

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ  
Κ.Τ.  
ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

ΕΛΛΑΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΜΑΪΟΣ 1993

Αριθμός φύλλου 371

# ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ

## ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Κολοκοτρώνη 99 — ΠΕΙΡΑΙΑΣ • Τηλ. 41.17.578 • ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΟΥ ΔΡΧ. 100

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

**Συνάδελφοι Ναυτεργάτες**  
Η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση (Ν.Σ.Κ.) με την ευκαιρία της Εργατικής Πρωτομαγιάς στέλνει ταξικό, αγωνιστικό χαιρετισμό σε όλους τους ναυτεργάτες.  
**ΠΡΩΤΟΜΑΓΙΑ ΜΕΡΑ ΠΑΛΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΤΑΞΗΣ.**  
Τιμάμε τους χιλιάδες πρωτοπόρους εργάτες, ναυτεργάτες αγωνιστές που έδωσαν τη νιάτα και τη ζωή τους για τα δικαιώματα των εργαζομένων και την κοινωνική πρόοδο, ενάντια στον πόλεμο και το φασισμό, τον ιμπεριαλισμό, το καθεστώς της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο.  
Η Ιστορία πρέπει να μας διδάσκει όσο κι αν τα άνομα συμφέροντα επιμένουν στη διαστρέλωση και την εμπροσφυματοποίηση της.  
Συνάδελφοι Ναυτεργάτες  
Πολλά και κρίσιμα είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε.  
Η Κυβέρνηση της Ν.Δ. και το μεγάλο κεφάλαιο, υτόπιο και ξένο, επιτίθενται ενάντια στα δικαιώματα και τις κατακτήσεις των εργαζομένων. Ενάντια στο συνδικαλιστικό κίνημα.  
Το λαϊκό εισόδημα και μαζί του το εισόδημα των ναυτεργατών δέχεται βαρύ πλήγμα. Επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας ξεπουλιούνται και καταστρέφεται η παραγωγική βάση της χώρας.  
Η ανεργία μαστιίζει χιλιάδες εργαζόμενους.  
Ευθύνες γι' αυτά έχουν όλοι οι απολογητές του καπιταλιστικού συστήματος. Η Ν.Δ., το ΠΑΣΟΚ και η νησιώτα του «ΣΥΝ» που ψήφισαν ΝΑ στη συζήτηση του Μαστριχτ και α-

## ΖΗΤΩ Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΜΑΓΙΑ

### ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ Σ.Κ.

μετανόητα υποστηρίζουν την πολιτική της ΕΟΚ και την εξάρτηση της χώρας μας από τους Ιμπεριαλιστικούς οργανισμούς.  
**Συνάδελφοι Ναυτεργάτες**  
Οι Κυβερνητικές υποσχέσεις για άλλη μια φορά αποδείχθηκαν κορμιά λούνα. Η κατάσταση της Ναυτεργατικής οικογένειας χειροτερεύει, ενώ αυξάνουν τα κέρδη και ενισχύεται η ασοδοφία του εφοπλιστικού κεφαλαίου.  
Οι θέσεις απασχόλησης μειώνονται. Εντείνεται το δουλεμπόριο και ο αφελληνισμός. Διατηρείται η ανακρονιστική, αντιδημοκρατική νομοθεσία.  
Η Κυβέρνηση επιτίθεται στα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά μας δικαιώματα.  
Το μέλλον της χώρας και των εργαζομένων θυσιάζεται για τα συμφέροντα της ηγετοκρατίας.  
Ο δικομματισμός απέτυχε. Ο τόπος δεν έχει ανάγκη από τις αυθόρνητες κυβερνήσεις του δικομματισμού.  
Τα συμφέροντα του λαού και του τόπου απαιτούν προοδευτική, δημοκρατική Κυβέρνηση.

στη στήριξη μνημόνιο, ένα ισχυρό μαζικό λαϊκό κίνημα.  
**Συνάδελφοι Ναυτεργάτες**  
Η Ιμπεριαλιστική νέα τάξη πραγμάτων που εγκαθιδρύεται μετά τις αμερικανικές εξελίξεις στις χώρες της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, προκαλεί τεράστιους κινδύνους για την παγκόσμια Ειρήνη.  
Τα Βαλκάνια βρίσκονται στο μάτι του κυκλώνα των εγκληματικών ιμπεριαλιστικών σχεδίων για το μοίρασμα των αγορών και των εδαφών. Ο φασισμός και ο ρατσισμός σηκώνουν κεφάλι.  
Οι εργαζόμενοι, οι Ναυτεργάτες λένε ΟΧΙ στον πόλεμο, ΟΧΙ στο φασισμό.  
Πολεμούν για μια Ευρώπη της Ειρήνης, της φιλίας των λαών, της δημοκρατίας, της προόδου και του σοσιαλισμού.  
**Συνάδελφοι Ναυτεργάτες**  
Η Εργατική Πρωτομαγιά είναι αφετηρία νέων αγώνων.  
Διεκδικούμε:  
— Την εφαρμογή Ναυτιλιακής πολιτικής που

