

ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ ΤΕΛΟΣ Τ.Υ. Γραφείο Κ.Κ. ΠΕΙΡΑΙΑ Αριθμός Άδειας 597



ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: 03 2981

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΦΛΕΒΑΡΗΣ 2013 Αριθμός φύλλου 562 Χρόνος 39^{ος}

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ

ΟΡΓΑΝΟ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Κολοκοτρώνη 99 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 35) ΤΗΛ.: 210-41.17.578 - FAX: 210-41.37.271 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΘΥΡΙΑΔΑ: naftergati@gmail.com ANARTHΜΕΝΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ: www.pemen.gr

Εμπρός για ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, μαζικό, ταξικό, ενωμένο, σωστά οργανωμένο, στήριγμα της πάλης για συνδικαλιστικές ελευθερίες και δημοκρατική νομοθεσία.

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΚΚΕ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ

Ναυτιλία και λιμάνια στην υπηρεσία του λαού για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών

Τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιώτες από την εντεινόμενη επιθετικότητα εφοπλιστών - κυβέρνησης, η συνεχής και ραγδαία υποβάθμιση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών, το πόσο έχει στοιχίσει στους εργαζόμενους και συνολικά στο λαό η δραστηκή συρρίκνωση της ναυπηγικής βιομηχανίας, η άγρια εκμετάλλευση που βιώνουν οι ναυτεργάτες στα καράβια, αναδείχθηκαν με ανάγλυφο τρόπο από τις παρεμβάσεις των εκπροσώπων των φορέων που συμμετείχαν στην εκδήλωση «Η Ναυτιλία και τα λιμάνια στην υπηρεσία του λαού για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών», που διοργάνωσε, την Πέμπτη 7 Φλεβάρη 2013, η ΝΕ Πειραιά της ΚΟ Αττικής του ΚΚΕ, με συμμετοχή και παρέμβαση της ΓΓ της ΚΕ του ΚΚΕ Αλέκας Παπαρήγα, (αποσπάσματα από την παρέμβασή της στη σελίδα 2).

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕ ΣΤΗΝ ΕΚΔΗΛΩΣΗ Ο ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΟΥΣΣΑΣ

Το ΚΚΕ βαδίζει προς το 19ο Συνέδριό του και επιδιώκει να δυναμώσει η συζήτηση πάνω στις Θέσεις της ΚΕ. Σ' αυτήν την κατεύθυνση, το ΚΚΕ θεωρεί χρήσιμη τη συνάντηση με τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τα λιμάνια για να συζητήσουμε τις εξελίξεις στους κλάδους αυτούς και την πολιτική πρόταση του, ώστε να γίνει μια γόνιμη ανταλλαγή απόψεων, να καταθέσουμε γνώμες, παρατηρήσεις και να συνεχιστεί ακόμα πιο ουσιαστικά η επεξεργασία των Θέσεων του ΚΚΕ γι' αυτούς τους σημαντικούς κλάδους της οικονομίας.

Την περίοδο Σεπτεμβρίου 2003 - Ιουλίου 2008 σημειώθηκε ανοδική πορεία των ναύλων και των κερδών των εφοπλιστών, υπερσυσσώρευση τεράστιων κεφαλαίων μέσα από την ένταξη του βαθμού εκμετάλλευσης των ναυτεργατών. Πρόκειται για περίοδο με κέρδη ρεκόρ, όπως δείχνει και το χαρακτηριστικό παράδειγμα των πλοίων της κατηγορίας CAPESIZE (πλοία πάνω από 150 χιλιάδες DWT) που το Μάη του 2008 έφτασαν σε ημερήσιο ναύλο 214.000 δολάρια.

Οι εφοπλιστές σχημάτισαν αμύθητες περιουσίες, διασεκατομμυριακά δολαρίων, Έλληνες εφοπλιστές καταγράφονται στους πλουσιότερους καπιταλιστές στην υδρόγειο.



Ο ελληνόκτητος στόλος είναι 2η δύναμη παγκοσμίως και 1η δύναμη στην ΕΕ, ενώ ο στόλος υπό ελληνική σημαία είναι 9η δύναμη παγκοσμίως. Περιλαμβάνει 4.624 πλοία (σ.σ. πάνω από 100 κοχ), 151.000.000 gt, αξίας 72,3 δισ. δολ. και παραγγελίες 409 νεότευκτων πλοίων, 24.600.000 gt, αξίας 28,4 δισ. δολ. (το 2012 ο ελληνόκτητος στόλος μειώθηκε κατά 61 πλοία, ενώ αυξήθηκε η χωρητικότητα του κατά 3,2% σε gt).

(Συνέχεια στη σελ. 3)

Στα χέρια ιδιωτών και δουλεμπορικών κυκλωμάτων Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Με γοργούς ρυθμούς προχωρά η κυβέρνηση για την πλήρη παράδοση της ναυτικής εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης σε εφοπλιστές και αετιοχρηδές πράκτορες της Ακτής Μιαούλη, όπως αποτυπώνει και η πρόσφατη δημοσίευση δύο Υπουργικών Αποφάσεων και ενός Προεδρικού Διατάγματος. Στόχος να εξασφαλίσει το εφοπλιστικό κεφάλαιο το περιβάλλον που απαιτείται για νέες επενδύσεις, δηλαδή φτηνό εργατικό δυναμικό.

Η κυβέρνηση έδωσε στη δημοσιότητα σχέδια υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων στα πλαίσια των νόμων 3153/2003 και 3450/2006, καθορίζοντας τις κανονιστικές πράξεις λειτουργίας για την ίδρυση ιδιωτικών σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (ΝΕΚΕ), οι οποίες θα εκδίδουν διπλώματα και πιστοποιητικά ισότιμα με τις ΑΕΝ και το ΚΕΣΕΝ.

Η αντιλαϊκή πολιτική των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων με την υποχρηματοδότηση έχουν δημιουργήσει την διαλυτική κατάσταση που επικρατεί στις ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ σε βάρος εκπαιδευόμενων και μετεκπαιδευμένων, με οξυμένα προβλήματα από ελλείψεις σε εκπαιδευτικό προσωπικό, υλικοτεχνική και κτηριακή υποδομή, δυσκολίες εύρεσης εκπαιδευτικών ταξιδιών (ΑΕΝ), περικοπή της σίτισης και του πάσο (ΑΕΝ), λίστες αναμονής για την παρακολούθηση κύκλων μαθημάτων (ΚΕΣΕΝ).

Οι εφοπλιστές απαιτούν εδώ και χρόνια την ιδιοτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης και την παραγωγή της στην πολιτική της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορία τους, με εργατικό δυναμικό χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα, να μην έχει συνδικαλιστική οργάνωση, Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, κοινωνικοασφαλιστική προστασία.

Έχει πρωτοστατήσει το εφοπλιστικό κεφάλαιο στην ίδρυση ναυτικών σχολών σε άλλες χώρες (Ινδονησία, Φιλιπ-

πίνες, Κίνα και άλλες χώρες με φτηνό εργατικό δυναμικό), οργιάζει το παρασιτικό δουλεμπορικό κύκλωμα με «πέτσινες» διπλώματα έναντι αμοιβής, αυξάνοντας τους κινδύνους στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων, με θύματα τους ναυτεργάτες.

Με την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών σχολών το εφοπλιστικό κεφάλαιο και η κυβέρνηση επιδιώκουν να χειραγωγήσουν τις στρατιές των ανέργων, αυξάνοντας τον βαθμό εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, μειώνοντας περισσότερο την τιμή της εργατικής δύναμης, καταργώντας τις ΣΣΕ, τσακίζοντας κάθε εργασιακό δικαίωμα.

Η πορεία του κυκλώματος της ιδιωτικής εκπαίδευσης θα τροφοδοτείται και θα δυναμώνει στην κατεύθυνση της κατάρτισης του συνόλου της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, οι συνέπειες θα είναι τραγικές για σπουδαστές, ναυτεργάτες, θα πληρώνουν ακριβά συνολικά οι εργαζόμενοι την εμπορευματοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης όπως γίνεται σε αντίστοιχες ιδιωτικές επαγγελματικές σχολές που τροφοδοτούν από την αγωγή των νέων και των οικογενειών τους να βρουν ένα εφόδιο για να δώσουν την μάχη στην εργασιακή ζούγκλα.

Οι κατευθύνσεις της κυβέρνησης και των εφοπλιστών στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης αποτελούν συνέχεια του σχεδίου νόμου - έκτρωμα «για την ανασυγκρότηση του ΥΝΑ» που προωθεί την κατάργηση των ΣΣΕ, ανατροπές στις ορ-

γανικές συνθέσεις των πλοίων, την αποδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού δικτύου, το ξεπούλημα των λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας στις ορέξεις των μονοπωλίων.

Οι ναυτεργάτες με την αλληλεγγύη των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων έδωσαν μια πρώτη απάντηση ενάντια στο νομοσχέδιο με τον 7ημερο απεργιακό αγώνα (31/1 - 6/2) και την Πανεργατική απεργία στις 20 Φλεβάρη, ακύρωσαν στην πράξη την απόφαση της κυβέρνησης ΝΑ-ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ που επέβαλλε την 4η πολιτική επιστράτευση μετά το 2002 (ΠΑΣΟΚ), το 2006 (ΝΔ) και το 2010 (ΠΑΣΟΚ), συνεχίζουν και προετοιμάζουν τον αγώνα τους για απεργία την μέρα κατάθεση του νομοσχεδίου στη βουλή.

Οι ναυτεργάτες, οι εργαζόμενοι, οι αυτοασφαχολούμενοι, οι φτωχοί αγρότες, οι σπουδαστές, σε κάθε χώρο δουλειάς και μόρφωσης, με πολύτιμη παρακαταθήκη τους απεργιακούς αγώνες το προηγούμενο διάστημα πρέπει να έχουμε έναν και μόνο προσανατολισμό να μην σκύψουμε το κεφάλι στα αντιλαϊκά μέτρα του κεφαλαίου, της κυβέρνησης, της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δύναμη μας είναι στον οργανωμένο ταξικό προσανατολισμένο αγώνα ενάντια στον εργασιακό «μεσαίωνα» και τα δουλεμπορικά κυκλώματα του κεφαλαίου, για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων μας, για μια πολιτική που θα υπηρέτει τα συμφέροντα της εργατικής - λαϊκής οικογένειας.

Συνέντευξη του προέδρου της ΠΕΜΕΝ Σάββα Τσιμπούλου ΠΟΛΥΗΜΕΡΗ ΑΠΕΡΓΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ Σημαντική παρακαταθήκη για ολόκληρη την εργατική τάξη

Σοβαρή πείρα και πλούσια διδάγματα για ολόκληρη την εργατική τάξη κατέγραψε ο απεργιακός αγώνας που έδωσαν οι ναυτεργάτες 31 Γενάρη - 6 Φλεβάρη.

Κυβέρνηση, εφοπλιστές και αστικά ΜΜΕ προσπάθησαν να εμφανίσουν την απεργία ως μία συντεχνιακή κινητοποίηση με «στενά» αιτήματα. Ποια είναι η αλήθεια;

Καταρχήν σε κάθε κινητοποίηση των εργαζομένων, και των ναυτεργατών, προσπαθούν να αφαιρέσουν το κοινωνικό υπόβαθρο των αιτημάτων, να εμφανίσουν ότι έχει συντεχνιακά αιτήματα. Το έδαφος έχουν στρώσει και οι δυνάμεις του κυβερνητικού, εργοδοτικού συνδικαλισμού και του σπορτουισμού, που καλλιεργούν ότι κεφάλαιο και εργασία είμαστε συνεταιροί, διαστρεβλώνοντας τις αιτίες της κρίσης για να τεκμηριώσουν και να στηρίξουν τον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής. Στηρίζουν αντικειμενικά την επίθεση των εκπροσώπων του κεφαλαίου για να χτυπήσουν την ενότητα της εργατικής τάξης και την ανάπτυξη της ταξικής πάλης ενάντια στο κεφάλαιο και τους πολιτικούς του εκπρόσωπους.

Δεν είναι λοιπόν τυχαία αυτή η προπαγανδιστική επιχείρηση που γίνεται. Με αυτό πετυχαίνουν να απομονώσουν τους εργαζόμενους και τις μορφές αγώνα που είναι ανάλογες με το πλαίσιο και τη διεκδίκηση και να ενεργοποιούν ορισμένα τμήματα, με την καθοδήγηση των δυνάμεων του κεφαλαίου, ενάντια σε άλλα τμήματα - ο λεγόμενος κοινωνικός αυτοματισμός - της εργατικής τάξης και των εργαζομένων. Στρώνουν το έδαφος για να περάσει η κρατική καταστολή, αυτό που λέει η κυβέρνηση «νόμος και τάξη». Και «ξεχνάει» να πει ποιας τάξης συμφέροντα υπηρέτει και ποιο νόμο υπηρέτει. Εμείς λέμε ότι είναι η τάξη του κεφαλαίου και προωθεί τους νόμους του κεφαλαίου. Και πρέπει να αναπτυχθεί η ταξική πάλη για να αντιμετωπίσουμε αυτές τις δυνάμεις, με καλύτερο πλαίσιο, καλύτερη οργάνωση και ανάπτυξη πιο αποφασιστικών αγώνων.

