

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του καταστατικού και ύστερα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, καλούνται όλα τα μέλη της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) σε Γενική Συνέλευση που θα πραγματοποιηθεί στις 14 Σεπτεμβρίου 2011, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.30 το πρωί, στην αίθουσα συνεδριάσεων της ΠΕΜΕΝ (Μπουμπουλίνας 21 Πειραιά) για συζήτηση και λήψη αποφάσεων στα εξής θέματα:

"Εκλογή Εφορευτικής Επιτροπής για διενέργεια Αρχαιρεσιών για Εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου"

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει απαρτία, η Γενική Συνέλευση θα επαναληφθεί την **ΤΕΤΑΡΤΗ 21 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2011, στις 10.30 το πρωί**, με το ίδιο θέμα και στην ίδια αίθουσα.

Με εντολή του Διοικητικού Συμβουλίου

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΓΛΟΥ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Α΄
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΑΚΗΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Β΄
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΓΑΝΑΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

- 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 21 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2011, ημέρα πραγματοποίησης της Γενικής Συνέλευσης.**

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ ΓΙΑ ΕΚΛΟΓΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ 21 ΣΕΠΤΕΜΒΡΗ 2011

ΚΑΜΙΑ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΛΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ **Οργάνωση - Αγώνας - Ρήξη - Ανατροπή**

του Προέδρου της ΠΕΜΕΝ συνάδελφου Σάββα Τσιμπούλου**Συνάδελφοι Μηχανικοί,**

Η ΠΕΜΕΝ σε συνθήκες βαθιάς καπιταλιστικής κρίσης και όξυνσης των προβλημάτων σε βάρος των εργαζομένων, συνεχίζει αταλάντευτα στο δρόμο της ταξικής πάλης, τα 110 χρόνια δράσης της έχουν σηματοδοτήσει τους αγώνες του ναυτεργατικού, εργατικού κινήματος, βρίσκεται και σήμερα στη πρώτη γραμμή των αγώνων με τις ταξικές δυνάμεις, τις δυνάμεις του ΠΑΜΕ, σε σύγκρουση και ανατροπή με την αντιλαϊκή πολιτική του κεφαλαίου.



Το προηγούμενο διάστημα αναπτύξαμε πολύμορφες αγωνιστικές και απεργιακές κινητοποιήσεις για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, των εργαζομένων, σε συνθήκες αρνητικού συσχετισμού δύναμης στο συνδικαλιστικό κίνημα, με την πλειοψηφία να την αποτελούν οι δυνάμεις του κυβερνητικού, εργοδοτικού συνδικαλισμού (ΠΑΣΚΕ-ΔΑΚΕ-ΑΠ), οι υπερασπιστές της πολιτικής της ανταγωνιστικότητας, του "κοινωνικού εταιρισμού".

Σ' αυτές τις συνθήκες που εντείνεται η επίθεση των δυνάμεων του κεφαλαίου, που ισοπεδώνεται το σύνολο των δικαιωμάτων της ναυτεργατικής, λαϊκής οικογένειας, πρέπει να γίνει υπόθεση του κάθε μηχανικού, ναυτεργάτη, εργάτη, η ανάγκη για την ολόπλευ-

ρη συμμετοχή στη ζωή και την δράση των σωματείων, των συνδικάτων.

Η αστική τάξη εχθρεύεται το οργανωμένο, περιφρουρημένο, ταξικά προσανατολισμένο, μαζικό λαϊκό κίνημα. Δεν έχει πρόβλημα να σχεδιάζει και να προβάλλει με τους μηχανισμούς της, την αγανάκτηση και την οργή καλουπωμένα στις πλατείες, μακριά από τους χώρους δουλειάς, μακριά από τα συνδικάτα που παλεύουν ενάντια στην καπιταλιστική βαρβαρότητα, την επιθετικότητα του κεφαλαίου σε βάρος του συνόλου των δικαιωμάτων της εργατικής λαϊκής οικογένειας.

Οι πολιτικοί εκπρόσωποι της αστικής τάξης καλλιεργούν συγχύσεις και αυταπάτες. Οι κρατικοί και παρακρατικοί μηχανισμοί τους προβοκάρουν το ταξικό εργατικό κίνημα και με την βία και την τρομοκρατία επιβάλλουν την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης, την φτώχεια, την ανεργία, την εξαθλίωση του εργαζόμενου λαού. Τα θύματα της πολιτικής τους είναι η καύσιμη ύλη για την ανταγωνιστικότητα του κεφαλαίου. Αποτελεί μονόδρομο για τους καπιταλιστές.

Συνάδελφοι Μηχανικοί,

Είναι ώρα ευθύνης, είναι η στιγμή που ο καθένας μας πρέπει καλά να σκεφτεί και να αποφασίσει, οργανωμένα, συσπειρωμένα, να αναχαιτίσουμε την βάρβαρη αντιλα-

ϊκή πολιτική, να βγούμε στην λαϊκή αντεπίθεση.

Είναι ώρα ευθύνης για την οικογένεια μας, τον κλάδο μας, την τάξη μας, να μην αποδεχτούμε τον "κοινωνικό κανιβαλισμό" που επιδιώκουν οι δυνάμεις του κεφαλαίου, με το χτύπημα της συνδικαλιστικής οργάνωσης, την κατάργηση των ΣΣΕ και την εξάπλωση της "μαύρης" - ανασφάλιστης εργασίας, την διάλυση του ΝΑΤ από 1/01/2013 αλλά και των άλλων κοινωνικοασφαλιστικών ταμείων και δικαιωμάτων μας, να μην αποδεχτούμε τις στρατιές των ανέργων, την βία, την τρομοκρατία σε βάρος των λαών για τις επιδιώξεις των μονοπωλίων.



ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΜΕ ΜΑΖΙΚΑ
στη ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ της ΠΕΜΕΝ για την
ΕΚΛΟΓΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
21 ΣΕΠΤΕΜΒΡΗ 2011 στις 10:30

Με εμπιστοσύνη στην δύναμη μας, στο δικό της τάξης μας, εμείς παράγουμε τον πλούτο και το κεφάλαιο τον κλέβει.

Στην ιστορία δεν υπήρξε κοινωνία χωρίς εργάτες, ενώ αντίθετα υπήρξε χωρίς κεφαλαιοκράτες.

Σήμερα μπροστά στη σήψη του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, η μόνη διέξοδος είναι να ολοκληρώσει η εργατική τάξη την ιστορική της αποστολή, να καταργήσει τους εκμεταλλευτές της, να κατακτήσει την πολιτική εξουσία, να κοινωνικοποιήσει τα βασικά και συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής, με κεντρικό σχεδιασμό μας οικονομίας και λαϊκό έλεγχο, να αξιοποιούνται και να αναπτύσσονται ολοκληρωμένα οι παραγωγικές δυνατότητες μας χώρας μας.

ΑΓΩΝΑΣ - ΡΗΞΗ - ΑΝΑΤΡΟΠΗ
Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΓΡΑΦΕΤΑΙ ΜΕ ΠΑΛΗ ΤΑΞΙΚΗ

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.pemem.gr • E Mail: info@pemem.gr και pemem@otenet.gr

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

ΕΚΔΑΙΕΤΑΙ ΑΠΟ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ: ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΜΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ: ART HELLAS

Γ. ΜΟΥΡΟΥΣΙΑ - Μ.Ε. ΜΟΥΡΟΥΣΙΑ Ο.Ε. 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

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

Οι απεργίες των Ναυτεργατών, η στάση των εφοπλιστών και του πολιτικού τους προσωπικού

Η οικονομική κρίση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής στην Ελλάδα και στο μεγαλύτερο τμήμα του πλανήτη επιταχύνει τις εξελίξεις στην οικονομία και στις πολιτικές αποφάσεις. Μαζί με την πτώση των δεικτών έχουμε αποκαλύψεις, απομυθοποιήσεις των πολιτικών εκπροσώπων.

Για τους Ναυτεργάτες, τους εργάτες, τους εργαζόμενους: καταρρέει η ιδεολογική και πολιτική πλατφόρμα στο εργατικό κίνημα, ότι κεφάλαιο και εργασία είμαστε "κοινωνικοί εταίροι" και όσες πολιτικοσυνδικαλιστικές δυνάμεις στηρίζονται, αναπαράγουν και προσπαθούν να διατηρήσουν τους συσχετισμούς πάνω σε αυτό το ιδεολόγημα.

Εκεί που οξύνονται η κοινωνική πόλωση και οι αντιθέσεις, αναπτύσσονται αγώνες στη βάση της αντίθεσης κεφαλαίου - εργασίας και του πολιτικού διεξόδου για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων της εργατικής τάξης, των εργαζομένων, εκεί συσπειρώνονται δυνάμεις, προκύπτει ανάγκη της καλύτερης οργάνωσής τους. Έχει αντοχή το αγωνιστικό ταξικό μέτωπο της εργατικής τάξης και των συμμάχων της, έχει διάρκεια, ωριμάζει στη συνείδηση πλατιών λαϊκών στρωμάτων η ανάγκη οργάνωσης και αγώνα ενάντια στην αστική τάξη.

Από τις 4 του Οκτώβρη 2009 διατηρείται, με

εναλλασσόμενες μορφές πάλης, ένα μέτωπο πάλης, που διακρίνεται για την αντοχή και τη διάρκεια ενάντια στις αιτίες της κρίσης, τα αποτελέσματά της και τη διέξοδο απ' αυτήν.

Αν παρακολουθήσουμε τις δηλώσεις του πρωθυπουργού και προέδρου του ΠΑΣΟΚ Γ. Παπανδρέου, για την ανάγκη άρσης του "καμποτάζ", του Α. Σαμαρά μόλις ανέλαβε πρόεδρος της Ν.Δ. στην ίδια κατεύθυνση. Ο πρόεδρος του ΣΥΝ/ΣΥΡΙΖΑ Αλ. Τσίπρα,



χαρακτήρισε "εξαλλοσύνες" τις κινητοποιήσεις των ναυτεργατών στο πλοίο "ZENITH", ενάντια στη "μαύρη" ανασφάλιστη εργασία. Ο πρόεδρος του ΛΑ.Ο.Σ. Γ. Καρατζαφέρη σε δηλώσεις του στη Βουλή έδωσε το στίγμα της τα-

ξικής αντιπαράθεσης, λέγοντας "Η πλατεία είναι αυθόρμητη, το οργανωμένο να φοβάστε, όπως αυτό που γίνεται στα λιμάνια και όχι το αυθόρμητο".

Αντίστοιχες δηλώσεις της προέδρου της ΔΗ.ΣΥ. Ντ. Μπακογιάννη και του προέδρου της ΔΗΜ.ΑΡ. Φ. Κουβέλη, αντιλαμβάνομαστε την εχθρότητά τους για τους ναυτεργάτες και τη μαχητική πρωτοπορία, τις ταξικές δυνάμεις ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, τις δυνάμεις του ΠΑΜΕ.

Αν διαβάσουμε τα δελτία Τύπου των ΝΕΕ - ΣΕΕΝ - ΕΕΝ και τις υποδείξεις προς το πολιτικό τους προσωπικό και τις συνδικαλιστικές

τους επιρροές στο συνδικαλιστικό κίνημα, καταλαβαίνεις ποιος είναι ο "εχθρός" γι' αυτούς και γιατί κηρύσσουν πολιτική επιστράτευση (την αναγκαστική εργασία, την προσπάθεια αναστολής όλων των συνδικαλιστικών ελευθεριών στο χώρο των ναυτεργατών, τη βία και την τρομοκρατία) και την διατηρούν για 8 μήνες.

Την Τετάρτη 29 Ιούνη η **Ενωση Επιχειρήσεων Ναυτιλίας και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας**, σε κοινό δελτίο, χαρακτηρίζουν "παράνομη" την απεργία των ναυτεργατών επειδή είναι επιστρατευμένοι και προσθέτουν: **"Εγκείται επομένως στο επίσημο ελληνικό κράτος να διασφαλίσει τη νομιμότητα", που σημαίνει ...κατεβάστε τα ΜΑΤ!**

Ανάλογη "αξίωση" πρόβαλε ο **Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων ΗΑΤΤΑ**, ενώ το **Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας ΝΕΕ**, σε ένα ρεσιτάλ υποκρισίας και κοροϊδίας απέναντι στους ναυτεργάτες, έφτασε να **"καλεί την πολιτεία"**, πέρα από το να παρέμβει για να σταματήσει την "παρεμπόδιση επιβατών", να διασφαλίσει **"και το δικαίωμα στην εργασία, που προστατεύεται από το Σύνταγμα της χώρας μας"**!

Όσον αφορά τα παπαγαλάκια τους σε έντυπα και ηλεκτρονικά ΜΜΕ, ορισμένοι τίτλοι μιλάνε από μόνοι τους:

"Στο έλεος του ΠΑΜΕ η ακτοπλοΐα. Άφαντη η πολιτεία",

"Μπλόκο του ΠΑΜΕ στο λιμάνι και στον τουρισμό. Σε απόγνωση επιβάτες, Έλληνες και ξένοι",

"Το ΠΑΜΕ, για ακόμα μια φορά, μην έχοντας συναίσθηση, όπως φαίνεται, της κατάστασης, δε χτυπάει ούτε τους εφοπλιστές, ούτε το κεφάλαιο, αλλά κυρίως τους τουρίστες, Έλληνες και ξένους".

