

ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ  
ΤΕΛΟΣ  
Ταχ. Γραφείο  
ΚΚ ΠΕΙΡΑΙΑ  
Αριθμός Άδειας  
597



ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: 03 2981

ΓΕΝΑΡΗΣ - ΦΕΒΡΑΡΗΣ 2021  
Χρόνος 46<sup>ος</sup>  
Αριθμός φύλλου 639

# ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ

ΟΡΓΑΝΟ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ» (ΝΣΚ)  
Κολοκοτρώνη 99, Πειραιάς, ΤΚ 18535 - Τηλ: 210 4117578 - Φαξ: 210 4137271 - Τιμή φύλλου: 0,30 ευρώ  
Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: [naftergati@gmail.com](mailto:naftergati@gmail.com) - Έγχρωμη στην Ηλεκτρονική Ιστοσελίδα: [www.nautergatik.gr](http://www.nautergatik.gr)

**Δεν θα ζήσουμε σαν σκλάβο!**  
Η μόνη ελπιδοφόρα επιλογή βρίσκεται στους ταξικούς αγώνες, στην ανασύσταση του εργατικού κινήματος και την ενίσχυση της αντικαπιταλιστικής - αντιμονοπωλιακής πάλης της κοινωνικής συμμαχίας, για την κατάκτηση της εργατικής εξουσίας, την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών της εργατικής τάξης.

## ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

# Πανελλαδική προειδοποιητική απεργία στις 23 - 24 Φλεβάρη ενάντια στην επίθεση εφοπλιστών και κυβέρνησης

## Με προοπτική την κλιμάκωση της πάλης



### Στήριξη από το ΠΑΜΕ

Το ΠΑΜΕ με ανακοίνωση της Εκτελεστικής Γραμματείας στηρίζει τη 48ωρη πανελλαδική απεργία, καλώντας ταυτόχρονα Εργατικά Κέντρα, Ομοσπονδίες, Συνδικάτα και διεθνείς συνδικαλιστικές οργανώσεις να εκφράσουν έμπρακτα την **αλληλεγγύη** τους στον κλάδο των ναυτεργατών.

Σε 48ωρη προειδοποιητική πανελλαδική απεργία σε όλες τις κατηγορίες πλοίων την Τρίτη 23 και την Τετάρτη 24 Φλεβάρη προχώρησαν οι ναυτεργάτες, απέναντι στην επίθεση που έχουν εξαπολύσει εφοπλιστές και κυβέρνηση στις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (ΣΣΕ), στις Φρονιτικές συνθέσεις, στα ασφαλιστικά - συνταξιοδοτικά και συνδικαλιστικά τους δικαιώματα, για τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Η προκήρυξη της απεργίας συμφωνήθηκε σε σύσκεψη 13 ναυτεργατικών σωματείων που πραγματοποιήθηκε στο Εργατικό Κέντρο Πειραιά (ΕΚΠ) στις 11 Φλεβάρη, με πρωτοβουλία των σωματείων ΠΕΜΕΝ, «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ» και ΠΕΕΜΑΓΕΝ.

Την πρόταση για απεργία από 23 Φλεβάρη και ώρα 00.01 έως 24 Φλεβάρη και ώρα 24.00, με προοπτική κλιμάκωσης, επικύρωσαν τα ΔΣ των Σωματείων Πλοιάρχων, Μηχανικών, Μηχανοδηγών «Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», Μαγείρων, Ναυτών, Θαλαμηπόλων, Ηλεκτρολόγων - Ηλεκτρονικών, Οικονομικών Αξιοματικών, Μηχανικών ΜΕΚ, Φρονιτικών, Προσωπικού Τροφοδοσίας, Ναυτών Μ/Σ - Π/Κ - Ο/Γ, Πρακτικών Πλοιάρχων - Κυβερνητών. Στην απεργία συμμετέχουν και οι ναυτεργάτες στα ρυμουλκά - ναυαγοσωστικά σκάφη, με απόφαση του ΔΣ του σωματίου τους, της ΠΕΠΡΝ (δεν ανήκει στην ΠΝΟ).

Οι ναυτεργάτες απαντούν αγωνιστικά στις διαδοχικές αντεργατικές νομοθετικές παρεμβάσεις της κυβέρνησης, που προωθούνται κατ' απαίτηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΣΕΝ), της Ένωσης Φορέων Κρουαζιερόπλοιων (ΕΚΦΝ) κ.ά., και με τις οποίες **ενισχύεται η επιθετικότητα του εφοπλιστικού κεφαλαίου ενάντια τους ναυτεργάτες στα υπό ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία (άνω των 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, κ.ο.χ.) ώστε στη συνέχεια να επεκταθεί στην ακτοπλοία, στην κρουαζιέρα, στα πορθμεία και στα ρυμουλκά, σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.**

Η πάλη των ναυτεργατών αντικειμενικά αφορά το σύνολο της εργατικής τάξης, καθώς τα αντεργατικά μέτρα που προωθούνται σε βάρος τους αποτελούν τροχιοδεικτική βολή για το τι θα επακολουθήσει σε όλους τους κλάδους. **Βασικοί στόχοι του κεφαλαίου, της ΕΕ και των αστικών κυβερνήσεων είναι να ξεμπερδέψουν συνολικά με το θεσμό των κλαδικών ΣΣΕ, να χτυπήσουν την Κοινωνική Ασφάλιση, το εργατικό ταξικό κίνημα και τις διεκδικήσεις των εργαζομένων.**

**Κλιμάκωση της πάλης απέναντι «στον πόλεμο που μας έχουν κηρύξει»**  
Στη σύσκεψη των 13 σωματείων, ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ, **Θ. Ευαγγελάκης**, οργάνωσε: «Εφοπλιστές και κυβέρνηση μας έχουν κηρύξει τον πόλεμο και πρέπει να απαντήσουμε. Δεν θα τελειώσουμε με μία 48ωρη». Η απάντηση

δεν μπορεί να είναι άλλη από την κλιμάκωση της πάλης του κλάδου των ναυτεργατών στα ποντοπόρα και σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Στην κατεύθυνση αυτή, είναι επιτακτική η συγκρότηση επιτροπών αγώνα ναυτεργατών στα

αστικές εισφορές ναυτεργατών, επιφέρει σαρωτικές αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις, στις οργανικές συνθέσεις, σηματοδοτώντας νέες δραματικές περικοπές στους μισθούς και τις συντάξεις, στην Υγεία - Πρόνοια στον κλάδο των ναυτεργατών.



καράβια και ενημέρωσης των συνδικαλιστικών οργανώσεων ναυτεργατών - λιμενεργατών σε όλα τα μεγάλα λιμάνια σε Ευρώπη, Αυστραλία, Αμερική, Ασία και Αφρική, για να εκφράσουν με αγωνιστικές κινητοποιήσεις έμπρακτα την αλληλεγγύη τους στους ναυτεργάτες, που δουλεύουν σε συνθήκες γαλέρας σε πλοία με «σημαίες ευκαρίας».

Τέτοια είναι τα υπό ελληνική και ξένη σημαία πλοία Ελλήνων πλοιοκτητών - εφοπλιστών, μετά και τα νέα εξοντωτικά μέτρα που πήρε σε βάρος των ναυτεργατών η **κυβέρνηση της ΝΔ**, ικανοποιώντας τις αξιώσεις που υπαγόρευσε ο **Θ. Βενιάμης, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών**, έχοντας εξασφαλίσει τη συναίνεση του **ΣΥΡΙΖΑ**, τα οποία κατά τη συζήτηση του αντεργατικού νόμου 4714/2020 στη Βουλή στέρησαν τη στρατηγική ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

**Η πρόσφατη νομοθετική παρέμβαση της κυβέρνησης...**  
Η κυβέρνηση της ΝΔ, συνεχίζοντας «επάξια» το έργο όλων των προκάτοχων της, το καλοκαίρι του 2020 ψήφισε τον **νόμο 4714**, με τον οποίο δίνει νέα προνόμια στους εφοπλιστές.  
Βάζει ταπόπλακα στην κλαδική ΣΣΕ ποντοπόρων, απαλλάσσει τους εφοπλιστές από ασφαλι-

Επιτρέπει την εφαρμογή των «διεθνών κρατούντων», δηλαδή των ΣΣΕ με μισθολόγια πείνας που υπογράφει η εργοδοτική «Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών» (ITF), αυξάνοντας την ένταση της εκμετάλλευσής, με αυξημένες συνθέσεις για τους ναυτεργάτες, δημιουργεί πρόσφορο έδαφος για την αύξηση των εργατικών «ατυχημάτων» - και θανατηφόρων - και επαγγελματικών ασθενειών.

Με επιστολή του υπουργού Ναυτιλίας Ι. Πλακιάτση προς το ΝΑΤ, στις 11/1/2021, και την εγκύκλιο 1/2021 της Διεύθυνσης Ενημερότητας Πλοίων του ΝΑΤ (η εγκύκλιος είχε οριστεί ως θέμα συζήτησης στην ημερήσια διάταξη του ΔΣ του ΝΑΤ στις 12/2 και αποσύρθηκε με παρέμβαση των ναυτεργατικών σωματείων), ενσωματώνονται οι νέοι επαχθείς όροι του νόμου 4714/2020, τους οποίους θέτουν σε εφαρμογή οι εφοπλιστές σε βάρος των ναυτεργατών μέσα από ατομικές συμβάσεις.

Συγκεκριμένα, ο νόμος προβλέπει: «**Στα αμιγώς εμπορικά πλοία άνω των 3.000 κ.ο.χ. που έχουν νηολογηθεί ή νηολογούνται υπό ελληνική σημαία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 (Α' 317) επιτρέπεται η εφαρμογή των διεθνών αναγνωρισμένων και εκάστοτε ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων εργασίας (collective agreements) ΡΝΟ ITF ΤCC ή ΡΝΟ IBF, κατά την ελεύθερη κρίση του πλοιοκτήτη εξαιρετικά και μόνο**

Συνέχεια στην σελ. 3

## ΥΠΟ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

### Δημιουργούν τις προϋποθέσεις για νέα τραγικά ναυτικά ατυχήματα

Τους όρους και τις προϋποθέσεις για νέα τραγικά ναυτικά ατυχήματα συνεχίζει να διαμορφώνει και η κυβέρνηση της ΝΔ, η οποία με άρθρο που πρόδωσε αφιρχνιστικά στο αντιδραστικό νομοσχέδιο του υπουργείου Ναυτιλίας, θέτει στην πράξη ουσιαστικά **υπό κατάργηση την Πλοηγική Υπηρεσία!**  
Πρόκειται για το άρθρο 22, το οποίο αφίνει πλέον τους εφοπλιστές να κανονίζουν κατά το δοκούν αν θα καλέσουν πλοηγό για την ασφαλή πρόσδεση πλοίου στο λιμάνι ή σε αγκυροβόλιο, ενώ την ευθύνη τη ρίχνει στους πλοιάρχους, με όποιες συνέπειες σε περιπτώσεις ατυχήματος.  
**Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων του ΥΕΝ με ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ στις 7.7.2020 - ως Λαγός των εφοπλιστικών απαιτήσεων -** είχε προηγουμένως υποστηρίξει την εξάρτηση των πλοίων από την υποχρέωση πλοήγησης, μεταθέτοντας

την ευθύνη στο καπετάνιο κατά τον κατάπλου και απόπλου των καραβιών σε λιμάνια, με αυξημένους κινδύνους, τη ζωή επιβατών και ναυτεργατών, για την αύξηση των κερδών του εφοπλιστικού κεφαλαίου.  
Οι εργαζόμενοι της Πλοηγικής Υπηρεσίας αντέδρασαν άμεσα με κήρυξη **48ωρης απεργίας** από το σωματείο τους που ξεκίνησε από την Τετάρτη τα ξημερώματα, για να υπερασπιστούν τα δικαιώματά τους και να αναδείξουν πόσο επικίνδυνη είναι αυτή η εξέλιξη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Με την έναρξη της απεργιακής κινητοποίησης, ο ΟΛΠ, δηλαδή η COSCO, κατέθεσε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων με αίτημα να ποινικοποιηθεί ο αγώνας τους με τον χαρακτηρισμό της απεργίας ως παράνομης και καταχρηστικής. Το δικαστήριο του Πειραιά χαρακτήρισε στις 27/1 την απεργία παράνομη. Οι εργαζόμενοι απάντησαν με κήρυξη νέας

48ωρης την οποία κάλυψε η Ομοσπονδία τους.

