευτές της ΧΑ κατέθεσαν συνολικά 145 Ερωτήσεις για τα συμφέροντα των εφοπλιστών.

Σε ερώτηση του βουλευτή της ΧΑ Κούζηλου αναφερόταν: «Τράπεζες, όπως η Εμπορική, η Εθνική και η Marfin, διαθέτουν ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια αξίας 6 δισ. ευρώ που πρέπει να τα κατευθύνουν για την ενίσχυση των ναυτιλιακών εταιρειών» και ζητούσε: «Να δοθούν εγγυητικές επιστολές από το κράτος για να μπορέσουν να λύσουν το πρόβλημα ρευστότητας οι ναυτιλιακές εταιρείες».

Τον **Αύγουστο του 2013**, κλιμάκιο χρυσαυγιτών βουλευτών (Λαγός, Παναγιώταρος, Μίχος), συνοδευόμενοι από κρανοφόρους τραμπούκους, εμφανίστηκαν στη Ν.Ζώνη Περάματος διακηρύσσοντας ότι πάνε «μαζί με τους εφοπλιστές μας, γιατί από κει πέρα εξαρτάμαστε».

Προσεγγίσεις με τα αστικά κόμματα

Μέχρι και τη στιγμή της δολοφονίας του Π. Φύσσα, έδινε κι έπαιρνε η αναπαράγωγή της θεωρίας των δύο άκρων, η προσπάθεια ταύτισης φασισμού - κομμουνισμού, βάζοντας στο στόχαστρο το εργατικό κίνημα, την ταξική πάλη. Μετά τη δολοφονία, τα αστικά κόμματα έγιναν κήρυκες του «αντιφασισμού». Όμως, βασικά ιδεολογικά χαρακτηριστικά της ΧΑ, όπως ο εθνικισμός, ο λαϊκισμός, η ιδέα της συνεργασίας των τάξεων, διαπερνούν λιγότερο ή περισσότερο όλα τα κόμματα του κεφαλαίου.

Η υπόθεση Μπαλτάκου ανέδειξε τις σχέσεις ανάμεσα στη ΧΑ και σε όλο το αστικό πολιτικό σύστημα, αφού αποδείχθηκε ότι στελέχη από όλα τα αστικά κόμματα μιλούσαν μαζί τους. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε και με τις προσπάθειες προσεταιρισμού υποψηφίων από τη ΧΑ σε ψηφοδέλτια των αστικών κομμάτων στις τοπικές εκλογές. Ταυτόχρονα, μια σειρά στοιχεία αποδεικνύουν τη σχέση της ΧΑ με μηχανισμούς του αστικού κράτους, σώματα καταστολής αλλά και το στρατό.

Να χτυπήσουμε το σύστημα που γεννά το φασισμό

Η πράξη έχει δείξει ότι μοναδικό αντίπαλο δεός στη ΧΑ είναι η πάλη για την ανασύνταξη του εργατικού κινήματος και τη συγκρότηση της Λαϊκής Συμμαχίας.

Η αντιμετώπιση της ΧΑ προϋποθέτει την ανάπτυξη του κινήματος σε αντιμονοπωλιακή - αντικαπιταλιστική κατεύθυνση. Το τάκιμα του φασισμού είναι ταυτόσημο με το τάκιμα του συστήματος που τον γεννά, του καπιταλισμού.

Συνεκέντρωση μνήμης και συνέχισης του αγώνα ενάντια στο φασισμό, με αφορμή τον ένα χρόνο από τη δολοφονία του Παύλου Φύσσα, οργανώνει η **Γραμματεία Πειραιά του ΠΑΜΕ**, την Πέμπτη 18 Σεπτεμβρίου, στις 6 μ.μ., στην πλατεία Ζαρνέν στην Αμφιάλη.

ΤΑΞΙΚΗ ΣΥΝΤΑΝΤΗΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ & ΑΥΣΤΡΑΛΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ
Επιστολή για την παραβίαση των ΣΣΕ στα ελληνικά πλοία

(Συνέχεια από τη σελίδα 1)

«Σας ενημερώνουμε για το ζήτημα της εφαρμογής των ΣΣΕ των ναυτεργατών, οι οποίες παραβιάζονται κατά παρέκκλιση και τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006), που επικυρώθηκε στην χώρα μας με τον νόμο 4078/2012.

Σε πρόσφατη επιστολή του (αριθ. Πρωτ. 3522.2/10/2014) ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βαρβιτσιώτης προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αναφέρει ότι:

«Η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Φορηγών Πλοίων από 4.500 TWD και άνω που κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 3525.1.2/01/2011 υπουργική απόφαση (B'123), έληξε την 31-12-2010 και μέχρι σήμερα δεν

ανατρέπεται στο σύνολο η εργασιακή και κοινωνικοασφαλιστική νομοθεσία, σε αντίθεση με το καταστατικό της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (άρθ.19 παρ.8) και το προοίμιο της MLC 2006 που ορίζουν ότι: "Σε καμία περίπτωση η υιοθέτηση οιασδήποτε Σύμβασης από οποιοδήποτε Μέλος δεν θεωρείται ότι επηρεάζει οποιονδήποτε νόμο, απόφαση, έθιμο ή συμφωνία που διασφαλίζει ευνοϊκότερες συνθήκες στους εργαζόμενους, που αφορά σε σχέση με αυτές που προβλέπονται στη Σύμβαση ή τη Σύσταση".

Υπουργείο Ναυτιλίας - εφοπλιστές, σε όλες τις κατηγορίες προωθούν αυτή την πολιτική της κατάργησης του συνόλου των

Συνεχίζει να υπερασπίζεται την εφαρμογή των ατομικών συμβάσεων, παραβιάζοντας ακόμα και τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006, v.4078/2012), διατυπώνοντας ότι: "Δεν έχει ενσωματωθεί το εθιμοτυπικό δίκαιο στην εθνική νομοθεσία", ενώ για την κατάσταση που επικρατεί στην κοινωνικοασφαλιστική προστασία δήλωσε πως "θα σας συμβέρι να το κλείσουμε το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο", προμηνύοντας νέα αντεργατικά χτυπήματα στην κοινωνική ασφάλιση.

Η ITF σε σχετική απάντηση (3-7-2014), σε επιστολή της ΠΝΟ (12-6-2014), την οποία κοινοποίησε και στην Διευθύντρια των Διεθνών Κανόνων Εργασίας του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, στηρίζει πλήρως τις παρατηρήσεις που της κοινοποιήθηκαν.