Τα αστικά ΜΜΕ με επικεφαλής το ραδιοτηλεοπτικό σταθμό SKY, του εφοπλιστή Αλαφούζου, συνέχισαν τη λασπολογία σε βάρος του απεργιακού αγώνα των ναυτεργατών, των δυνάμεων του ΠΑΜΕ υπογραμμίζοντας το τα-

ξικό μίσος στις δυνάμεις του ΠΑΜΕ και εκθέτοντας του συνεργάτες τους που δρουν στο εργατικό κίνημα και την πολιτική ζωή, με το πρόσχημα της υπονόμευσης του τουρισμού.

Ότι και να κάνουν, όμως, οι βαρόνοι των ΜΜΕ και οι κονδυλοφόροι τους, θα έρθει η ώρα που οι εργάτες στεριάς και θάλασσας, μαζί με τους συμμάχους τους και την οργανωμένη πάλη τους, θα απαλλαγούν οριστικά από την εκμετάλλευση και θα φέρουν τη δική τους λαϊκή εξουσία

Οι μηχανισμοί αυτοί και οι παρεμβάσεις δεν είναι αρκετοί, επιβεβαιώνεται από την ίδια την πραγματικότητα, για να ανακόψουν τη δυσάρεσκεια από την αντιλαϊκή πολιτική, την αγανάκτηση και την ανάπτυξη των αγώνων. Το επιβεβαιώνει η πείρα μας, το βεβαιώνει η δράση μας.

Πολιτικά χρήσιμη είναι να επαναλαμβάνεται για να διδάσκεται κάθε ναυτεργάτης, κάθε εργαζόμενος, η υπόδειξη του προέδρου του ΛΑ.Ο.Σ. προς τους εκπροσώπους της αστικής τάξης:

Ξεκαθαρίζει ποιόν πρέπει να φοβούνται, ποιόν πρέπει να χτυπήσουν και γιατί.

Το κίνημα των "αγανακτισμένων" στις πλατείες

Αναπτύσσεται μια φιλολογία γύρω από το θέμα των "αγανακτισμένων", ποιοι είναι; Απαντούν είμαστε αγανακτισμένοι από την κατάσταση που επικρατεί στην κοινωνική και πολιτική ζωή. Έτσι αυτοπροσδιορίζεται το κίνημα των αγανακτισμένων που συγκεντρώνεται στις πλατείες και ειρηνικά διαδηλώνουν την αγανάκτηση τους.

Αυθόρμητα, ανοργάνωτα, οργανωνόμαστε στην πλατεία, συζητάμε στην πλατεία, βγάζουμε αποφάσεις στην πλατεία.

Οι πρώτες αποφάσεις των αγανακτισμένων ήταν "έξω τα κόμματα, έξω τα συνδικάτα" και το αναπαρήγαγαν τα αστικά μέσα ενημέρωσης, ταυτόχρονα καλούσαν άμεσα και έμμεσα να συγκεντρωθεί σε αυτή την βάση ο κόσμος στην πλατεία, να συμμετέχει σε μια αυθόρμη-

τη συγκέντρωση, ειρηνική.

Εμφανίζονται τα πρώτα πανό, ακούγονται συνθήματα για τους 300 της βουλής, που πρέπει να πάνε στο Γουδί (τόπος εκτέλεσης) για το μνημόνιο της τρόικας, επιβάλλουν διαδικασίες συνελεύσεων, παίρνονται αποφάσεις για "Άμεση Δημοκρατία" κ.ά.

Όσο περνούν οι μέρες αυτοαναίρεται και ο αυθόρμητος και ο ανοργάνωτος χαρακτήρας των συγκεντρωμένων, μορφοποιείται σε οργανωμένες ομάδες που διατάσσονται στην πλατεία κυρίως του "Συντάγματος" και χωροταξικά κρεμούν πανό, βγάζουν συνθήματα, ανακοινώσεις και ομιλίες.

Επιδιώκουν να κυριαρχήσουν στην πλατεία και να καθοδηγήσουν προς την πολιτική τους κατεύθυνση που η κάθε ομάδα έχει στην πλατεία, που συγκεντρώνεται ένας κόσμος άλλος από περιέργεια και άλλος από γενική δυσαρέσκεια και αγανάκτηση για την κατάσταση που επικρατεί στην χώρα.

Γνωρίζουν οι πάντες, κόμματα και φορείς, το κράτος, οι υπηρεσίες του, παρακρατικές οργανώσεις που καθοδηγούνται από διάφορα κέντρα εντός και εκτός Ελλάδας, ότι αυτό που γίνεται και με την συμμετοχή τους ή την ανοχή τους, μπορούν να το αξιοποιήσουν για να χτυπήσουν το οργανωμένο, ταξικά προσανατολισμένο, εργατικό μαζικό λαϊκό κίνημα.

Γνωρίζει ο ταξικός αντίπαλος ότι η κύρια δύναμη στο εργατικό κίνημα είναι το ΠΑΜΕ, είναι τα συνδικάτα.

Με τις αποφάσεις για απεργιακή κινητοποίηση στις 15 Ιούνη, εμφανίζονται οι κουκουλοφόροι, οι μπαχαλάκηδες, τα ΜΑΤ και τα δακρυγόνα. Στις 28 και 29 Ιούνη εκδηλώνεται επίθεση στο Σύνταγμα από τα ΜΑΤ, με τόνους χημικών και βία που περιλαμβάνει το κέντρο της Αθήνας.

Έτσι κλείνει ουσιαστικά ένας κύκλος που διδάσκει την εργατική τάξη, τον εργαζόμενο λαό, ότι το κράτος και οι εκπρόσωποι του κεφαλαίου είναι οργανωμένοι και δεν διστάζουν



να χρησιμοποιήσουν τα μέσα που έχουν απέναντι στο λαό, για να διατηρήσουν την εξουσία τους, που δεν είναι άλλη από την εξουσία του κεφαλαίου σε βάρος του υποζυγίου που είναι ο εργάτης.

Το αυθόρμητο και το συνειδητό παίρνει την θέση του στην ιστορία και τον κατατάσσει η ταξική πάλη. Όποιος περιφρονεί την ιστορία του εργατικού κινήματος, περιφρονεί την ίδια την ανάγκη της κοινωνικής εξέλιξης.

Η ΥΠΟΝΟΜΕΥΣΗ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 3ο ΔΕΚΑΗΜΕΡΟ ΤΟΥ ΙΟΥΛΗ

Στις 4 Ιούλη πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ της Ε.Ε της ΠΝΟ και του αναπληρωτή υπουργού κ.Παμπούκη, ο Υπουργός προκλητικά υπερασπίστηκε την αντιλαϊκή πολιτική της κυβέρνησης, αναφέρθηκε στη "δύσκολη οικονομική κατάσταση", δεν δεσμεύτηκε σε τίποτα, ζήτησε "κοινωνικό διάλογο" και "χρόνο" για να μελετήσει τα προβλήματα.

Σε συνεδρίαση της Ε.Ε της ΠΝΟ στις 6 Ιούλη έγινε εκτίμηση του διάλογο με τον Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ.Παμπούκη. Τα ναυτεργατικά σωματεία ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ-ΠΕΕΜΑ-ΓΕΝ διατύπωσαν ότι "οι θέσεις της κυβέρνησης είναι παρελκυστικές, καλλιεργούν συγχύσεις και αυταπάτες, οδηγούν σε αδιέξοδα την ναυτεργατική, εργατική, λαϊκή οικογένεια. Συνεχίζεται η επίθεση με αμείωτη ένταση στο σύ-

βολο των δικαιωμάτων μας. Η οικονομική κρίση βαθιάει, οι κοινωνικές αντιθέσεις και οι ενδοϊμπεριαλιστικοί ανταγωνισμοί οξύνονται με θύματα τους μισθωτούς και την καταστροφή μέρους κεφαλαίων. Αυτή η γενική τάση, οι αντιφάσεις και οι αντιθέσεις του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής ισχύουν και στη ναυτιλία".

Υπογραμμίσαμε ότι σε αυτές τις συνθήκες το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, πρέπει να καταδικάσει, να απομονώσει τις δυνάμεις του "κοινωνικού εταιρισμού" μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας και τους πολιτικούς τους εκπροσώπους.

Επιβάλλεται από τις εξελίξεις το κάθε πλοίο να γίνει κάστρο αντίστασης και αγώνα.

Οι άνεργοι, οι συνταξιούχοι και οι νέοι ναυτεργάτες να συγκροτήσουν Επιτροπές Απεργιακού Αγώνα, να οργανώσουμε τις δυνάμεις μας σε όλα τα λιμάνια, σε όλους τους ναυτοτόπους, σε όλα τα πλοία και να προχωρήσουμε σε Απεργιακές κινητοποιήσεις το 3ο δεκαήμερο του Ιούλη.

Αυτή η πρόταση έγινε ομόφωνα αποδεκτή από την Ε.Ε της ΠΝΟ.

Τα ναυτεργατικά σωματεία ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ-ΠΕΕΜΑΓΕΝ στα πλαίσια προετοιμασίας του απεργιακού αγώνα πραγματοποιήσαν εξορμήσεις μέσα και έξω από τα πλοία, περιοδεία στην Πάτρα και συσκέψεις στις 14 και 19 Ιούλη μαζί με τα σωματεία ΠΕΠΡΝ, ΠΕΣ/ΝΑΤ και την Επιτροπή Άνεργων Ναυτεργατών.

Στις 20 Ιούλη πραγματοποιήθηκε νέα συνάντηση της Ε.Ε της ΠΝΟ με τον αναπληρωτή υπουργό κ. Παμπούκη, ο οποίος δήλωσε "ότι δεν μπορεί να γίνει καμία αλλαγή στο μνημόνιο και το μεσοπρόθεσμο, αν δεν υπάρξει σύμφωνη γνώμη από τους υπουργούς Βενιζέλο, Κουτρουμάνη και την Τρόικα γιατί τον υπερβαίνουν οι όποιες αλλαγές".

Την επόμενη στις 21 Ιούλη σε συνεδρίαση της Ε.Ε της ΠΝΟ η πλειοψηφία αποφάσισε την υπονόμευση και να μην πραγματοποιηθεί απεργιακή κινητοποίηση το 3ο δεκαήμερο του Ιούλη, σε δελτίο τύπου διατύπωσε προκλητικά ότι "Η Διοίκηση θα συνεδριάσει εκ νέου περι

τα τέλη Αυγούστου" δηλ. καλά μπάνια, ραντεβού τον Σεπτέμβρη!!!

Σε δελτίο τύπου που εξέδωσαν τα ναυτεργατικά σωματεία ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ-ΠΕΕΜΑΓΕΝ διατύπωσαν ότι "για άλλη μια φορά επιβεβαίωσαν τον θλιβερό τους ρόλο η πλειοψηφία, ως όργανο του κυβερνητικού εργοδοτικού συνδικαλισμού, πολλοί ναυτεργάτες και εργαζόμενοι θα ξυπνήσουν από έναν εφιάλη που τους οδηγούν οι δυνάμεις του κεφαλαίου και θα αναγκαστούν από τα πράγματα να συγκρουστούν με αυτές, με πρόσωπα και τις πολιτικές τους.

Το ΝΑΤ διαλύεται την 01/01/2013, με την σύμφωνη γνώμη της πλειοψηφίας της ΠΝΟ, για συντάξεις, γιατρούς και φάρμακα θα δίνονται τόσα όσα προβλέπει ο ισοσκελισμένος προϋπολογισμός μέχρι 31/12/2012.

Είναι υπόθεση των ναυτεργατών, των συνταξιούχων, της ναυτεργατικής οικογένειας στο σύνολό της, των εργαζομένων, να οργανωθούν και να αγωνιστούν ενάντια σε αυτή τη βάρβαρη, αντιλαϊκή πολιτική.

Επιμένουμε ότι οι απεργιακές κινητοποιήσεις είναι μονόδρομος και σε αυτή την κατεύθυνση οργανώνουμε τις δυνάμεις μας, άλλος δρόμος δεν υπάρχει αυτοί που καλλιεργούν συγχύσεις, αυταπάτες, αναβλητικότητα, θα εκτίθενται καθημερινά κάτω από το βάρος της όξυνσης των λαϊκών προβλημάτων".

Το ΚΚΕ, Κ.Ο. Ναυτεργατών, τα μέλη, τα στελέχη και οι επιρροές του, έδωσαν και δίνουν απάντηση με τον αγώνα τους και την αποκάλυψη αυτών των δυνάμεων, υπογραμμίζοντας ότι: η ενότητα, η δυναμικότητα, η διάρκεια και η αποτελεσματικότητα, βρίσκεται στην ενότητα της εργατικής τάξης, στην ανάπτυξη της ταξικής πάλης για την κοινωνικοποίηση των βασικών και συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής.

Κάθε πλοίο, κάθε εργοστάσιο, κάθε εργατική - λαϊκή γειτονιά, πρέπει να γίνουν κάστρα αγώνα των ναυτεργατών, της εργατικής τάξης, για την κατάργηση της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο.

ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ - ΕΦΑΡΜΟΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Πρόσθετα αντιλαϊκά μέτρα σε βάρος της εργατικής, λαϊκής οικογένειας, στο "σφυρί" η Δημόσια περιουσία

Πρόσθετα μέτρα εξαθλίωσης και εξόντωσης των εργασιακών, ασφαλιστικών κατακτήσεων για την λαϊκή οικογένεια και ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας, προωθούνται με το "Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο" (ν.3985/2011) και τον "Εφαρμοστικό νόμο" (ν.3986/2011) στις κατευθύνσεις του μνημονίου (ν.3845/2010).

Μετά από ενάμιση χρόνο ανελέητης επίθεσης σε λαϊκά εισοδήματα - κατακτήσεις, η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, η τρόικα, με την στήριξη των δυνάμεων του ευρωμονόδρομου, επιταχύνουν τις καπιταλιστικές αναδιαρθρώσεις αξιοποιώντας την κρίση του συστήματος, τα ελλείμματα και το χρέος που προκάλεσε η πολιτική που υπηρετεί τα συμφέροντα του κεφαλαίου.