Το νομοσχέδιο «για την ανασυγκρότηση του ΥΝΑ», δεν κάνει τίποτα άλλο από το να προωθεί τα συμφέροντα των μονοπωλίων για την εκμετάλλευση υποδομών, όπως λιμάνια, δίκτυα, εξάρθρωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και υπονόμηση των μέσων για τις κοινωνικές, χερσαίες, ναυτικές και

Πώς έδωσαν τη μάχη της προετοιμασίας της απεργίας τα σωματεία που συσπειρώνονται στο ΠΑΜΕ;

Η προώθηση αυτής της φιλομονοπωλιακής πολιτικής δεν εκφράζεται μόνο σήμερα, ή μόνο το τελευταίο διάστημα με αυτό το νομοσχέδιο που συζητάμε. Έχουν προηγηθεί αγώνες για τα συγκροτημένα δικαιώματα των ναυτεργατών και των άλλων εργαζομένων ενάντια σε αυτή την πολιτική της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου, που εφαρμόζεται και πριν το 1990 και μετά, κορυφώθηκε με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ που σε ό,τι αφορά το χώρο των θαλάσσιων συγκοινωνιών υλοποιήθηκε και υλοποιείται με τον κανονισμό 3577/92 της ΕΕ για την άρση του καμποτάζ. Έχουμε μία πορεία αγώνων που παίρνει αυτή ή την άλλη μορφή από δεκαετία σε δεκαετία ανάλογα με το πλαίσιο και τη διεκδίκηση, αγώνες που εντείνονται τώρα σε συνθήκες κρίσης με την ολομέτωπη επίθεση της πλήρους συντριβής των ναυτεργατικών και συνολικά των εργατικών δικαιωμάτων.

Είναι λοιπόν μία αναμέτρηση που έχει δοκιμαστεί και έχουμε και συγκεκριμένα αποτελέσματα, όπως ότι οι ταξικές δυνάμεις από τη δεκαετία του 1990 πήγαν εμπόδιο με πολύμορφους αγώνες, στην προώθηση της άρσης του καμποτάζ.

Το βήμα της προετοιμασίας το σήκωσαν τα ταξικά σωματεία (ΠΕΜΕΝ, ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, ΠΕΕΜΑ-ΓΕΝ), οι ταξικές δυνάμεις στο ναυτεργατικό κίνημα συνολικά. Με συσκέψεις και συγκεντρώσεις στα καράβια, στις πιάτσες. Αντίστοιχα σήκωσαν το βάρος των κλιμακίων και της προετοιμασίας της απεργίας στην επαρχία.

Η στάση των άλλων δυνάμεων της ΠΝΟ δε σχετίζεται μόνο με την εξέλιξη της απεργίας, αλλά πρώτα και κύρια με την προετοιμασία. Οι δυνάμεις αυτές έχουν σοβαρή ευθύνη για την καλλιέργεια συντεχνιακού κλίματος στον κλάδο, για την καλλιέργεια της διαχειριστικής λογικής. Δεν προετοίμαζαν τους ναυτεργάτες για την πιο ενεργή και έκδηλη συμμετοχή τους στον απεργιακό αγώνα, για τις συνθήκες της



θαλάσσιες μεταφορές. Χωρίζει τη χώρα σε 4 διαμερίσματα και κάνει πρόσκληση διεθνούς ενδιαφέροντος για να επενδύσουν μεγάλο μονοπωλιακό όμιλο για να εκμεταλλευτούν αυτές τις υποδομές και τις περιοχές. Κατά συνέπεια δεν είναι ένα νομοσχέδιο που αναφέρεται μόνο στα δικαιώματα των ναυτεργατών και στις σχέσεις εργασίας τους. Και σε αυτά επιτίθεται. Αλλά είναι ένα σχέδιο που ανατρέπει συνολικά τις κοινωνικές ανάγκες ευρύτερων τμημάτων του εργαζόμενου λαού. Περιλαμβάνει βεβαίως και τους νησιώτες, αλλά όχι μόνο. Υποθηκεύονται και οι φυσικοί πόροι σε αυτά τα συμφέροντα που θα επενδύσουν για να εκμεταλλευτούν τις περιοχές. Και δεν θα είναι προς όφελος των ναυτεργατών, της εργατικής τάξης, του εργαζόμενου λαού και του τόπου μας. Γι' αυτό επιμένουμε και επιμένουμε ότι δεν είναι ασύνδετο το νομοσχέδιο αυτό με τις γενικότερες εξελίξεις που υπάρχουν στο εργατικό κίνημα και γιγαντώτερα στη χώρα μας.

πολιτικής επιστράτευσης. Για τις θυσίες που είναι απαραίτητες. Για την κλιμάκωση και την κοινή δράση που απαιτείται με άλλα τμήματα της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων. Ενώ συμφωνούσαν στα λόγια, υπονόμουν κάθε προσπάθεια στην πράξη.

Η δουλειά που έχει γίνει, έχει οδηγήσει, σήμερα, συνεχώς να συσπειρώνουμε περισσότερες δυνάμεις με το ΠΑΜΕ. Δεν είναι μόνο οι ΠΕΜΕΝ, ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ και οι άλλες συσπειρώσεις που είχαμε Επιτροπές Ανέργων, ΠΕΣ/ΝΑΤ. Έχουμε κερδίσει νέα σωματεία, έχει αυξηθεί η επιρροή μας και σε σωματεία που είμαστε μειοψηφία με τον τρόπο που γίνονται οι εκλογές σε σωματεία και την ΠΝΟ. Έχουμε κύρος και επιρροή στους χώρους εργασίας που αυτό εκφράζεται και στις αποφάσεις και στους απεργιακούς αγώνες και στις άλλες μορφές αγώνα. Απορρίφθηκε λοιπόν ομόφωνα το νομοσχέδιο.

(Συνέχεια στη σελίδα 4)

ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ και ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΝΤΟΝΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΗ

Στη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στις 27/2/2013 μεταξύ ΣΕΕΝ (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας) και της ΠΝΟ για την ανανέωση της ΣΣΕ στην επιβατηγού ναυτιλία, οι εφοπλιστές πρότειναν προκλητικά μείωση των μισθών κατά 10% και επανεξέταση των επιδομάτων των ναυτεργατών για τα εξτρίπες δρομολόγια και των άγονων γραμμών.

Τα ναυτεργατικά σωματεία ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ-ΠΕΕΜΑ-ΓΕΝ, ανέδειξαν τα οξυμένα προβλήματα των ναυτεργατών, την απλήρωτη εργασία, την ανεργία, την «μαύριση» ανασφάλιστη εργασία, την φορολογητέα, την ιατροφαρμακευτική περιθαλψή, τις ανατροπές σε εφάπαξ και επικουρικές συντάξεις, το σχέδιο προγράμματος για άνεργους του ΓΕΝΕ να δουλεύουν χωρίς ΣΣΕ και ασφάλιση και τα πρόσθετα αναργατικά μέτρα που προωθεί η κυβέρνηση με το νομοσχέδιο του ΥΝΑ.

Η επιθετικότητα των εφοπλιστών σε βάρος των ναυτεργατών για παραπέρα μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης είχε διατυπωθεί στην εισήγηση της Γενικής Συνέλευσης του ΣΕΕΝ (26/2/2013) καθώς και οι απαιτήσεις τους για ενίσχυση των κρατικών επιδοτήσεων στα καύσιμα και στην εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών. Στην εισήγηση του ΣΕΕΝ γίνεται αναφορά ότι «το νέο υπουργικό σχέδιο για την Ναυτιλία και Αιγαίου κ. Μουσουρούλης κληρονόμησαν όλο το βάρος των προβλημάτων χωρίς να έχουν ευθύνη για την δημιουργία τους», παραποιώντας την πραγματικότητα ότι ΝΔ - ΠΑΣΟΚ κυβερνούν από το 1974, στηρίζοντας όλες τις πολιτικές τους αποφάσεις. Στην συνέλευση του ΣΕΕΝ παραβρέθηκε και ο υπουργός Ναυτιλίας που στην τοποθέτησή του δήλωσε ότι το νομοσχέδιο οδεύει προς κατάθεση στη βουλή και θα ικανοποιήσει τις εφοπλιστικές αξιώσεις.

Καλούμε τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, με την πείρα των απεργιακών αγώνων να ανοίξει η συζήτηση σε κάθε χώρο δουλειάς, σε κάθε νησί, με τους εργαζόμενους, τους φτωχούς αγρότες, να μην υποκύψουμε στα αναργατικά μέτρα κεφαλαίου - κυβέρνησης, να συνεχίσουμε με καλύτερη οργάνωση, συσπείρωση δυνάμεων για την ανάπτυξη πολύμορφων αγωνιστικών κινητοποιήσεων, να μην προωθηθούν τα αναργατικά μέτρα της κυβέρνησης, διεκδικώντας την εφαρμογή των ΣΣΕ, να καταβληθούν τα δεδουλευμένα στους επί μίνης απλήρωτους ναυτεργάτες, υπογραφή και ανανέωση της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας και των κλαδικών συμβάσεων για όλους τους εργαζόμενους, που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες και πραγματικές ανάγκες, να αποσυρθεί το ν/σχέδιο για την «Ανασυγκρότηση του ΥΝΑ».

Οι Διοικήσεις των Ενώσεων ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ-ΠΕΕΜΑ-ΓΕΝ

ΨΑΛΙΔΙ ΣΤΑ ΕΦΑΠΑΞ

Με έγγραφο, που το ονομάζει «Μνημόνιο Κατανόησης», το Υπουργείο Εργασίας ζητά από τα Διοικητικά Συμβούλια των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ και ΤΠΚΠΕΝ) να το μελετήσουν, να το κατανοήσουν και να αποφασίσουν αν επιθυμούν να συμφωνήσουν με τους όρους του μνημονίου, «να επιχορηγούνται και μόνο για την εξόφληση των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων τους και μέχρι του ύψους των υφιστάμενων κατά την 31/12/2011 υποχρεώσεων αυτών» ενώ στο σημείο 8 επισημάνει «ότι καμία υποχρέωση δεν αναλαμβάνεται, εάν δεν διασφαλίζεται ότι θα υπάρχουν οι απαραίτητοι πόροι για να πληρωθεί». Δηλαδή, εξασφαλίζει την καταβολή των εφάπαξ μόνο για όσες αποφάσεις έχουν εκδοθεί μέχρι 31-12-2011 και από κει και πέρα τίποτα...!

ΜΑΧΑΙΡΙ ΣΤΟ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ

Στη συγχώνευση των επικουρικών Ταμείων στο Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης (ΕΤΕΑ) προχώρησε, στις 27 Φεβράρη, το υπουργείο Εργασίας θέτοντας και τυπικά σε λειτουργία τη νέα αντισφαλιστική λαιμητόμο, με την οποία θα προχωρήσουν οι νέες επώδυνες σφαγές στον τομέα της επικουρικής ασφάλισης.

Η αρχή είχε γίνει με τον νόμο 4052/2012, με τον οποίο το κράτος των καταπινακτών και η τότε κυβέρνηση Παπαδήμου (ΠΑΣΟΚ, ΝΔ, ΛΑ.Ο.Σ.) έθεσαν σε εφαρμογή ένα νέο σύστημα επικουρικής ασφάλισης, το οποίο δεν εγγυάται σε καμία περίπτωση την απόδοση συντάξεων και πολύ περισσότερο το ύψος τους.

Στο νέο επικουρικό Ταμείο συμμετέχει η συντριπτική πλειοψηφία των σημερινών συνταξιούχων (περίπου 1,5 εκατ.) και η συντριπτική πλειοψηφία των εργαζόμενων - ασφαλισμένων για επικουρική σύνταξη (περίπου 2,5 εκατ.). Σύμφωνα με το ν. 4052 το ποσό της επικουρικής σύνταξης, που θα δίνεται από το ΕΤΕΑ, είναι ακαθόριστο και ατομικό και θα προσδιορίζεται από:

- Τα δημογραφικά δεδομένα.
- Το ατομικό ποσό συσώρευσης εισφορών.
- Το επιτόκιο προεξόφλησης.
- Τη μεταβιβασιμότητα της σύνταξης.

Στην πραγματικότητα, δηλαδή, δε δίνεται η παραμικρή βεβαιότητα και εξασφάλιση του ποσού της σύνταξης και σε κάθε περίπτωση ο εκάστοτε υπουργός Κοινωνικής Ασφάλισης θα μπορεί να αναπροσαρμόσει σε ετήσια βάση τη σύνταξη με μοναδικό στόχο να μην προκύπτουν ελλείμματα στο νέο Ταμείο. Με δυο λόγια, η επικουρική σύνταξη, εάν δίνεται, θα καθορίζεται με πολιτική απόφαση και χωρίς το κράτος των καταπινακτών να δίνει ένα τσακιστό ευρώ.