**Αλληλεγγύη στον αγώνα των εργαζομένων της Πλοηγικής**



Αντιπροσωπεία των ναυτεργατικών σωματείων ΠΕΜΕΝ, ΠΕΕΜΑΓΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ επισκέφτηκε στις 27/1 τον σταθμό της Πλοηγικής Υπηρεσίας στο λιμάνι του Πειραιά, εκφράζοντας

την αλληλεγγύη των ναυτεργατών στον απεργιακό αγώνα των εργαζομένων. Στη διάρκεια της συνάντησής τους, ο πρόεδρος του σωματίου των εργαζομένων της Πλοηγικής, **Γ. Καμάς**, ανέδειξε τη σημασία της υπηρέτησής για την ασφάλεια της ναυτιλίας, λέγοντας ότι τόσο η αυξημένη κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά και διεύθυνση πλοίων, το οποίο επιπλέον έχει και πολλές ιδιομορφίες, αλλά και οι νησιωτικές λιμενικές υποδομές που σε πολλά νησιά είναι έως και επικίνδυνες, απαιτούν αυξημένα μέτρα ασφαλείας. Με άλλα λόγια, «θα έπρεπε να ενισχυθεί με προσωπικό και μέσα η Πλοηγική και όχι να συρρικνώνεται, να υπονομιεύεται» και να απειλούνται οι 138 εργαζόμενοι των 13 σταθμών της υπηρεσίας σε όλη την Ελλάδα. Οι εργαζόμενοι κατήγγειλαν και την προσπάθεια ποινικοποίησης του αγώνα τους και δήλωσαν αποφασισμένοι να συνεχίσουν.

## ΣΥΝΔΕΙΟ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

### ΔΥΝΑΤΟ ΚΚΕ. ΝΟΥΣ - ΚΑΡΔΙΑ - ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΤΙΚΗΣ - ΛΑΪΚΗΣ ΠΑΛΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΟΣΙΑΛΙΣΜΟ

Θέσεις της ΚΕ για το 21<sup>ο</sup> Συνέδριο του ΚΚΕ



Σε «θέσεις μάχης» είναι οι Οργανώσεις του ΚΚΕ και της ΚΝΕ σε όλη τη χώρα, για τη διακίνηση των τριών κειμένων των **Θέσεων της ΚΕ για το 21<sup>ο</sup> Συνέδριο του ΚΚΕ**. Μια μάχη που δίνεται από τις Κομματικές Οργανώσεις σε κάθε πλοίο και κάθε προβλήτα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, στο ΣΕΜΠΟ, στο Ν. Ικόνιο, στο Πέραμα, στη Σαλαμίνα, στη Ραφήνα, το Λαύριο και στις λαϊκές γειτονιές για να φτάσουν όσο πιο πλατιά γίνεται οι θέσεις της ΚΕ στην εργατική τάξη, τους αυτοαπασχολούμενους βιοπλαισιτές, τη νεολαία, το λαό. στους δήμους της Αττικής και γενικότερα.

**1<sup>ο</sup> κείμενο: «Το Κόμμα ως καθοδηγητής του επαναστατικού εργατικού κινήματος, της Κοινωνικής Συμμαχίας στην πάλη για τον Σοσιαλισμό - Κομμουνισμό. Ο απολυτισμός και τα συμπεράσματα από τη δράση της Κεντρικής Επιτροπής και όλου του Κόμματος από το 20<sup>ο</sup> στο 21<sup>ο</sup> Συνέδριο».**

**2<sup>ο</sup> κείμενο: «Η σημερινή διεθνής πραγματικότητα. Το πολιτικό - στρατιωτικό πλαίσιο του σύγχρονου κόσμου. Η κατάσταση στο Διεθνές Κομμουνιστικό Κίνημα και η δράση του ΚΚΕ. Οι εκτιμήσεις του ΚΚΕ για τις εξελίξεις στην εγχώρια οικονομία και στο αστικό πολιτικό σύστημα.»**

**3<sup>ο</sup> κείμενο: «Η ταξική διάρθρωση της Ελληνικής κοινωνίας. Η κατάσταση της εργατικής τάξης. Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα. Η κοινωνική συμμαχία και η παρέμβαση του ΚΚΕ».**

Τα μέλη και φίλοι του ΚΚΕ και της ΚΝΕ, «οργάνων» πλοία, τις προβλήτες, τις πιάσες και τα στέκια των ναυτεργατών και των λιμενεργατών. Επιβεβαιώνεται στην πράξη το κύρος του ΚΚΕ κι οι πολιτικοί δεσμοί με τους ναυτεργάτες και τους λιμενεργάτες. Αποτελεί συνέχεια της συμβολής του Κομμουνιστών στις μάχες που δόθηκαν όλο το προηγούμενο διάστημα, συζήτησης με αυξημένες απαιτήσεις με τους εργάτες για τις θέσεις της ΚΕ για το 21<sup>ο</sup> Συνέδριο του ΚΚΕ για να περάσει στην αντιπαράθεση το εργατικό κίνημα.

Το αγωνιστικό - αισιόδοξο κλίμα τροφόμεται με τη μαχητική συμμετοχή περισσότερων μελών και φίλων του Κόμματος στη μάχη για τη μεγαλύτερη διακίνηση και τη συζήτηση των θέσεων της ΚΕ πολιτικό έργο για την οργάνωση της ταξικής πάλης στους χώρους δουλειάς, στο κλάδο των ναυτεργατών γενικότερα.

## ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΠΕΜΕΝ - «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»

Μάχη μεγάλης σημασίας για την ενίσχυση της πάλης του κλάδου των ναυτεργατών



Με ανακοινώσεις η **Ενωτική Δημοκρατική Συνεργασία (ΕΔΑΣ)** στην ΠΕΜΕΝ και ο **Αγωνιστικός Συνδυασμός μηχανοδηγών στο σωματείο «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»** καλούν τα μέλη των σωματείων τους μηχανικούς και μηχανοδηγούς να συμμετάσχουν μαζί

σε αρχαιρεσίες καθώς μέσα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης, διασποράς της πανδημίας και έντασης της αντεργατικής επίθεσης εφοπλιστών - κυβέρνησης αποκτά μεγάλη σημασία η ενίσχυση της ΠΕΜΕΝ και του ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ για την οργάνωση και αποτελεσματικότητα της πάλης των ναυτεργατών.  
**Η πρωτοπόρα δράση της ΠΕΜΕΝ, που συμπεριλαμβάνει με τα σωματεία «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», ΠΕΕΜΑΓΕΝ, αποτελεί την πραγματική αντίσταση στα αντεργατικά τους σχέδια κυβέρνησης εφοπλιστών (...)**Τα σωματεία ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ πρωτοστάτησαν στην ανάπτυξη πολύμορφων αγωνιστικών - απεργιακών κινητοποιήσεων, για το σύνολο των εξομμένων προβλημάτων των μηχανικών, των μηχανοδηγών και συνολικά όλων των ναυτεργατών. **Οι αρχαιρεσίες ξεκίνησαν στις 2 Νοεμβρίου 2021, και συνεχίζονται στην έδρα της ΠΕΜΕΝ Μπουμπουλίνας 21, Πειραιάς τηλ. 210-4179144 - email: [pemen@otenet.gr](mailto:pemen@otenet.gr)**  
Επίσης συνεχίζονται οι αρχαιρεσίες στο ιστορικό Σωματείο «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ» οι οποίες που ξεκίνησαν στις 14 Δεκέμβρη 2020 στην έδρα του σωματίου **Νοταρά 108, Πειραιάς τηλ. 210-4280102 - email: [stefenson4@gmail.com](mailto:stefenson4@gmail.com)**

**ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ**

**Αντεργατικός νόμος  
«Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική (...) και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή»**

«Η κυβέρνηση της ΝΔ και το υπουργείο ναυτιλίας, αξιοποιεί την πανδημία του κορωνοϊού, νομοθετεί σειρά αντεργατικών μέτρων, ενώ πίσω από τα **σαθρά επιχειρήματα** περί «**τόνωσης της ναυτοσύνης**» και της «**ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου**» κρύβονται οι απαιτήσεις του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Μετά τον νόμο έκτρωμα **4714/2020** που καταργεί τις ΣΣΕ στα ποντοπόρα καράβια και παρεμβαίνει στις διαδικασίες του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, η κυβέρνηση με το νομοσχέδιο «**Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική (...) και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή**» το οποίο **ψήφισαν οι βουλευτές της ΝΔ και το κόμμα «Ελληνική Λύση» στην ολομέλεια της βουλής στις 27 Γενάρη** κλιμακώνει την επίθεση ενάντια στους ναυτεργάτες γενικότερα στους εργαζόμενους.

Από το **1ο μέχρι το τελευταίο το 48ο άρθρο** του, περιλαμβάνει νέα αντεργατικά μέτρα και προνόμια σε εφοπλιστές, επιχειρηματικούς ομίλους, που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία, τη ναυπηγοεπισκευή, τον παράκτιο τουρισμό, την αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες, την εξόρυξη και μεταφορά της ενέργειας, πετρελαίου - φυσικού αερίου σε υποδομές αποθήκευσης και διανομής μέσω των αγωγών από τα λιμάνια της χώρας.

Στο νομοσχέδιο δεν γίνεται καμία αναφορά για τα οξυμμένα προβλήματα και τις πραγματικές ανάγκες των ναυτεργατών, ενώ αντίθετα ακόμα και η παράταση της επιδότησης των **534 ευρώ** για ελάχιστους ναυτεργάτες, που είναι σε κατάσταση αναστολής, δεν τους έχει δοθεί για τους μήνες **Οκτώβρη, Νοέμβρη, Δεκέμβρη 2020**. Συνεχίζονται οι περιορισμοί στην επιδότηση των ανέργων, με τους μακροχρόνια άνεργους να αποκλείονται ακόμα και από το επίδομα πείνας των **350 ευρώ**.