Στα αντιλαϊκά μέτρα περιλαμβάνονται, η καρατόμηση του αφορολόγητου ορίου για μισθωτούς, συνταξιούχους, αυτοαπασχολούμενους, οι "έκτακτες εισφορές" σε μισθούς και συντάξεις, η εκτίναξη του ειδικού φόρου στο πετρέλαιο θέρμανσης, μέτρα που έρχονται να προστεθούν σωρευτικά στις ήδη τεράστιες περικοπές μισθών, συντάξεων, καθιέρωση μισθών απασχόλησης, εμπορευματοποίηση των υπηρεσιών Υγείας και Παιδείας, ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας.

Αυτή η αντιλαϊκή πολιτική έχει οδηγήσει την ανεργία στο 16,2% ακόμα και με τα πλασματικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, στην πτώχευση εκατοντάδων χιλιάδων λαϊκών οικογενειών, στο λουκέτο χιλιά-

δων μικρομεσαίων επιχειρήσεων, προκειμένου να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα και κερδοφορία του κεφαλαίου.

Συγκεκριμένα στα μέτρα του "μεσοπρόθεσμου" και του "εφαρμοστικού νόμου" περιλαμβάνονται:

1) Δημιουργείται "Ταμείο Αξιοποίησης ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου" (άρθρο 1 έως άρθρο 26), που θα αναλάβει το έργο των ιδιωτικοποιήσεων. Ξεπουλάνε τα πάντα αέρα, γη και θάλασσα και σ' αυτό το ταμείο, όπως δήλωσε προκλητικά ο υπουργός Ε. Βενιζέλος, "θα παρίστανται, εφόσον το επιθυμούν, δύο παρατηρητές, ένας

από τα κράτη της Ευρωζώνης και ένας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή".

2) Κατατομείται το αφορολόγητο όριο (άρθρο 27), από 12.000 στα 8.000 ευρώ, δηλαδή κατά 4.000 ευρώ στα οποία εφαρμόζεται συντελεστής 10% ή 400 ευρώ το χρόνο. Το μέτρο θα έχει και αναδρομική ισχύ με εφαρμογή από την 1η Γενάρη 2011. Με την καρατόμηση έρχονται να βάλουν φόρους σε μισθούς και συντάξεις των 600 ευρώ το μήνα! Από το μέτρο ..."εξαιρούν" τους νέους μέχρι 30 ετών, που έτσι και αλλιώς δεν προσεγγίζουν εισόδημα στο ύψος του αφορολόγητου, τους συνταξιούχους πάνω από τα 65 και τα ΑμΕΑ.

3) Επιβάλλεται "έκτακτη εισφορά" με την προκλητική ονομασία "εισφορά αλληλεγγύης" (άρ-

θρο 29), που θα πληρώνουν όλοι όσοι έχουν εισοδήματα πάνω από 12.000 ευρώ το χρόνο και για ολόκληρο το ποσό του εισοδήματος. Τα κλιμάκια είναι:

- 1% στα εισοδήματα 12.000-20.000 ευρώ.
- 2% στα εισοδήματα 20.000-50.000 ευρώ.
- 3% στα εισοδήματα 50.000-100.000 ευρώ.
- 4% στα εισοδήματα πάνω από 100.000 ευρώ.

Αν κάποιος φορολογούμενος έχει εισόδημα της τάξης των 25.000 ευρώ το χρόνο, από τα δύο παραπάνω μέτρα θα επιβαρυνθεί με 400 ευρώ από τη μείωση του αφορολόγητου και με 500 ευρώ για την έκτακτη εισφορά, δηλαδή με 900 ευρώ!!!

4) Για τους αυτοαπασχολούμενους, επιβάλλεται επιπλέον "τέλος άσκησης επιτηδεύματος" (άρθρο 31), που διαμορφώνεται "μεσοσταθμικά" στα 300 ευρώ το χρόνο.

5) Μειώνεται το αφορολόγητο όριο για το "Φόρο Ακίνητης Περιουσίας" (άρθρο 33) στα 200.000 ευρώ (από 400.000 ευρώ), με αποτέλεσμα να κληθούν να πληρώσουν φόρο και πολλοί εργαζόμενοι, που διαθέτουν απλά ένα σπίτι για να καλύπτουν τις οικογενειακές τους ανάγκες.

6) Αύξηση του ΦΠΑ (άρθρο 34) από 13% σε 23%, σε προϊόντα λαϊκής κατανάλωσης.

7) Αρχίζει η σταδιακή κατάργηση του μειωμένου φόρου στο πετρέλαιο θέρμανσης (άρθρο 36). Φέτος θα επιβληθεί αύξηση που θα ξεπερνά τα 6 λεπτά το λίτρο ή τα 60 ευρώ το χιλιόλιτρο. Η εξομοίωσή του με το πετρέλαιο κίνησης θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2013.

8) Αυξάνουν ακόμα παραπέρα την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων, με επέκταση των ελαστικών μορφών απασχόλησης, διευθέτηση του χρόνου εργασίας (άρθρο 40 έως άρθρο 42). Καθιερώνουν συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου για νέους από 18 έως 25 χρονών με το πρόσχημα "απόκτησης επαγγελματικής εμπειρίας" συγκεκριμένα στο άρθρο 43 αναγράφει:

"Νέοι, ηλικίας από 18 έως 25 ετών, είναι δυνατόν να συνάπτουν με εργοδότες συμβάσεις εργασίας για την απόκτηση επαγγελματικής εμπειρίας, διάρκειας μέχρι 24 μήνες και με αποδοχές μικρότερες έως είκοσι τοις εκατό (20%) από τις προβλεπόμενες για νεοπροσλαμβανόμενο, χωρίς προϋπηρεσία της ειδικότητάς τους, όπως αυτή ορίζεται στην οικεία συλλογική σύμβαση εργασίας (ομοιοεπαγγελματική, κλαδική, επιχειρησιακή ή εθνική γενική) και ασφαρίζονται στους κλάδους σύνταξης, ασθενείας σε είδος και επαγγελματικού κινδύνου του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, οι δε



σχετικές ασφαλιστικές εισφορές αποδίδονται στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ από τον εργοδότη".

9) Επίθεση στα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα (άρθρο 44) "Λοιπές ασφαλιστικές και συνταξιοδοτικές διατάξεις"

1. "Η χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) για το έτος 2011 μειώνεται σε σχέση με τη χρηματοδότηση κατά το έτος 2010, κατά το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ και από το έτος 2012 και εφεξής κατά το ποσό των εκατό εκατομμυρίων (100.000.000) ευρώ, για κάθε έτος, σε σχέση με τη χρηματοδότηση κατά το έτος 2010. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Οικονομικών, οι συντάξεις του NAT αναπροσαρμόζονται από 1.7.2011 και εφεξής, ώστε να προκύπτει ισοσκελισμένος προϋπολογισμός. Από 1.1.2011, οι καταβαλλόμενες συντάξεις, συμπεριλαμβανομένων και των βοηθημάτων του NAT, αναπροσαρμόζονται μόνο με διάταξη ειδικού νόμου, καταργουμένης, από την ίδια ως άνω ημερομηνία, κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης νόμου ή κανονιστικής πράξης, με την οποία προβλέπεται η αναπροσαρμογή ή η αύξηση σύνταξης ή βοηθήματος, που καταβάλλεται από το NAT".

Η μείωση της κρατική επιχορήγησης προς το NAT κατά 50.000.000 ευρώ, έρχεται να προστεθεί στην απόφαση (αρ. πρωτ. 2/31490/0094) του Υπουργείου Οικονομικών από τις 16 Ιούνη, που έκοψε από την κρατική επιχορήγηση για το 2011 σε NAT-KEAN-KAAN το ποσό των 39.720.000.

Ταυτόχρονα με την κατάργηση του ΚΑΕΟ (ν.3978/2011) που ήταν έσοδα για το NAT, χαρίζονται πάνω από 45.000.000 ευρώ στους εφοπλιστές, ενώ με νομοθετικές ρυθμίσεις απαλλάσσονται από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών οι εφοπλιστές, χαρίζονται 19.000.000 δολάρια στον όμιλο ΛΟΥΗ παρότι έχει παρακρατήσει ασφαλιστικές εισφορές των ναυτεργατών και δεν τις έχει αποδώσει στο NAT, όπως αντίστοιχα η εταιρεία του Γ. Αγούδημου έχει αφήσει χρέη προς το NAT πάνω από 27.000.000 ευρώ. Την ίδια περίοδο ο "ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΗ" με έγγραφά του προς το NAT (7-6-2011 και 10-6-2011), ζητάει το ποσό των 65.000.000 ευρώ για να μπορέσει να ανταποκριθεί σε ιατρική και νοσοκομειακή περίθαλψη.

Με το άρθρο 44 παρ.1 καταργείται η αναπροσαρμογή των συντάξεων του NAT, με βάση τις αυξήσεις από τις ετήσιες ΣΣΕ, καταργείται δηλ. ο ν.3075/2002, που καθόριζε και διαμόρφωνε τις συντάξεις στο 70% επί του Βασικού μισθού και του επιδόματος Κυριακών ανάλογα με τον βαθμό και την κατηγορία πλοίων. Επίσης καταργείται και το δικαίωμα της αναβάθμισης στη σύνταξη, που είχαν οι ναυτεργάτες.

10) Αύξηση της "Εισφοράς Αλληλεγγύης Συνταξιούχων" (άρθρο 44, παρ.10), τροποποιούνται οι συντελεστές που είχαν εφαρμοστεί με τον ν.3863/2010 και διαμορφώνονται ως εξής:

- α. Για συντάξεις από 1.400,01 € έως 1.700,00 € από 3% σε 6%.
- β. Για συντάξεις από 1.700,01 € έως 2.000,00 € από 4% σε 7%
- γ. Για συντάξεις από 2.000,01 € έως 2.300,00 € από 5% σε 9%
- δ. Για συντάξεις από 2.300,01 € έως 2.600,00 € από 6% σε 10%
- ε. Για συντάξεις από 2.600,01 € έως 2.900,00 € από 7% σε 12%
- στ. Για συντάξεις από 2.900,01 € έως 3.200,00 € από 8% σε 13%
- ζ. Για συντάξεις από 3.200,01 € έως 3.500,00 € από 9% σε 14%
- η. Για συντάξεις από 3.500,01 € και άνω, από 10% σε 14%.

11) Πρόσθετη φορολόγηση για συνταξιούχους κάτω των 60 ετών (άρθρο 44, παρ.11), συγκεκριμένα:

- α) Από 1.8.2011, στους συνταξιούχους του Δημοσίου, του NAT και των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης (Φ.Κ.Α.) αρμοδιότητας Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, που δεν έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος ηλικίας, παρακρατείτε επιπλέον μηνιαία εισφορά ως εξής:

- i. Για συντάξεις από 1.700,01 € έως 2.300,00 € ποσοστό 6%.
- ii. Για συντάξεις από 2.300,01 € έως 2.900,00 € ποσοστό 8%
- iii. Για συντάξεις από 2.900,01 € και άνω, ποσοστό 10%.

β) Οι παρακρατήσεις υπολογίζονται στο συνολικό ποσό της σύνταξης, όπως διαμορφώνεται μετά την παρακράτηση της Εισφοράς Αλληλεγγύης Συνταξιούχων της προηγούμενης παραγράφου.

12) Περικοπές στις επικουρικές συντάξεις (άρθρο 44 παρ.13) συγκεκριμένα:

α) Από 1.9.2011 θεσπίζεται Ειδική Εισφορά Συνταξιούχων Επικουρικής Ασφάλισης, η οποία τηρείται σε λογαριασμό με οικονομική και λογιστική αυτοτέλεια, στο Ασφαλιστικό Κεφάλαιο Αλληλεγγύης Γενεών (Α.Κ.Α.Γ.Ε.), το οποίο συστάθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 149 του ν. 3655/2008 (Α' 58). Σκοπός του Λογαριασμού είναι η κάλυψη ελλειμμάτων φορέων και κλάδων επικουρικής σύνταξης.

β) Η Ειδική Εισφορά Συνταξιούχων Επικουρικής Ασφάλισης παρακρατείται μηνιαία κατά την καταβολή της σύνταξης των συνταξιούχων των φορέων επικουρικής ασφάλισης, αρμοδιότητας όλων των Υπουργείων, καθώς και των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.), τα οποία χορηγούν επικουρικές συντάξεις, δυνάμει ασφάλισης η οποία έχει χωρίσει σε υποκατάσταση υποχρεωτικής ασφάλισης σε Φ.Κ.Α.. Η εισφορά υπολογίζεται στο συνολικό ποσό της σύνταξης και καθορίζεται ως εξής:

- i. Για συντάξεις από 300,01 € έως 350,00 € ποσοστό 3%
- ii. Για συντάξεις από 350,01 € έως 400,00 € ποσοστό 4%
- iii. Για συντάξεις από 400,01 € έως 450,00 € ποσοστό 5%
- iv. Για συντάξεις από 450,01 € έως 500,00 € ποσοστό 6%
- v. Για συντάξεις από 500,01 € έως 550,00 € ποσοστό 7%
- vi. Για συντάξεις από 550,01 € έως 600,00 € ποσοστό 8%
- vii. Για συντάξεις από 600,01 € έως 650,00 € ποσοστό 9%
- viii. Για συντάξεις από 650,01 € και άνω, ποσοστό 10%.