στο κέντρο της προσοχής της θα βρίσκεται το συμφέρον των ναυτεργατών και της χώρας.  
— Την κατοχύρωση του επαγγέλματος και την προστασία του δικαιώματος δουλειάς.  
— Την αναβάθμιση των αποδοχών.  
— Την νομοθετική κατοχύρωση του επαγγέλματος σαν βαρύ, ανθυγιεινό και επικίνδυνο.  
— Την υπεράσπιση και διεύρυνση των ασφαλιστικών, συνταξιοδοτικών και κοινωνικών δικαιωμάτων.  
— Τον εκδημοκρατισμό της ναυτικής νομοθεσίας και του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.  
— Την ματαίωση των ΕΟΚίτικων σχεδίων που αποσκοπούν στην άλωση του στρατηγικής σημασίας κλάδου της Ακτοπλοΐας, προβάλλοντας την ανάγκη της δημιουργίας Εθνικού Οργανισμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.  
Οι ναυτεργάτες λένε ΟΧΙ στον εργοδοτικό και κυβερνητικό συνδικαλισμό που στηρίζουν οι παρατάξεις της ΔΑΚΕ και της ΠΑΣ ΚΕΝ.  
Η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση (Ν.Σ.Κ.) καλεί όλους τους συναδέλφους να ενισχύσουν τις ταξικές, δημοκρατικές δυνάμεις σε κάθε χώρο και να απαντήσουν αγωνιστικά στις ρεφορμιστικές θεωρίες για την «κοινωνική συνάντηση» και τους «κοινωνικούς εταίρους» που προωθούν την λογική του αφοπλισμού και της ενσωμάτωσης του συνδικαλιστικού κινήματος.  
Με συναδελφικούς χαιρετισμούς  
Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση (Ν.Σ.Κ.)

## Νομοσχέδιο για το ΝΑΤ

# ΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ ΕΠΑΓΡΥΠΝΟΥΝ

Σύμφωνα με πληροφορίες το νομοσχέδιο για το ΝΑΤ παίρνει το δρόμο προς τη Βουλή.  
Το νομοσχέδιο δόθηκε για επεξεργασία στο Υπουργείο Υγείας και στη συνέχεια επιστράφηκε στο ΥΕΝ για τις τελικές διατυπώσεις.  
Σύμφωνα με τον Υπουργό Ε.Ν. θα δοθούν αντίγραφα στους ενδιαφερόμενους για παρατηρήσεις ενώ ταυτόχρονα θα παρουσιαστεί από τον πρόεδρο του Δ.Σ. του ΝΑΤ, παίρνοντας ακολούθως το δρόμο προς τη Βουλή.  
Βέβαια δεν αποκλείονται, όπως καλά γνωρίζουν οι ναυτεργάτες, αιφνιδιασμοί.

ρυθμίσεις που δεν παίρνουν υπόψη τους τα αίτια της κρίσης του ΝΑΤ, θα συναντήσουν την ενώ μένν αντίδραση και πάλη των ναυτεργατών.  
Η αφαίρεση θεμελιωδών ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των δεν αποτελεί λύση παρά κατάφωρη αδικία και διαιώνιση της κρίσης του ταμείου.  
Έστω και την τελευταία στιγμή, Κυβέρνηση και ΥΕΝ καλούνται να αναλογιστούν τις ευθύνες τους.

## Ο εκδημοκρατισμός του Ναυτεργατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος

# ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΟΥ ΖΗΤΑ ΑΜΕΣΗ ΛΥΣΗ

Ο εκδημοκρατισμός του Ναυτεργατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος παίρνει επείγοντα χαρακτήρα. Η διατήρηση της σημερινής κατάστασης εκτός των άλλων δημιουργεί λειτουργικά προβλήματα στο ίδιο το συνδικαλιστικό κίνημα τόσο στο επίπεδο του Πειραιά όσο και πανελλαδικά.

## ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν. (ΔΑΣΑΕΝ) ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1) Όπως είναι γνωστό η μεταβατική περίοδος για την εφαρμογή του νέου συστήματος κινδύνουν και ασφάλειας (GMDSS) λήγει το 1999.  
Όπως είναι επίσης γνωστό στη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου πρέπει να υπάρξει συνδυασμός κρίκος μεταξύ του σημερινού και του νέου συστήματος.  
Ο συνδυασμός κρίκος και μοναδικός για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, είναι η φυλακή του αξιωματικού Ραδιοεπικοινωνιών στους 500 ΚC/S.  
Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με πληροφορίες, εταιρείες όπως αυτές του Αγγελικούση και του Ωνάση, επιχειρούν να εφοδιάσουν πλοία τους μόνο με τις συσκευές GMDSS και χωρίς την υποχρέωση αυτολόγησης Ασυρματιστή ή Ραδιοηλεκτρονικού Αξιωματικού.  
Η κίνηση αυτή δημιουργεί σοβαρότατα προβλήματα τόσο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, όσο και στον κλάδο των Ασυρματιστών, ο οποίος πρέπει να διεκδικήσει την παραμονή του στο πλοίο σύμφωνα με τις οργανικές συνθέσεις και τον κανονισμό εργασίας.  
2) Η αποκλειστική εφαρμογή του συστήματος GMDSS γίνεται σε μια περίοδο που πληθαίνουν οι καταγγελίες για την αναποτελεσματικότητα του συστήματος το οποίο ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί και δεν έχει δοκιμαστεί στο σύνολό του.  
Καλούμε τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και όλους τους αρμόδιους φορείς να εξετάσουν σε βάθος το πρόβλημα αυτό και να παρέμβουν για να σταματήσει η επικίνδυνη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής πρακτική ορισμένων ναυτιλιακών εταιρειών.  
Καλούμε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και κάθε άλλον αρμόδιο φορέα να προωθήσουν στην κατοχύρωση της ειδικότητας του Ραδιοηλεκτρονικού στα πλοία τόσο με τα καθήκοντα του χειριστή των συσκευών όσο και με αυτά της συντήρησης και της επισκευής.