Καμία κάλυψη για τους ναυτεργάτες που είναι στα ποντοπόρα, με τους περιορισμούς που υπάρχουν από την πανδημία, η οποία έχει προκαλέσει πολύμηνη ανεργία στους αντικαταστάτες τους.

Το **άρθρο 17** τροποποιεί το **Ν.Δ 99/1973** που καθορίζει την σύσταση του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) και με την **παρ.2, ε**, δίνει τη δυνατότητα να καλύπτονται **το σύνολο ή μέρος από τα δίδακτρα που καταβάλλουν οι μαθητές που φοιτούν σε Ιδιωτικά Τεχνικά Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού**.

**Αποτελεί φωτογραφική ρύθμιση για το μοναδικό μέχρι σήμερα Ιδιωτικό Τεχνικό Λύκειο Εμπορικού Ναυτικού**, που έχει ιδρύσει ο εφοπλιστής **Π. Τάσκος** στη Χίο και αναγνωρίζεται από το κράτος. Οι μαθητές για τα **3 χρόνια** του Λυκείου καταβάλουν **4.000 ευρώ** ανά έτος, ενώ διαθέτει και δομή στην οποία αν ο μαθητής διαμένει καταβάλλει επιπρόσθετα **3.500 ευρώ το χρόνο**.

Στο νομοσχέδιο προστίθενται κριτήρια για τις θέσεις Διευθυντών σε ΚΕΣΕΝ - ΑΕΝ, που τους καθορίζει ο υπουργός ναυτιλίας ενώ διατηρείται το στρατιωτικό καθεστώς με την παρουσία Λιμενικών στις θέσεις Διοικητών και Υποδιοικητών.

Θεσμοθετεί την τηλεεκπαίδευση σε ναυτική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση, εφαρμόζοντας την θέση των εφοπλιστών και για να καλύψει τις τεράστιες ελλείψεις σε εκπαιδευτικό προσωπικό, υλικοτεχνική και κτηριακή υποδομή.

Καλούμε τους ναυτεργάτες να κλιμακώσουν την πάλη μας, με την οργάνωση απεργιακών κινητοποιήσεων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική της κυβέρνησης, των εφοπλιστών».

**Νέα αντεργατικά μέτρα για την οργανική σύνθεση των ναυτεργατών στα πλοία**

Η κυβέρνηση - YEN προχώρησε στη λήψη νέων αντεργατικών μέτρων αξιοποιώντας την πανδημία COVID 19 για τη στήριξη των συμπεριφερόντων των εφοπλιστών .

Συγκεκριμένα:

«Για το χρονικό διάστημα από την 10η Οκτωβρίου 2020 έως και την 31.03.2021, στα πλοία υπό ελληνική σημαία, άνω των 3000 κ.ο.χ., που έχουν νηολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 (Α' 317), δεν εφαρμόζονται οι απαιτήσεις οργανικής σύνθεσης της οικείας εγκριτικής απόφασης και δεν επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται. Η χρονική περίοδος δύναται να παρατείνεται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από το πέρας του παραπάνω χρονικού διαστήματος, εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται άμεσος κίνδυνος εξάρσης του κορωνοϊού COVID-19.»

**Να παρθούν μέτρα για την προστασία της υγείας των ναυτεργατών και των επιβατών στα καράβια**

• 10 επιβεβαιωμένα κρούσματα κορωνοϊού στο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΚΥΔΩΝ»

«Επανελημμένες είναι οι παρεμβάσεις και οι καταγγελίες από τα ναυτεργατικά σωματεια **ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ - ΠΕΕΜΑΓΕΝ**, από την πρώτη στιγμή της εκδήλωσης της πανδημίας του κορωνοϊού. Απαίτησαν μέτρα ελέγχου και προστασίας των ναυτεργατών, σε όλες τις κατηγορίες των καραβιών.

Η κυβέρνηση της ΝΔ, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Υγείας, οι εφοπλιστικές εταιρείες, φέρουν την πλήρη ευθύνη για την επικίνδυνη κατάσταση, που διαμορφώνεται από την έλλειψη ουσιαστικών μέτρων για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού στο κλάδο των ναυτεργατών.

Χαρακτηριστικό είναι και το πρόσφατο γεγονός, με το **Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΚΥΔΩΝ»** της ναυτιλιακής εταιρείας **ΑΝΕΚ LINES**, που εκτελεί δρομολόγια στα λιμάνια Σαν Ντομίνγκο και Σαν Χουάν, στην Καραϊβική, με **10 επιβεβαιωμένα κρούσματα κορωνοϊού**, κατόπιν υγειονομικού ελέγχου που πραγματοποιήθηκε και συνεχίζεται, στα μέλη του πληρώματος του.

Επαναλαμβάνουμε τη θέση μας, να σχεδιαστεί και να οργανωθεί άμεσα προληπτικός έλεγχος από τον ΕΟΔΥ για τους ναυτεργάτες, τους επιβάτες, στα καράβια της επιβατηγού ναυτιλίας και στις άλλες κατηγορίες και να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την υγεία των πληρωμάτων και των

επιβατών.

**Απαιτούμε:**

- **Να παρθούν ουσιαστικά μέτρα για την προστασία της υγείας των ναυτεργατών και των επιβατών στα καράβια.**
- **Άμεσα να οργανωθεί προληπτικός έλεγχος από τον ΕΟΔΥ για τους ναυτεργάτες στα καράβια της επιβατηγού ναυτιλίας και στις άλλες κατηγορίες.**
- **Με ευθύνη της κυβέρνησης και των εφοπλιστικών εταιρειών κάθε πλοίο να εξοπλιστεί με όλα τα απαραίτητα υλικά για τον καθαρισμό και την απολύμανση όλων των χώρων και για την ατομική προστασία των ναυτεργατών όπως κατάλληλα καθαριστικά, μάσκες, αντισηπτικά κ.ά.**
- **Καμία απόλυση, καμία μείωση των οργανικών συνθέσεων των καραβιών, ενάντια στην εργασιακή ζούγκλα, στα απάνθρωπα ωράρια δουλειάς, στην απλήρωτη εργασία.»**

**ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ**

**Πλοίο LNG ναυλώθηκε για 350,000 δολάρια την ημέρα – ο υψηλότερος ναύλος στα χρονικά της ποντοπόρου ναυτιλίας!**

«Η BP ναύλωσε το 175,000 m<sup>3</sup> LNG για 350,000 δολάρια την ημέρα για την μεταφορά φυσικού αερίου από το "Bonny" της Νιγηρίας για την Ευρώπη στις αρχές Φεβρουαρίου. Ο συγκεκριμένος ναύλος έσπασε όλα τα ρεκόρ και είναι ο υψηλότερος ναύλος στα χρονικά της ποντοπόρου ναυτιλίας σύμφωνα με το WORLD RECORD ACADEMY. Τα ναύλα στη μεταφορά φυσικού αερίου κυμαίνονται σε πάρα πολύ υψηλά επίπεδα και είναι πολύ κερδοφόρα για τους μεταφορείς, ενώ η αξία του φυσικού αερίου στην Ασία είναι πολύ περισσότερη από την Αμερική και παρόλο που οι ναυλωτές πληρώνουν τεράστια ποσά στην μεταφορά τα κέρδη τους είναι τεράστια. Τα ναύλα στον Ατλαντικό αυξήθηκαν από τα 99,000 δολάρια την ημέρα στις 5 Ια-



νουαρίου στα 322,000 δολάρια την ημέρα στις 8 Ιανουαρίου και αυτά του Ειρηνικού στα 221,750 δολάρια ανά ημέρα σύμφωνα με το Sark Commodities, μια κοινοπραξία μεταξύ της Kpler και της Powernext. Στο φυσικό αέριο υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για να αυξηθούν τα κέρδη και για τους μεταφορείς και τους φορτωτές και να συνεχίσουν να επωφελούνται από τη μεταφορά του. Το πρόβλημα – παρόμοιο με αυτό που συμβαίνει στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων – είναι ότι δεν υπάρχουν αρκετά πλοία LNG για να ικανοποιηθεί η τεράστια ζήτηση. Ωστόσο, ορισμένοι φορτωτές δεν μπορούν να βρουν πλοία για φόρτωση ακόμη και όταν προσφέρονται να πληρώσουν τιμές ρεκόρ στους μεταφορείς.»

**ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΤΟ «NORMAN ATLANTIC» Ενοχοι 5 από τους 11 κατηγορούμενους**

Εξι χρόνια πέρασαν από το δρομολόγιο του φορητού πλοίου «Norman Atlantic», στις 28 Δεκέμβρη 2014, όταν έχασαν τη ζωή τους 12 άνθρωποι, ενώ ακόμη 18 θεωρούνται έως και σήμερα αγνοούμενοι, χωρίς να έχει επιβεβαιωθεί ότι αυτοί είναι και ο τελικός αριθμός, όταν ξέσπασε φωτιά, στο ταξίδι Πάτρα - Ανκόνα, ανοιχτά της Ηγουμενίτσας.

Με απόφαση του το Β' Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιά, για την πολύνεκρη τραγωδία στο επιβατηγό - οχηματοαγωγό πλοίο το δικαστήριο έκρινε ένοχους πέντε από τους έντεκα κατηγορούμενους, μεταξύ των οποίων και ο πρόεδρος και ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK, αλλά και οι αξιωματικοί που επέβαιναν στο πλοίο, κατά περίπτωση, για τα αδικήματα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή, του εμπρησμού από αμέλεια και των επικίνδυνων παρεμβάσεων στη συγκοινωνία πλοίων από αμέλεια.

Το δικαστήριο επέβαλε στον πρόεδρο και τον διευθύνοντα σύμβουλο της ANEK ποινή φυλάκισης 16 χρόνια στον καθένα, εκ των οποίων εκητέα είναι τα πέντε χρόνια. Στον υπεύθυνο της ANEK που επέβαινε στο πλοίο, επέβαλε ποινή φυλάκισης 14 χρόνια, ενώ σε δύο ναυτικούς υπεύθυνους στη φόρτωση επέβαλε ποινή 6 χρόνια και 5 χρόνια και 2 μήνες στον καθένα.

Κατά το κατηγορητήριο, η πυρκαγιά προκλήθηκε από την υπερθέρμανση φορητού ψυγείου.

Στο κατηγορητήριο και στη δική δεν επισημαίνονται τα σοβαρά στοιχεία που από την πρώτη στιγμή αποκάλυψαν τα ταξικά ναυτεργατικά σωματεια **ΠΕΜΕΝ, «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», ΠΕΕΜΑΓΕΝ**, όπως ότι στο πλοίο δόθηκε άδεια απόπλου να βγει στην Αδριατική με σφοδρή θαλασσοταραχή και παρά τις σοβαρές παρατηρήσεις που είχαν γίνει για προβλήματα του πλοίου στις 19 Δεκέμβρη 2014, μετά από επιθεώρηση του Λιμενικού, σε ό,τι αφορά τις πόρτες πυρόσβεσης, τις υδατοστεγείς θύρες, το πλάνο διαχείρισης επιβατών και τα φώτα κινδύνου. Επίσης, ότι το πλοίο ήταν υψηλού κινδύνου λόγω της μειωμένης οργανικής σύνθεσης, γεγονός που είχε άμεσες επιπτώσεις στην επιχείρηση διάσωσης κ.ά.

