



ΜΑΡΜΑΡΑΣ ΝΕΑ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ Α΄ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ 2008

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του καταστατικού και ύστερα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, καλούνται όλη τα μέλη της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) στην Α΄ Τακτική Γενική Συνέλευση που θα πραγματοποιηθεί στις 26 Μαρτίου 2008, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.30 το πρωί, στην αίθουσα συνεδριάσεων της ΠΕΜΕΝ (Μπουμπουλίνας 21 Πειραιά) για συζήτηση και λήψη αποφάσεων στα εξής θέματα:

- 1.- Επικύρωση Πρακτικών.
- 2.- Οικονομικός Απολογισμός και Προϋπολογισμός.
- 3.- Έκθεση της Εξελεγκτικής Επιτροπής.
- 4.- Απολογισμός και προγραμματισμός δράσης της διοίκησης.
- 5.- Ψηφοφορία για την έγκριση ή όχι του 2ου, 3ου και 4ου θέματος.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει απαρτία, η Γενική Συνέλευση θα επαναληφθεί στις **27 Μαρτίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30 το πρωί** με τα ίδια θέματα και στην ίδια αίθουσα.

Με εντολή του Διοικητικού Συμβουλίου

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ

Ο ΓΕΝ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΑΚΗΣ

Ο ΓΕΝ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Β΄
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΜΑΛΑΧΙΑΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

- Σύμφωνα με το άρθρο 20 του καταστατικού μας τα πρακτικά της προηγούμενης συνέλευσης είναι στη διάθεση των μελών από την 12η Μαρτίου 2008 μέχρι και την παραμονή πραγματοποίησης της Γενικής Συνέλευσης, για ανάγνωση και τυχόν παρατηρήσεις.
- Υπενθυμίζεται ότι για να έχουν τα μέλη δικαίωμα συμμετοχής στη Συνέλευση πρέπει να εφοδιαστούν με το ειδικό σημείωμα από το λογιστήριο της ΠΕΜΕΝ, σύμφωνα προς το άρθρο 22 παρ.1 του καταστατικού. Τα σημειώματα αυτά χορηγούνται ήδη από τα γραφεία της ΠΕΜΕΝ.
- Για το λόγο ότι συνήθως οι Γενικές Συνελεύσεις της ΠΕΜΕΝ πραγματοποιούνται στη δεύτερη πρόσκληση, λόγω μη επίτευξης απαρτίας κατά την πρώτη, καλούνται οι συνάδελφοι όπως παραστούν στις 27 Μαρτίου 2008, ημέρα πραγματοποίησης της Γενικής Συνέλευσης.

Θέσεις ΠΕΜΕΝ για τον Προϋπολογισμό του NAT για το 2008



Η αντιλαϊκή πολιτική της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας που εναρμονίζεται στις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την συμπίεση της τιμής της εργατικής δύναμης και την αύξηση της κερδοφορίας του κεφαλαίου, εκφράζεται και μέσα από τον Προϋπολογισμό του NAT για το 2008 που υπηρετεί για άλλη μια χρονιά τα συμφέροντα του κεφαλαίου σε βάρος των ναυτεργατών, των εργαζομένων.

Ο προϋπολογισμός του NAT συνέχεια των προηγούμενων είναι ελλειμματικός. Επί σειρά ετών δεν γίνονται ισολογισμοί, με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται μια πλασματική εικόνα για να κρύβεται η ασυδοσία των εφοπλιστών.

Η αιτία αυτής της κατάστασης είναι η πολιτική της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου που υλοποιείται σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων. Ακραία μορφή εφαρμογής της είναι οι 11 μειώσεις των οργανικών συνθέσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία από το 1980 μέχρι σήμερα. Στις άλλες κατηγορίες πλοίων προωθείται αυτή η πολιτική, με τις ειδικές μειωμένες οργανικές συνθέσεις, την εφαρμογή του διαλυτικού Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, τις απαλλαγές των εφοπλιστών από ασφαλιστικές εισφορές. Όλα τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα να αφανίζονται ασφαλισμένοι ναυτεργάτες, να διογκώνονται τα ελλείμματα του NAT.

Χαρακτηριστικά:

1981 85.000 θέσεις εργασίας σε πλοία άνω των 100 κοχ

2007 22.000 θέσεις εργασίας σε πλοία άνω των 100 κοχ
Μόνο τα τελευταία δύο χρόνια με στοιχεία του NAT ο αριθμός των ασφαλισμένων πλοίων άνω των 100 κοχ είναι:

2005 2.788 πλοία

2007 2.676 -//-

Ο πρώην Υπουργός Ε.Ν. κ.Κεφαλογιάννης για να προωθήσει την 11 εγκριτική πράξη και να ενισχύσει τη ανταγωνιστικότητα του κεφαλαίου με το επιχείρημα της προσέλευσης πλοίων στην ελληνική σημαία, εμφάνισε στοιχεία ότι από το 1981 μέχρι και το 2006 έχουν διαγραφεί 4.121 πλοία από την ελληνική σημαία.

Το αποτέλεσμα είναι να μένει στάσιμος ο αριθμός των ποντοπόρων πλοίων και να μειώνεται ο αριθμός στο σύνολο τους.

Το εφοπλιστικό κεφάλαιο έχει κέρδη χωρίς ιστορικό προηγούμενο και απομυθοποιείται το επιχείρημα του κοινωνικού εταιρισμού ότι: "Όσο θα αυξάνεται η πίτα του παραγόμενου πλούτου θα βελτιώνεται η θέση των εργαζομένων". Αντίθετα το κεφάλαιο γίνεται περισσότερο επιθετικό, βίαιο, απαιτώντας μεγαλύτερα προνόμια.

Οι πολιτικές και συνδικαλιστικές δυνάμεις που υπηρέτησαν και υπηρετούν ότι το καλό του κεφαλαίου είναι και καλό των ναυτεργατών, των εργαζομένων, είναι εκτεθειμένες από την πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί και πρέπει να απομονωθούν.

Τα πλασματικά στοιχεία του προϋπολογισμού του NAT που φέρνουν την σφραγίδα της συναινεσης και του κοινωνικού εταιρισμού μεταξύ κυβέρνησης - εφοπλιστικών - εργοδοτικών συνδικαλιστικών δυνάμεων, δεν μπορούν να καλύψουν την διαλυτική κατάσταση του NAT.

Από τα στοιχεία του προϋπολογισμού για το 2008:

Έσοδα NAT - ΚΑΑΝ - ΚΕΑΝ ανέρχονται στα 227.725.025 ΕΥΡΩ

Έξοδα NAT - ΚΑΑΝ - ΚΕΑΝ ανέρχονται στα 1.500.721.466 ΕΥΡΩ.

Συνολικό οργανικό έλλειμμα NAT - ΚΑΑΝ - ΚΕΑΝ ανέρχεται σε 1.272.996.441 ΕΥΡΩ.

Η κρατική επιχορήγηση προβλέπεται να φθάσει το 1.100.000.000 ΕΥΡΩ αφήνοντας έλλειμμα 172.996.441 ΕΥΡΩ.

Όσον αφορά την απαίτηση του ΚΕΑΝ από το Ταμείο Προνοίας Αξωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) που ανέρχεται σε 12.779.159 ΕΥΡΩ, η απόδοση του ποσού θεωρείται επισφαλής λόγω της

μη ύπαρξης αποθεματικών στο ΤΠΑΕΝ.

Τα ανωτέρω έχουν ως αποτέλεσμα το ποσό που εμφανίζεται σαν Ταμειακό Υπόλοιπο να είναι το προσδοκώμενο και όχι το πραγματικό.

Όλα τα στοιχεία του προϋπολογισμού παρουσιάζουν εξώφθαλμα πλασματική εικόνα, ακόμα και ο σχετικός πίνακας που περιλαμβάνει την σχέση συνταξιούχων προς εργαζομένους του ταμείου (αριθμός συνταξιούχων 69.100 και θέσεις εργασίας ναυτικών 23.000 περίπου)!!!

Η κατάσταση που έχει δημιουργήσει αυτή η πολιτική στο NAT με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απαγορεύουν την κρατική χρηματοδότηση των επικουρικών και ταμείων προνοίας έχουν οδηγήσει σε άμεσες επιπτώσεις στους ναυτεργάτες και προλείανουν το έδαφος για την εφαρμογή του νόμου Ρέππα (2002), που τέθηκε σε ισχύ από 1/1/2008 και στον κίνδυνο για την ένταξη υπερχρεωμένων ταμείων με νέους όρους σε ένα ενιαίο ασφαλιστικό φορέα.

Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής οι ναυτεργάτες τα βιώνουν με όξυνση της ανεργίας, με επιδόματα ανεργίας ντροπής των 293 ΕΥΡΩ (έγγαμοι) και 235 ΕΥΡΩ (άγαμοι) σε ελάχιστους ενώ δεν καταβάλλονται σε χιλιάδες που δεν καταγράφονται από το ΓΕΝΕ.

Εξευτελιστικές συντάξεις για την πλειοψηφία των συνταξιούχων ναυτεργατών με το 52% περίπου να κυμαίνεται από 200 - 800 ΕΥΡΩ. Δεν εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία με αποτέλεσμα σε χιλιάδες χαμηλοσυνταξιούχους ναυτεργάτες να μην έχουν ελεγχθεί οι φάκελοι τους για να αναπροσαρμοστεί η σύνταξη τους στο 70% του βασικού μισθού - επίδομα Κυριακών και δεν υπάρχει ούτε καν πρόβλεψη για αυτούς. Αναμονή πάνω από 18 μήνες για την καταβολή των εφ'άπαξ παροχών για τα ταμεία πρόνοιας. Πολύμηνη αναμονή 6 έως 9 μήνες για την καταβολή της σύνταξης και την ίδια στιγμή ο υποψήφιος συνταξιούχος να μην μπορεί να εργαστεί γιατί έχει παραδώσει το φυλλάδιο του.

Τεράστια η αιμορραγία της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης που παραδίδεται στα χέρια των ιδιωτών, ενώ με την ψήφιση του νόμου για τον τεμαχισμό και το ξεπούλημα του ΝΙΕΝ στα Μελίσσια με την συνειδητή απαξίωση του, υποβαθμίζεται παραπέρα η θέση του NAT και των ασφαλισμένων του.

Η Ναυτική Εκπαίδευση και Μετεκπαίδευση υποβαθμίζεται και απαξιώνεται με την διαχρονική ληστεία και την μεταφορά των αποθεματικών του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) όπως διατυπώνεται και στην εισήγηση του λεγόμενου προϋπολογισμού του NAT, με αποτέλεσμα τα τεράστια ελλείμματα και τη μη κάλυψη των πραγματικών αναγκών.

Καταδικάζουμε αυτόν τον αντιναυτεργατικό - α-

ντιλαϊκό - εικονικό προϋπολογισμό του NAT συνέχεια του κρατικού προϋπολογισμού και της διαλυτικής - εκφυλιστικής εικόνας που παρουσιάζεται στα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης σε βάρος των σύγχρονων αναγκών των ναυτεργατών, των εργαζομένων.

Αυτός ο προϋπολογισμός, όπως και οι προηγούμενοι, υπονομεύει τα συμφέροντα των ναυτεργατών και υπηρετεί τα συμφέροντα των εφοπλιστών.

Αγωνιζόμαστε και απαιτούμε:

- Πλήρη κάλυψη των ελλειμμάτων του NAT - ΚΑΑΝ - ΚΕΑΝ με κρατική επιχορήγηση για την πρόσκοπη καταβολή των συντάξεων και επιδομάτων.

- Κατάργηση των εγκριτικών πράξεων και των όρων 8 και 16 του αποικιακού νόμου 2687/53. Εφαρμογή της "ίσης αμοιβής για ίση εργασία" και ασφάλιση για όλους τους ναυτεργάτες. Καθορισμό των οργανικών συνθέσεων με βάση τις πραγματικές αυξημένες ανάγκες των πλοίων.

- Διεκδίκηση από το NAT των ασφαλιστικών εισφορών που έχουν καταβάλει οι ναυτεργάτες σε όλες τις κατηγορίες πλοίων και παρακρατούνται από τους εφοπλιστές, να σταματήσει η απαράδεκτη επιδότηση των εφοπλιστών για τις ασφαλιστικές εισφορές.

- Κατώτερη σύνταξη 1.120 ΕΥΡΩ. Αύξηση των συντάξεων στο 80% επί των συνολικών αποδοχών που γίνονται κρατήσεις. Επίδομα ανεργίας 80% του μισθού της ειδικότητας για όλους τους άνεργους ναυτεργάτες. Πλήρη ιατροφαρμακευτική κάλυψη για τους άνεργους και τις οικογένειές τους. Ασφαλιστική κάλυψη του χρόνου ανεργίας και να υπολογίζεται ως χρόνος συνταξιοδότησης.

- Ανάκληση του καταστροφικού κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ν.2932/2001 για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

- Το ΝΙΕΝ να γίνει Πανεπιστημιακή κλινική για την πρόληψη και αντιμετώπιση των επαγγελματικών ασθενειών.

- Απαλλαγή της συμμετοχής σε φάρμακα των ασφαλισμένων.

Καλούμε τους ναυτεργάτες, τους εργαζομένους να συνεχίσουμε να δυναμώνουμε το μέτωπο των ταξικών δυνάμεων του συνδικαλιστικού κινήματος ενισχύοντας την ενότητα και την αλληλεγγύη, με την οργάνωση και ανάπτυξη πολύμορφων αγωνιστικών και απεργιακών κινητοποιήσεων, υπερασπιζόμενοι και διεκδικώντας τα δικαιώματά μας.



ΠΡΟΚΛΗΣΗ - ΠΡΟΣΒΟΛΗ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

του Προέδρου της ΠΕΜΕΝ
συνάδελφου ΣΑΒΒΑ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ



Στην ετήσια Γενική Συνέλευση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που πραγματοποιήθηκε στις 6 Φλεβάρη 2008, ο Πρόεδρος της κ. Ευθυμίου διαπίστωσε ότι: Δεν υπάρχουν στελέχη Πλοίαρχοι και Μηχανικοί να επανδρώσουν την ελληνόκτητη ναυτιλία, αυτό το γεγονός προσλαμβάνει χαρακτηριστικά κρίσης και μεταθέτει τις ευθύνες σε όλους τους συντελεστές στην ναυτιλία με κυριότερο βέβαια το κράτος.