Μετά τις δηλώσεις του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Βαρβιτσιώτη, η κατάσταση γίνεται ανεξέλεγκτη στα πλοία και μετατρέπονται σε "πλωτές βόμβες", άμεσοι είναι οι κίνδυνοι για τους ναυτεργάτες, το πλοίο, το

περιβάλλον. Επιβάλλεται να γίνουν συντονισμένοι έλεγχοι και να παίρνονται μέτρα, σε όλα τα υπό ελληνική σημαία και ανασφάλιστα ελληνόκτητα πλοία, για την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006).

Ζητάμε την πολυμορφη αλληλεγγύη σας για να αντιμετωπίσουμε την επίθεση που δεχόμαστε. Να μεταφερθεί το πρόβλημα που ζούμε στο Διεθνές Γραφείο Εργασίας, να οργανώσουμε την πάλη μας ενάντια στην ασυδοσία των εφοπλιστών και της κυβέρνησης».



δικαιωμάτων των ναυτεργατών, με τη βία, την τρομοκρατία, τις δικαστικές αποφάσεις, τις πολιτικές επιστρατεύσεις, και κυρίως τις διώξεις σε βάρος των συνδικαλιστικών τους οργανώσεων.

Παρότι η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ), ζήτησε άμεση συνάντηση με τον Υπουργό για όλα αυτά που παραβιάζονται στη Βουλή στις 4-7-2014, ο Υπουργός Ναυτιλίας, σε συνάντησή του έγινε με την ΠΝΟ στις 5-8-2014, προκλητικά δήλωσε: "Δεν δέχομαι λογοκρισία στο τι λέω, ακόμα και στο τι λέω στη Βουλή".

Προκλητικές φοροαπαλλαγές για το εφοπλιστικό κεφάλαιο

Σε παραγγελίες 565 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 47,5 εκατομ. τόνων, που φτάνουν τα 20 δισ. δολάρια ως το 2016, έχουν προχωρήσει, σύμφωνα με τα νεότερα στοιχεία που δημοσιεύτηκαν στο ναυτιλιακό Τύπο, μέχρι τώρα οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι είναι η πρώτη ναυτική δύναμη, ελέγχοντας το 16,25% του παγκόσμιου στόλου και το 40% του ευρωπαϊκού, και συνεχίζουν ακάθεκτοι να πλέουν σε πελάγη κερδών βγαλμένων από την άγρια εκμετάλλευση των ναυτεργατών και τα αμέτρητα προνόμια, που τους παρέχουν απλόχερα όλες οι κυβερνήσεις και τα χρυσοπληρώνει ο λαός.

Από τις εκατοντάδες παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών κανένα πλοίο δεν κατασκευάζεται στη χώρα μας, ενώ από την άλλη έχουν εξαπολύσει σε βάρος των ναυτεργατικών δικαιωμάτων επίθεση «εφ' όλης της ύλης», με τον υπουργό Ναυτιλίας Μ. Βαρβιτσιώτη να τους ενημερώνει με επιστολή του προς τη ΕΕΕ ότι μπορούν να επιβάλουν ατομικές συμβάσεις πείνας και μαύρη ανασφάλιστη εργασία για να εξασφαλίσουν πάμφθηνη εργατική δύναμη.

Να σημειωθεί ακόμα ότι παρά τη σταθερή αύξηση του στόλου των Ελλήνων εφοπλιστών, η ανεργία στους ναυτεργάτες έχει εκτιναχθεί σε πρωτόγνωρα ποσοστά, αφού ακόμα και τα ελλιπή στοιχεία του ΓΕΝΕ δίνουν 5.000 άνεργους, εκ των οποίων η συντριπτική πλειοψηφία είναι εντελώς ακατάλληλα ασφαλιστικά ενώ μόλις το 16% επιδοτείται με το εξεπαισιωχτικό χαμηλό επίδομα ανεργίας των 294 ευρώ οι έγγαμοι και 235 ευρώ οι άγαμοι.

Επί ολόκληρης σελίδες χρειάστηκαν στα επίσημα κείμενα του κρατικού προϋπολογισμού για να παρουσιαστούν οι 56 ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις - απαλλαγές, που έχουν παραχωρηθεί στους εφοπλιστές.

Η φορολόγηση των εφοπλιστών γίνεται στη βάση της χωρητικότητας και της ηλικίας του πλοίου με το σύστημα «tonnage tax» και όχι με κριτήριο τα ετήσια έσοδα και τα κέρδη τους. Έτσι, π.χ. για πλοίο 40.000 τόνων, που με το χαμηλότερο ημερησίο ναύλο των 8.100 δολαρίων έχει ετήσια έσοδα 2.956.500 δολάρια, ο εφοπλιστής καταβάλλει ετήσιο φόρο μόλις 14.300 ευρώ!

Αντίθετα για τους μισθωτούς και τα άλλα λαϊκά στρώματα δεν αναγνωρίζονται καν οι δαπάνες για το νοίκι, τις πρόσθετες ασφαλιστικές εισφορές, τα φροντιστήρια των παιδιών ή τα στεγαστικά δάνεια και άλλα αναγκαία έξοδα που απαιτούνται για την καθημερινή διαβίωση.

Η αποκάλυψη ότι η κυβέρνηση δεν είχε εισπράξει ούτε ένα ευρώ από την πολυδιαφημισμένη «οικειοθελή φορολόγηση» συνολικού ύψους 400 εκατ. ευρώ, που υποτίθεται ότι θα κατέβαν οικειοθελώς οι εφοπλιστές σε διάστημα 3 ετών, ποσό που ανερχόταν στα...20 μόλις ευρώ την ημέρα για κάθε καράβι, εκτός από την πρόκληση δίνει και μια αποστοματική απάντηση προς όλους εκείνους, όπως ο ΣΥΡΙΖΑ, που αναζητούν διαύλους επικοινωνίας, συνένωσης και συνεργασίας με υγιή τάχα τμήματα του κεφαλαίου.

Παρ' όλα αυτά ο υπουργός Ναυτιλίας, σε συνέντευξη του 9/7, προανήγγειλε «ανατροπή» μέσα στο 2014 της «οικειοθελούς φορολόγησης» κ.ά. φόρων, επειδή όπως προκλητικά ισχυρίστηκε «καθιστούν το ελληνικό πλοίο ασύμφορο»!...

Και για να μη παραπονιούνται οι υπόλοιποι κεφαλαιοκράτες ο πρωθυπουργός, στις 6/9 από τη ΔΕΘ, έστειψε να δεσμευτεί για «σταδιακή» νέα μείωση του συντελεστή φορολογίας των κερδών του κεφαλαίου, από 25% στο 15%.