## Τον Μάη η Γενική Συνέλευση

# ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΛΟΓΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟΥΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ

● Η ομάδα Κλήμη αυτοδιαφεύδεται  
Μέσα στο Μάη σύμφωνα με το καταστατικό του σωματείου, πρέπει να πραγματοποιηθεί η Γ.Σ. για την εφορευτική επιτροπή των αρχαιρεσιών στην ΠΕΡΡΑΕΝ.  
Η ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ και η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν. (ΔΑΣΑΕΝ), καλούν όλους τους Ασυρματιστές να συμμετέχουν μαζικά στη Γενική Συνέλευση, υπερψηφίζοντας την πρόταση που από κοινού θα στηρίζουν όλες οι δυνάμεις που αντιμάχονται τις μεθοδεύσεις της ομάδας ΚΛΗΜΗ.  
Η υπερψήφιση της κοινής πρότασης είναι βασικός παράγοντας που μπορεί να εξασφαλίσει την ομαλή διεξαγωγή και το αδιάλειπτο των εκλογών στην ΠΕΡΡΑΕΝ.  
Η ΔΑΣΑΕΝ προετοιμάζεται για την συγκρότηση του ψηφοδελτίου και την διαμόρφωση του εκλογικού της προγράμματος το οποίο θα προτείνει για συζήτηση στον κλάδο. Ταυτόχρονα συμμετέχει σε όλες τις κοινές προσπάθειες των Ασυρματιστών για να ματαιωθούν τα σχέδια διάλυσης της ΠΕΡΡΑΕΝ που προωθεί η ομάδα ΚΛΗΜΗ και τα στελέχη της συντηρητικής παράταξης ΕΣΚΑ μέσω της αλλαγής του καταστατικού της Ενωσης.  
Όπως είναι γνωστό το δικαστήριο ακύρωσε με πρωτόδικη απόφαση του τις άνομες διαδικασίες τροποποίησης του καταστατικού και η ομάδα Κλήμη επαναφέρει το θέμα με έφεση που εκδικάζεται στις 14.5.93.  
Οι Ασυρματιστές θα αντι-

**Δηλώσεις συνδικαλιστών**  
Μιλώντας ειδικότερα για την απόφαση του δικαστηρίου, —απόφαση, που κινείται στα πλαίσια της αποκατάστασης της συνδικαλιστικής νομιμότητας— ο γεν. γραμματέας της ΠΕΜΕΝ (η ΠΕΜΕΝ είναι το πρώτο ναυτεργατικό σωματείο που καθιέρωσε την απλή αναλογική), Γιώργος Βρανάς, μας είπε: «Πρόκειται για μια θετική εξέλιξη. Δεν μπορεί επτά συγκριμένα σωματεία να ποδοπατούν μια κατάκτηση του ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

## Εκλογές στους Ηλεκτρολόγους

# ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Ο ΕΝΩΤΙΚΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ Ε.Ν.

Οι εκλογές στο σωματείο των Ηλεκτρολόγων συνεχίζονται. Ο Ενωτικός Δημοκρατικός Συνδυασμός συσπειρώνει Ηλεκτρολόγους ανεξάρτητα ιδεολογικής και πολιτικής τοποθέτησης. Απευθύνεται σε όλους τους συνάδελφους. Αποκαλύπτει την ουσία και τις αιτίες των προβλημάτων, υπερασπίζεται τις προγραμματικές του θέσεις που προκύπτουν από πολύχρονη δράση του στο χώρο και ασκεί συγκεκριμένη κριτική τόσο στη διεύθυνση, φιλοσοφία της διοίκησης του Κωλέτη, όσο και στις διοικήσεις της ΠΑΣΚΕΝ που ευθύνονται για πολλά από τα προβλήματα του κλάδου.  
Οι συνέπειες του εργοδοτικού και κυβερνητικού συνδικα-