Θα ήταν πρόκληση και προσβολή στους αγώνες που έχουν γίνει από τους εργαζόμενους, το ταξικό ναυτεργατικό και εργατικό κίνημα να αναλάβει ευθύνες των συντελεστών ή αλλιώς των κοινωνικών εταίρων όπως συνηθίζουν να αυτοαποκαλούνται οι νεκροθάφτες και τα βαμπίρ των ναυτεργατών και των εργαζομένων.

Με τα ίδια τους τα λόγια, των εφοπλιστών, των βιομηχάνων, των κεφαλαιοκρατών, επιβεβαιώνεται ότι το κεφάλαιο όσο αυξάνει το κέρδος γίνεται επιθετικότερο, τυχοδιωκτικότερο. Δεν διστάζει να διαπράξει τα μεγαλύτερα εγκλήματα για να διατηρήσει και να αυξήσει τα κέρδη του.

Στις 9 Μάη 2007 στη Νέα Υόρκη ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ευθυμίου παρέλαβε για λογαριασμό της Ένωσης, ιδιαίτερη τιμητική διάκριση σε αναγνώριση του ρόλου και την εν γένει σημαντικής προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στις θαλάσσιες μεταφορές των ΗΠΑ. Εδώ αρκεί να σημειώσουμε αυτό που λέει ο λαός μας "Δείξε μου το φίλο σου να σου πω ποιος είσαι"!!!

Η αλαζονεία και η κυνική του αμερικάνικου ιμπεριαλισμού και το πως διατηρεί και διευρύνει την κυριαρχία του είναι γνωστό σε όλους.

Βεβαίως θα ήταν χρήσιμο για όλους να γινόταν

μια πιο αναλυτική ειλικρινής αναφορά για την τιμητική αυτή διάκριση από τους εκπροσώπους του αμερικάνικου ιμπεριαλισμού. Και κυρίως θα ήταν διδακτική για αυτούς που προσβλέπουν ότι η ανάπτυξη των κερδών στη ναυτιλία και ιδιαίτερα του κεφαλαίου θα μεγαλώσει την πίτα και θα πάρουν όλοι μεγαλύτερα μερίδια.

Με τα ίδια του τα λόγια ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ανατρέπει - απομυθοποιεί το ιδεολόγημα της αστικής τάξης: Για τις επιδόσεις των υπό ελληνική διαχείριση εταιρειών (Ναυπηγήσεις - παραλαβές και παραγωγές νεότευκτων πλοίων πολλών δεκατομμυρίων δολαρίων τα τελευταία πέντε χρόνια. Ένας στόλος 250 και πλέον εκατομμυρίων τόνων dw, επίδοση χωρίς ιστορικό προηγούμενο στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο). Επίδοση που

επιτυγχάνεται με το αίμα και την εκμετάλλευση των ναυτεργατών, Ελλήνων και αλλοδαπών, χωρίς όρους και όρια για την συντήρηση και την αναπαραγωγή τους.

Να σημειώσουμε ότι κανένα ποντοπόρο πλοίο δεν ναυπηγείται τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα.

Ασφαλώς αυτή η πολιτική στη ναυτιλία δεν είναι εθνική μόνο, εκπορεύεται από τις ενώσεις του κεφαλαίου, Ευρωπαϊκή Ένωση, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σαν συνετός σύμμαχος με αυξημένο ειδικό βάρος στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές έχει πρωτοστατήσει στη διαμόρφωση της Πράσινου Βίβλου για μια κοινή Ναυτιλιακή πολιτική και όλων των άλλων αντιλαϊκών αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρωτοστατεί στην εκποίηση της Δημόσιας περιουσίας με πιο χαρακτηριστικό τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, στην υπονόμευση της παραγωγικής βάσης της χώρας με αποφασιστικό χτύπημα στην ναυπηγική βιομηχανία, χαλυβουργία, μηχανοκατασκευές και εργαλειομηχανές.

Από το 1980 μέχρι σήμερα έχει απαιτήσει και έχει επιβάλλει 11 φορές την μείωση των οργανικών συνθέσεων και την αλλαγή των εργασιακών σχέσεων προσλαμβάνοντας χαμηλόμισθους τριτοκοσμικούς ναυτεργάτες χωρίς συγκροτημένα συνδικαλιστικά και κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα. Το αποτέλεσμα είναι οι ανάγκες του NAT να είναι 1 δις 500 εκατ. Ευρώ.

Σύμφωνα με τον Προϋπολογισμό του NAT για το 2008, η ικανοποίηση των αναγκών 69.100 συνταξιούχων πρέπει να καλυφθεί με τις εισφορές 23.000 περίπου ασφαλισμένων εν ενεργεία ναυτεργατών και αυτές δεν υπερβαίνουν τα 200 εκατομμύρια ΕΥΡΩ, με αποτέλεσμα να επιχορηγείται από το κράτος 1 δις 100 εκατομμύρια ΕΥΡΩ αφήνοντας μια "τρύπα" που δεν καλύπτεται για το 2008, 200 εκατομμύρια ΕΥΡΩ.

Συνεχίζοντας τον "Φιλιπικό" ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ενώ χαιρετίζει την 11η μείωση των οργανικών συνθέσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία "ως τολμηρό μέτρο" και την αναγνώριση του έργου των εφοπλιστών από την πολιτεία που αποδεκατίζει τους Έλληνες ναυτεργάτες, αξιωματικούς και πληρώματα. Ταυτόχρονα έχει αναλάβει προπαγανδιστική εκστρατεία μαζί με το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο του Υπουργείου Παιδείας, να μεταφέρουν σχετικό μήνυμα στα παιδιά των γυμνασίων και των λυκείων της χώρας μέσω του μαθήματος του Επαγγελματικού Προσανατολισμού, για την προσέλκυση τους στο ναυτικό επάγγελμα. Στο δίκτυο προπαγάνδας και στο δίκτυο των σύγχρονων δουλέμπορων προς τους ιθαγενείς για να εγκλωβίσουν τα νέα παιδιά σε πλοία "γαλέρες" χωρίς εργασιακά δικαιώματα.

Ακόμα και αυτό το σαθρό και αντιδημοκρατικό οικοδόμημα που έχουν κτίσει κυβερνήσεις και εφοπλιστές με τους παρατρεχάμενους τους στις ΑΕΝ το χαρακτηρίζουν γερασμένο. Ζητούν να αντικατασταθεί με ιδιωτικές σχολές μακριά από "ανωτατικοποιήσεις" της ναυτικής παιδείας.

Σε συγχорδία ΥΕΝ - εφοπλιστές - Ευρωπαϊκή Ένωση με τους Διεθνείς οργανισμούς του κεφαλαίου προετοιμάζουν εντατικά την πλήρη ανα-



τροπή της STCW (Διεθνής Σύμβαση για τα κατώτερα επίπεδα εκπαίδευσης ναυτεργατών), την ανάπτυξη ενός διεθνούς δικτύου έκδοσης πιστοποιητικών, τα διπλωμάτων και εύρεσης εργασίας έναντι αμοιβής, την ανατροπή των εργασιακών σχέσεων, την εφαρμογή των ελαστικών μορφών απασχόλησης, τα πληρώματα πολλαπλών καθηκόντων. Για να αυξήσουν παραπέρα το βαθμό εκμετάλλευσης της εργατικής τάξης, να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους, επιβάλλοντας τον σύγχρονο εργασιακό μεσαίωνα που θα υπακούει στο νόμο του κεφαλαίου "Θα κάνεις ό,τι σου λέω, θα παίρνεις ό,τι σου δίνω".

Η ανάπτυξη της ταξικής πάλης για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων μας και η ανατροπή του συσχετισμού δύναμης, ενισχύοντας τον ταξικό πόλο στο συνδικαλιστικό κίνημα και στην πολιτική ζωή, είναι μονόδρομος.

Αυτή η πολιτική είναι αντιλαϊκή και με αγώνες μαζικούς των εργαζομένων θα ανατραπεί.



ΣΥΛΛΑΛΗΤΗΡΙΑ

ΠΑΝΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

στις 22 ΓΕΝΑΡΗ 2008

Η αποφασιστική η μαζική συμμετοχή των ναυτεργατών, των εργαζομένων στην 24ωρη απεργία στις 12 Δεκέμβρη του 2007 αποτέλεσε ένα ισχυρό κτύπημα στην αντιλαϊκή πολιτική της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας που συνεχίζει στον ίδιο δρόμο του ΠΑΣΟΚ, υπηρετεί την κερδοφορία του κεφαλαίου, στρέφεται ενάντια στους εργαζόμενους, τους συνταξιούχους, τους νέους.

Με αυτή την δυναμική του εργατικού κινήματος και την μαζική συμμετοχή στις απεργιακές συγκεντρώσεις του ΠΑΜΕ, οι ταξικές δυνάμεις του συνδικαλιστικού κινήματος που συγκροτούν το ΠΑΜΕ αποφάσισαν περιφερειακά συλλαλητήρια στις 22 Γενάρη 2008 και νέες απεργιακές κινητοποιήσεις.

Σε κάθε εργασιακό χώρο με παρεμβάσεις προετοίμασαν τα περιφερειακά συλλαλητήρια, αναδεικνύοντας την συνέχιση της μάχης για την κοινωνική ασφάλιση, για Συλλογικές

Συμβάσεις Εργασίας. Την συνέχιση του αγώνα κατά της ακρίβειας, των ιδιωτικοποιήσεων και την απελευθέρωση της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών, των αερομεταφορών, των λιμανιών.



Κάλεσαν τους εργαζόμενους να μην υποκύψουν στους κυβερνητικούς ελιγμούς με την αντικατάσταση του Υπουργού Απασχόλησης, να καταπολεμήσουν κάθε κόλπο που καλλιεργεί την επανάπαυση και τον εφησυχασμό. Να χτυπηθούν διασπαστικά τεχνάσματα περί ωρίμων και μη δικαιωμάτων, τεχνάσματα που στοχεύουν να χωρίσουν τους εργαζόμενους.

Στο δρόμο του αγώνα συναντιέται το ΠΑΜΕ, το ταξικό κίνημα με χιλιάδες εργάτες και εργάτριες, με χιλιάδες εργαζόμενους Έλληνες και Μετανάστες.

Πάνω στην γραμμή πάλης, στο πλαίσιο αιτημάτων του ΠΑΜΕ κτίζεται η αγωνιστική ενότητα των εργαζομένων.

Οι πλειοψηφίες της ΓΣΕΕ και της ΑΔΕΔΥ δεν μπορούν να υπερασπιστούν τα εργατικά - λαϊκά δικαιώματα. Είναι υπέρ της συναίνεσης, των διαλόγων της υποταγής. Στηρίζουν τον αντεργατικό - αντιασφαλιστικό νόμο ΡΕΠΠΑ, έχουν υιοθετήσει

βασικές πλευρές της στρατηγικής του κεφαλαίου. Έφθασαν στο σημείο να διεκδικούν για την Εθνική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας για το 2008 αιτήματα όπως:

- Διευθέτηση του χρόνου εργασίας.

- Το 10% των εργαζομένων στις επιχειρήσεις να εργάζεται με μερική απασχόληση.

- Δυνατότητα στις επιχειρήσεις να απολύουν εργαζόμενους ακόμα και πέντε χρόνια πριν την συνταξιοδότηση για "σπουδαίο λόγο".

Στις 22 Γενάρη στο περιφερειακό Συλλαλητήριο της Αθήνας, εργάτες, γυναίκες, συνταξιούχοι, νεολαίοι, μετανάστες, αυτοαπασχολούμενοι, πλημμύρησαν την Ομόνοια και τους γύρω δρόμους.

Στην κεντρική ομιλία που απεύθυνε ο πρόεδρος του Συνδικάτου Οικοδόμων Τασιούλας Γιάννης διατύπωσε μεταξύ άλλων:

"Πολλοί εργαζόμενοι κατανοούν ότι είτε στην κυβέρνηση είναι η Νέα Δημοκρατία, είτε το ΠΑΣΟΚ δεν υπάρχει διαφορά ουσίας. Καταλαβαίνουν πως "ο ένας κερνάει και άλλος πίνει". Ανάλογα με το ποιος είναι στην Κυβέρνηση και ποιος στην αντιπολίτευση καθορίζουν και την τακτική τους. Οι εργαζόμενοι αρχίζουν να καταλαβαίνουν το παιχνίδι τους.

Δεν μπορούν με την ίδια



ευκολία οι κυβερνήσεις του κεφαλαίου να τους ξεγελάσουν. Η ενότητα των εργαζομένων μπορεί να κτιστεί σε στέρεο έδαφος, να κτιστεί σε γραμμές και πλαίσιο πάλης που υπηρετούν τα συμφέροντα των εργατικών - λαϊκών οικογενειών, που εναντιώνονται στο κεφάλαιο, την Ευρωπαϊκή Ένωση, την αντιλαϊκή πολιτική του δικομματισμού"

Με το τέλος των χαιρετισμών και ομιλιών πραγμα-

τοποιήθηκε πορεία διαμαρτυρίας προς τη Βουλή προβάλλοντας τα αιτήματα:

- Να μην περάσουν τα αντιασφαλιστικά μέτρα της κυβέρνησης.

- Να καταργηθούν οι αντεργατικοί νόμοι ΣΙΟΥΦΑ-ΡΕΠΠΑ.

- Διεκδικούμε ασφαλιστικό σύστημα και Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας που να ανταποκρίνονται στις λαϊκές ανάγκες.



ΕΝΤΟΛΗ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ “ΚΛΙΜΑΚΩΣΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΓΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - Σ.Σ.Ε.”