ΤΣΕΚΟΥΡΙ ΣΤΙΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Ταυτόχρονα κεφάλαιο. συγκυβέρνηση ΝΔ - ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ και Ευρωπαϊκή Ένωση, ετοιμάζουν νέες σαρωτικές αλλαγές στο ασφαλιστικό, με τον υπουργό Εργασίας να προετοιμάζει το κλίμα δηλώνοντας προκλητικά ότι «το ασφαλιστικό σύστημα οικοδομήθηκε στη βάση πελατειακών σχέσεων» και ότι «είναι επιβεβλημένο τώρα να προωθήσουμε την τελική αναμόρφωση στο ασφαλιστικό σύστημα, ώστε να μετατραπεί σε ένα υγιές άθροισμα ενιαίων κανόνων».

Επιδιώκεται η απαλλαγή του κράτους και των εργοδοτών από τη χρηματοδότηση του ασφαλιστικού συστήματος και η σταδιακή μετάβαση προς ένα σύστημα που η «δημόσια» σύνταξη αντικαθίσταται από τη «βασική» προνοιακού χαρακτήρα, οι εισφορές των εργαζόμενων θα είναι η «βασική πηγή χρηματοδότησης» με συρρίκνωση της υποχρηματοδότησης, με μείωση των εισφορών της εργοδοσίας και αλλαγή του τρόπου εισπράξης των, επιβολής νέας φορολογίας για την Κοινωνική Ασφάλιση, την παραπέρα είσοδο των ιδιωτικών ασφαλιστικών εταιρειών και τη δημιουργία επαγγελματικών Ταμείων.

Αυτές οι αντισφαλιστικές ανατροπές - αναδιρθρώσεις, που απαγορεύονται από τις ανάγκες του κεφαλαίου, εφαρμόζονται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση ανεξάρτητα από το αν κυβερνούν φιλελεύθερες ή σοσιαλδημοκρατικές ή κεντροαριστερές δυνάμεις.

Κανένας δεν θα μείνει στο απυρόβλητο. Για να μη βρεθούμε προ τετελεσμένων, χρειάζεται συστειρωση στις γραμμές του ταχικού εργατικού κινήματος, ενίσχυση της κοινωνικής συμμαχίας σε αντιμονοπωλιακή κατεύθυνση. Σε αυτήν τη βάση, υπερασπιζόμενοι καλύτερα ό,τι έχει απομείνει από τις συντάξεις, τις παροχές Υγείας κ.ά., συγκεντρώνουμε δυνάμεις για να διεκδικήσουμε όλα όσα μας ανήκουν, με κριτήριο την ικανοποίηση των αναγκών του λαού και όχι τα κέρδη των λίγων, να ανατρέψουμε την εξουσία των μονοπωλίων, για να αλλάξει τάξη στην εξουσία, να κάνει κομάντο η εργατική τάξη.

Η ύλη του παρόντος φύλου έκλεισε στις 2 Μάρτη 2013

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ

ΜΗΝΙΑΙΑ
ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ
ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Ιδιοκτησία του Συλλόγου
Ναυτεργατικής
Συνδικαλιστικής Κίνησης

ΣΥΝΤΑΞΕΤΑΙ
ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Εκδότης - Υπεύθυνος
σύμφωνα με το νόμο:
ΜΑΡΙΩΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ
Κολοκοτρώνη 99,
Πειραιάς - ΤΚ 185 35
Τηλ.: 210 - 41.17.578

Υπεύθυνη Τυπογραφείου:
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΜΑΡΙΑ
Μπουμπουλιάς 19,
Πειραιάς - ΤΚ 185 35
Τηλ.: 210 - 41.70.479

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ
Εσωτερικού: Ευρώ 15
Εξωτερικού: Ευρώ 50

ΣΥΛΛΗΠΗΤΗΣΙΟ

Η Γραμματεία της ΝΣΚ και η Συντακτική Επιτροπή της «Ν» εκφράζουν τα βαθιά τους συλλυπητήρια για τον απρόσμενο θάνατο της αγωνίστριας Θεοδώρας (Βέρας) Τσαρακάτη μητέρας της σ/φισας Βάσως Γιαμπούρα, μέλους του Δ.Σ. της ΠΕΜΕΝ, Β' μηχανικού σε Δ/Ξπλοιο, που ήταν εν πλω και δεν μπόρεσε να βρεθεί κοντά της στο σύντομο διάστημα της ασθένειάς της.

Σήμερα δεν είναι πάλι για να μην ηττηθείς, είναι πάλι για να νικήσεις

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΕΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΓ ΤΗΣ ΚΕ ΤΟΥ ΚΚΕ ΣΤΗΝ ΕΚΔΗΛΩΣΗ

Πολλές φορές ακούμε από ανθρώπους που μας συναντάνε στους αγώνες, που έστω περιστασιακά μπαίνουν στους αγώνες, να μας αναγνωρίζουν π.χ. ότι το ΚΚΕ είναι συνώνυμο με την αγωνιστικότητα και τη σταθερότητα.

Θα έλεγα ότι αυτό δεν είναι το μοναδικό ή το πιο αποφασιστικό γνώρισμά μας. Η διαφορά μας με άλλους αγωνιστές είναι ότι ξέρουμε προς τα πού πρέπει να βαδίσουν οι αγώνες. Κι αυτό δεν είναι επιμέρους διαφορά.

Δείτε αυτό το σύνθημα, το οποίο είναι ολόσωστο: «**Τα λιμάνια στην υπηρεσία του λαού για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών**», η συντριπτική πλειοψηφία του λαού, θα πει «ναι» και την ίδια ώρα θα επηρεάζεται απ' την πολιτική της ΝΔ, του ΠΑΣΟΚ και της ΔΗΜΑΡ ή θα συγκεντρώνουν τις ελπίδες τους στον ΣΥΡΙΖΑ ή θα ακολουθούν τους «Ανεξάρτητους Έλληνες», μέχρι δυστυχώς και τη «Χρυσή Αυγή».

Η δύναμη της κοινωνικής συμμαχίας

Τις προηγούμενες μέρες στο λιμάνι εκφράστηκε κοινωνική συμμαχία. Υπήρχαν εργάτες, δεν έχει σημασία αν το μεγαλύτερο μέρος ήταν κάτω απ' την επιρροή του ΚΚΕ, εκεί κλήθηκαν όχι σαν κομμουνιστές, αλλά σαν εργάτες. Αλλά αν χτες στο λιμάνι υπήρχαν κλάδοι, με σωματεία όπου δεν πλειοψηφεί το ΚΚΕ, και ήταν 100.000 κόσμος και εξέφραζε αυτήν την κοινωνική συμμαχία, θα ανατρεπόταν η πολιτική της κυβέρνησης στο συγκεκριμένο θέμα; Δεν μπορεί να ξέρεις τι θα έκανε ένα πιο ισχυρό κίνημα. Αλλά θα ήταν κάπως διαφορετικό.

Στα αγροτικά μπλόκα εκφράζεται συμμαχία. Κι αν θέλετε για πρώτη φορά φέτος έχουμε τόσο αυτή τη συμμαχία. Δεν το κρύβουμε, την προωθεί το ΚΚΕ, αλλά δεν θέλουμε να μείνει μόνο σαν κατεύθυνση του ΚΚΕ. Αν στα αγροτικά μπλόκα υπήρχε αυτή η κοινωνική συμμαχία σε μαζικό επίπεδο και στην πιο πλήρη μορφή της, να περνάει κάτω, όχι μόνο στο πιο προωθημένο τμήμα πολιτικά του κάθε κινήματος, τότε θα ήταν διαφορετικό.

Ο κοινωνικός αυτοματισμός -που τώρα έχει λιγότερα επιτεύγματα, επειδή ο κόσμος υποφέρει- περνάει γιατί δεν υπάρχει κοινωνική συμμαχία. Γιατί σήμερα κατεβαίνουν κλάδοι σε αγώνα και εμείς τους στηρίζουμε αυτούς τους αγώνες, αλλά πού μένουν; Ο δικός μου κλάδος, να εξαιρεθεί ο δικός μου κλάδος απ' αυτή τη ρύθμιση, να εξαιρεθεί ο άλλος απ' τη ρύθμιση.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι η πολιτική πρόταση του ΚΚΕ για τη λαϊκή συμμαχία - που αποτελείται από την εργατική τάξη, από τα μικρομεσαία στρώματα της πόλης και της υπαίθρου - πρέπει να ισχυροποιηθεί, να αλλάξουν οι συσχετισμοί δυνάμεων στις διοικήσεις των Ομοσπονδιών, γιατί αυτή η συμμαχία πρέπει να εδράζεται στις ριζοσπαστικοποιημένες οργανώσεις του κινήματος, οπότε διαμορφώνεται και ριζοσπαστικός προσανατολισμός.

Και ταυτόχρονα, το κίνημα στη βάση δε διαχωρίζεται σε συμμαχία «αριστερή», «προοδευτική», «δημοκρατική». Στη βάση το κίνημα απευθύνεται σε όλους. Έχει βάση την εργατική συνέντευση, τη συνέντευση του κλάδου, απευθύνεται σε όλους. Αυτό που τους ενώνει είναι η κοινή τους θέση ως εργατική τάξη, ως φτωχά λαϊκά στρώματα. Αυτή η συμμαχία είναι που μπορεί πραγματικά να δημιουργήσει ένα κίνημα που δε θα έχει ίσως και αυτό ευθύ-

γραμμη πορεία, θα έχει και νίκες, θα έχει και ήττες, αλλά εν πάση περιπτώσει θα συγκεντρώνει σταθερά δυνάμεις, θα ανεβάσει την πολιτική πείρα για να κάνει την αντεπίθεση.

Ενάντια στα κοινωνικά στηρίγματα της κυβέρνησης

Το κίνημα δεν μπορεί να περιορίζεται απλώς να κάνει κινητοποιήσεις, απεργίες, αποκλεισμούς δρόμων, καταλήψεις. Εμείς υιοθετούμε όλες τις μορφές πάλης, αρκεί να μπορείς να τις χειρίζεσαι σωστά, να τις περιφρουρείς, να έχουν σωστή κατεύθυνση αιτημάτων, να έχουν αλληλεγγύη. Αλλά εν πάση περιπτώσει, δεν μπορείς να περιορίζεσαι σε αυτό. Τώρα, γίνεται μία κινητοποίηση. Πας το υπόμνημά σου στην κυβέρνηση και το απορρίπτει, κάνεις και μια άλλη, στο ξανααπορρίπτει.

Από ένα σημείο και μετά, πρέπει να αμφισβητήσει το κίνημα και την κυβέρνηση και την πολιτική της. Αλλά πρέπει να αμφισβητήσει και αυτό που εμείς λέμε τα κοινωνικά στηρίγματα της κυβέρνησης, ή των κυβερνήσεων.

Το κίνημα πρέπει να έχει κάπου να πάει

Είναι σημαντικό ότι απεγκλωβίστηκε ένας κόσμος από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ. Αλλά, σήμερα, αν θέλουμε το κίνημα να έχει κάποιο αποτέλεσμα ή να συγκεντρώσει δυνάμεις και να έχει



μασία. Η κοινωνική συμμαχία, η πολιτική της κατεύθυνση κατά των μονοπωλίων, κατά του κεφαλαίου, κατά της ΕΕ, με αποδέσμευση - να μη το φοβηθεί ο λαός - και μονομερή διαγραφή του χρέους, εν πάση περιπτώσει μια τέτοια κατεύθυνση είναι αυτή που μπορεί να αλλάξει συσχετισμό δυνάμεων και να έχει και ορισμένα αποτελέσματα, που σήμερα δεν μπορεί κανείς να τα προκαθορίσει. Διαφορετικά, το κίνημα θα δουλεύει για να περνάει να αναλλακτικά σενάρια της αστικής τάξης της χώρας μας και της ΕΕ.

Και πρέπει να «κάψουμε» όχι μόνο την κύρια δύναμη αλλά και τις εφεδρείες της. Το ΚΚΕ δε δέχεται να γίνει εφεδρεία. Αυτή τη γραμμή, λοιπόν, της λαϊκής συμμαχίας, καλούμε να τη μελετήσουν μέσα από την πείρα τους. Και νομίζουμε ότι βοηθάει ο χώρος της ναυτιλίας, που έχει να κάνει με τον πιο σκληρό πυρήνα του κεφαλαίου και το πιο παλιό τμήμα της αστικής τάξης της χώρας μας και του κεφαλαίου.

Γιατί, μην ξεχνάτε ότι η ελληνική ναυτιλία και το εφοπλιστικό κεφάλαιο αναπτύχθηκε πριν ακόμα αναπτυχθεί η μεγάλη βιομηχανία στην Ελλάδα. Γιατί αναπτύχθηκε και έξω από τα γεωγραφικά όρια. Και έχουν εμπειρία πολύ περισσότερη οι εφοπλιστές από ό,τι έχουν οι βιομηχανικοί και τα άλλα τμήματα, όπως το εμπορικό κεφάλαιο. Κυρίως το εφοπλιστικό κεφάλαιο έχει τεράστια εμπειρία και αναπτύχθηκε και έγινε και ο φορέας των καπιταλιστικών σχέσεων στην Ελλάδα. Επομένως, έχουν να κάνουν οι ναυτεργάτες - να το πω - και με το πιο αιματοβαμμένο τμήμα του κεφαλαίου.

