

ΜΑΡΜΑΡΑΣ

Α' ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Οι ναυτεργάτες
απαιτούν
την άρση της
πολιτικής
επιστράτευσης

Οι Μηχανικοί που συμμετείχαμε στην Α' Τακτική Γενική Συνέλευση της ΠΕΜΕΝ στις 29 Μάρτη 2006, ομόφωνα καταδικάζουμε το μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης που εφαρμόσε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και κουρέλιασαν στην πράξη οι ναυτεργάτες με τη σύγχυση της απεργιακής κινητοποίησης για δύο μέρες ακόμα.

Χαιρετίζουμε την καθολική - μαχητική συμμετοχή των ναυτεργατών στην πολυήμερη απεργία και τη δυναμική αλληλεγγύη των ταξικών δυνάμεων και των εργαζομένων γενικότερα.

Ο νικηφόρος αγώνας των ναυτεργατών αποτελεί πολύτιμη παρακαταθήκη για το ναυτεργατικό κίνημα αλλά και γενικότερα για την εργατική τάξη, τους εργαζόμενους.

Απαιτούμε την άμεση ανάκληση της επαίσχυντης απόφασης της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για την πολιτική επιστράτευση των ναυτεργατών.

Υπερασπιζόμαστε το δικαίωμα στην απεργία και τις συνδικαλιστικές μας ελευθερίες.

Καλούμε την Εκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ, το Εργατικό Κέντρο Πειραιά και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις να απαιτήσουμε την ανάκληση και κατάργηση του μέτρου της πολιτικής επιστράτευσης και να προωθήσουμε την υπεράσπιση των αιτημάτων των ναυτεργατών και όλων των εργαζομένων και το διεκδικητικό μας πλαίσιο με πολύμορφες αγωνιστικές και απεργιακές κινητοποιήσεις.

Το παρόν ψήφισμα να δοθεί:

- Πρόεδρο Δημοκρατίας κ.Κ.Παπούλια
- Πρόεδρο Βουλής κ.Άννα Μπενάκη
- Πρωθυπουργό κ.Κ.Καραμανλή
- Υπουργό Ε.Ν. κ.Μ.Κεφαλογιάννη
- Υπουργό Εργασίας κ.Τσιτουρίδη

- Πολιτικά Κόμματα
- ΓΣΕΕ
- ΠΝΟ
- ΕΚΠ
- Ναυτεργατικά Σωματεία
- Ημερήσιο Τύπο

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ
ΚΟΡΕΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ





Απόφαση για απεργιακές κινητοποιήσεις

Η Γενική Συνέλευση της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού πραγματοποιήθηκε με μαζική συμμετοχή των Μηχανικών στις 29 Μάρτη.

Υπερψηφίστηκε ο αποθροισμός και ο προγραμματισμός δράσης και εξουσιοδοτήθηκε το Διοικητικό Συμβούλιο της ΠΕΜΕΝ για την οργάνωση αγωνιστικών και απεργιακών κινητοποιήσεων ενάντια στην πολιτική επιστράτευση και στα αντεργατικά μέτρα της κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Γενική Συνέλευση της ΠΕΜΕΝ καθόρισε το διεκδικητικό πλαίσιο για την υπεράσπιση και διεύρυνση των κατακτήσεων του κλάδου, την υπογραφή ικανοποιητικών Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας, την βελτίωση των όρων δουλειάς και διαβίωσης στα καράβια, την ανεργία, την Κοινωνική Ασφάλιση, τον εκδημοκρατισμό της ΠΝΟ και του Ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, την αποκλειστικά Ενιαία - Δημόσια - Δωρεάν Ναυτική Εκπαίδευση και Μετεκπαίδευση.

Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης εκλέχθηκε ομόφωνα ο συνάδελφος ΚΟΡΕΛΗΣ ΚΩΣΤΑΣ και κοσμητόρες οι συνάδελφοι ΤΣΟΥΤΣΟΥΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ και ΜΟΡΦΩΝΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.

Ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ συνάδελφος Σάββας Τσιμπόγλου παρουσίασε την εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου επισημαίνοντας τα ακόλουθα:

Εισήγηση για την Α' Τακτική Γενική Συνέλευση της ΠΕΜΕΝ

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Το Διοικητικό συμβούλιο της ΠΕΜΕΝ που εκλέχθηκε στις 28 Φλεβάρη 2006 απευθύνει θερμό αγωνιστικό και ρετιρισμό στους Μηχανικούς, τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους.

Η αγωνιστική δράση της ΠΕΜΕΝ καταξιωμένη στις συλλογικές των Μηχανικών και των ναυτεργατών, επιβε-

βαιώθηκε με την μαζική συμμετοχή των Μηχανικών στις Αρχαιρεσίες που ολοκληρώθηκαν στις 28 Φλεβάρη 2006.

Η αύξηση της συμμετοχής κατά 16,7% σε σύγκριση με τους προηγούμενες εκλογές του 2003, η ανάπτυξη των αγώνων για την υπεράσπιση και διεκδίκηση των δικαιωμάτων μας, δίνει αποστομωτική απάντηση στους εφοπλιστές, τους πολιτικούς εκπροσώπους τους και τους εγκάθετους στο ναυτεργατικό, εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα.

Ο πρωτοπόρος ρόλος της ΠΕΜΕΝ συνεχίζοντας τις αγωνιστικές παραδόσεις αναδεικνύεται μέσα από την σφυρηλάτηση της ταξικής ενότητας σε ασυμφιλίωτη πάλη με το κεφάλαιο.

Απομονώνονται οι δυνάμεις που καλλιεργούν στους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους ότι κεφάλαιο και εργασία είναι κοινωνικοί εταίροι και μάλιστα με θράσος λένε ότι είναι και ισότιμοι κοινωνικοί εταίροι.

Οι Μηχανικοί, οι ναυτεργάτες αλλιά και εργαζόμενοι διαπιστώνουν μέσα από την ίδια τους την κοινωνική πείρα ότι: Το κεφάλαιο συνολικά δεν μοιράζει τα κέρδη του με τους εργαζόμενους αλλιά αντίθετα επιδιώκει την συμπίεση του βιοτικού επιπέδου των εργαζομένων για να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα, την μεγιστοποίηση του και εκεί που έχουμε μεγάλη κερδοφορία και μεγιστοποίηση του κεφαλαίου γίνεται επιθετικότερο, τυχοδιωκτικότερο, βιαιότερο προς τους εργαζόμενους.

Ένα από τα τμήματα του κεφαλαίου που γνωρίζει μεγάλη κερδοφορία είναι και το εφοπλιστικό κεφάλαιο, ενώ αντίθετα ένα από τα τμήματα της εργατικής τάξης που δέχεται επίθεση βάρβαρη στα δικαιώματά του είναι οι Ναυτεργάτες.

Οι πολιτικές και συνδικαλιστικές δυνάμεις που προώθησαν και προωθούν την συμπίεση του κόστους εργασίας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κεφαλαίου έχουν ιστορική ευθύνη απέναντι στους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους.

Οι πολιτικές δυνάμεις Νέα Δημοκρατία - ΠΑΣΟΚ - ΣΥΝ, οι συνδικαλιστικές παρατάξεις ΔΑΚΕ - ΠΑΣΚΕ - Αυτόνομη Παρέμβαση, που συμφώνησαν και προωθούν την συνθήκη του Μάαστριχτ, των τεσσάρων "ελευθεριών", ελευθερία κίνησης κεφαλαίων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών, εργατικού δυναμικού, με κριτήριο την συμπίεση του κόστους και την αύξηση της κερδοφορίας του κεφαλαίου για να διαμορφώσουν ένα ελκυστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, έχουν διαμορφώσει κοινωνική "ζούγκλα" για τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, ασυδοσία για το κεφάλαιο, ανεξάρτητα ποιος κυβέρνησε ή κυβερνά.

Στην Εαρινή Σύνοδο Κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που πραγματοποιήθηκε στις 24 Μάρτη στις Βρυξέλλες, ένα χρόνο μετά την αναθεωρημένη στρατηγική της Λισσαβόνας, οι ηγέτες των 25 κρατών μελών, εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για το γεγονός ότι όλα τα κράτη μέλη εκπόνησαν ταχέως τα εθνικά τους προγράμματα μεταρρυθμίσεων βάση των ολοκληρωμένων κατευθυντήριων γραμμών. Υιοθέτησαν την εισήγηση της Commission που φέρει τον τίτλο **"Ωρα να ανεβάσουμε ταχύτητα"** η οποία προσδιορίζει με σαφήνεια και το επόμενο βήμα σε ότι αφορά τις "μεταρρυθμίσεις" δηλαδή τις καπιταλιστικές αναδιαρθρώσεις στην αγορά εργασίας, στην κοινωνική ασφάλιση, στην παιδεία, στην απελευθέρωση της δράσης των μονοπωλίων.

Η εισήγηση της Commission προαναγγέλλει με στόχο "την σύγκλιση απόψεων ως προς τον συμβιβασμό της ευελιξίας με την εργασιακή ασφάλιση έκθεση που θα υποβάλλει μέχρι το τέλος του 2007 με τα ακόλουθα στοιχεία:

1) Ένα σύγχρονο εργατικό δίκαιο που προβλέπει αρκετά ευέλικτες εργασιακές ρυθμίσεις, καθώς και μείωση της κατάτμησης της αγοράς εργασίας που θα επιτρέπει στα άτομα να αξιοποιούν καλύτερα τις συνθήκες απασχόλησης καθ'όλη την διάρκεια της ζωής τους!!!

2) Η δημιουργία αξιόπιστων συστημάτων δια βίου μάθησης...Τα κράτη μέλη πρέπει να τηρήσουν την δέσμευσή τους να χαράζουν συνοδικές στρατηγικές δια βίου μάθησης έως το τέλος του 2006.

3) Τα σύγχρονα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης που θα πρέπει να συνδυάζουν την ανάγκη διευκόλυνσης της κινητικότητας στην αγορά εργασίας με την εξασφάλιση επαρκούς στήριξης του εισοδήματος.

Γενικότερα το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπογραμμίζει "την ανάγκη δημιουργίας ενός γενικού θετικού επιχειρηματικού κλίματος και των κατάλληλων γενικών προϋποθέσεων που θα διευκολύνουν και θα ενθαρρύνουν την επιχειρηματικότητα".

Διευρύνεται η κοινωνική ανισότητα, οξύνονται τα λαϊκά προβλήματα.

Ανεργία, κοινωνική περιθωριοποίηση, ανασφάλιστη εργασία, εντατικοποίηση της εργασίας, αύξηση των ατυχημάτων, των επαγγελματιών ασθενειών, μείωση των μισθών, των συντάξεων, της παρεχόμενης ιατρικής - φαρμακευτικής περίθαλψης της κοινωνικής προστασίας και ταυτόχρονα διόγκωση των ελλειμμάτων στο NAT και στα άλλα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης και προστασίας.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του προϋπολογισμού για το 2006 το οργανικό έλλειμμα NAT- KΑΑΝ αγγίζει το 1 δις (963.823.232 ΕΥΡΩ).

Το δεύτερο εξάμηνο του 2006 το ΚΕΑΝ θα αντιμετωπίσει ταμειακό πρόβλημα και δεν θα έχει να πληρώσει τις επικουρικές συντάξεις.

Τα αίτια που έχουν δημιουργήσει τα οξυμένα και συνεχώς διογκωμένα προβλήματα είναι αποτέλεσμα της φιλοσοφιστικής πολιτικής που εφαρμόζεται σε βάρος των ναυτεργατών.

Οι συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων από το 1980 μέχρι το 2005 είχε ως αποτέλεσμα να έχουν μείνει στα πλοία 17.197



Έλληνες ναυτεργάτες και να έχουν χαθεί 42.337 θέσεις εργασίας. Η αναλογία εν ενεργεία ναυτεργατών προς συνταξιούχους έχει φτάσει 1:4, δηλαδή 17.197 εν ενεργεία προς 67.467 συνταξιούχους.

Η ανεργία υπερβαίνει τα αναξιόπιστα στοιχεία του ΓΕ-ΝΕ. Παρ' όλη αυτά τον Γενάρη του 2006 οι εγγεγραμμένοι άνεργοι ήταν 3.023 από τους οποίους επιδότηση παίρνουν 1.353, με τα επιδόματα πείνας για τους έγγαμους 294 ΕΥΡΩ και τους άγαμους 235 ΕΥΡΩ.

Ενώ χιλιάδες ναυτεργάτες εν ενεργεία και συνταξιούχοι δεν μπορούν να καλύψουν τις στοιχειώδεις ανάγκες τους, ο ημερήσιος ναύτης σε ραπανάκι έχει φτάσει το 2005 τα 70.000 \$ USA την ημέρα, τα VLCC 200.000 \$, είναι χαρακτηριστική η επιθετικότητα των εφοπλιστών με την μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά που απαιτούν την παραπέρα συμπίεση του κόστους εργασίας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους.

Γιατί παρατηρούν μείωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων και συνεχιζόμενη αύξηση των ανασφάλιστων.



Γιατί παρατηρούν έλλειψη σε αξιωματικούς ναυτεργάτες.

Γιατί παρατηρούν ότι έχουν αυξημένη ζήτηση οι Έλληνες αξιωματικοί ναυτεργάτες αλλά μειωμένη προσφορά και έτσι διαμορφώνεται ο μισθός πιάτσας που επιβαρύνει το κόστος επάνδρωσης.

Προτείνουν αλληλόζοντα τη θέση "ελαστικότητα" στην θέση που πρόβαλε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών "ασφαλή σύνθεση" στα υπό ελληνική σημαία πλοία να καταργηθούν και αυτές οι οργανικές θέσεις εργασίας που υπάρχουν.

Να αναλάβει το κράτος τα έξοδα παλιννόστησης, να διευρυνθεί η επιδότηση των εκπαιδευομένων και μεγαλύτερες φοροαπαλλαγές.

Να ιδρυθούν ιδιωτικές σχολές που θα εκδίδουν διπλώματα και πιστοποιητικά μέχρι Α' Μηχανικού και Α' Πλοιάρχου.

Αυτές οι κατάπτυστες προτάσεις βρίσκουν πρόσφορο

έδαφος και τις προωθούν τόσο η προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ όσο και η σημερινή της Νέας Δημοκρατίας.

Οι αρνητικές εξελίξεις με φόντο την ανταγωνιστικότητα δεν σταματούν στην ποντοπόρο ναυτιλία, εκφράζονται και προωθούνται στην αιτιολογημένη γνώμη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, που έχουν συμφωνήσει Νέα Δημοκρατία - ΠΑΣΟΚ - ΣΥΝ και η πλειοψηφία έτσι όπως διαμορφώνεται στην Εκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ.

Στη συζήτηση για την ψήφιση του νομοσχεδίου με τον ψευδεπίγραφο τίτλο "Αναβάθμιση, αναδιάρθρωση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις", ο εκπρόσωπος του Διοικητικού Συμβούλου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας κ.Στρίντζης ήταν αποκαλυπτικός. Με ωμό τρόπο ανέφερε μεταξύ άλλων στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής στις 14 Φλεβάρη, ότι: "Ήρθαμε να σχολιάσουμε διατάξεις που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο της εκπαίδευσης αλλά αφορούν τελικά την ακτοπλοία. Αυτές οι διατάξεις αφορούν την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στον κανονισμό 3577/92 που δεν είναι άλλος από τον κανονισμό της ακτοπλοίας." Στη συνέχεια τόνισε: "Αυτά τα θέματα τα έχουμε συζητήσει με τον κ.Υπουργό Ε.Ν., τον Γενικό Γραμματέα καθηγητή κ.Τζωάννο και έχει γίνει αποδεκτή αυτή η προσέγγιση. Από την άλλη πλευρά έρχεται το Υπουργείο και προσαρμόζει με τις προτεινόμενες σήμερα θετικότερες διατάξεις την ελληνική νομοθεσία στον κανονισμό, αλλά δεν ολοκληρώνει αυτό που θα έπρεπε να κάνει." Και δηλώνει παρακάτω προκλητικά: "Εμείς δεν θέλουμε τον προστατευτισμό του υπουργείου αλλά θέλουμε όλες τις διατάξεις οι οποίες μας βάζουν σε ένα καλούπι λειτουργίας, να αφαιρεθούν." Δηλαδή οι εφοπλιστές απαιτούν το διωγμό των Ελλήνων ναυτεργατών και πλήρη ασυδοσία.

Κάτω από την ολόπλευρη όξυνση των προβλημάτων και την γενικευμένη αντίδραση και απαίτηση των ναυτεργατών αναγκάζεται η πλειοψηφία της ΠΝΟ να συνεδριάσει την 1η Φλεβάρη και να αποφασίσει απεργιακή κινητοποίηση στις 16 Φλεβάρη.

Τα αιτήματα που πρόβαλε η ΠΝΟ είναι:

- Άμεση απόσυρση του νομοσχεδίου για την "Αναβάθμιση, Αναδιοργάνωση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις.

- Εξασφάλιση του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος για εργασία και άμεση απορρόφηση όλων των προσφερομένων για εργασία ανέργων Ελλήνων ναυτεργατών.

- Δεκάμηνη επάνδρωση ακτοπλοϊκών - επιβατηγών πλοίων.

- Ίδρυση ανεξαρτήτου Ειδικού Ταμείου Ανεργίας.

- Διπλοσασισμό εφάπαξ παροχών Ταμείων Προνοίας Αξιοματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν.



- Φορολογικό.

- Κάλυψη από τον κρατικό προϋπολογισμό των παροχών όλων των Ταμείων (κύριων συντάξεων ΝΑΤ, εφάπαξ παροχών, επικουρικών συντάξεων ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ) και Εστίας Ναυτικών.

- Άμεση έναρξη συλλογικών διαπραγματεύσεων για την ικανοποίηση των αιτημάτων της ΠΝΟ και υπογραφή Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας για το 2006.

Μια ηρωική σελίδα γράφεται και εξελίσσεται για το ναυτεργατικό και εργατικό κίνημα, που αποκρούει τους απεργοδοσιαστικούς μηχανισμούς κυβέρνησης και εφοπλιστών, ανατρέπει το κλίμα, που προσπαθούν να δημιουργήσουν τα φερέφωνα του κεφαλαίου στα Μ.Μ.Ε.

Η καθολική συμμετοχή των ναυτεργατών, η πρωτοπόρα και μαζική συμμετοχή των δυνάμεων του ΠΑΜΕ σε όλα τα λιμάνια για την περιφρούρηση της απεργίας και την απόκρουση των μεθοδεύσεων των εφοπλιστών και της κυβέρνησης διέηλυσαν την προσπάθεια υπονόμησης της απεργίας.

Το προβοκατόρικο ιδεολόγημα της αστικής τάξης, του "κοινωνικού αυτοματισμού" δεν βρήκε αποδέκτες σε μεγάλα τμήματα των εργαζομένων, απελευθερώθηκαν συνειδήσεις.

Η κυβέρνηση, οι εφοπλιστές και τα ελεγχόμενα από αυτούς Μ.Μ.Ε. ανίκανοι να κάμψουν επί 6 ημέρες τον αγώνα των ναυτεργατών - εργαζομένων επιβλήθηκαν στις 21 Φλεβάρη πολιτική επιστράτευση.

Οι ναυτεργάτες, η εργατική τάξη, οι εργαζόμενοι, το συνδικαλιστικό κίνημα δίνουν αποφασιστική απάντηση στην προσπάθεια βίας και τρομοκρατίας, αναγκαστικής εργασίας και συνεχίζουν την απεργία με αναδιάρθρωση και συγκέντρωση των δυνάμεων σε δύο κύρια λιμάνια (Πει-

ραία - Πάτρα) για άλλες δύο ημέρες και με απόφαση του τοπικού Σωματείου στο Πορθμείο Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα.

Αυτή η απεργία άνοιξε δρόμους στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα και στο εργατικό κίνημα της χώρας μας, έστειλε μήνυμα με πολλούς αποδέκτες.