Στην Πανελλαδική Απεργία στις 13 Φλεβάρη 2008 δόθηκε αγώνας μεγάλης σημασίας και συνέβαλε στην οργάνωση και στην κινητοποίηση πλατιών εργατικών - λαϊκών δυνάμεων για να δυναμώσει, να κλιμακωθεί η πάλη για την κοινωνική ασφάλιση, για την ανάπτυξη ισχυρού διεκδικητικού κινήματος για τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, τα προβλήματα των εργαζομένων.

Για τις ταξικές δυνάμεις του ΠΑΜΕ αποτέλεσε συνέχεια των Πανελλαδικών Συλλαλητηρίων στις 7 Νοέμβρη 2007, της μεγάλης απεργίας στις 12 Δεκέμβρη 2007, των κινητοποιήσεων για την ανάκληση των απολύσεων στον όμιλο της "ΚΑΡΦΟΥΡ", στη "ΡΕΝΟ" και σε άλλες επιχειρήσεις, των περιφερειακών συλλαλητηρίων στις 22 Γενάρη 2008.

Η πλουτοκρατία, η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ προωθούν τη στρατηγική των καπιταλιστικών αναδιαρθρώσεων, με κριτήριο την ικανοποίηση των αναγκών του εκμεταλλευτικού συστήματος, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου.

Τα αποτελέσματα της πολιτικής του δικομματισμού, είναι η αύξηση της ανεργίας και της υποαπασχόλησης, η ανατροπή εργασιακών δικαιωμάτων. Η καθήλωση των μισθών και των συντάξεων, η εμπορευματοποίηση της Υγείας, της Πρόνοιας, της Παιδείας, η απελευθέρωση των βασικών τομέων της οικονομίας, η ιδιωτικοποίηση κρατικών επιχειρήσεων, η κατάργηση ασφαλιστικών δικαιωμάτων.

Στο ναυτεργατικό κίνημα αυτή η πολιτική απο-

θρασύνει τους εφοπλιστές που προκλητικά ζητούν την απελευθέρωση των οργανικών συνθέσεων στην ακτοπλοία, με αποτέλεσμα την επέκταση της ανεργίας. Στην πράξη καταργούν παράνομα την 10μηνη λειτουργία των πλοίων, διευρύνουν την ανεργία και την "μαύρη" εργασία, παραβιάζουν τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας. Απαιτούν επιπρόσθετα προνόμια για να αυξήσουν τα υψηλά κέρδη τους.

Το θράσος των εφοπλιστών, συνολικά του κεφαλαίου, ενισχύεται από την γραμμή της συναίνεσης και της υποταγής, που ακολουθούν οι πλειοψηφίες στην ΠΝΟ, Εργατικό Κέντρο Πειραιά, ΓΣΕ-Ε, ΑΔΕΔΥ και τις παρατάξεις ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ - ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

του ΣΥΝ που τις αποτελούν. Γραμμή που για να υπηρετήσει την ανταγωνιστικότητα δηλαδή την κερδοφορία του κεφαλαίου, προβάλλει αιτήματα που καθλώνουν τους εργαζόμενους ή και στρέφονται εναντίον τους.

Οι δυνάμεις αυτές υπονομεύουν ότι έχει κατακτήσει η εργατική τάξη με αγώνες, Ενιαία Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα, ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας και ανάπαυσης, την μόνιμη και σταθερή δουλειά. Προσπαθούν να εκτονώσουν την δικαιολογημένη αγανάκτηση των εργαζομένων, αποφεύγοντας τον συντονισμό, την κλιμάκωση της πάλης και την σύγκρουση με αυτή την πολιτική.

Σ' αυτές τις συνθήκες το ταξικό κίνημα και οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ επιμένουν σταθερά στο μα-

θαλάου, ενισχύεται από την γραμμή της συναίνεσης και της υποταγής, που ακολουθούν οι πλειοψηφίες στην ΠΝΟ, Εργατικό Κέντρο Πειραιά, ΓΣΕ-Ε, ΑΔΕΔΥ και τις παρατάξεις ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ - ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ



ζικό, ταξικά προσανατολισμένο, ενωτικό αγώνα, στην ενίσχυση της κοινής δράσης της εργατικής τάξης με τα άλλα λαϊκά στρώματα, ώστε να προβληθεί η μεγαλύτερη δυνατή αντίσταση, να αποτραπεί το πέρασμα νέων αντεργατικών μέτρων, να διεκδικηθούν αιτήματα, στόχοι που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των εργατικών - λαϊκών οικογενειών. Προβάλλουν στους εργαζόμενους ότι σήμερα έχει συγκεντρωθεί τεράστιος πλούτος στα χέρια των καπιταλιστών, έχει αυξηθεί η παραγωγικότητα της εργασίας και είναι ψευδοδιλήμματα οι ισχυρισμοί "περί αντοχής της οικονομίας".

Η μάχη της απεργίας στις 13 Φλεβάρη ήταν επιτυχημένη σε στεριά και θάλασσα αποτέλεσμα των καθημερινών παρεμβάσεων στους εργασιακούς χώρους, των εξορμήσεων, των συσκέψεων, στην περιφρούρηση την ημέρα της απεργίας.

Στην Πειραιά χιλιάδες ναυτεργάτες, μεταλλεργάτες, εργαζόμενοι συμμετείχαν στην απεργιακή συγκέντρωση του ΠΑΜΕ στον Ηλεκτρικό Σταθμό Πειραιά. Την συγκέντρωση χαιρέτισαν ο Πρόεδρος του Σωματείου Ηλεκτρολόγων Πλοίων Μ.Κυριακόπουλος, το μέλος της Διοίκησης του Πανελληνίου Συνδέσμου Εργαζομένων στην Ναυτιλία και τον Τουρισμό και του Εργατικού



Κέντρου Πειραιά Μ.Ζαχαρία, ενώ κεντρικός ομιλητής ήταν ο Πρόεδρος του Σωματείου των Εργαζομένων στην Ελαιουργοσαπυνοποιία και μέλος της Γραμματείας του ΠΑΜΕ Ν.Ξουράφης. Ελπιδοφόρο το γεγονός ότι μεγαλώνει ο αριθμός των εργαζομένων που προσεγγίζουν το ΠΑΜΕ, συσπειρώνονται στους στόχους που παλεύει, συνδικάτα κάνουν το βήμα, παίρνουν αποφάσεις και συμβαδίζουν με το ταξικό κίνημα.

Το απεργιακό μήνυμα που έστειλαν οι εργαζόμενοι σ' όλη τη χώρα είναι η κλιμάκωση των αγώνων, μπροστά στην τελική αναμέτρηση για το Ασφαλιστικό που σε λίγες μέρες το σχέδιο νόμου που θα κατατεθεί στη Βουλή προβλέπει σαρωτικές ενοποιήσεις Ταμείων και στην κύρια και στην επικουρική ασφάλιση, καθώς και στους κλάδους Υγείας.

Η ίδια Υπουργός Απασχόλησης δήλωσε χαρακτηριστικά πως "από το σχέδιο ενοποιήσεων δεν εξαιρείται κανείς".

Η πείρα αποδεικνύει ότι η ταξική ενότητα της εργατικής τάξης και η αποτελεσματικότητα του αγώνα της θα ενισχύεται στο βαθμό που ισχυροποιείται το μέτωπο κατά του δικομματισμού και του Ευρωμονόδρομου, κατά του εργοδοτικού - κυβερνητικού συνδικαλισμού, των δυνάμεων της συναίνεσης και της υποταγής.



Ιδιωτικοποίηση των λιμανιών ΟΛΠ - ΟΛΘ

ΠΡΩΘΕΙΤΕ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΟΛΠ-ΟΛΘ ΑΠΟ Ε.Ε. - Ν.Δ. - ΠΑ.ΣΟ.Κ.



Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υλοποιεί το νομοθετικό πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης από το ΠΑΣΟΚ για τα λιμάνια Πειραιά - Θεσσαλονίκη, τα οποία αρχικά μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες, εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο και σήμερα με τον τεμαχισμό τους, σε πρώτη φάση ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), παραχωρούνται στο κεφάλαιο.

Το 1999 επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ ψηφίστηκε ο ν.2688/99 που προβλέπει συγκεκριμένα στο άρθρο 12 τις αρμοδιότητες του Δ.Σ. του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ και μεταξύ άλλων είναι:

Παρ. ιγ) "Αποφασίζει για την ανάθεση σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα μελετών, κατασκευών έργων καθώς και παροχής υπηρεσιών".

Παρ. ιε) "Διαμορφώνει τη στρατηγική της Εταιρίας σε σχέση με τον ανταγωνισμό και εγκρίνει τις διεπιχειρησιακές συνεργασίες και την κατάρτιση ειδικών συμφωνιών με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της θέσης στην ελληνική και τη διεθνή αγορά".

Πάνω σ' αυτό το πλαίσιο που ψήφισε το ΠΑΣΟΚ, τα Διοικητικά Συμβούλια του ΟΛΠ και του ΟΛΘ αποφάσισαν και προκήρυξαν διεθνή δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό για την παραχώρηση στο μονοπωλιακό κεφάλαιο των λιμενικών υπηρεσιών στους Σταθμούς Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ).

Αυτή η πολιτική δεν έχει καμία σχέση με την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, με τη δημιουργία θέσεων εργασίας ή με λόγους δημοσίου συμφέροντος (!), όπως προκλητικά και αποπροσανατολιστι-

κά επικαλείται η κυβέρνηση. Αποσκοπεί στην πλήρη ένταξη των λιμανιών στους σχεδιασμούς του μονοπωλιακού κεφαλαίου των "διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών". Επιδιώκει να ενισχύσει την τάση συγκέντρωσης και συγκεντρωποίησης του κεφαλαίου στις θαλάσσιες μεταφορές, τεμαχίζοντας και παραχωρώντας στα μονοπώλια των μεταφορών τους Σταθμούς Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) και άλλους τομείς των λιμανιών, συμβάλλοντας έτσι στην παραπέρα συγκεντροποίηση, με επέκτασή τους στον κλάδο των λιμενικών εργασιών.

Όπως δείχνει η πείρα από την ιδιωτικοποίηση σε άλλους τομείς, θα έχουμε:

- Απώλεια χιλιάδων θέσεων πλήρους, σταθερής, μόνιμης εργασίας, με συγκροτημένα δικαιώματα (συμβάσεις, ασφάλιση, ωράρια) και αντικατάστασή τους με ένα περιορισμένο αριθμό θέσεων που θα δημιουργηθούν από εργαζόμενους με όρους εργασιακού Μεσαίωνα. Ο πρόσφατος διαχωρισμός των νεοπροσλαμβανόμενων, με την κατάργηση της ισχύουσας Συλλογικής Σύμβασης των όρων εργασίας που έγινε το καλοκαίρι, είναι μόνη η αρχή αυτού που επιδιώκεται. Θα έχουμε εκτίναξη της ανεργίας στα ύψη και παράδεισο κερδοφορίας για τα μονοπώλια των μεταφορών. Ενίσχυση της δύναμης και της εξουσίας τους, της ασύδοτης δράσης και επιθετικότητάς τους.

- Αντίστοιχες επιπτώσεις θα υπάρξουν στις εργασιακές σχέσεις των ναυτεργατών, με επιβολή πολυειδικότητας, εντατικοποίηση, περιορισμό των συνθέσεων και κατέβασμα στους ντόκους (λιμενεργασία), αλλά και στους εργαζόμενους στην Ακτοπλοία.

- Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη οδηγείται σε παραπέρα εγκατάλειψη και συρρίκνωση και στην καλύτερη περίπτωση σε απώλεια του σημερινού χαρακτήρα της μονοπώλησης της, με εκτοπισμό μικρών μονάδων και αυτοαπασχολούμενων σε αυτή και χιλιάδων θέσεων εργασίας μεταλλεργατών.

- Με τις εξελίξεις που προωθούνται, οι εξαρτώμενες ναυτιλιακές μονάδες και ειδικότερα οι μικρότερες, θα οδηγηθούν σε συρρίκνωση και εκτοπισμό, με την απώλεια μεριδίων αγοράς από το νέο ιδιοκτήτη μονοπωλητή ή το καρτέλ του χώρου, με άμεση επίπτωση ένα μπαράζ απολύσεων ναυτιλιακών υπαλλήλων.

- Πλήγμα θα δεχτούν οι εκτελωνιστές καθώς επίσης και μια σειρά μικρές χερσαίες μεταφορικές επιχειρήσεις και αυτοαπασχολούμενοι μεταφορείς που θα δεχτούν πιέσεις και σύνθλιψη.

- Οι μονοπωλιακοί όμιλοι που θα εισβάλουν στο ΣΕΜΠΟ ακολουθώντας δική τους πολιτική, θα οδηγήσουν εκτίναξη των τιμολογίων εισαγωγών - εξαγωγών στα ύψη, με ότι αυτό σημαίνει για το εμπόριο και τις τιμές καταναλωτών. Η χρησιμοποίηση του θα γίνεται με βάση τις προτεραιότητες της πολυεθνικής. Αυτό πλήττει άμεσα συνολικά τους μικρέμπορους και αυτοαπασχολούμενους στο εμπόριο.

Θα υπάρξουν επιπτώσεις πολυεπίπεδες σε όλη την κλίμακα του μεταφορικού έργου. Σε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα, το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο και τον ανεφοδιασμό με εμπορεύματα μιας ενδοχώρας 4 εκατομμυρίων του λεκανοπεδίου και όχι μόνο, καθώς επίσης και του νησιώτικου συμπλέγματος.

Κόντρα στα σχέδια ιδιωτικοποίησης των λιμανιών και παράδοσης τους στο κεφάλαιο από τους πολιτικούς και συνδικαλιστικούς υπηρέτες του, συγκροτήθηκαν Επιτροπές Αγώνα Σωματείων σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη.

Στόχος τους να συμβάλλουν, να ξεσηκωθούν όλοι οι εργαζόμενοι, να δημιουργηθεί ένα πλατύ λαϊκό κίνημα που θα συγκρουστεί με την πολιτική της ανταγωνιστικότητας, των ιδιωτικοποιήσεων, της κατεδάφισης των εργατικών κατακτήσεων, να βάλει φραγμό στην ιδιωτικοποίηση.