**Πειρατικές επιθέσεις**

«Τα πρόσφατα κρούσματα με πειρατείες σε βάρος των ναυτεργατών επιβεβαιώνουν τις επανειλημμένες καταγγελίες μας, ότι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα θιασιάζεται, για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας των εφοπλιστών, του κεφαλαίου»  
Μετά την πειρατική επιδρομή και απαγωγή των 3 ναυτεργατών του εφοπλιστικού δεξαμενόπλοιο **«ΣΤΕΛΙΟΣ Κ.»** πλοιοκτησίας **Ι. Κουνιανάκη**, στην θαλάσσια περιοχή της **Νιγηρίας**, νέα απαγωγή **4** ναυτεργατών εκδηλώθηκε την **Κυριακή 29 Νοέμβρη**, στο **Δ/Ε «AGISILAOS»** της ναυτιλιακής εταιρείας **CAPITAL SHIP MANAGEMENT**, του εφοπλιστή **Ε. Μαρινάκη**, που βρισκόταν στο κόλπο της **Γουινέας**.

Επίσης μετά από πειρατική επιδρομή στο φορητό πλοίο τουρκικών συμφερόντων **«MV Mozart»**, στον Κόλπο της Γουινέας, σκότωσαν ένα μέλος του πληρώματός του και απήγαγαν άλλους 15 ναυτικούς. Η ιδιωτική εταιρεία ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών «Dryad Global» ενημέρωσε για την επίθεση στις 24 Γενάρη, μέσω της ισραηελίδας προσθέτοντας ότι οι όμηροι είναι όλοι Τούρκοι και ο νεκρός συνάδελφός τους Αζέρος. Κατά την εταιρεία Dryad Global, το φορητό πλοίο εκτελούσε δρομολόγιο από το Λάγκος (Νιγηρία) προς την Κέιπ Τάουν (Νότια Αφρική) όταν υπέστη την επίθεση των πειρατών.

**Τα ταξικά σωματεια απαιτούν η κυβέρνηση της ΝΔ, το υπουργείο ναυτιλίας και οι πλοιοκτήτες να αναλάβουν τις ευθύνες τους, άμεσα να πάρουν όλα τα αναγκαία μέτρα για τον ασφαλή επαναπατρισμό των ναυτεργατών.»**

**Καταγγέλλουν παρέμβαση αστυνομικών στην είσοδο των σωματείων**

**Παρέμβαση αστυνομικών οργάνων στην είσοδο του κτιρίου των γραφείων των ναυτεργατικών σωματείων**, στην Κολοκοτρώνη 132 στον Πειραιά, με πρόσχημα τον έλεγχο για τυχόν «συνωπισμό», καταγγέλλουν τα **ναυτεργατικά σωματεια ΠΕΜΕΝ, «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», ΠΕΕΜΑΓΕΝ**.

Το περιστατικό καταγράφηκε **στις 18 Γενάρη** το πρωί και όπως τονίζουν τα σωματεια, αποτελεί ένα ακόμα σαφές δείγμα για τα όσα προετοιμάζει η κυβέρνηση με τα «**νέα αντεργατικά και κατασταλτικά μέτρα** και **εμπόδια στη συνδικαλιστική δράση**, για να επιβάλει συνθήκες γαλέρας και σιγή νεκροταφείου στα συνδικάτα».

Όπως σημειώνουν τα σωματεια, αν η κυβέρνηση ενδιαφερόταν για την υγεία των εργαζομένων θα εφαρμόζε τα μέτρα που απαίτησαν από την πρώτη στιγμή εκδήλωσης της πανδημίας, για την ασφάλεια και την προστασία της υγείας των ναυτεργατών, των εργαζομένων στους χώρους δουλειάς, για άμεσες μαζικές προσλήψεις υγειονομικού προσωπικού κ.ά.

Τα σωματεια κάνουν σαφές ότι «**δεν κάνουμε βήμα πίσω στη συνδικαλιστική δράση**, **δεν σκύβουμε το κεφάλι στις απαγορεύσεις**, **τους περιορισμούς**, **όσα μέτρα και αν πάρουν**, **συνεχίζουμε τον αγώνα** για την **προστασία της υγείας μας**, **ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική**, **για ζωή με δικαιώματα».**

**ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ**  
ΜΗΝΙΑΙΑ  
ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ  
ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ  
Ιδιοκτησία του Συλλόγου  
Ναυτεργατική  
Συνδικαλιστική Κίνηση  
**ΣΥΝΤΑΞΣΕΤΑΙ  
ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**  
Εκδότης - Υπεύθυνος  
σύμφωνα με το νόμο:  
**ΠΕΤΡΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**  
Κολοκοτρώνη 99  
Πειραιάς - ΤΚ: 185 35  
Τηλ: 210 - 41 17 578  
Φαξ: 210 - 41 37 271  
**Υπεύθυνη  
Τυπογραφείου:**  
**ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΜΑΡΙΑ**  
Ναυάρχου Νικολάου 92  
Πειραιάς - ΤΚ: 185 35  
Τηλ: 210 - 41 70 479  
**ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ**  
Εσωτερικού: Ευρώ 15  
Εξωτερικού: Ευρώ 50

**ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΓΕΝΑΡΗ - ΦΛΕΒΑΡΗ 2021**

**Συνάδελφοι, σας ενημερώνουμε ότι λειτουργεί το Portal της «Ναυτεργατικής» (www.nautergatikiki.gr) τόσο για την ίδια την εφημερίδα όσο και για γενικότερη ενημέρωση.**

**Επικοινωνήστε με τη «Ναυτεργατική» στείλε μας την ανταπόκρισή σου από τη ζωή και τη δράση στα καράβια, στείλε μας τη γνώμη σου. Γίνε συνδρομητής στη «Ν» με 15€ το χρόνο στέλνοντας τα στοιχεία σου στο e-mail: nautergatikiki@gmail.com (Νίκος Πέτρου).**

Κολοκοτρώνη 99, Πειραιάς, ΤΚ 185 35  
Τηλ: 210 4117578 - Φαξ: 210 4137271

**Η ύλη του παρόντος φύλλου έκλεισε 23 Φλεβάρη 2021**

# Πανελλαδική προειδοποιητική απεργία στις 23 - 24 Φλεβάρη ενάντια στην επίθεση εφοπλιστών και κυβέρνησης

Συνέχεια από την σελ. 1

**για τις ναυτολογίες ειδικοτήτων του κατωτέρου πληρώματος, καθώς και των ειδικοτήτων του ανθυποπλοιάρχου και Γ' μηχανικού Ε.Ν.»!**

**Το τι μισθοί πείνας θα διαμορφωθούν φανερώνεται από το εξής παράδειγμα:** Σύμφωνα με τη μισθολογική κλίμακα της ΙΤΦ, οι συνολικές αποδοχές του ναύτη στα ποντοπόρα καράβια είναι: Βασικός μισθός 625 δολάρια, πληρωμή αδειών 52,08 δολάρια, πληρωμή για άδειες εθνικών εορτών 30,05 δολάρια, 391 δολάρια για 104 ώρες υπερωρίας. Σύνολο: 1.098,13 δολάρια το μήνα, για 12ωρη δουλειά τη μέρα - 72 ώρες δουλειά τη βδομάδα.

**...και το ντόμινο αντεργατικών εξελίξεων**

Από εκεί και μετά ξεκινά ένα ντόμινο αντεργατικών εξελίξεων.

Μέχρι τώρα με την κάλυψη της κυβέρνησης της ΝΔ και των προηγούμενων κυβερνήσεων, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, οι εφοπλιστές για δεκαετίες δεν εφαρμόζουν την ελληνική κλαδική ΣΣΕ των ποντοπόρων και δεν καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές στο ΝΑΤ και στα άλλα ταμεία των ναυτεργατών, για το 80% της οργανικής σύνθεσης στα υπό ελληνική σημαία πλοία. Η εφαρμογή



της ελληνικής κλαδικής ΣΣΕ και η καταβολή ασφαλιστικών εισφορών γίνονταν **μόνο για 4 - 6 Έλληνες ναυτεργάτες**, όταν κατά μέσο όρο σε αυτήν την κατηγορία πλοίων τα μέλη του πληρώματος είναι 22 - 25 ναυτεργάτες.

Τώρα, ο νόμος 4714/2020 επεκτείνει την εφοπλιστική ασυδοσία, προβλέποντας ότι «*εφόσον στο πλοίο υπηρετούν ανώτεροι Έλληνες αξιωματικοί (πέραν 4 ή 5 ή 6) ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται των δικών του ασφαλιστικών εισφορών, και παρακρατεί από τη μισθοδοσία τους και αποδίδει στο ΝΑΤ τη δική τους τακτική εισφορά*».

**Με άλλα λόγια, η εφοπλιστική της ΣΣΕ της ΙΤΦ σημαίνει απαλλαγή των εφοπλιστών από τις ασφαλιστικές εισφορές** που πλήρωναν μέχρι τώρα για τους Έλληνες αξιωματικούς τους οποίους απασχολούσαν στα ποντοπόρα πλοία, είτε οι εφοπλιστές ήταν υποχρεωμένοι να τους απασχολούν βάσει της οργανικής σύνθεσης, είτε τους απασχολούσαν χωρίς να απαιτείται από την οργανική σύνθεση. Ειδικότερα, για τους Έλληνες αξιωματικούς που οι εφοπλιστές απασχολούν χωρίς να υποχρεούνται από την οργανική σύνθεση, τις ασφαλιστικές εισφορές από τις οποίες απαλλάσσονται οι εφοπλιστές αναλαμβάνει να πληρώσει το κράτος, δηλαδή συνολικά οι εργαζόμενοι και ο λαός πληρώνουν μέσω της φορολογηλασίας τις υποχρεώσεις των εφοπλιστών.