Η κατάκτηση της ενότητας και της κοινής δράσης της εργατικής τάξης είναι ακαταμάχητο όπλο για την απόκρουση της τρομοκρατίας και των κατασταλτικών μηχανισμών για την διεκδίκηση των σύγχρονων αναγκών. Οι εφοπλιστές προσπαθώντας να καλλιεργήσουν κλίμα τρομοκρατίας, να υπονομεύσουν το αγωνιστικό φρόνημα των ναυτεργατών έκαναν και προσπάθησαν να κάνουν επιθετικές απολήψεις.

Στην 24ωρη απεργία στις 15 Μάρτη, απαιτήσαμε:

- Την άμεση απόσυρση και κατάργηση του μέτρου της πολιτικής επιστράτευσης.

- Την άμεση επαναπρόσληψη όλων των απολυμένων συναδέλφων. Σε αντίθετη περίπτωση η απάντηση θα είναι άμεση και αποφασιστική.

- Το δικαίωμα στην πλήρη - σταθερή εργασία, την ουσιαστική προστασία των ανέργων, την υπογραφή ικανοποιητικών Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας, την κατάργηση των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης, την κατάργηση του Κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απελευθερώνει τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Ασφαλείς, φτηνές θαλάσσιες συγκοινωνίες για δώδεκα μήνες τον χρόνο για κάθε νησί.

Για άλλη μια φορά ο "σκληρός πυρήνας" της ΠΝΟ επιβεβαίωσε ότι είναι μακριά από τις πραγματικές διαθέσεις των ναυτεργατών, ήταν ο ίδιος που σε όλες τις φάσεις του απεργιακού αγώνα ήταν ενάντια και τον υπονόμει και πρότεινε 6ωρη στάση εργασίας.

Παρά την δέσμευση της ΠΝΟ ότι θα αγωνιστεί για την κατάργηση της πολιτικής επιστράτευσης και για την επαναπρόσληψη των απολυμένων απεργών και να μην προβούν οι εφοπλιστές σε εκδικητικές απολύσεις λόγω απεργίας, η ΠΝΟ παρέμεινε παθητικός παρατηρητής και κωλυσιεργούσε, τα σωματεία ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ ακινητοποιήσαν πλοία και υποχρέωσαν τους εφοπλιστές να τους επαναπροσλάβουν και να εγκαταλείψουν το σχέδιό τους.

Στις 23 Μάρτη το ΥΕΝ εξήγγειλε μέτρα σε συνέντευξη τύπου που προωθεί την μεγάλη απελευθέρωση στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες όπως χαρακτηριστικά δήλωσε και την εναρμόνιση της νομοθεσίας με τον κανονισμό 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εφοπλιστές χαιρέτησαν τα μέτρα ως θετικό βήμα και ο διοικητικός σύμβουλος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και διευθύνων σύμβουλος της "BLUE STAR FERRIES" κ.Σακέλης δήλωσε μεταξύ άλλων: "ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα αιτήματα του κλάδου κυρίως αφορούν την απελευθέρωση των συνθηκών εκμετάλλευσης των πλοίων και όχι το ναυτιλόγιο".

Σε αντίθετη κατεύθυνση με τις αποφάσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ, η πλειοψηφία της συναντήθηκε με τον υπουργό και παρότι δήλωναν ότι θα απαιτήσουν την ανάκληση της πολιτικής επιστράτευσης και την ικανοποίηση των αιτημάτων μας ψέλλισαν για αύξηση 25% των κρατήσεων και του εφάπαξ, για μείωση της φορολογίας που θα απαντήσει σε 15 μέρες και ο ΥΕΝ συμπλήρωσε ότι "η επιστράτευση θα αρθεί μόνον όταν εγγυηθεί η ΠΝΟ ότι το απεργιακό μας δικαίωμα θα τεθεί υπό κηδεμονία!!

Σε ανακοίνωση των σωματείων ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ καταδικάστηκε η πρόκληση του ΥΕΝ που αποτελεί πρόκληση για κάθε ναυτεργάτη, για κάθε εργαζόμενο, για κάθε δημοκρατικά σκεπτόμενο άνθρωπο.

Διάλογος σε συνθήκες πολιτικής επιστράτευσης και αναγκαστικής εργασίας ΔΕΝ ΓΙΝΕΤΑΙ.

Η Γενική Συνέλευση της ΠΕΜΕΝ εξουσιοδοτεί το διοικητικό συμβούλιο να πάρει όσα τα αναγκαία μέτρα για συνέχιση των πολύμορφων αγωνιστικών και απεργιακών κινητοποιήσεων με διεκδικητικό πλαίσιο:

- Την άμεση απόσυρση και κατάργηση του μέτρου της πολιτικής επιστράτευσης
- Εκδημοκρατισμός της Ναυτικής Νομοθεσίας και του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.
- Κατάργηση όλων των διατάξεων που μειώνουν τις οργανικές συνθέσεις. Οι οργανικές συνθέσεις να διαμορφωθούν βάσει των πραγματικών, αυξημένων αναγκών των πλοίων.
- Πλήρη κάλυψη των ελλειμμάτων του ΝΑΤ - ΚΑΑΝ - ΚΕΑΝ με κρατική επιχορήγηση και απόδοση των οφειλών των εφοπλιστών για την απρόσκοπτη καταβολή των συντάξεων και επιδομάτων.
- Σταθερή δουλειά με σύστημα εναλλαγής των πληρωμάτων μια μέρα μέσα στο καράβι μια μέρα εκτός πλοίου με πλήρεις αποδοχές και ασφαλιστικά δικαιώμα-

τα, ίση αμοιβή για ίση εργασία. 7ωρη εργασία, 35ωρο, 5νθήμερο.

- Άμεση απορρόφηση όλων των ανέργων. Επίδομα ανεργίας 1.050 ΕΥΡΩ για όλους τους άνεργους. Ασφαλιστική κάλυψη την περίοδο της ανεργίας υπολογιζόμενη ως χρόνος συνταξιοδότησης. Πλήρης ιατροφαρμακευτική κάλυψη για τους άνεργους και τις οικογένειές τους.

- Άμεση υπογραφή των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας με ικανοποίηση των αιτημάτων μας.

- 1300 ΕΥΡΩ κατώτερο μισθό και 15% αύξηση στους μισθούς.

- Κατώτερη σύνταξη 1.050 ΕΥΡΩ. Οι συντάξεις να υπολογίζονται στο 80% του συνόλου των αποδοχών που γίνονται κρατήσεις στο ΝΑΤ. Κατάργηση της φορολογίας (αφορολόγητο 30.000 ΕΥΡΩ), και της συμμετοχής σε φάρμακα των ασφαλισμένων. Αναδιοργάνωση του Οίκου Ναύτη.

- Αποκλειστικά Ενιαία Δημόσια Δωρεάν Εκπαίδευση Μετεκπαίδευση - Ισοτιμία των διπλωμάτων μας με αντίστοιχα της στεριάς.

- Να αναχαιτίσουμε την επίθεση κυβέρνησης - εφοπλιστών - Ευρωπαϊκής Ένωσης ενάντια στον διαβλητικό κανονισμό 3577/92 που απελευθερώνει τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, διεκδικώντας τα δικαιώματά μας και Ασφαλείς, Σύγχρονες, Φθηνές Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με καθημερινή σύνδεση Χειμώνα - Καλοκαίρι όλων των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους.

- Δημιουργία Δημόσιου Εθνικού Οργανισμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΟΑΣ) στα πλαίσια μιας φιλοπλοϊκής πολιτικής, ο οποίος θα βασίζεται στη συμμετοχή των λαϊκών φορέων, στην λήψη και προώθηση των αποφάσεων, στον εργατικό - κοινωνικό έλεγχο.

Συνεχίζουμε πιο αποφασιστικά με όλη μας τις δυνάμεις.

Εφόδια μας η ιστορική και μαχητική μέχρι σήμερα πορεία μας.

Στη γενικευμένη και οδομέτρη επίθεση του κεφαλαίου στα δικαιώματά μας και τις κατακτήσεις μας, η δική μας απάντηση είναι οι αγωνιστικές και απεργιακές κινητοποιήσεις μαζί με τις δυνάμεις του Πανεργατικού Αγωνιστικού Μετώπου (ΠΑΜΕ) που συναντηθήκαμε στους καταπέλτες και στα λιμάνια.

Η κοινή δράση οικοδομείται, σφυρηλατείται, ατσαλώνεται μέσα από τους αγώνες για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων μας και την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών μας.

Απαιτείται η αλληλεγγύη του συσχετισμού δύναμης στη συνδικαλιστική και πολιτική ζωή ενάντια στα μονοπώλια και τον ιμπεριαλισμό για να ανοίξει ο δρόμος για την εργατική τάξη και τους εργαζόμενους για μια άλλη πολιτική προς όφελος του εργαζόμενου λαού.

ΖΗΤΩ Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΜΑΓΙΑ

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η

Συνάδελφοι Ναυτεργάτες,

Η εργατική τάξη την 1η Μάη επιθεωρεί τις δυνάμεις της, την κατάσταση της, βάζει στόχους για την ανάπτυξη της ταξικής πάλης και την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών της.

Στους κόλπους του εργατικού κινήματος αναπτύσσονται δύο γραμμές αντιπαράθεσης, των οικονομικών αντιθέσεων της καπιταλιστικής κοινωνίας. Η μία εκπροσωπείται από τις δυνάμεις του κεφαλαίου που υποτάσσει τα συμφέροντα της εργατικής τάξης στους στόχους και τις επιδιώξεις του. Η άλλη είναι της εργατικής τάξης και των εκπροσώπων του ταξικού εργατικού κινήματος.

Η ιδεολογική, πολιτική και συνδικαλιστική πηλαφόρμα της υποταγής της εργατικής τάξης στις επιδιώξεις του κεφαλαίου εκφράζεται από Νέα Δημοκρατία - ΠΑΣΟΚ - ΣΥΝ, ΔΑΚΕ - ΠΑΣΚΕ - ΑΥΤ.ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ηλειοψηφίες σε ΓΣΕΕ, ΕΚΠ, ΠΝΟ. Προωθούν την ανταγωνιστικότητα του κεφαλαίου για την μεγιστοποίηση των κερδών του με επαίσχυντες συμφωνίες όπως Σύλλογική Σύμβαση Εργασίας ΓΣΕΕ - ΣΕΒ για αυξήσεις 0.77 ΕΥΡΩ την μέρα!!! ΠΝΟ - Ένωση Ακτοπλοίων Εφοπλιστών με αύξηση 4,5%!!! Προωθούν τον παραπέρα περιορισμό των ασφαλιστικών δικαιωμάτων συμμετέχοντας στο κοινωνικό διάλογο.

Αυτή η πολιτική οδηγεί δέσμιους τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους σε μισθούς πείνας, ανεργία, ακρίβεια, κτύπημα ό-λων των δικαιωμάτων τους. Το πετσόκομα των κοινωνικών δικαιωμάτων υπονομεύει τα δημοκρατικά δικαιώματα, αναπαρά-γεται ένας φαύλος κύκλος βίας και τρομοκρατίας για να ελέγξουν την λαϊκή δυσαρέσκεια, τις αντιδράσεις, να συνεχίσουν την ληηλασία των εισοδημάτων των μισθωτών και των πλουτοπαραγωγικών πηγών.

Η πολιτική επιστράτευση και οι βάρβαρες επιθέσεις από τις δυνάμεις της κρατικής καταστολής που γνώρισαν οι ναυτεργά-τες, οι εργαζόμενοι από ΠΑΣΟΚ - Ν.Δ. είναι η άλλη πλευρά του νομίσματος της αντιλαϊκής, αντεργατικής, αντισοσιαλιστικής πολιτικής των δυνάμεων του κεφαλαίου.

Η ακόρεστη δίψα του κεφαλαίου για αύξηση των κερδών του και τον έλεγχο των πλουτοπαραγωγικών πηγών των χωρών από τα μονοπώλια και τον ιμπεριαλισμό είναι η μήτρα γέννησης των πολέμων με θύματα τους λαούς, όπως Γιουγκοσλαβία, Ιράκ, Σουδάν κ.ά.

Τα γεράκια του ιμπεριαλισμού απειλούν με πυρηνικό όπλο το λαό του Ιράν.

Όσο συνεχίζεται η κυριαρχία των ιμπεριαλιστικών κέντρων NATO - Ευρωπαϊκή Ένωση - ΗΠΑ , τόσο θα αυξάνονται οι χώρες και οι ζώνες πολεμικών αναμετρήσεων με άμεσο κίνδυνο να συμπαρασύρει ολόκληρη την ανθρωπότητα.

Είναι χρέος του κάθε ναυτεργάτη, εργαζόμενου, να απομονώσει τις δυνάμεις του ταξικού συμβιβασμού στην πολιτική και συνδικαλιστική ζωή, να αναπτύξει ασίγαστη ταξική πάλη στο χώρο δουλειάς, μέσα σε κάθε σωματείο, για την αλληλαγία του συσχετισμού δύναμης σε πολιτικό και συνδικαλιστικό επίπεδο.

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ

- Άμεση άρση και κατάργηση της πολιτικής επιστράτευσης. Εκδημοκρατισμό της Ναυτεργατικής νομοθεσίας.
- Οι οργανικές συνθέσεις να διαμορφωθούν βάσει των πραγματικών, αυξημένων αναγκών των πλοίων.
- Πλήρη κάλυψη των ελλειμμάτων του ΝΑΤ - ΚΑΑΝ - ΚΕΑΝ με κρατική επιχορήγηση και απόδοση των οφειλών των εφο-πλιστών.
 - Σταθερή δουλειά με σύστημα εναλλαγής των πληρωμάτων μια μέρα μέσα στο καράβι μια μέρα εκτός πλοίου με πλή-ρεις αποδοχές και ασφαλιστικά δικαιώματα, ίση αμοιβή για ίση εργασία. 7ωρη εργασία, 35ωρο, 5νθήμερο.
 - Άμεση απορρόφηση όλων των ανέργων. Επίδομα ανεργίας 1.050 ΕΥΡΩ για όλους τους άνεργους. Ασφαλιστική κάλυψη την περίοδο της ανεργίας υπολογιζόμενη ως χρόνος συνταξιοδότησης. Πλήρης ιατροφαρμακευτική κάλυψη για τους άνερ-γους και τις οικογένειες τους.
 - 1300 ΕΥΡΩ κατώτερο μισθό και 15% αύξηση στους μισθούς.
 - Κατώτερη σύνταξη 1.050 ΕΥΡΩ. Οι συντάξεις να υπολογίζονται στο 80% του συνόλου των αποδοχών που γίνονται κρα-τήσεις στο ΝΑΤ. Κατάργηση της φορολογίας (αφορολόγητο 30.000 ΕΥΡΩ), και της συμμετοχής σε φάρμακα των ασφαλισμέ-νων.
 - Κατάργηση του διαλυτικού κανονισμού 3577/92 που απελευθερώνει τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, διεκδικώντας τα δι-καιώματα μας και Ασφαλείς, Σύγχρονες, Φθηνές Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με καθημερινή σύνδεση Χειμώνα - Καλοκαίρι ό-λων των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους.

ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ

- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ Ε.Ν. "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ"
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΤ

Πειραιάς Μάης 2006

ΤΑΞΙΚΗ

ΠΡΩΤΟΜΑΓΙΑ

2006

Από τον Έβρο μέχρι την Κρήτη κι από την Κέρκυρα μέχρι τη Ρόδο, η εργατική τάξη τίμησε της Εργατική Πρωτομαγιά συμμετέχοντας μαζικά στην απεργία και τις συγκεντρώσεις του ΠΑΜΕ σε περίπου 70 μικρές και μεγάλες πόλεις. Η **μαζικότητα, το ταξικό περιεχόμενο, ο παλημός και η ορμή των κινητοποιήσεων αποτέλεσαν ένα ακόμα ισχυρό μήνυμα αντίστασης και διεκδίκησης απέναντι στο κεφάλαιο, τους πολιτικούς και συνδικαλιστικούς εκφραστές του, σε μία περίοδο που κορυφώνεται η πάλη των εργαζομένων για την υπογραφή ικανοποιητικών κλαδικών Συμβάσεων.**

Εργάτες και υπάλληλοι νέες και νέοι έδωσαν την απάντηση που έπρεπε στην συμφωνία της τροπής ανάμεσα στην πλειοψηφία της ΓΣΕΕ και τις εργοδοτικές ενώσεις, στον αντεργατικό συμβιβασμό το 0,77 ευρώ της αύξησης στους μισθούς και το μεροκάματο.

Το ΠΑΜΕ άφησε ανεξίτηλη τη σφραγίδα του στο κορυφαίο αγωνιστικό σταθμό των εργαζομένων, οι οποίοι γύρισαν την πλάτη στις συμβιβασμένες συνδικαλιστικές ηγεσίες.

Άφησαν τους πρωτομάστορες του συμβιβασμού να "διαδηλώνουν" μόνοι τους, χέρι - χέρι με τα στελέχη της κυβέρνησης και του ΠΑΣΟΚ, τους θήτες των εργασιακών δικαιωμάτων και τους πολιτικούς συνοδοιπόρους τους.

Δεν δόθηκε απλά μία μάχη, έγινε πραγματικά επιθεώρηση μάχιμων δυνάμεων. Και το ζύγι ήταν καλό. Έβγαλε βαρύ το ρόλο του ΠΑΜΕ. Δεν είναι η πρώτη φορά, είχε όμως ξέχωρο στίγμα αυτή η πρωτομαγιά.

Στη καρδιά της αντεργατικής επίθεσης, απ' άκρη σ' άκρη σε όλη τη χώρα οι εργάτες έκαναν επιλογή. Καθαρή, ψύχραιμη, βροντώδη.

Οι διαδηλώσεις σημαδεύτηκαν από το αντιιμπεριαλιστικό περιεχόμενο, την ώρα που κάποιοι άηθοι, τα έχουν διπλώσει, βάζουν στην πράξη πλάτη να υλοποιηθεί ο σχεδιασμός των ιμπεριαλιστών για συνολικό - παγκόσμιο γονάτισμα των εργατών.

Στις συγκεντρώσεις του ΠΑΜΕ κυριάρχησαν τα αντιιμπεριαλιστικά συνθήματα, η έκφραση της αλληλεγγύης με τους λαούς που αγωνίζονται, που μπαίνουν στο μάτι των αμερικανών και ευρωπαϊών μακελήρηδων.

Την ώρα που τα σύννεφα του πολέμου πυκνώνουν πάνω από το IPAN, ο ελληνικός λαός ξεκαθάρισε για μια ακόμα φορά την αποφασιστικότητα του να ορθώσει τοίχος αντίστασης στα σχέδια των ιμπεριαλιστών, να βάλει με κάθε τρόπο εμπόδια στη φονικές μεθοδεύσεις τους.

Η επιτυχία του ταξικού εορτασμού της Πρωτομαγιάς αποτελεί παρακαταθήκη για τους αγώνες που έρχονται.

Πολύτιμο εφόδιο στη μάχη των κλαδικών Συμβάσεων, αλληά και στους αγώνες ενάντια στη νέα αντιασφαλιστική μεταρρύθμιση που μεθοδεύει η κυβέρνηση, σε συνεργασία με το ΠΑΣΟΚ και με την πλειοψηφία της ΓΣΕΕ να δηλώνει πρόθυμη για την συμμετοχή της στον επικείμενο διάλογο της απάτης.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Κεντρικός ομιλητής ήταν ο Γιώργος Μαυρικός ο οποίος μεταξύ άλλων ανέφερε τα εξής:

"Και η φετινή Πρωτομαγιά βρίσκει τα λαϊκά στρώματα να δέχονται αλληπάλληλες επιθέσεις από την κυβέρνηση της ΝΔ. Την ίδια στιγμή για το κεφάλαιο δίνονται νέα προνόμια για ακόμα μεγαλύτερα κέρδη". Αυτή η κατάσταση, συνέχισε, υπογραμμίζει το χαρακτήρα του εκμεταλλευτικού συστήματος. Δείχνει το προσωπείο της ΕΕ. Φανερώνει "την υποκρισία της ηγεσίας του ΠΑΣΟΚ που ασελγεί πάνω στα προβλήματα του κόσμου" και αποκαλύπτει τους στόχους της "που προεκλογικά στο Λαύριο υποσχόταν ανασφάλιστη δουλειά για τους νέους και πριν ένα μήνα έταζε στον ΣΕΒ ελεύθερες απολύσεις των νέων".