Μια σύντομη αναφορά στα λεγόμενα του ΚΛΗΜΗ και της ΕΣΚΑ είναι αρκετή για να καταλάβει ο κάθε Ασυρματιστής το μέγεθος της απάτης που κρύβει η συκοφαντική επίθεση σε βάρος των 92 συναδέλφων που υποστήριξαν την αγωγή και μπήκαν εμπόδιο στα σχέδια διάλυσης του σωματείου.  
Καταγγέλλθηκε από την πρώτη στιγμή ότι με την τροποποίηση του καταστατικού η ομάδα ΚΛΗΜΗ θέλει ν' ανοίξει τις πόρτες του σωματείου σε αρχιηλεκτρολόγους και αρχιηλεκτρονικούς ναυτιλιακών εταιρειών. Σε όποιους σε τελευταία ανάλυση δηλώνουν Ηλεκτρονικοί! — Η ομάδα ΚΛΗΜΗ ψιθυρίζει... πως ΟΧΙ.  
Ο ΚΛΗΜΗΣ όμως (πρακτικά Γ.Σ. 15.1.93 σελ. 3) γράφει: «Και εμείς λέμε μέσα στο καταστατικό μέσο, ό- ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

**Υποψήφιοι για το Δ.Σ.**  
ΣΑΜΙΟΣ ΚΩΝΙΝΟΣ  
ΜΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛ  
ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝ.  
ΛΙΓΝΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ  
ΖΑΡΙΦΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ  
ΛΑΔΑΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ  
**Υποψήφιος για την Εξελεγκτική Επιτροπή**  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΑΓΓ.  
Λισμού είναι βαριές και αυτό πρέπει να το κατανοήσει ο κάθε Ηλεκτρολόγος.  
Η ενίσχυση του ΕΔΣΗΕΝ θα καταστεί παράγοντας ενίσχυσης της πάλης του κλάδου για την επίλυση των προβ- ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.



## Ναυτική ποίηση

### Στον Μάν του κυράτου

Σκιές, με φλέδες ανοιχτές,  
χέρια της δίψας ασχημάτιστα ακόμα.  
Θάλασσες πόρνες, που κυλιόταναν γυμνές  
σε μύριες αγκυλές, δίχως να δώσουν.  
Σκιές, και είδωλα σκιών  
στις πληγυμένες τους παλάμες αλυσίδες.  
Σκουριά, στα μάτια του καιρού,  
στο φίλημα του ήλιου σκουριά στις ηλιαχτίδες.  
Φωτιά, με ριζές ορφανές  
φωνές βουδές του πρώτου Μάν.  
Στάχτη, με φλόγες δειλινές  
σινιάλο σ' όλους τους καιρούς, μαύρο σινιάλο,  
και στους ορίζοντες βαθύς κατακλυσμός,  
μα λογαριάστηκε για απόδρομο δειλό  
στην ασυνέπεια του χρόνου,  
και τα ναυάρια μετρήθηκαν του αφρού  
θαλασσοπούλια.  
—έρμη τούχνη— γατζώθηκαν στις λημονιάς τη πούλια  
σταυρώθηκε δίπλα.  
Βαθύς αντίλαλος αιωπής  
το αίμα των ανόντων ερμηική πληγή  
δίχως τοιχώματα,  
Γνώριμη οδύνη  
Πένθος παλιό δεν βρίσκεις τέλος.  
Σκιές και στάχτη και σκουριά...  
Ό,τι απόμεινε, χαρίστηκε ανάστροφη βροχή  
από το δίφασμένο χώμα στον καταδότη ουρανό  
Γνώριμη οδύνη  
Ανάστροφη, ανάστροφη βροχή.  
Θάλασσες πόρνες  
μέσα σε τούτη τη βροχή (σαν να υπάρχει)  
εδώ που τίποτα, που τίποτα δεν είναι αληθινό  
του πόνου μόνο τη επιδείξια χέρια που σε  
γυμνώνουν μ' ένα δικό τους φως  
Υπόσχεση ζωής και Αποκάλυψη.  
Σκιές, με φλέδες ανοιχτές  
ποτάμια δίψας αφανέρωτα ακόμα.  
Φωτιά, και δύναμη τυφλή  
λείπει το χέρι που θα την οδηγήσει.  
ΝΙΚΟΣ ΑΣΤΑΡΤΗΣ —Εν πλώ

## Εκδημοκρατισμός του Ναυτεργατικού Σ.Κ.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.  
συνδικαλιστικού κινήματος, όπως είναι η καθιέρωση της απλής αναλογικής. Δεν μπορεί να παραβιχθούν ευθέως το καταστατικό του ΕΚΠ και αυτό να περνά έτσι. Ευθύνης υπάρχουν, ωστόσο, και σε δύναμεις του ΕΚΠ. Το θέμα των συγκεκριμένων εφτά σωματείων θα μπορούσε να έχει ληθεί, αν υπήρχε η απαιτούμενη επιμονή στην εφαρμογή της μεταβατικής διάταξης του καταστατικού του 1986, η οποία καθόριζε ότι μέχρι το 1989 όλα τα σωματεία της δύναμης του ΕΚΠ, όλα τα ναυτεργατικά σωματεία, έπρεπε να προσαρμοστούν τα καταστατικά τους με το καταστατικό του Κέντρου και να εκλέγουν τους αντιπροσώπους τους με το σύστημα της απλής αναλογικής. Τέτοια επιμονή δεν υπήρξε για πολλούς και διάφορους λόγους και σκοπιμότητες. Οι προτάσεις για δραστηρικά μέτρα σε βάρος αυτών που παραβιάζουν το καταστατικό, προσέκρουσαν σε δικαιολογίες που πρόβαλε η πλειοψηφία για διορισμό δικίησης κλπ., αφού πάντα οι παραβάτες προσέφευγαν στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και εξασφάλιζαν αποφάσεις που τους ευνοούσαν. Κίνδυνοι, δέματα, πάντα υπήρχαν και τότε και τώρα. Εκείνο, όμως που μετρά είναι η απόφαση των οργάνων του συνδικαλιστικού κινήματος να υπερασπίσουν τη συνδικαλιστική νομιμότητα, να σταματήσουν τα κρούσματα νοθείας και νόθευσης των συσχετισμών, στηριζόμενα στους εργαζόμενους και στην ετοιμότητά τους να προστατεύσουν τις ορθές συνδικαλιστικές αποφάσεις.  
Μπορούμε να πούμε ότι μετά τις τελευταίες εξελί-