Τώρα το χτύπημα είναι καθολικό

Είναι αδύνατο να υπάρχει κοινή πολιτική που να συμφέρει και το λαό και τα μονοπώλια. Δε γίνεται. Αυτό δεν έγινε ούτε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στην Ευρώπη, όπου είχαν την ενοίκια συγκυρία ανάπτυξης του καπιταλισμού και μπορούσε να δίνει αυξήσεις, να κάνει κοινωνικές παροχές, που δεν ήταν καθολικές και πάντα ετεροχρονισμένες, και να ανεβάζει και την κερδοφορία του.

Συνυπήρχε το εξής πράγμα: Και η κερδοφορία και η αύξηση των μισθών, αλλά μεγάλως ο βαθμός εκμετάλλευσης. Μετά το '70 άρχισε σιγά-σιγά

ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΩΞΕΙΣ ... διότι δεν συμμορφώθηκαν με τις απαγορευτικές διατάξεις!

Μετά την πολιτική επιστράτευση και το σπάσιμο της απεργίας με τη βοήθεια των ΜΑΤ, η προστάθεια τρομοκράτησης των ναυτεργατών συνεχίζεται με ποινικές διώξεις συνδικαλιστικών στελεχών.

► Στις 13 Μάρτη δικάζονται πέντε μέλη των προεδρείων των ταξικών ναυτεργατικών σωματείων ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕ-ΦΕΝΣΩΝ (Τσιμπόγλου Σ., Μανουσογιαννάκης Ι., Ευαγγελιάκης Α., Μαγγανάς Ι. και Παππάς Θ.) με την κατηγορία ότι: «δεν συμμορφώθηκαν σε διάταξη δικαστικής απόφασης», που έκρινε την απεργία παράνομη και έπραξαν το καθήκον τους απέναντι στους ναυτεργάτες περιφρουρώντας την πανελλαδική απεργία 23/06/2010 που είχε κηρύξει το ΠΑΜΕ και συμμετείχαν τα ταξικά ναυτεργατικά σωματεία, όταν η νόθα πλειοψηφία της ΠΙΝΟ διέδιδε στους ναυτεργάτες ... «τα μέτρα δεν μας πιάνουν»!

► Στις 18 Φεβράρη κινήθηκε η διαδικασία του αυτοφώρου σε βάρος του προέδρου του Σωματείου Ναυτεργατών Πορθμείων Κέρκυρας με την κατηγορία ότι δεν εκτέλεσε δρομολόγιο κατά τη διάρκεια της απεργίας αν και υπήρχαν

λόγοι υγείας, όμως για το περυσιακό αυτό δεν είχε ενημερωθεί το σωματείο από το θάλαμο επιχειρήσεων του Υπουργείου.

► Στις 13 Φεβράρη ναυτεργάτες από τα πορθμεία της γραμμής Καβάλας - Θάσου βρέθηκαν για άλλη μια φορά κατηγορούμενοι επειδή συμμετείχαν σε απεργία. Μάρτυρες όπως πάντα τα ισράκια των εφοπλιστών ορισμένοι από τους οποίους έχουν καταδικασθεί γιατί κατά την διάρκεια απεργιακής κινητοποίησης με εντολή του Πλοιοκλήτη είχαν φυγαδεύσει πλοίο χωρίς άδεια απόπλου και χωρίς την ύπαρξη έκτακτου περιστατικού

Έτσι προσπαθούν να επιβάλουν -με τον αυταρχισμό και τη σιδερένια πειθαρχία- νεκρική σιγή. Σε αυτά τα πλαίσια εντάσσεται και η προσπάθεια για αλλαγή των συνδικαλιστικών νόμων για τις απεργίες.

Γνωρίζουν πολύ καλά ότι τα μέτρα αυτά δεν θα είναι τα τελευταία και ότι οι αντιδράσεις από το λαϊκό - εργατικό κίνημα θα κλιμακωθούν, γι' αυτό θέλουν να διαλύσουν το συνδικαλιστικό κίνημα για να προχωρήσουν ανενόχλητοι στη συνέχιση της καταστροφικής για το λαό πολιτικής τους.

Αρχαιρεσίες στην ΠΕΣΜΕΝ από 4/3 έως 20/3

Συνάδελφοι σ/χοι Σμηχανικοί, οι μέχρι τώρα διοικήσεις της ΠΕΣΜΕΝ υπέρθεσαν πολιτική παραπλάνησης απαγορίζοντας ... «τα μέτρα δε μας πιάνουν»! Συκοφαντήσαν και πολεμήσαν τη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ, τις ταξικές δυνάμεις που παλεύουν με συνέπεια για την υπέρσπιση των συμφερόντων των ναυτεργατών.

Αυτή η κατάσταση στην ΠΕΣΜΕΝ πρέπει να αλλάξει και τη λύση θα τη δώσουμε όλοι - όσοι αντιλαμβάνομαστε την ευθύνη μας απέναντι στους εαυτούς μας και τις οικογενειές μας.

Έχουμε καθήκον να αναδείξουμε μια διοίκηση ικανή να συγκρουστεί με την αντι-

λαϊκή πολιτική, που εφαρμόζεται από τις μέχρι τώρα κυβερνήσεις και την Ε.Ε. φορτώνοντας τα βάρη της κρίσης στις πλάτες μας για τα κέρδη της πλουτοκρατίας, των εφοπλιστών, του κεφαλαίου.

ΨΗΦΙΖΟΥΜΕ ΤΟΥΣ Σ/ΦΟΥΣ!

3. ΒΡΑΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
5. ΚΑΤΣΟΡΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
10. ΜΑΝΑΦΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
11. ΜΕΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
18. ΠΟΤΗΡΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ
22. ΤΟΥΓΛΙΔΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ
23. ΤΣΟΥΤΣΟΥΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
24. ΧΑΛΤΣΩΤΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΠΕΣΜΕΝ

ΕΟΠΥΥ - ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ Νέες περικοπές στην Υγεία

Μειωμένος σε σχέση ακόμα και με τα απολογιστικά στοιχεία του 2012 θα είναι ο προϋπολογισμός του ΕΟΠΥΥ για το 2013 προαλειφοντας νέες περικοπές παροχών και αποκλεισμού του κόσμου απ' τις υπηρεσίες Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας.

Ο προϋπολογισμός του ΕΟΠΥΥ αναμένεται να διαμορφωθεί κοντά στα 6 δισ. ευρώ, έναντι 6,7 δισ. ευρώ των τελικών εξόδων του 2012. Δηλαδή μειώνεται κατά 10,4% ή 21% έναντι των αρχικών προϋπολογισθέντων 7,6 δισ. ευρώ -που στη συνέχεια περικόπηκαν- για το 2012.

Η κρατική επιχορήγηση θα περιοριστεί στα 800 εκ. ευρώ, που καλύπτει μόλις το 13,3% των εξόδων του ΕΟΠΥΥ. Τα υπόλοιπα προβλέπεται να καλυφθούν με τις εισφορές υγείας απ' τα οχτώ ταμεία που εντάχθηκαν στον Οργανισμό, που λόγω της ανεργίας, των εισφοροπαταλιών και των εισφοροκλοπιών θα είναι μειωμένες κατά 65% των εργαζομένων και κατά 50% των εργαζομένων.

Το χαράτσι συμμετοχής των αρρώστων στα φάρμακα για το 2012 μεσοσταθμικά ανήλθε σε 16% περισσότερα από 450 εκ. ευρώ.

Με τη νέα θετική λίστα στα φάρμακα που συνοδεύεται από την Ασφαλιστική Τιμή (ΑΤ) ανά θεραπευτική κατηγορία φαρμάκων και όχι για τη φτηνότερη δραστική ουσία, όπως ισχύει τώρα, ο ασθενής, σε περίπτωση που ο γιατρός υποδείξει φάρμακο ακριβότερο από αυτό της ΑΤ, θα πληρώνει το 50% των ελλείψεων και το υπόλοιπο 50% του φαρμάκου και αυτού της ΑΤ.

Εν τω μεταξύ σε συνάντηση που είχε, την Τετάρτη 27 Φεβράρη, ο νέο-διορισμένος πρόεδ-

ρος του Οίκου Ναύτου κ. Χρήστος Παρράς με αντιπροσωπεία της ΠΕΣ-ΝΑΤ επιβεβαίωσε ότι οι αρμοδιότητες που έχουν απομείνει πλέον στον Ο.Ν. είναι το ασφαλιστικό κομμάτι που αφορά την Πρόνοια, δηλαδή, τα επιδόματα ανεργίας, εορτών, χρονίων πασχόντων, οι κατασκηνώσεις.

Για την ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη ο Ο.Ν. δεν έχει πλέον καμία απολύτως αρμοδιότητα και όπως δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Παρράς δεν έχει το δικαίωμα να υπογράψει ούτε τις βεβαιωμένες δαπάνες που έχουν γίνει μέχρι τέλος του Δεκεμβρίου 2012 και τις έστειλε αναπληρωστές στον ΕΟΠΥΥ απ' όπου και θα πληρωθούν.

Διαψεύδονται, λοιπόν, για άλλη μια φορά, οι δηλώσεις του υπουργού Ναυτιλίας κ. Μουσουρούλη περί «αναβάθμισης» και «αυτονομίας» του Οίκου Ναύτου, εκτός αν η επιδίωξη του είναι να διατηρήσει μόνο το όνομα...!

Έτσι, με τον Οίκο Ναύτου να αποτελεί πλέον και τυπικά παρελθόν, οι ναυτεργάτες -όπως και οι υπόλοιποι ασφαλισμένοι- θα συνορίζονται πλέον ακόμα περισσότερο στα ανεπαρκή πολυιατρεία του πρώην ΙΚΑ και θα εξωθούνται όλο και περισσότερο προς τον ιδιωτικό τομέα με δυσβάσταχτο κόστος. Όσο για τους άνεργους, αυτοί δεν έχουν κανένα δικαίωμα στην σύγχρονη καπιταλιστική βαρβαρότητα.

Υπάρχει όμως και ο άλλος δρόμος. Ο δρόμος του ταξικού αγώνα μέσα από τον οποίο οι εργαζόμενοι έχουμε κατακτήσει όλα δικαιώματα σήμερα μας αφαιρούν

Ναυτιλία και λιμάνια στην υπηρεσία του λαού για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΠΟΥ ΕΚΑΝΕ ΣΤΗΝ ΕΚΔΗΛΩΣΗ Ο ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΟΥΣΣΑΣ

(Συνέχεια από τη σελίδα 1)

2. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΤΟΛΟ

Οι Έλληνες εφοπλιστές, λόγω του υψηλού βαθμού εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, έχουν κάνει μεγάλη συσσώρευση κεφαλαίων και η κερδοφορία τους συνεχίζεται και στις συνθήκες της κρίσης, όπου παρότι μειώθηκαν τα ναύλα δεν παρατηρείται το φαινόμενο του μεγάλου αριθμού παροπλισμένων πλοίων, όπως γνωρίζαμε σε περασμένες καπιταλιστικές κρίσεις. Η μεγάλη συσσώρευση κεφαλαίων επέτρεψε στους Έλληνες εφοπλιστές να επενδύσουν σε ακίνητα, σύγχρονες τουριστικές μονάδες, τράπεζες, Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, στην Ελλάδα, ενώ εξήγαγαν στο εξωτερικό δισεκατομμύρια ευρώ.

3. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Όπως δείχνει η μετοχική σύνθεση, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία προωθώντας ενιαία, χωρίς βεβαίως να σταματάει ο μεταξύ τους ανταγωνισμός, σχέδιο για τον έλεγχο των ακτοπλοϊκών γραμμών. Οι τρεις επιχειρηματικοί όμιλοι, δηλαδή η «MIG», η «Grimaldi Group» και η «Sea Star Capital» ελέγχουν το 85% της κίνησης στα δρομολόγια του Αιγαίου.

Η καπιταλιστική κρίση, η συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας που προκάλεσε, η πολύ υψηλή ανεργία, η απόλυτη και σχετική εξαθλίωση των εργαζομένων, αλλά και η αύξηση των ειστηρίων, μειώνουν τη μεταφορική κίνηση και προκαλούνται προβλήματα στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες τα προηγούμενα χρόνια πραγματοποιήσαν σημαντική συσσώρευση κεφαλαίων.

Ενισχύθηκε η εφοπλιστική επιθετικότητα, χειρότερη η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιών και η κατάσταση των ναυτεργατών, εκτινάχθηκαν οι τιμές των ειστηρίων των επιβατών και των οχημάτων στα ύψη, περιορίζοντας δραματικά την πρόσβαση στις θαλάσσιες συγκοινωνίες για τη λαϊκή οικογένεια, τους νησιώτες εργαζόμενους και αυτοαπασχολούμενους. Ταυτόχρονα, παραμένει το πρόβλημα των υπερήλικων - υποσυντήρητων Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων άνω των 30 χρόνων, με μεγάλους κινδύνους για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και το περιβάλλον.



Όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια, τρεις χώρες - Ιταλία, Μ. Βρετανία και Γερμανία - αντιπροσωπεύουν το 64% της συνολικής απασχόλησης του κλάδου στην Ευρώπη. Η Ελλάδα είναι κατά κύριο λόγο χώρα προορισμού με ορισμένες υπηρεσίες και με σύνολο 12.100 εργαζόμενους στον κλάδο, από τους οποίους το 37% στις μεταφορές και το 13% στη μεταποίηση. Οι άμεσεςδαπάνες ανέρχονται για την Ελλάδα σε 605 εκατ. ευρώ και τα έσοδα σε 234 εκατ. ευρώ.

4. ΚΡΑΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΦΟΡΟΠΑΛΛΑΓΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Οι φορολογικές υποχρεώσεις των εφοπλιστών εξαντλούνται με τη φορολόγηση 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 οι εφοπλιστές π.χ. για πλοίο 40.000 τόνων, που με το χαμηλότερο ημερήσιο ναύλο 8.100 δολάρια και συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών 2.956.500 δολάρια

από ναύλα, θα καταβάλουν ετήσιο φόρο 14.300 ευρώ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Οικονομίας τα βεβαιωμένα φορολογικά έσοδα «tonnage tax» από τα πλοία για το 2010 ανέρχονται μόνο στα 14,7 εκατ. ευρώ. Ενώ τα έξοδα του αστικού κράτους για την υποστήριξη των εφοπλιστών και τα ελλείμματα του ΝΑΤ που οι ίδιοι δημιούργησαν μόνο για το 2013 ανέρχονται στο 1,5 δισ. ευρώ.

Καταστροφική για το ΝΑΤ είναι η πολιτική των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ που κατοχυρώνει τις εισφοροπαλλαγές των εφοπλιστών. Η κρατική ενίσχυση του ΝΑΤ, που ξεπερνά τα 15 δισεκατομμύρια την περίοδο 1985 - 2012, συνιστά έμμεση μορφή κρατικής χρηματοδότησης του εφοπλιστικού κεφαλαίου και στοιχείο έντασης της επίθεσης για την κατάργηση των ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών, τη μείωση των συντάξεων.

Το αστικό κράτος επιδοτεί επίσης τους εφοπλιστές της Ακτοπλοΐας με επιδοτήσεις για τις «άγονες γραμμές». Οι επιδοτήσεις αυτές δεκαπλασιάστηκαν μετά την κατάργηση του ΚΑΜΠΟΤΑΖ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Την περίοδο 2002 - 2012 δόθηκαν συνολικά στους εφοπλιστές άμεσες κρατικές επιδοτήσεις για τις «άγονες γραμμές» 700 εκατ. ευρώ περίπου. Το 2012 ανέρχονται στα 125 εκατομμύρια ευρώ, με πρόβλεψη 130 εκατ. ευρώ το 2013.

5. ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

Η ανεργία στον κλάδο σπάζει κόκαλα. Περισσότεροι από 4.300 (σ.σ. στοιχεία ΓΕΝΕ) ναυτεργάτες αναζητούν δουλειά, σε συνθήκες άγριας εκμετάλλευσης από τα εφοπλιστικά και τα ιδιωτικά - δουλεμπορικά γραφεία.

Η μείωση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών την περίοδο 2000 - 2010 εκτινάχθηκε στο 36,47% (χάθηκαν 6.730 θέσεις εργασίας), ενώ ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε αριθμό και χωρητικότητα. Τα τελευταία 5 χρόνια μόνο από την Ακτοπλοΐα χάθηκαν 1.900 θέσεις εργασίας.

Σύμφωνα με την επεξεργασία των στοιχείων εκτιμούμε ότι το σύνολο των Ελλήνων ναυτεργατών είναι 31.000. Επίσης στο χώρο της ναυτιλίας εργάζονται: Στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών 11.041 εργαζόμενοι. Στη ναυτική εκπαίδευση και την κατάρτιση 676 εργαζόμενοι, εκ των οποίων το 70% με ελαστικές μορφές απασχόλησης.

Τα προνόμια του εφοπλιστικού κεφαλαίου που κατοχυρώνονται με το Ν.

27/1975 (προκλητικές φοροαπαλλαγές κ.ά.) επεκτείνονται και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ναυαγασωστικών και ρυμολκικών πλοίων με ξένη σημαία, οποιασδήποτε χωρητικότητας. Το ξεπούλημα των λιμανιών περνάει στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), σύμφωνα με τους όρους που θέτει η Δανειακή Σύμβαση της Κυβέρνησης ΝΔ - ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ και της Τρόικας (ΕΕ - ΕΚΤ - ΔΝΤ).

6. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική», για τη ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ «συνδυάζεται απόλυτα με την αντιλαϊκή «Στρατηγική Ευρώπη 2020» - τη γενικότερη αντιλαϊκή πολιτική της ΕΕ. Τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές είναι τα εξής:

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωενωσιακών επιχειρηματικών ομίλων, με νέα προνόμια και αλλαγές «στις λιμενικές υπηρεσίες, τους φυσικούς αγρούς και αλιείας, γενικότερα στον εργαζόμενο λαό.

ραστούν εμπόδια στην ελεύθερη κίνηση του κεφαλαίου, να ενισχυθεί η πορεία συγκεντροποίησης. Συνδυασμένη πολιτική σε όλους τους τομείς, προς όφελος των κοινοτικών μονοπωλιακών ομίλων, όπως: Μεταφορές, λιμάνια, ναυπηγεία, ναυτιλιακό εξοπλισμό, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες, τουρισμό κ.ά.

7. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η καπιταλιστική κρίση επεδόρασε στην πορεία της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η ναυπηγική βιομηχανία στην ΕΕ σημαδεύεται από την ολομέτωπη επίθεση κατά των εργαζομένων μέσα από την εφαρμογή του σχεδίου επιβολής των καπιταλιστικών αναδιαρθρώσεων και των ιδιωτικοποιήσεων, ενώ παράλληλα συνεχίζονται οι επιδοτήσεις προς όφελος των μονοπωλιακών επιχειρηματικών ομίλων στα ναυπηγεία των Γερμανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Φινλανδίας που κατέχουν σχεδόν το σύνολο της παγκόσμιας ναυπηγικής κρουαζιερόπλοιων.

Η ΕΕ ενισχύει τη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων, στα πλαίσια της πάρα πέρα ενίσχυσης του στρατιωτικού της βραχίονα, προκειμένου να δυναμώσει τη θέση της στον ιμπεριαλιστικό ανταγωνισμό σε βάρος των λαών. Στα πλαίσια αυτά αξιοποιείται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (ΕΔΑ).

Η ενσωμάτωση της Ελλάδας στην ΕΕ και η πολιτική των αστικών κυβερνήσεων οδήγησε τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία σε πορεία διάλυσης με οδυνώδη συνέπειες σε βάρος των εργαζομένων, των παραγωγικών δυνατοτήτων της χώρας, την ώρα που οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι απολαμβάνουν μεγάλα προνόμια από το αστικό κράτος, κτίζουν εκατοντάδες καράβια στα ασιατικά ναυπηγεία.

Στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ



- Σκαρμαγκά, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, το Νεώριο Σύρου και τα ναυπηγεία Χαλκίδας το 1990 δούλευαν 10.000 περίπου εργαζόμενοι, ενώ σήμερα υποαπασχολούνται λιγότεροι από 2.500, με μειωμένους μισθούς, ελαστικές εργασιακές συνθήκες, απλήρωτοι για μεγάλο χρονικό διάστημα, καταδικάζοντας χιλιάδες εργαζόμενους και τις οικογένειές τους σε φτώχεια και εξαθλίωση.

8. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Η «Εθνική Στρατηγική Λιμένων» (ΕΣΛ) της τρικομματικής κυβέρνησης ΝΔ - ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ εκφράζει το στρατηγικό σχεδιασμό της αστικής τάξης να αναδείξει την Ελλάδα ως διαμετακομικό κέντρο στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Μεσογείου - Μ. Ανατολής. Στο σχεδιασμό αυτό, κεντρική θέση έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια, δεδομένου του αυξανόμενου ρόλου τους σε παγκόσμια κλίμακα.

Η συμφωνία COSCO - ΗΡ - ΤΡΑΙΝΟΞΕ το Δεκέμβριο 2012 πυροδότησε την όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των μονοπωλιακών επιχειρηματικών ομίλων για τη διεκδίκηση του δικού τους μεριδίου από τη διάθεση κονδυλίων στο πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη», κυρίως για μελέτες και έργα υποδομής στα λιμάνια-φιλέτα Πειραιά, Πάτρας, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας.

Διαμάχη έχει ξεσπάσει μεταξύ των μονοπωλίων και του πολιτικού τους προσωπικού για τον έλεγχο και την αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών με κέντρο το λιμάνι του Πειραιά και τα άλλα λιμάνια κατά μήκος της ατικής ακτογραμμής - Ελευσίνα, Πέραμα, Λαύριο, Ραφήνα.

Το ξεπούλημα των λιμανιών στους μονοπωλιακούς επιχειρηματικούς όμιλους έχει δραματικές συνέπειες για τους εργαζόμενους στη ναυπηγοεπισκευή, στα λιμάνια, τους «αυτοαπασχολούμενους» στις λιμενικές υπηρεσίες, τους φυσικούς αγρούς και αλιείας, γενικότερα στον εργαζόμενο λαό.

ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΚΕ

Το ΚΚΕ έχει κατακτήσει στην πράξη το ρόλο της πρωτοπόρας δύναμης που μάχεται για τα προβλήματα των ναυτεργατών, των μεταλλεργατών, των λιμενεργατών.

Η ζωή επιβεβαιώνει ότι όσο διατηρείται η εξουσία της αστικής τάξης, των μονοπωλίων, όσο τα μέσα παραγωγής, οι πηγές του πλούτου είναι καπιταλιστική ιδιοκτησία, όσο τα πλοία είναι στα χέρια των εφοπλιστών, όσο η ανάπτυξη της οικονομίας και της ναυτιλίας έχουν κριτήριο το κέρδος δεν μπορούν να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των ναυτεργατών, των εργαζομένων στα ναυπηγεία, στα λιμάνια, οι ανάγκες της εργατικής τάξης, των λαϊκών στρωμάτων. Τα προβλήματα θα οξύνονται, θα χειροτερεύει η κατάστασή τους.

Η Ελλάδα έχει μεγάλες αναξιοποίητες παραγωγικές δυνατότητες που μπορούν να απελευθερωθούν μόνο με την κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής από τη λαϊκή εργατική εξουσία, με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό της παραγωγής. Η οργάνωση της ναυτιλίας, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, των λιμανιών με στόχο την ικανοποίηση των λαϊκών, των κοινωνικών αναγκών απαιτεί ριζικές αλλαγές. Βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής πρότασης του ΚΚΕ για τη Ναυτιλία, τα Λιμάνια και τη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία είναι:

1) Η ολόπλευρη εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών όλων των νησιών, σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, με ασφαλή και σύγχρονα πλοία, με φτηνή εισιτήρια με ουσιαστικές - σύγχρονες υπηρεσίες. Βασική προτεραιότητα είναι η σύνδεση της Ηπειρωτικής Ελλάδας με τη νησιά και το δίκτυο δια-νησιωτικής σύνδεσης, οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεν αποσκοπούν μόνο στη γρήγορη, ασφαλή και φτηνή μετακίνηση του νησιώτικου πληθυσμού, των επιβατών, αλλά στοχεύουν στην ολόπλευρη οικονομική, κοινωνική ανάπτυξη του νησιώτικου συμπλέγματος και των παραθαλάσσιων περιοχών, στην εξασφάλιση της ασφάλειας και της άμυνας του εργατικού, του σοσιαλιστικού κράτους. Είναι σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο στην υπηρεσία της λαϊκής οικονομίας, των εργατικών - λαϊκών οικογενειών.

Η πολύπλευρη αξιοποίηση των γεωγραφικών, κλιματολογικών, πολιτιστικών πλεονεκτημάτων των νησιών και άλλων παράκτιων περιοχών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του λαϊκού τουρισμού, με ασφαλή τουριστικά πλοία που θα προσφέρουν σύγχρονες, φτηνές υπηρεσίες για την αναψυχή, την ξεκούραση των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων.

Η εξασφάλιση της μεταφοράς προϊόντων, καυσίμων για τις ανάγκες της λαϊκής οικονομίας, για τις ανάγκες των εργατικών - λαϊκών οικογενειών, με επαρκή και κατάλληλο στόλο φορητών πλοίων που θα δρομολογούνται στις εσωτερικές γραμμές ή θα συνδέουν τη χώρα μας με άλλες χώρες στα πλαίσια αμοιβαία επωφελών εμπορικών, οικονομικών σχέσεων.

Βασικό εργαλείο για την προώθηση της ναυτιλιακής πολιτικής είναι ο Κρατικός, Ενιαίος Φορέας Μεταφορών που θα διακλαδωθεί στη ναυτιλία εντάσσοντας στον κεντρικό σχεδιασμό τα Ακτοπλοϊκά πλοία και τα Πορθμεία, τα Τουριστικά και τα Ποντοπόρα πλοία, τα ρυμολκικά και κάθε είδους βοηθητικά σκάφη.

Η λαϊκή εξουσία θα αντιμετωπίσει τα πλοία σαν καρπό της πολυχρόνιας δουλειάς των ναυτεργατών και γενικότερα της εργατικής τάξης και θα τα διεκδικήσει με όλα τα μέσα.