"Η κυβέρνηση της ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ έχουν την ίδια ιδεολογία, στρατηγική, πολιτική. Η διαπάλη τους έχει διαχειριστικό χαρακτήρα. Κι από κοντά τους και η ηγεσία του ΣΥΝ, που ζητά έναν καπιταλισμό ανθρώπινο, μια Ευρωπαϊκή Ένωση λιγότερο αντεργατική, που αγωνίζεται για το μακιγιάρισμα της εκμετάλλευσης! Γυρίστε τους την πλάτη. Αφήστε τους μόνους. Όσο πιο μόνιοι θα είναι αυτοί, τόσο πιο πολλοί και δυνατοί θα είμαστε όλοι εμείς.

Κάνοντας έναν απολογισμό της δράσης του ΠΑΜΕ υπογράμμισε: "Διαμόρφωσε σπουδαίους στόχους πάλης, ανέδειξε σύνθετα παλιά και καινούρια ζητήματα του εργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, εμπλούτισε το χαρακτήρα των συνδικάτων,



έδωσε πνοή στη λειτουργία συνδικαλιστικών οργανώσεων, ανέβασε τον πήχη της ταξικής πάλης ακόμα ψηλότερα. Οι δείκτες χτύπαγαν κόκκινο με τις απεργίες, τις καταλήψεις και τις πρωτοβουλίες μας. Ο διεθνισμός, η αλληλεγγύη του και ο ρόλος στο διεθνές συνδικαλιστικό κίνημα ενισχύονται".

Όλη αυτή η δύσκολη πορεία ανέβασε την αναγνωρισιμότητα, την αποδοχή και το κύρος του ΠΑΜΕ. Οι εργαζόμενοι βλέπουν στις θέσεις και στη δράση του ένα πηλατού ταξικό, συνδικαλιστικό μέτωπο που ανοίγει τη δουλειά του και τους στόχους του σε όλο το φάσμα της κοινωνικής ζωής. Οραματίζεται και αγωνίζεται για το παρόν και την οικοδόμηση ενός μέλλοντος δίχως εκμετάλλευση ανθρώπου από άνθρωπο.

Όλα αυτά είναι "που μας διαχωρίζουν από τη ΓΣΕΕ και την ΑΔΕΔΥ και όλους τους συμβιβασμένους εργοδοτικούς και κυβερνητικούς συνδικαλιστές που υπηρετούν τη γραμμή της ταξικής συνεργασίας. Αυτοί είναι με το σύστημα, εμείς αγωνιζόμαστε για την ανατροπή του. Όλοι αυτοί μαζί, ΠΑΣΚΕ, ΔΑΚΕ, ΣΥΝ με τη στρατηγική που χρόνια, ακολουθούν ανοίγουν δρόμους για το ΣΕΒ: Με την αύξηση του 0,77 ευρώ τη μέρα στα μεροκάματα. Την ίδρυση ιδιωτικών πανεπιστημίων. Τα Τοπικά Σύμφωνα Απασχόλησης. Τις περιβόχτες ΟΚΕ. Τις συμφωνίες που υπέγραψαν στον ΟΤΕ και αλλού".

Μάχη σε όλα τα μέτωπα

Κλείνοντας κάλεσε σε αγωνιστική επιφυλακή "ώστε να αποτρέψουμε τις νέες αντιλαϊκές επιθέσεις με πρώτη αυτή σε βάρος της Κοινωνικής Ασφάλισης. Όλοι μαζί να διεκδικήσουμε πραγματικές αυξήσεις μέσα από τις κλαδικές συλλογικές συμβάσεις. Να συγκρουστούμε με την πολιτική και τους στόχους του ΣΕΒ. Με τις στρατηγικές των μονοπωλίων και των πολυεθνικών. Απευθύνουμε έκκληση σε όλα τα αγωνιστικά συνδικάτα, σε όλους τους συνδικαλιστές του ταξικού κινήματος, σε όλους τους ανθρώπους της δουλειάς, να αξιοποιήσουν την ευκαιρία που δίνουν οι επερχόμενες νομοσχέδια και δημοτικές εκλογές για να στείλουν ένα ηχηρό μήνυμα στο δικομματισμό και στα δεκανίκια του. Πρωτοστατήστε και σε αυτόν τον αγώνα. Φέρτε στο κέντρο της αντιπαράθεσης τα μεγάλα λαϊκά προβλήματα. Ζήτω η Εργατική Πρωτομαγιά. Ζήτω οι ταξικές δυνάμεις. Ζήτω ο προλεταριακός διεθνισμός".

Ο ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΓΩΝΑΣ ΘΑ ΦΕΡΕΙ ΤΗ ΝΙΚΗ

Σικάγο 1886, Θεσσαλονίκη Μάης του '36, Καισαριανή Πρωτομαγιά του 1944. Μία ιστορία 120 χρόνων, με αμέτρητους, κορυφαίους στην συνέχεια σταθμούς, γεμάτη από σκληρές αναμετρήσεις με το κεφάλαιο και τους εκφραστές του, για το δίκιο της εργατικής τάξης, με θύματα χιλιάδες εργάτες και λαϊκούς αγωνιστές σε κάθε γωνία του πλανήτη.

Αυτό είναι το βαρύ ιστορικό φορτίο που φέρνει μαζί της η 1η του Μάη.

Η φετινή Πρωτομαγιά ήρθε σαν συνέχεια των δυναμικών αγώνων που αναπτύχθηκαν όλο το προηγούμενο διάστημα και αναδεικνύεται σε κρίσιμο σταθμό στην αναμέτρηση με το κεφάλαιο, τους πολιτικούς και συνδικαλιστικούς εκφραστές τους.

Η επιτυχία της Πρωτομαγιάτικης απεργίας του 2006 μπορεί και πρέπει να αξιοποιηθεί ως αφετηρία για τους νέους πιο δυναμικούς αγώνες, για την ένταση της ταξικής πάλης, για ακόμα πιο επίμονη προσπάθεια για αφύπνιση συνειδησών, ώστε πολλοί περισσότεροι ναυτεργάτες, εργάτες και υπάλληλοι να πηλασιώσουν και να δυναμώσουν τον ταξικό πόλο του συνδικαλιστικού κινήματος, το ΠΑΜΕ και τους τα-



ξικούς αγώνες του κόντρα στο μεγάλο κεφάλαιο και τους πολιτικούς εκφραστές του.

Οι χιλιάδες που συγκεντρώθηκαν στις πλατείες και περπάτησαν στους δρόμους, που γιόρτασαν και σήκωσαν τις σημαίες τους έστειλαν σαφές μήνυμα με πολλούς αποδέκτες.

Η ΕΡΓΑΤΙΑ ΜΑΧΕΤΑΙ ΚΑΙ ΘΑ ΝΙΚΗΣΕΙ, όσο κι αν κορδώνονται οι εκμεταλλευτές ότι πια, δεν κινδυνεύουν. Το τέλος τους είναι προδιαγεγραμμένο.

Όσο κι αν βάζουν τα δυνατά τους οι κυβερνώντες να σταματήσουν την εργατική απεργία. Μάταιος κόπος.

Όσο κι αν βλήθηκαν τα "τσιράκια" του κυβερνητικού και εργοδοτικού συνδικαλισμού να περάσουν την μοιρολατρία και την υποταγή για να δυσκολέψουν την πάλη και να απομακρύνουν τον δρόμο προς την ταξική νίκη, σε όλους αυτούς έδωσαν μία και μοναδική υπόσχεση ότι θα στοιχειώσουν με την δράση τους κάθε δευτερόλεπτο και του ξύπνιου και του ύπνου τους.

Η μαζικότητα όλων των Πρωτομαγιάτικων συγκεντρώσεων έδειξαν ότι έγινε ένα ακόμα βήμα για την ουσιαστική, την ταξική ενότητα της εργατικής τάξης.

Στις συγκεντρώσεις του ΠΑΜΕ σφυρηηταίνεται η πραγματική ενότητα, ενάντια στο κεφάλαιο, στους ιμπεριαλιστές, στην ανεργατική πολιτική της κυβέρνησης της ΝΔ, στη δημαγωγία του ΠΑΣΟΚ, στην υποκρισία των ψευτοαριστερών και των "δήθεν".

Με νέο δυναμισμό το ταξικό κίνημα προχωρά. Από σήμερα και πάλι μπροστά. Με το διεκδικητικό πηλαίο του ΠΑΜΕ, στη μάχη για τις κλαδικές συμβάσεις, για την κοινωνική ασφάλιση για τα εργατικά δικαιώματα.

Με το ΠΑΜΕ, σε κάθε μάχη, μικρή και μεγάλη για τα συμφέροντα των εργαζομένων, των ανέργων, των απόμαχων της δουλειάς. Για το δικαίωμα στην υγεία, στη μόρφωση και τον πολιτισμό.

Με το ΠΑΜΕ δίνουμε απάντηση στο κεφάλαιο και τους υποτακτικούς του, τον εργοδοτικό και κυβερνητικό συνδικαλισμό. Ενισχύουμε τα ταξικά συνδικάτα, ριζώνουμε βαθιά στους χώρους δουλειάς, στα εργοστάσια, στις γειτονιές, παντού όπου ιδρώνει και ματώνει η εργασία.

Η αγωνιστική πορεία της παγκόσμιας εργατικής τάξης, για την κατάργηση της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο και την απελευθέρωση της ανθρωπότητας από τον καπιταλιστικό ζυγό, θα συνεχιστεί και θα ολοκληρωθεί με την επικράτηση της εργατικής επανάστασης και την οικοδόμηση της σοσιαλιστικής κοινωνίας.

Όσοι την αντιμάχονται θα πητηθούν.

Όσοι την υπονομεύουν θα τιμωρηθούν.

Όσοι δεν την πιστεύουν θα πειστούν.

Όσοι λιποψυχούν, θα αναγκαστούν να συμμετάσχουν.

Προχωρά η «απελευθέρωση» στην επιβατηγό ναυτιλία

Ραγδαίες είναι οι εξελίξεις το τελευταίο διάστημα στην επιβατηγό ναυτιλία, που φαντάζουν εφιαλτικές για τους χιλιάδες ναυτεργάτες, τους κατοίκους των νησιών, το επιβατηγό κοινό.

Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δια στόματος του ΥΕΝ κ.Κεφαλογιάννη ανακοινώνει στις 23/03/2006 την πλήρη - μεγάλη απελευθέρωση και από το λιμάνι του Πειραιά μέσα στον μήνα Απρίλη του 2006 για την συχνότητα των δρομολογίων και την τιμή των εισιτηρίων.

Ουσιαστικά προχωρά εσπευσμένα στην εφαρμογή του κατάπτυστου νόμου με τον ψευδεπίγραφο τίτλο για την **Αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης** που ψήφισε στην Βουλή για "χάρη" του οποίου έφτασε στο σημείο να επιβάλει σε βάρος των ναυτεργατών το μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης για να χτυπήσει τον μεγαλειώδη αγώνα τους.

Ουσιαστικά με την εφαρμογή του νόμου τίθεται σε πλήρη ισχύ ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577/92 που επιβάλλει την απορρύθμιση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών και την πλήρη προσαρμογή τους στα συμφέροντα και τα κέρδη των εφοπλιστών και των μονοπωλιακών ομίλων, αφού πηγάζει από την συνθήκη του Μάαστριχτ που ψήφισαν ΠΑΣΟΚ - ΝΔ - ΣΥΝ, η οποία καθιερώνει τις τέσσερις ελευθερίες του κεφαλαίου για την ενίσχυση της κερδοφορίας του μέσα από την συμπίεση του εργατικού κόστους δηλαδή την ελευθερία κίνησης κεφαλαίων, εμπορευμάτων, εργατικού δυναμικού και υπηρεσιών, χωρίς κρατικούς παρεμβατισμούς και κοινωνικές δεσμεύσεις για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Κρίνεται σημαντικό να γίνει μια σύντομη ιστορική αναδρομή για να κατανοηθούν καλύτερα οι καταστροφικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών και η αναγκαιότητα της μεγαλειώδους απεργίας του Φλεβάρη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 19/12/2005 στέλνει την τρίτη κατά σειρά αιτιολογημένη γνώμη από το 2004 προς την Ελλάδα σχετικά με την εφαρμογή **της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών** στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (Καμποτάζ) προκειμένου να συμμορφωθεί πλήρως με τον κανονισμό μέσα σε προθεσμία δύο μηνών από την παραλαβή της.

Επισημαίνει στην Ελλάδα ότι ο νόμος 2932/2001 αυτό το έκτρωμα του ΠΑΣΟΚ, με βάση του οποίου προβλέπεται η **ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές** δεν είναι επαρκής, γιατί θεωρεί ότι κάποιες ρυθμίσεις του, περιορίζουν, δυσκολεύουν κατά κάποιο τρόπο την ελεύθερη δράση του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Έτσι απαιτεί νέες πιο σκληρές ρυθμίσεις που δεν θα

βάζουν κανένα περιοριστικό όρο στην ασυδοσία των εφοπλιστών για μεγαλύτερα κέρδη.

1.- Σε ότι αφορά τα δρομολόγια όπου πρέπει οι "πλοιοκτήτες να δρομολογούν τα πλοία τους σε όποια γραμμή θέλουν και να διακόπτουν ελεύθερα την εκτέλεση των δρομολογίων ή να τροποποιούν τους όρους, χωρίς κανένα σύστημα εγγυοδοσίας και επιβολής χρηματικών προστίμων". (Κατάργηση δηλαδή της 10μηνης υποχρεωτικής λειτουργίας των πλοίων, ερήμωση των νησιών, απολήψεις ναυτεργατών).

2.- Απελευθέρωση όλων των γραμμών για το ύψος των ναύλων στα εισιτήρια και τα εμπορεύματα που θα καθορίζονται από τους εφοπλιστές, εκτός από τις γραμμές ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Το ΥΕΝ δεν θα έχει κανένα δικαίωμα να επιβάλει ανώτατους επιτρεπόμενους ναύλους για τα εισιτήρια οικονομικής ή ενιαίας θέσης.

3.- Κατάργηση του Π.Δ.177/74 που ορίζει τις οργανικές συνθέσεις των πλοίων γιατί αντίκειται στο άρθρο 3 παρ.2 του κοινοτικού κανονισμού 3577/92 (μείωση οργανικών συνθέσεων).

4.- Όλα τα θέματα επάνδρωσης (οργανικές συνθέσεις) των σκαφών που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές και για όλες τις γραμμές εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο και όχι στο κράτος Ολλανδίας (π.χ. σημαία Ολλανδίας, μόνο ο Πλοίαρχος Ολλανδός και οι υπόλοιποι αλιθοδαποί, πλοία Πάτρας - Ιταλίας).

5.- Καταργούνται τα πιστοποιητικά ελληνομάθειας για τα μέλη του πληρώματος που δεν είναι Έλληνες, αφού η σχετική ρύθμιση αντίκειται στον κοινοτικό κανονισμό.

Η συμβιβασμένη πλειοψηφία της ΠΝΟ και οι συνδικαλιστικές παρατάξεις που την απαρτίζουν ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ - ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ σε αγαστή συνεργασία με το ΥΕΝ υποκρίνονται, εξαπατούν τους ναυτεργάτες, αποκρύπτοντας τις αιτιολογημένες γνώμες που έχει στείλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το περιεχόμενο τους, γιατί φοβούνται το πολιτικό κόστος και την γενικευμένη αντίδραση των ναυτεργατών, προσπαθούν να ελιχθούν, να κερδίσουν χρόνο ώστε τα αντιναυτεργατικά μέτρα να περάσουν χωρίς ουσιαστική αντίσταση.

Ιανουάριος 2006. Ο ΥΕΝ κ.Μ.Κεφαλογιάννης δίνει στην δημοσιότητα το νομοσχέδιο για την Αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης που χτυπά σε τέσσερα μέτωπα.

1.- Εκπαίδευση - Μετεκπαίδευση.

2.- Απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών.

3.- Ξεπούλημα λιμανιών.

4.- Ρύθμιση συνταξιοδοτικών θεμάτων.

Οι ναυτεργάτες ξεσηκώνονται, πραγματοποιείται σύσκεψη στην ΠΕΜΕΝ και πορεία στην ΠΝΟ που αναγκάζε-

ται κάτω από την πίεση των ναυτεργατών και των ταξικών σωματείων ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ να πάρει απόφαση για 48ωρη προειδοποιητική απεργία στις 16/02/2006 με προοπτική κλιμάκωσης.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ ΣΑΒΒΑ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Εν τω μεταξύ αποκαλυπτικά είναι όσα διαδραματίζονται στην Επιτροπή της Βουλής στις 14 Φλεβάρη 2006 κατά την συζήτηση του νομοσχεδίου από τους εκπροσώπους των εφοπλιστών και της κυβέρνησης, στην οποία παρεβρέθηκε και ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ Σάββας Τσιμπογλου, ο οποίος έκανε σημαντική παρέμβαση απαιτώντας την κατάργηση του νομοσχεδίου.

«ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών - ΠΕΜΕΝ): Το σχέδιο νόμου που κατέθεσε η Κυβέρνηση περιλαμβάνει ως τίτλο αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλης διατάξεις. Εμείς εκτιμούμε ότι αυτό είναι ψευδεπίγραφο. Ικανοποιεί τις εξωφρενικές αξιώσεις των εφοπλιστών, τις απαιτήσεις της Ε.Ε. που με σειρά συστάσεων και σε συμφωνία με τα κόμματα που έχουν αποδεχτεί τη Συνθήκη του Μάαστριχτ και το ν. 3577/1992, έρχονται με σειρά νομοθετημάτων και τα προσαρμόζουν σε αυτές τις τέσσερις βασικές ελευθερίες.

Ελευθερία κίνησης κεφαλαίων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών, εργατικού δυναμικού, χωρίς εθνικούς περιορισμούς και κυρίως χωρίς κοινωνικές δεσμεύσεις, διότι θα καθορίζεται η ανταγωνιστικότητα μέσα από την συμπίεση του κόστους εργασίας. Κατά συνέπεια θα αυξάνεται η κερδοφορία του κεφαλαίου. Έτσι θα δημιουργείται ένα ελκυστικό επιχειρηματικό περιβάλλον και θα ενθαρρύνονται οι επενδύσεις. Ποιος θα βγαίνει κερδισμένος;

Κερδισμένοι θα είναι όλοι, σύμφωνα με τους θιασώτες αυτής της πολιτικής, όλοι γιατί θα μεγαλώνει η πίτα του κοινωνικά παραγόμενου προϊόντος και θα παίρνουμε όλοι τα ίδια μερίδια ή τα ίδια κομμάτια. Η ζωή αποδεικνύει ακριβώς το αντίθετο. Η ναυτιλία είναι ένα προωθημένο κομμάτι της οικονομίας.

Η πραγματικότητα είναι ότι τα 2/3 των ακτοπλοϊκών πλοίων είναι δεμένα, με τα "παραθυράκια" που έχει αφήσει η ελληνική νομοθεσία. Έχουμε την εικονική πραγματικότητα και την κοινωνική πραγματικότητα. Εσείς μπορεί να τα πηγαίνετε καλά με την εικονική πραγματικότητα, αλλιά το λιμάνι του Πειραιά και οι ναυτεργάτες ζουν την κοινωνική πραγματικότητα. Αποτέλεσμα της πολιτικής των Κυβερνήσεων ήταν να δημιουργήσουν στρατιές ανέργων, αποβολή του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού από τα πλοία, υπονόμευση της οικονομικής βάσης του Ν.Α.Τ.. Τα ελλείμματα του Ν.Α.Τ. φθάνουν στο 1 δις ευρώ συνέπεια των εννιά μειώσεων, συνέπεια των ειδι-



κών συνθέσεων στα επιβατηγά πλοία, συνέπεια των εγκριτικών πράξεων - που δεν έχετε εκδώσει - στα τουριστικά πλοία.

Όσον αφορά στο Κ.Α.Ε.Ο.: Οι εφοπλιστές ήνε ότι είχαν το 3%, την ποινή και αυτό θα το αφαιρέσουμε και θα εισπράξουμε χρήματα απ' το κεφάλαιο ασφάλισης επιβατών και οχημάτων.