γ) Για την πρώτη κατηγορία το ποσό της σύνταξης μετά την παρακράτηση της εισφοράς δεν μπορεί να υπολείπεται των τριακοσίων ευρώ (300 €).

Οι ταξικές δυνάμεις, οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ, με απεργιακές κινητοποιήσεις απαντούν στην αντιλαϊκή πολιτική του κεφαλαίου

Την **Τρίτη 15 του Ιούνη** από τα χαράματα οι απεργιακές φρουρές είχαν πάρει τις θέσεις τους πάνω στους καταπέλτες, υψώνοντας ασπίδα αλληλεγγύης στους απεργούς ναυτεργάτες για να κουρελιάσουν για πολλοστή φορά το έσχατο μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης που επί 7 μήνες εξακολουθεί να έχει σε ισχύ η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κατ' εντολή των εφοπλιστών.

Την ίδια ώρα με αποφασιστικότητα δινόταν η μάχη της περιφρούρησης στο ΣΕΜΠΟ - που το κινεζικό μονοπώλιο της COSCO έχει καταντήσει σε εργασιακό γκέτο - στο ΒΙΠΑ Σχιστού, σε όλους τους τόπους δουλειάς.

Ιδιαίτερο στιγμιότυπο της απεργιακής μάχης 15 Ιούνη ήταν η συμβολική κατάληψη που έγινε στα γραφεία της εταιρείας ΟΙΚΟΜΕΤ, εταιρεία καθαρισμού του ΗΣΑΠ, από τις καθαρίστριες που δουλεύουν εκεί και δυνάμεις του ΠΑΜΕ, με αποτέλεσμα την καταβολή δεδουλευμένων 4 μηνών που τους όφειλε η εταιρεία.

Στις 11 το πρωί η πλατεία του Ηλεκτρικού Σταθμού πλημμύρισε από διαδηλωτές απεργούς, εργάτες από τα καράβια, τα εργοστάσια, τη Ν/Ζώνη, τα γιαπιά, φοιτητές, σπουδαστές, συνταξιούχους και μαζί τους μικροί ΕΒΕ και αυτοαπασχολούμενοι, γυναίκες της εργατιάς συγκρότησαν μία από τις μαζικότερες απεργιακές διαδηλώσεις. Με τις σημαίες του ΠΑΜΕ στα χέρια, τα πανό, τα ενισχυμένα με "νέο αίμα" οργανωμένα μπλοκ, έστειλαν ηχηρό ταξικό μήνυμα στις δυνάμεις του κεφαλαίου και των πολιτικών τους εκπροσώπων. Η μαχητική πορεία που ακολούθησε στους δρόμους του

Πειραιά κατέληξε στο λιμάνι για τη συνέχιση της περιφρούρησης.

Η αντιλαϊκή πολιτική του κεφαλαίου οξύνει τα προβλήματα σε βάρος των ναυτεργατών, των εργαζομένων, με πρόσθετα αντεργατικά μέτρα κυβέρνησης - Ευρωπαϊκής Ένωσης - ΔΝΤ και οι αγωνιστικές διαθέσεις των ναυτεργατών με την πολύμορφη δράση που ανέπτυξαν το προηγούμενο διάστημα, ανάγκασαν την Εκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ να αποφασίσει την **συμμετοχή της στην Πανελλαδική - Πανεργατική 24ωρη απεργία στις 15 Ιούνη 2011**, που ήδη είχε αποφασισθεί από τα ταξικά σωματεία **ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΠΡΝ**.

Πριν και μετά την απεργία 15 Ιούνη οι ταξικές δυνάμεις του ΠΑΜΕ συνεχίζοντας τις πολύμορφες αγωνιστικές κινητοποιήσεις για πανεργατικό ξεσηκωμό και οργάνωση της πάλης ενάντια στη συνεχιζόμενη με αυξανόμενη ένταση αντιλαϊκή πολιτική πραγματοποιήσαν αλληπαλλήλες, συσκέψεις, πικετοφορίες, διαδηλώσεις, καταλήψεις και περιο-

δείες σε εργασιακούς χώρους.

Στα πλαίσια αυτής της δράσης, 3 Ιούνη το πρωί, οι ναυτεργάτες, ανταποκρινόμενοι στο κάλεσμα των ταξικών σωματείων **ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ - ΠΕΠΡΝ - ΠΕΣ/ΝΑΤ**, πραγματοποίησαν σύσκεψη και στη συνέχεια με πορεία κατευθύνθηκαν προς το ΝΑΤ όπου κατέλαβαν συμβολικά την είσοδο ξεδιπλώνοντας ένα μεγάλο πανό που έγραφε **"Καμιά συναίνεση στην αντιλαϊκή πολιτική. Τα ελλείμματα του ΝΑΤ - τα κέρδη των εφοπλιστών. Οργάνωση - αγώνας - ρήξη - ανατροπή"**.



Ταυτόχρονα η ντουντούκα έδινε το σύνθημα για την πανεργατική απεργία 15 Ιούνη, για την ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής που ενισχύει την καπιταλιστική βαρβαρότητα, που προκαλεί την κρίση, την πολιτική που συνεχίζει να υπηρετεί η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, με την συνένοχη στάση των πολιτικών δυνάμεων ΝΔ - ΛΑΟΣ και του ΣΥΝ/ΣΥΡΙΖΑ με τις αυταπάτες, για άλλο μίγμα πολιτικής, αναδιαμόρφωση του μνημονίου, επαναδιαπραγμάτευση του χρέους κ.λπ.

Μαθήματα αγώνα έδωσαν, για ακόμα μία φορά 9 Ιούνη, οι συνταξιούχοι οι οποίοι ανταποκρινόμενοι στο κάλεσμα των Συνεργαζόμενων Συνταξιοϋχικών Οργανώσεων (όπου τους ναυτεργάτες εκπροσωπεί η ΠΕΣ-ΝΑΤ), πραγματοποίησαν μαζική - μαχητική συγκέντρωση στο Σύνταγμα και πορεία μέχρι τη Βουλή, όπου παρά τον αποκλεισμό από τις αστυνομικές δυνάμεις επέβαλαν συνάντηση αντιπροσωπείας τους, με τον κυβερνητικό εκπρόσωπο Γ. Πεταλωτή.

Αταλάντευτα στον ταξικό αγώνα, ενάντια στην πολιτική του κεφαλαίου και των υπηρετών του, να μην περάσουν τα βάρβαρα αντεργατικά μέτρα, οι ναυτεργάτες συσπειρωμένοι γύρω από τα ταξικά σωματεία **ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ - ΠΕΠΡΝ - ΠΕΣ/ΝΑΤ** έδωσαν μαζικό παρών και στο συλλαλητήριο του ΠΑΜΕ την Πέμπτη 9 Ιούνη το απόγευμα στην Πλατεία Κοραή του Πειραιά, απαιτώντας από την ΠΝΟ να αποφασίσει συμμετοχή στην 24ωρη απεργία 15 Ιούνη.

3ήμερη απεργία κινητοποίηση στις 28-29 Ιούνη στον Πειραιά και στις 30 Ιούνη στην Αττική

Ο **απεργιακός αγώνας 28-29-30 Ιούνη**, που έδωσαν παλικαρίσια οι ναυτεργάτες, εφοδιασμένοι με την ασπίδα αλληλεγγύης που ύψωσαν γύρω τους οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ και εκφράστηκε με τη μαζική παρουσία πάνω στους καταπέλτες εργαζομένων της στεριάς και νεολαίας, απέκτησε νέα ανώτερα ποιοτικά στοιχεία και ήρθε να προστεθεί στις πολύτιμες παρακαταθήκες της εργατικής τάξης.

Ήταν μια καθαρή, ολομέτωπη, σκληρή συγκρούση τάξης εναντίον τάξης. Ένα μεγάλο βήμα μπροστά στην οργάνωση και το δυνάμωμα της πάλης, για την ανατροπή της πολιτικής που χτυπάει ολόπλευρα και όλο πιο σκληρά τις εργατικές, λαϊκές ανάγκες.

Ο αγώνας των ναυτεργατών αποκάλυψε τον α-



Από παρέμβαση των Σωματείων ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ - ΠΕΠΡΝ - ΠΕΣ/ΝΑΤ στο ΓΕΝΕ

ντίπαλο, ανέδειξε ότι οι εφοπλιστές και το σινάφι τους, οι πολιτικοί τους εκπρόσωποι και τα συνδικαλιστικά τους δεκανίκια, όσο ισχυροί και αν εμφανίζονται, τρέμουν μπροστά στην ταξική ενότητα, στη δύναμη της εργατικής αλληλεγγύης και ελίσσονται. Έκανε πιο ορατή στους ναυτεργάτες τη δύναμη και τη σημασία της συσπείρωσης και οργάνωσης δυνάμεων μέσα στα καράβια, μέσα τους χώρους δουλειάς, βοήθησε να αντιληφθούν ακόμα καλύτερα τη δύναμή τους, ποιος είναι αυτός που πραγματικά κινεί τα πλοία, ποιος είναι αυτός που μοχθεί, φτύνει αίμα και παράγει τον πλούτο, τον οποίο αντί να χαίρεται, του τον αρπάζει μια χούφτα παράσιτα.

Η απεργιακή μάχη των ναυτεργατών άρχισε να γράφει τη δική της ιστορία από την πρώτη στιγμή από την ώρα που οι ταξικές δυνάμεις του, οι οποίες αντιπροσωπεύονται από τις ναυτεργατικές Ενώσεις **ΠΕΜΕΝ** και **ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ** και είναι ενταγμένες στις γραμμές του ΠΑΜΕ, αποφάσισαν 48ωρη απεργία για τις 28 και 29 Ιούνη.

Κάτω από την επίδραση των ταξικών δυνάμεων και τις θετικές διεργασίες που έχει προκαλέσει στους ναυτεργάτες, 48ωρη απεργία αποφάσισε η Πανελλήνια Ένωση Ηλεκτρολόγων Ηλεκτρονικών Εμπορικού Ναυτικού (**ΠΕΗΗΕΝ**), ενώ η Ένωση Μαγείρων (**ΠΕΕΜΑΓΕΝ**) εξήγγειλε 24ωρη για τις 29 του μήνα.

Η στάση των ταξικών δυνάμεων ανάγκασε ταυτόχρονα τον εργοδοτικό και κυβερνητικό συνδικαλισμό να επιβεβαιώσει ότι είναι υπονομευτής των ναυτεργατικών, συνολικά των συμφερόντων

των εργαζομένων. Οι δυνάμεις του συμβιβασμού και του "κοινωνικού εταιρισμού" την ίδια μέρα, 24 Ιούνη, στην Εκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ και σε συνθήκες όξυνσης της αντιλαϊκής πολιτικής του κεφαλαίου με νέα αντεργατικά μέτρα, που τσακίζουν τα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτεργατών, απέρριψαν, χωρίς να γίνει καν συζήτηση, την πρόταση των ταξικών δυνάμεων για 48ωρη απεργία, επιβεβαιώνοντας το ρόλο τους, αυτό του φερέφωνου των εφοπλιστών.

Ταυτόχρονα, ξεμπροστιάστηκαν και οι δυνάμεις του ομοιοπαθισμού, όπως αυτές εκφράζονται από την "Αυτόνομη Παρέμβαση" (ΣΥΝ/ΣΥΡΙΖΑ). Ο επικεφαλής της συγκεκριμένης παράταξης και πρόεδρος της Ένωσης Ναυτών Α. Νταλακογιώργος ψήφισε υπέρ της 48ωρης απεργίας

στη διοίκηση του Ε.Κ. Πειραιά, υπέρ της 48ωρης τάχθηκε και στη διοίκηση της ΠΝΟ, όμως ο Α. Νταλακογιώργος και η παράταξή του στην Ένωση Ναυτών απέρριψαν την πρόταση του "Αγωνιστικού Συνδυασμού Ναυτών" για 48ωρη απεργία! και σε μια κίνηση ελιγμού παραμονές της 48ωρης απεργίας αποφάσισε να ...δέσει τα δεμένα πλοία με 24ωρη για τις 29 Ιούνη...!

Αυτό για να αποκαλυφθεί στους ναυτεργάτες ότι το κοινό σημείο που συνδέει ΠΑΣΚΕ, ΔΑΚΕ και Α.Π. είναι το αντιΠΑΜΕ μένος τους. Ότι ενώνονται για να αντιμετωπίσουν τη δράση των ταξικών δυνάμεων, την όξυνση της ταξικής πάλης και γι' αυτό οι ναυτεργάτες είναι ανάγκη να τους γυρίσουν την πλάτη.

Τα αστικά ΜΜΕ, με επικεφαλής τον ραδιοτηλεοπτικό σταθμό "SKY" του εφοπλιστή Αλαφούζου, συνέχισαν την λασπολογία σε βάρος του απεργιακού αγώνα των ναυτεργατών, των δυνάμεων του ΠΑΜΕ, υπογραμμίζοντας το ταξικό μίσος στις δυνάμεις του ΠΑΜΕ και εκθέτοντας τους συνεργάτες τους που δρουν στο εργατικό κίνημα και την πολιτική ζωή, με το πρόσχημα της υπονόμευσης του τουρισμού, όταν την ίδια ώρα κάλυπταν το αιματοκύλισμα εργαζομένων, την εκκένωση των ξενοδοχείων λόγω των ασφυξιο-

γώνων στο κέντρο της Αθήνας από τις δυνάμεις καταστολής, στο γνωστό σκηνικό του κυνηγητού των "γνωστών - αγνώστων" του κράτους και του παρακράτους με θύματα τους εργαζόμενους και μικρομεσαίους.