Ακόμα, στην εγκύκλιο του ΝΑΤ αναφέρεται ότι με βάση τον νόμο οι **σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), πλοιάρχων και μηχανικών**, επιδοτούνται πάλιν όλοι από το κράτος και για τα δύο εκπαιδευτικά ταξίδια σε πλοία. Μέχρι τώρα επιδοτούνταν μόνο για το ένα. Για το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι ο σπουδαστής πληρώνεται και ασφαλιζόταν από τον εφοπλιστή. Ετσι, **αντί ο εφοπλιστής να πληρώνει και να καταβάλλει τις εισφορές για όλα τα εκπαιδευτικά ταξίδια, με τις νέες ρυθμίσεις απαλλάσσεται πλήρως από την καταβολή μισθού και ασφαλιστικών εισφορών για τους σπουδαστές.** Η πλήρης κρατική επιδότηση, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι στους σπουδαστές ανατίθενται καθήκοντα για να είναι μέλη του πληρώματος, σημαίνει ότι το αστικό κράτος, και πάλι με λεφτά που έχει φοροληλατήσει από τους εργαζόμενους και το λαό, προσφέρει δωρεάν εργατική δύναμη στους εφοπλιστές, δηλαδή ακόμα περισσότερα κέρδη.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι χιλιάδες σπουδαστές εργατικών - λαϊκών οικογενειών αναγκάζονται να αποχωρήσουν από τις ΑΕΝ, γενικότερα από τις ναυτικές σχολές, γιατί δεν βρίσκουν μάθημα για να πραγματοποιήσουν τα δύο εκπαιδευτικά ταξίδια... στα 5.000 πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών! Αυτό συμβαίνει γιατί οι εφοπλιστές, με τη στήριξη των αστικών κυβερνήσεων, «κλείνουν τη στρόφιγγα» προκειμένου να ασκήσουν πίεση στη νέα και παλιά βάρδια της εργατικής τάξης, στους σπουδαστές και τους ναυτεργάτες, για να επιβάλουν τους επαχθείς όρους



Από πρόσφατη κινητοποίηση στη διοίκηση του ΝΑΤ

τους, προκειμένου να διασφαλίσουν την πρωτοκαθεδρία τους στην κορυφή της πυραμίδας της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Περαιτέρω, ο νόμος **επιτρέπει στους εφοπλιστές να μην απασχολούν Έλληνα πλοίαρχο**, όπως ήταν υποχρεωμένοι να κάνουν μέχρι τώρα με βάση τον προηγούμενο νόμο, με αποτέλεσμα ακόμα και οι πλοίαρχοι να χάσουν συγκροτημένα δικαιώματα.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΝΑΤ, ήδη ναυτιλιακές εταιρείες 15 ποντοπόρων πλοίων έχουν στείλει στο Ταμείο σχετικό «σήμα», ζητώντας ενημέρωση για τον υπολογισμό των ναυτολογίων σύμφωνα με τα μισθολογία της ΙΤΦ και για τις κρατήσεις επί αυτών.

**Τα παραπάνω αφορούν χιλιάδες ναυτεργάτες**, με τους εφοπλιστές να μπορούν να τους επιβάλλουν τους επαχθείς όρους που περιλαμβάνονται στις διεθνώς ισχύουσες συμβάσεις, τις οποίες συνάπτουν με τις δυνάμεις του εργοδοτικού - κυβερνητικού συνδικαλισμού.

Παράλληλα, η απαλλαγή των ασφαλιστικών εισφορών επιφέρει ένα ακόμα πλήγμα στα ασφαλιστικά ταμεία. Σύμφωνα με τα στοιχεία ανέχεται σε 1 δισεκατομμύριο ευρώ περίπου το ετήσιο έλλειμμα του ΝΑΤ και των άλλων ασφαλιστικών ταμείων των ναυτεργατών, πλοϊτών που παράχθηκε από τους εργάτες της θάλασσας αλλά ως υπεραξία βρίσκεται στα θησαυροφυλάκια των εφοπλιστών!

## Διαχρονική νομοθετική προστασία του εφοπλιστικού κεφαλαίου...

Ο νόμος 4714/2020 και οι επιπτώσεις που προκαλεί σε βάρος των ναυτεργατών είναι ένα ακόμα επεισόδιο στη διαχρονική προστασία που παρέχουν οι κυβερνήσεις του κεφαλαίου στους εφοπλιστές, οι οποίοι αποτελούν ένα από τα πιο ισχυρά τμήματα της ελληνικής αστικής τάξης.

Η εκμετάλλευση των ναυτεργατών και οι αξιώσεις των εφοπλιστών είναι κατοχυρωμένες στους αστικούς νόμους και τα Συντάγματα.

**Το άρθρο 107 του Συντάγματος** (παράγραφος 1) προσδίδει συνταγματική ισχύ στη νομοθεσία που αφορά την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, εμβληματική περίπτωση της οποίας αποτελεί το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 περί «*εισαγωγής και προστασίας κεφαλαίων και επενδύσεων*».

Την ίδια συνταγματική ισχύ αποδίδει και σε διατάξεις του νόμου 27/1975 «*περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων*».

Αυτό σημαίνει ότι έχουν αποκτήσει συνταγματική ισχύ (!) δεκάδες φοροαπαλλαγές του εφοπλιστικού κεφαλαίου, μεταξύ των οποίων και η πλήρης απαλλαγή του από οποιονδήποτε φόρο εισοδήματος από τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων. Ο μοναδικός φόρος που πληρώνουν οι εφοπλιστές είναι ένα συμβολικό «τέλος» (ο λεγόμενος tonnage tax) ανά κόρο (μονάδα μέτρησης όγκου στα πλοία), ανεξάρτητα από τα κέρδη εκμετάλλευσης του πλοίου.

Με τον **ευρωενωσιακό κανονισμό 3577/1992** επιβλήθηκε από την ΕΕ η «απελευθέρωση» των θαλάσσιων ενδομεταφορών, στο πλαίσιο της ενιαίας καπιταλιστικής αγοράς και των τεσσάρων «ελευθεριών» της ΕΕ (κίνησης κεφαλαίων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και εργαζομένων).

Οι ρυθμίσεις του κανονισμού εξειδικώθηκαν με τους **νόμους 2931/2001 και 3872/2010** για την «απελευθέρωση» των ενδομεταφορών - τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, δίνοντας στους εφοπλιστές το ελεύθερο να πολλαπλασιάσουν ακόμη περισσότερο τις «σημιαίες ευκαιρίες» στα πλοία τους και την ένταση της εκμετάλλευσης, την απαλλαγή τους από ναυτεργάτες καλυπτόμενους από Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, συνδικαλιστική εκπροσώπηση και συγκροτημένα εργασιακά δικαιώματα.

## ...και διαχρονική επίθεση στα δικαιώματα των ναυτεργατών

Η άλλη όψη της προκλητικής ενίσχυσης του εφοπλιστικού κεφαλαίου από το αστικό κράτος είναι η διαρκής προσπάθεια να καταργηθούν ή να καταστρατηγηθούν κατακτήσεις του ναυτεργατικού κινήματος.

Με τη βούλα του νόμου (ΠΔ 152/2003 και 171/2014) αποτελεί κανόνα στα καράβια η **7ήμερη εργασία, η εργασία 72 ωρών τη βδομάδα**.

Με το πρόγραμμα της «ιδιαιτερότητας» της ναυτικής εργασίας, δικαιολογείται η **αντιμετώπιση της εργασιακής σχέσης των ναυτεργατών με κανόνες ημιστρατιωτικού χαρακτήρα**, μέσα από τους Κώδικες Ιδιωτικού και Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου. Τέσσερις φορές μέχρι σήμερα οι αστικές κυβερνήσεις έχουν επιβάλει πολιτική επιστράτευση στους ναυτεργάτες για να καταστείλουν το δικαίωμά τους στην απεργία.

Ακόμη κι αυτές οι ανεπαρκείς ρυθμίσεις του νόμου 1264/1982 για τη συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων αποκλείονται για τους ναυτεργάτες, για τους οποίους ισχύει ακόμη ο μεσαιωνικός έμπνευστος νόμος 330/1976, κ.ά.

Θήμα για το χτύπημα των ΣΣΕ αποτέλεσε η κύρωση της **Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (ΣΝΕ) του 2006** με τον νόμο 4078/2012 (υπερψηφίστηκε από ΝΔ, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ). Είχε προηγηθεί η ενσωμάτωση της ΣΝΕ στη νομοθεσία της ΕΕ, με την Οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος - λιμένα. Η ΣΝΕ αποτελείται από τα Αρθρα, τους Κανονισμούς και τον Κώδικα. Ο Κώδικας περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες για την εφαρμογή των Κανονισμών. Αποτελείται: Από το Μέρος Α, που είναι υποχρεωτικής εφαρμογής, και το Μέρος Β, που η εφαρμογή του δεν είναι υποχρεωτική. Καθόλου τυχαία, το μέρος Β περιλαμβάνει οδηγία που αφορά τον καθορισμό των μισθών από ΣΣΕ, καθιερώνει «την ίση αμοιβή για εργασία ίσης αξίας» για όλους τους ναυτεργάτες που εργάζονται στο ίδιο πλοίο, κυρώσεις για τη μη καταβολή των οφειλόμενων μισθών από τον εφοπλιστή - πλοιοκτήτη κ.ά.

Όπως και άλλες κυβερνήσεις, έτσι και η ελληνική ενεργοποιώντας τη ΣΝΕ άφησε απέξω όλες τις οδηγίες, και την οδηγία περί «ίσης αμοιβής». Επιπλέον, αντί για την πρόβλεψη καθορισμού των μισθών των ναυτεργατών από ΣΣΕ, στο άρθρο 6 ορίζεται ότι σε περίπτωση που δεν είναι σε ισχύ Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που έχει εφαρμογή, οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησής του ναυτεργάτη συμφωνούνται «ελεύθερα» από τα συμβαλλόμενα μέρη και καταχωρούνται στη γραπτή σύμβαση, κατευθύνοντας τις τροχοδεικτικές βολές της στην κατάργηση των ΣΣΕ.

Η επίθεση συνεχίστηκε με τον μηνονιακό νόμο 4254/2014 της συγκυβέρνησης ΝΔ - ΠΑΣΟΚ, με τον οποίο οι επιχειρησιακές συμβάσεις στην ακτοπλοία υπερισχύουν των κλαδικών, ώστε να τσακιστούν ακόμη περισσότερο μισθοί και δικαιώματα των ναυτεργατών. Επιπλέον, με το άρθρο 25 του νόμου 4256/2014 προβλέπεται η δυνατότητα δρομολόγησης έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας με απόφαση του

υπουργού Ναυτιλίας για να χτυπηθεί το δικαίωμα στην απεργία των ναυτεργατών, με μια νέα μορφή πολιτικής επιστράτευσης των απεργών ή τη στρατολόγηση απεργοσπαστών.

Τον ίδιο δρόμο, στην υπηρεσία των εφοπλιστών για την κατάργηση των ΣΣΕ και των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, ακολούθησε και η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, αναπαράγοντας τον χρεοκοπημένο ισχυρισμό που προβάλλουν οι εφοπλιστές, η ΝΔ, το ΚΙΝΑΛ/ΠΑΣΟΚ και τα άλλα κόμματα του κεφαλαίου, ότι η κατάργηση των ΣΣΕ θα ανοίξει θέσεις εργασίας για τους άνεργους νέους. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ν. Σαντορινιός, πρώην υφυπουργός Ναυτιλίας και βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, κατά τη συζήτηση του 4714/2020 στη Βουλή δήλωνε ότι η ελληνική κλαδική ΣΣΕ στα ποντοπόρα καράβια αποτελεί εμπόδιο στην κερδοφορία των Ελλήνων εφοπλιστών. Ακόμα, αναπαρήγαγε τους ανυπόστατους ισχυρισμούς των εφοπλιστών και υπερασπίστηκε την αντεργατική πολιτική της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, τα αντεργατικά μέτρα για τις ΣΣΕ, τις οργανικές συνθέσεις, το αντισσφαλιστικό έκτρομα - νόμο Κατρούγκαλου, τον περιορισμό του δικαιώματος της απεργίας, τα νέα προνόμια και τις φοροαπαλλαγές στους εφοπλιστές, τη στήριξη των συμφερόντων του εφοπλιστικού κεφαλαίου που παρέιχε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και συνεχίζει η κυβέρνηση της ΝΔ, στην ΕΕ, στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στο Διεθνές Γραφείο Εργασίας και στους άλλους διεθνείς οργανισμούς και φορείς.