ξεις, και ειδικότερα τη συγκεκριμένη δικαστική απόφαση, λύθηκε το θέμα του εκδημοκρατισμού του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος;  
Ο Γ. Βρανάς ήταν κατηγορηματικός: «Οι δικαστικές αποφάσεις από μόνες τους δε λύνουν τέτοιου είδους προβλήματα. Χρειάζεται η πιο ενεργητική συμμετοχή των ιδίων των εργαζομένων για να επιβάλουν αλλαγές που θα οδηγήσουν στον πλήρη εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και στην εφαρμογή του ν. 1264 και στους ναυτεργάτες. Ο εκδημοκρατισμός πρέπει να αρχίσει από την ίδια την ομοσπονδία, την ΠΝΟ».

Τα επτά ναυτεργατικά σωματεία που εκλέγουν τους αντιπροσώπους τους με το πλειοψηφικό σύστημα είναι: Των πλοίαρχων, η ΠΕΜΕΚΕΝ, των οικονομικών αξιωματικών, των αξιωματικών τροφοδοσίας, του προσωπικού τροφοδοσίας, των ναυτών Μ) Σ και των πρακτικών πλοιαρχών.

Ο Ιορδάνης Πουντίδης, γενικός γραμματέας του ΕΚ Πειραιά, σε δήλωσή του σημειώνει: «Με τη θετική δικαστική απόφαση μπορούμε να δρομολογήσουμε εξελίξεις για τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος. Πλέον των επτά ναυτεργατικά σωματεία που δεν εφαρμόζουν την απλή αναλογική, θα πρέπει να προσδιορίσουν διαφορετικά τη στάση τους, να προγραμματίσουν γενικές συνελεύσεις και να πάρουν αποφάσεις για την εφαρμογή της απλής αναλογικής με την τροποποίηση των καταστατικών τους. Δεν πρόκειται να "νομιμοποιείται" πλέον κανένα συνδικαλιστικό στέλεχος στο όνομα των βασιλικών διαταγμάτων της δεκαετίας του 1920».

## Με τις νέες Σ.Σ.Ε. πως διαμορφώνονται

### ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΣΤΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ

- Αναπροσαρμογή αναδρομικά από 1ης Ιανουαρίου '93 κατά 140)ο στους μισθούς και τα επιδόματα των ναυτικών
- Άκαρπη η συνάντηση των διοικήσεων ΠΝΟ - ΕΕΕ για την υπογραφή Σύμβασης στα τουριστικά επιβατηγά - οχηματαγωγά

Κυρώθηκε από τον ΥΕΝ και στάλθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που αφορά τους ναυτικούς που υπηρετούν στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία, μετά την υπογραφή από την Ε.Ε.Ε. και ΠΝΟ.

Οι μισθοί και τα επιδόματα των ναυτικών που υπηρετούν στα Ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 4500 τόνων καθορίζονται ως εξής:

• Αξιωματικοί καταστρώματος	Δρχ.
Υποπλοίαρχοι	182.265
Ανθυποπλοίαρχοι	158.525
• Αξιωματικοί Μηχανοστασίου	Δρχ.
Μηχανικός Α	344.330
Μηχανικός Β	182.265
Μηχανικός Γ	158.525

• Αξιωματικοί Ασωμάτου	Δρχ.
Αξιωματικός Α)Τ Α	182.265
Αξιωματικός Α)Τ Β	158.525
• Ηλεκτρολόγος δρχ.	159.570

— Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση θάρδιας στο Μηχανοστάσιο δρχ.