Μα, η Ν.Ε.Λ., η Δ.Α.Ν.Ε., ο Αγούδημος - ο οποίος επιδοτείται από το Υπουργείο, γιατί είναι στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος - δεν πληρώνουν το Κ.Α.Ε.Ο. είτε με το 3% πρόσθετα είτε χωρίς το 3% πρόσθετα. Αυτές είναι φωτογραφικές διατάξεις, τα αποθεματικά του Κ.Α.Ε.Ο. ήδη χρηματοδοτούν την επικουρική ασφάλιση που παίρνουμε, μιας και έχουν εξαντληθεί τα αποθεματικά του επικουρικού κεφαλαίου και γνωρίζετε πολύ καλά τον προϋπολογισμό του Ν.Α.Τ., ο οποίος με σαφήνεια διατυπώνει ότι δεν θα μπορεί να δίνει σύνταξη τον Ιούνιο του 2006. Εσείς όμως έρχεστε και φέρνετε νέες χαριστικές ρυθμίσεις.

Στη συνέχεια επισήμανε τα εξής:

Εμείς ήεμε στο Υπουργείο "Δεσπότη θα με πεις, ευχέλαιο θα μου δώσεις το δικαίωμα να κάνω;". Από το Υπουργείο σαφώς περιγράφεται σε τι είμαι υπεύθυνος στη θάλασσα. Αυτό μου το αναγνωρίζουν σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου, δεν μου το αναγνωρίζουν όμως στην Ελλάδα. Αυτό είναι διάκριση. Εμείς επιθεωρούμε ήέβητες, είμαστε υπεύθυνοι σε μηχανολογικές εγκαταστάσεις απεριόριστου ισχύος και είμαστε υπεύθυνοι για χιλιάδες επιβάτες και για δισεκατομμύρια, δεν μπορούμε όμως να καθαρίσουμε ούτε τον καυστήρα της πολυκατοικίας μας. Αυτό είναι το ζήτημα. Τα ήλλα που ήνε από την εποχή του κ. Χρηματοπούλου μέχρι και σήμερα για συντεχνίες είναι εκ του πονηρού.

Η εκπαίδευση εξασφαήζεται από τη στιγμή που υπάρχει πολιτική για την απασχόληση. Έρχεται αυτή τη στιγμή το Υπουργείο και υπονομεύει περαιτέρω τις θέσεις απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών, κυρίως τους δοκίμους και τους τρίτους μηχανικούς. Καταλαβαίνετε, ήοπόν, ότι αυτά που ήεμε για ήξι ή για δέκα χρόνια αποκοτούν ακαδημαήκό χαρακτήρα. Όταν εγώ βγαίνω στην αγορά εργασίας και πηγαίνω στους δουλειμπόρους που

οργιάζουν στο λιμάνι του Πειραιά, φυσικό είναι αυτό να είναι αιτία εγκατάλειψης του επαγγέλματος. Εμείς αυτό που ήμε είναι το εξής: οι πρωτοετείς τελειώνουν τις σπουδές τους το Φεβρουάριο. Ο νόμος ήπει ότι το Υπουργείο και οι σχολές είναι υποχρεωμένες να τους στείλουν στις εφοπλιστικές ενώσεις, για να μπαρκάρουν. Το Υπουργείο και οι σχολές συνειδητά δεν κάνουν τίποτα. Έτσι, βγαίνουν στην ελεύθερη αγορά εργασίας και ταλαιπωρούνται. Τα ακτοπλοϊκά πλοία είναι όλα δεμένα. Θα μπορούσαν να απασχοληθούν εκεί οι πρωτοετείς και δευτεροετείς. Με την ελευθερία της εφαρμογής του όποτε θέλω να δένω και όποτε θέλω να ήνω.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: (Υπουργός ΕΝ). Δεν ισχύει αυτό.

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ: Ισχύει ο νόμος 3577. Δεσμευτείτε ότι ο νόμος αυτός δεν θα ισχύσει. Είναι εικόνισμα για ε-

δουλεμπόριο, έρχονται στην Ελλάδα, αναγνωρίζονται, τα πιστοποιούν και πηγαίνουν στους Έλληνες εφοπλιστές με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Σε αυτή την κατεύθυνση των δυνάμεων αγοράς κινείται το ΝΕΚΕ και θα δημιουργηθούν και ΝΠΙΔ που θα εκδίδουν τέτοια διπλώματα».

Τα όσα ακολούθησαν στην συνέχεια είναι γνωστά με την 8ήμερη απεργία, την πολιτική επιστράτευση των ναυτεργατών, το πλήθος των δημοσιευμάτων στον τύπο από την κυβέρνηση και τους εφοπλιστές οι οποίοι πιέζουν με κάθε μέσο και τρόπο για να προχωρήσει η απελευθέρωση, την ψήφιση του νομοσχεδίου στη Βουλή.

Σήμερα αρχές Μαΐου βρισκόμαστε σε μια χαοτική κατάσταση, με τα περισσότερα πλοία ακόμη δεμένα και τους εφοπλιστές να αρνούνται να καταθέσουν δηλώσεις δρο-

μολογίων για την περίοδο 2006 - 2007 πιέζοντας για την πλήρη εφαρμογή του κοινοτικού κανονισμού 3577/92, απειλώντας να δέσουν όλα τα πλοία τους. Ενώ ο υπουργός δηλώνει ότι θα προχωρήσει σε διεθνή πρόσκληση εκδήλωση ενδιαφέροντος για όλες τις γραμμές και ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, για αποκλειστική εκμετάλλευση πέντε ετών, που σημαίνει ότι σε περίπτωση που δεν θα εκδηλωθεί ακόμη και από κοινοτικούς πλοιοκτήτες ενδιαφέρον θα ανακυρήξει όλο το Αιγαίο σε άγονη γραμμή και θα την επιδοτεί.

ΠΟΙΟΙ ΟΦΕΛΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΒΛΑΠΤΟΝΤΑΙ

σας αυτός ο νόμος. Η Κομισιόν δεν σας έχει κάνει σύσταση;

Σε ό,τι αφορά στις ΝΕΚΕ είναι στην κατεύθυνση των Υπουργικών αποφάσεων που εκδόθηκαν στις 18.3.2003, που αναγνωρίζουν διπλώματα που εκδίδονται στις Φιλιππίνες, στην Ινδονησία, στην Ρουμανία, στην Ινδία, στην Ουκρανία κ.λπ. και όποιος είναι ναυτικός καταλαμβάνει τι εννοώ.

(Στο σημείο αυτό ο κ. Τσιμπόγλου καταθέτει στην Επιτροπή έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για αναγνώριση διπλωμάτων αθλοδοπών ναυτικών, το οποίο επισυνάπτεται στο τέλος του πρακτικού)

Έχουν βγει και άλλες υπουργικές αποφάσεις. Αυτό αναγνωρίζεται από τα μπρώα εργατών θαλάσσης. Διπλώματα που εκδίδονται σε χώρες, όπου αναπτύσσεται το

Βρισκόμαστε μπροστά σε ένα μεθοδευμένο άθλιο σχέδιο της κυβέρνησης και των εφοπλιστών σε βάρος των ναυτεργατών, του επιβατηγού κοινού, των νησιωτών για να περάσουν στα μαθακά οι καταστροφικές συνέπειες του κοινοτικού κανονισμού, η πλήρης ασυδοσία του εφοπλιστικού κεφαλαίου, η καταλήστευση του ελληνικού λαού, χωρίς μεγάλο πολιτικό κόστος.

Είναι σαφές ότι η κυβέρνηση ταυτόχρονα με την απελευθέρωση προωθεί και την παραπέρα ενίσχυση των εφοπλιστών με "ζεστό χρήμα" είτε με την μέθοδο των επιδοτήσεων των δρομολογίων στις άγονες γραμμές είτε με καθαρή χρηματοδότηση.

Είναι καθαρό ότι οι εφοπλιστές πλήρως "απελευθερωμένοι" θα μπορούν αφού εκμεταλλευτούν τους θερινούς

μήνες μια επικερδή γραμμή "ρίχνοντας" σε αυτή δύο και τρία πλοία, το χειμώνα να τα αποσύρουν και η γραμμή αν και προσοδοφόρα, να μείνει ακάλυπτη και να χαρακτηριστεί τεχνητά άγονη και να επιδοτηθεί.

Ταυτόχρονα ετοιμάζεται επενδυτικό πρόγραμμα για την κατασκευή πλοίων που θα δρομοποιηθούν στις άγονες γραμμές που η κατασκευή θα χρηματοδοτηθεί κατά το μισό από το "χρηματοδοτικό πακέτο επενδύσεων" που έχει συμφωνηθεί από την Τράπεζα Επενδύσεων, ενώ από τον αναπτυξιακό νόμο θα επιδοτηθεί το ξενοδοχειακό κομμάτι των πλοίων.

Σε απλή μετάφραση δηλαδή οι εφοπλιστές χωρίς να δώσουν ΕΥΡΩ θα πάρουν καινούργια πλοία που θα τα πληρώσουν οι εργαζόμενοι. Παράλληλα προωθείται και η απελευθέρωση του ορίου ηλικίας των πλοίων.

Συνεπώς η απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών αποδιοργανώνει πλήρως τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, αφού οι εφοπλιστές εντελώς ανεξέλεγκτα θα καθορίζουν από τις τιμές των εισιτηρίων, των ναύλων των οχημάτων και των προϊόντων, μέχρι την συχνότητα και τον αριθμό των δρομοηγιών.

Στην ουσία καταργείται η δεκάμηνη υποχρεωτική λειτουργία των πλοίων, δηλαδή η υποχρέωση των εφοπλιστών να καταθέτουν πρόγραμμα δρομοηγιών για 10 μήνες τον χρόνο και ανάλογης εγγυητικής επιστολής για την καλή τήρηση των δρομοηγιών, ταυτόχρονα καταργείται και η δεκάμηνη εργασία των ναυτεργατών.

Η πραγματοποίηση ενός δρομοηγιού θα εξαρτάται αποκλειστικά από το εάν συμφέρει την εταιρεία ή όχι, ενώ με το ίδιο κριτήριο θα καθορίζεται η διάρκεια και η συχνότητα του.

Δηλαδή οι εφοπλιστές σε καθεστώς απελευθέρωσης με λιγότερα πλοία ανά προορισμό, με λιγότερα δρομοηγία θα μεταφέρουν τον ίδιο ή και μεγαλύτερο αριθμό επιβατών και οχημάτων, μειώνοντας το κόστος λειτουργίας και αποκομίζοντας τεράστια κέρδη.

Γίνεται αντιληπτό ότι οι συνέπειες που θα προκύψουν για νησιώτες, επιβατηγό κοινό και ναυτεργάτες θα είναι καταστροφικές αφού στην ουσία η ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα θα επαφίεται πλήρως στις κερδοσκοπικές διαθέσεις των εφοπλιστών.

Έτσι θα έχουμε ακόμη μεγαλύτερο αποκλεισμό των νησιών, πανάκριβα εισιτήρια που θα είναι απαγορευτικά για τους εργαζόμενους, ενώ οι ναυτεργάτες που στελεχώνουν αυτά τα πλοία θα υποχρεώνονται σε μαζικές απολύσεις.

Ταυτόχρονα υπονομεύεται το δικαίωμα για σταθερή δουλειά, οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, ο ημερήσιος χρόνος εργασίας, αφού θα αναγκάζονται να εργάζονται με εξαντλητικά ωράρια μόνο για 3 - 4 μήνες τον χρόνο κατά την διάρκεια του καλοκαιριού, ή σε κάποια πλοία μόνο τα Σαββατοκύριακα και όλη την άγιη περίοδο να παραμένουν άνεργοι.

Παράλληλα θα απομακρύνεται όλο και περισσότερο το όριο ηλικίας για συνταξιοδότηση αφού με 3 μήνες δουλειά τον χρόνο για να μαζέψει κάποιος υπηρεσία θα πρέπει να φτάσει 100 χρόνων.

Διόγκωση των ελλειμμάτων του NAT - KAN - KEAN με αποτέλεσμα την συρρίκνωση των υπηρεσιών σε γιατρούς, φάρμακα, επιδόματα ανεργίας, συνταξιοδοτικούς μισθούς.

Η πλήρης καταστροφή θα επέλθει με την ολοκλήρωση της εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού, με την απελευθέρωση της ηλικίας των πλοίων, την απελευθέρωση των οργανικών συνθέσεων, την δρομοηγοση πλοίων με ξένα σημαία.

Συνεπώς φτηνοί αθλοδαποί ναυτεργάτες θα έλθουν και θα εργάζονται με μισθούς και εργασιακές σχέσεις που θα ισχύουν στην χώρα προέλευσης τους.

Έτσι θα εξασφαλιζεται φτηνό εργατικό δυναμικό από τις πιο εξαρτημένες χώρες και από την άγιη το εφοπλιστικό κεφάλαιο θα αξιοποιεί σαν άγιη τις εργασιακές σχέσεις των φτηνών αθλοδαπών εργατών για να χαμηλώσει κι άγιη τον πήχη των δικαιωμάτων στους ναυτεργάτες.

Η ΔΙΕΞΟΔΟΣ

Στο φόντο αυτών των εξελίξεων φαντάζει, επιτακτικά η ανάγκη πραγματοποίησης πολύμορφων αγωνιστικών κινητοποιήσεων και απεργιακών αγώνων.

Μετά την μεγαλειώδη απεργία και το κουρέλιασμα της πολιτικής επιστράτευσης έχουν δημιουργηθεί καλύτερες προϋποθέσεις και από καλύτερη θέση μπορούμε να διεκδικήσουμε τα δικαιώματά μας.

Η συμβιβασμένη και υποταγμένη όμως πλειοψηφία της ΠΝΟ αρνείται να πάρει απόφαση για απεργιακές κινητοποιήσεις μπροστά στον επερχόμενο όλεθρο όπως είχε αποφασιστεί για αναστολή της απεργίας, ανασύνταξη δυνάμεων και κλιμάκωση των απεργιακών κινητοποιήσεων.

Αντίθετα συνεχίζει την γνωστή τακτική των ατέρμονων παρασκηνιακών συζητήσεων που οδηγεί στο ξεπούλημα των ναυτεργατών και στην υπογραφή Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με αύξηση 4,5% .

Οι Μηχανικοί, οι ναυτεργάτες χρειάζεται να βγάλουν τα αναγκαία συμπεράσματα να αγωνιστούν για την αλληλαγή συσχετισμού δύναμης σε συνδικαλιστικό άγιη και πολιτικό επίπεδο, να οργανωθούν μαζί με τα ταξικά σωματεία ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ να αναπτύξουν αγώνες να συγκρουστούν για την ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής.

Η πρότασή μας για τον Εθνικό Οργανισμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΟΑΣ) με εργατικό κοινωνικό έλεγχο στα πλαίσια μιας φιλολαϊκής πολιτικής είναι επίκαιρη και αποκτά σήμερα ουσιαστική σημασία, γιατί οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι στρατηγικής σημασίας, έχουν άμεση σχέση με την άμυνα της χώρας και την ανάπτυξη των νησιών, ενδιαφέρουν εκατομμύρια ανθρώπους.

Πρέπει να είναι ασφαλείς, σύγχρονες με φτηνά εισιτήρια με καθημερινή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα άγιη και μεταξύ τους με ναυτεργάτες με συγκροτημένα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα και δεν μπορεί να είναι στα χέρια των εφοπλιστών ντόπιων και ξένων που νοιάζονται μόνο για το κέρδος άγιη να γίνουν κοινωνική περιουσία.

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η

ΕΚΒΙΑΣΜΟΣ

ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Αποθρασυμένοι πλήρως από την αντιλαϊκή πολιτική της Νέας Δημοκρατίας και την στήριξη του ΠΑΣΟΚ, οι εφοπλιστές της Ακτοπλοΐας κλιμακώνουν τις προκλήσεις και τους εκβιασμούς σε βάρος των ναυτεργατών, του επιβατηγού κοινού, τους κατοίκους των νησιών.

Σε συνέντευξη τύπου στις 3/5/2006 ανακοινώνουν ότι θα εφαρμόσουν αμέσως και πλήρως τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92 όπως αυτός έχει διαμορφωθεί με την τελευταία Απιοηλογημένη Γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εστάλη στις 19/12/2005 και απαιτούσε από την Ελλάδα να συμμορφωθεί μέσα σε διάστημα δύο (2) μηνών.

Οι εφοπλιστές αναλαμβάνουν την ευθύνη για την απορύθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών απαιτώντας η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία αυθαίρετα να καθορίζει εισιτήρια και δρομολόγια, με το να μην καταθέτουν αίτηση δρομολογίων, να μην δεσμεύονται για τον ετήσιο χρόνο απασχόλησης των πλοίων, έχοντας άμεση και προσωπική ευθύνη για τα φαινόμενα που θα ζήσουμε την καλοκαιρινή περίοδο, τα οποία θα είναι χειρότερα από τα περσινά, δημιουργώντας χασομή κατάσταση.

Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ - ΣΥΝ και συνδικαλιστικές παρατάξεις ΔΑΚΕ - ΠΑΣΚΕ - ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ που απαρτίζουν την πλειοψηφία της ΠΝΟ έχουν τεράστιες ευθύνες γιατί συμφωνούν στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στον κανονισμό 3577/92, οι υπηρέτες των εφοπλιστών, του κεφαλαίου προσπαθούν να προκαλέσουν σύγχυση με την στάση τους στους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, τους νησιώτες για να μην πληρώσουν το συνδικαλιστικό και πολιτικό κόστος αυτής της πολιτικής που γεννά στρατιές ανέργων και συντρίβει τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα. Για να περάσει αυτή η πολιτική καλλιεργούν τον κοινωνικό εταιρισμό κεφαλαίου - εργασίας, επιβάλλουν βία, τρομοκρατία και πολιτική επιστράτευση.

Με βάση τον κανονισμό απελευθερώνεται η δρομολόγηση και αποδρομολόγηση των πλοίων, η τιμή των εισιτηρίων και τα ναύλα των οχημάτων, το όριο ηλικίας των πλοίων, οι οργανικές συνθέσεις.

Οι συνέπειες που θα προκύψουν για νησιώτες, επιβατηγό κοινό, ναυτεργάτες, θα είναι καταστροφικές αφού στην ουσία η ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών θα επαφίεται πλήρως στις κερδοσκοπικές διαθέσεις των εφοπλιστών.

Με αποτέλεσμα ακόμη μεγαλύτερο αποκλεισμό των νησιών, πανάκριβα εισιτήρια που θα είναι απαγορευτικά για τους εργαζόμενους, ενώ οι ναυτεργάτες που στελεχώνουν αυτά τα πλοία θα υποχρεώνονται σε μαζικές απολύσεις.

Ταυτόχρονα υπονομεύεται το δικαίωμα για σταθερή δουλειά, οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, οι εργασιακές σχέσεις αφού η "ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων" θα επιτρέπει ναυτεργάτες από τα πιο φτηνά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εργάζονται στα ελληνικά πλοία με βάση το καθεστώς που ισχύει στην χώρα προέλευσης τους.

Παράλληλα θα υποβαθμιστεί παραπέρα η ασφάλεια των πλοίων και θα αυξηθούν οι κίνδυνοι για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, θα αυξηθεί η ανεργία των ναυτεργατών,



θα περιοριστεί και άηλο ο χρόνος απασχόλησης τους και για όσους εργάζονται θα εντατικοποιηθεί η εργασία, θα απομακρύνεται όλο και περισσότερο το όριο ηλικίας συνταξιοδότησης τους.

Θα διογκωθούν τα ελλείμματα στο NAT και τα άλλα ασφαλιστικά ταμεία με αποτέλεσμα την συρρίκνωση των υπηρεσιών σε γιατρούς, φάρμακα, επίδομα ανεργίας, συνταξιοδοτικούς μισθούς.

Μπροστά στους ναυτεργάτες, στους εργαζόμενους, στους κατοίκους των νησιών βρίσκεται επιτακτικά η ανάγκη του συντονισμού και της οργάνωσης της πάλης τους με πολύμορφες κινητοποιήσεις για να αποκρούσουν την νέα επίθεση.