Οι Επιτροπές Αγώνα με ανακοινώσεις τους μεταξύ των άλλων καταδικάζουν τις συνδικαλιστικές δυνάμεις ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ - ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ που αποτελούν πλειοψηφία στα Εργατικά Κέντρα Πειραιά και Θεσσαλονίκης και στις διοικήσεις της ΟΜΥΛΕ και της Ένωσης Λιμενεργατών. Με τη στάση τους πριν αλλά και τώρα προσπαθούν να κρατήσουν τον αγώνα των εργαζόμενων στα Λιμάνια ξεκομμένο από τους εργαζόμενους άλλων κλάδων. Αρνούνται τον συντονισμό και την κοινή δράση για να έχουν ανοιχτό πεδίο για ελιγμούς και υποχωρήσεις.

Η τακτική του "διαλόγου", των υποχωρήσεων, της αποδοχής της ανταγωνιστικότητας, της απελευθέρωσης, της εργασιακής ειρήνης που έχουν ακολουθήσει μέχρι σήμερα υπονομεύει τον αγώνα των λιμενεργατών.

Με απεργιακές συγκεντρώσεις και πορείες διαμαρτυρίας λιμενεργάτες με τη συμμετοχή και στήριξη των ταξικών δυνάμεων από σωματεία και συνδικάτα που συγκρότησαν τις Επιτροπές Αγώνα, συγκρούστηκαν με δυνάμεις καταστολής κατ' εντολή της κυβέρνησης, σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη.

Με παρέμβαση του προς την Ευρωπαϊκή Επι-

τροπή, ο Ευρωβουλευτής του ΚΚΕ Γιώργος Τούσσας κατήγγειλε την αντιλαϊκή πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών και την επίθεση των δυνάμεων καταστολής με χημικά ενάντια στους απεργούς λιμενεργάτες στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, επισπώντας τα εξής:

"Οι διοικήσεις του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ) και του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) - κατ' εντολή της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας - με πραξικοπηματικό απαράδεκτο τρόπο "αποφάσισαν" τη δημοσιοποίηση διακήρυξης για την παραχώρηση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με ληστρικές συμβάσεις σε μονοπωλιακούς επιχειρηματικούς ομίλους, που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές, ενώ την ίδια ώρα ήταν σε εξέλιξη επίθεση των ειδικών δυνάμεων καταστολής της αστυνομίας και του λιμενικού με χημικά ενάντια στους απεργούς λιμενεργάτες. Οι "αποφάσεις" των διοικήσεων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ ελήφθησαν εν μέσω γενικής κατακραυγής και κινητοποίησης των εργαζομένων στα λιμάνια. Η αλλαγή των εργασιακών σχέσεων, οι απολύσεις εργαζομένων και η μετατροπή των λιμανιών σε "γκέτο" αποτελούν προτεραιότητες για τα μονοπώλια. Οι συνέπειες της παραχώρησης των λιμανιών στα μονοπώλια θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στις εξαγωγές και εισαγωγές των λιμανιών στα μονοπώλια θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στις εξαγωγές και εισαγωγές προϊόντων, καθώς και στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών, συνολικά θα αποβεί γενικότερα σε βάρος των εργαζομένων. Η πολιτική αυτή απορρίφθηκε με μεγάλες απεργιακές κινητοποιήσεις από τους λιμενεργάτες στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στις 31 Γενάρη 2008 η Επιτροπή Αγώνα Σωματείων Πειραιά πραγματοποίησε συγκέντρωση στην Πλατεία Κοραή και πορεία διαμαρτυρίας στο ΥΕΝ. Με κεντρικό ομιλητή τον Πρόεδρο της Πανελληνίας Ένωσης Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Ε.Ν. "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ" τόνισε μεταξύ άλλων ότι "η μαζική συγκέντρωση σηματοδοτεί πως η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ αφορά το σύνολο των εργαζομένων του Πειραιά, είμαστε αποφασισμένοι να αποκρούσουμε την πορεία ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ και όλων των λιμανιών που η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει παίρνοντας την σκυτάλη από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Δεν υπερασπιζόμαστε αυτόν τον ΟΛΠ, την ανώνυμη εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, με τους συμβασιούχους, τις προκλητικές διακρίσεις σε βάρος νεοπροσλαμβανόμενων, που δεν υπηρετεί τις λαϊκές ανάγκες.

Διεκδικούμε λιμάνια που θα λειτουργούν και θα αναπτύσσονται προς όφελος των εργαζομένων.

Όργανο ταξικής κυριαρχίας σε βάρος των δικαιωμάτων των εργαζομένων

Πέφτουν οι μάσκες, εκτίθενται οι υμνητές τους

Τέσσερις Δικαστικές Αποφάσεις από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προωθούν την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θεσπίστηκε με την λεγόμενη Συνθήκη του Μάαστριχ το 1992, για την οικονομική, νομισματική και πολιτική ένωση των χωρών μελών της Ευρώπης που αποδέχονται αυτή την Συνθήκη.

Περιλαμβάνει την Ελευθερία Κίνησης 1ου του κεφαλαίου, 2ου Εμπορευμάτων, 3ου Υπηρεσιών 4ου Εργατικού δυναμικού.

Με τις δύο πρώτες δικαστικές αποφάσεις από το 2001 και 2002, C-405/01 και C-47/02, και κατά τον άρθρο 39 ΕΚ, εξασφαλίζεται:

1.- Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της κοινότητας.

2.- Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων συνεπάγεται την κατάργηση κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών, όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας.

3.- Με την επιφύλαξη των περιορισμών που δικαιολογούνται για λόγους δημόσιας τάξεως, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας.

Όσον αφορά την "απασχόληση, αμοιβή και άλλους όρους εργασίας" ανατρέπει όλο το σύγχρονο εργατικό δίκαιο σε βάρος των εργαζομένων με συγκροτημένα δικαιώματα. Αναδεικνύει τον αντιδραστικό χαρακτήρα αυτής της Ένωσης του μονοπωλιακού κεφαλαίου. Καταγράφει το κοινωνικό περιεχόμενο και σφραγίζει τις κοινωνικές εξελίξεις προς όφελος του κεφαλαίου. Θεωρείται διάκριση να αμείβεται με την υψηλότερη Συλλογική Σύμβαση, κοινωνική ασφάλιση και τα άλλα ασφαλιστικά δικαιώματα που έχουν κατακτήσει οι εργαζόμενοι. Ενώ δεν είναι διάκριση να αμείβεται με τις φθηνότερες συνθήκες εργασίας προς όφελος του κεφαλαίου.

Επιβάλλει την άνιση αμοιβή για ίση εργασία, χωρίς συνδικαλιστικά δικαιώματα, Συλλογικές Συμβάσεις, Κοινωνική Ασφάλιση.

Καταργεί το δημόσιο σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης για την απόκτηση διπλωμάτων.

Θα απασχολούνται ναυτεργάτες, ακόμα και ο πλοίαρχος με οποιοσδήποτε όρους και προϋποθέσεις ανάλογα με την προτίμηση του εφοπλιστή. Μόνο όταν ο πλοίαρχος εκτελεί σε τακτικά χρονικά διαστήματα τα προνόμια της δημόσιας εξουσίας που του χορηγούνται.

Αυτές οι αντιδραστικές - αντεργατικές αποφάσεις κωδικοποιήθηκαν και εισηγήθηκε το YEN να γίνουν σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος στις 18 Δεκέμβρη του 2007.

Μετά την αντίδραση του προέδρου της PEMEN Σάββα

Τσιμπόγλου αποδέχθηκαν την αναβολή του θέματος.

Την αναβολή και όχι την απόρριψη.

Είναι προφανές ότι η καμπάνα κτυπάει για όλους τους ναυτεργάτες σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, εάν δεν υπερασπίσουμε τα συγκροτημένα συνδικαλιστικά, κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα μας, το δικαίωμα στη δουλειά, την αμοιβή με βάση τις σύγχρονες συνθήκες.

Οι αντιδραστικές εξελίξεις δεν σταματούν εδώ. Άλλες δύο δικαστικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου το 2005 (C-438/05 και C-341/05) η μία για τους Φιλανδούς ναυτεργάτες και η άλλη για τους Σουηδούς Οικοδόμους, καταργούν το δικαίωμα των σωματείων στην απεργία, το δικαίωμα να αγωνίζονται τα συνδικάτα για την απασχόληση, την αμοιβή, για την κοινωνική ασφάλιση με ίσους όρους αμοιβής και συνθήκες εργασίας και τις θεωρούν παράνομες γιατί εμποδίζουν την ελευθερία κίνησης του κεφαλαίου και των εργαζομένων.

Προς άρση κάθε παρεξηγήσεως και αυταπατών ιδιαίτερα για τους σοσιαλδημοκράτες συνδικαλιστές και τους φιλελευθέρους που συγκροτούν πολιτικές και συνδικαλιστικές ομάδες σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επικαλείται την εφαρμογή του άρθρου 43 ΕΚ το οποίο προβλέπει: **"Από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου αυτού δεν εξαιρείται μια συλλογική δράση αναληφθείσα από συνδικαλιστική οργάνωση ή ένωση συνδικαλιστικών οργανώσεων κατά επιχειρήσεως προκειμένου η τελευταία αυτή να αναγκαστεί να συνάψει συλλογική σύμβαση της οποίας το περιεχόμενο μπορεί να την αποτρέψει από το να κάνει χρήση της ελευθερίας εγκαταστάσεως".**

Κατά τρόπο αποκαλυπτικό το κεφάλαιο δείχνει τα δόντια του προς τους εργαζόμενους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι εκτεθειμένες οι πολιτικές και συνδικαλιστικές δυνάμεις που συμφώνησαν και συμφωνούν με αυτή την προοπτική που χαράσσεται και προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση του κεφαλαίου. Η ελευθερία του κεφαλαίου και η ανταγωνιστικότητα του συντρίβει το σύνολο των κατακτήσεων των εργαζομένων, υπηρετεί το μεγάλο κεφάλαιο.

Το μέτωπο των εργαζομένων είναι κοινωνική αναγκαιότητα ενάντια σε αυτή την πολιτική και τους φορείς της.

Σε αυτό το δίκαιο που διαμορφώνεται από υπερεθνικά κέντρα και εισάγεται σε κάθε χώρα, σε κάθε κλάδο η εργατική τάξη επιβάλλεται να συγκρουστεί με τις εξελίξεις αναπτύσσοντας την ταξική πάλη, για το δικαίωμα της τάξης της.

Νόμος είναι το δίκαιο του εργάτη.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

ΤΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑΜΙΑ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΡΑ ΙΣΙΔΩΡΟΥ

Σύμφωνα με καταγγελίες και στοιχεία που έχει συλλέξει η PEMEN υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στο θέμα της ασφάλειας των Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Τ/Ρ πλοίων.

Με την κάλυψη του YEN και συγκεκριμένα του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, παραβιάζουν βασικούς κανόνες ασφαλείας, αξιοπλοΐας, Διεθνείς Συμβάσεις και την ελληνική νομοθεσία.

Έχουμε κατ'επανάληψη καταγγείλει τους Νηογνώμονες και τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ο οποίος εποπτεύει αυτούς.

Πολλές από τις καταγγελίες μας έχουν επιβεβαιωθεί με αποφάσεις δικαστηρίων.

Συμμετέχω στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Ελέγχου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων που ελέγχει τον Κλάδο Ελέγχου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ως αναπληρωματικό μέλος τους τελευταίους μήνες. Από τις 30/6/2007 η αντεισαγγελέας Ναυτοδικείου κ.Μπιρμιπύλα Χριστίνα έχει δώσει εντολή να ενεργοποιηθεί η Επιτροπή αυτή, για να ερευνηθούν οι καταγγελίες του πρώην επιθεωρητή του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων κ.Νικολάτου Λεωνίδα, με αυτοψίες στα πλοία παρουσία του καταγγέλλοντος και ειδικότερα για να διαπιστωθεί αν οι καταγγελίες είναι αληθείς και αν ο Κλάδος Ελέγχου εκτελεί ορθά τα καθήκοντά του.

Από την ημερομηνία αυτή και μέχρι σήμερα η πλειοψηφία της συγκεκριμένης επιτροπής στην οποία μετέχω και εγώ με διάφορα τεχνάσματα, (παραιτήσεις και αντικαταστάσεις μελών), και με πρόφαση ότι πρέπει να ενημερωθούν τα νέα μέλη, με αποτέλεσμα να μην έχει προβεί σε συγκεκριμένη πράξη (αυτοψία ελέγχου) η συγκεκριμένη επιτροπή.

Όπως προκύπτει ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων με διάφορα προσχήματα δεν έδινε στοιχεία στον καταγγέλλοντα επιθεωρητή κ.ΝΙΚΟΛΑΤΟ Λεωνίδα ενώ μέλη της Επιτροπής Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων χωρίς, να ερευνηθούν τις καταγγελίες, δήλωναν ότι είναι ψευδείς και ανυπόστατες.

Από την πρώτη συνεδρίαση της ως άνω Επιτροπής που μετέχω, δήλωσα ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε το συντομότερο σε αυτοψίες στα πλοία, όπως άλλωστε έχει παραγγείλει και η αρμόδια αντεισαγγελέας για τον έλεγχο των καταγγελιών και γιατί οι καταγγελίες αφορούν προβλήματα που επηρεάζουν την ασφάλεια και αξιοπλοΐα των πλοίων.



Επειδή το πρόβλημα που παρουσιάζεται είναι τεράστιο και επειδή μέχρι σήμερα με τη στάση τους τα υπόλοιπα μέλη της Επιτροπής για την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων δείχνουν ότι δεν θέλουν να προχωρήσουν σε ουσιαστικούς ελέγχους στα πλοία, είμαι υποχρεωμένος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη μου απέναντι σ'αυτούς που με διόρισαν στην συγκεκριμένη επιτροπή για τον έλεγχο της ασφάλειας των ναυτεργατών και των επιβατών των συγκεκριμένων πλοίων να κάνω γνωστές τις θέσεις και διαπιστώσεις μου σύμφωνα με τις καταγγελίες, ώστε να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα και η επιτροπή να λειτουργήσει σωστά για να ληφθούν μέτρα για την ασφάλεια των πλοίων και επιβαινόντων ώστε να μην θρηνησουμε και άλλα θύματα. Ειδικότερα επισημαίνω τα ακόλουθα για τα οποία πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα:

1.- Χρόνος εγκατάλειψης Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Τ/Ρ πλοίων εντός 30 λεπτών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74/83, της Κ.Ο. 98/18 ΕΚ (Π.Δ. 103/99 - Α' 110), του Β.Δ. 36/66 (Α' 9/67) και της Υ.Α. 1218.17.91/05-7-91 (Β'629/91).