Χαρακτηριστικό εξάλλου της συνολικότερης επίθεσης που βιώνουν οι ναυτεργάτες είναι το πολύ σοβαρό πρόβλημα με τον **πολύμηνο εγκλωβισμό χιλιάδων ναυτεργατών στα πλοία** λόγω της πανδημίας, με τους εφοπλιστές και την κυβέρνηση να αρνούνται να εξασφαλίσουν πόρους, υποδομές και μέσα μεταφοράς για τον επαναπαρισμό τους. Η κατάσταση είναι αφόρητη, αφού ορισμένες χώρες απαγορεύουν στους εγκλωβισμένους ναυτεργάτες ακόμα και να αποβιβάζονται στα λιμάνια τους...

## Παρεμβάσεις των ναυτεργατικών σωματείων μπροστά στην απεργία

Τα ναυτεργατικά σωματεια ΠΕΜΕΝ, «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», ΠΕΕΜΑΓΕΝ και ΠΕΠΡΝ, εκτός από την πρωτοβουλία που πήραν ώστε περισσότερα ναυτεργατικά σωματεια να μπουκ στην μάχη της απεργίας, πραγματοποιούν περιοδείες, συσκέψεις, **καλούν τους ναυτεργάτες να κάνουν δική τους υπόθεση τα δίκαια αιτήματα, να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την οργάνωση, περιφρούρηση και επιτυχία της απεργίας**, στέλνοντας μ' αυτόν τον τρόπο ισχυρό, μαζικό, αγωνιστικό μήνυμα κλιμάκωσης της πάλης του κλάδου.

Επιπλέον, στις 11 Φλεβάρη τα προεδρεία των ναυτεργατικών σωματείων πραγματοποιήσαν **παρέμβαση στη διοίκηση του ΝΑΤ**, απαιτώντας να αποσυρθεί από την ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης του ΔΣ του Ταμείου θέμα συζήτησης περί της εγκυκλίου για τον νόμο 4714/2020.

Μια μέρα μετά, τα 13 ναυτεργατικά σωματεια έκαναν **παράσταση διαμαρτυρίας στον υπουργό Ναυτιλίας**, ο οποίος, όπως ανέφεραν σε κοινό δελτίο Τύπου, «*υπεραμύνθηκε της ασκούμενης κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής, προτάσσοντας για ποσοστή φορά την πολιτική της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, προκειμένου να δικαιολογήσει την κατάργηση των ΣΣΕ, και αναφέροντας επίσης προκλητικά ότι "τυπικά δεν ισχύει η ΣΣΕ του 2010 στα ποντοπόρα"*».

Ακόμα, τα σωματεια έχουν ανακοινώσει τη συγκρότηση επιτροπής η οποία θα αναλάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την προετοιμασία της απεργίας.

**Η ανεργία** σπάει κόκαλα στους εργάτες της θάλασσας και στους συναφείς κλάδους της ναυτιλίας, γενικότερα είναι βιοραία η ανάσα χιλιάδων ανέργων, γις θα τα φέρουν βόλτα οι άνθρωποι του μόχθου στις λαϊκές γειτονίες σε Πειραιά, Πέραμα, Δραπετσώνα, Κερατσίνι, Κορυδαλλό, Ρέντη, Καλλιθέα και αλλού...

Από την άλλη πλευρά, εφοπλιστές, επιχειρηματικοί όμιλοι, μονοπώλια, σπάνε το ένα μετά το άλλο τα **ρεκόρ κερδοφορίας του κεφαλαίου**.

Ξεχλίζουμε ο θυμός, η οργή των εργατών και της νεολαίας, που τώρα πρέπει να μετατραπούν σε απόφαση για συμμετοχή στην οργανωμένη πάλη, να δυναμώσει ο συντονισμός του αγώνα εργαζομένων και ανέργων μέσα από τα συνδικάτα, στους χώρους δουλειάς, στις λαϊκές γειτονίες.

Μέσα σε αυτές τις πρωτόγνωρες συνθήκες, διεθνούς οικονομικής κρίσης και διασποράς της πανδημίας με τραγικές συνέπειες για το λαό, η διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) παρμένει εδώ και πάνω από 14 μήνες παροπλισμένη από τον μηχανισμό των εφοπλιστών και το αστικό κράτος. Εκατό χρόνια από την ίδρυση της Ομοσπονδίας (1920) αναδεικνύεται σήμερα όσο ποτέ άλλοτε η ανάγκη ενίσχυσης των δυνάμεων που συσπειρώνονται στο ΠΑΜΕ, που παλεύουν με τη γραμμή της ταξικής πάλης, για την ανασύσταξη του εργατικού κινήματος, για να γίνει πιο αποτελεσματική η αντικαπιταλιστική - αντιμονοπωλιακή κατεύθυνση της πάλης, για την ανακούφιση και την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών του κλάδου των ναυτεργατών, της εργατικής τάξης, του λαού.

## Το πλαίσιο αιτημάτων της απεργίας

Κατάργηση του ν. 4714/2020, των αντεργατικών διατάξεων των ΠΝΠ και όλων των αντεργατικών νόμων, που προστέθηκαν στους προηγούμενους, για το χτύπημα συμβάσεων, μισθών, δικαιωμάτων σε συνθήκες πανδημίας.

Πλήρης, επαρκής και αποκλειστική χρηματοδότηση του δημόσιου συστήματος Υγείας από τον κρατικό προϋπολογισμό, με προσλήψεις μόνιμου ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού με πλήρη εργασιακά δι-



καιώματα. Να ανοίξουν όλες οι δημόσιες δομές Υγείας που έκλεισαν τα προηγούμενα χρόνια. Άμεση επίθεση του ιδιωτικού τομέα Υγείας.

Μαζικός και δωρεάν εμβολιασμός για όλο το λαό. Να παρθούν όλα τα αναγκαία μέτρα προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στους χώρους δουλειάς. Παροχή όλων των απαραίτητων μέσων ατομικής προστασίας με ευθύνη της εργοδοσίας.

Τώρα η κυβέρνηση να διασφαλίσει τον επαναπαρισμό των ναυτεργατών που επιθυμούν να επιστρέψουν στη χώρα.

Ανανέωση και εφαρμογή των ΣΣΕ με αυξήσεις, υποχρεωτική ασφάλιση στο ΝΑΤ για όλους τους ναυτεργάτες, από όποια χώρα κι αν προέρχονται. Υπεράσπιση των συνδικαλιστικών ελευθεριών και δικαιωμάτων.

Πλήρης - σταθερή εργασία, με μείωση του εργασιμού χρόνου, προσαρμογή των οργανικών συνθέσεων (με κατάργηση του ν. 4150/2013) στις αυξημένες ανάγκες των πλοίων και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ουσιαστική προστασία των ανέργων, αύξηση του επιδόματος ανεργίας στα 600 ευρώ για όλους τους ανέργους, για όσο διαρκεί η ανεργία. Πλήρης και δωρεάν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ανέργων και των οικογενειών τους, χωρίς όρους και προϋποθέσεις.

Άμεση επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ναυτεργάτες από ΝΑΤ/ΕΦΚΑ σε κύριες - επικουρικές συντάξεις και εφάπαξ.

Διαγραφή των χρεών όλων των εργατικών οικογενειών.

## Πανδημία Covid -19

### Όξυνση όλων των προβλημάτων των ναυτεργατών στα καράβια



Σύμφωνα με εκτιμήσεις του **Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ)** Δεκέμβρη 2020, περίπου **400.000 ναυτεργάτες** περιμένουν να εγκαταλείψουν τα πλοία τους και να επαναπαριστούν στις χώρες τους.

Η κατάσταση είναι αφόρητη για τους ναυτεργάτες στα καράβια λόγω διασποράς της πανδημίας, αφού ορισμένες χώρες απαγορεύουν από το πρώτο "lockdown" Γενάρη 2020 - Φλεβάρη 2021 ακόμα στους ναυτεργάτες να αποβιβάζονται στα λιμάνια τους.

Μεταξύ των ναυτεργατών είναι χιλιάδες αυτοί που παραμένουν εγκλωβισμένοι στα πλοία 12 - 18 μήνες χωρίς όμως να το θέλουν.

Η κατάσταση είναι δραματική γιατί οι εφοπλιστές και η κυβέρνηση αρνούνται να διαθέσουν τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους για να εξασφαλίσουν υποδομές και μέσα μεταφοράς των ναυτεργατών από μεγάλα λιμάνια στην χώρα τους.

Οι δημαγωγικές δηλώσεις του πρωθυπουργού **Κυρ. Μητσοτάκη**, του υπουργού ναυτιλίας **Ι. Παλιωτάκη** και του προέδρου της ΕΕΕ **Θ. Βενιζήλη**, για την λήψη μέτρων για την προστασία της υγείας, του εμβολιασμό και τον επαναπαρισμό των ναυτεργατών εξαιμίστηκαν, γιατί κριτήριο των επιλογών τους - του σάπιου εκμεταλλευτικού συστήματος - είτε σε συνθήκες καπιταλιστικής κρίσης και πανδημίας είτε σε συνθήκες ανάπτυξης - κριτήριο τους είναι η διασφάλιση της κερδοφορίας του κεφαλαίου, μέσα από την ένταση της εκμετάλλευσης των εργατών, θέτοντας σε αυξημένους κινδύνους την υγεία ακόμα και την ζωή των εργαζομένων.

Οι πρωτόγνωρες συνθήκες για τους εργάτες της θάλασσας δεν είναι ανυπέβλητες, με τα ταξικά σωματεια ΠΕΜΕΝ, ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, ΠΕΕΜΑΓΕΝ απαιτούν να παρθούν άμεσα μέτρα για την προστασία της υγείας και τον επαναπαρισμό τους όσο επιθυμούν στη χώρα μας.

## Παρέμβαση του Γιώργου Μαρινού, μέλος του ΠΓ της ΚΕ και Βουλευτή του ΚΚΕ, πρώην Ασυρματιστή

### Το «θαύμα» της ναυτιλίας στήνεται στις πλάτες εργαζομένων και σε βάρος των λαϊκών αναγκών



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ  
Βουλευτής Ν. Εύβοιας

Το πώς εξειδικεύεται στη ναυτιλία η αντιλαϊκή πολιτική που προσφέρει «γην και ύδωρ» συνολικά στους επιχειρηματικούς ομίλους και ειδικά στους εφοπλιστές, ανέδειξε ο **Γιώργος Μαρινός**, μιλώντας την Τετάρτη 27 Γενάρη στη Βουλή, με αφορμή τη συζήτηση του νομοσχεδίου του υπουργείου Ναυτιλίας με τίτλο: «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Α.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά Covid εποχή».