Οι εξελίξεις στο κέντρο της Αθήνας υπογραμμίζουν ότι είναι αδίσταχτοι για να υπηρετήσουν το μονοπωλιακό κεφάλαιο.

Η δυναμική της 48ωρης απεργιακής μάχης 28-29 Ιούνη ήταν τέτοια που τσάκισε όλους τους τρομοκρατικούς και απεργοσπαστικούς μηχανισμούς κυβέρνησης - εφοπλιστών, ενώ ανάγκασε τις δυνάμεις του εργοδοτικού κυβερνητικού συνδικαλισμού στην Εκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ να συγκαλέσουν έκτακτη συνεδρίαση στις 28 Ιούνη, και να απο-

φασίσουν 24ωρη απεργία για τις 30 Ιούνη με προοπτική κλιμάκωσης.

Με τη μαζική συμμετοχή των ναυτεργατών και την ακούραστη δυναμική περιφρούρηση από τις ταξικές δυνάμεις του ΠΑΜΕ κανένα πλοίο δεν κινήθηκε και την Τρίτη μέρα απεργίας, αναδεικνύοντας για άλλη μια φορά την πολύτιμη σημασία της έμπρακτης ταξικής αλληλεγγύης που δίνουν και παίρνουν οι εργάτες σε στεριά και θάλασσα.

Ο αγώνας ενάντια στην πολιτική του κεφαλαίου και των εκπροσώπων του αποτελεί μονόδρομο για τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, η εμπειρία και από αυτή την σημαντική απεργιακή κινητοποίηση να συμβάλλει μέσα από συσκέψεις σε κάθε εργασιακό χώρο, στην καλύτερη οργάνωση - συσπείρωση δυνάμεων, καμία εμπιστοσύνη στις δυνάμεις του κυβερνητικού - εργοδοτικού συνδικαλισμού, να ενισχύσουμε το όπλο της ταξικής πάλης και αλληλεγγύης στον πόλεμο που μας έχουν κηρύξει οι δυνάμεις του κεφαλαίου, να δυναμώσουμε το μέτωπο των ταξικών δυνάμεων του ΠΑΜΕ, να ανατρέψουμε τους αρνητικούς συσχετισμούς στην πολιτική ζωή και το συνδικαλιστικό κίνημα προς όφελος της εργατικής - λαϊκής οικογένειας.



ΑΠΛΗΡΩΤΟΙ και ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟΙ !

Σε επίσκεψη εργασίας στο λιμάνι των Φούρνων προχώρησαν από τις 25 Μάη 2011 δέκα ναυτεργάτες του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ" που ο εφοπλιστής Γ. Σπανός έχει αφήσει απλήρωτους για πάνω από 7 μήνες, όμως οι λιμενικές αρχές ακόμα να συλλάβουν τον εφοπλιστή, που εισπράττει από το κράτος 36.000 ευρώ τη βδομάδα για 6 δρομολόγια στη γραμμή Φούρνοι - Ικαρία - Σάμος. Το πλοίο ανήκει στην κατηγορία της ακτοπλοΐας ενώ ο εφοπλιστής δεν εφαρμόζει τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Επίσης οφείλει προς το ΝΑΤ από φύλλα εκκαθάρισης 88.000 ευρώ και για τον λόγο αυτό δεν έχει ελευθεροπλοΐα από 25/2/2011.

Μετά από πιέσεις που ασκήθηκαν στους ναυτεργάτες από τον εφοπλιστή και τις Αρχές, 6 από αυτούς απέσυραν την επίσκεψη, ενώ οι υπόλοιποι 4 από τις 6 Ιούνη, διεκδικούν πλέον να υπαχθούν στον νόμο 3816/2010 - Άρθρο 11 περί εγκατάλειψης ναυτικών στην ημεδαπή. **Οργανωτής του αγώνα των ναυτεργατών και σ' αυτή την περίπτωση ήταν τα ταξικά σω-**

ματεία ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ.

Να θυμίσουμε ότι εφοπλιστής Γ. Σπανός, τα ίδια είχε κάνει και στους ναυτεργάτες του πλοίου "SARDINIA VERA", οι οποίοι για να πληρωθούν είχαν προβεί σε αλληπάλληλες επισκέψεις εργασίας, με συνέπεια να μένουν τα νησιά χωρίς συγκοινωνία. Απλήρωτους και νησιτικούς χωρίς θέρμανση, είχε αφήσει και τους ναυτεργάτες του πλοίου "ΚΟΡΣΙΚΑ ΕΞΠΡΕΣ III" στην Αλεξανδρούπολη.

Επιτέλους εδέησε ο εφοπλιστής Ν. Βαρβατές να πληρώσει στις 22 Ιούνη τους αλλοδαπούς ναυτεργάτες του πλοίου "ΝΑΦΤΟ-CEMENT 6" ενώ λίγες μέρες νωρίτερα στις 1 του Ιούνη είχαν εξοφληθεί οι 12 Φιλιππινέζοι ναυτεργάτες, όλοι τους εγκαταλειμμένοι από 6 έως και 18 μήνες! Το πλοίο θα το παροπλίσουν και περιμένουμε να μάθουμε όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, αν θα έχουν ξοφλήσει τους 2 Αιγύπτιους, τον έναν Ουκρανό, τον έναν Ρουμάνο και τον Έλληνα πλοίαρχο, που παρέμειναν. Δεδουλευμένα μηνών οφείλει και στους υπαλλήλους της ε-

ταιρείας του Naftotrade SA ο κ. Βαρβατές ο οποίος -όπως και όλοι οι εφοπλιστές χαίρουν της προστασίας των συμφερόντων τους από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου των εφοπλιστών, που ανεξάρτητα από την κατά καιρούς ονομασία του παραμένει αυτό που είναι στην πραγματικότητα Υπουργείο των εφοπλιστών.

Συνελήφθη, 21 Ιούνη, στα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρείας του Φ/Γ πλοίου "AETEA SIERRA" σημαίας Παναμά, ο διαχειριστής της εταιρείας, για μη καταβολή δεδουλευμένων, διατάραξη της ασφάλειας του πλοίου και έκθεση σε κίνδυνο του πληρώματος, στο Κερατσίνι. Όμως με το κόλπο της ασθένειας, ο εφοπλιστής, οδηγήθηκε στο Τζάνειο Νοσοκομείο, απ' όπου και εξήλθε. Η περίπτωση του "AETEA SIERRA" δεν είναι η μόνη καθώς αποτελεί πάγια τακτική των εταιριών, ειδικά την τελευταία περίοδο της οικονομικής κρίσης, να εγκαταλείπουν τα πλοία με τα πληρώματά τους έξω από κάποιο λιμάνι όταν δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ, ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ ΑΓΩΝΑΣ ΕΝΙΑΙΟΣ - ΤΑΞΙΚΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΤΗ ΜΟΡΦΩΣΗ, ΣΤΗ ΔΟΥΛΕΙΑ

Στην διαρκή απαξίωση της Δημοσίας Ναυτικής Εκπαίδευσης και Μετεκπαίδευσης, των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) από τις κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ-ΝΔ, με τις μειώσεις κονδυλίων στο Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) που ανήκει στο ΝΑΤ, έρχεται να προστεθεί και η περικοπή των 50.000.000 ευρώ από την κρατική επιχορήγηση προς το ΝΑΤ στα πλαίσια του μεσοπρόθεσμου προγράμματος (ν.3986/2011).

Τα αποτελέσματα θα είναι ακόμα χειρότερα για εκπαιδευτικούς, εκπαιδευόμενους και τις οικογένειές τους, θα οξυνθούν παραπέρα τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν από τις ελλείψεις εκπαιδευτικού προσωπικού, υλικοτεχνικής υποδομής, την σίτιση, στέγαση, τα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Η απεικόνιση της υποβάθμισης της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης και τα αποτελέσματα της εμφανίζονται και στο παρακάτω πίνακα.

ΑΕΝ	ΕΙΣΑΚΤΕΟΙ 2003	ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ 2007	
ΑΣΠΡ/ΓΟΥ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	241	8	(3.3%)
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	250	4	(1.6%)
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	79	18	(22.7%)
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	180	25	(13.8%)
ΚΡΗΤΗΣ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	40	19	(47.5%)
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	60	8	(13.3%)
ΗΠΕΙΡΟΥ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	140	38	(27.1%)
ΚΥΜΗΣ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	35	11	(31.4%)
ΣΥΡΟΥ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	40	13	(32.5%)
ΥΔΡΑΣ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	30	20	(66.6%)
ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	40	12	(30%)
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ			
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	40	8	(20%)
ΧΙΟΥ			
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	40	11	(27.5%)

Η πλειοψηφία των σπουδαστών αντιμετωπίζει οξυμένο πρόβλημα στην έγκαιρη ναυτολόγηση για την πραγματοποίηση των εκπαιδευτικών ταξιδιών τους, δεν εφαρμόζεται το Π.Δ.251/1999 που καθορίζει ότι υπεύθυνοι για την απορρόφηση των σπουδαστών είναι οι εφοπλιστικές ενώσεις με τον έλεγχο και την εποπτεία του υπουργείου. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι 903 σπουδαστές που εισήχθησαν στις ΑΕΝ το 2010, μόνο στην ποντοπόρο ναυτιλία και στα 820 υπό ελληνική σημαία πλοία αν γινόταν ναυτολόγηση ενός Δόκιμου Μηχανικού και ενός Δόκιμου Πλοιάρχου ανά μονάδα πλοίου, θα μπορούσε να υπερκαλυφθεί το σύνολο των εκπαιδευόμενων.

Την ίδια περίοδο που κυβέρνηση, Ε.Ε, τρώει, επιτίθενται στο σύνολο των δικαιωμάτων της ναυτεργατικής, λαϊκής οικογένειας, το εφοπλιστικό κεφάλαιο επενδύει πακτωλό εκατομμυρίων ευρώ σε ναυπηγήσεις στην Ασία και αγορές πλοίων, ενώ αντίθετα μειώνονται οι θέσεις εργασίας για ναυτεργάτες με συγκροτημένα δικαιώματα, αυξάνεται η "μαύρη" ανασφάλιστη εργασία από ναυτεργάτες που εξασφαλίζουν διπλώματα, πιστοποιητικά και θέσεις εργασίας έναντι αμοιβής, θύματα των δουλεμπορικών κυκλωμάτων από όποια χώρα και αν προέρχονται.

Αυτή η πολιτική της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας του κεφαλαίου για τους ναυτεργάτες σημαίνει:

Το 1981 85.000 θέσεις εργασίας σε πλοία άνω των 100 κοχ

Το 2010 19.000 θέσεις εργασίας σε πλοία άνω των 1000 κοχ

Η ελληνόκτητη ναυτιλία συνεχίζει να διατηρεί την πρωτοκαθεδρία διεθνώς με **3.185 πλοία** (άνω των 1000 g.t), από τα οποία τα **820 φέρουν ελληνική σημαία**.

Αυτόν τον εργασιακό "μεσαίωνα" έχουν οικοδομήσει στην ποντοπόρο ναυτιλία από την δεκαετία του '80 με την εφαρμογή του όρου 8 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης του ν.2687/1953.

Από το 1980 έχουν γίνει 12 τροποποιήσεις, η τελευταία του 2006 επί κ.Κεφαλογιάννη (ΝΔ), με αποτέλεσμα στη σύνθεση για τα ποντοπόρα ανάλογα με τους κόρους των πλοίων να διαμορφώνεται για τους Έλληνες ναυτεργάτες ως εξής:

Από 3.000 έως 30.000 κόρους, 4 Έλληνες ναυτεργάτες

Από 30.000 έως 80.000 κόρους, 5 -//-

Από 80.000 και άνω, 6 -//-

Αντίστοιχα αντιναυτεργατικά νομοθετήματα έχουν γίνει με τις ειδικές μειωμένες οργανικές συνθέσεις στις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων,

την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα (ν.3872/2010). Επιδίωξη των εφοπλιστών, της κυβέρνησης και η εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/1992 στην ακτοπλοία, πορθημεία, με την αποβολή του συνόλου των ναυτεργατών με συγκροτημένα δικαιώματα.

Αυτό το διεθνές δουλεμπορικό κύκλωμα που περιλαμβάνει ακόμα και διπλώματα και πιστοποιητικά, χωρίς κανέναν έλεγχο τα αναγνωρίζει, τα επικυρώνει και τα εκδίδει αντίστοιχα όπως και τα ελληνικά η ΥΝΜ, με την υπουργική απόφαση 3631.31/5/01 επί κ.Ανωμερίτη (ΠΑΣΟΚ) και με βάση τις διακρατικές συμφωνίες που έχει επισημάνει η χώρα μας με Φιλιππίνες, Ρουμανία, Ουκρανία, Λιθουανία, Πολωνία, Ινδία, Βουλγαρία, Γεωργία, Ινδονησία κ.ά.

Χαρακτηριστική είναι και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις 22-11-2010, να αποσύρει τα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας που εκδίδονται από την Γεωργία, αντίστοιχη απόφαση εκκρεμή μέχρι τις 31-8-2011 και για τις Φιλιππίνες σε ελλείψεις που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο επισκέψεων της EMSA (European Maritime Safety Agency - Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ναυτικής Ασφάλειας), στο διάστημα των ετών 2006 - 2010.

ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΞΟΡΜΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΜΕ

Η Εκτελεστική Γραμματεία του ΠΑΜΕ αποφάσισε την συνέχιση της λαχειοφόρου που είχε ημερομηνίες κλήρωσης στις 5 Ιούλη και 12 Ιούλη, για την ακόμα μεγαλύτερη οικονομική ενίσχυση του, γιατί ιδιαίτερα το επόμενο διάστημα θα ενταθούν οι κινητοποιήσεις και επόμενα χρειάζεται ακόμα μεγαλύτερη προσπάθεια.