2) Αποκλειστικά κρατικά λιμάνια - σύγχρονα και ασφαλή, με υποδομές στήριξης της διακίνησης των προϊόντων και εξυπηρέτησης των επιβατών. Σύνδεση των λιμανιών με το οδικό, σιδηροδρομικό δίκτυο και τα αεροδρόμια της χώρας με ένα ενιαίο δημόσιο σύστημα μεταφορών που θα εξυπηρετεί τις σύγχρονες κοινωνικές ανάγκες.

3) Ενιαίος, αποκλειστικά Δημόσιος Φορέας Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, ενταγμένος στον κεντρικό - πανεθνικό σχεδιασμό. Ο Ενιαίος Δημόσιος Φορέας Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας με την εφαρμογή της ανάλογης κλαδικής πολιτικής μπορεί να συμβάλει σχεδιασμένα στην κατασκευή, επισκευή και συντήρηση των πλοίων, με επέκταση σε άλλους τομείς των μεταφορών, της εθνικής άμυνας στα πλαίσια των αναγκών της λαϊκής οικονομίας.

Η κατασκευή, επισκευή και συντήρηση των πλοίων με ευθύνη των κρατικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων - που θα είναι περιουσία του λαού - σε συνδυασμό με την αποτελεσματική οργάνωση και τον εργατικό έλεγχο δημιουργούν προϋποθέσεις για σύγχρονες - ασφαλείς υπηρεσίες.

Κλαδική πολιτική στον τομέα της χαλυβουργίας και των ηλεκτρονικών συσκευών, ώστε να υπηρετηθούν οι ανάγκες της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και της ναυτιλίας.

Η ναυπήγηση πλοίων θα ενταχθεί σε πρόγραμμα δημιουργίας στόλου ομοειδών σκαφών ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή, ώστε να εξασφαλιστεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο η άρτια εκπαίδευση των ναυτεργατών, να υποβοηθηθούν οι εργασίες συντήρησης και επισκευής.

Η αξιοποίηση και ανάπτυξη των ναυπηγείων Σκαρμαγκά, Ελευσίνας, της Σύρου, της Χαλκίδας και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, σε συνδυασμό με την ουσιαστική ολόπλευρη αναβάθμιση του ρόλου του εργατικού δυναμικού στην παραγωγή και στον εργατικό - κοινωνικό έλεγχο των ναυπηγείων, αποτελούν τις βασικές προτεραιότητες για τον τομέα.

4) Η εξασφάλιση πλήρους - σταθερής εργασίας με ελεύθερο χρόνο, ανθρώπινες συνθήκες εργασίας, διαβίωσης. Συνταξιοδοτικές προϋποθέσεις που αρμόζουν σε Βαρύ, Ανθυγιεινό και Επικίνδυνο Επάγγελμα. Ουσιαστικά μέτρα προστασίας της Ασφάλειας, της Υγείας και της Ζωής των ναυτεργατών στα πλαίσια του αποκλειστικά δημόσιου - δωρεάν συστήματος Υγείας, με γιатρός και το απαραίτητο νοσηλευτικό προσωπικό στα πλοία.

Ουσιαστικά μέτρα προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Αποκλειστικά δημόσια και δωρεάν εκπαίδευση και μετεκπαίδευση με πρόγραμμα σπουδών, τεχνικά μέσα και πρακτική εξάσκηση που ανταποκρίνονται στις μεγάλες απαιτήσεις της επιστήμης και της τεχνολογίας.

ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ Π.Ε.Ε.ΜΑΓ.Ε.Ν. Συμμετέχουμε μαζικά ψηφίζουμε «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ»

Με την πολύτιμη παρακαταθήκη των αγώνων που δώσαμε το προηγούμενο διάστημα μαζί με τις δυνάμεις του ΠΑΜΕ, συνεχίζουμε στο δρόμο του αγώνα σε σύγκρουση με την αντιλαϊκή πολιτική του κεφαλαίου, της κυβέρνησης, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να δυναμώσει η συμμαχία της εργατικής τάξης, των λαϊκών στρωμάτων για μια άλλη πολιτική που δεν θα διαχειρίζεται την καπιταλιστική εξαθλίωση που ζούμε, αλλά θα υπηρετεί τις ανάγκες της εργατικής - λαϊκής οικογένειας.

Συνάδελφε, μέσα σ' αυτές τις εξαιρετικά δύσκολες και πρωτοφανής συνθήκες, η Διοίκηση θέλει να καταστήσει ξεκάθαρα και έντομα τις θέσεις και το διεκδικητικό πλαίσιο της ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΜΑΓΕΙΡΩΝ Ε.Ν., που δεν μπορεί παρά να αντιπαλέμει με όποια μέσα μπορεί την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί, αξιοποιώντας την δύναμη που μας δίνει μόνο η δική σου συμμετοχή στις διαδικασίες του Σωματίου, και η συνεργασία με εργαζόμενους από άλλες ειδικότητες της θάλασσας αλλά και του χερσαίου χώρου, δημιουργώντας ένα τείχος ταξικής αλληλεγγύης με τις δυνάμεις του ΠΑΜΕ για τους αγώνες που έρχονται για να απαιτήσουμε:

- Θέσεις εργασίας και δουλειά για όλους τους Μαγειρούς, τους ναυτεργάτες, με Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, κοινωνική ασφάλιση, συνδικαλιστική οργάνωση, ενάντια στην άρση του cabotage, στην «αυήρη» ανασφάλιση εργασίας.
- Προστασία για τους ανέργους και τις οικογένειές τους.
- Κατάργηση της Δανειακής Σύμβασης, των Μνημονίων και των εφαρμοστικών νόμων.
- Κατάργηση των χαρατσιών.

Σίγουροι για το δίκιο των αγώνων μας απαιτούμε: **Η ΔΟΥΛΕΙΑ ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΟΣΤΟΣ**

ΟΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

1. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΠΑΥΛΟΥ
2. ΜΠΑΡΟΥΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ
3. ΜΗΤΣΟΒΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
4. ΝΤΟΡΒΑΤΑΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ
5. ΠΟΛΙΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ
6. ΚΡΗΤΙΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
7. ΣΥΡΙΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ
8. ΒΕΜΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΝΙΚΟΛΑΟΥ
9. ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του ΜΙΧΑΗΛ
10. ΛΕΜΟΝΟΥΔΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
11. ΚΥΠΡΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ
12. ΛΑΜΠΡΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
13. ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΣΑΡΑΝΤΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ
14. ΠΑΝΑΓΑΚΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
15. ΚΑΛΕΝΤΖΗ ΣΕΝΟΛ του ΧΑΣΑΝ
16. ΔΕΚΑΒΑΛΛΑΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ
17. ΚΟΡΟΛΟΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΜΙΧΑΗΛ
18. ΑΝΔΡΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του ΧΡΗΣΤΟΥ
19. ΚΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ
20. ΚΡΑΝΙΔΙΩΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΜΙΧΑΗΛ
21. ΠΙΚΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
22. ΜΙΧΑΛΙΔΑΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΠΑΝΤΕΛΗ
23. ΤΟΥΡΛΕΝΤΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του ΣΠΥΡΙΔΩΝ
24. ΤΣΙΓΓΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του ΘΩΜΑ
25. ΞΥΛΑΡΔΙΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
26. ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ

Η εμπειρία και η ιστορία διδάσκουν ότι: Αυτοί που αγωνίζονται μπορεί πρόσκαιρα να χάσουν. Αυτοί που δεν αγωνίζονται είναι ήδη χαμένοι.

ΜΑΖΙΚΑ - ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΜΕ ΣΤΙΣ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ Ψηφίζουμε «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ» ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

ΓΕΝΑΡΗΣ: Δευ//14, Παρ//18, Πεμ//24, Τετ//30
ΦΕΒΡΑΡΙΟΣ: Τρ//5, Δευ//11, Δευ//18, Δευ//25
ΜΑΡΤΗΣ: Παρ//1, Τετ//6, Τρ//12, Τετ//20, Τρ//26
ΑΠΡΙΛΙΟΣ: Δευ//1, Τετ//10, Δευ//15

ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ

- ♦ΠΕΜΕΝ: Την Τρίτη 13 Μάρτη, ώρα 10:30 πμ, στην αίθουσα της ΠΕΜΕΝ, Μπουμπουλίνας 21, στον Πειραιά.
- ♦ΠΕΣ-ΝΑΤ: Την Τετάρτη 27 Μάρτη, ώρα 10:30 πμ, στην αίθουσα της ΠΝΟ, Κολοκοτρώνη 132, στον Πειραιά.
- ♦ΠΕΕΜΑΓΕΝ: Την Δευτέρα 11 Μάρτη, ώρα 09:00 πμ, στην αίθουσα συνελεύσεων της ΠΝΟ, Κολοκοτρώνη 132, στον Πειραιά.
- ♦ΝΑΥΤΕΣ: Την Πέμπτη 28 Μάρτη, ώρα 09:30 πμ, στην αίθουσα της ΠΝΟ, Κολοκοτρώνη 132, στον Πειραιά.

ΠΑΝΕΡΓΑΤΙΚΗ - ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΑΠΕΡΓΙΑ 20 ΦΕΒΡΑΡΙΟΥ 2013

Η Πανελλαδική Πανεργατική Απεργία 20 Φεβράρη έδωσε απάντηση σε όσους καταφεύγουν σε εκβιασμούς, αυταρχισμό και ψέματα για να κρατήσουν το λαό φοβισμένο, υποταγμένο, διασπασμένο, έδειξε πως ο εργαζόμενος λαός έχει δύναμη όχι μόνο να φρενάρει την άγρια αντιλαϊκή και αντεργατική πολιτική συγκυβέρνησης, ΕΕ και ΔΝΤ, αλλά και να βάλει τη σφραγίδα του στις επερχόμενες εξελέξεις.

Στον Πειραιά με τους απεργούς ναυτεργάτες στην πρώτη γραμμή της διαδήλωσης να «στραπατσάρουν» για μια ακόμα φορά στην πράξη το μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης, χιλιάδες εργαζόμενοι, συγκρότησαν μια μαζική και μαχητική διαδήλωση και πορεία που είχε σταθμό το δικαστήριο Πειραιά, όπου εκδικαζόταν η προσφυγή 3 σωματείων που εκλέγουν αντιπροσώπους στο συνέδριο του Ε.Κ. Πειραιά με νόθευτες διαδικασίες. Η πορεία κατέληξε στο λιμάνι του Πειραιά, για να ενισχύσει την απεργιακή περιφρούρηση στα καράβια.

Στον αντίποδα ΠΑΣΚΕ, ΔΑΚΕ και «Αυτόνομη Παρέμβαση» όπου τους δόθηκε η ευκαιρία υπονόμισαν την απεργιακή μάχη. Στην ΙΟΝ, η διοίκηση του σωματείου όπου πλειοψηφεί η ΔΑΚΕ αποφάσισε «όχι» στην απεργία. Στο εργοστάσιο μετάλλου ΕΛΣΑ η πλειοψηφία στη διοίκηση του σωματείου (που εμφανίζεται ως ανεξάρτητη, όμως στο συνέδριο του Εργατικού Κέντρου Πειραιά αυτοί οι συνδικαλιστές «κατεβαίνουν» με την ΠΑΣΚΕ), αποφάσισε να απεργήσει μόνο η διοίκηση του σωματείου. Στα Τσιμέντα Ηρακλής η ΠΑΣΚΕ που πλειοψηφεί στη διοίκηση του σωματείου, αποφάσισε κατά της απεργίας επειδή όπως είπε τους κάλεσε η εταιρεία για ΣΣΕ.

Σήμερα, δε χωρά κυριολεκτικά καμιά επανάσταση, τα βάρβαρα αντεργατικά αντιλαϊκά μέτρα και η καταστολή του λαού θα κλιμακωθούν. Οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ στη ΓΣΣΕ έχουν ήδη βάλει το ζήτημα της κλιμάκωσης για τη διεκδίκηση της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας.

Σε πρώτη δύναμη αναδείχθηκαν οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ στο Ε.Κ. Πειραιά

Σε πρώτη δύναμη, και μάλιστα ενισχυμένη σε ποσοστά και έδρες, αναδείχθηκε για τρίτη συνεχή φορά, στη διάρκεια του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, η παράδοση «Δημοκρατική Ενωτική Συνδικαλιστική Κίνηση» (ΔΕΣΚ), συστηριωμένη στις ταξικές δυνάμεις του ΠΑΜΕ.

Τα αποτελέσματα της εκλογικής διαδικασίας του 33ου Συνεδρίου του ΕΚΠ, που ολοκληρώθηκε 26 Μάρτη 2013, αναδεικνύουν τις θετικές διεργασίες που συντελούνται στους εργαζόμενους του Πειραιά και φέρουν τη σφραγίδα της πρωτοπόρας δράσης των ταξικών δυνάμεων στους χώρους δουλειάς, στην οργάνωση της πάλης για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων τους και ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική.