Επιτροπής και η συμμετοχή μας στις αρχαιρεσίες για εκλογή νέας διοίκησης, είναι ένας από τους όρους και τις προϋποθέσεις για την αντιμετώπιση της αντιλαϊκής λαίλαπτας.

Η ιστορική διαδρομή της ΠΕΜΕΝ, των δυνάμεων του ΠΑΜΕ και οι κατακτήσεις του εργατικού κινήματος, αποτελούν πολύτιμη παρακαταθήκη για τους αγώνες που έχουμε μπροστά μας.

ΑΓΩΝΑΣ - ΡΗΞΗ - ΑΝΑΤΡΟΠΗ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΓΡΑΦΕΤΑΙ ΜΕ ΠΑΛΗ ΤΑΞΙΚΗ
ΟΛΟΙ στη Γενική Συνέλευση, Τετάρτη 24 Σεπτεμβρίου 2014, 10:30 πμ Σεπτεμβρίου 2014
Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΕΜΠΡΟΣ ΓΙΑ ΜΑΖΙΚΗ ΙΣΧΥΡΗ ΠΕΜΕΝ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Ιδιοκτησία του Συλλόγου Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση

ΣΥΝΤΑΣΣΕΤΑΙ ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Εκδότης - Υπεύθυνος σύνταξης με το νόμο: ΜΑΡΙΩΛΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ Κολοκοτρώνη 99, Πειραιάς - ΤΚ: 185 35 Τηλ.: 210 - 41 17 578 Φαξ: 210 - 41 37 271

Υπεύθυνη Τυπογραφείου: ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΜΑΡΙΑ Μπουμπουλίνας 19, Πειραιάς - ΤΚ: 185 35 Τηλ.: 210 - 41 70 479

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ Εσωτερικού: Ευρώ 15 Εξωτερικού: Ευρώ 50

ΑΚΑΤΑΛΟΓΙ ΔΕΣΜΟΙ

Τα μέλη και οι φίλοι των Εργατικών Συνδέσμων Αυστραλίας, «ΑΤΛΑΣ» Σίδνι και «ΣΩΚΡΑΤΗΣ» Νιούκαστλ προσφέρουν για ενίσχυση της «Ν» 2.000 δολάρια Αυστραλίας και στο ΚΚΕ 6.000 δολάρια Αυστραλίας, για την ενίσχυση του Κόμματος της εργατικής τάξης, που είναι το μόνο κόμμα που αγωνίζεται πραγματικά για τα συμφέροντα των εργαζομένων και γενικότερα του ελληνικού λαού.

Η ύλη του παρόντος φύλλου έκλεισε 15 Σεπτέμβρη 2014.

Στη μνήμη του πατέρα του Πέδου Χριστόδουλου ο γιός του Στέφανος προσφέρει στη «Ν» 35 ευρώ.

Γενική Συνέλευση ΠΕΜΕΝ για εκλογή ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΩΝ

(Συνέχεια από τη σελίδα 1)

Αποτελούν πρόκληση για τους ναυτεργάτες, οι πρόσφατες δηλώσεις του Υπουργού Ναυτιλίας, ότι για την ανεργία «φταίνε οι υψηλοί μισθοί των ναυτεργατών» (Βουλή 4-7-2014).

Στη συνάντηση με την Ε.Ε της ΠΝΟ (5-8-2014), υπερασπίστηκε την εφαρμογή των ατομικών συμβάσεων, παραβιάζοντας ακόμα και την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006, v.4078/2012), διατυπώνοντας ότι: «δεν έχει ενσωματωθεί το εθιμοτυπικό δίκαιο στην εθνική νομοθεσία», ενώ για την κατάσταση που επικρατεί στην κοινωνικοασφαλιστική προστασία δήλωσε «θα σας συμβέρι να το κλείσουμε το ΝΑΤ», προμηνύοντας νέα αντεργατικά χτυπήματα στο σύνολο των εργασιακών δικαιωμάτων και στην κοινωνική ασφάλιση.

Αρνείται μέχρι σήμερα να απαντήσει ακόμα και σε παρέμβαση του Δ.Σ του ΝΑΤ, πως θα γίνονται οι κρατήσεις των εισφορών με την εφαρμογή των ατομικών συμβάσεων εργασίας και τι συντάξεις, επιδόματα θα δίνουνται.

Συνάδελφοι,
Καθημερινά μας βομβαρδίζουν με νέα στοιχεία που επιβεβαιώνουν την ολόπλευρη και παραπέρα χειρότερηση της κατάστασης που ζούμε εμείς, οι οικογένειες μας, συνολικά οι εργαζόμενοι.

Η μαζική συμμετοχή στη Γ.Σ. της ΠΕΜΕΝ στις 24 Σεπτέμβρη για την εκλογή της εφορευτικής

ΝΑΥΤΙΚΑ ...ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
Νέο εργοδοτικό έγκλημα σε Ρ/Κ-Ν/Γ

Στο βωμό της πολιτικής της ανταγωνιστικότητας και της εφοπλιστικής ασυδοσίας, προστέθηκε ακόμα ένας ναυτεργάτης, ο ναύτης Δ. Γαλανός, που εργαζόταν στο Ρ/Κ-Ν/Γ πλοίο «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» και βρήκε τραγικό θάνατο, τη Δευτέρα 25/8, κατά τη διάρκεια αποκατάστασης καβών και συρματόσχοινων μετά από ρυμούλκηση πλοίου από το Σουζέ στον Πειραιά.

Τα ναυτεργατικά σωματεία ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ - ΠΕΠΡΝ, κατ' επανάληψη έχουμε καταγγείλει την υπονόμευση της ανθρώπινης ασφάλειας και ζωής που έχουν δημιουργήσει οι μειωμένες οργανικές συνθέσεις σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, με αποτέλεσμα τα εξαντλητικά ωράρια εργασίας, την εντατικοποίηση της δουλειάς, για την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, των εργαζομένων, για τα συμφέροντα του κεφαλαίου.

Αυτή η πολιτική έχει οικοδομήσει εργασιακές συνθήκες "γκέτο". Οι ναυτεργάτες, οι εργαζόμενοι έχουμε πλούσια εμπειρία από την ολόμευτη επίθεση που δεχόμαστε καθημερινά, διέξοδος δεν είναι η υποταγή στις προταγές του κεφαλαίου και των πολιτικών εκπροσώπων του.