Ο συνολικός χρόνος πλήρους εγκατάλειψης

των επιβαινόντων ενός Ε/Γ πλοίου (με την χρήση του συνόλου των σωστικών του μέσων - σωσίβιοι λέμβοι, πνευστές σωσίβιες σχεδίες ριπτόμενου και καθαιρούμενου τύπου, ολισθητήρες εγκατάλειψης) πρέπει να επιτυγχάνεται εντός 30 λεπτών της ώρας.

Πρόβλημα ως προ τον χρόνο εγκατάλειψης εντοπίζεται κυρίως όσον αφορά στην εγκατάλειψη των επιβαινόντων ενός επιβατηγού πλοίου με σωσίβιες σχεδίες καθαίρεσης με την χρήση γερανίσκων, καθώς όσες περισσότερες σχεδίες πρόκειται να καθαιρεθούν από ένα γερανίσκο τόσο μεγαλύτερος συνολικός χρόνος απαιτείται.

Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων έχει θεσπίσει δελτία ελέγχου εγκατάλειψης για κάθε πλοίο τα οποία δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, αφού αυθαίρετα υπολογίζουν σε όλα τα δελτία πάγιο χρόνο πλήρωσης της σωσίβιας σχεδίας και επιβίβασης ατόμων σε αυτή 130 δευτερόλεπτα και χρόνο καθαίρεσης της κάθε σωσίβιας σχεδίας 40 δευτερόλεπτα (στοιχεία υπάρχουν για τα περισσότερα Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Τ/Ρ πλοία).

Έχουν γίνει κατά το παρελθόν σε Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Τ/Ρ πλοία από έκτακτο κλιμάκιο του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, πραγματικές δοκιμές εγκατάλειψης με την χρήση γερανίσκων, σωσίβιων σχεδίων καθαιρούμενου τύπου, σε πλοία με ελληνική και ξένη σημαία (στοιχεία πρέπει να υπάρχουν στο γραφείο εκτάκτων επιθεωρήσεων του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων).

Αποτέλεσμα αυτών των ελέγχων στα συγκεκριμένα πλοία ήταν να μειωθεί ο αριθμός των σωσίβιων σχεδίων από κάθε γερανίσκο γιατί ο χρόνος καθαίρεσης υπαρχόντων σχεδίων υπερέβαινε τον απαιτούμενο από τους κανονισμούς χρόνο των 30 λεπτών, ταυτόχρονα θα έπρεπε να μειωθεί και ο αριθμός των επιβατών. Για να μην μειώσουν τον αριθμό των επιβατών δεν προχωρούν σε πραγματικούς ελέγχους στα εν λόγω πλοία.

Σε επισκέψεις που κάνει η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) σε Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Τ/Ρ πλοία τα πληρώματα που χειρίζονται τα εν λόγω σωστικά μέσα μας επιβεβαιώνουν ότι είναι αδύνατο να γίνει καθαίρεση 6 σωσίβιων σχεδίων (αριθμός ο οποίος έχει καθοριστεί αυθαίρετα από το Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων) με την χρήση κάθε γερανίσκου σε χρόνο 30 λεπτών με πλήρη φορτίο (επιβαίνοντες) ο χρόνος υπολογίζεται από 9-15 λεπτά ανά σχέδια.

Το πρόβλημα αυτό παρουσιάζεται σε όλα τα Ε/Γ πλοία που χρησιμοποιούν τα συγκεκριμένα σωστικά μέσα.

Η μη συμμόρφωση των πλοίων μετά τα ανωτέρω εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια των επιβαινόντων, αφού σε περίπτωση κινδύνου και εγκατάλειψης ενός Ε/Γ πλοίου είναι αδύνατη η εγκατάλειψη μέσα στα νόμιμα και από τους Διεθνείς Κανονισμούς καθοριζόμενα χρονικά όρια.

Πρέπει άμεσα να πραγματοποιηθούν πραγματικές δοκιμές εγκατάλειψης προκειμένου να προσδιοριστεί ο πραγματικός αριθμός των επιβατών και του πληρώματος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το κάθε πλοίο με τα σωστικά μέσα που διαθέτει.

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις με εξ καθαιρούμενες σωσίβιες σχεδίες ανά γερανίσκο, είναι τα Ε/Γ -Ο/Γ πλοία "ΔΙΑΓΟΡΑΣ", "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", "ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ", "ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ", "ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ" κ.ά.

Επίσης διαπιστώνεται ότι σε ορισμένα πλοία ο χειριστής των γερανίσκων καθαίρεσης των σωσίβιων σχεδίων δεν έχει την δυνατότητα οπτικής παρακολούθησης της καθαιρούμενης σχεδίας.

Τούτο αποτελεί παράβαση του Κανονισμού 48.1.4 της SOLAS όπως τροποποιείται κάθε φορά.

Ενδεικτική περίπτωση είναι το Ε/Γ - Ο/Γ "ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ". Το συγκεκριμένο πρόβλημα στο πλοίο αυτό έχει αναφερθεί από το 2002 σε έκτακτες επιθεωρήσεις του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων και δεν έχει αποκατασταθεί μέχρι σήμερα.

2.- Ε/Γ - Ο/Γ "ΑΧΑΙΟΣ"

Το πλοίο διαθέτει 42 ριπτόμενες σχεδίες εγκατάλειψης των επιβαινόντων (25 ατόμων η μία) γι' αυτές απαιτούνται σύμφωνα με τον Κανονισμό ένα εξειδικευμένο άτομο του πληρώματος για κάθε 3 σχεδίες το πλοίο μεταφέρει 1000 επιβάτες και 14 άτομα πλήρωμα.

Το ύψος που είναι τοποθετημένες οι σχεδίες σύμφωνα με το "LINE SAVING PLAN" είναι 11 μέτρα από την ίσαλο γραμμή με το πλοίο στην άφορτο κατάσταση.

Για την διαφυγή των επιβατών προς τα σωστικά μέσα υπάρχουν μέσα διαφυγής (κλίμακες, πλατύσκαλα, διάδρομοι, θύρες) που παραβιάζουν τον Κανονισμό 6 του Β' μέρους κεφ.ΙΙ - 2 περί ασφαλούς διαφυγής των επιβαινόντων Κ.Ο. 98/18 ΕΚ (Π.Δ.103/99 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 309/2003).

Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να μην μπορούν σε περίπτωση εγκατάλειψης να εξυπηρετήσουν

τα συγκεκριμένα μέσα διαφυγής τους 1014 επιβαίνοντες για τους οποίους έχει εκπονηθεί το εν λόγω σχέδιο από τον ελληνικό νηογνώμονα τον Ιούνιο του 2006.

Επίσης έχει διαπιστωθεί ότι σε ορισμένα πλοία η ασφαλής διαφυγή των επιβατών προς τα σωστικά μέσα δυσχεραίνονται λόγω ύπαρξης εμποδίων, χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ" που οι θύρες που οδηγούν προς τους ολισθητήρες έχουν υψηλά σκαλοπάτια.

3.-Εγκατάλειψη των επιβαινόντων σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία από ύψος επιβίβασης στα σωστικά μέσα άνω των 4,5 μέτρων από την ίσαλο γραμμή με το πλοίο στην άφορτο κατάσταση.

Υπάρχει μια κατηγορία Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων κλειστού τύπου που χρησιμοποιούν ως σωστικά μέσα πλευστικές συσκευές ρίψης.

Η εγκατάλειψη των επιβαινόντων στα πλοία αυτά γίνεται από ύψος 10 - 12 μέτρων κατά παράβαση της Υ.Α. 1218.17.1.91/05-05-91 (Β'629/91) Κανονισμός 1119 Κ.Ο. 98/118/ΕΚ (Π.Δ. 103/99-Α' -110 όπως τροποποιήθηκε) που ορίζουν ότι η εγκατάλειψη των επιβαινόντων ενός Ε/Γ πλοίου πρέπει να γίνεται από ύψος μικρότερο των 4,5 μέτρων.

Η επίσημη θέση των αντιπροσώπων του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων που ενημέρωσε την Επιτροπή είναι ότι η εγκατάλειψη των επιβαινόντων στα εν λόγω πλοία γίνεται με τη χρήση ανεμόσκαλας (μια σκάλα ανά 150 επιβαίνοντες).

Αυτό εκτός από παράτυπο εγκυμονεί τεράστιο κίνδυνο για την ζωή των επιβαινόντων και είναι αδύνατο σε κάθε περίπτωση να γίνει εγκατάλειψη με τα μέσα αυτά.

Σύμφωνα με την εμπειρία μας οποιοσδήποτε πέσει στην θάλασσα από ύψος 10 - 12 μέτρα φορώντας σωσίβιο στην καλύτερη περίπτωση να τραυματιστεί σοβαρά αφού στις περισσότερες περιπτώσεις θα σκοτωθεί.

Γίνεται φανερό ότι τα πλοία που χρησιμοποιούν τα παραπάνω σωστικά μέσα πρέπει άμεσα να σταματήσουν τους πλόδες τους και να μετασκευαστούν κατάλληλα σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία δηλαδή η εγκατάλειψη των επιβαινόντων να γίνεται με ασφαλή μέσα (ολισθητήρες ή καθαιρούμενου τύπου σχεδίες).

Ενδεικτικές περιπτώσεις αποτελούν τα πλοία "ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ", "ΑΡΤΕΜΙΣ" κ.ά.

4.- Χώροι Συγκέντρωσης και επιβίβασης των

επιβατών στα σωστικά μέσα των Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Τ/Ρ πλοίων.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφο 7 (γ)(δ)(ε) Υ.Α. 1218.17.1.91/05-07-91 σε πολλά από τα ως άνω πλοία έχει διαπιστωθεί ότι δεν πληρούν τον κανονισμό που αφορά τους χώρους συγκέντρωσης και επιβίβασης στα σωστικά μέσα σε σχέση με το ποσοστό χώρου ανά επιβαίνοντα που διατίθεται για τον σκοπό αυτό.

Για τον λόγο αυτό θα έπρεπε από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων να έχουν γίνει έλεγχοι και υπολογισμοί στους οποίους θα φαίνεται η συμμόρφωση των πλοίων με τον παραπάνω κανονισμό.

Η επίσημη θέση του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων επιβεβαιώνει ότι όντως δεν έχουν κατατεθεί προς έλεγχο μελέτες και υπολογισμοί σύμφωνα με το πρωτόκολλο του κάθε πλοίου.

5.- Διαπιστώσαμε ότι στο Ε/Γ-Τ/Ρ πλοίο "CRYSTAL" που εκτελεί κρουαζιέρες με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά ότι οι σωσίβιες λέμβοι εγκατάλειψης εξέχουν ολόκληρες από τις πλευρές του πλοίου παραβιάζοντας τον κανονισμό ΙΙΙ / 13 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS Π.Δ. 225/99, ο οποίος ρητά αναφέρει ότι τα σωστικά μέσα του κάθε πλοίου θα πρέπει να βρίσκονται σε ασφαλή και προφυλαγμένη θέση.

6.- Αλιευτικά της Κ.Ο. 97/90 ΕΚ (Π.Δ. 405/98 Α'285) Παράβαση του Κανονισμού 5 όσον αφορά τον εφοδιασμό τους με λέμβο διάσωσης και τον Κανονισμό 9 όσον αφορά τον εφοδιασμό τους με στολές εμβάπτισης.

Για τα πλοία που εφαρμόζουν την παραπάνω Κοινοτική Οδηγία η οποία έχει εναρμονιστεί στην Εθνική Νομοθεσία με το Π.Δ. 405/98, έχουν εκδοθεί από τον ΚΕΕΠ πιστοποιητικά συμμόρφωσης σύμφωνα με τα οποία τα πλοία αυτά δεν είναι εφοδιασμένα με λέμβο διάσωσης και μέσο καθαίρεσης της και με στολές εμβάπτισης.

Αισθανόμενος την σοβαρότητα των ως άνω καταγγελιών μου, τις οποίες έχω αναπτύξει και προφορικά στην ως άνω Επιτροπή χωρίς αποτέλεσμα, τις καταθέτω και εγγράφως για να λάβουν γνώση όλοι οι εμπλεκόμενοι στην ασφάλεια των πλοίων ώστε να εφαρμοσθεί η νομοθεσία και να παρθούν άμεσα μέτρα για την υπεράσπιση της ασφάλειας των πληρωμάτων και των επιβατών των Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ- Τ/Ρ πλοίων.



ΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΟΜΜΑΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η πολιτική πρόταση του ΚΚΕ για Λιμάνια, Ναυπηγεία, Ναυτιλία

Στις 5 Δεκέμβρη 2007 στην αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΛΠ, παρουσιάστηκε η πρόταση του ΚΚΕ για τα λιμάνια, την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, την ναυτιλία.

Παραβρέθηκαν η Γενική Γραμματέας του ΚΚΕ Αλέκα Παπαρήγα και το μέλος του Π.Γ.της Κ.Ε. του ΚΚΕ Δ.Γόντικας.

Κεντρικός ομιλητής στην ημερίδα ήταν ο **γραμματέας της ΚΟΠ Ν.Σοφιανός**, ο οποίος παρουσίασε τους γενικούς άξονες της πρότασης του κόμματος. Ακολούθησε ο **Γιώργος Τούσσας, μέλος της ΚΕ του ΚΚΕ και ευρωβουλευτής**, ο οποίος αναφέρθηκε στις εξελίξεις στην ακτοπλοία και τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, ο **Σταμάτης Βάσος, μέλος της Επιτροπής Πόλης της ΚΟΠ**, ο οποίος ανέπτυξε το θέμα της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, ενώ ο **Μάκης Παπαδόπουλος, υπεύθυνος του Οικονομικού Τμήματος της ΚΕ του ΚΚΕ** παρουσίασε το ρόλο των λιμανιών στους γενικότερους σχεδιασμούς της άρχουσας τάξης.