Συγκεκριμένα για Διοικητικό Συμβούλιο ψηφίσαν 216 αντιπρόσωποι, ενώ βρέθηκε και ένα λευκό. Η ΔΕΣΚ πήρε 94 ψήφους, ποσοστό 43,5% και 8 έδρες. Στις προηγούμενες εκλογές είχε πάρει 114 ψήφους, ποσοστό 36,3% και 7 έδρες. Η «Αυτόνομη Παρέμβαση» πήρε 58 ψήφους ποσοστό 26,6% και 5 έδρες, από 47 ψήφους, ποσοστό 14,9% και 3 έδρες. Η ΕΠΑΚ (ΠΑΣΚΕ) πήρε 45 ψήφους, ποσοστό 20,8% και 4 έδρες, από 88 ψήφους, ποσοστό 28,02% και 5 έδρες. Τέλος η ΕΔΑΣ (ΔΑΚΕ) πήρε 18 ψήφους, ποσοστό 8,3% και 2 έδρες, από 64 ψήφους που είχε πάρει, ποσοστό 20,3% και 4 έδρες.

Το αποτέλεσμα αυτό θα μπορούσε να είναι ακόμα πιο θετικό αν οι δυνάμεις του εργοδοτικού, κυβερνητικού συνδικαλισμού και του ομορτυνισμού δεν προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να αλλοιώσουν τους συσχετισμούς. Χαρακτηριστικό των προσπαθειών τους είναι τα σωματεία που «εμφανίζονταν» την τελευταία στιγμή όπως το πανελλαδικό σωματείο εμποροπληλάνων που έχει συγκροτηθεί από την ΑΠ το οποίο μέσα σε ένα χρόνο «κατάφερε» να αυξήσει τους ψηφισάντες από 57 που ήταν σε 1.000...!

Κατά την έναρξη του συνεδρίου η πλειοψηφία των συνεδρών υπερψήφισε την πρόταση της ΔΕΣΚ να μην συμμετέχουν οι αντιπρόσωποι που έχουν εκλεγεί με νόθευτες διαδικασίες, ανάμεσά τους και τα 7 ναυτεργατικά σωματεία που διατηρούν ακόμα στα καταστατικά τους το επαίσχυντο πλειοψηφικό σύστημα στις αρχαιρείς και συντηρούν το αντιδημοκρατικό καθεστώς στην ΠΝΟ για να υπηρετούν καλύτερα τα εφοπλιστικά συμφέροντα.

Επίσης η πλειοψηφία των αντιπροσώπων, δίνοντας απάντηση στις δυνάμεις του κοινωνικού εταιρισμού, του συμβιβασμού και του «κοινωνικού» διαλόγου, υπερψήφισε τη θέση της ΔΕΣΚ: «Να ενισχυθεί το αγωνιστικό ταξικό μέτωπο των εργαζομένων, κλιμακώσουμε τους αγώνες μας για ριζικές αλλαγές προς όφελος της τάξης μας. Αναδεικνύουμε την ταξική πάλη σε κινητήρια δύναμη για τα συμφέροντά μας. Αγώνας, σύγκρουση ως το τέλος. Στόχος μας η έξοδος από τη λυκοσυμμαχία της ΕΕ, η μονομερής διαγραφή του χρέους, η κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής με κεντρικό πανεθνικό σχεδιασμό και ο λαός στο τιμόνι της δικής του εξουσίας».

ΠΟΛΥΗΜΕΡΗ ΑΠΕΡΓΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ Σημαντική παρακαταθήκη για ολόκληρη την εργατική τάξη

(Συνέχεια από τη σελίδα 1)

Περιοδεύσαμε στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Προειδοποίησα ότι είναι συνειδητή πολιτική αυτή που προωθείται, του χτυπήματος της Δημόσιας Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης, προς όφελος του κεφαλαίου και σε βάρος των ναυτεργατών και των άλλων εργαζομένων. Και ήρθε η ζωή και μας δικαίωσε με την προώθηση υπορωγικών αποφάσεων και ΠΔ για τα λεγόμενα ΝΕΚΕ, που είναι ιδιωτικά γραφεία εκπαίδευσης που με τους αγώνες μας το είχαμε «παγώσει» όλο το προηγούμενο διάστημα. Δηλαδή σύγχρονα δουλεμπορικά κέντρα που θα εμβριθούν την παρέμβασή του κεφαλαίου και στην εκπαίδευση και την μετεκπαίδευση υποβαθμίζοντας τη ζωή συνολικά των ναυτεργατών.

Συναντηθήκαμε με συλλόγους αγροτών, όπως στην Κρήτη, σημειώσαμε πως το ν/σ θα επιφέρει πλήγμα στο σύνολο του λαού, μιλήσαμε για την κατάσταση σε λιμάνια και ναυτιλία που σήμερα διαμορφώνεται με βάση τις ανάγκες των μονοπωλίων.

Στην ίδια κατεύθυνση είχαμε πάρει πρωτοβουλίες από τις 10 Νοέμβρη, με τη σύσκεψη που διοργανώθηκε από τα τρία σωματεία ΠΕΜΕΝ, ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, ΠΕΕΜΑΓΕΝ με τρία Εργατικά Κέντρα - Λέσβου, Σάμου και Β. Δωδεκανήσου. Συμτείχαν δεκάδες αντιπροσωπείες από συνδικαλιστικούς και μαζικούς φορείς από τα περισσότερα νησιά. Διαμορφώσαμε κοινό πλαίσιο δράσης, που δεν είναι σε γενικές γραμμές διαφορετικό από το πλαίσιο δράσης που προβάλαμε και στην απεργιακή κινητοποίηση που είχαμε και το τελευταίο διάστημα. Ήμασταν λοιπόν έτοιμοι γι' αυτή την αναμέτρηση, για αυτό εκδηλώθηκε αυτός ο 7ήμερος απεργιακός αγώνας.

Η αλληλεγγύη συνέβαλε στην κλιμάκωση

-- Αυτή η απεργία χαρακτηρίστηκε παρακαταθήκη για τους νέους αγώνες. Ποια είναι τα ιδιαίτερα ποιοτικά στοιχεία της;

-- Είχαμε μία μεγαλύτερη συμμετοχή όχι μόνο από τους ναυτεργάτες, αλλά και από Εργατικά Κέντρα και φορείς. Δηλαδή η προηγούμενη δουλειά που κάναμε έδωσε πρώτους καρπούς. Κατεβήκαμε σε συγκεντρώσεις, στην περιφρούρηση της απεργίας. Πιο ενεργητικά από άλλες φορές εκφράστηκε η συμπαράσταση από διάφορα λαϊκά στρώματα, τους φτωχούς αγρότες. Με ανακοινώσεις που εξέδωσαν αγροτικοί σύλλογοι, με την παρουσία αντιπροσωπειών αγροτών στα λιμάνια, όπως στον Πειραιά, που μάλιστα, ως έμπρακτη αλληλεγγύη, παρέδωσαν προϊόντα τους σε ναυτεργάτες απλήρωτους για μήνες.

Μας βοήθησε αυτή η αλληλεγγύη να κλιμακώσουμε την πάλη μας. Απελευθέρωσε ναυτεργάτες από το φόβο και την τρομοκρατία της εργοδοσίας και του κράτους. Σε όλη την Ελλάδα είχαμε τέτοια παραδείγματα.



Για να εκδηλωθεί αυτή η συμμετοχή και να ναυτεργατών και των άλλων εργαζομένων οι ταξικές δυνάμεις επιμείναμε από την πρώτη μέρα της απεργίας και στις συσκέψεις με σωματεία, με άλλους φορείς. Με συσκέψεις, συνεντεύξεις σε κάθε μονάδα πλοίου. Συγκεντρώνουμε δηλαδή όλες τις ειδικότητες και κάναμε κοινές συγκεντρώσεις. Αυτό στην απεργιακή κινητοποίηση έδωσε τη δυνατότητα καλύτερα να αντιμετωπίσουμε τις κινήσεις της κυβέρνησης και των εφοπλιστών ενάντια στην απεργία.

Με την επιστράτευση σου δίνουν φύλλο πορείας και κατεβαίνουν τα ΜΑΤ, δυνάμεις καταστολής και προσπαθούν να σε βάλουν με τη βία και την τρομοκρατία να εργαστείς, να σταματήσεις την απεργία. Παρ' όλα αυτά η προηγούμενη πείρα που έχουμε συγκεντρώσει μέσα από αυτούς τους αγώνες, μας έδωσε και τη δυνατότητα να πούμε ότι πάμε κόντρα στην πολιτική επιστράτευση, ότι καλούμε όλους τους ναυτεργάτες έξω από τα πλοία, καλούμε την εργατική τάξη και τους άλλους εργαζόμενους να σταθούν δίπλα στους ναυτεργάτες, γιατί η πολιτική επιστράτευση (που έχει επιβάλει η κυβέρνηση και σε άλλους κλάδους) αφορά όλους τους εργαζόμενους. Είχαμε ανταπόκριση και από τα πληρώματα ξαναλέω, και από τους εργαζόμενους άλλων κλάδων και τα συνδικάτα. Κατέβηκε το ΕΚΠ άμεσα σε απεργία αλληλεγγύης. Καλέσαμε τα Εργατικά Κέντρα και τη ΓΣΣΕ να κηρύξει απεργία. Αναγκάστηκε να κηρύξει παναττική απεργία την ημέρα της επιστράτευσης. Καλέσαμε τους εργαζόμενους το πρωί, την ημέρα της επιστράτευσης, να κάνουν συγκεντρώση και να καταδικάσουμε αυτή τη βάρβαρη πολιτική που προωθείται σε βάρος των ναυτεργατών και των άλλων εργαζομένων. Ήταν η μεγαλύτερη συγκέντρωση που έχει γίνει ποτέ στο λιμάνι του Πειραιά. Έδωσε φτερά στους ναυτεργάτες, έχει σφραγίσει τις εξελέξεις.

Η κυβέρνηση πήρε σοβαρά υπόψη της την αλληλεγγύη αυτή που εκφράστηκε με την ενεργητική συμμετοχή και τη φυσική παρουσία και είναι όπως έχουμε πει παρακαταθήκη για τους αγώνες που έχουμε μπροστά μας.

-- Πώς επιδρά η εμπειρία αυτού του αγώνα συνολικά στους αγώνες των εργαζομένων, του λαού;

-- Σε αυτές τις συνθήκες είναι φυσικό επόμενο ότι σχέδια που προσπαθούσαν να προωθηθούν «αγανακτισμένων» πολιτών και «κακών» ναυτεργατών που είναι «εχθροί» της κοινωνίας και πρέπει να οδηγηθούν σιδηροδέσμιο σε καταναγκαστική εργασία κάτω από το βούρδουλα της κυβέρνησης και των δυνάμεων καταστολής, μαζεύτηκαν. Μαζεύτηκαν και πα-



ράλληλα εκτέθηκαν πολιτικά αυτοί που τα προωθούσαν, όχι μόνο στους ναυτεργάτες, αλλά γενικότερα στους εργαζόμενους.

Αναδείχτηκε σε μία περίοδο κρίσιμη ότι ναυτεργάτες, εργάτες, οι εργαζόμενοι και αγρότες έχουν κοινά συμφέροντα και δοκιμάζονται από την ίδια πολιτική. Πρέπει να πούμε ότι αυτές οι κινητοποιήσεις έγιναν παράλληλα και ταυτόχρονα με την κινητοποίηση των αγροτών σε όλη την Ελλάδα σε συνθήκες που διευμενώνουνταν τα μπλόκα και επεκτεινότουσαν από την Β. Ελλάδα μέχρι την Ν. Ελλάδα. Και είναι πρόκληση, είναι θράσος και φαρσισμός να λέει η κυβέρνηση και τα «παπαγαλάκια» της στα αστικά ΜΜΕ ότι εχθρός είναι ο εργαζόμενος λαός που αγωνίζεται για τα δικαιώματά του. Έτσι αναδείχθηκαν η κοινή αιτία και ο κοινός αντίπαλος και στους ναυτεργάτες και στους εργαζόμενους γενικότερα και στους αγρότες.

Επιβεβαιώθηκε ο δίκαιος χαρακτήρας των αιτημάτων μας και ο δρόμος για να βγούμε από τα αδιέξοδα της βάρβαρης πολιτικής. Με ποιες δυνάμεις και αγώνες, σε ποια κατεύθυνση. Γι' αυτό λέμε ότι αυτός ο αγώνας είναι σταθμός για το ναυτεργατικό κίνημα, αλλά και για το εργατικό κίνημα γενικότερα και είναι παρακαταθήκη. Γίνεται πιο φανερό και μάλιστα σε συνθήκες αναμέτρησης ότι το πρόβλημα που αντιμετωπίζει ένας χώρος εργαζομένων, αγροτών, φτωχών δηλαδή και μεσαίων αγροτών, δεν είναι υπόθεση μόνον ενός τμήματος της εργατικής τάξης ή μόνο της εργατικής τάξης, αλλά είναι υπόθεση όλης της εργατικής τάξης και όλου του εργαζόμενου λαού. Και η αλληλεγγύη αποκτάει πολλαπλασιαστική δυνατότητα γι' αυτούς που αγωνίζονται για να μπορούν να αναμετρηθούν με αυτή την πολιτική με την οποία δοκιμάζεται όλος ο εργαζόμενος λαός.