• Κατώτερο προσωπικό καταστρώματος	Δρχ.
------------------------------------	------

Ναύκληρος	137.700
Ξυλουργός	137.700
Αντιπρόεδρος	139.015
Ναύτης	128.955

Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	110.820
Δόκιμος Πλοίαρχος	110.820
Ναυτόπαις	94.040
Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση θάρδιας στο Μηχανοστάσιο δρχ.	158.525

• Κατώτερο προσωπικό Μηχανοστασίου	Δρχ.
------------------------------------	------

Μηχανοδηγός Α	157.875
Μηχανοδηγός Β	140.865
Αρχιθερμαστής	139.015
Λιπαντής	137.700
Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	110.820
Δόκιμος Μηχανικός	110.820
Θερμαστής	132.865
Καθαριστής (κάτοχος αδειας θερμαστή)	132.865
Καθαριστής	94.040

• Προσωπικό Ασωμάτου	Δρχ.
Δόκ. Ασωματιστής (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	110.820
Δόκ. Ασωματιστής	110.820

• Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών	Δρχ.
-------------------------------	------

Μάγειρος	143.690
Θαλαμηπόλος	137.700

Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος αδειας)	116.450
Βοηθ. Θαλαμηπόλου (κάτοχος αδειας)	116.450
Βοηθ. Θαλαμηπόλου (χωρίς αδειά)	94.040

Εφόσον η ειδικότητα του ηλεκτρολόγου προβλέπεται από τις Εγκριτικές Πράξεις ηνολόγησης των πλοίων και με την προϋπόθεση ότι ο ηλεκτρολόγος έχει άδεια ειδικού ταξιδιού, η άδεια ειδικού ταξιδιού συντηρητή ή ανώτερη από αυτή και, ακόμα, τρία χρόνια υπηρεσία στη θάλασσα σαν βοηθός ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρολόγος.

Συμφωνείται ο βοηθός μαγείρου και ο ένας βοηθός θαλαμηπόλου να έχουν τη σχετική άδεια, ο μόνος πρώτος Γ, ο δε δεύτερος άδεια θαλαμηπόλου.

#### Επιδόματα

- Διορθωτικό Επίδομα

Στα μέλη του πληρώματος που οι όροι αμοιβής τους ρυθμίζονται από τη σύμβαση αυτή καταβάλλονται μηνιαίως επιπλέον 1.735 δραχμής ως διορθωτικό επίδομα.

- Επίδομα Κυριακών

Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμεί-

νει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των βασικών μισθών.

Το επίδομα αυτό χορηγείται σε όλα ανεξαίρετα τα μέλη του πληρώματος ανεξάρτητα από το αν προσφέρει ή όχι εκ μέρους τους κάποια υπηρεσία. Οπωσδήποτε όμως κάθε μέλος του πληρώματος, εφόσον αποφασίσει ο Πλοίαρχος, έχει υποχρέωση κατά τις Κυριακές που το πλοίο παραμένει σε λιμάνι ή αζιλεύει, να ασχοληθεί μέχρι 8 ώρες με κάθε είδους εργασία της ειδικότητάς του.

Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης κάποιου μέλους του πληρώματος λυθεί για οποιονδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που πέφτουν στο μήνα της απόλυσης, τότε αυτό το επίδομα των 22% διαιρείται με τον αριθμό όλων των Κυριακών του μηνός και σ' αυτό το μέρος του πληρώματος καταβάλλεται το ημερήσιο που προκύπτει από τη διαίρεση πολλαπλασιασμένα με τον αριθμό των Κυριακών κατά τις οποίες ο ναυτικός ήταν ναυτολογημένος.

- Επίδομα κατώτερου πληρώματος

Στα μέλη του κατώτερου πληρώματος καταβάλλεται επιπλέον του βασικού μισθού, μηνιαίο επίδομα 11.195 δραχμών. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται στους μη προσοντούς.

- Επίδομα Δεξαμενοπλοίων και Επικινδύνων Φορτίων

Ειδικά για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και πλοία τύπου ORE - BULK - OIL (Ο.Β.Ο.) καταβάλλεται επίδομα ίσο με 10% του βασικού μισθού, εφόσον τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών φορτίων.

Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται εφόσον το δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά υγρών ή ξηρών φορτίων που δεν είναι εύφλεκτα. Στην περίπτωση αυτή η διακοπή της καταβολής του επιδόματος αρχίζει μόλις εκδοθεί από αρμόδιο επιθεωρητή πιστοποιητικό για την καταλληλότητα του πλοίου για τη φόρτωση υγρού ή άλλου φορτίου (όχι εύφλεκτου) και διαρκεί μέχρι την έναρξη φόρτωσης εύφλεκτου φορτίου.

Το επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν και σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) εφόσον αυτά, εκτός από τα άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά φορτία σε ποσοτήτα ανώτερη από ποσοστό 5% της χωρητικότητας του πλοίου (D.W.).

- Επίδομα Υγραεριοφόρων

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με το 20% του βασικού μισθού.

#### Ειδικά Επιδόματα

- Επίδομα Α' Μηχανικό

Στον Α' Μηχανικό καταβάλλεται η πρόσθετη αμοιβή 4,33 ημερομισθίων το μήνα για την πρόσθετη εργασία που κατά τα Σάββατα και β' αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομίσθιο για τις αργίες τόσο κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει, όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι. Για τις παραπάνω περιπτώσεις το ημερομίσθιο ορίζεται στο 1)25 του βασικού μισθού.