Να απαιτήσουν εθνικό κεντρικό σχεδιασμό, λαϊκό έλεγχο, να αγωνιστούν για την δημιουργία Εθνικού Οργανισμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΟΑΣ) στα πλαίσια μιας φιλολαϊκής πολιτικής για ασφαλείς, σύγχρονες, καθημερινές, φθηνές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες για 365 μέρες τον χρόνο με ναυτεργάτες με πλήρη σταθερή εργασία, με πλήρη δικαιώματα, με μισθούς και συντάξεις που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές τους ανάγκες.

ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ

Τα Σωματεία ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΣ/ΝΑΤ σε Δελτίο Τύπου στις 2 Μάη καταγγέλλουν τα εξής:

Οι εφοπλιστές της Ακτοπλοϊας προκλητικά εκβιάζουν και απειλούν σε συνεννόηση και συμπαιγνία με την κυβέρνηση με σταμάτημα των πλοίων απαιτώντας την άμεση υλοποίηση των δεσμεύσεων της κυβέρνησης για την πλήρη απελευθέρωση στις Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες. Εκβιαστικά απαιτούν την ελεύθερη διαμόρφωση της τιμής των εισιτηρίων, την απελευθέρωση στη δρομολόγηση και αποδρομολόγηση των πλοίων, την κατάργηση του ορίου ηλικίας των πλοίων, την απελευθέρωση των οργανικών συνθέσεων.

Οι συνέπειες από αυτή την εξέλιξη θα είναι οδυνηρές για τους ναυτεργάτες, τους κατοίκους των νησιών, τα λαϊκά στρώματα.

Θα οξυνθεί το πρόβλημα της απομόνωσης δεκάδων νησιών, θα μεγαλώσει η αφάιμαξη του πενιχρού λαϊκού εισοδήματος, θα χτυπηθεί ο λαϊκός τουρισμός με την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων, θα υποβαθμιστεί παραπέρα η ασφάλεια των πλοίων και θα αυξηθούν οι κίνδυνοι για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Θα αυξηθεί η ανεργία των ναυτεργατών, θα περιοριστεί και άηλο ο χρόνος απασχόλησης και για όσους και όσο εργάζονται θα εντατικοποιηθεί η εργασία.

Θα συρρικνωθούν τα έσοδα του NAT και των άλλων ασφαλιστικών ταμείων.

Η προκλητική στάση και οι απαιτήσεις των εφοπλιστών στηρίζονται στην πολιτική της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, τις κατευθύνσεις και το διαλυτικό κανονισμό 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συμμάχους έχουν και τους εκλεγμένους σε Δήμους και Νομαρχίες εκπροσώπους της Ν.Δ., του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΝ που με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις αποφάσεις τους στο πρόσφατο συνέδριο της ΚΕΔΚΕ στην Σύρο (16 και 17 Απρίλη 2006) ευθυγραμμίζονται και υποδαυλίζουν τις εφοπλιστικές απαιτήσεις.

Μεγάλης είναι και οι ευθύνες της πλειοψηφίας της Διοίκησης της ΠΝΟ που στηρίζει την πολιτική της απελευθέρωσης και υπονομεύει τους αγώνες των ναυτεργατών.

Μπροστά στους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, τους κατοίκους των νησιών βρίσκονται επιτακτικά η ανάγκη του συντονισμού και της οργάνωσης της πάλης τους με πολύμορφες κινητοποιήσεις για να αποκρούσουν την νέα επίθεση.

Να διεκδικήσουν ασφαλείς, καθημερινές, φθηνές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες για όλα τα νησιά για 365 μέρες το χρόνο με ναυτεργάτες με πλήρη σταθερή εργασία, με πλήρη δικαιώματα, με μισθούς και συντάξεις που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές τους ανάγκες.

ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ

- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ Ε.Ν. "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ"
- ΠΕΣ/ΝΑΤ





ΥΕΝ και ΠΝΟ

ΥΠΗΡΕΤΕΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΥΠΟΝΟΜΕΥΤΕΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

Με την 8ημερη απεργία των ναυτεργατών από 16 Φλεβάρη έως 23 Φλεβάρη 2006 ήρθαν στην επιφάνεια παλιά και νέα προβλήματα που μαστίζουν τους ναυτεργάτες.

Η όξυνση της ταξικής πάλης που προκάλεσε η απεργιακή κινητοποίηση έφερε το ζήτημα ποιος είναι με ποιον και τι μέσα χρησιμοποιεί για να προωθήσει τα συμφέροντα που έχει ταχθεί να υπηρετήσει.

Ένα από τα πλοία που δοκιμάστηκαν κατά την διάρκεια της απεργίας ήταν το πλοίο "AEGEAN GLORY" της διαχειρίστριας εταιρείας ANEK. Εκτός των άλλων εκβιασμών και τραμπουκισμών χρησιμοποιώντας και ωμή βία απέλυσαν και τον Α' Μηχανικό.

Η ανεπιτυχής προσπάθεια να αντικατασταθεί από δύο Α' Μηχανικούς του πλοίου "ΛΙΣΣΟΣ" οδήγησε σε απόλυση και αυτών, θύματα της πολιτικής τρομοκρατίας των ναυτεργατών.

Ηρωική, στις μέρες μας, η στάση των Α' Μηχανικών των συγκεκριμένων πλοίων που αρνήθηκαν να γίνουν απεργοσπάστες.

Όλες οι δεσμεύσεις από τον Υπουργό κ. Μ. Κεφαλογιάννη ότι θα ανακληθούν οι απολύσεις ως καταχρηστικές αποδείχθηκαν κενές περιχομένου από την μία αλήθια και ποιος είναι το αφεντικό και ποιοι οι υπάλληλοι των εφοπλιστών από την άλλη.

Με την αναστολή της απεργίας στις 23 Φλεβάρη 2006, έμπαινε επί τάπητος το πρόβλημα να ανακληθούν οι απολύσεις κατά την διάρκεια της απεργίας. Σχετική είναι η απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ :

"Η Διοίκηση της ΠΝΟ προειδοποιεί τις εφοπλιστικές εταιρείες που προχώρησαν σε απολύσεις ναυτεργατών κατά την διάρκεια της απεργίας, να

τις ανακαλέσουν αμέσως. Η Ομοσπονδία τονίζει ότι θα αντιδράσει με κάθε δυνατό και πρόσφορο μέσο σε βάρος των εταιρειών που θα προχωρήσουν σε απολύσεις μελών πληρώματος. Τέτοιες ενέργειες δεν θα γίνουν σε καμία περίπτωση αποδεκτές και αυτό οφείλουν να το συνειδητοποιήσουν οι πάντες."

Το κλίμα της τρομοκρατίας που επιχειρούσαν να προωθήσουν οι εφοπλιστές για να υπονομεύσουν το αγωνιστικό φρόνημα των ναυτεργατών έπρεπε να αντιμετωπιστεί.

Να οργανωθεί η πάλη μας και να αναπτυχθούν νέοι αγώνες για την αντιμετώπιση και προώθηση της λύσης των προβλημάτων των ναυτεργατών.

Η συνεχής κωλυσιεργία από την ΠΝΟ, η αγωνιώδης προσπάθεια να κλείσει την Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των ακτοπλοϊκών πλοίων όπως όπως με 4,5% αύξηση στους βασικούς μισθούς.

Η προσπάθεια απόλυσης 60 περίπου ναυτεργατών από το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο "ΛΙΣΣΟΣ" της ANEK "λόγω βλάβης" στην μια ηλεκτρομηχανή με δήλωση του πρόθυμου στις εντολές της εταιρείας Α' Μηχανικού που είχε αντικαταστήσει τους δύο Α' Μηχανικούς απεργούς του πλοίου, πήραν απάντηση από τις διοικήσεις των σωματείων ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ με κινητοποίηση και απαίτηση να σταματήσουν εδώ και τώρα οι μαζικές τρομοκρατικές απολύσεις.

Σε αυτήν την μάχη απουσίαζαν επιδεικτικά όλα τα προεδρεία των άλλων ναυτεργατικών σωματείων.

Οι απολύσεις ανακλήθηκαν με τον αγώνα των σωματείων ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ και των δυνάμεων του ΠΑΜΕ στο εργατικό κίνημα, που για άλλη μια φορά έδωσαν μαχητικό πα-

ρόν ταξικής αλληλεγγύης. Μάθημα για την ταξική χειραφέτηση της εργατικής τάξης στην αντιλαϊκή πολιτική της βίας και της τρομοκρατίας.

Στις 15 Μάρτη 2006 κατά την διάρκεια της πανελλαδικής απεργίας με ακινητοποίηση του πλοίου "AEGEAN GLORY", επαναδιατυπώνεται το αίτημα για την επαναπρόσληψη των απολυμένων και την καταβολή των δεδουλευμένων αποδοχών.

Κατά την διάρκεια της κινητοποίησης δεσμεύονται η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκής και η εταιρεία ANEK για την επαναπρόσληψη των απολυμένων.

Η εταιρεία ANEK συνεχίζει την παρεμπνευστική διαδικασία και αρνείται ουσιαστικά να καταβάλει τις μισθολογικές διαφορές και στις 13 Απρίλη 2006 ακολουθεί δεύτερη επίσκεψη εργασίας και κήρυξη απεργιακών κινητοποιήσεων από τα σωματεία ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ.

Αποκαλυπτική ήταν η στάση της πλειοψηφίας της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ στις 14 Απρίλη 2006 που στις 10 το πρωί σε προγραμματισμένη συνεδρίαση για να μην αντιμετωπίσει το πρόβλημα των ναυτεργατών, για να μη πάρει αποφάσεις υπεράσπισης των συμφερόντων τους, ανέβαλε την συνεδρίαση για την επόμενη βδομάδα, εγκαταλείποντας τους ναυτεργάτες μέσα στα γραφεία της Ομοσπονδίας, και σαν καλοί υπάλληλοι των εφοπλιστών εξαφανίστηκαν.

Η συνέχιση της κινητοποίησης ανάγκασε την εταιρεία να καταβάλει το σύνολο των μισθολογικών διαφορών σε τέσσερα μέλη του Μηχανοστασίου και πέντε Ναύτες. Οι μεθοδεύσεις των εφοπλιστών και των εκπροσώπων τους έπεσαν στο κενό.

Ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων βρίσκεται η υπόθεση μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας VIKING LINE ABP κατά της ITF και της Ένωσης Κατωτέρων Πληρωμάτων Φιλανδίας.

Η VIKING LINE ABP είναι ναυτιλιακή εταιρεία επιβατηγών πλοίων στην κυριότητα και διαχείριση της οποίας περιλαμβάνεται το επιβατηγό φορτηγό πλοίο "ROSSELLA".

Το "ROSSELLA" με σημαία Φιλανδίας στελεχωμένο κατά πληρωψηφία από Φιλανδούς ναυτεργάτες και με Συλλογική Σύμβαση Εργασίας της Ένωσης Κατωτέρων Πληρωμάτων Φιλανδίας εκτελούσε τακτική γραμμή μεταξύ Ελσίνκι και Ταλίν (Εσθονία).

Το 2003 η εταιρεία αποφασίζει να αλλιάξει σημαία, να υψώσει την Εσθονική να γραφτεί στο Εσθονικό νηολόγιο και να κάνει μετεγκατάσταση στην Εσθονία, να στελεχώσει το πλοίο με Εσθονούς ναυτεργάτες ώστε να τους πληρώσει με βάση τα όσα προβλέπονται από την νομοθεσία του κράτους σημαίας.

Τα Φιλανδικά συνδικάτα αντιδρούν και η εταιρεία προβαίνει σε έναρξη διαδικασιών ενώπιον του δικαστηρίου εργατικών υποθέσεων της Φιλανδίας.

Ταυτόχρονα τον Αύγουστο του 2004 η παραπάνω εταιρεία με αίτηση της στο Δικαστήριο Εμπορικών Υποθέσεων της Αγγλίας και Ουαλίας ζήτησε την έκδοση διαταγής ώστε τόσο η ITF όσο και τα Φιλανδικά συνδικάτα να σταματήσουν οποιαδήποτε ενέργεια που θα μπορούσε να εμποδίσει την μετανολόγηση του πλοίου και την ύψωση σημαίας Εσθονίας.

Το Δικαστήριο Εμπορικών Υποθέσεων πράγματι εξέδωσε διαταγή ζητώντας από την ITF και τα Φιλανδικά συνδικάτα να απέχουν από οποιαδήποτε ενέργεια που θα εμπόδιζε την μετανολόγηση του πλοίου στην σημαία Εσθονίας, με αποτέλεσμα η ITF και τα Φιλανδικά συνδικάτα να προσφύγουν στο Εφετείο.

Την 3η Νοεμβρίου 2005 το Εφετείο αποφάσισε ότι η υπόθεση εγείρει ουσιαστικά και δυσχερή ζητή-

ματα Ευρωπαϊκού Δικαίου και παρέπεμψε μια σειρά ερωτημάτων στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ).

Ευθύς ως το ΔΕΚ απαντήσει στα ερωτήματα που του ετέθησαν, η υπόθεση θα επανέλθει στο Εφετείο για οριστική απόφαση.

Πρέπει να τονιστεί ότι η απόφαση του ΔΕΚ θα αποτελέσει μέρος του Ευρωπαϊκού δικαίου και θα έχει εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι περισσότερο από βέβαιο ότι η απόφαση του ΔΕΚ θα είναι αρνητική με οδυνηρές επιπτώσεις για τα δικαιώματα των ναυτεργατών σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού θα επικαλεσθεί την συνθήκη του Μάαστριχ που καθιε-

σθόι εντοπιότητας).

Πρέπει να επισημάνουμε επίσης ότι η γενικότερη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως εξειδικεύεται και στον τομέα των μεταφορών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει ήδη επιφέρει δραστική μείωση κατά 40% των ναυτεργατών των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της EUROSTAT.

Συνεπώς η αντεργατική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των ιδιωτικοποιήσεων, καθώς και οι μεταγκαταστάσεις των επιχειρήσεων σε άλλες χώρες με φτηνότερο εργατικό δυναμικό για την μεγιστοποίηση των κερδών του κεφαλαίου προκα-

Την λύση θα δώσουν οι αγώνες

ρώνει τις τέσσερις ελευθερίες του κεφαλαίου, (κεφαλαίων, εμπορευμάτων, εργατικού δυναμικού, υπηρεσιών) μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σειρά έγγραφων απαντήσεων ουσιαστικά έχει αναγνωρίσει τις διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και την άνιση αμοιβή για ίση εργασία.

Δηλαδή τα κράτη μέλη με διμερείς συμφωνίες υιοθετώντας τις εξωφρενικές αξιώσεις των εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δέχονται ότι οι μηνιαίες αποδοχές των ναυτεργατών από τις δέκα (10) νέες χώρες μέλη που εντάχθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση από 1η Μάρτ 2004 δεν θα είναι με βάση την Εθνική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας - της σημαίας του πλοίου ή με βάση την χώρα που παρέχονται οι υπηρεσίες αλλά με βάση τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας της χώρας προέλευσης των ναυτεργατών (μι-

λεί μαζικές απολήψεις και συρρίκνωση των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Είναι τουλάχιστον υποκριτική η στάση της πλειοψηφίας της ΠΝΟ που όψιμα κόπτεται για τα δικαιώματα των ναυτεργατών, από την έκβαση της απόφασης του ΔΕΚ, την στιγμή που στηρίζει τις επιλογές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπηρετεί πιστά την εφαρμογή της συνθήκης του Μάαστριχ, την ελεύθερη αγορά, την πολιτική της απειλευθέρωσης.

Κανένα δικαστήριο δεν θα δώσει την λύση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, αλλά ο συντονισμένος μαζικός αγώνας που θα αμφισβητήσει την αντιλαϊκή ΕΝΩΣΗ, θα απειθαρχήσει στις αποφάσεις, θα συγκρουστεί με στόχο την ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής για μια φιλολαϊκή πολιτική προς όφελος των εργαζομένων.

ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΜΙΣΟ-ΑΛΗΘΕΙΕΣ, Η MARPOL ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗ

Πολλά λήγονται αυτές τις μέρες στον τύπο για την ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας. Και μπορεί κανείς δικαιολογημένα να χαρακτηρίσει σαν ποινικοποίηση τις περιπτώσεις των TASMAR SPIRIT και PRESTIGE όπου οι κρατικές αρχές του Πακιστάν και της Ισπανίας, αντίστοιχα, μεταχειρίστηκαν με άδικο, απαράδεκτο και βάρβαρο τρόπο τους ναυτικούς αυτών των δύο πλοίων που από τυχαία συμβάντα κατέληξαν ναυαγοί.

Μερικοί παράγοντες της ναυτιλίας όμως συγκαταλέγουν στην ποινικοποίηση και τις πολλές πρόσφατες περιπτώσεις αυστηρής τήρησης από της Αμερικανικές αρχές των διατάξεων του Αμερικανικού Νομοθετήματος για την Πρόληψη της Μολύνσεως από Πλοία. 33 USC 1901 et seq. (στην συνέχεια "APPS") που υιοθετεί την MARPOL. Δεν είναι δύσκολο να διακρίνει κανείς όμως ότι στην περίπτωση αυτή η δυνατότερες φωνές ανήκουν στην πλοιοκτησία που σήμερα αναγκάζεται να πληρώσει μεγαλύτερα πρόστιμα για τις παραβάσεις της και να συμμορφωθεί, τέλος πάντων, με νόμους για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που ισχύουν εδώ και μερικές δεκαετίες.

Η ουσιαστικές διατάξεις της APPS και οι συναφείς διατάξεις του Αμερικανικού ποινικού δικαίου με κανένα τρόπο δεν ποινικοποιούν την ναυτική εργασία. Αυτά που απαγορεύουν και τιμωρούν είναι (1) η ηθελημένη ρύπανση των θαλασσών, (2) οι εγγραφές σε βιβλία όπως το βιβλίο πετρελίου που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, (3) η σκόπιμη παραπλήρωση των αρχών προστασίας του περιβάλλοντος, (4) η ψευδομαρτυρία και κατασκευή ψευδών εγγράφων και αποδείξεων, (5) η συμμετοχή σε παράνομο συνδυασμό για την εξαπάτηση των αρχών που ελέγχουν την συμμόρφωση του πλοίου με τις διατάξεις της MARPOL. Καμία από τις πράξεις αυτές που καταδικάζει ο Αμερικανικός νόμος συνιστούν "ναυτική εργασία". Ο κάθε υπεύθυνος και ευσυνείδητος ναυτικός μπορεί να αποφύγει, καταρχήν, τις συνέπειες αυτών των νόμων αρνούμενος να συνεργαστεί σε παράλογες απαιτήσεις ή παροτρύνσεις πλοιοκτητών / διαχειριστών και ακόμα συναδέλφων του για σύμπραξη στην παράβαση.

Ποιο συγκεκριμένα σε κάθε περίπτωση ο ναυτικός πρέπει να αρνείται να καταχωρεί ή να υπογράφει ψεύτικες εγγραφές σε βιβλίο πετρελίου, σε ημερολόγιο, σε βιβλίο ή άλλο έγγραφο μετρήσεως δεξαμενών όπως π.χ. οι δεξαμενές συγκρατήσεως. Πρέπει επίσης να αρνείται να διατάξει ή να συμμετέχει σε πράξεις που συνιστούν παράβαση της MARPOL όπως π.χ. το "κλήψιμο" και αποθήκευση πετρελίων του χρονοναυπητή σε δεξαμενές σαβούρας ή σε δεξαμενές που δεν φαίνονται στα πλάνα που δίνονται στις αρχές. Δεν πρέπει να συμμετέχει σε καμία δραστηριότητα ή πράξη με

τις οποίες αδρανοποιείται ή ξεπερνιέται (bypass) ο διαχωριστήρας (oily water separator) για να απορρίπτονται στη θάλασσα σεντινόνερα, η κατάλοιπα (sludge). Πρέπει να απέχει από κάθε δραστηριότητα μετατροπής συσκευών ή μηχανημάτων που έχουν σαν σκοπό τους την πρόληψη της ρύπανσεως όπως π.χ. oil content monitor. Τέλος, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να προσπαθεί να πείσει συναδέλφους και υφισταμένους να αποκρύπτουν από τις αρχές παραβάσεις της MARPOL ή να συντονίζει ή να συντονίζεται για το πως θα απαντήσουν με ψευδή ή παραπληθυντικό τρόπο ερωτήματα της Ακτοφυλακής (Coast Guard) ή άλλων αρμοδίων κρατικών οργάνων.