Ενότητα με οδηγό τα λαϊκά συμφέροντα

-- Ποιος ήταν ο ρόλος των άλλων δυνάμεων που δρουν στο συνδικαλιστικό κίνημα;

-- Σε συνθήκες μάχης μπορεί να φαίνονται και να είναι οι αποφάσεις ομόφωνες, αλλά δε σταματάει να υπάρχει αναμέτρηση και από τη λεπτομέρεια κρίνονται πολλά σε έναν αγώνα. Και για να απαντήσουμε στην ερώτησή και την εξαντληθούμε τι λέγαμε, τι λένε μέχρι σήμερα και τι έκαναν και τι κάνουν οι άλλες δυνάμεις, είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα το ότι οι δυνάμεις του ομορτυνισμού δεν θέλανε να κάνουμε συγκεντρώση την τελευταία μέρα στο λιμάνι του Πειραιά. Και με επιμονή δική μας, των ταξικών δυνάμεων, στην Εκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ έγινε αυτή η μεγαλειώδης συγκέντρωση την τελευταία μέρα της απεργίας που μας είχαν κηρύξει την πολιτική επιστράτευση, και έστειλε μήνυμα προς κάθε κατεύθυνση, σε φίλους των ναυτεργατών και των εργαζομένων, αλλά και στους αντιπάλους τους. Ένα λοιπόν είναι η τελευταία μέρα και ποια ήταν η στάση τους.

Δεύτερο, σε ό,τι αφορά τη σύσκεψη σωματείων και φορέων που έγινε. Δεν μπορεί, κάποιος που έχουν υπογράψει μείωση μισθών κατά 15% όπως οι δυνάμεις που πλειοψηφούν στην Ομοσπονδία Ιδιωτικών Υπαλλήλων να καλούν σε συντονισμό της δράσης. Ή να καλεί σε συντονισμό κάποιος που διαπραγματεύεται τους όρους και τις προϋποθέσεις που και οι ΣΣΕ θα μειωθούν και ατομικές συμβάσεις θα επιβληθούν στους εργαζόμενους και θα διευρυνθεί η «μαύρη» ανασφάλιστη εργασία. Γιατί με την ίδια τη δράση τους αυτές οι δυνάμεις έχουν υπονομεύσει το περιεχόμενο των αιτημάτων και τους λόγους που τους καλούμε σε συντονισμό με τους αγώνες.

Έχουν τεράστιες ευθύνες οι συνδικαλιστικές πλειοψηφίες σε ΟΜΥΛΕ (ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ), στους Λιμενεργάτες (ΣΥΡΙΖΑ), στους Ναυτιλιακούς (ΣΥΡΙΖΑ), στα Ναυπηγεία, σε άλλους κλάδους που ουσιαστικά αρνούνται να ενημερώσουν τους εργαζόμενους, να κάνουν γενικές συνεντεύξεις, να πάρουν αγωνιστικές αποφάσεις.

Αρα είναι μεγάλης σημασίας ζήτημα: Ποιες δυνάμεις, με ποιο περιεχόμενο, σε ποια κατεύθυνση αγωνίζονται. Και όταν κάποιος λένε για ενότητα, εμείς λέμε: «Ασφαλώς», όμως σε τι θα ενωθούμε και γιατί; Πώς θα μειώσουμε το μισθό μας και πώς θα καταργούμε την ΕΓΣΣΕ και τη ΣΣΕ και θα προωθούμε τα ατομικά σύμφωνα απασχόλησης, τις ατομικές συμβάσεις και τη μαύρη ανασφάλιστη εργασία; Υπάρχουν σωματεία που έχουν υπογράψει τέτοιες συμφωνίες, τις έχουν υιοθετήσει. Είναι εκτεθειμένες οι δυνάμεις των ΠΑΣΚΕ, ΔΑΚΕ, ΑΠ με τα προγράμματα της ΕΕ, που είναι σε συμφωνία με τις κυβερνήσεις και το κεφάλαιο στη χώρα μας, αυτά της λεγόμενης κατάρτισης και επανακατάρτισης. Προγράμματα που και τα έχουν εγκρίνει και τα έχουν προωθήσει ως ντίλερ υποκρινόμενοι ότι ενδιαφέρονται για τον άνεργο, ενώ ουσιαστικά μειώνουν την τιμή της εργατικής δύναμης, καταργούν τις ΣΣΕ και τα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα. Επομένως ενότητα σε ποια βάση, για να υπερασπίσουν ποιων τα συμφέροντα και αγώνες σε ποια κατεύθυνση. Εμείς λέμε, αγώνα για εφαρμογή των ΣΣΕ, να καταβληθούν τα δεδουλευμένα στους απλήρωτους ναυτεργάτες. Υπογραφή και ανανέωση της ΕΓΣΣΕ, των ΣΣΕ που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες, πραγματικές ανάγκες των εργαζομένων. Να αποσυρθεί το νομοσχέδιο του ΥΝΑ. Κατάργηση της Δανειακής Σύμβασης, των αντιλαϊκών μνημονίων, των εφαρμοστικών νόμων. Κατάργηση της αντεργατικής νομοθεσίας, Ν.2687/53, του Κανονισμού 3577/92, που προωθούν τη «μαύρη» - ανασφάλιστη εργασία. Άμεση ανάκληση των μειώσεων που επιβλήθηκαν στις συντάξεις. Κατάργηση των φορολογικών χαρτασιών. Πλοία σύγχρονα - ασφαλή με απόρροια, επαρκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα που θα υπηρετούν τις κοινωνικές ανάγκες. Αποκλειστικά δημόσια σύγχρονη Ναυτική Εκπαίδευση - Μετεκπαίδευση. Καμία ιδιωτικοποίηση των λιμενικών υποδομών, καμία ανατροπή των εργασιακών δικαιωμάτων. Ναυτιλία, ναυπηγική βιομηχανία, υποδομές και πλουτοπαραγωγικές πηγές της χώρας μας μπορούν και επιβάλλεται να γίνουν βραχυπρόθεσμα ανάπτυξης στην υπηρεσία των λαϊκών αναγκών.

Τι δυνατότητες και καθήκοντα ανέδειξε η απεργιακή αναμέτρηση; -- Μέσα από τη δουλειά που έχουμε κάνει όλα αυτά τα χρόνια και ήδη αναφέραμε, τη μεγάλη σύσκεψη που διοργανώσαμε στις 10 Νοέμβρη με τους εκπροσώπους των λαϊκών στρωμάτων των νησιών, τις κοινές συσκέψεις και τις συνεντεύξεις σε κάθε καράβι, τις συνεχείς συγκεντρώσεις - κάθε μέρα μία συγκέντρωση τις μέρες της απεργίας μέσα στο

λιμάνι και στα άλλα λιμάνια - τις πρωτοβουλίες που πήραν τα Εργατικά Κέντρα όπου είναι πλειοψηφία οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ - γιατί τα άλλα ούτε κουνήθηκαν ή κουνήθηκαν για τα «μάτια του κόσμου» - δημιουργήθηκαν με θετικές διεργασίες. Είχαμε ορατά αποτελέσματα που ανέκοψαν την επιθετικότητα της κυβέρνησης και των εκπροσώπων του κεφαλαίου. Έδωσε δυνατότητα να λέμε ότι θα συνεχίσουμε την απεργία και κόντρα στην πολιτική επιστράτευση για να προωθήσουμε τα συμφέροντά μας.



Υπάρχουν και αδύνατες πλευρές που πρέπει να τις βελτιώσουμε. Μεγαλύτερη οργάνωση με στρατεύση, συμμετοχή στη ζωή και τη δράση των συνδικαλιστικών οργανώσεων για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, της νεολαίας, των συνταξιούχων, όλων των εργαζομένων. Αναδείχθηκε ακόμα περισσότερο ο ρόλος των άλλων δυνάμεων του εργοδοτικού, κυβερνητικού συνδικαλισμού, του ομορτυνισμού και θα επιμείνουμε αποφασιστικά στο κάλεσμα προς τους εργαζόμενους να βγάλουν συμπεράσματα από τη στάση αυτών των δυνάμεων και τη δράση τους.

Ο απεργιακός αγώνας έδωσε ώθηση για να ενταθεί η δράση μας μέσα και έξω από τα καράβια σε κάθε χώρο δουλειάς με στόχο οι εργαζόμενοι να οργανωθούν γύρω από τις γραμμές του ΠΑΜΕ, δηλαδή αυτό που λέμε να προχωρήσουμε σε ανασύσταση του εργατικού κινήματος σε ταξική κατεύθυνση μέσα από την ανάπτυξη της ταξικής πάλης. Για να ανοίξει και ο δρόμος και για την αντιμετώπιση των αιτημάτων της κρίσης και της ικανοποίησης των αιτημάτων. Για φιλολαϊκή πολιτική, λαϊκή οικονομία, λαϊκή εξουσία, με επικεφαλής την εργατική τάξη και τα σύμμαχα στρώματά της ενάντια στα μονοπώλια και τους εκπροσώπους τους.

* Η συνέντευξη δόθηκε στην Αθήνα, Σύμη και δημοσιεύθηκε στον «Ριζοσπάστη» της Κυριακής 24/2/2013

Νεκρός ναυτεργάτης σε βύθιση ρυμουλκού

Ένας ναυτεργάτης, ο πλοίαρχος Φωμάς Φώτης, βρήκε τραγικό θάνατο και δύο άλλοι (Μηχανικός και Ναύτης) τραυματίστηκαν από την βύθιση του ρυμουλκού «ARTEMIS V», κατασκευής 1978, της εταιρείας ATZANA N.E., στο λιμάνι του Κιάτο Κορινθίας την ημέρα της απεργίας, 20-2-2013.

«Η αντιλαϊκή πολιτική που συγχίζεται και από την σημερινή κυβέρνηση ΝΑ - ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ, έχει ολέθριες συνέπειες σε βάρος του συνόλου των δικαιωμάτων και της ίδιας της ζωής, των ναυτεργατών, εγκόλιότερα των εργαζομένων. Στο βωμό της κερδοφορίας και της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Οι συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων των πλοίων - το Ρ/Κ «ARTEMIS» είχε μόνο 3 μέλη - καθώς και τα εξαντλητικά ωράρια που φθάνουν και μέχρι 24 ώρες την μέρα, έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του ναυτικού ατυχημάτων και τους κινδύνους που εγκυμονούν στην ασφάλεια και στην προστασία της ζωής των ναυτεργατών».

Τα παραπάνω τονίζουν τα ταξικά ναυτεργατικά σωματεία ΠΕΜΕΝ, ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, μαγείρων ΠΕΕΜΑΓΕΝ, ρυμουλκών ΠΕΙΡΠΝ, συνταξιούχων ΠΕΣ-ΝΑΤ και προσθέτουν: «Καλούμε τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους με παρακαταθήκη τους αγώνες μας και την ταξική αλληλεγγύη των δυνάμεων του ΠΑΜΕ, να ακυρώσουμε στην πράξη για άλλη μια φορά το καταστατικό μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης, να συνεχίσουμε πιο αποφασιστικά σε κάθε χώρο δουλειάς, με οργάνωση - συσπείρωση δυνάμεων, για την κλιμάκωση του αγώνα ενάντια στην καπιταλιστική βάρβαριότητα, σε σύγκρουση με την πολιτική του κεφαλαίου και των εκπροσώπων του».

5 νεκροί ναυτεργάτες σε κρουαζιερόπλοιο

Νέα ναυτική τραγωδία κατά Φεβράρη, με 5 νεκρούς ναυτεργάτες και 3 τραυματίες, από τους οποίους οι δύο είναι Έλληνες, στο κρουαζιερόπλοιο «THOMSON MAJESTY» του ομίλου «ΛΟΥΗΣ» κατά τη διάρκεια γυμνασίου εγκατάλειψης με σωστική λέμβο, στο αγκυροβόλιο της Σάντα Κρουζ Ντε Λα Πάλμα των Καναρίων Νήσων.

Σύμφωνα με πληροφορίες που δόθηκαν από το ΥΝΑ η βάρκα αφού κατέβηκε κανονικά, κατά το ανέβασμά της κατά πάσα πιθανότητα έπασε και τα σέρματα μάλλον στα καπόνια και αφού αναποδογύρισε «μέτρησε» 20 μέτρα ύψος και έπεσε στη θάλασσα.

Οι νεκροί ναυτεργάτες είναι: 3 Ινδονήσιοι, 1 Φιλιππίνος και 1 Γκαϊνέζος. Πρόκειται για τα πληρώματα βαβέλ που επικρατούν πλέον και στα κρουαζιερόπλοια, δηλαδή ναυτεργάτες χαμηλόμισθοι, ανασφάλιστοι, θύματα του διεθνούς δουλεμπορικού κυκλώματος, που όπως αποδείχτηκε και με το ναυαγίο ακριβώς πριν από ένα χρόνο, του κρουαζιερόπλοιου «COSTA CONCORDIA», δυσκολεύονται ακόμα και να συνεννοηθούν.

Αγνοούμενος στα ανοικτά της Αλγερίας

Ένας 53χρονος Έλληνας ναυτεργάτης έπεσε στη θάλασσα, 20-1-2013, 23 ναυτικά μίλια βόρεια των ακτών της Αλγερίας υπό αδιευκρίνιστες συνθήκες από το υπό ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίο «ΔΕΣΠΟΙΝΑ» της εταιρείας Fafalios στο οποίο επιβαίνουν 22 ναυτικοί εκ των οποίων 12 Έλληνες. Οι έρευνες από δύο σκάφη και ένα ελικόπτερο των αρχών της Αλγερίας δεν έφεραν αποτέλεσμα.