**Οι νέες ημερομηνίες κλήρωσης είναι:
29 ΝΟΕΜΒΡΗ και 6 ΔΕΚΕΜΒΡΗ 2011**

Όλο αυτό το διάστημα οι εργαζόμενοι ενισχύσουν κυριολεκτικά από το υστέρημά τους την προσπάθεια που κάνει το ΠΑΜΕ να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της ταξικής πάλης και στην ανάγκη να φτάσει η φωνή του, οι θέσεις του σε περισσότερους εργαζόμενους, σε περισσότερους χώρους δουλειάς, στην ανάγκη οργάνωσης της εργατικής τάξης για να αντεπιτεθεί και να ανατρέψει την βαρβαρότητα που ζει.

Η επιχειρηματική δραστηριότητα με σκοπό το κέρδος σ' αυτόν τον κρίσιμο τομέα με την έκδοση πιστοποιητικών και διπλωμάτων και ιδιαίτερα στη ναυτιλία, ναρκοθετεί και υπονομεύει την ανάγκη για εργατικό δυναμικό που θα έχει τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα να στελεχώνει την εμπορική ναυτιλία.

Σ' αυτή την κατεύθυνση είναι και ο ν.3153/2003 επί κ.Ανωμερίτη που δίνει την δυνατότητα ίδρυσης ιδιωτικών σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης Επιμόρφωσης (άρθρο 1) καθώς και την απόκτηση διπλωμάτων εξ αποστάσεως (άρθρο 7).

Ο αγώνας για αποκλειστικά Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση Μετεκπαίδευση που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες και πραγματικές ανάγκες, το δικαίωμα στη δουλειά με συγκροτημένα δικαιώματα, είναι αγώνας ενιαίος, ταξικός, έρχεται σε σύγκρουση με την πολιτική του κεφαλαίου και των εκπροσώπων του, είναι προς όφελος της ναυτεργατικής, λαϊκής οικογένειας. Να γίνει υπόθεση σε κάθε σπουδαστή, ναυτεργάτη, εργαζόμενο, συνταξιούχο, να ενισχυθεί η συμμαχία των ταξικών δυνάμεων του ΠΑΜΕ-ΠΑΣΕΒΕ-ΠΑΣΥ-ΜΑΣ-ΟΓΕ, για την ριζική ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής.



ΠΡΟΒΑΛΕΤΑΙ ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΙΔΗΣΕΩΝ

Διαθέσιμο προς προβολή είναι από την Κυριακή 10 Ιουλίου, το εργατικό δελτίο ειδήσεων του ΠΑΜΕ.

Σε ανακοίνωσή της η Εκτελεστική Γραμματεία του ΠΑΜΕ ενημερώνει τους εργαζόμενους, τη νεολαία και τα συνδικάτα ότι από το βράδυ της Κυριακής 10 Ιουλίου, το εργατικό δελτίο ειδήσεων είναι διαθέσιμο μέσα από την ιστοσελίδα του ΠΑΜΕ:

(www.pamehellas.gr/main.ph)

και το κανάλι

<http://www.youtube.com/user/pamehellas>.

Περιμένουμε ανταποκρίσεις, παρατηρήσεις και σκέψεις στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο του ΠΑΜΕ (pame@pamehellas.gr).

Αναδημοσίευση από το βιβλίο «ΚΑΥΣΙΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ» των Δημήτρη Σ. Σταματόπουλου και Βασίλη Δ. Σταματόπουλου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 25 Η ΜΙΚΡΟΒΙΑΚΗ ΜΟΛΥΝΣΗ

25-1 Εισαγωγή (Η Έκταση του Προβλήματος)

Η "Μικροβιακή Μόλυνση" σήμερα, στα καύσιμα ναυτιλίας, αποτελεί ένα πρόβλημα, κυρίως εκεί που τα κλίματα είναι ζεστά.

Λόγω σύγχρονων μεθόδων διύλισης, συστημάτων μεταφοράς των καυσίμων και παρατεταμένων χρόνων αποθήκευσης, υπάρχει αυξημένο ενδεχόμενο να προκύψει μικροβιακή μόλυνση των καυσίμων αλλά και των λιπαντικών.

25-1.1 Το μολυσμένο καύσιμο ή λιπαντικό είναι ένα γεγονός που μπορεί:

(α) Να αυξήσει το κόστος συντήρησης.

(β) Να μειώσει την απόδοσή τους.

(γ) Να σταματήσει την λειτουργία των μηχανών.

(δ) Είναι εξαιρετικά επιβλαβές στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων στην θάλασσα. Απαιτείται καλύτερη ενημέρωση για την διαπίστωση της παρουσίας της μόλυνσης, του ελέγχου και της εξάλειψης των επιβλαβών μικροοργανισμών.

25-1.2 Η κακή αποθήκευση, έχει σαν αποτέλεσμα τη μεγέθυνση του προβλήματος σε πολλά λιμάνια του κόσμου, επηρεάζοντας, suppliers και consumers. Ενώ κάποτε περιορίζονταν στα λιπαντικά ναυτιλίας, τώρα είναι συχνή η μόλυνση σε μέσα αποστάγματα, τα IF's, ύφαλα, δεξαμενές έρματος, νερό ψύξης, ακόμα και στο πόσιμο νερό και στα diesels.

25-1.2.1 Τα ευαίσθητα προϊόντα:

- Marine Diesel Oils
- Gas Oil
- Autodiesel
- Lubricating oils

Δεν αναπτύσσονται στα Heavy Fuels.

25-2 Το πεδίο δράσης

Τα καύσιμα είναι ιδιαίτερα ευάλωτα στη μόλυνση κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και λόγω των αυξημένων χρόνων αποθήκευσης. Η μετακίνηση αλλά και η στασιμότητα κατά την αποθήκευση προάγουν την ανάπτυξη μικροοργανισμών.

• Εφοδιάζοντας κατ' εξακολούθηση προμήθειες τροφών στους οργανισμούς.

• Επιτρέποντας την ραγδαία αναπαραγωγή τους σε ανενόχλητες (στάσιμες) επιφάνειες νερού-καυσίμου.

25-2.1 Ολόκληρο το "bunkering industry" αποτελεί πεδίο μικροβιακής μόλυνσης, όπου τα βακτηρίδια μπορούν να πολλαπλασιάζονται ελεύθερα:

• Διυλιστήρια, εγκαταστάσεις αποθήκευσης (supply depots), αγωγοί, σταθμοί καυσίμων, barge tanks, πλοία, δεξαμενές, σωλήνες τροφοδοσίας καυσίμου και λιπαντικού, κλπ.

• Το ζεστό περιβάλλον είναι κατάλληλο για την επιταχυνόμενη ανάπτυξη.

25-3 Το πρόβλημα είναι γενικότερο.

Η μόλυνση δεν περιορίζεται μόνο στα ζεστότερα κλίματα. Υπήρξε εμφάνιση του φαινομένου από τα Κανάκια νησιά μέχρι την Κένυα.

Η πιο σοβαρή μόλυνση παρουσιάστηκε στα λιμάνια της Βαλτικής; το 1992.

• Βυτιοφόρα σε κακή κατάσταση μετέφεραν gas oil από Ρώσικα διυλιστήρια σε σταθμούς εξαγωγής της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. (το Ventspils αποτελεί την χειρότερη περίπτωση μόλυνσης).

• Μεγάλες ποσότητες gas oil μεταφέρθηκαν στην Νοτιοδυτική Ευρώπη, πουλήθηκαν για οικιακή χρήση θέρμανσης και για παραγωγή IFO της ναυτιλίας.

• Μολύνθηκε και το Rotterdam, μπάριζες, ακτοπλοϊκά πλοία και άλλα πλοία με δρομολόγια σε νησιά μέσω του δικτύου της Δυτικής Ευρώπης.

25-3.1 Βακτηρίδια σε Αγωγούς Crude.

Τον Αύγουστο 2006, βακτηρίδια προκάλεσαν τη ζημιά στον αγωγό αργού, Prudhoe Bay στην Alaska. Η πηγή αυτή παράγει 400,000 βαρέλια/ημέρα, περίπου το 8% της Αμερικανικής παραγωγής αργού. Η BP αναγκάστηκε να σταματήσει την παραγωγή διότι ένας αγωγός μήκους 25 χιλιομέτρων και διαμέτρου 75 cm διαβρώθηκε από βακτηρίδια με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαρροές. Μάλλον τα βακτηρίδια ήταν αναερόβια.

Η BP δήλωσε ότι το πρόβλημα της διάβρωσης δεν ήταν αναμενόμενο, δεδομένου ότι το αργό που μετέφερε ο αγωγός ήταν σχετικά καθαρό και δεν άφηνε κατάλοιπα στα τοιχώματα. Είναι τώρα αναγκασμένοι να

προβούν σε αναθεώρηση του προγράμματος ελέγχου που εφαρμόζουν μέχρι σήμερα.

25-4 Αιτίες Αύξησης Μόλυνσης

• Μείωση πεπειραμένου προσωπικού που θα μπορούσε να ελέγξει ευάλωτες περιοχές.

• Έλλειψη καθαρισμού ρουτίνας για την απομάκρυνση του νερού (Bad housekeeping procedures).

• Πριν από χρόνια, καταπιεσμένη αγορά ναύλωσης, πλοία δεμένα, συνθήκες όπου οι μικροοργανισμοί πολλαπλασιάζονται γρήγορα.

• Κάτω από τούς κανονισμούς Marpol 73/78 το bilge water (νερό από υδροσυλλέκτες) ξεφορτώνεται σε προκαθορισμένες συνθήκες, όχι σε λιμάνι ή σε κλειστές θάλασσες. Το bilge water λιμνάζει για μακρές περιόδους, δίνοντας στα μικρόβια περισσότερο χρόνο για ανάπτυξη και πολλαπλασιασμό.

25-4.1 Συνθήκες Ανάπτυξης

Τα βακτήρια, μύκητες και μούχλα (yeast) είναι ζωντανό μικροοργανισμοί που μπορεί να υπάρχουν στα διάφορα καύσιμα και λιπαντικά. Εισχωρούν στα πετρελαιοειδή με τον αέρα, ή σαν αιωρούμενα σπόρια σε σταγόνες νερού. Παραμένουν σε στάδιο αδράνειας.

25-4.2 Τα απαραίτητα στοιχεία για την ανάπτυξη και πολλαπλασιασμό είναι:

• Η παρουσία νερού.

• Η τροφή (Αζωτο, Φώσφορο και Θείο), πηγή άνθρακα (υδρογονάνθρακες).

• Η κατάλληλη θερμοκρασία.

25-5 Διάφοροι Μικροοργανισμοί

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες μικροοργανισμών:

• Βακτήρια - Αερόβια, Αναερόβια.

• Μύκητες - (Cladsporium Resinae, Hormoconis Resinae).

• Yeasts - (Μούχλα) δεν απαιτούν νερό και μεγαλώνουν μέσα στο καύσιμο.

Και οι τρεις κατηγορίες μπορεί να είναι ενεργοποιημένες. Η κατηγορία "Hormoconis Resinae" επιτίθεται και καταστρέφει:

• Fuel tank linings, hoses.

• "Pitting" of metals, δημιουργούν μικροτρυπίτσες σε διάφορα μέταλλα (yellow metals and stainless steel). Όταν έχουν μολυνθεί αποθηκευτικοί χώροι (supply depots), μαζί με τα καύσιμα μεταφέρονται σε down stream users (πλοία, κλπ).

25-6 Βακτήρια - Αερόβια / Αναερόβια

Για τη Ναυτιλία οι παρακάτω δύο κατηγορίες έχουν ενδιαφέρον:

• **Αερόβια** - Χρειάζονται οξυγόνο για να ζήσουν και να πολλαπλασιαστούν.

• **Αναερόβια** - Χρειάζονται περιβάλλον στερούμενο οξυγόνου, δηλαδή να μην υπάρχει αέρας.

Εφόσον υπάρχει αέρας στις δεξαμενές με αποθηκευμένα καύσιμα/λιπαντικά, τα αερόβια βακτηρίδια είναι μια πηγή προβλήματος για τη ναυτιλία.

25-6.1 Άλατα του Θείου

Εάν όμως η μόλυνση εξαπλωθεί, τα αερόβια θα εξατμήσουν την ποσότητα αέρος (οξυγόνου) που υπάρχει. Τότε υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για αναερόβια μόλυνση.

Τα αναερόβια χρησιμοποιούν θείο (sulfur) σαν αναπνευστικό μέσο. Η παρουσία αλάτων του θείου (sulfur salts), βοηθάει στην ανάπτυξη των αναερόβιων βακτηρίων.

25-7 Η επίπτωση της θερμοκρασίας - "Το Θερμικό Σημείο Θανάτου"

Τα βακτήρια είναι οργανισμοί ευαίσθητοι στη θερμοκρασία και διαφέρουν σε ότι αφορά τις συνθήκες που χρειάζονται ώστε να ζουν και ν' αναπαράγονται. Υπάρχει μια ελάχιστη και μέγιστη θερμοκρασία ύπαρξης και μια ιδανική θερμοκρασία για ανάπτυξη.

• Το "θερμικό σημείο θανάτου" (thermal death point), είναι η θερμοκρασία στην οποία σε ένα συγκεκριμένο χρόνο όλα τα βακτήρια θα σκοτωθούν.

• Το Θ.Σ.Θ./χρόνος θανάτου είναι σημαντική πληροφορία για τη ναυτιλία, για λόγους χειρισμού.