Ο **Νίκος Σοφιανός, Γραμματέας της Κομματικής Οργάνωσης Πειραιά και μέλος της Γραμματείας της ΚΕ του ΚΚΕ**, παρουσίασε την πρόταση του ΚΚΕ για την λαϊκή εξουσία, λαϊκή οικονομία στα πλαίσια της οποίας οι στρατηγικοί τομείς της ναυτιλίας, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και τα λιμάνια θα λειτουργούν προς όφελος της εξυπηρέτησης των αναγκών των εργαζομένων και όλων των ανθρώπων του μόχθου, θα αναπτύσσονται για τη λαϊκή ευημερία.

Μεταξύ άλλων επισήμανε ότι: "Η πολιτική πρόταση του ΚΚΕ είναι γερά γειωμένη στην 90χρονη πείρα του επεξεργασμένη στα συνέδριά του και υπόκειται σε συνεχείς επεξεργασίες, χωρίς να αλλάξει ο κορμός της, με βάση τις εξελίξεις, την πιο βαθιά και πιο στενή σύνδεση του Κόμματος με τα λαϊκά προβλήματα, αλλά και με τη βοήθεια της επιστημονικής επεξεργασίας και της έρευνας, σημαντικό εργαλείο και μεθοδολογία στην πολιτική μας. Είναι μια πολιτική πρόταση που "προσγειώνεται" στην επίλυση του προβλήματος της διακυβέρνησης, στην



Νίκος Σοφιανός, Γραμματέας της Κομματικής Οργάνωσης Πειραιά και μέλος της Γραμματείας της ΚΕ του ΚΚΕ

επίλυση του προβλήματος εξουσίας, για τη λαϊκή εξουσία, για τη λαϊκή οικονομία".

Αναφερόμενος στο σκοπό της λαϊκής οικονομίας, τόνισε: "Είναι η αδιάκοπη ανάπτυξη της παραγωγής με βάση τις αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας, με τρόπο που σε λιγότερο χρόνο, με λιγότερη ζωντανή ανθρώπινη εργασία και ταυτόχρονα με την πλήρη αξιοποίηση του ανθρωπίνου δυναμικού να παράγονται περισσότερα προϊόντα, καλύτερης

ποιότητας και πιο φτηνά, σε συνθήκες κοινωνικής ισοσύτητας, ώστε να διασφαλίζεται η ανώτατη ικανοποίηση των ανθρωπίνων υλικών και πολιτιστικών αναγκών που αναπτύσσονται συνεχώς. Βάθρο της λαϊκής οικονομίας - συνέχισε σε άλλο σημείο - είναι η κοινωνική κρατική ιδιοκτησία στα βασικά και συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής, δηλαδή στους τομείς που παράγουν τα μέσα παραγωγής και τα προϊόντα λαϊκής κατανάλωσης.

Σε αυτά τα πλαίσια της κοινωνικοποίησης συγκροτούνται ενιαίοι - εθνικοί φορείς στη ναυπηγοεπισκευαστική, στην ακτοπλοία, στα λιμάνια. Φορείς που αξιοποιούν την τεχνογνωσία που υπάρχει, την υψηλή ειδίκευση της εργατικής τάξης σε αυτούς τους κλάδους. Δρούμε σήμερα, προετοιμάζοντας το αύριο μέσα από κάθε βήμα, κάθε δυνατότητα που παρέχεται, για την προοπτική της εξουσίας που θα κάνει το λαό αφέντη του πλούτου που ο ίδιος παράγει".

Ο ρόλος των λιμανιών στους γενικότερους σχεδιασμούς της άρχουσας τάξης

Ο ρόλος των λιμανιών καθορίζεται από τους βασικούς σημερινούς άξονες του αστικού σχεδιασμού, δηλαδή:

- Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων μονοπωλιακών ομίλων με μοχλό την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων και την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και ιδιαίτερα ξένου κεφαλαίου.
- Την ανάδειξη της χώρας ως σημαντικού μεσογειακού κόμβου σε δίκτυα μεταφορών, ενέργειας, επικοινωνιών.

Η αστική τάξη δε διαχειρίζεται τα λιμάνια αποκλειστικά σαν πύλες εφοδιασμού εμπορευμάτων, αλλά και σαν συμπλέγματα δραστηριοτήτων πολλών τομέων της οικονομίας. Με την "απελευθέρωση" από την κρατική προστασία των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών διαμορφώνει κερδοφόρα διέξοδο σε κεφάλαια που έχουν υπερσυσσωρευτεί σε άλλους κλάδους διεθνώς και στην Ελλάδα. **Ανοίγει το δρόμο για τον έλεγχο των λιμανιών από διεθνή μονοπώλια, από τους λεγόμενους Παγκόσμιους Διαχειριστές (Global Operators), που ελέγχουν ήδη το 56% της παγκόσμιας δυναμικότητας των λιμενικών υπηρεσιών.**

Σημαντικά μέτρα σε αυτή την κατεύθυνση που λαμβάνονται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι:

1. Η διαμόρφωση στρατηγικών λιμένων διαμετακόμισης σε μεγάλο βάθος και από εκεί η μεταφόρτωση εμπορευμάτων σε μικρότερα πλοία και η διακίνηση εμπορευμάτων διαμέσου μικρότερων λιμανιών.
2. Η βελτίωση των υποδομών και η αύξηση της εξειδίκευσης των λιμανιών, σύμφωνα με τις ανάγκες του κεφαλαίου.
3. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, η δημιουργία Ευρωμεσογειακού δικτύου, στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.
4. Η ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς μικρών αποστάσεων και η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.

Θυσιάζουν στο βωμό της ανταγωνιστι-



κότητας και της κερδοφορίας του μονοπωλιακού κεφαλαίου τις λαϊκές ανάγκες.

Συγκεκριμένα:

Ο σχεδιασμός της αστικής τάξης και η προώθηση των αναδιαρθρώσεων - ιδιωτικοποιήσεων στα λιμάνια που τον συνοδεύει, βρίσκεται στον αντίποδα:

α) Της ικανοποίησης των εγχώριων αναγκών μετακίνησης προσώπων, αγαθών και επειγόντων περιστατικών, με φτηνές γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές.

β) Του σχεδιασμού, που να ανταποκρίνεται στην ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και των βιομηχανικών κλάδων και ιδιαίτερα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

γ) Της ισόμετρης, σχεδιασμένης στη βάση του αμοιβαίου οφέλους ανάπτυξης του εξωτερικού εμπορίου.

δ) Της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών για διακοπές και αναψυχή.

ε) Της ικανοποίησης των σύγχρονων και διευρυμένων αναγκών των εργαζομένων στα λιμάνια και των δημοκρατικών δικαιωμάτων τους.

στ) Της κατοχύρωσης των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας.



Γιώργος Τούσσας, μέλος της ΚΕ του ΚΚΕ και ευρωβουλευτής



Οι βασικές προτάσεις του ΚΚΕ

Οι μεταφορές, η ναυπηγική βιομηχανία και τα λιμάνια αποτελούν στρατηγικής σημασίας τομείς του κεντρικού σχεδιασμού της Λαϊκής Εξουσίας και Οικονομίας για την ευημερία της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων.

Για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

Βασικό εργαλείο για την προώθηση της πρότασης του ΚΚΕ για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι η δημιουργία **Ενιαίου Δημόσιου - Κρατικού Οργανισμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών**. Κριτήρια για την οργάνωση της ακτοπλοΐας και γενικότερα της ναυτιλίας είναι η ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών των ναυτεργατών και γενικότερα των εργατικών - λαϊκών δυνάμεων:

- Η ολόπλευρη εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών όλων των νησιών, σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, με ασφαλή και σύγχρονα πλοία, με φτηνά εισιτήρια, με ουσιαστικές - σύγχρονες υπηρεσίες. Βασική προτεραιότητα είναι η σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά και δίκτυο διανομιστικής σύνδεσης.

- Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεν αποσκοπούν μόνο στην γρήγορη, ασφαλή και φτηνή μετακίνηση του νησιώτικου πληθυσμού, γενικότερα των επιβατών, αλλά στοχεύουν στην ολόπλευρη οικονομική, κοινωνική, τουριστική ανάπτυξη του νησιώτικου συμπλέγματος και παραθαλάσσιων περιοχών. Είναι σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο στην υπηρεσία των εργατικών - λαϊκών οικογενειών.

- Η πολύπλευρη αξιοποίηση των γεωγραφικών, κλιματολογικών, πολιτιστικών πλεονεκτημάτων των νησιών και άλλων παράκτιων περιοχών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του λαϊκού τουρισμού.

- Εξασφάλιση της μεταφοράς αγαθών, καυσίμων, εμπορευμάτων για τις ανάγκες της λαϊκής οικονομίας, για τις ανάγκες των εργατικών - λαϊκών οικογενειών.

- Ουσιαστικά μέτρα για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και γενικότερα στους χώρους δουλειάς, καθώς και για την προστασία του περιβάλλοντος.

Για την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τα λιμάνια

Το ΚΚΕ προτείνει **Ενιαίο Δημόσιο Φορέα Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας**, ενταγμένο στον κεντρικό - πανεθνικό σχεδιασμό.

Ο Ενιαίος Δημόσιος Φορέας Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, με την εφαρμογή της ανάλογης κλαδικής αναπτυξιακής πολιτικής μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά, σχεδιασμένα στην κατασκευή, επισκευή και συντήρηση των πλοίων, με επέκταση σε άλλους τομείς των μεταφορών, της εθνικής άμυνας στο πλαίσιο των αναγκών της Λαϊκής Οικονομίας.

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

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

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



Π Ε Μ Ε Ν

Η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ υλοποίησε την απόφαση για λειτουργία ιστοσελίδας του σωματείου μας με την επωνυμία www.pemen.gr πιστεύοντας ότι θα συμβάλει στην καλύτερη ενημέρωση και ανάδειξη των προβλημάτων των μηχανικών, των ναυτεργατών.

Συνάδελφοι Μηχανικοί, Ναυτεργάτες,

Η μόνη απάντηση ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική και στα οξυμένα προβλήματα είναι η συμμετοχή στη ζωή και τη δράση του σωματείου, για την οργάνωση και συσπείρωση δυνάμεων, την ανάπτυξη πολύμορφων αγωνιστικών απεργιακών κινητοποιήσεων προς όφελος της εργατικής οικογένειας.

ΣΤΗΝ ΕΝΟΤΗΤΑ Η ΔΥΝΑΜΗ

ΣΤΟΝ ΑΓΩΝΑ Η ΝΙΚΗ

ΖΗΤΩ Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ



ΕΝΩΣΗ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 1232

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

Γραφεία: Μπουμπουλίνιας 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: info@pemen.gr και pemen@otenet.gr

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΠΕΜΕΝ - ΕΚΛΟΤΗΣ: ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ)

ΕΚΔΙΑΓΕΤΑΙ ΑΠΟ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ: ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ: ART HELLAS

ΜΟΥΡΟΥΣΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 144 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 41.82.591 • e-mail: mourousias1@yahoo.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

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

Όμηρος της ασύδοτης δράσης του εφοπλιστικού κεφαλαίου Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

Γενικευμένη επίθεση έχουν εξαπολύσει οι εφοπλιστές της Ακτοπλοίας σε βάρος των ναυτεργατών.

Αποθρασυμένοι πλήρως από την αντιναυτεργατική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, την συμβιβαστική τακτική της πλειοψηφίας της ΠΝΟ, ζητούν ευθέως τον αφανισμό των Ελλήνων Ναυτεργατών από την Ακτοπλοία.

Με έγγραφο τους προς την ΠΝΟ στις 17 Γενάρη 2008 με θέμα την νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας του 2008 ζητούν την κατάργηση της δεκάμηνης επάνδρωσης των πλοίων.

Την παραπέρα αύξηση των εισιτηρίων, ενώ από την 1η Μάρτη του 2008 τα ναύλα αυξάνονται μέχρι και

12% και το 2007 σε ορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές τα εισιτήρια διπλασιάστηκαν.

Ένα από τα βασικά αιτήματα τους είναι η αύξηση της επιδότησης τους από τα χρήματα του ελληνικού λαού και να αυξηθούν οι επιδοτούμενες (άγονες) γραμμές.

Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αποτελεί ένα διαρκές έγκλημα σε βάρος των νησιωτών, των ναυτεργατών, του επιβατηγού κοινού και συνολικά των εργαζομένων.

Βασικό κριτήριο της αντιναυτεργατικής πολιτικής της κυβέρνησης στο χώρο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αποτελεί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Οι ναυτεργάτες στα πλοία της ακτοπλοίας έχουν μετατραπεί σε "μάρτυρες" με την εντατικοποίηση της εργασίας, την "μαύρη" - ανασφάλιστη εργασία, ιδιαίτερα την περίοδο των επισκευών, τα παλαιά υ-

ποσυντήρητα πλοία, την καταπάτηση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας.

Τα πρωτόκολλα του αριθμού των επιβατών έχουν γίνει λάστιχο.

Ο όρος "υπεράριθμοι" τίθεται υπό αμφισβήτηση και ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες η κάθε εταιρεία "φορτώνει" όσο πάει.

Ταυτόχρονα ένα ακτοπλοϊκό ταξίδι έχει μετατραπεί σε "Οδύσσεια" για τους ναυτεργάτες αφού τα περισσότερα πλοία προσεγγίζουν 5 με 6 λιμάνια.

Παραβιάζεται η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας και η νομοθεσία σε όλα τα πλοία της ακτοπλοίας, τα εργασιακά δικαιώματα. Η τρομοκρατία και οι απολύσεις δείχνουν την άγρια εκμετάλλευση που

βιώνουν οι ναυτεργάτες.