Διέξοδος είναι η οργάνωση - συσπείρωση δυνάμεων για την ανασύνταξη του εργατικού κινήματος, να αγωνιστούμε για συνθήκες εργασίας που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες των εργαζομένων, σε σύγκρουση με την αντιλαϊκή πολιτική του κεφαλαίου, για έναν δρόμο ανάπτυξης που υπηρετεί τις εργατικές - λαϊκές ανάγκες.

Πυκνώνουν οι έκρηξεις σε Δ/Ξπλοία

- Ένας νεκρός και τρεις αγνοούμενοι ναυτεργάτες από έκρηξη σημειώθηκε 19/08 στο Δ/Ξπλοίο «Java Bonitos» κοντά στη Bangka της Ινδονησίας.
- Νεκρός μεταφέρθηκε, 8/8, στο Κ.Υ. Λαυρίου 56χρονος ναυτεργάτης του Φ/Γ πλοίου «AMR R», σημαίας Cambodia.
- Το σώμα του αγνοούμενου 64χρονου καπετάνιου του Δ/Ξπλοίου «Shoko Maru» που βυθίστηκε από έκρηξη, 29/5, στην Ιαπωνία, βρέθηκε από δίτες, 31/5.
- Κατέληξε την 1/6 ο 37χρονος Ρώσος α' μηχανικός που είχε τραυματιστεί 26/4 από έκρηξη υλικών συντήρησης του πλοίου «Nakhondka» στον Πειραιά.

Εκατόμβες νεκρών σε ναυαγία στην Ασία

- 125 νεκροί από ναυαγίο F/B, 5/8, σε ποτάμι του Μπαγκλαντές.
- 19 νεκροί από ναυαγίο F/B, 30/7, σε ποτάμι της Σουμάτρας της Ινδονησίας.
- 18 επιβάτες νεκροί, 29/7, από ναυαγίο F/B σε ποτάμι του Καλινμάντ της Ινδονησίας.
- 3 νεκροί ναυτεργάτες από ναυαγίο φορηγίδας στο Μπατάμ της Ινδονησίας, 18/7.
- 40 νεκροί σε ναυαγίο F/B, 15/5, σε ποτάμι του Μπανγκλαντές.
- Τουλάχιστον 3 άνθρωποι πνίγηκαν, 14/9, μετά το ναυαγίο του 30χρονου φέρι «Maхарλika II», 700 χλμ ΝΑ της Μανίλα.

Δεν υπάρχει περιθώριο για αναμονή!

(Συνέχεια από τη σελίδα 1)

Να αγωνιστούμε και να διεκδικήσουμε!

- Μέτρα προστασίας για όλους τους ανέργους και τις οικογένειές τους.
- Για την κοινωνική ασφάλιση ενάντια στις περικοπές των συντάξεων και την υπονόμευση της ιατροφαρμακευτικής προστασίας.
- Για ΣΣΕ με βάση τις πραγματικές ανάγκες, αγώνα να μην εφαρμοστούν οι ατομικές συμβάσεις, ενάντια στην «μαύρη» ανασφάλιστη εργασία.
- Όχι στον ΕΝΦΙΑ και την φοροληστεία.
- Για την καταβολή των δεδουλευμένων αποδοχών ενάντια στην απλήρωτη εργασία που οργάνει στην επιβατηγό ναυτιλία.
- Για οργανικές συνθέσεις των πλοίων που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των πλοίων ενάντια στην υπονόμευση της ασφάλειας ναυτεργατών - επιβατινόντων.
- Για την σύγκληση του Έκτακτου Καταστατικού Συνεδρίου που αφορούσε το Τακτικό Συμβούλιο της ΠΝΟ και αρνείται μέχρι σήμερα να πραγματοποιήσει η πλειοψηφία της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ.
- Ενάντια στην υποβάθμιση και απαξίωση της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης και στα σχέδια ιδιωτικοποίησή της.
- Σε συντονισμό με τις ταξικές δυνάμεις των εργαζομένων στην Ν.Ζώνη, τους λιμενεργάτες, τους ναυτιλιακούς υπαλλήλους, ενάντια στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών που προωθεί η κυβέρνηση.
- Ενάντια στην υπονόμευση του ακτοπλοϊκού δικτύου που έχει οδηγήσει στην απομόνωση των κατοίκων των νησιών. Να συνεχιστεί η από κοινού δράση με Εργατικά Κέντρα και Λαϊκές Επιτροπές, ενάντια στην πολιτική της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου, της κυβέρνησης, της Ε.Ε.

15 Σεπτέμβρη 2014 - Οι Διοικήσεις των Ενώσεων

ΕΝ ΓΗ ΕΡΗΜΩ ΚΑΙ ΑΝΥΔΡΩ...

Κι αν είδες τον στερνό στρατιώτη να ξεμαρκώνει, κάποτε μπορεί να γυρίσει. Αν οι βαριές ερπύστριες πέρασαν απ' τις χαματιές του ήχου δεν σημαίνει πως δεν θα ξαναβρούμε. Τα διάτρητα απ' τις σφαίρες τοιχάρια λαμπίζουν σαν άρτυνα μάτια, νύχτα-μέρα στο θολωμένο μας γυαλί. Μόνο οι νεκροί δεν φαίνονται, μα βηματίζουν εδώ ανάμεσό μας, με πατήματα ανάκουστα. Η λέξη που νυχτοημερώνει στα χείλια μας δεν οβήστηκε, κρεμάστηκε στην πρόκα. Το ανέκκλητο φέγγος που φαντάστηκε στις γρίλλιες μη σε γελά, δεν είναι από τον ήλιο.

του Αντώνη Κορίνη, Α' βραβείου Μαρκου Αυγέρη 2011

Σήμα Ανάγκης για τον Ιό Έμπολα

Συναγερμός έχει σημάει μπροστά στον κίνδυνο να προσβληθούν πληρώματα από τον θανατηφόρο ιό Έμπολα όταν τα πλοία προσεγγίζουν σε λιμάνια κρατών, όπου υπάρχει έξαρση του ιού.