- Επίδομα Αξιωματικών Ασωμάτου

Για τη συντήρηση των ηλεκτρονικών ναυπλοίων οργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα στους Α-

ξιωματικούς Ασωμάτου που έχουν σχετικό πτυχίο.

- Επίδομα Ηλεκτρολόγου

Για τη συντήρηση του ανελέκυστρου και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα 17.820 δραχμών εφόσον στο πλοίο υπάρχουν και τα δύο.

Εάν υπάρχει μόνο ανελέκυστρου καταβάλλεται επίδομα 5.935 δραχμών και εάν υπάρχει μόνο σύστημα κλιματισμού καταβάλλεται επίδομα 11.885 δραχμών κατά μήνα.

- Επίδομα Μαγείρου

α) Στο μάγειρο καταβάλλεται συνεχώς χωρίς διακοπή εκτός από το μισθό του και 15.750 δραχμών το μήνα, εφόσον υπάρχει στο πλοίο μηχανικό ζυμωτήριο, σε αντίθετη ειδική επίδομα αρτοποιήσεως περίπτωση το επίδομα αυτό είναι 18.385 δραχμών το μήνα.

Παρασκευή ψωμιού γίνεται μόνο στο ταξίδι. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει κατάλληλο ψωμί στο λιμάνι, ο μάγειρος έχει υποχρέωση να παρασκευάζει ψωμί χωρίς αλάτι αμοιβή. Επίσης είναι υποχρεωτική, χωρίς άλλη αμοιβή, η παρασκευή ψωμιού σε περίπτωση που το πλοίο θρικόκεται «επ' ακύρωτος» (στη ράδα) και δεν επικινδυνεί με την ξηρά για την προμήθεια άλλων εφοδίων και υλικών. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται αν το πλοίο παραμένει στο λιμάνι εκτός για λόγους φορτοεκφόρτωσης και δεν παρασκευάζεται ψωμί σε αυτό.

Δεν καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή για την παρασκευή ψωμιού και παρασκευή φαγητού για πρόσωπα που βρίσκονται στο πλοίο πέρα από τη σύνθεση του πληρώματος, εάν αυτά τα πρόσωπα είναι ναυτικοί και δεν καταβάλλεται ναύλος για τη μεταφορά τους.

- Επίδομα Ναυκλήρου

Κατ' εξαίρεση στον ναύκληρο δίνεται μηνιαίο επίδομα 9.375 δραχμών λόγω της ιδιαίτερης φθοράς του ιματισμού του.

#### Σ.Σ.Ε. στα Επιβατηγά

Δεν έκαναν αποδεκτή την πρόταση των εκπροσώπων των εφοπλιστών οι συνδικαλιστές της ΠΝΟ σχετικά με την υπογραφή της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας που αφορά τους ναυτικούς που απασχολούνται στα τουριστικά επιβατηγά πλοία και οχηματαγωγά.

Για τους χαμηλόμισθους ναυτικούς πρότειναν 11% αύξηση (από τον βαθμό του ανθυποπλοίαρχου και κάτω) και κατά 10% στους υψηλόμισθους (από το βαθμό του υποπλοίαρχου και άνω).

Στις παραπάνω προτάσεις η διοίκηση της ΠΝΟ αντέταξε τις προτάσεις που ήδη είχε κάνει και σ' άλλες τους συναντήσεις αύξηση δηλαδή 16% στους ενεργειακούς και παράλληλα και την ικανοποίηση τριών αιτημάτων που αφορούν:

Στην υπερωριακή αμοιβή, στον καθορισμό κατώτατου ορίου μισθού και στον υπολογισμό των αποδοχών της άδειας.

#### Οι ναυτικοί των πορθμείων

Εξάλλου η διοίκηση της ΠΝΟ, συναντήθηκε για πρώτη φορά με τη διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών Πορθμείων Εσωτερικού για την υπογραφή της νέας Σ.Σ. Εργασίας των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία αυτής της κατηγορίας.

Οι αντιπρόσωποι της Ομοσπονδίας ζήτησαν αύξηση των βασικών μισθών των ενεργειακών ναυτικών κατά 20%, ενώ οι πλοιοκτήτες αντιπρότειναν αύξηση κατά 11%.

Η διοίκηση της ΠΝΟ, επιφυλάχθηκε να απαντήσει σε νέα συνάντηση η οποία θα πραγματοποιηθεί προσεχώς.

## ΤΟΝ ΜΑΗ Η ΓΕΝ. ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΤ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

τι αν χαρακτηριστεί κάποιος από το Υπουργείο ότι μπορεί να είναι ναυτικός και θα προσφέρει τις υπηρεσίες του σαν ηλεκτρονικός, του ανοίγουμε την πόρτα να έρθει στο σωματείο μας αντί να πάει σε άλλο σωματείο»!!

ΚΛΗΜΗΣ (πρακτικά Γ.Σ. σελίδα 6): «Με το καταστατικό που σας προτείνομε διευρύνοντας τον κύκλο των προσώπων που μπορούν να γίνουν μέλη της Ένωσης μας προσθέτουμε στους Ραδιοηλεκτρονικούς και Ραδιοηλεκτρονικούς και τους Η λ ε κ τ ρ ο ν ι κ ο ύ ς».