Τα αίτια των προβλημάτων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες οφείλονται αφενός στην φιλοεφοπλιστική πολιτική και αφετέρου στην διαχείριση των ακτοπλοϊκών πλοίων από τους εφοπλιστές με μόνο σκοπό το κέρδος, αδιαφορώντας για την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, για την ασφάλεια της ζωή στην θάλασσα, για τον κοινωνικό χαρακτήρα των υπηρεσιών.

Δεκάδες είναι οι παρεμβάσεις και οι καταγγελίες που έχουμε κάνει το τελευταίο διάστημα στα Ε/Γ - Ο/Γ και Ε/Γ - Τ/Ρ πλοία, στα περισσότερα λιμάνια της χώρας μας και σε επισκευαστικές ζώνες.

Στην πρωτοπορία της ασύδοτης δράσης με την στήριξη των αρμοδίων αρχών του ΥΕΝ είναι η εταιρεία G.A.FERRIES του εφοπλιστή Αγούδημου.

Σε όλα τα πλοία της εν λόγω εταιρείας παραβιάζεται το δεκάμηνο επάνδρωσης, εκτελούν επι-

σκευαστικές εργασίες με ανασφάλιστους Ναυτεργάτες, εργασίες με χρήση φλόγας στο λιμάνι του Πειραιά που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των ναυτεργατών και επιβατών, δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας και παραβιάζουν την Συλλογική Σύμβαση Εργασίας.

Στα πλοία "ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ" και "ΡΟΔΑΝΘΗ" σταματούν τις Ηλεκτρομηχανές το απόγευμα και διαμένουν ναυτεργάτες χωρίς Ηλεκτροδότηση, χωρίς κανένα μέτρο ασφαλείας, σε απάνθρωπες συνθήκες.

Χρησιμοποιούν ναυτεργάτες (περιφερόμενα αγήματα) από το ένα πλοίο στο άλλο παραβιάζοντας κάθε έννοια δικαίου σε καθεστώς "μαύρης" - ανασφάλιστης εργασίας και τρομοκρατίας.

Όλα τα παραπάνω διαπιστώσαμε και καταγγείλαμε σε ελέγχους που κάναμε στα πλοία της συγκεκριμένης εταιρείας σε πολλές περιπτώσεις και με την παρουσία των Λιμενικών αρχών, οι οποίες δεν πήραν κανένα μέτρο για να σταματήσει αυτή η ασυδοσία και ο εργασιακός μεσαίωνας.

Ανάλογα προβλήματα διαπιστώσαμε και στο πλοίο "ΕΞΠΡΕΣ ΛΗΜΝΟΣ" της εταιρείας SAOS.

Στο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο "ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ" δεν έχει καταβληθεί το δώρο Χριστουγέννων μέχρι σήμερα και ένας αριθμός απολυμένων ναυτεργατών δεν έχει εξοφληθεί τα δεδουλευμένα.

Στα Υ/Γ "ΑΝΕΜΟΣ", "ΑΙΟΛΟΣ", "ΒΑΡΔΑΡΗΣ" και στο Τ/Ρ "ΑΘΩΣ" της Ναυτιλιακής εταιρείας PLANET SEAWAYS οφείλονται δεδουλευμένοι μισθοί στους ναυτεργάτες, εργάζονται ανασφάλιστοι και τους έχουν δοθεί ακάλυπτες επιταγές.

Στις 14 Γενάρη σε έλεγχο που έγινε στο Ε/Γ-Ο/Γ "SARDINIA VERA" στο Νέο Μώλο Δραπετσώνας διαπιστώσαμε ότι στο πλοίο εργάζονταν 28 Έλληνες Ναυτεργάτες ανασφάλιστοι και δεν είχαν εξοφληθεί τα δεδουλευμένα τον Δεκέμβρη 2007.

Η εταιρεία ANEZ έχει εγκαταλείψει το πλοίο "ΟΥΓΚΩ ΦΩΣΚΟΛΟΣ" στο λιμάνι της Ζακύνθου χωρίς καύσιμα, τροφοδοσία και απλήρωτους 6 μήνες τους ναυτεργάτες.

Το πλοίο Ro/Ro "ΝΙΚΟΛΑΣ Α" της εταιρείας G.A.SHIPPING MANAGERS κρατείται από τις Αιγυπτιακές αρχές μαζί με το πλήρωμα από τις 6 Οκτώβρη για διαφορά στην καταμέτρηση πετρελαίων μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυλωτών.

Οι ναυτεργάτες του Ε/Γ-Ο/Γ "ΑΓΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑ" της εταιρείας ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ καλούνται σε απολογία στην Γραμματεία Πειθαρχικών Συμβουλίων Εμπορικού Ναυτικού επειδή υπερασπίστηκαν τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης σύμφωνα με τις νομοθετικές διατάξεις.

Σύμφωνα με καταγγελίες συναδέλφων μας το Ε/Γ-Ο/Γ "ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ" της εταιρείας ANE



ΚΑΛΥΜΝΟΣ παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα που το καθιστούν αναξιόπλοο και οι ναυτεργάτες δεν έχουν πληρωθεί το δώρο Χριστουγέννων.

Στις 4 Γενάρη 2008 έγινε έλεγχος στο Ε/Γ-Τ/Ρ "OCEAN MONARCH" και διαπιστώθηκε ότι εκτελούνταν επισκευές από συνεργεία 5 Έλληνες ναυτεργάτες και 12 αλλοδαπούς όλοι ανασφάλιστοι, χωρίς Συλλογική Σύμβαση Εργασίας και μέτρα ασφαλείας.

Για να αντιμετωπίσουμε αυτήν την πολιτική και την ασύδοτη δράση του εφοπλιστικού κεφαλαίου στο χώρο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών απαιτείται άμεσα ο αγωνιστικός ξεσηκωμός των ναυτεργατών, των νησιωτών, των εργαζομένων, έχοντας σαν μπούσουλα τις φτηνές σύγχρονες, απρόσκοπτες και ασφαλείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με πληρώματα που θα έχουν κατακτήσεις και δικαιώματα.

Για ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες προς όφελος των εργαζομένων και των κατοίκων των Νησιών.

Είναι προφανές ότι το κίνημα που αναπτύσσεται για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες για να εξασφαλίσει τις όποιες κατακτήσεις του πρέπει να έχει προοπτική την αλλαγή αυτής της πολιτικής.

Απαιτούνται ριζικές αλλαγές, που θα εκφράζουν τα συμφέροντα της εργατικής τάξης και όχι τα συμφέροντα του εφοπλιστή.

Οι φτηνές, ασφαλείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι δικαίωμα του λαού και δεν μπορεί να είναι τσιφλίκι των εφοπλιστών.

ΚΤΗΡΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΕΣΕΝ

ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΩΝ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ

Με κοινή απόφαση των Διοικήσεων και των Διευθύνσεων Πλοιάρχων - Μηχανικών του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), έκλεισαν τη Σχολή στις 15 Φλεβάρη 2008.

Σε αυτή την απόφαση υποχρεώθηκαν όταν κάλεσαν για έλεγχο την Τεχνική Υπηρεσία της Νομαρχίας Πειραιά για το στατικό έλεγχο του κτιρίου, η οποία διαπίστωσε αποκόλληση και πτώση επιχρισμάτων (σοβάδων), κα-

θώς και ρωγμές, που είναι εμφανές ότι επηρεάζουν την στατικότητα του κτιρίου. Το αρμόδιο κλιμάκιο με οπτικό έλεγχο έβγαλε εκτός λειτουργίας πέντε (5) αίθουσες του κτιρίου κρίνοντας τες ακατάλληλες για χρήση.

Η ΠΕΜΕΝ και οι αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων του ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών επανειλημμένα έχουν θέσει την επικινδυνότητα της κτιριακής υποδομής.

Απαιτείται άμεσα να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την απρόσκοπτη λειτουργία του ΚΕΣΕΝ, των Σχολών Μηχανικών, Πλοιάρχων και Ειδικών Σχολείων, με γνώμονα την ασφάλεια και την υγιεινή των συναδέλφων ναυτεργατών.

Επιβεβαιώνεται με τρόπο αδιαμφισβήτητο η εγκατάλειψη και η απαξίωση της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης από το ΥΕΝ και το υποκριτικό ενδιαφέρον των εφοπλιστικών ενώσεων για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η αντιναυτεργατική πολιτική των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων υπηρετεί τις εντολές των ε-

φοπλιστών που παρά την χωρίς ιστορικό προηγούμενο κερδοφορία τους, επιδοτούνται ακόμα και για τα εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών των ΑΕΝ, ενώ για την Ναυτική

Εκπαίδευση και Μετεκπαίδευση δίνουν ψίχουλα από το ελλειμματικό Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) του ΝΑΤ.

Στο προϋπολογισμό του ΝΑΤ για το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) περιλαμβάνεται το ποσό των 228.178,12 ΕΥΡΩ, ενώ είναι άγνωστα τα ποσά

που διατίθενται από το ΥΕΝ για επιδοτήσεις προς τους εφοπλιστές ώστε να πραγματοποιούν οι σπουδαστές των ΑΕΝ τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια.

Κανείς δεν γνωρίζει που και πως διατίθενται αυτά τα ποσά, εκτός από το ΥΕΝ και την κυβέρνηση.

Η μόνη απάντηση είναι το μέτωπο σπουδαστών - εκπαιδευτικών - ναυτεργατών - εργαζομένων κόντρα στις επιλογές του κεφαλαίου και των πολιτικών υπηρετών που συνθλίβουν το δικαίωμα στη μόρφωση, τη δουλειά, την κοινωνική ασφάλιση.

Δημόσια Δωρεάν Ναυτική Εκπαίδευση και Μετεκπαίδευση με σεβασμό των Ακαδημαϊκών Ελευθεριών και των Συνδικαλιστικών δικαιωμάτων που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες.

Σε αυτή την κατεύθυνση η ΠΕΜΕΝ πραγματοποιεί συνάντηση εκπαιδευτικών της Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης το Σάββατο 23 Φλεβάρη 2008 στις 10 το πρωί στα γραφεία της ΠΕΜΕΝ.



ΜΕΤΩΠΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ -

ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΩΝ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΑΠΑΞΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Πραγματοποιήθηκε στις 23 Φλεβάρη 2008 σύσκεψη στα γραφεία της ΠΕΜΕΝ μεταξύ μελών του Προεδρείου της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού και εκπαιδευτικών της Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης.

Σκοπός της σύσκεψης ήταν η ανάλυση και εξέταση των οξυμένων προβλημάτων της Ναυτικής Εκπαίδευσης όπως αυτά εμφανίζονται μέχρι τώρα και ιδιαίτερα το τρέχον ακαδημαϊκό έτος.

Υπογραμμίστηκε από όλους τους συμμετέχοντες ότι η βασική αιτία των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ναυτική Εκπαίδευση και Μετεκπαίδευση αποτελεί η μέχρι σήμερα πολιτική που εφαρμόσαν οι κυβερνήσεις τόσο του ΠΑΣΟΚ όσο και της Νέας Δημοκρατίας που σαν στόχο τους έχουν την μεθοδευμένη υποβάθμιση και απαξίωση της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης και την παράδοσή της στην "ιδιωτική πρωτοβουλία", ντόπια και ξένη μέσα από διάφορα σχήματα.

Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής διατηρούνται μια σειρά αναχρονιστικές διατάξεις διοίκησης και λειτουργίας των σχολών, μεθοδεύεται η πλήρης εξαφάνιση των Ναυτοδασκάλων, και η αντικατάστασή τους, από πτυχιού-

χους ΑΕΙ που η μόνη τους σχέση με το πλοίο είναι αυτή του επιβάτη, δεν γίνεται καμία προσπάθεια για εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής και της ύλης που διδάσκεται στις σχολές, ενώ οι κτιριακές εγκαταστάσεις των σχολών, εάν δεν είναι ετοιμόρροπες, θυμίζουν "στρατώνες" της δεκαετίας του 1960.

Αυτή η πολιτική υπαγορεύεται από το εφοπλιστικό κεφάλαιο για πληρώματα πολλαπλών καθηκόντων, χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα και σύγχρονες συνθήκες εργασίας, χωρίς κατοχυρωμένα επαγγελματικά δικαιώματα, "ανταγωνιστικούς" - ευέλικτους, με γνώσεις που θα καλύπτουν ίσα - ίσα τα στοιχειώδη που απαιτεί το Διεθνές αίσχος που λέγεται STCW, για τη συμπίεση της τιμής της εργατικής δύναμης και την παραπέρα αύξηση της κερδοφορίας τους.

Στην ίδια κατεύθυνση εντάσσονται και οι επικείμενες τροποποιήσεις στην STCW με την απόκτηση πιστοποιητικών εξ' αποστάσεως έναντι αμοιβής, που θα υποβαθμίσει παραπέρα την ναυτική εκπαίδευση και τις συνθήκες στα πλοία.

Η ΠΕΜΕΝ ριζικά αντίθετη σε αυτή την πολιτική αγωνίζεται:

• **Η Παιδεία, η μόρφωση,**

η Εκπαίδευση και η Μετεκπαίδευση να αναγνωρισθεί στην πράξη από εθνική και διεθνή νομοθεσία ότι είναι δημόσιο και κοινωνικό αγαθό να παρέχεται δωρεάν με σεβασμό των ακαδημαϊκών ελευθεριών και την ευθύνη του κράτους που θα εκδίδει τα πιστοποιητικά.

• **Σεβασμό των εργασιακών δικαιωμάτων και των συνδικαλιστικών ελευθεριών με εφαρμογή απαρέγκλιτα της αρχής της ίσης αμοιβής για ίση εργασία από εργαζόμενους με συγκροτημένα δικαιώματα.**

Η ΠΕΜΕΝ καλεί εκπαιδευόμενους, μετεκπαιδευόμενους, καθηγητές της Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης να πάρουμε στα χέρια μας την διεκδίκηση των δικαιωμάτων μας για μόρφωση - εργασία - κοινωνική ασφάλιση, να συμπτύξουμε μέτωπο ναυτεργατών - εργαζομένων ενάντια στην αντιλαϊκή - αντιναυτεργατική πολιτική που μετατρέπει την γνώση - τη δουλειά - την ασφάλιση σε εμπόρευμα.