Όμως το στίλ με το οποίο εργάζεται η εταιρεία μπορεί να είναι τέτοιο ώστε να μη έχει επιλογές ο ναυτικός. Π.χ. μπορεί να αρνείται το γραφείο να κανονίσει μπάριζα για τα slops, ή να μη δίνεται αρκετός χρόνος (σε περίπτωση tanker που ταξιδεύει προς φόρτωση) για να καθαριστούν οι δεξαμενές και να απορριφθούν μετά τα πετρελαιοειδή μίγματα (slops) με την διαδικασία που ορίζει η MARPOL, να μην λειτουργεί αποτελεσματικά ο διαχωριστήρας, κλπ., και να εξαναγκάζεται ο ναυτικός να παραβαίνει την MARPOL. Ακόμα μπορεί να υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες ο ναυτικός έχει κληρονομήσει καταστάσεις από προκάτοχο του στο πλοίο από τον οποίο παρέλαβε και, χωρίς να το θέλει, να καθίσταται παραβάτης της MARPOL.

Σε κάθε περίπτωση η APPS παρέχει διέξοδο. Και όχι μόνον καθιστά εφικτή την απαλλογή από τέτοια διλήμματα, αλλά ανταμείβει γενναϊόδωρα όποιον παρέχει πληροφορίες που οδηγούν τις Αμερικανικές αρχές στον εντοπισμό και καταδίκη των πραγματικών ενόχων. Η APPS δίνει το δικαίωμα σε κάθε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα θίγονται δυσμενώς από παραβάσεις των διατάξεων της να ασκήσει αγωγή εναντίον κάθε υπευθύνου, στα Ομοσπονδιακά δικαστήρια, και να ζητήσει την άρση των παραβάσεων και την επιβολή κυρώσεων. Χωρίς αμφιβολία κάθε ναυτικός που κατέχει υπεύθυνη θέση στην οργανική σύνθεση πλοίου και άθελα του εμπλέκεται σε παραβάσεις της MARPOL δικαιούται να κινηθεί τις διαδικασίες που προβλέπει η APPS. Βλέπε 33 USC § 1910.

Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι το ίδιο εδάφιο του νόμου που θεσπίζει το δικαίωμα κινήσεως αγωγής προβλέπει ότι το δικαστήριο στην τελική διαταγή του δύνανται να επιδικάζει τα έξοδα της δίκης, τις αμοιβές δικηγόρων, και τα έξοδα παραστάσεως μαρτύρων. Άρα, και από πλευράς εξόδων καλύπτεται ο ναυτικός που επιλέγει να κινηθεί αγωγή για παράβαση από την πλοιοκτησία των διατάξεων της MARPOL.

Η APPS ακόμα προβλέπει ότι σε κάθε περίπτωση που επιβάλλονται κυρώσεις είτε με την μορφή προστίμου ή αστι-



κής χρηματικής ποινής κατά την κρίση του δικαστηρίου -ή του αρμόδιου υπουργού στην περίπτωση χρηματικής ποινής αστικής μορφής- ο καταγγέλλων είναι δυνατόν να αμειφθεί με ποσό που μπορεί να ανέρχεται μέχρι και μισό του προστίμου ή χρηματικής ποινής που θα επιβληθεί. (Βλέπε 33 USC § 1908 (a) - (b)).

Έτσι στις πιο κάτω περιπτώσεις οι καταγγελλείς στην Αμερική παραβάσεων της MARPOL είχαν σαν αποτέλεσμα την πληρωμή σημαντικών χρηματικών ποσών στους καταγγελλόντες ναυτικούς:

Στις 6 Αυγούστου 2004 ο Δεύτερος Μηχανικός του M/T GUADALUPE αμείφθηκε από τις αρχές των ΗΠΑ με δύο εκατομμύρια εκατομμύρια δολάρια (\$ 2,100,000) ποσό που του επιδικάστηκε στο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Περιφέρειας του New Jersey γιατί κατήγγειλε την απόρριψη πετρελαίου στην θάλασσα, πράγμα που οδήγησε στην καταδίκη την πλοιοκτήτρια εταιρία OMI σε πρόστιμο ύψους \$ 4,200,000 -το μισό πληρώθηκε στον Δεύτερο Μηχανικό. Οι Ινδοί Πλοίαρχος και Πρώτος αποδέχτηκαν τις κατηγορίες και τους επετράπη να επιστρέψουν στην πατρίδα τους με τον όρο ότι θα επιστρέψουν να εκτίσουν την ποινή τους στις Η.Π.Α.

Τον Ιούνιο του 2005 το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Κεντρικής Περιφέρειας της California αποφάσισε να δοθεί συνολική αμοιβή \$ 250,000 σε τέσσερις Φιλιπινέζους ναυτικούς του Ελληνικής πλοιοκτησίας M/V KATERINA για στοιχεία που έδωσαν στις Αμερικανικές αρχές που οδήγησαν στην αποκατάσταση συστήματος ξεπεράσματος του διαχωριστήρα που είχε εγκατασταθεί και λειτουργούσε στο πλοίο. Ευρέθη βιβλίο πετρελαίου με ψεύτικες εγγραφές, και, κατά το Υπ. Δικαιοσύνης των Η.Π.Α. τέλεξε της διαχειρίστριας εταιρίας DST Shipping με οδηγίες για την συγκάλυψη των παραβάσεων. Ο Έλληνας πλοίαρχος και οι Φιλιπινέζοι πρώτος και δεύτερος μηχανικός καταδικάστηκαν σε ποινές φυλάκισης. Η εταιρία DST Shipping καταδικάστηκε να πληρώσει πρόστιμο \$ 1,000,000.

Τον Ιούνιο του 2004 Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Δυτικής Περιφέρειας της Πολιτείας Washington ενέκρινε την πληρωμή δολαρίων \$ 300,000 σε ναυτικό του Νορβηγικού πλοίου HPEGH MINERVA σαν επιβράβευση για την καταγγελία του στις Αμερικανικές αρχές διαφόρων παραβάσεων της MARPOL που συμπεριλάμβαναν την χρήση "μαγικής σωλήνας" για ξεπέρασμα του διαχωριστήρα, και την τήρηση βιβλίου πετρελαίου με ψευδείς εγγραφές. Η Νορβηγική διαχειρίστρια εταιρία Hoegh Fleet Services καταδικάστηκε σε πληρωμή προστίμου τριάντισι εκατομμυρίων δολαρίων (\$ 3,500,000) για πέντε αδικήματα σε βαθμό κακουργήματος. Η εταιρία υποχρεώθηκε να δημιουργήσει ειδικό πρόγραμμα για την προστασία του περιβάλλοντος που θα καλύπτει τα 38 πλοία κάτω από την διαχείριση της. Ο Δεύτερος Μηχανικός αποδέχτηκε την ποινική ευθύνη και καταδικάστηκε σε 30 ημέρες φυλάκη και στα επόμενα δύο χρόνια θα παραμείνει ελεύθερος με περιοριστικούς όρους.

Τον Αύγουστο του 2004, το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Βορείου Περιφέρειας της πολιτείας Iowa διέταξε πληρωμή ενός εκατομμυρίου δολαρίων (\$1,000,000) σε τρεις ναυτικούς της Αμερικανικής ναυτιλιακής εταιρίας Sabine Transportation Company (η υπόθεση αφορούσε τρία πλοία της εταιρίας) σαν αμοιβή για την καταγγελία σχετικά με την απόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων στην θάλασσα, την απόρριψη στην θάλασσα καλασμένου από πετρέλαια φορ-

τίου σιτηρών, και την τήρηση βιβλίου πετρελαίου που περιείχε ψευδείς εγγραφές. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία καταδικάστηκε να πληρώσει πρόστιμο δύο εκατομμύρια δολάρια (\$2,000,000) - το ένα εκατομμύριο πληρώθηκε στους ναυτικούς. Ο εφοπλιστής που ήταν και πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου καταδικάστηκε σε 33 μήνες κάθειρξη.

Τον Μάρτιο του 2002 το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Περιφέρειας της πολιτείας Maryland που εδρεύει στην Βαλτιμόρη καταδίκασε την Δανέζικη εταιρία D/S PROGRESS , διαχειρίστρια του M/T FREJA JUTLANDIC σε πληρωμή προστίμου \$ 250,000 και διέταξε την πληρωμή του μισού ποσού σε δύο ναυτικούς που κατήγγειλαν στις Αμερικανικές αρχές μεταξύ άλλων την ύπαρξη ρωγμής στα ύφαλα του πλοίου, την απόρριψη φορτίου πετρελαίου στην θάλασσα, κλπ. Η διαχειρίστρια εταιρία παραδέχτηκε τις καταγγελλόμενες παραβάσεις που συμπεριλάμβαναν την τήρηση βιβλίου πετρελαίου με ψευδείς εγγραφές, και την απόκρυψη της επικίνδυνης ρωγμής από τις Αμερικανικές αρχές.

Στις 3 Φεβρουαρίου του 2005 το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Περιφέρειας της πολιτείας Oregon επιδίκασε την πληρωμή του ποσού των Δολαρίων 360,000 υπέρ ναυτικού του M/V CIGNUS, από τα διάφορα ποσά προστίμων και άλλων ποσών που ανέρχονται στα δολάρια 2,405, 000 που καταδικάστηκε να πληρώσει η Γαπωνέζικη εταιρία Fujitrans Corporation.

Το δικαστήριο έτσι επιβράβευσε τον ναυτικό που κατήγγειλε την κατά συρροή απόρριψη καταλοίπων sludges και πετρελαιοειδών μιγμάτων στην θάλασσα που κατόπιν κάλυπταν με ψεύτικες εγγραφές στο βιβλίο πετρελαίου ορισμένοι αξιωματικοί.

Οι παραπάνω αποφάσεις δεν εξαντλούν την περιπτώσιολογία επιδικάσεως αμοιβής σε καταγγελλόντας ναυτικούς ούτε και άλλες πρόσφατες αποφάσεις επιβολής μεγάλων προστίμων για παραβάσεις της MARPOL στις οποίες οι παραβάσεις διαπιστώθηκαν από τις αρχές χωρίς να υπάρχουν καταγγελλείς από τους ναυτικούς. Μερικές από τις τελευταίες συνοψίζονται στην υποσημείωση "1" στο τέλος του παρόντος κειμένου.

Έτσι λοιπόν ο ναυτικός που εργάζεται σε πλοίο στο οποίο γίνονται ηθελημένες παραβάσεις της MARPOL έχει και την δυνατότητα και τον τρόπο να απαγκιστρωθεί από το δίλημμα της τυχόν ακούσιας συμμετοχής του και πιθανής ποινικής δίωξης του με αυτή την βάση. Για να το επιτύχει αυτό θα πρέπει όσον το δυνατόν νωρίτερα πριν την άφιξη του πλοίου στην Αμερική να συντονιστεί με το σωματείο που τον εκπροσωπεί και να ορίσει δικηγόρο επιλογής του στην Αμερική που θα αναλάβει την υπόθεση του. Πρέπει δε να σημειωθεί ότι δεν είναι προϋπόθεση για την καταγγελία να έχει κάνει το πλοίο ρύπανση της θάλασσας μέσα στα χωρικά ύδατα της Αμερικής. Αρκεί να έχουν γίνει οι παραβάσεις και να συνεχίζεται η συγκάλυψη τους όταν το πλοίο έλθει στην Αμερική.

Για κάθε ενδεχόμενο είναι χρήσιμο να προετοιμάζει και να κρατάει ο ενδιαφερόμενος ναυτικός ορισμένα αποδεικτικά στοιχεία όπως για παράδειγμα : δικό του πρόχειρο ημερολόγιο των σχετικών συμβάντων (σε όποια περιοχή του κόσμου και αν έγιναν) , αντίγραφα αλληλογραφίας - ιδίως προς και από το γραφείο - που να τεκμηριώνουν τους ισχυρισμούς του, σημειώσεις συζητήσεων με το γραφείο τηλεφωνικά, φωτογραφίες συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης, αντίγραφα μετρήσεων δεξαμενών φορτίου, καταλοίπων, α-

ντίγραφο τυχόν έγγραφης διαμαρτυρίας του προς το γραφείο ή άλλους, κλπ. Επίσης είναι απαραίτητο να επικοινωνήσει με τους δικηγόρους του στην Αμερική ο ναυτικός όσον το δυνατόν νωρίτερα πριν τη άφιξη του πλοίου για να τους δώσει τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την προετοιμασία της υποθέσεως.

Φυσικά, μία από τις πιο ισχυρές αναστολές για την προφυγή στις αρχές, σε κάθε περίπτωση, είναι ο φόβος επιβολής αντιποίνων από τη εργοδοσία με την μορφή δυσμενούς απολύσεως, "μαυρίσματος", κλπ. Και σ' αυτήν την περίπτωση όμως κάθε άλλη παρά ανίσχυρος είναι ο ναυτικός που κινεί διαδικασία στην Αμερική. Καταρχήν η διαδικασία της αγωγής είναι δυνατόν να κινηθεί ανώνυμα, κατόπιν σχετικής αιτήσεως, αν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για να προχωρήσει χωρίς να αποκαλυφθεί το όνομα του ενάγοντος.

Ισχυρότερη εγγύηση όμως για τον ναυτικό είναι οι διατάξεις της Αμερικανικής νομοθεσίας που αφορούν την παρακώλυση της δικαιοσύνης.

Σε καμία περίπτωση δεν είναι φρόνιμο για τον εργοδότη που έχει καταγγεληθεί για παραβάσεις της APPS να προβεί σε πράξεις αντιποίνων. Συγκεκριμένα, ο ποινικός κώδικας προβλέπει με το άρθρο 18 USC 1531(e) ότι

" Όποιος εν γνώσει του και με σκοπό του την άσκηση αντιποίνων, κάνει οποιαδήποτε επιβλαβή πράξη εναντίον οποιουδήποτε προσώπου, συμπεριλαμβανομένης και της παρεμποδίσεως της νόμιμης εργασίας του ή του βιοπορισμού του, επειδή έδωσε σε όργανο επιβολής των νόμων οποιαδήποτε αληθή πληροφορία που σχετίζεται με την διάπραξη η ενδεχόμενη διάπραξη οποιουδήποτε Ομοσπονδιακού αδικήματος, θα υποβάλλεται σε πρόστιμο σύμφωνα με τον παρόντα τίτλο ή θα τιμωρείται με κάθειρξη όχι μεγαλύτερη από 10 χρόνια ή και με τις δύο (ποινές)."

Οι πιο πάνω διατάξεις είναι μέρος της Νομοθετικής Πράξεως Σαρμπάνη -Όξλεϋ του 2002, ειδικά σχεδιασμένες για να προστατεύουν εργαζόμενους από εκδικητικές αντιδράσεις των εργοδοτών με αφορμή την καταγγελία παραβάσεων. Η APPS είναι ένας από τους νόμους που η παράβαση του είναι Ομοσπονδιακό αδίκημα. Επομένως η καταγγελία των παραβάσεων της APPS στις Αμερικανικές αρχές ενεργοποιεί άμεσα την πιο πάνω διάταξη, εκθέτοντας έτσι τον κάθε εκδικητικό εργοδότη και τυχόν συνεργάτες του σε αυστηρότατες ποινικές κυρώσεις, και αστικές απαιτήσεις για αποζημίωση.

Έτσι ο ναυτικός δεν πρέπει να διστάζει να καταγγείλει φοβούμενος τις αντιδράσεις του εργοδότη διότι ο νόμος του παρέχει πλήρη και ουσιαστική προστασία. Ούτε πρέπει ο ναυτικός να έχει ενδοιασμούς για την καταγγελία επειδή εξαναγκάστηκε σε κάποια φάση να συμμετάσχει σε παραβάσεις της APPS / MARPOL πάνω στο πλοίο. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο δικηγόρος που εκπροσωπεί τον ναυτικό μπορεί να επιτύχει συμφωνία με τις Αμερικανικές αρχές ότι ο ναυτικός δεν θα διωχθεί ποινικά. Οι αρμόδιες αρχές έχουν κατανόηση και αντιλαμβάνονται τι πιέσεις είναι δυνατόν να ασκηθούν από τα γραφεία και μέσα στο πλοίο, αρκεί ο ναυτικός να φέρεται καλόπιστα και να είναι πρόθυμος να συνεργαστεί.

Όσο για τις πρόσφατες συζητήσεις περί ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας, είναι πιθανόν ότι εν μέρει αποσκοπούν στην τρομοκράτηση των ναυτεργατών για την αποθάρρυνση καταγγελιών παραβάσεων της MARPOL στις αρμόδιες αρχές, διότι οι κυρώσεις που επιβάλλονται στην πλοιοκτησία είναι αυστηρές και καταθλιγίζουν ποινικές ευθύ-

νες σε άτομα που έχουν το οικονομικό όφελος από την διαχείριση του πλοίου.

**GEORGE A. GAITAS,
ATTORNEY AT LAW
3354 NE PIERCE STREET
MINNEAPOLIS, MN. 55418**

**PHONE: (612) 782-9809, Fax: (612) 781-5988
Mobile: (612) 810-8675, E-MAIL: ggaitas@msn.com**

17 Φεβρουαρίου 2006

Σημείωση:

4 Απριλίου 2005 η εταιρία συμφερόντων Ταιβάν Evergreen International S.A. συμφώνησε να πληρώσει πρόστιμο Δολ. 25,000,000 (Το πιο μεγάλο που έχει επιβληθεί για παραβάσεις MARPOL). Χρήση σωλήνων bypass. Σεντινόνερα και τα κατάλοιπα στην θάλασσα. Βιβλία πετρελίου με ψευδείς εγγραφές.

Η υπόθεση αφορά 5 πλοία..

20 Δεκεμβρίου 2005 στο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Περιφέρειας της Massachusetts ο Ινδός Πρώτος Μηχανικός του M/V ELENA πλοιοκτησίας της εταιρίας MSC αποδέχθηκε τις κατηγορίες σύμφωνα με τις οποίες χρησιμοποίησε "μαγική σωλήνα", απέκρυψε βιβλία και έγγραφα που τον ενοχοποιούσαν, και τηρούσε βιβλίο πετρελίου με ψεύτικες εγγραφές. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία αποδέχθηκε τις κατηγορίες και θα πληρώσει πρόστιμο ύψους \$ 10,500,000, (δέκα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες δολάρια).

16 Νοεμβρίου 2005 η Karlog Shipping Company Ltd., που έχει την έδρα της στον Πειραιά αποδέχθηκε στο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Ανατολικής Περιφέρειας της Νέας Υόρκης κατηγορίες για απόκρυψη απορρίψεως πετρελίου στον Ωκεανό από το πλοίο M/V FRIENDSHIP. Καταδικάστηκε να πληρώσει πρόστιμο \$ 1,000,000 (ένα εκατομμύριο δολάρια). Ο πλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός-και οι δύο Έλληνες - επίσης αποδέχτηκαν κατηγορίες απόπειρας συγκαλύψεως για προσπάθειες να πείσουν μέλη του πληρώματος να πουν ψέματα στην Αμερικανική Ακτοφυλακή. Καταδικάστηκαν σε 30 ημέρες φυλάκιση, και τρία χρόνια περιοριστικού όρους,

14 Ιουλίου 2005 οι ελληνικών συμφερόντων εταιρίες FAIRDEAL GROUP MANAGEMENT S.A. και FAIR VOYAGER MARITIME S.A., αντίστοιχα διαχειρίστρια και πλοιοκτήτρια του M/T FAIR VOYAGER καταδικάστηκαν από το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Νότιας Περιφέρειας της Νέας Υόρκης να πληρώσουν πρόστιμο \$ 1,050,000 (ένα εκατομμύριο και να πληρώσουν επιπλέον \$450,000 στο οικολογικό ίδρυμα National Fish and Wildlife Foundation. Οι δύο εταιρίες συμφώνησαν και αποδέχτηκαν ότι ήταν ένοχες κατηγοριών συνομωσίας, παράβασης της MARPOL-που αφορούν την απόρριψη πετρελαιοειδών μειγμάτων και καταλοίπων σε διεθνή ύδατα - και την εγγραφή ψευδών στο βιβλίο πετρελίου. Ο πλοίαρχος και τρία άλλα μέλη του πληρώματος που αποδέχτηκαν τις κατηγορίες αναμένουν απόφαση του δικαστηρίου σχετικά με τις ποινές που θα τους επιβληθούν.