Με το νομοσχέδιο αυτό, η κυβέρνηση, για να ενισχύει παραπέρα την κερδοφορία των εφοπλιστών, τους εξασφαλίζει νέα χοντρά χρηματοδοτικά πακέτα, τους δίνει το ελεύθερο να παραβιάζουν ακόμα και στοιχειώδεις κανόνες που αφορούν την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, παρατείνει την αναστολή σε βάρος των ναυτεργατών, τους οποίους καλεί να ζήσουν με τη ψιχουλα των 534 ευρώ και αυτό όχι για όλους.

Ολόκληρη η τοποθέτηση του **Γ. Μαρινού** έχει ως εξής:

\*\*\*

Το νομοσχέδιό σας, κύριε της κυβέρνησης, υπηρετεί τις ανάγκες των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων και ειδικά του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Καταπατά τα δικαιώματα των ναυτεργατών, των σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, των πλοηγών, καταπατά τις ανάγκες των εργαζομένων στα νησιά.

**Πρώτο ζήτημα. Η κυβέρνηση προχωράει σε αναστολή των συμβάσεων των ναυτεργατών και τους πετάει το επίδομα φτώχειας των 534 ευρώ.** Πρόκειται για μεγάλη πρόκληση, που ικανοποιεί τις εφοπλιστικές απαιτήσεις. Είναι **χαρακτηριστικό παράδειγμα της πολιτικής που φορτώνει τα βάρη της καπιταλιστικής κρίσης και της πανδημίας στις πλάτες των ναυτεργατών**, όπως έγινε με τους άλλους κλάδους. Νομοθετείτε για λογαριασμό των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, που συσσωρεύσαν όλα τα προηγούμενα χρόνια τεράστια κεφάλαια. Έγιναν ισχυρά μονοπώλια με την εκμετάλλευση των ναυτεργατών και τώρα επιδιώκουν να τους πετάξουν σαν στημένες λεμονόκουρες.

**Δεύτερον, χαιρетиζουμε τον απεργιακό αγώνα των πλοηγών και καταδικάζουμε τον αυταρχισμό που εκδηλώνεται εναντίον**

τους. Καταδικάζουμε το νομοσχέδιο που υποβαθμίζει αυτόν τον σημαντικό κλάδο και τις υπηρεσίες του και φορτώνει αυτήν τη μεγάλη και ειδική ευθύνη για αυτούς που γνωρίζουν στους πλοιάρχους και υποπλοιάρχους. **Πρόκειται για πολύ επικίνδυνη απόφαση, που διαμορφώνει τους όρους για τραγικά ναυτικά ατυχήματα.** Υπονομεύει - και το λέμε κατηγορηματικά και με αποδείξεις - την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, όπως δείχνουν πολλά παραδείγματα στο εξωτερικό.

Οι ευθύνες σας, κύριε υπουργέ, είναι εγκληματικές.

**Τρίτον, επιβάλλεται την τηλεδιάσκεψη στους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, ενώ είναι γνωστό ότι μόνο με τη διά ζώσης εκπαίδευση και με αναβάθμιση της μπορούν να δοθούν τα αναγκαία εφόδια, να εξασφαλιστούν τα εργαστήρια.**

Προχωράτε, κύριοι της κυβέρνησης, σε αυτό το μέτρο, γιατί θέλετε να αποφύγετε την κάλυψη των χρόνιων ελλείψεων σε μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό, σε κτιριακές εγκαταστάσεις. Αρνείστε τα μέτρα προστασίας της υγείας των σπουδαστών, όπως οι ίδιοι διεκδικούν. Το ΚΚΕ στηρίζει το αιτήμα τους. Είναι και θα είναι στο πλευρό τους.

**Τέταρτον, για ποια εθνική νησιωτική στρατηγική μιλάτε;**

**Τα προβλήματα που αφορούν το εισόδημα των νησιωτών, την αβάσταχτη φορολογία, τις ελαστικές εργασιακές σχέσεις, την άθλια κατάσταση του δημόσιου συστήματος Υγείας, τα βάσανα των βιοπαλαιστών αγροτών και αυτοαπασχολούμενων οξύνονται. Δεν σας καίεται καρφή για τα χρόνια προβλήματα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες. Είναι μεγάλες οι ευθύνες των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ, του ΣΥΡΙΖΑ και της ΝΔ και οδυνηρές οι συνέπειες της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

Ο ακτοπλοϊκός στόλος στα χέρια των εφοπλιστών σημαδεύεται από το κριτήριο του κέρδους, την αύξηση της τιμής των ειστηρίων, τα εκατομμύρια της κρατικής επιδότησης, η καπιταλιστική αναρχία οδήγησε και πάλι σε γερασμένα πλοία και ετοιμάζετε εσείς νέα χρηματοδότηση στο όνομα της ανανέωσης του στόλου.

Στο έδαφος αυτό επιβάλλεται να σκεφτεί ο κάθε εργαζόμενος πως η **πάλη για ασφαλή πλοία, τακτικά δρομολόγια, μείωση της τιμής των ειστηρίων και τα δικαιώματα των ναυτεργατών συνδέεται με την πάλη για την ανατροπή αυτής της κατάστασης, ώστε με την εργατική εξουσία να γίνουν λαϊκή περιουσία τα καράβια, τα ναυπηγεία, τα λιμάνια και να αναπτυχθεί η ναυτιλία με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες και όχι τα κέρδη των λίγων, των εφοπλιστών.**

Σ' αυτές τις συνθήκες, με κεντρικό σχεδιασμό θα εξασφαλιστεί η τακτική σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους, θα εξασφαλιστεί το δικαίωμα στη δουλειά και τα

άλλα δικαιώματα και θα καταργηθεί η εκμετάλλευση των ναυτεργατών.

#### Τι σημαίνει «ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου»

Από τότε που μπήκαμε, κύριε υπουργέ, στα καράβια, από τη δεκαετία του 1970, επαναλαμβάνεται το τροπάριο της **ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.** Του δώσατε τα πάντα: Προκλητικές φοροαπαλλαγές και χρηματοδοτήσεις, συνταγματικά κατοχυρωμένα προνόμια, κάνετε κουρελόχαρτο τις οργανικές συνθέσεις, πνίγηκαν εκατοντάδες ναυτεργάτες στα σπασιοκάραβα. Όλες οι κυβερνήσεις μετατρέπουν μεθοδικά το ελληνικό νηολόγιο σε νηολόγιο ευκαιρίας, αλλά το κεφάλαιο δεν χορταίνει. Επιλέγει τις σημαίες ευκαιρίας, ακόμα πιο φτηνή εργατική δύναμη, το 70% της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι στα νηολόγια της Λιβερίας, των Νήων Μάρσαλ, της Μάλτας και του Παναμά.

**Το λεγόμενο «εφοπλιστικό θαύμα» στήθηκε με την εκμετάλλευση των ναυτεργατών, με την πολιτική και των κυβερνητικών και τις πλάτες του εργοδοτικού κυβερνητικού συνδικαλισμού, του παραμύγαζου της ΠΝΟ.** Τα ελληνόκτητα πλοία άνω των χιλίων τόνων dead weight έφτασαν τα 3.968. Οι Έλληνες εφοπλιστές την περίοδο 1990 - 2020 έβρισαν στις θάλασσες 1.512 νέα καράβια. Είναι στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής πυραμίδας με τεράστια αφορολόγητη περιουσία.

Κάθε χρόνο χτίζουν πλοία δισεκατομμυρίων δολαρίων. Την περίοδο 2018 - 2020 αγόρασαν μεταχειρισμένα πλοία αξίας 11 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Αυτά είναι τα αποτελέσματα της πολιτικής των κυβερνήσεων της ΝΔ, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ. Χιλιάδες ναυτεργάτες πετάχτηκαν στον δρόμο, οδήγηθηκαν στη χρόνια ανεργία και ελάχιστοι πήραν το επίδομα πείνας.

**Την περίοδο 1994 - 2018, παρά τη μεγάλη αύξηση του στόλου, χάθηκαν 18.500 θέσεις εργασίας στα φορτηγά, στα δεξαμενόπλοια, στα επιβατικά πλοία, μειώθηκαν δραματικά οι συντάξεις και καθλώθηκαν οι μισθοί, καταργήσατε τη συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων πλοίων, για να μειωθούν αυτοί που θα θαλασσοπνίγονται με τους μισθούς πείνας της ΙΤΦ, της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών.**

Τα φτερά σας, κύριοι της κυβέρνησης και κάθε κυβέρνησης, πέφτουν όταν οι ναυτεργάτες απεργούν μαζικά και διεκδικούν τα δικαιώματά τους. Τότε όλες οι κυβερνήσεις επιστρατεύουν τις δυνάμεις καταστολής. Αλλά ό,τι φοβάστε, θα το πάθετε. Οι ναυτεργάτες, οι νησιώτες, οι πλοηγοί, οι σπουδαστές των ΑΕΝ έχουν το δικαίωμα το μέρος τους και θα το διεκδικήσουν αποφασιστικά.

Τέλος, για τον κύριο υπουργό, είναι **χιλιάδες ναυτεργάτες εγκλωβισμένοι στα ποντοπόρα πλοία και τα μέτρα που έχετε πάρει για τον επαναπατρισμό τους είναι ελάχιστα.** Το πρόβλημα οξύνεται και απαιτούμε σήμερα και από αυτό το βήμα να πάρετε σε συνεργασία με το υπουργείο Εξωτερικών και όλες τις αρμόδιες Αρχές τα αναγκαία, τα κατάλληλα μέτρα για τον επαναπατρισμό των Ελλήνων ναυτεργατών που έχουν οδηγηθεί σε αδιέξοδο.

## PEMEN - ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΑΕΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

### Εφοπλιστές και υπουργείο Ναυτιλίας βάζουν πρόσθετα εμπόδια στη δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση

Η κοινή γραμμή εκπροσώπων των εφοπλιστών και του υπουργείου Ναυτιλίας για να επιβάλουν πρόσθετα εμπόδια στη δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση επιβεβαιώθηκε και στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης στις 28 Γενάρη 2021.

«Αποτελεί πρόκληση να διατυπώνεται στο εισηγητικό σημείωμα για το 1ο θέμα ότι "αποτελεί διαχρονικό αίτημα των κοινωνικών εταίρων, η απαίτηση της επαρκούς γνώσης της αγγλικής γλώσσας ως προϋπόθεση εισαγωγής στις ΑΕΝ", σημειώνουν η **PEMEN** και ο **Σπουδαστικός Σύλλογος ΑΕΝ Ασπροπύργου.**

Επισημαίνουν ότι «βάζουν ένα πρόσθετο εμπόδιο για τα παιδιά της εργατικής - λαϊκής οικογένειας, που αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των εισακτέων στις ΑΕΝ, όπου την τελευταία δεκαετία έχουν μειωθεί ραγδαία οι μισθοί, με την όξυνση της ανεργίας, την αφάιμαξη του λαϊκού εισοδήματος, αποτέλεσμα να μην μπορούν να αντεπεξέλθουν σε στοιχειώδεις οικονομικές ανάγκες».

Αυτό το θέμα καταψήφισαν και οι εκπρόσωποι της Πανελληνίας Ένωσης Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΠΕΕΔΝΕ), σε αντίθεση με την πλειοψηφία που αποδέχονται οι εκπρόσωποι των εφοπλιστών, του υπουργείου Ναυτιλίας και του υπουργείου Παιδείας.