Να συμμετέχουμε στην πλατιά σύσκεψη που διοργανώνουμε την Κυριακή 16 Μάρτη 2008, στις 11 το πρωί στα γραφεία της ΠΕΜΕΝ για κοινό συντονισμό και δράση.

Η ΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΡΩΤΟΧΡΟΝΙΑΤΙΚΗΣ ΠΙΤΑΣ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Με την μαζική παρουσία των συναδέλφων Μηχανικών, αντιπροσώπων από εργατικά σωματεία, μαζικούς φορείς και πολιτικά κόμματα πραγματοποιήθηκε στις 17 Γενάρη 2008 η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας στα γραφεία της ΠΕΜΕΝ.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν οι βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας **κ.κ. Αναστάσιος Νεράτζης, Βασίλης Μιχαλολιάκος, Παναγιώτης Μελάς**, ο βουλευτής του ΚΚΕ **κ. Γιώργος Μαρίνος**, ο Γενικός Γραμματέας της Κ.Ο. της Νέας Δημοκρατίας **κ. Τραγάκης** και ο Γραμματέας της Κομματικής Οργάνωσης Πειραιά **κ. Νίκος Σοφινιάς**.

Παρόντες ήταν ο Δήμαρχος της Νίκαιας **κ. Στέλιος Μπενετάτος**, ο Νομαρχιακός Σύμβουλος **κ. Μαρωνίτης**, ο πρόεδρος του Οίκου Ναυτή **κ. Θανάσης Βαρίνος**, ο **κ. Βασίλης Κωνσταντακόπουλος** και ο **κ. Ανδρέας Ποταμιάνος** με την κόρη του Αλεξάνδρα.

Επίσης συμμετείχαν ο παλαίμαχος Μηχανικός συνάδελφος **Δημήτρης Κολιάρακης**, ο πρώην Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ συνάδελφος **Θανάσης Σταματόπουλος**, η **κ. Ελένη Μπεκάκου**, ο Νομικός Σύμβουλος της ΠΕΜΕΝ **κ. Απόστολος Τσιαντής**, ο παλαίμαχος Δημοσιογράφος **κ. Νίκος Πηγαδάς**, ο Γενικός Γραμματέας του ΕΚΠ, ο Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ, το προεδρείο της ΠΕΑΕΑ, πρόεδροι και μέλη Διοικητικών Συμβουλίων των ναυτεργατικών σωματείων, συνταξιοδικών ενώσεων και εργατικών σωματείων, καθώς και αντιπροσωπεία του Συλλόγου Σπουδαστών ΑΕΝ/ Ασπροπύργου.

Ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ συνάδελφος **Σάββας Τιμπίγγου** στο σύντομο χαιρετισμό του ανέφερε τα εξής:

Η Διοίκηση της ΠΕΜΕΝ εύχεται στους παρευρισκόμενους, στους Μηχανικούς, σε όλους τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, Χρόνια Πολλά, Καλή Χρονιά και Καλά Ταξίδια.

Το 2008 προβάλλει με οξυμένα προβλήματα. Η κοινωνική αδικία διευρύνεται, οι πλούσιοι γίνονται πλουσιότεροι και λιγότεροι και οι φτωχοί, φτωχότεροι και περισσότεροι.

Στην ναυτιλία έχει πάρει ακραία χαρακτηριστικά και αποτελεί μέρος του κοινωνικού και πολιτικού προβλήματος που ζούμε.

Σηματοδοτείται από ανατροπές σε μισθολογικά - εργασιακά - κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα, στις δημοκρατικές συνδικαλιστικές ελευθερίες.

Αμέσως μετά τις πρόσφατες εκλογές η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας άνοιξε τα χαρτιά της και το περιεχόμενο των μεταρρυθμίσεων που επικαλείται είναι

βαθύτατα αντιλαϊκό.

Πρώτος στόχος η κοινωνικοασφαλιστική προστασία των εργαζομένων με στήριγμα τους αντισφαλιστικούς νόμους Σιούφα (Ν.Δ.) και Ρέππα (ΠΑΣΟΚ), δεν εξαιρείται κανένα ασφαλιστικό ταμείο από τις μεταρρυθμίσεις όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο κυβερνητικός εκπρόσωπος Θ. Ρουσσόπουλος.

Ο κρατικός προϋπολογισμός του 2008 προσθέτει νέα βάρη στους εργαζόμενους με αύξηση των έμμεσων και άμεσων φόρων, με την εισοδηματική πολιτική για αυξήσεις σε μισθούς στο 3,5%, δηλαδή λιγότερο από 1 ΕΥΡΩ την

ημέρα, ενώ για βιομηχάνους, τραπεζίτες, εφοπλιστές νέες φοροελαφρύνσεις και προνόμια.

Ο προϋπολογισμός του ΝΑΤ συνέχεια των προηγούμενων είναι ελλειμματικός. Επί σειρά ετών δεν γίνονται ισολογισμοί, με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται μια πλασματική εικόνα για να κρύβεται η ασυδοσία των εφοπλιστών.

Η αιτία αυτής της κατάστασης είναι η πολιτική της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου που υλοποιείται σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων. Ακραία μορφή εφαρμογής της είναι οι 11 μειώσεις των οργανικών συνθέσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία από το 1980 μέχρι σήμερα. Στις άλλες κατηγορίες πλοίων προωθείται αυτή η πολιτική, με τις ειδικές μειωμένες οργανικές συνθέσεις, την εφαρμογή του διαλυτικού Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, τις απαλλαγές των εφοπλιστών από ασφαλιστικές εισφορές. Όλα τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα να αφανίζονται ασφαλισμένοι ναυτεργάτες, να διογκώνονται τα ελλείμματα του ΝΑΤ.

Στο συνδικαλιστικό κίνημα συγκρούονται δύο γραμμές, η γραμμή της συναίνεσης και του κοινωνικού εταιρισμού που αποτελεί και την πλειοψηφία του συνδικαλιστικού κινήματος.

Χαρακτηριστικό είναι το διεκδικητικό πλαίσιο της ΓΣΕΕ για το 2008, που προβάλλει αιτήματα στη κατεύθυνση των επιλογών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ελαστικές μορφές απασχόλησης όπως:



1.- Διευθέτηση του χρόνου εργασίας.

2.- Το 10% του προσωπικού μιας επιχείρησης να εργάζεται με μειωμένη απασχόληση.

3.- Δυνατότητα απόλυσης εργαζομένων την τελευταία 5ετία πριν την συνταξιοδότηση τους με την προϋπόθεση να απαιτείται "σπουδαίος λόγος"!!!

Από την άλλη υπάρχει η συνεπής γραμμή του συνδικαλιστικού κινήματος, της αντιπαράθεσης με το κεφάλαιο και τα κόμματα του, της καταδίκης του κοινωνικού διαλόγου της απάτης, τη ταξική γραμμή που χαράζει το Πανεργατικό Αγωνιστικό Μέτωπο (ΠΑΜΕ) πρωτοστατώντας στην οργάνωση της πάλης για να μην περάσουν τα νέα αντιλαϊκά μέτρα.

Σε αυτή την κατεύθυνση το ΠΑΜΕ ανταποκρινόμενο στο μήνυμα απαίτηση των εργαζομένων με την απεργία στις 12 Δεκέμβρη 2007 και στην ανάγκη για



κλιμάκωση των αγώνων, αποφάσισε την οργάνωση περιφερειακών συλλαλητηρίων την Τρίτη 22 Γενάρη 2008 και Πανελλαδική - Πανεργατική απεργία στις 13 Φλεβάρη.

Συνάδελφοι,

Το 2008 είναι και χρονιά αρχαιρεισιών για το σωματείο μας, την ιστορική ΠΕΜΕΝ, μας βρίσκει όλους με αυξημένα καθήκοντα και υποχρεώσεις για να συμβάλουμε στο δυνάμωμα της Ένωσης μας.

Σε αυτή την κατεύθυνση προγραμματίζουμε τροποποιήσεις στο καταστατικό μας που θα ενισχύσουν και θα διευρύνουν την συμμετοχή στη ζωή και τη δράση του σωματείου μας.

Με πίστη στις δυνάμεις των Μηχανικών, των ναυτεργατών, των εργαζομένων, μία πρέπει να είναι η απάντηση στην ενιαία επίθεση που δεχόμαστε από τις πολιτικές δυνάμεις του κεφαλαίου.

Οργάνωση, ανάπτυξη πολύμορφων αγωνιστικών κινητοποιήσεων για υπεράσπιση και διεύρυνση των κατακτήσεων και δικαιωμάτων της εργατικής τάξης, για την ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής.

Να διεκδικήσουμε τον πλούτο που παράγουμε για να ικανοποιήσουμε τις σύγχρονες και πραγματικές μας ανάγκες.

Το 2008 επιβάλλεται, το συνδικαλιστικό κίνημα να



βρεθεί σε τροχιά ανάπτυξης ενός ρωμαλέου εργατικού κινήματος σφραγίζοντας τις εξελίξεις.

Σας ευχαριστούμε για άλλη μια φορά που τιμήσατε με την παρουσία σας την σημερινή μας εκδήλωση.

Καλή Χρονιά, Καλά ταξίδια και ήρεμες θάλασσες για όλους τους ναυτεργάτες και καλή επάνοδο στην πατρίδα.

Εκδηλώσεις για τα παιδιά των Μηχανικών στην Θεσσαλονίκη και στη Χίο



Από την εκδήλωση για τα παιδιά στη Θεσσαλονίκη

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκαν οι εκδηλώσεις που αποφάσισε το Διοικητικό Συμβούλιο της ΠΕΜΕΝ για κοπή της πίτας και γιορτή για τα παιδιά των Μηχανικών στην πόλη της Θεσσαλονίκης στις 13 Γενάρη 2008 και στη Χίο στις 20 Γενάρη 2008.

Τα παιδιά των Μηχανικών διασκέδασαν με τα καλλιτεχνικά προγράμματα και τους μοιράστηκαν αναμνηστικά δώρα.

Ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ ε-



Ο Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ συζητά με Λιμεναργάτες του ΟΛΘ



νημέρωσε τους συναδέλφους και τις οικογένειες τους για τις τελευταίες εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας.

Με την ευκαιρία της επίσκεψης στη Θεσσαλονίκη ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ συζητήσε με τους εργαζόμενους συναδέλφους στα Ρυμουλκά και τους Λιμενεργάτες για τα οξυμένα προβλήματα των ναυτεργατών και των εξελίξεων στα λιμάνια αλλά και τα μέτρα της κυβέρνησης για το ασφαλιστικό.

Κατά την διάρκεια της επίσκεψης στο νησί της Χίου ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ συνάδελφος Σάββας Τιμπόγλου έκανε περιοδεία στα ναυτοχώρια του νησιού και μίλησε σε σύσκεψη που οργάνωσε η Παγχαϊκή Ένωση Συνταξιούχων ΝΑΤ, όπου ενημέρωσε τους συναδέλφους εν ενεργεία και συ-

Από την εκδήλωση για τα παιδιά στη Χίο



νταξιούχους για τα τελευταία μέτρα της κυβέρνησης στο χώρο της ναυτιλίας και τα προβλήματα που δημιουργούν και θα ενταθούν το επόμενο διάστημα.

Κοινή διαπίστωση όλων είναι ότι δεν υπάρχει άλλος δρόμος από το δρόμο του αγώνα για τη λύση των προβλημάτων μας.

Επιβάλλεται άμεσα η συσπείρωση όλων των ναυτεργατών για την αντιμετώπιση αυτής της αντιλαϊκής πολιτικής.

Η επίσκεψη του προέδρου της ΠΕΜΕΝ στη Χίο έκλεισε με συνέντευξη τύπου σε τοπικούς τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς.

Από τη σύσκεψη με την Παγχαϊκή Ένωση Συντ/χων ΝΑΤ



THENAMARIS



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

T 0030 210 455 8000 – Φ 0030 210 455 8010 – crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment

Επίσκεψη της ΠΕΜΕΝ στις ΑΕΝ Χίου, Μακεδονίας και Κρήτης

Μέλη του Προεδρείου της ΠΕΜΕΝ με επικεφαλής τον πρόεδρο της συνάδελφο Σάββα Τσιμπόγλου, επισκέφθηκαν την ΑΕΝ/Μακεδονίας στις 14 Γενάρη, την ΑΕΝ/Χίου στις 21 Γενάρη και την ΑΕΝ/Κρήτης στις 28 Γενάρη 2008.

Στις παρεμβάσεις του ο πρόεδρος τόνισε την πλήρη υποβάθμιση και απαξίωση της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης με στόχο την ιδιωτικοποίηση της και ότι γίνεται πλέον κατανοητό σε όλο και ευρύτερα τμήματα των σπουδαστών των ΑΕΝ και των καθηγητών της ναυτικής εκπαίδευσης ότι αυτή η πολιτική όχι μόνο δεν πρόκειται να λύσει τα προβλήματα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης αλλά την οδηγεί σε πλήρη διάλυση.

Δεν υπάρχει άλλος δρόμος από τη συσπείρωση των εκπαιδευομένων, εκπαιδευτικών, ναυτεργατών, εργαζομένων για το δικαίωμα στη μόρφωση, στη δουλειά, την κοινωνική ασφάλιση.



Από την επίσκεψη με τους σπουδαστές στην ΑΕΝ / Χίου



Από την επίσκεψη με τους σπουδαστές στην ΑΕΝ / Μακεδονίας



Από την επίσκεψη με τους σπουδαστές στην ΑΕΝ / Κρήτης

ΓΙΟΡΤΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ



Στις 12 Γενάρη 2008 πραγματοποιήθηκε η γιορτή για τα παιδιά των Μηχανικών.

Στη γιορτή τα παιδιά διασκέδασαν με τις μαριονέτες και τα παιχνίδια του κλόουν.

Στο τέλος της γιορτής μοιράστηκαν αναμνηστικά δώρα στα παιδιά των Μηχανικών.



ATLANTIC

**ΔΑΝΑΟΣ
ΑΛΛΑΓΗ**

TURBOMED