14 Απριλίου 2004 στο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Δυτικής Περιφέρειας της Πολιτείας Washington η Ελληνικών συμφερόντων διαχειρίστρια εταιρία MARMARAS NAVIGATION LTD απεδέχθη κατηγορίες που αφορούσαν παραβάσεις του Αμερικανικού Νομοθετικού Διατάγματος για την Πρόληψη της Μολύνσεως από Πλοία (MARPOL) από το πλοίο της AGIA EIRINI και συμφώνησε να πληρώσει πρόστιμο \$ 200,000.

Ανάπτυξη κατευθυντηρίων γραμμών για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Προτείνεται η τήρηση των Κατευθυντηρίων Γραμμών σε κάθε περίπτωση όπου κρατούνται ναυτικοί από δημόσιες αρχές σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

2. Αναγνωρίζεται ότι οι ναυτικοί αποτελούν ειδική κατηγορία εργαζομένων και, δεδομένης της παγκόσμιας φύσεως της ναυτικής βιομηχανίας και των διαφόρων δικαιοδοσιών με τις οποίες μπορεί να έρθουν σε επαφή, χρειάζονται ειδική προστασία, ιδίως σε σχέση με τις επαφές με δημόσιες αρχές. Σκοπός των Κατευθυντηρίων Γραμμών είναι να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί λαμβάνουν δίκαιη μεταχείριση μετά από ναυτικό ατύχημα και στη διάρκεια τυχόν ανάκρισης και κράτησης από δημόσιες αρχές και ότι η κράτηση δεν θα διαρκεί περισσότερο από όσο είναι απαραίτητο.

3. Οι παρούσες Κατευθυντήριες Γραμμές συντάχθηκαν σύμφωνα με την απόφαση Α.987(24) σχετικά με τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος που υιοθετήθηκε την 1η Δεκεμβρίου 2005 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού. Η εν λόγω απόφαση επισυνάπτεται σε παράρτημα των παρούσων Κατευθυντηρίων Γραμμών.

4. Οι παρούσες Κατευθυντήριες Γραμμές δεν επιδιώκουν να παρέμβουν στις διαδικασίες εγχώριου, ποινικού ή αστικού δικαίου κανενός κράτους ούτε στην πλήρη άσκηση των βασικών δικαιωμάτων των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων αυτών που προβλέπουν τα διεθνή κείμενα περί ανθρώπινων δικαιωμάτων, και του δικαιώματος των ναυτικών σε ανθρώπινη μεταχείριση διαρκώς.

5. Οι ναυτικοί δικαιούνται προστασία κατά του εξαναγκασμού και του εκφοβισμού από οποιαδήποτε πηγή στη διάρκεια ή μετά από οποιαδήποτε έρευνα για ναυτικό ατύχημα.

6. Η έρευνα για ναυτικό ατύχημα δεν θα πρέπει να θίγει το ναυτικό όσον αφορά τον επαναπατρισμό, τη διαμονή, τη διατροφή, την καταβολή μισθών και άλλων επιδομάτων και την ιατρική περίθαλψη. Αυτά θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν προς το ναυτικό από τον πλοιοκτήτη, το κράτος κράτησης ή το αρμόδιο Κράτος.

7. Οι παρούσες Κατευθυντήριες Γραμμές δεν ισχύουν για πολεμικά πλοία ή επικουρικά σκάφη του πολεμικού ναυτικού.

III. Οδηγίες για το λιμένα ή το παράκτιο Κράτος

9. Ο λιμένας ή το παράκτιο Κράτος θα πρέπει:

(1) Να κάνει ενέργειες ούτως ώστε η έρευνα που θα διενεργήσει για τον προσδιορισμό των αιτιών του ναυτι-

κού ατυχήματος που συνέβη εντός της δικαιοδοσίας του θα διεξαχθεί δίκαια και ταχώς.

(2) Να συνεργαστεί και να επικοινωνήσει με όλα τα ουσιωδώς ενδιαφερόμενα Κράτη, τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, και να κάνει ενέργειες για να παρέχει στις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ναυτικών στο λιμένα ή το παράκτιο Κράτος πρόσβαση στους ναυτικούς.

(3) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι θα ληφθούν επαρκή μέτρα για τη διατήρηση των ανθρώπινων δικαιωμάτων των ναυτικών συνεχώς, και των οικονομικών δικαιωμάτων των κρατούμενων ναυτικών.

(4) Να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί αντιμετωπίζονται με τρόπο που σέβεται τη βασική ανθρώπινη αξιοπρέπεια τους συνεχώς.

(5) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει/να επαληθεύσει ότι υπάρχουν επαρκείς προβλέψεις για τη διαβίωση κάθε κρατούμενου ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, της κατάλληλης διαμονής, διατροφής και ιατρικής περίθαλψης.

(6) Να εξασφαλίσει ότι παρέχεται προστασία δέουσας διαδικασίας σε όλους τους ναυτικούς χωρίς διακρίσεις.

(7) Να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί λαμβάνουν, όπου αρμόζει, υπηρεσίες διερμνεϊάς και ενημέρωση σχετικά με το δικαίωμα τους να λαμβάνουν πρόσβαση σε ανεξάρτητες νομικές συμβουλές, ενημερώνονται για το δικαίωμα τους να μην ενοχοποιούν τον εαυτό τους, και για το δικαίωμα τους να μην μιλήσουν και, στην περίπτωση ναυτικών που φυλακίστηκαν, να εξασφαλίσει ότι παρέχονται ανεξάρτητες νομικές συμβουλές.

(8) Να εξασφαλίσει ότι οι εμπλεκόμενοι ναυτικοί ενημερώνονται σχετικά με τη βάση διενέργειας της έρευνας (π.χ. εάν γίνεται σύμφωνα με τον Κώδικα ΔΝΟ για τη Διερεύνηση Ναυτικών Δυστυχημάτων και Συμβάντων (απόφαση Α.849(20), όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση Α.884(21) ή όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια), ή σύμφωνα με άλλες εθνικές νομικές διαδικασίες).

(9) Να εξασφαλίσει ότι οι υποχρεώσεις της Σύμβασης της Βιέννης για τις Προξενικές Σχέσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την πρόσβαση, εκπληρώνονται άμεσα και ότι το Κράτος (Κράτη) εθνικότητας όλων των ναυτικών ενημερώνονται για το καθεστώς των εν λόγω ναυτικών, ανάλογα με τις απαιτήσεις, και επιτρέπουν επίσης την πρόσβαση προξενικών υπαλλήλων του Κράτους σημαίας στους ναυτικούς.

(10) Να εξασφαλίσει ότι όλοι οι κρατούμενοι ναυτικοί διαθέτουν μέσα ιδιωτικής επικοινωνίας με όλα τα ακόλουθα μέλη:

- με μέλη της οικογένειας
- με οργανώσεις πρόνοιας
- με τον πλοιοκτήτη με συνδικάτα
- με την Πρεσβεία ή το Προξενείο του Κράτους σημαίας και της χώρας κατοικίας ή εθνικότητας τους και
- με νομικούς εκπροσώπους.

(11) Να κάνει χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων για τη διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η συνεχής ανάγκη φυσικής παρουσίας των ναυτικών.

(12) Να εξασφαλίσει ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται βάσει του Πρωτοκόλλου του 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Μόλυνσης από Πλοία του 1973 (MARPOL 73/78) είναι συμβατές με τις διατάξεις του Παραρτήματος 1 (Κανονισμοί για την πρόληψη της μόλυνσης από πετρέλαιο) του Κανονισμού 11.

(13) Να διενεργεί άμεσα συνεντεύξεις με τους ναυτικούς όταν γίνεται για έρευνα παράκτιου Κράτους μετά από ναυτικό ατύχημα, λαμβάνοντας υπόψη τη σωματική και πνευματική τους κατάσταση μετά από το ατύχημα.

(14) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί, μόλις εξεταστούν ή όταν δεν χρειάζονται πλέον για την έρευνα του παράκτιου Κράτους μετά από ναυτικό ατύχημα, θα μπορούν να επιβιβαστούν εκ νέου στο πλοίο ή να επαναπατριστούν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(15) Να εξετάσει, εναλλακτικές λύσεις για την προφυλάκιση (όπως κράτηση ως μάρτυρες) που δεν περιλαμβάνουν κράτηση, ιδίως όταν είναι προφανές ότι ο ναυτικός απασχολείται σε τακτική ναυτική υπηρεσία του λιμένα κράτησης ή του παράκτιου Κράτους.

(16) Να ολοκληρώνει ταχέως την έρευνά του και, εάν είναι απαραίτητο, να απαγγέλλει κατηγορίες σε ναυτικούς ύποπτους για εγκληματικές πράξεις και να εξασφαλίζει ότι παρέχεται προστασία δέουσας διαδικασίας σε όλους τους ναυτικούς μετά την απαγγελία των κατηγοριών.

(17) Να διαθέτει, διαδικασίες ούτως ώστε να χορηγείται άμεσα αποζημίωση για κάθε ζημία, βλάβη ή απώλεια που υφίσταται ο κρατούμενος ναυτικός ή ο πλοιοκτήτης, σε σχέση με την κράτηση του εν λόγω ναυτικού, που αποδίδεται σε άδικες, παράλογες ή αδικαιολόγητες πράξεις ή παραλείψεις του λιμένα κράτησης ή του παράκτιου Κράτους.

(18) Εφόσον το επιτρέπει η εθνική νομοθεσία, να εξασφαλίζει ότι διατίθεται διαδικασία για την καταβολή εύλογης εγγύησης ή άλλης οικονομικής ασφάλειας προκειμένου να αποφυλακιστεί και να επαναπατριστεί ο κρατούμενος ναυτικός όσο εκκρεμεί η απόφαση ανακριτικής ή δικαστικής διαδικασίας.

(19) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι η ακροαματική διαδικασία, όταν κρατούνται ναυτικοί, θα διεξαχθεί το ταχύτερο δυνατόν.

(20) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται είναι σύμφωνες με τις γενικά ισχύουσες διατάξεις του δικαίου της θάλασσας.

(21) Να κάνει ενέργειες για το σεβασμό των γενικά αποδεκτών διατάξεων του διεθνούς ναυτικού δικαίου σε σχέση με την αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους σημαίας σε θέματα σύγκρουσης ή άλλων συμβάντων ναυσιπλοΐας, και

(22) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι δεν θα ληφθούν μέτρα διακρίσεων ή αντιποίνων κατά των ναυτικών λόγω της συμμετοχής τους στη διάρκεια ερευνών.

IV. Κατευθυντήριες Γραμμές για το Κράτος σημαίας

10. Το Κράτος σημαίας θα πρέπει:

(1) Να κάνει ενέργειες ούτως ώστε η έρευνα που θα διενεργήσει για τον προσδιορισμό των αιτιών του ναυτικού ατυχήματος θα διεξαχθεί δίκαια και ταχέως.

(2) Να συνεργαστεί και να επικοινωνήσει με όλα τα ουσιωδώς ενδιαφερόμενα Κράτη, τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, και να κάνει ενέργειες για να παρέχει στις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ναυτικών πρόσβαση στους ναυτικούς.

(3) Όπου αρμόζει, να συνεργαστεί άμεσα, βάσει του Κώδικα του ΔΝΟ για τη Διερεύνηση Ναυτικών Δυστυχημάτων και Συμβάντων (απόφαση Συνέλευσης ΔΝΟ Α.849(20), όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση Α.884(21) και όπως ενδέχεται να τροποποιηθεί στο μέλλον), σε κάθε έρευνα για δυστύχημα.

(4) Να βοηθήσει να εξασφαλιστεί ότι οι πλοιοκτήτες θα τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους έναντι των ναυτικών που ενεπλάκησαν σε ναυτικό ατύχημα ή έρευνα.

(5) Να εξασφαλίσει/να επαληθεύσει ότι υπάρχουν επαρκείς προβλέψεις για τη διαβίωση κάθε κρατούμενου ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, της κατάλληλης διαμονής, διατροφής και ιατρικής περίθαλψης,

(6) Να εξασφαλίσει ότι οι πλοιοκτήτες θα τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους να συνεργαστούν στην έρευνα του Κράτους σημαίας, του παράκτιου Κράτους ή του Κράτους λιμένα μετά από ναυτικό ατύχημα.

(7) Να βοηθήσει τους ναυτικούς να εξασφαλίσουν δίκαιη μεταχείριση, και να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες σε περίπτωση έρευνας από το Κράτος λιμένα ή το παράκτιο Κράτος.

(8) Να χρηματοδοτήσει τον επαναπατρισμό των ναυτικών, όπου απαιτείται, μετά από ναυτικό ατύχημα σε περιπτώσεις που οι πλοιοκτήτες παραλείπουν να εκπληρώσουν τη σχετική υποχρέωση τους.

(9) Να βοηθήσει, όπως προβλέπει η εθνική νομοθεσία, στην έκδοση και κοινοποίηση δικογράφων και την επιστροφή σε λιμένα ή παράκτιο Κράτος των ναυτικών που υπόκεινται στη δικαιοδοσία του, οι οποίοι χρειάζονται μόνο ως μάρτυρες σε διαδικασία μετά από ναυτικό ατύχημα.

(10) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι οι προξενικοί υπάλληλοι έχουν πρόσβαση στους εμπλεκόμενους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την εθνικότητα τους.

(11) Να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών που εργάζο-

νταν ή απασχολούνταν σε πλοίο που έφερε τη σημαία του. Αυτό μπορεί τελικά να περιλαμβάνει τη χρήση διεθνών μηχανισμών επίλυσης διαφορών, οι οποίοι μπορούν να εξασφαλίσουν τη σύντομη αποδέσμευση πλοίων και πληρωμάτων μετά την καταβολή εύλογης εγγύησης ή οικονομικής ασφάλειας, και

(12) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι δεν θα ληφθούν μέτρα διακρίσεων ή αντιποίνων κατά των ναυτικών λόγων της συμμετοχής τους στη διάρκεια ερευνών.

V. Κατευθυντήριες Γραμμές για το Κράτος των ναυτικών

11. Το Κράτος των ναυτικών θα πρέπει:

(1) Να συνεργαστεί και να επικοινωνήσει με όλα τα ουσιωδώς ενδιαφερόμενα Κράτη, τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, και να κάνει ενέργειες για να παρέχει στις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ναυτικών πρόσβαση στους ναυτικούς.

(2) Να παρακολουθεί τη σωματική και πνευματική ευημερία και μεταχείριση των ναυτικών της εθνικότητας του που ενεπλάκησαν σε ναυτικό ατύχημα, συμπεριλαμβανόμενων των σχετικών ερευνών.

(3) Να χρηματοδοτήσει τον επαναπαρισμό των ναυτικών υπηκόων του, όπου απαιτείται, μετά από ναυτικό ατύχημα σε περιπτώσεις που οι πλοιοκτήτες και το Κράτος σημαίας παραλείπουν να εκπληρώσουν τη σχετική υποχρέωση τους.

(4) Να βοηθήσει, όπως προβλέπει η εθνική νομοθεσία, στην έκδοση και κοινοποίηση δικογράφων και την επιστροφή σε λιμένα ή παράκτιο Κράτος των ναυτικών που υπόκεινται στη δικαιοδοσία του, οι οποίοι χρειάζονται μόνο ως μάρτυρες σε διαδικασία μετά από ναυτικό ατύχημα.

(5) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι οι προξενικοί υπάλληλοι έχουν πρόσβαση στους εμπλεκόμενους ναυτικούς.

(6) Να κάνει ενέργειες για να παρέχει στήριξη και συνδρομή, για να διευκολύνει τη δίκαιη μεταχείριση των υπηκόων του Κράτους των ναυτικών και την ταχεία διενέργεια της έρευνας

(7) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι όλα τα ποσά που εμβάζουν οι πλοιοκτήτες, το Κράτος κράτησης ή άλλο Κράτος για κρατούμενους ναυτικούς ή για την υποστήριξη των οικογενειών των εν λόγω ναυτικών, παραδίδονται για σκοπούς αυτούς, και (12) Να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι, δεν θα ληφθούν μετρά διακρίσεων ή αντιποίνων κατά των ναυτικών λόγων της συμμετοχής τους στη διάρκεια ερευνών.

VI. Οδηγίες για τους πλοιοκτήτες

12. Όσον αφορά τις έρευνες οι πλοιοκτήτες έχουν προεξέχον καθήκον να προστατεύουν τα δικαιώματα των ναυτικών που απασχολούνται, ή εργάζονται συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος αποφυγής αυτό-ενοχοποίησης, και να λαμβάνουν μέτρα για την εξασφάλιση της δίκαιης μεταχείρισής τους, και θα πρέπει:

(1) Να λάβουν όλα τα διαθέσιμα μέτρα για να εξασφα-

λίσουν ότι, δεν θα ληφθούν μέτρα διακρίσεων ή αντιποίνων κατά των ναυτικών λόγων της συμμετοχής τους στη διάρκεια ερευνών και να κάνουν ενέργειες για να εξασφαλίσουν ότι άλλοι, φορείς δεν θα ανεχθούν τέτοια συμπεριφορά.

(2) Να συνεργαστούν και να επικοινωνήσουν με όλα τα ουσιωδώς ενδιαφερόμενα Κράτη, τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς και να κάνουν ενέργειες για να παρέχει στις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ναυτικών πρόσβαση στους ναυτικούς

(3) Να κάνουν ενέργειες για την επιτάχυνση των προσαθειών της έρευνας του λιμένα, του παράκτιου Κράτους ή του Κράτους σημαίας.

(4) Να κάνουν ενέργειες για να ενθαρρύνουν τους ναυτικούς και άλλους υπαλλήλους τους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα ισχύοντα δικαιώματα, να συμμετέχουν στην έρευνα.

(5) Να κάνουν χρήση όλων των εύλογων μέσων για τη διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η συνεχής ανάγκη φυσικής παρουσίας των ναυτικών.

(6) Να εκπληρώσουν την υποχρέωσή τους σχετικά με τον επαναπαρισμό των ναυτικών ή να κάνουν ενέργειες για την εκ νέου επιβίβαση των ναυτικών στα πλοία, και

(7) Να εξασφαλίσουν/να επαληθεύσουν ότι υπάρχουν επαρκείς προβλέψεις για τη διαβίωση κάθε κρατούμενου ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, της κατάλληλης διαμονής, διατροφής και ιατρικής περίθαλψης.

VII. Κατευθυντήριες Γραμμές για ναυτικούς

13. Οι ναυτικοί θα πρέπει:

(1) Να κάνουν ενέργειες για να εξασφαλίσουν, όπου είναι απαραίτητο, ότι διαθέτουν τις κατάλληλες υπηρεσίες διερμηνείας.

(2) Να κάνουν ενέργειες για να εξασφαλίσουν ότι κατανοούν πλήρως το δικαίωμα τους να μην αυτο-ενοχοποιούνται, και ότι κατανοούν πλήρως ότι, όταν δίνουν κατάθεση σε ανακριτές του λιμένα, του παράκτιου Κράτους ή του Κράτους σημαίας, μπορεί να χρησιμοποιηθούν σε μελλοντική ποινική δίωξη.

(3) Να κάνουν ενέργειες για να εξασφαλίσουν, εάν το θεωρούν απαραίτητο, ότι διαθέτουν ρυθμίσεις για πρόσβαση σε νομικές συμβουλές πριν αποφασίσουν εάν θα δώσουν κατάθεση σε ανακριτές του λιμένα, του παράκτιου Κράτους ή του Κράτους σημαίας, και

(4) Να συμμετέχουν στην έρευνα, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατόν, λαμβάνοντας υπόψη το δικαίωμα τους να μην αυτο-ενοχοποιούνται, με ανακριτές του λιμένα, του παράκτιου Κράτους ή του Κράτους σημαίας, παρέχοντας αληθείς πληροφορίες απ' όσο γνωρίζουν και πιστεύουν.