Ήδη, το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS), η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζόμενων στις Μεταφορές (ITF), ο ασφαλιστικός οργανισμός P&I του Λονδίνου κ.α. έχουν στείλει προειδοποιητικά έγγραφα, τα οποία τονίζουν ότι σε όλα τα πλοία:

1. Ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος είναι ενήμερα για τους κινδύνους, για το πώς ο ιός μπορεί να εξαπλωθεί και πώς να μειώσει τον κίνδυνο.
2. Οι απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISPS σχετικά με τη διασφάλιση ότι τα μη εξουσιοδοτημένα άτομα δεν θα επιβιβάζονται στο πλοίο, θα πρέπει να εφαρμόζονται αυστηρά καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του σκάφους στο λιμάνι.
3. Ο πλοίαρχος πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στη χορήγηση οποιασδήποτε άδειας παραμονής στην ξηρά, ιδιαίτερα σε λιμάνια κρατών, όπου έχουν εκδηλωθεί κρούσματα του ιού.
4. Ο πλοιοκτήτης / διαχειριστής πρέπει να αποφύγει τις αλλαγές πληρωμάτων στα λιμάνια των χωρών, όπου έχουν εκδηλωθεί σχετικά κρούσματα του ιού.
5. Μετά την αναχώρηση, το πλήρωμα θα πρέπει να γνωρίζει τα συμπτώματα και να αναφέρει, αμέσως, στον υπεύθυνο της ιατρικής περιθαλψής τυχόν συμπτώματα, που εμφανίζονται.

Οι οδηγίες αυτές συμπληρώνονται με πληροφορίες από την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας για τον ιό.

Το πρόβλημα δεν είναι ιατρικό αλλά οικονομικό

Έπρεπε να περάσει τις πύλες της Ευρώπης ο ιός «Έμπολα» για να αρχίσει μια συζήτηση για τα συστήματα Υγείας και τις αδυναμίες τους. Και πάλι, η συζήτηση γίνεται για το κόστος και διεξάγεται μεταξύ εκπροσώπων μονοπωλίων, που εμπλέκονται στο χώρο της Υγείας.

Η κούβεντα, όμως, δεν πάει ποτέ σ' αυτό που λέγεται ανισομετρική ανάπτυξη στον καπιταλισμό. Μόνο έτσι, όμως, θα γίνει κατανοητό γιατί στη Σιέρα Λεόνε, για παράδειγμα, οι δαπάνες Υγείας ανά άτομο ανέρχονται σε περίπου 26 σεντς την ημέρα!

Ζητάνε από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας να παρέμβει, όταν ο ετήσιος προϋπολογισμός του είναι κάτω από 2 δις. δολάρια, από τα οποία μόνο 109 εκατ. προορίζονται για διαχείριση τέτοιων κρίσεων και μόλις 22 εκατ. δολάρια (δηλαδή 500.000 δολάρια ανά χώρα) διοχετεύονται στις αφρικανικές χώρες για την αντιμετώπιση των επιδημιών...

Είναι προφανές πως η εξωτερική βοήθεια δεν αρκεί. Χρειάζεται πάλι στο εσωτερικό αυτών των χωρών για συνολικές ανατροπές. Αλλά αυτό είναι επίσης ένα θέμα που δεν συζητείται καθώς ακουμπά στον πυρήνα του προβλήματος, το σάπισμα του καπιταλιστικού συστήματος.



ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ από την ΠΕΜΕΝ για τα προβλήματα στο ΚΕΖΕΝ

Παρά την προγραμματισμένη έναρξη των μαθημάτων για κύκλους σπουδών απόκτησης πιστοποίησης για Α' και Β' Μηχανικών του ΚΕΖΕΝ στις 2 Σεπτέμβρη, οι συνάδελφοι παρότι προσηύχθησαν δεν ξεκίνησαν τα μαθήματα.

Συγκεκριμένα η καθυστερημένη έκδοση της προκήρυξης για πρόσληψη εκπαιδευτικού προσωπικού στις 28-7-2014 με ευθύνη του ΥΝΑ, είχε ως αποτέλεσμα να μην έχει ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα η διαδικασία.

Η Γραμματεία του ΚΕΖΕΝ/Μηχανικών ανακοίνωσε να επικοινωνήσουν τηλεφωνικά οι συνάδελφοι την Παρασκευή 5-9-2014, ενώ σε συνάντηση του προεδρείου της ΠΕΜΕΝ με τον Διευθυντή του ΚΕΖΕΝ/Μηχ. τους ανέφερε «για έναρξη μαθημάτων από τις 15 Σεπτέμβρη και να δούμε».

Αυτή η κατάσταση σε ΑΕΝ - ΚΕΖΕΝ, με την παράλληλη διαπιστωμένη έλλειψη σε Μηχανικούς, δίνει έδαφος στις ιδιωτικές σχολές να απομυζούν εκατομμύρια ευρώ, υπονομεύοντας την ασφάλεια και αξιοπιστία των πλοίων. Ταυτόχρονα προκαλεί πρόσθετα προβλήματα στον οικονομικό και επαγγελματικό προγραμματισμό σε βάρος των συναδέλφων Μηχανικών και των οικογενών τους, με αποτέλεσμα να παραμένουν μεγάλο χρονικό διάστημα στην ανεργία για να παρακολουθήσουν ένα κύκλο μαθημάτων.

Στην πραγματικότητα αυτό που συντελείται από την υποχρηματοδότηση είναι υποβιβασμός - απαξίωση της ναυτικής εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης, με ελλείψεις εκπαιδευτικού προσωπικού στην συντριπτική πλειοψηφία ωρομίσθιοι και με ελάχιστους ναυτοδιδάσκαλους, με διαλυτικές συνθήκες στην υλικοτεχνική και κτηνιακή υποδομή, να οριζαίει το παρασιτικό φροντιστηριακό κύκλωμα, στρώνοντας το έδαφος στην κατάργηση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, παραδίδοντας την στα τρωκτικά της ιδιωτικής, με πολλαπλές επιπτώσεις σε βάρος των ναυτεργατών.

Απαιτούμε την άμεση συνάντηση με τις υπηρεσίες του ΥΝΑ, να δεσμευτεί για την άμεση έναρξη των μαθημάτων του ΚΕΖΕΝ, καλούμε τους συνάδελφους Μηχανικούς να είναι σε επικοινωνία με την ΠΕΜΕΝ για συμμετοχή και παρέμβαση στο υπουργείο Ναυτιλίας.

Στα χιτήρια παραγωγής του κέρδους λιώνουν τους ναυτεργάτες οι εφοπλιστές!