25-7.1 Θερμοκρασίες Ανάπτυξης

Τα βακτήρια κατατάσσονται σε τρεις κυρίες κατηγορίες με βάση τη θερμοκρασία που χρειάζονται για ανάπτυξη.

25-7.2 Ψυχρόφιλα (Χαμηλές θερμοκρασίες) - ζουν στο νερό, σε θερμοκρασίες:

Ελάχιστη 0°C

Ιδανική 15°C-20°C

Μέγιστη θερμοκρασία ύπαρξης 30°C

Θερμικό Σημείο Θανάτου >30°C

25-7.3 Μεσόφιλα (Μέσες θερμοκρασίες) - ζουν στο νερό, σε θερμοκρασίες:

Ελάχιστη 5°C

Ιδανική 25°C - 30°C

Μέγιστη 40°C

Θ.Σ.Θ. >40°C

25-7.4 Θερμόφιλα (Υψηλές θερμοκρασίες)

Ελάχιστη 25°C - 45°C
Ιδανική 50°C - 55°C
Μέγιστη 80°C
Θ.Σ.Θ. >80°C

25-8 Πιθανά Αποτελέσματα Μόλυνσης (Επιπτώσεις)

- Οξεία διάβρωση στο Hull Plating
- Φράξιμο Σωλήνων
- Φράξιμο των Heat Exchanger
- Άμεσα Επιταχυνόμενη Διάβρωση των:
 - Αντλιών Καυσίμων.
 - Εξοπλισμού Συστήματος Έγχυσης.
 - Φράξιμο Φίλτρων (Ανεπαρκής τροφοδοσία καυσίμου).

25-8.1 Στο Σύστημα Λιπάνσεως

- Διάβρωση Ορισμένων Σημείων.
- Συχνό Φράξιμο Φίλτρων Λιπαντικού από Βιομάζα, (δραματική φθορά της μηχανής από ελλιπή λίπανση).
- Στιλπνή - Γλοιώδης εμφάνιση του λιπαντικού στο κάρτερ.
- Διάσπαση του λιπαντικού (Degredation).
- Βιομάζα (λάσπη που έχει στιλπνή γκρι - μαύρη εμφάνιση), στα Sump/Drain Tanks.
- Διαβρωμένες μεταλλικές επιφάνειες, σαν αποτέλεσμα των προχωρημένων καταστάσεων μόλυνσης από εξειδωτικά βακτηρίδια του θείου.

25-8.2 Σημείωση: Εφ' όσον τα παραπάνω συμπτώματα εμφανιστούν, συνίσταται το συντομότερο, όπως πραγματοποιηθεί έλεγχος στα έδρανα του στροφαλοφόρου άξονα για τυχόν διάβρωση.

25-9 Μέτρα για την Πρόληψη

Να εφαρμόζεται πλήρης καθαριότητα (good housekeeping procedures). 25-9.1 Για τα λιπαντικά

- Σωστή συντήρηση και λειτουργία του διαχωριστή, ώστε να αφαιρείται το νερό.
- Τη συνεχή λειτουργία των διαχωριστών στους 80°C.
- Η συνολική ποσότητα του λιπαντικού να διέρχεται από το διαχωριστή κατά ελάχιστο 2 φορές/ 24ωρο.

25-9.2 Γενικότερα

- Το σχεδιασμό συστημάτων για να πετύχουμε την μέγιστη αφαίρεση του νερού.
- Να γίνεται συχνά water draining.
- Τη χρησιμοποίηση καθαρού νερού για πλύση δεξαμενών.
- Συχνό καθάρισμα και απολύμανση διαχωριστών και φίλτρων.
- Να μην ανακατεύετε "ύποπτα" καύσιμα με νέα.
- Να ελέγχετε τακτικά για ένδειξη μόλυνσης.

25-10 Μόλυνση σε Double Bottom Tanks (Hull Corrosion)

Έχουν αναφερθεί εξαιρετικές περιπτώσεις διάβρωσης σε double bottom tanks.

25-10.1 Η διάβρωση παίρνει τη μορφή απομονωμένων, σε σχήμα δακτυλιδίου, τρυπών μεγέθους V2 inches βάθους, μέσα στο hull plating.

25-10.2 Εάν δεν ανιχνευτούν θα έχουν διαπεράσει το hull σε μικρό χρονικό διάστημα με σοβαρά αποτελέσματα.

25-10.3 Το πιθανό νερό από πηγές, παρών κατά την πετρέλευση στο καύσιμο, ή διαρροή από steam coils ή να υπάρχει μαζί με τα un-rumprables, διαχωρίζει απ' το καύσιμο και συσσωρεύεται στο πυθμένα της δεξαμενής, όπου τα βακτήρια πολλαπλασιάζονται ραγδαία.

25-11 Τα ενδιάμεσα καύσιμα (Intermediate Fuels)

Τα IF's από σχάση, έχουν υψηλή περιεκτικότητα σε αρωματικούς δεσμούς με μικρό "interfacial tension" με το νερό, τείνουν να γαλακτωματοποιηθούν πιο εύκολα απ' τα straight run.

• Το νερό - λάσπη γαλακτώματος, σχηματίζει ένα εξαιρετικό πεδίο αναπνοής για τα βακτήρια, ειδικά στο interface (ενδιάμεση φάση) μεταξύ νερού και καυσίμου.

25-11.1 Οι διαχωριστές βοηθούν

Το πλεονέκτημα των μαύρων καυσίμων είναι ότι θερμαίνονται στους 98°C για καλό διαχωρισμό.

- Το "Excreta", τα νεκρά τους πτώματα μαζί με το sludge του καυσίμου θα απομακρυνθούν.
- Πιθανά ζωντανά βακτήρια θ' απομακρυνθούν με τη φάση του νερού.

25-12 Ένδειξη Κίνδυνου στα Λιπαντικά

Υπάρχουν αρκετά σημάδια κινδύνου της μόλυνσης στα λιπαντικά.

- Discoloration (αποχρωματισμός) του λιπαντικού.
- Αύξηση στην οξύτητα.
- Σχηματισμός φιλμ ή λάσπης στις μεταλλικές επιφάνειες.
- Πολύ έντονες και δυσάρεστες οσμές υδρόθειου (H₂S).
- Συχνό φράξιμο φίλτρου.
- Κηλίδωση (staining) στα λευκά μέταλλα (bearings).

Συνεχής διαχωρισμός πάνω από 90°C (όταν επιτρέπεται) θα είναι επαρκής να σκοτώσει τα περισσότερα από τα βακτήρια. Πρέπει βέβαια να απομακρυνθεί το νερό.

Προσοχή

Είναι σκόπιμη, η συνεχής λειτουργία των centrifuges ακόμα και όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι. Αποφεύγουμε την πιθανή μόλυνση και επιτυγχάνεται καλύτερη συντήρηση του λιπαντικού.

25-12.1 Η Θεραπεία

Εάν διαπιστωθεί ή υπάρχουν υποψίες για μικροβιακή μόλυνση, τότε επιβάλλεται:

- Να παρθούν δείγματα του λιπαντικού, του νερού και της λάσπης (της βιομάζας) από τις στάσιμες περιοχές του κάρτερ, ή την έξοδο του sludge στο διαχωριστή και απ' το Tank του ψυκτικού νερού.
- Τα δείγματα και όποιες άλλες σχετικές πληροφορίες υπάρχουν, να σταλούν σύντομα στο εργαστήριο της DNVPS για εξέταση και διαπίστωση της παρούσας μόλυνσης και αναγνώριση του μικροβίου, ώστε να προσδιοριστεί το κατάλληλο απολυμαντικό.
- Απαιτείται 100% αποτελεσματική απολύμανση, διαφορετικά εάν υπάρχει κάποια εστία σε σημείο που μπορεί να λιμνάζει νερό, η μόλυνση θα επανέλθει και θα επεκταθεί παντού.

Προσοχή: Συνιστάται μετά την απολύμανση, η αλλαγή του λιπαντικού. "Η Πρόληψη Είναι Καλύτερη από τη Θεραπεία".

25-13 Εναλλακτική Λύση

Υπήρχε στην αγορά μια "συσκευή", για τη θεραπεία της μικροβιακής μόλυνσης για τα καύσιμα και τα λιπαντικά. Η συσκευή αυτή ήταν, κατά τους κατασκευαστές, αποτελεσματική.

25-13.1 Το καύσιμο ή το λιπαντικό διοχετεύεται κάτω από χαμηλή πίεση μέσα σε αυτή τη συσκευή, η οποία παρέχει ένα δυνατό μαγνητικό πεδίο. Η επίδραση του μαγνητικού πεδίου στα μικρόβια είναι να σταματήσει το ρυθμό ανάπτυξής τους και προοδευτικά να τα εξαφανίσει.

25-13.2 Κατά τους κατασκευαστές της συσκευής, επειδή είναι σχεδόν αδύνατο να αφαιρέσουμε και να μην υπάρχει νερό στα fuel / lubricant systems, απαιτείται μια μόνιμη λύση, μια συσκευή που είναι συνέχεια συνδεδεμένη.

25-14 Bilges and Ballast Water

25-14.1 Τα "Bilges" αποτελούν ένα ιδανικό περιβάλλον (συνθήκες) για την ανάπτυξη μικροβίων.

- Το νερό που υπάρχει είναι περίπου στους 25°C.

- Υπάρχει τροφή (oils, slimes), η οποία συσσωρεύεται σε διάφορα λιμνάζοντα σημεία, (stagnation areas).

25-14.2 Ballast Water

Το "ballast water" μπορεί να περιέχει βακτηρίδια, τα οποία "επιτίθενται" σε μεταλλικές επιφάνειες του πλοίου.

• Στο "ballast water" μπορούν να συνυπάρξουν και διάφορες κατηγορίες (strains) βακτηριδίων, που είναι "άκρω βλαβερά" για τον άνθρωπο.

- Ίσως να υπάρχουν διάφορα φυτά και ζωικές υπάρξεις.

25-14.3 Προσοχή!!

Όταν γίνεται "off loading" και αδειάζουμε το ballast water σε άλλη γεωγραφική περιοχή της γης, αποτελεί σοβαρό κίνδυνο αλλά και μοιραίο γεγονός για την τοπική θαλάσσια ζωή.

25-14.4 Ο IMO

Ο IMO έχει αντιδράσει στους κινδύνους του bilge water, με σκοπό να περιορίσει την μόλυνση.

- "Avoid Taking Ballast in Shallow Waters".
- Keep Records of where Ballast is loaded.
- Exchange Ballast Water at Sea.
- Discharge into Approved Areas in a Port.

25-14.5 Πολύ δύσκολος ο έλεγχος!!

Η μικροβιακή μόλυνση όταν αρχίσει και αναπτυχθεί αποτελεί σοβαρή επιδημία, η οποία δεν ελέγχεται εύκολα με τη χρήση biocides.

25-15 Είναι Απόλυτα Αναγκαίο να Βρισκόμαστε σε "Επιφυλακή"

Το κλειδί για να ελαχιστοποιήσουμε την εξάπλωση της επιδημίας των μικροβίων είναι να γνωρίζουν όλοι τη σοβαρότητα του προβλήματος:

- **To Bunker Industry**, όλοι αυτοί που ασχολούνται με την εμπορία, την αποθήκευση και τη μεταφορά των καυσίμων / λιπαντικών.
- **To Shipping Industry**.

25-15.1 Προδιαγραφή για Μολυσμένα Προϊόντα.

Δυστυχώς, δεν μπορεί εύκολα να στραφεί το Shipping Industry εναντίον των Suppliers για "μολυσμένα προϊόντα".

- Δεν υπάρχει προδιαγραφή για ακαταλληλότητα του καυσίμου /λιπαντικού λόγω μικροβιακής μόλυνσης.
- Τα βακτηρίδια μπορεί να υπάρχουν στο καύσιμο /λιπαντικό κατά την παράδοση, σε αδρανή κατάσταση και να αναπτυχθούν στο πλοίο εφόσον "βρουν" κατάλληλες συνθήκες.

25-16 Οικονομικές Επιπτώσεις

Τα έξοδα απολύμανσης ενός πλοίου μπορεί να περιλαμβάνουν τις εξής ενέργειες.

- Ίσως χρειαστεί de-bunkering.
- Demurrage Costs.
- Η απώλεια εισοδήματος του πλοίου μπορεί να είναι σημαντική.
- Η μικροβιακή μόλυνση μπορεί να καταστρέψει το fuel system, lube system, κλπ.

Συνιστάται οι Ship owners/Charterers να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα αμέσως μετά την διαπίστωση του προβλήματος.

25-17 Μικροβιακός Έλεγχος

Το πρώτο βήμα είναι ο έλεγχος για την διαπίστωση του προβλήματος, δηλαδή η "Διάγνωση Μόλυνσης".

25-17.1 Να παρθούν δείγματα του καυσίμου /λιπαντικού και να σταλούν σε ένα εργαστήριο (της DNV) για καλλιέργεια (culture cultivation).

- Να προσδιορίσουμε το μικρόβιο (bacteria, fungi or yeast).
- Να προτείνουμε την καλύτερη θεραπεία.

25-17.2 Τα δείγματα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Σε αυτά που έχουν εμφανή ποσότητα νερού (visible free water).
- Σε αυτά χωρίς εμφανή νερό.

25-17.3 Η διαδικασία της "καλλιέργειας" προχωράει ανάλογα με την ενδεδειγμένη μέθοδο που απαιτεί η κάθε κατηγορία.

- Για τα βακτηρίδια απαιτεί περίπου 24 ώρες.
- Για τα yeast/fungi 48 ώρες.