Απεργία του ΠΑΜΕ στις 13 Απρίλη

Στις
12 Απρί-
λη 2006 οι
κυβερνητικοί
και εργοδοτικοί
συνδικαλιστές της
πλειοψηφίας της ΓΣΕΕ
υπέγραψαν την Εθνική
Συλλογική Σύμβαση Εργασίας
με την εξευτελιστική αύξηση 77
λεπτά στο μεροκάματο.

Τα ταξικά συνδικάτα που συγκρο-
τούν το ΠΑΜΕ απαντώντας στο ξε-
πούλημα των αιτη-
μάτων των εργαζο-
μένων από την
ΓΣΕΕ πραγματοποίη-
σαν στις 13 Απρί-
λη, 24ωρη Πανελλ-
λαδική Πανεργατι-
κή Απεργία με αιτή-
ματα:

- **Κλαδικές Συμ-
βάσεις με όρους
που ανταποκρίνο-
νται στις ανάγκες
των εργαζομένων.**

- **Κατώτερος μι-
σθός 1.300 ευρώ.
Κατώτερο μεροκά-
ματο 52 ευρώ. Κα-
τώτερη σύνταξη**

- **1.050 ευρώ. Κατάργηση της φορο-
λογίας στα είδη λαϊκής κατανάλω-
σης.**

- **Πλήρης - σταθερή εργασία για
όλους, 7ωρο - 5ήμερο - 35ωρο.**

- **Οχι στις ελαστικές μορφές απα-
σχόλησης. Επίδομα ανεργίας στο
80% του κατώτερου μισθού. Υπο-
ληθισμός του χρόνου ανεργίας ως
συντάξιμου χρόνου. Επιδότηση των
νέων ανέργων χωρίς καμιά προϋ-
πόθεση.**

- **Σύνταξη στα 55 χρόνια για τις
γυναίκες, στα 60 για τους άνδρες -
50 και 55, αντίστοιχα, για τα βαρέα
ανθυγιεινά. Σύνταξη ανεξαρτήτως
ηλικίας στα 30 χρόνια ασφάλισης.
Κατάργηση των εισφορών για τον
κλάδο Υγείας και τη συμμετοχή στα
φάρμακα.**

- **Κάλυψη του συνόλου των εκ-
παιδευτικών αναγκών μέσα από ε-**



- **νιαίο, δημόσιο, δωρεάν εκπαιδευτι-
κό σύστημα. 12χρονο υποχρεωτικό
σχολείο. Οχι στην ιδιωτικοποίηση
των Πανεπιστημίων. Κατάργηση κά-
θε μορφής ιδιωτικής εκπαίδευσης.**

- **Δημόσια - Δωρεάν Επαγγελμα-
τική Εκπαίδευση μετά το λύκειο.
Δωρεάν στέγαση - σίτιση για τους
φοιτητές.**

- **Ελεύθερη πολιτική - συνδικαλι-
στική δράση. Κατάργηση της πολι-
τικής επιστράτευσης που επέβαλε
η κυβέρνηση στους ναυτεργάτες.**

Στο απεργιακό αυτό κλήσημα του
ΠΑΜΕ ανταποκρίθηκαν οι παρακά-
τω ομοσπονδίες και Συνδικάτα:

Οικοδόμων, Κλωστοϋφαντουργί-
ας - Ιματισμού - Δέρματος (ΟΕΚΙΔΕ),
Φαρμακευτικών και Συναφών Επαγ-
γημάτων, Λογιστών, Εργαζομένων
στις Ιδιωτικές Κλινικές (ΟΣΝΙΕ), Τρο-
φίμων και Ποτών, Τύπου και Χάρ-

του,
Εργα-
ζομένων
Θεάματος - Α-
κροάματος, Συ-
ναξιούχων ΙΚΑ και τα
Εργατικά Κέντρα Λάρι-
σας, Αγρινίου, Φωκίδας, Νά-
ουσας, Άρτας, Θεσπρωτίας, Λέ-
σβου, Σάμου, Ρόδου, Λευκάδας, Κε-
φαλονιάς, Ζακύνθου.

Μεγάλη και
μαχητική ήταν η
συμμετοχή των
εργατών και ερ-
γατριών στην α-
περγία και στις
διαδηλώσεις
που έγιναν σε Α-
θήνα, Θεσσαλο-
νίκη, Πειραιά και
στις άλλες με-
γάλες πόλεις
της χώρας.

Στον Πειραιά
όπου η πηλαγία
του Ηλεκτρικού
Σταθμού κατα-
λύθηκε από νω-
ρίς από τους α-
περγούς στην

συγκέντρωση χαιρέτησαν ο Αλέξης
Βόσος, από τον Σύλλογο Δημοσίων
ΙΕΚ Πειραιά και ο Μάκης Κυριακό-
πουλης από την Ένωση Ηλεκτρο-
λόγων της Ζώνης.

Η πορεία που ακολούθησε πέρα-
σε από το καπνεργοστάσιο του ΚΕ-
ΡΑΝΗ στο οποίο οι εργαζόμενοι εί-
ναι 8 μήνες απλήρωτοι και σε επί-
σχεση εργασίας. Ο πρόεδρος του
σωματείου ΚΕΡΑΝΗ αν και στέλε-
χος της ΠΑΣΚΕ ευχαρίστησε το ΠΑ-
ΜΕ για την συμπαράσταση στον α-
γώνα τους και όλοι οι εργαζόμενοι
του εργοστασίου μπήκαν στην κε-
φαλή της πορείας που κατέληξε
στο ΥΕΝ.

Το μήνυμα των κινητοποιήσεων
του ΠΑΜΕ και άλλων ταξικών δυνά-
μεων οι εργοδότες, κυβέρνηση και
εργατοπατέρες της ΓΣΕΕ θα το πά-
ρουν σοβαρά υπόψη τους.

ANAGEL

Επιτακτική ανάγκη ο εκδημοκρατισμός του Ναυτεργατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος και της Ναυτικής Νομοθεσίας

Η πολιτική των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων μετά την μεταπολίτευση εξαιρεί τους ναυτεργάτες και τις συνδικαλιστικές τους οργανώσεις με σειρά νόμων και διεθνών συμβάσεων από συνδικαλιστικές δημοκρατικές ελευθερίες.

Οι εξαιρέσεις αυτές έχουν γίνει για να υπηρετούν την ασύδοτη δράση του κεφαλαίου, να τρομοκρατούν τους ναυτεργάτες, να καταπατούν δημοκρατικές - συνδικαλιστικές ελευθερίες.

Ο ναυτεργατικός ν.330 του 1976 επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας, τον οποίο αξίζει να σημειωθεί είχε επεξεργαστεί το δικτατορικό καθεστώς το 1973 με τον χαρακτηρισμό "Κώδικας Εργασίας", άρθρα του ισχύουν και σήμερα για το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα. Κατ'εξίραση για τους ναυτεργάτες αποκλείστηκε η εφαρμογή άλλων άρθρων του 330/76 με αποτέλεσμα να παραμένει για το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα το ναυτεργατικό νομικό καθεστώς προηγούμενων "μαύρων" εποχών (Μεταξική -Μεταμφυλιακή) που γνώρισε το ναυτεργατικό και συνολικά το εργατικό κίνημα .

Επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ το 1982 η ψήφιση του ν.1264 εξαιρεί τους ναυτεργάτες κατ'απαίτηση των εφοπλιστών από τον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος όπως και από την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης 135 η οποία αφορά την κατοχύρωση της συνδικαλιστικής δράσης στους τόπους εργασίας.

Το κράτος και η αστική τάξη επιχείρησε να ενσωματώ-

σει το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα από τα πρώτα του βήματα. Με νόθες διοικήσεις, με δικαστικές αποφάσεις οι εκάστοτε κυβερνήσεις υπηρέτες των εφοπλιστών προσπαθούν να χειραγωγήσουν ναυτεργατικά σωματεία, την πλειοψηφία της ΠΝΟ, μακριά από την ταξική πάλη και με διαχρονικές αποπροσανατολιστικές μεθοδεύσεις όπως "εργασιακή ειρήνη", "κοινωνική συναίνεση" να υπονομεύσουν την αγωνιστικότητα των ναυτεργατών.

Ακόμα και σήμερα το καταστατικό της ΠΝΟ και επτά (7) ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων μέλη στη δύναμη της Ομοσπονδίας διατηρούν χουντικά καταστατικά και διατάξεις προηγούμενων σκοτεινών εποχών νοθεύοντας τη θέληση και τον συσχετισμό δύναμης στο συνδικαλιστικό κίνημα.

Η επιβολή της πολιτικής επιστράτευσης στους ναυτεργάτες κατά την διάρκεια της απεργίας τον Φλεβάρη του 2006 από την Νέα Δημοκρατία, όπως και η αντίστοιχη του ΠΑΣΟΚ τον Ιούνιο του 2002, με την χρήση του Ν.Δ.17/1974, δεν ήταν "κεραυνός εν αιθρία".

Καθορίζει το πραγματικό πρόσωπο της δικτατορίας της αστικής τάξης, επιβάλλοντας την ατομική τρομοκρατία, καταναγκαστική εργασία με φύλλα επιστράτευσης ενώ ταυτόχρονα καταργεί την συνδικαλιστική εκπροσώπηση και παρέμβαση.

Θεμελιώδης κατάκτηση στην ιστορία της εργατικής τάξης και των εργαζομένων αποτελεί το δικαίωμα στην απεργία, για να υπερασπίζει και να διεκδικεί τα δικαιώματά της κόντρα στις επιλογές του κεφαλαίου και των πολιτικών εκφραστών του.

Με την κήρυξη της επιστράτευσης εμφανίστηκαν και τα "κροκοδείλια δάκρυα" των πολιτικών κομμάτων ΠΑΣΟΚ - ΣΥΝ για την δήθεν υπεράσπιση της απεργίας των ναυτεργατών ενώ δεν δίστασαν να καταθέσουν και προτάσεις νόμου στη Βουλή για το δικαίωμα στην απεργία.

ΠΑΣΟΚ - ΣΥΝ υποστηρικτές των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως και η κυβερνητική πολιτική του ευρωμονόδρομου της Νέας Δημοκρατίας, με απύθμενο θράσος φόρεσαν τον μανδύα του "φιλοεργαζόμενου" και με θέσεις "κενού περιεχομένου" διατυπώνουν παραπλανητικά την αλληλεγγύη τους στις απεργιακές κινητοποιήσεις, αποσιωπούν τις βαθιές κοινωνικο-οικονομικές αντιθέσεις μεταξύ εργαζομένων και κεφαλαίου. Οι συνδικαλιστικές τους παρατάξεις ΠΑΣΚΕ - ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ σε αλληπαλά συνέδρια του Εργατικού Κέντρου Πειραιά και της ΓΣΕΕ στηρίζουν τους εγκάθετους, διορισμένους, νόθα εκλεγμένους και σωματεία σφραγίδες για την αλλοίωση των συσχετισμών δύναμης.

Η εφαρμογή της αντιλαϊκής πολιτικής που περιλαμβάνει και την εξυπηρέτηση των εφοπλιστικών συμφερόντων επιβάλλεται με νόμους και μηχανισμούς, με πολιτικούς και συνδικαλιστικούς εκφραστές που μοναδικό στόχο έχουν το χτύπημα της ταξικής πάλης, της μόνης ελπίδας για την ανατροπή των πολιτικών - συνδικαλιστι-

κών συσχετισμών, για την οικοδόμηση της κοινωνίας που θα καταργεί την εκμετάλλευση ανθρώπου από άνθρωπο.

Πρόταση Νόμου από το ΚΚΕ στη Βουλή



ΠΡΟΤΑΣΗ ΝΟΜΟΥ
«Άμεσα μέτρα για τη διασφάλιση
του δικαιώματος στην απεργία»
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
Α'
Επί της αρχής

Το δικαίωμα στην απεργία αποτελεί θεμελιώδη κατάκτηση της εργατικής τάξης και γενικά των εργαζομένων για την υπεράσπιση και διεύρυνση των δικαιωμάτων τους, για την κοινωνική τους απελευθέρωση. Η όποια σημερινή συνταγματική και νομοθετική κατοχύρωση της συνδικαλιστικής δράσης, της απεργίας και γενικότερα των λαϊκών ελευθεριών είναι αποτέλεσμα σκληρών και συχνά αιματηρών αγώνων. Ωστόσο, οι κατακτήσεις συνοδεύτηκαν πάντοτε από περιορισμούς που είναι αποτυπωμένοι στο Σύνταγμα και σε άλλους νόμους. Στην πράξη, οι κατακτήσεις συχνά δεν εφαρμόζονται και οι σχετικές νομοθετικές προβλέψεις παραμένουν κενό γράμμα.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα των περιορισμών αυτών είναι η επανειλημμένη χρήση της πολιτικής επιστράτευσης (ν.δ. 17/1974) σε βάρος απεργών, η κήρυξη από τα δικαστήρια της συντριπτικής πλειοψηφίας των απεργιών ως παράνομων και καταχρηστικών όπως και το γεγονός ότι παραμένει σε ισχύ για τους ναυτεργάτες ο αντιδραστικός νόμος 330/1976 ο οποίος περιλαμβάνει αντεργατικές διατάξεις σε βάρος των συνδικαλιστικών ελευθεριών και του δικαιώματος στην απεργία, την νομιμοποίηση της εργοδοτικής ανταπεργίας (λοκ-άουτ).

Πρόκειται γενικότερα για μια απαράδεκτη κατάσταση η οποία εκπορεύεται από τις αντιλαϊκές πολιτικές των κυβερνήσεων και τις κατευθύνσεις της ΕΕ. Η εξυπηρέτηση των συμφερόντων του μεγάλου κεφαλαίου συμβαδίζει με την πολιτική του αυταρχισμού και της φαλκίδευσης των στοιχειωδών δικαιωμάτων των εργαζομένων, μαζί και της απεργίας.

Για την ουσιαστική και πλήρη κατοχύρωση της συνδικαλιστικής ελευθερίας και του δικαιώματος στην απεργία και γενικότερα των λαϊκών ελευθεριών χρειάζονται βαθιές κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές αλλαγές. Στην κατεύθυνση αυτή απαιτείται ένα σύνολο συνταγματικών και νομοθετικών παρεμβάσεων στα οικεία άρθρα του Συντάγματος, στο ν. 1264/1982 και στους μετέπειτα που τον τροποποίησαν ή συμπλήρωσαν, στο

Δημοσιουπαλληλικό Κώδικα και το πειθαρχικό δίκαιο των δημοσίων υπαλλήλων, στο ποινικό δίκαιο, στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, στο ν. 2811/2000, στη νομοθεσία περί ιδιωτικών αστυνομιών και αθλού.

Άμεσα όμως πρέπει να γίνουν μια σειρά παρεμβάσεις ώστε να αρθούν κάποια βασικά εμπόδια που υπονομεύουν το δικαίωμα στην απεργία. Τέτοια εμπόδια είναι η πολιτική επιστράτευση του ν.δ. 17/1974, η ισχύς του ν. 330/1976 για τους ναυτεργάτες, το άρθρο 281 του Αστικού Κώδικα που αξιοποιείται για να κηρυχθούν καταχρηστικές και παράνομες οι απεργίες, το άρθρο 247 του Ποινικού Κώδικα που ποινικοποιεί την απεργία των δημοσίων υπαλλήλων. Για το σκοπό αυτό εισάγεται η ακόλουθη πρόταση νόμου.

.....
.....

ΠΡΟΤΑΣΗ ΝΟΜΟΥ
«Άμεσα μέτρα για τη διασφάλιση
του δικαιώματος στην απεργία»
Άρθρο 1
Εισάγεται άρθρο 38Α στο ν.δ. 17/1974 ως εξής:
«Άρθρο 38Α

Οι διατάξεις του παρόντος νομοθετικού διατάγματος που αναφέρονται στην πολιτική κινητοποίηση και τα κάθε φύσης μέτρα για την εκπλήρωση της αποστολής της, μεταξύ των οποίων και η πολιτική επιστράτευση προσωπικού, δεν εφαρμόζονται στο προσωπικό που απεργεί ή σε όποιους εν γένει διεξάγουν οποιασδήποτε μορφής αγώνα για την υπεράσπιση και τη διεύρυνση των δικαιωμάτων τους».

.....
.....

Αθήνα 5-4-2006

Οι προτείνοντες Βουλευτές
Αλέκα Παπαρήγα
Νίκος Γκατζής
Λιάνα Κανέλλη
Ορέστης Κολλοζώφ
Παναγιώτης Κοσιώνης
Βέρα Νικοηαΐδου
Ελεπίδα Παντελάκη
Σταύρος Σκοπελίτης
Αντώνης Σκυλιθάκος
Άγγελος Τζέκης
Τάκης Τσιόγκας
Γιώργος Χουρμουζιάδης

THENAMARIS

KRISTEN

Άλλο ένα ναυτικό έγκλημα

Άλλο ένα ναυτικό έγκλημα προστέθηκε στο μακρύ κατάλογο της εφοπλιστικής ασυδοσίας με την βύθιση του ανασφάλιστου Φ/Γ πλοίου "ALEXANDROS T" με σημαία Αγίου Βικέντιου στη θαλάσσια περιοχή της Νοτίου Αφρικής.

Με τα μέχρι τώρα στοιχεία από τα τριάντα τρία (33) μέλη του πληρώματος έχουν περισυλλεχθεί έξι (6), αγνοούνται είκοσι επτά (27), εκ των οποίων τέσσερις (4) Έλληνες ναυτεργάτες (Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Α' Μηχανικός και Β' Μηχανικός).

Το πλοίο είχε ρήγμα (κρακ) με αποτέλεσμα την εισροή υδάτων, πήρε επικίνδυνη κλίση και βυθίστηκε.

Ο χρόνος που μεσοδήβησε και οι επικοινωνίες που πραγματοποιήθηκαν όπως έχουν έρθει στο φως της δημοσιότητας αποκαλύπτει την προσπάθεια σύγχυσης και συσκότισης των αιτιών πρόκλη-

σης του ναυαγίου και της αντιμετώπισης του, από την εταιρεία και τις υπηρεσίες του ΥΕΝ. Συνήθης πρακτική αντιμετώπισης των ναυαγίων.

Δεν είναι άγνωστο στους ναυτεργάτες, τις οικογένειες τους, θύματα της πολιτικής που εφαρμό-

ζουν, η συμπίεση του κόστους εργασίας των πλοίων για την αύξηση της κερδοφορίας τους, το τρίπτυχο "ο θεός - ο καιρός - ο κακός ναυτικός" που επικαλούνται σε αντίστοιχες περιπτώσεις για να καλύψουν τις ευθύνες τους.

Η φιλοεφοπλιστική πολιτική είναι επικίνδυνη και αντιλαϊκή. Η βία και η τρομοκρατία που επι-

βάλλουν οι εφοπλιστές και τα φερέφωνα τους επιβάλλεται να ανατραπεί με την ανάπτυξη αγώνων για την αλληλαγή του συσχετισμού δύναμης πολιτικά και συνδικαλιστικά. Συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια, την αξιοπλοία των πλοίων, τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτεργατών.



ΕΝΩΣΗ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 1232

ΔΗΜΗΝΙΑΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ & ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Γραφεία: Μπουμπουλίνας 21, Πειραιάς 185 35 - Telex: 211908

Τηλ. 210 41.15.260 - 210 41.23.721 - 210 41.79.144, Fax: 210 41.22.606

www.pemen.gr • E Mail: pemem@otenet.gr

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΠΕΜΕΝ - ΕΚΔΟΤΗΣ: ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ)

ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ: ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ: ART HELLAS

ΜΟΥΡΟΥΣΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 144 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 41.82.591 • e-mail: mourousias@internet.gr

Τιμή τεύχους 0,25 ΕΥΡΩ

ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Οι διευθύνσεις των Παραρτημάτων και τα ονόματα των αντιπροσώπων της ΠΕΜΕΝ

τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό είναι οι εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΕΜΕΝ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μανωλιός Γιώργος, Ερμού 1, Τηλ.-Fax: 2310-54.35.58

ΑΙΤΑΙΑ: (LIVERPOOL) Α. ΗΑΙΚΑΛΙΣ - 65, THOMPSON AVE, ORMSKIRK LANCS L39 2 BC. Τηλ.: 01695 / 577742

ATLANTIC

ΔΑΝΑΟΣ ΑΛΛΑΓΗ

TURBOMED