Όλο το καλοκαίρι, οι ναυτεργάτες έλιωναν, κυριολεκτικά, στα πλωτά χιτήρια παραγωγής του κέρδους των εφοπλιστών, που η κυβέρνηση τους δίνει το ελεύθερο να δρομολογούν τα σαπάκια τους μόνο το τρίμηνο της τουριστικής περιόδου και μετά να εγκαταλείπουν τα νησιά στην τύχη τους, ενώ η νόθα πλειοψηφία της ΠΝΟ - συμβιβασμένοι καθώς είναι με αυτή την απάνθρωπη βασική αρχή του καπιταλισμού-...άλλοι δροσίζονταν στις παραλίες, ...άλλοι από τα κλιματιζόμενα γραφεία τους επιδίωξαν σε ευτελείς αλληλοκατηγορίες και ...οι ορποτυπιστές συνέχισαν τις «αγωνιστικές» κωλοτούμπες και τη συκοφαντική επίθεση κατά των ταξικών σωματείων, υπηρετώντας τον κοινό τους στόχο που είναι ο αποπροσανατολισμός της πάλης των ναυτεργατών!

Οργανωμένη επιχείρηση παραβίασης των εργασιακών και συνδικαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών έχουν εξαπολύσει στις γραμμές Καβάλας - Θάσου οι εφοπλιστές σε συνεργασία με τις λιμενικές αρχές.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Ε/Γ - Ο/Γ «**Στέλιος Φιλιάκος**» της εταιρείας «Όσιος Δαυίδ», όπου με βάση τα δρομολόγια οι ναυτεργάτες εργάζονται 95 ώρες και 30 λεπτά τη βδομάδα, δεν υπάρχει διπλή βάρδια, ενώ καμία εταιρεία από τις 3 των γραμμών αυτών δεν εφαρμόζει τις δύο 24ωρες άδειες το μήνα που προβλέπει η ΣΣΕ.

Θύματα του ανταγωνισμού για τα κέρδη των εφοπλιστών έπαισαν και οι 11 ναυτεργάτες που απολύθηκαν από τη β' βάρδια της εταιρείας Μητσόπουλου, που παρά την ανάκληση των απολύσεων βλέπουν τη θέση τους επισφαλή.

Τα ναυτεργατικά Σωματεία ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ με καταγγελία τους απαιτούν «την άμεση παρέμβαση των υπηρεσιών του ΥΝΑ, να γίνει τροποποίηση των δρομολογίων ή πρόσληψη ναυτεργατών για β' βάρδια».

Επισφράγιση αυτής της αντιναυτεργατικής πολιτικής αποτελεί και η προελημμένη απόφαση του δικαστηρίου της Θάσου, στις 23/6, που καταδικάσε 20 ναυτεργάτες με ποινή 8 μήνες φυλάκιση, επειδή υπερασπίστηκαν την Πανελλαδική απεργία 11 Μάρτη 2010.

Εκτεθειμένοι από τις επανειλημμένες καταγγελίες Υπουργείο Ναυτιλίας και Λιμενικές Αρχές, για το θεαθήνα, προέβησαν σε ορισμένους αποσπασματικούς ελέγχους. Τα εξευτελιστικά χαμηλά «πρόστιμα», που δεν εισπράττονται ποτέ, και οι συλλήψεις πλοίαρχων, που τους εμφανίζουν σαν υπαίτιους για τα μαύρα χάλια της ακτοπλοΐας, γίνονται για να αποκρύψουν τους πραγματικούς υπεύθυνους, που είναι οι εφοπλιστές, τους οποίους καμιά αρμόδια Αρχή δεν διανοήθηκε ποτέ να ενοχλήσει ενώ οι κυβερνήσεις και Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, που ελέγχονται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τους εφοπλιστές, τους προβάλλουν σαν ευεργέτες!

3 απολύσεις κι 1 ανούσιος καυγός...

Τις απάνθρωπες συνθήκες εργασίας μέχρι εξάντλησης και την τρομοκρατία για τους λιγοστούς θαλαμηπόλους που έχουν απομείνει μετά τη δραστική μείωση των οργανικών συνθέσεων, καταγγέλλει με ανακοίνωσή της, 20/8, η ΠΕΑΘΕΝ με αφορμή την τρίτη κατά σειρά καταχρηστική απόλυση θαλαμηπόλου από τον πλοίαρχο του «ΜΥΤΙΛΗΝΗ».

Κανένας δεν θα διαφωνήσει για τις απάνθρωπες συνθήκες εργασίας και την τρομοκρατία, που βέβαια διαμορφώνεται από το εφοπλιστικό κεφάλαιο για τη μεγιστοποίηση του κέρδους, κι αυτή τη βασική διαπίστωση δεν τολμών να αναφέρουν τόσο η διοίκηση της ΠΕΑΘΕΝ όσο και της ΠΕΠΕΝ, που σε απάντηση του προέδρου της περιορίζει την ασφαλή λειτουργία του πλοίου στους καφέδες του πλοίαρχου... για τις μεγάλες ευθύνες έχουν και οι ιδιοί, που του βαρύνουν φανερό και μυστικές συμφωνίες, πελατειακές σχέσεις, στραβά μάτια και δηλώσεις «ήρθαμε για μια τυπική επίσκεψη», όπως έγινε στην Πάτρα όταν κλιμάκιο της ΠΝΟ πήγε για ελέγχους στα πλοία...!

Παρά το ότι είναι η τρίτη συνεχόμενη απόλυση αυτοί εξαναγκάζουν την αγωνιστικότητά τους στην προειδοποίηση ότι...«την επόμενη φορά» θα ασκήσουν εναντίον του πλοίαρχου «κάθε νόμιμο δικαίωμα»... Μόνο που μέχρι την επόμενη φορά θα έχει λήξει η τουριστική περίοδος και χάσουμε πάλι τον μαζικό διωγμό των θαλαμηπόλων ενώ η διοίκηση της ΠΕΑΘΕΝ την ώρα της απόλυσής τους θα «συνεδριάζει» και πάλι, και η διοίκηση της ΠΕΠΕΝ θα πανηγυρίζει που ξεκίνησε η σχολική χρονιά του ΚΕΖΕΝ και τον ΑΕΝ με τα γνωστά χάλια...

Παραβίαση των ωρών εργασίας και ανάπαυσης των ναυτεργατών, που προβλέπονται από τη Δ.Σ. 180 και την ελληνική νομοθεσία, που ορίζει μέγιστο όριο εργασίας 72 ωρών και ελάχιστες ώρες ανάπαυσης 77 ωρών για



κάθε εβδομάδα, διαπιστώθηκε κατά τον έλεγχο που πραγματοποίησε τέλος Ιούλη κλιμάκιο της ΠΝΟ που έγινε με πρωτοβουλία των ταξικών σωματείων ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ.