Οι εκπρόσωποι της PEMEN και του Σπουδαστικού Συλλόγου της ΑΕΝ Ασπροπύργου, για το 2ο θέμα του «επιμερισμού του συνολικού ποσοστού των θέσεων που κατανέμονται στους υποψήφιους από τα ΕΠΑΛ» και για το 3ο θέμα «η κατανομή στις σχολές των ΑΕΝ να πραγματοποιείται μέσω των πανελλαδικών εξετάσεων», έθεσαν το εξής ερώτημα: «Εξασφαλίζεται στους εισακτέους η επαγγελματική τους εξέλιξη;».

Απαίτησαν να δώσει το υπουργείο συγκεκριμένα στοιχεία για την εξέλιξη των σπουδαστών, αλλά και συνολικά για τις θέσεις εργασίας των ναυτεργατών, όταν στον βωμό της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των εφοπλιστών, διαρκώς μειώνονται οι ναυτεργάτες με ΣΣΕ, Κοινωνική Ασφάλιση.

Επίσης ανέδειξαν ότι η εκπαιδευτική διαδικασία της τηλεκπαίδευσης, που θεομοθετεί σε νομοσχέδιο η κυβέρνηση, έρχεται σε αντίθεση με τον πραγματικό ρόλο που πρέπει να έχει η Ναυτική Εκπαίδευση, προσαρμοσμένη στις σύγχρονες απαιτήσεις και ανάγκες.

Οι εκπρόσωποι της PEMEN και του Σπουδαστικού Συλλόγου της ΑΕΝ Ασπροπύργου καταψήφισαν και τα 3 θέματα της προηγούμενης διάταξης, αναδεικνύοντας ότι δεν είναι αποσπασμένα από τη συνολική κατάσταση, που επικρατεί στη δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση και σε συνδυασμό με τις εξελίξεις που διαρκώς χειροτερεύουν συνολικά τη ζωή των ναυτεργατών.

Καλούν τους ναυτεργάτες, τους σπουδαστές, να δυναμώσουν τον αγώνα για μόρφωση - δουλειά - ζωή με δικαιώματα, ενάντια στην εργασιακή ζούγκλα των εφοπλιστών και των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων.

## ΚΑΒΑΛΑ Να μην περάσουν τα σχέδια για κατάργηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης Πρίνος - Καβάλα



Τα σχέδια πλοιοκτητών - κυβέρνησης για κατάργηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης Πρίνος - Καβάλα πρέπει να βρουν τη μαζική καθολική αντίδραση του λαού της Θάσου και της Καβάλας τονίζον το **Σωματείο Συνταξιούχων ΝΑΤ Καβάλας, ο Αγροκτηνοτροφικός Σύλλογος Θάσου** και ο **Πολιτιστικός Σύλλογος Λιμεναριών «Το Κάστρο».**

Τονίζουν ότι «οι θαλάσσιες συγκοινωνίες είναι κοινωνικό αγαθό και ως τέτοιο πρέπει να υπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων και όχι το κέρδος των πλοιοκτητών. Τα προβλήματα των κατοίκων του νησιού και των ναυτεργατών μπορούν να λυθούν αντιμετωπίζοντας ενιαία αυτήν την ανάληψη πολιτική σε σύγκρουση με τα συμφέροντα των πλοιοκτητών τις κυβερνήσεις τα αστικά κόμματα που τα υπηρετούν. Η αγανάκτηση η οργή μας να μετατραπεί σε αγώνα διεκδίκησης των σύγχρονων αναγκών μας».

- Διεκδικούν:
- Εδώ και τώρα να προγραμματιστούν δρομολόγια στη γραμμή Πρίνος - Καβάλα χωρίς καμία επιδότηση. Απρόσκοπτη ασφαλή τακτική φτηνή σύνδεση με την Καβάλα 365 ημέρες το χρόνο, χειμώνα καλοκαίρι.
  - Μείωση 50% των ναύλων μεταφοράς επιβατών - οχημάτων - εμπορευμάτων.
  - Δωρεάν εισιτήρια για τους ανέργους, ειδικές τιμές για ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες (συνταξιούχοι, πολύτεκνοι, φοιτητές, φαντάροι, ΑΜΕΑ).
  - Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, κοινωνική ασφάλιση, συνδικαλιστικά δικαιώματα με βάση τις σύγχρονες ανάγκες των ναυτεργατών. Να καταβληθεί εδώ και τώρα το πενιχρό επίδομα των 530 ευρώ στους ναυτεργάτες που αναίτια καθυστερεί από το μήνα Σεπτέμβρη η κυβέρνηση.

Πέτρος Καραλιώκης  
Γ' ΜΧ Δ/Ε ΣΟΦΙΑ

## ΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΚΑΒΑΛΙΑ

### •Σιγκαπούρη. Ναυπηγείο Sembcorp Marine.

«Είναι φοβερό πόσα πράγματα μπορούν να γίνουν σήμερα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας, της τεχνικής και την άνοδο της παραγωγικότητας της εργασίας. Τρανταχτό τέτοιο παράδειγμα είναι η ναυπηγοεπισκευή ως κομμάτι της ναυτιλίας που στη Σιγκαπούρη δουλεύει πυρετωδώς ακόμα και σε συνθήκες κορονοϊού για να διασφαλιστεί η μεταφορά εμπορευμάτων, πρώτων υλών, καυσίμων κλπ. Στο ναυπηγείο δεν πέφτει καρφίτσα. Όλες οι θέσεις κατελημμένες από κάθε λογής πλοίο. Φορτηγά, Δεξαμενόπλοια, LNG, LPG, Κρουαζιερόπλοια, πλοία εξόρυξης πετρελαίου, ακόμα και πολεμικά πλοία. Κατασκευές, επισκευές και μετασκευές με τέτοιες ταχύτητες που μέσα σε λίγες ώρες το πλοίο είναι διαφορετικό. Με τη χρήση νέων μεθόδων και μηχανημάτων, τεράστια βάρη μετακινούνται μέσα σε λίγα λεπτά και συγκολλούνται με ακρίβεια εκατοστών του χιλιοστού. Παραμονές 2021, κι όμως εργασιακές συνθήκες μεσαίωνα... εκμετάλλευσης των εργαζομένων»

απαγόρευση εξόδου των πληρωμάτων απ' το πλοίο ως μέτρο καταπολέμησης του κορονοϊού ενώ στο πλοίο ανεφοδιαζόταν καθημερινά συνεργεία, επιθεωρητές, και στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών!



Την ίδια στιγμή τροποποιούνται Διεθνείς Κανονισμοί και οι κυβερνήσεις όπως και η κυβέρνηση της ΝΔ στην Ελλάδα μέσω του Υπουργείου Ναυτιλίας καταργούν δικαιώματα των ναυτεργατών, για να στηρίξουν την κερδοφορία των εφοπλιστών. Τέτοιο παράδειγμα είναι η παράταση πιστοποιητικών αξιολογίας και φυσικά η κατάργησή και στην πράξη των ΣΣΕ μέσω της υιοθέτησης διεθνών συμβάσεων εργασίας με βάση τα «διεθνή κρατούντα» ενώ την ίδια στιγμή δεν κατοχυρώνεται ούτε η θέση του Έλληνα πλοιάρχου στα υπό ελληνική σημαία πλοία. Οι όποιες δηλώσεις της κυβέρνησης και του Υπουργείου Ναυτιλίας ότι δήθεν με αυτό τον τρόπο ανοίγουν δουλειές και καταπολεμούν την ανεργία δεν πείθουν ούτε τους πρωτόπαρκους. Πασιζούν με κάθε τρόπο για την ενίσχυση της κατεψυγμένης που γεμίζει τις τσέπες των εφοπλιστών και των βιομηχάνων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και κλέβει τη ζωή των εργαζομένων στεριάς και θάλασσας.

Οι συνάδελφοι το ξέρουν καλά αυτό, παρακολουθούν με αγωνία τις εξελίξεις και ας μην διαλέγουν προς το παρόν το δρόμο της αγωνιστικής διεκδίκησης. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζουν και οι συμβιβασμένες συνδικαλιστικές ηγεσίες τόσο διεθνώς, σε επίπεδο ΙΤΦ, όσο και η ΠΝΟ στη χώρα μας που απ' τη μία βγάζουν κραυγές για την κατάσταση των πληρωμάτων και απ την άλλη πιστεύουν το

μακρύ χέρι των κυβερνήσεων και των εφοπλιστών στο εργατικό κίνημα αφού, χαρακτηριστικά, αυτοί υπογράφουν τις «μπλε» κάρτες με τις οποίες νομιμοποιούν στην πράξη το «διεθνή κρατούντα» στα πλοία υπό ξένη σημαία που αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας.

Οι εργαζόμενοι τώρα περισσότερο από ποτέ, πρέπει να πιστέψουμε στη δύναμή μας. Κανένας απ αυτούς δεν πρόκειται να αλλάξει γιατί έχουν επιλέξει στρατόπεδο εδώ και χρόνια. Η αλλαγή της κατάστασης στο εργατικό κίνημα περνάει από τα δικά μας χέρια και μας αφορά όλους. Τώρα χρειάζεται οργάνωση του αγώνα, αλλαγή των συμβιβασμένων συνδικαλιστικών ηγεσιών. Να αναδειχθούν στα ΔΣ συνάδελφοι αγωνιστές, μέσα από τα καράβια, που θα φέρουν στο προσκήνιο τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε και δεν θα τα κάνουν παλάκια με τους εφοπλιστές. Τέτοιοι αγωνιστικοί παράδειγμα είναι τα σωματεία PEMEN-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ-ΠΕΕΜΑΓΕΝ που είναι εδώ και χρόνια μπροστάρηδες στον αγώνα των ναυτεργατών και σε συνθήκες πανδημιασχηματισμού στην οργάνωση του αγώνα για να μην πληρώσουμε για άλλη μια φορά τα σπασμένα οι εργαζόμενοι. Αυτό το μήνυμα πρέπει να σταλεί και από τις εκλογές των σωματείων PEMEN-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ που βρίσκονται σε εξέλιξη και σε όσα άλλα σωματεία προχωρήσουν σε αρχαιρεσίες.

Όλοι οι συνάδελφοι που μοιρασε αυτή τη στιγμή να είναι μπαρκαρισμένοι αλλά και όσοι είναι ακόμα άνεργοι, οι σπουδαστές των ΑΕΝ και του ΚΕΣΕΝ χωρίς διαταγή να γραφτούν στα σωματεία. Να αξιοποιήσουν τις εκλογές σαν ένα βήμα για την ανασύνταξη του εργατικού κινήματος. Να συμμετέχουν ενεργά στην οργάνωση του αγώνα στον κλάδο τους. Για να μπορούμε στο 2021 ακόμα πιο μαχητικά και διεκδικητικά για τη ζωή που δικαιούμαστε και έχουμε ανάγκη σήμερα. Αυτό θα είναι μια καλή αρχή. Χρόνια πολλά και καλές θάλασσες».