25-18 Η χρήση "Biocides"

25-18.1 Για την θεραπεία συνιστάται η χρήση biocides σαν "shock treatment" σε fuel systems.

- Σε "heavily contaminated" residual fuel, χρησιμοποιούνται biocides ή detergent.
- Και ακολουθεί, manual cleaning, water blasting και η χρήση chemicals.

25-18.2 Γενική απολύμανση

Σε όλα τα infected facilities, components, barges, κλπ. πρέπει να γίνει "Treatment" με Biocides για να εξασφαλίσουμε πλήρη θεραπεία (100% kill), ώστε να εμποδίσουμε την επαναμόλυνση (reoccurrence of contamination).

25-19 Μειονεκτήματα

- Δεν είναι λειτουργικά εύκολο να μην υπάρξει, κάποια στιγμή, νερό στο fuel ή στο lube system.
- Τα "biocides", παραμένουν ενεργά για μικρή περίοδο.
- Η "ζωή" των biocides, περιορίζεται απ' την θερμοκρασία, γίνεται διάσπαση, π.χ. απ' το circulated hot oil.

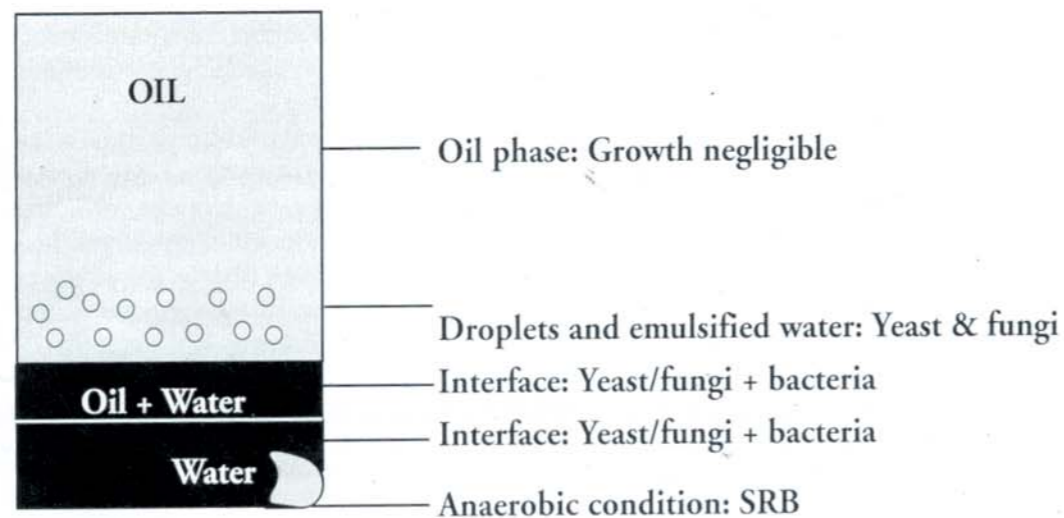
25-20 Τα biocides είναι τοξικά

- Θεωρούνται "Hazardous Toxic Chemicals".
- Απαιτούν προσεκτική χρήση.
- Δημιουργούν προβλήματα Disposal, due to pollution controls.
- Περιέχουν Boron, Iso-thiozolonones, Formaldehyde.

25-21 Εμείς δεν συνιστούμε τη χρήση biocides.

Γι' αυτό η καλύτερη θεραπεία, είναι η Πρόληψη!!

MICROBIAL GROWTH IN TANK SYSTEMS



ΕΦΑΠΑΕ ΤΑΜΕΙΟΥ Τ.Π.Α.Ε.Ν. ΤΟΥ 2008

00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	
00	0.00	101.54	203.05	304.58	406.11	507.64	609.19	710.69	812.20	913.75	1,015.30	1,116.80
01	1,218.36	1,319.89	1,421.43	1,522.95	1,624.48	1,726.00	1,827.51	1,929.06	2,030.60	2,132.11	2,233.64	2,335.14
02	2,436.74	2,538.25	2,639.79	2,741.31	2,842.81	2,944.36	3,045.91	3,147.43	3,248.95	3,350.49	3,452.01	3,553.51
03	3,655.10	3,756.63	3,858.13	3,959.68	4,061.23	4,162.73	4,264.29	4,365.80	4,467.29	4,568.85	4,670.36	4,771.88
04	4,873.45	4,974.98	5,076.50	5,178.05	5,279.55	5,381.08	5,482.63	5,584.14	5,685.69	5,787.19	5,888.75	5,990.25
05	6,091.81	6,193.35	6,294.85	6,396.41	6,497.94	6,599.44	6,701.00	6,802.51	6,904.05	7,005.60	7,107.10	7,208.61
06	7,310.18	7,411.70	7,513.23	7,614.75	7,716.31	7,817.81	7,919.31	8,020.88	8,122.39	8,223.93	8,325.48	8,426.98
07	8,528.54	8,630.08	8,731.56	8,833.13	8,934.68	9,036.16	9,137.73	9,239.24	9,340.76	9,442.26	9,543.83	9,645.33
08	9,746.88	9,848.44	9,949.94	10,051.48	10,153.04	10,254.54	10,356.04	10,457.60	10,559.11	10,660.64	10,762.20	10,863.69
09	10,965.25	11,066.80	11,168.30	11,269.86	11,371.39	11,472.89	11,574.43	11,675.99	11,777.49	11,879.00	11,980.55	12,082.04
10	12,183.61	12,285.16	12,386.64	12,488.20	12,589.75	12,691.26	12,792.80	12,894.35	12,995.86	13,097.36	13,198.93	13,300.45
11	13,402.00	13,503.51	13,605.06	13,706.58	13,808.10	13,909.66	14,011.16	14,112.68	14,214.24	14,315.73	14,417.31	14,518.83
12	14,620.33	14,721.88	14,823.44	14,924.94	15,026.48	15,128.01	15,229.51	15,331.06	15,432.58	15,534.08	15,635.63	15,737.18
13	15,838.69	15,940.23	16,041.80	16,143.29	16,244.83	16,346.38	16,447.89	16,549.43	16,650.95	16,752.48	16,853.99	16,955.55
14	17,057.05	17,158.61	17,260.16	17,361.64	17,463.20	17,564.74	17,666.25	17,767.79	17,869.31	17,970.80	18,072.35	18,173.91
15	18,275.44	18,376.95	18,478.51	18,580.00	18,681.56	18,783.11	18,884.70	18,986.30	19,087.93	19,189.53	19,291.16	19,392.81
16	20,176.08	20,281.18	20,386.24	20,491.30	20,596.43	20,701.49	20,806.56	20,911.64	21,016.73	21,121.84	21,226.94	21,332.08
17	22,162.01	22,270.63	22,379.26	22,487.94	22,596.56	22,705.20	22,813.86	22,922.53	23,031.24	23,140.00	23,248.79	23,357.61
18	24,233.19	24,345.41	24,457.60	24,569.81	24,681.98	24,794.19	24,906.41	25,018.61	25,130.86	25,243.11	25,355.41	25,467.71
19	26,389.75	26,505.45	26,621.23	26,736.94	26,852.70	26,968.41	27,084.11	27,199.81	27,315.54	27,431.31	27,547.06	27,662.81
20	28,631.50	28,750.79	28,870.14	28,989.45	29,108.69	29,227.91	29,347.11	29,466.31	29,585.54	29,704.76	29,824.01	29,943.26
21	30,958.61	31,081.45	31,204.29	31,327.11	31,450.00	31,572.86	31,695.71	31,818.56	31,941.41	32,064.26	32,187.11	32,309.96
22	33,370.99	33,497.35	33,623.76	33,750.20	33,876.56	34,002.98	34,129.39	34,255.81	34,382.24	34,508.66	34,635.09	34,761.51
23	35,868.61	35,998.54	36,128.51	36,258.49	36,388.43	36,518.41	36,648.35	36,778.33	36,908.31	37,038.29	37,168.26	37,298.24
24	38,451.54	38,585.00	38,718.54	38,852.04	38,985.60	39,119.16	39,252.71	39,386.26	39,519.81	39,653.36	39,786.91	39,920.46
25	41,119.75	41,256.81	41,393.89	41,530.94	41,668.04	41,805.06	41,942.11	42,079.16	42,216.21	42,353.26	42,490.31	42,627.36
26	43,873.25	44,013.81	44,154.50	44,295.10	44,435.70	44,576.31	44,716.91	44,857.51	44,998.11	45,138.71	45,279.31	45,419.91
27	46,712.00	46,856.24	47,000.38	47,144.54	47,288.73	47,432.88	47,577.03	47,721.18	47,865.33	48,009.48	48,153.63	48,297.78
28	49,636.06	49,783.81	49,931.55	50,079.29	50,227.00	50,374.74	50,522.48	50,670.21	50,817.95	50,965.69	51,113.43	51,261.17
29	52,645.48	52,796.74	52,948.01	53,099.30	53,250.54	53,401.85	53,553.18	53,704.51	53,855.84	54,007.17	54,158.50	54,309.83
30	55,740.06	55,894.94	56,049.74	56,204.60	56,359.43	56,514.26	56,669.11	56,823.94	56,978.77	57,133.60	57,288.43	57,443.26
31	58,920.00	59,078.38	59,236.79	59,395.18	59,553.58	59,711.94	59,870.29	60,028.64	60,187.00	60,345.35	60,503.71	60,662.06
32	62,185.23	62,347.19	62,509.14	62,671.04	62,832.95	62,994.94	63,156.88	63,318.81	63,480.74	63,642.67	63,804.60	63,966.53
33	65,535.70	65,701.23	65,866.70	66,032.19	66,197.74	66,363.19	66,528.64	66,694.09	66,859.54	67,024.99	67,190.44	67,355.89
34	68,971.50	69,140.56	69,309.61	69,478.61	69,647.73	69,816.76	69,985.81	70,154.84	70,323.87	70,492.90	70,661.93	70,830.96
35	72,492.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

° ΣΣΕ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ Φ/Γ & Δ/Ε ΠΛΟΙΩΝ 2010

Α/Α	Βαθμός-Ειδικότητα	22%			ΦΙΓ	ΕΠΙΔΟΜ. ΣΣ	Δ/Ε		Πλάτος	Ανθ/νό	ΦΙΓ	ΤΡΟΦ.	ΔΕΙΑ (+)	ΠΡΟΜΙΣΘΙΟ		ΑΠΟΜΑΧΙΚΑ			
		Μισθός	Ενεργείες	Κυριακές			ΕΕΟΤ	Δ/Ε 20%						Δ/Ε 40%	ΑΠΛΕΣ (25%)	α-ΑΡΙΣΤΕΣ/ΗΜΕΘΙΟ	ΦΙΓ	Δ/Ε 20%	Δ/Ε 40%
1	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ(251-500)Κ.Ο.Χ.	1323.09	291.08	291.08	1614.17	83.19	198.46	16.54	586.97	12.89	12.89	690.09	9.56	11.47	60.14	418.13			
2	ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ(251-500)Κ.Ο.Χ.	1100.44	242.10	242.10	1342.54		165.07	16.54	488.20	103.12	103.12	591.32	7.95	9.54	50.02	372.90			
3	ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΥΒ/ΠΤΗΣ Α'	1080.06	237.61	237.61	1317.67		162.01	16.54	479.15	103.12	103.12	582.27	7.80	9.36	49.09	368.76			
4	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ(151-250 Κ.Ο.Χ.)	860.65	189.34	189.34	1049.99	23.00	129.10	16.54	475.76	103.12	103.12	578.88	7.75	9.30	48.75	328.23			
5	ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	851.76	187.39	187.39	1039.15		127.76	16.54	377.87	103.12	103.12	480.99	6.15	7.39	38.72	283.41			
6	ΝΑΥΤΟΠΛΑΙΣ	815.82	179.48	179.48	995.30		122.37	16.54	361.93	103.12	103.12	465.05	5.89	7.07	37.08	276.11			
7	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α'	1319.21	290.23	290.23	1609.44	83.19	197.88	16.54	585.25	103.12	103.12	688.37	9.53	11.44	59.96	417.34			
8	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β'	1100.44	242.10	242.10	1342.54		165.07	16.54	488.20	103.12	103.12	591.32	7.95	9.54	50.02	372.90			
9	ΜΗΧ/ΚΟΣ Β'(Πτυχ.μηλ/γού Α')	1080.06	237.61	237.61	1317.67		162.01	16.54	479.15	103.12	103.12	582.27	7.80	9.36	49.09	368.76			
10	ΜΗΧ/ΓΟΣ Α'(υπολόγος 151-300)	1072.40	235.93	235.93	1308.33		160.86	16.54	475.76	103.12	103.12	578.88	7.75	9.30	48.75	328.23			
11	ΜΗΧ/ΓΟΣ Β'(μ/εχρ 300 ΒΗΡ)	815.82	179.48	179.48	995.30	60.26	122.37	16.54	361.93	103.12	103.12	465.05	5.89	7.07	37.08	276.11			
12	ΧΕΙΡ/ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ	815.82	179.48	179.48	995.30		122.37	16.54	361.93	103.12	103.12	465.05	5.89	7.07	37.08	276.11			
13	ΔΟΚΙΜΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ	815.82	179.48	179.48	995.30		122.37	16.54	361.93	103.12	103.12	465.05	5.89	7.07	37.08	276.11			
14	ΜΑΘ/ΝΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ	815.82	179.48	179.48	995.30		122.37	16.54	361.93	103.12	103.12	465.05	5.89	7.07	37.08	276.11			
15	ΜΑΘ/ΝΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ	815.82	179.48	179.48	995.30		122.37	16.54	361.93	103.12	103.12	465.05	5.89	7.07	37.08	276.11			