Στο «**Άγιος Νεκτάριος**» 97 ώρες εργασίας τη βδομάδα, χωρίς να υπολογίζεται ο χρόνος εργασίας για συντήρηση, καθαρισμό, πετρέλαιο, γυμνάσια.

Στο «**Αχαιοίς**» 90 ώρες εργασίας τη βδομάδα.

Στο «**Αλέξανδρος**» 80 ώρες εργασίας τη βδομάδα.

Ίδια και χειρότερη είναι η κατάσταση που επικρατεί στα υδροπτερόα, τα υπέργηρα διαλυμένα από το αδιάκοπο πηγαίνει έλα «δελφίνια».

Πίσω απ' τα φώτα των πανηγυριών...

Οι φωταψίες των πανηγυριών, που στήθηκαν για την υποδοχή του νεότευκτου «γαλαζοαίματης» πλοιοκτηρίας μεγαθηρίου κρουαζιερόπλοιου «REGAL PRINCESS» στο λιμάνι του Πειραιά, όπως και στην Ιταλία για την ονοματοδοσία του, κρύβουν επιμέλως ότι κάτω από τα χαλιά πολυτελείας βρίσκονται οι εργασιακές συνθήκες «μεσαιωνικής γαλέρας» για τους ναυτεργάτες και γενικότερα τους εργαζόμενους στον κλάδο του τουρισμού.

Οι μεγαλόστομες δηλώσεις, περί αύξησης της τουριστικής κίνησης κατά 17% στο πεντάμηνο Γενάρης - Μάης σε σχέση με την ίδια περίοδο πέρσι, αναστρέφουν την πραγματικότητα ότι η εισοδηματική μικροεπιχειρηματιών, ακολουκία με την κερδοφορία των μεγάλων τουριστικών επιχειρήσεων. Αντίφαση που είναι σύμφυτη του σαπισμένου πλε-

ον καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής και εκδηλώνεται πιο έντονη σε περιόδους κρίσης. Πλούτος ποτισμένος με ιδρώτα και βαμμένος με αίμα, όχι «γαλάζιο» βέβαια αλλά κόκκινο, που κυλά στις φλέβες όλων των εργατών (κίτρινων, μαύρων και λευκών) γιατί οι καπιταλιστές όταν πρόκειται για την αύξηση της κερδοφορίας δεν κάνουν φιλευτελικές διακρίσεις...!

Πίσω, λοιπόν, από τα φώτα των πανηγυριών βρίσκεται η αλήθεια για την κρουαζιέρα, όπως για τις 11.000 θέσεις εργασίας, που εμφανίζουν τα στοιχεία της έκθεσης CLIA Europe για την Ελλάδα καθώς και για την αύξηση του τουριστικού συναλλάγματος, που διαφημίζουν ότι δημιούργησε ο τομέας της κρουαζιέρας στον κλάδο της...«βαριάς βιομηχανίας», όπως αρέσκονται οι αστοί να αποκαλούν τον τουρισμό στη χώρα μας.



Ο αγώνας των εργαζομένων και η ταξική αλληλεγγύη έσπασαν το γκέτο της COSCO

Τις πρώτες επιτυχίες είχε ο αγώνας των εργαζομένων της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, που στις 17/7 προχώρησαν σε αποχή από την εργασία και συγκεντρώθηκαν έξω από τα γραφεία της εταιρείας.

Στο πλευρό τους βρέθηκε από την πρώτη στιγμή το ΠΑΜΕ, που σε ανακοίνωσή του μεταξύ άλλων τονίζει:

- «Το 2013, η COSCO και ο βασικός της εργολάβος, η DIAKINIS PORT SA έβγαλαν πάνω από 25 εκ. ευρώ καθαρά κέρδη τη στιγμή που συντριβόταν οι εργαζόμενοι στις προβλήτες της COSCO, με μισθούς πείνας και συνθήκες δουλειάς κόλασης. Αυτό είναι το πρότυπο ανάπτυξης που επιδιώκουν να επιβάλλουν σε κάθε χώρο δουλειάς μονοπώλια και ΕΕ καθώς και οι πολιτικές δυνάμεις που τους υπηρετούν. Με ισχυρή οργάνωση των εργατών στους χώρους δουλειάς και τους κλάδους, να μπουν εμπόδια στην αντιλαϊκή πολιτική, να δυναμώσει η προσπάθεια για την ανασύναξη του εργατικού κινήματος και να δυναμώσει η πάλη για νέες κατακτήσεις.»

Παρά την προσπάθεια της εργοδοσίας να στήσει απεργοσπαστικό μηχανισμό, τις απειλές και τους εκβιασμούς, τελικά, οι εργαλαβικές εταιρείες, στις 19/7, δεσμεύτηκαν με διμερή συμφωνία για την ικανοποίηση των αιτημάτων:

- Αναγνώριση της ειδικότητας του λιμενεργάτη και ένταξη στα ΒΑΕ, με την πρόβλεψη εκπαίδευσης και πιστοποίησης εντός διήμερου των μέχρι τώρα θεωρούμενων ως ανειδίκευτων.
- Σε περίπτωση «ατυχήματος», πιστοποιημένοι τραυματιοφορείς θα γνωματεύουν για την αναγκαιότητα να κληθεί ασθενοφόρο και να μεταφερθεί ο τραυματίας σε νοσοκομείο.
- Στο εξής, η «πόστα» θα αυξάνεται από 4 σε 5 άτομα, εφόσον κρίνεται απαραίτητο από τους εφόπτες εργασίας, χωρίς να υπάρχει μείωση άλλης «πόστας» στην ίδια βάρδια.
- Θα υπάρξει ειδική εκπαίδευση των εργαζομένων μέσα στο επόμενο δίμηνο για ασφαλή καθοδεία.

• Συγκρότηση Επιχειρησιακής Επιτροπής, σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία, η οποία θα συναντάται με εκπρόσωπο της ΣΕΠ ΑΕ και της «Diakinis Port» ανά 15θήμερο.

• Από την εργοδοσία υπήρξε και δεσμευση ότι κανένας από τους εργαζόμενους που συμμετείχε στις κινητοποιήσεις δε θα απολυθεί.

• Τα αιτήματα που έχουν σχέση με αύξησης στους μισθούς και με υπόδηματα, παραπέμφθηκαν στις διμερείς συναντήσεις, που ξεκίνησαν τη Δευτέρα 21/7.

Σε μαζική Γενική Συνέλευση, 24/7 στο Ε.Κ. Πειραιά, οι εργαζόμενοι στους εργολάβους της COSCO αποφάσισαν την ίδρυση σωματείου και εξέλεξαν προσωρινή διοίκηση, η οποία αναλαμβάνει να μαζικοποιησει κι άλλο το νέο σωματείο, να το οδηγήσει σε εκλογές και να συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις με τους εργολάβους για τη διαμόρφωση των μισθών και επιδομάτων.

Ελεύθεροι να συνεχίσουν να πυροβολούν εργάτες...!

Ελεύθεροι να συνεχίσουν να πυροβολούν εργάτες αφήθηκαν από το Μεικτό Ορκωτό Δικαστήριο της Πάτρας όλοι οι κατηγορούμενοι για τους πυροβολισμούς σε βάρος εργατών γης στα φραουλάδικα της Μανωλάδας.

Παρά την πρόταση της εισαγγελέας, που είχε ζητήσει την ενοχή όλων, το δικαστήριο, την Τετάρτη 30 Ιουλίου, κήρυξε αθώο τον έμπορο φρούλας και τον έναν από τους επιστάτες του, ενώ και οι άλλοι δύο επιστάτες αφήθηκαν ελεύθεροι καθώς τους επιβλήθηκαν ποινές εξοργασίμες και με ανασταλτικό χαρακτήρα.

Θυμίζουμε ότι τον Απρίλη του 2013 περίπου 200 εργάτες γης από το Μπαγκλαντές, πήγαν στα γραφεία της εταιρείας να ζητήσουν δεδουλευμένα πολλών μηνών. Εκεί, επιστάτες - μπράβοι των αφενικών πήραν τις καρμπίνες και πυροβόλησαν εν ψυχρώ τραυματίζοντας πάνω από 35 εργάτες. Οι 11 από αυτούς χτυπήθηκαν σοβαρά.

«Η απόφαση του δικαστηρίου στην Πάτρα είναι προκλητική και επικίνδυνη για την εργατική τάξη. Η δικαιοσύνη, όπως τις περισσότερες φορές, έτσι και τώρα, στάθηκε απέναντι στην εργατική τάξη και τα δικαιώματά της, απέναντι στους μετανάστες, δίνοντας αέρα στα πανιά των μεγαλοεπιχειρηματιών, τονίζοντας σε ανακόινωσή του το ΠΑΜΕ.

Στα πλαίσια αυτής της βάρβαρης πολιτικής εντάσσεται και το «κλείσιμο» του φακέλου για τη βίαη «επαναπροώθηση» μεταναστών, οι οποίοι επέβαιναν σε ακινητοποιημένο αλιευτικό στο Φαρμακονήσι, προς τα τουρκικά χωρικά ύδατα, γεγονός που οδήγησε στον πνιγμό 9 παιδιών και 3 γυναίκες, στις 20 Γενάρη του 2014.

Ανεξάρτητα το τι έκβαση θα έχει η υπόθεση μετά την παρέμβαση του Αρείου Πάγου, το κρίσιμο ζήτημα είναι η οργάνωση. Για τους εργάτες το πικρό δίδαγμα είναι πως δεν μπορούν να περιμένουν μόνο από προσφυγές στη Δικαιοσύνη για να βρουν δικαιοσύνη, όπως ίσως κάποιους παραμυθιάζουν.

Ο ρατσισμός, η ξενοφοβία, το «ο θάνατός σου, η ζωή μου» δεν είναι λύση. Αντίθετα, κάνουν την εργοδοσία να τριβεί τα χέρια της.

Η δύναμη των εργατών, Ελλήνων και μεταναστών, βρίσκεται στην κοινή δράση ενάντια στον ίδιο αντίπαλο: Τους καπιταλιστές και την πολιτική που υπηρετεί τα συμφέροντά τους.



Πέρασμα θανάτου η Μεσόγειος

Τέλος, δεν έχει το μαρτύριο των μεταναστών που αναζητούν μία καλύτερη ζωή, που όσο αυξάνεται η ένταση και επεκτείνεται η έκταση των πολεμικών συγκρούσεων στις χώρες της ευρύτερης περιοχής τόσο μεγαλύτερα τμήματα των πληθυσμών τους εξωθούνται σε αναζήτηση διεξόδου από τις πιο άσπρες συνθήκες ζωής, που ούτως ή άλλως χειροτερεύουν από την άγρια εκμετάλλευση του πλούτου των χωρών τους από τα μονοπώλια αλλά και από τους ντόπιους δυνάστες των λαών.

Τρία διαδοχικά ναυάγια δουλεμπορικών συνέβησαν μέσα σε 72 ώρες, από το Σάββατο 23/8 μέχρι και τη Δευτέρα 25/8, στο πέρασμα Λιβύη - Ιταλία.

Το πρώτο ναυάγιο, συνέβη 23/8 ένα μόλις χιλιόμετρο ανοικτά των ακτών της Λιβύης, για το οποίο αξιωματικούς της ακτοφυλακής δήλωσε: "Η ακτοφυλακή δεν έχει τους πόρους για να προχωρήσει σε μια επιχείρηση περισυλλογής των πτωμάτων. Επικοινωνήσαμε το υπουργείο Υγείας και τον Ερυθρό Σταυρό, αλλά κανείς δεν ήρθε να βοηθήσει!".

Το δεύτερο ναυάγιο σημειώθηκε την 24/8 νότια της Λαμνεντούζα όπου ακόμη 18 «απελπισμένοι της θάλασσας» προσέβηκαν στη μαύρη λίστα των θυμάτων η οποία δεν έχει τέλος.

Το τρίτο κατά σειρά ναυάγιο μέσα σε 72 ώρες σημειώθηκε το βράδυ 24/8, νότια της Λαμνεντούζα, όταν αλιευτικό σκάφος το οποίο μετέφερε περίπου 370 μετανάστες ανετάρχη και το ιταλικό Πολεμικό Ναυτικό κατάφερε να διασώσει 364 επιβαίνοντες ενώ ανέσυρε και 6 νεκρούς.

Και το κακό συνεχίστηκε με ναυάγιο δουλεμπορικό 31/8 στα θάλασσα ύνορα Λιβύη - Τυνησία με 41 νεκρούς μετανάστες.

Άλλοι 23 νεκροί και 7 επιζώντες ναυαγοί μετανάστες βρέθηκαν 13/9 στη θάλασσα 90 ν.μ. ΝΔ της Κρήτης.

Στις 14/9, ναυάγιο πλοιαρίου με αφρικανικούς μετανάστες συνέβη ανοικτά της Λιβύης με τον Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης να υπολογίζει τα θύματα σε 500 .