Εδώ είναι το μυστικό. Δεν μιλάνε για το υπάρχον δυναμικό που είναι στην δύναμη της ΠΕΡΡΑΕΝ. Δεν ενδιαφέρεται η ΕΣΚΑ για τον Ραδιοηλεκτρονικό για τον οποίο «καρφί δεν της καίγεται».

Μιλάει για τους α π' έ ξ ω Ηλεκτρονικούς γιατί θέλει να είναι εντάξει σ' αυτούς που δεσμεύτηκε στις παρασκηνακές διαβουλεύσεις. Γι' αυτό επιμένει!!

★ Η ΟΜΑΔΑ ΚΛΗΜΗ κατηγορεί τους 92 συναδέλφους που στήριξαν την αγωγή και δικαιώθηκαν από το δικαστήριο, ότι υποστηρίζουν τη θέση που λέει «Ο Κλάδος μας επί 74 συναπτά έτη ουδέμια είχε ή έχει σχέση με τα Ηλεκτρονικά του πλοίου».

Ο ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΑΥΤΟΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΚΛΗΜΗ ΕΙΝΑΙ ΦΕΥΔΗΣ!! ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΟΣ!! Οι 92 συναδέλφοι, ο κλάδος συνολικά, γνωρίζουν καλά ότι ο ίδιος ο κανονισμός εργασίας καταχωρεί τέτοιες αρμοδιότητες στον Αξιωματικό Ραδιοεπικοινωνιών για

### ΙΧΝΟΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΛΙΚΡΙΝΕΙΑΣ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΤΑ ΛΕΓΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΚΛΗΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Η καταστροφική τακτική των στελεχών της ΕΣΚΑ δεν είναι αποτέλεσμα παραλείψεων και λαθών, ΑΛΛΑ ΣΥΝΕΙΔΗΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ.

Σήμερα μιλούν τάχα για μετεξέλιξη και χύνουν κροκοδείλια δάκρυα για την τη τύχη της WARC 87, για τον Ραδιοηλεκτρονικό Αξιωματικό ΥΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ!!

Σε κύριο άρθρο στην «ΗΧΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ», Νοέμβρη - Δεκέμβρη 1990, έγραψαν:

«Δυστυχώς όμως δεν μπορούμε να πούμε ότι μαζί με την δορυφορική επικοινωνία έχει καθιερωθεί και η ειδικότητα του Ηλεκτρονικού στα πλοία.

Η χρήση της Τεχνολογίας... ΝΙΚΗΣΕ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΟΣ όσους πλέψαν, ανάμεσα και τον κλάδο μας, υπέρ της χρήσεως της Τεχνολογίας...».

Ενώ οι αποφάσεις της WARC '87 ήταν σε εξέλιξη, η ομάδα ΚΛΗΜΗ προδιέγραψε το αποτέλεσμα, προδιέγραψε την ΗΤΤΑ.

#### Είχε τους σκοπούς της

★ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ ΕΙΧΕ ΚΑΤΑΛΗΞΕΙ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΕΝ: Έγραφε: «ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΤΩΝ 2.000 περίπου Α-

τις ηλεκτρονικές συσκευές του Ασωμάτου και της Γεφύρας.

Το τμήμα της αγωγής που διαστρεβλώνει η πλειοψηφία της διοίκησης, είναι εντελώς συγκεκριμένο και αναφέρει ότι στο προτεινόμενο από την ομάδα ΚΛΗΜΗ καταστατικό «Εισήχοντο για πρώτη φορά ως μέλη οι λεγόμενοι Ηλεκτρονικοί Ε.Ν. Δηλαδή ειδικότητα οι υπό την οποία απασχολούμενοι στα πλοία, εκ του Νόμου (Π.Δ. 437)86) καμιά σχέση η συνάφεια δεν έχουν με τον κλάδο που 74 συναπτά έτη εκάλυπτε το σωματείο μας».

Η αγωγή εδώ αποκαλύπτει ότι οι λεγόμενοι Ηλεκτρονικοί Ε.Ν., στελέχη των ναυπλοίων εταιρειών, έχουν ενταχθεί με το Π.Δ. 437)86 στο σωματείο και τον κλάδο των Ηλεκτρολόγων! και ότι αυτούς θέλει να μεταφέρει ο ΚΛΗΜΗΣ στην ΠΕΡΡΑΕΝ.

★ ΛΕΜΕ ΟΤΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΛΗΜΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΣΚΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΣΥΝΟΠΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ!!

Καμώνονται ότι δεν ξέρουν.

Στα πρακτικά όμως της Γ.Σ. (σελίδα 5) Ο ΚΛΗΜΗΣ ΕΛΕΓΕ: «Διευρύνουμε την προσέλευση νέων μελών. Δεν λέμε ότι ο ποιοσδήποτε που θα έρθει από κάποιον ΤΕΙ να μπει στο σωματείο μας να μας πάρει την περιουσία. Η περιουσία, άμα εμείς συνεννοηθούμε δεν θα υπάρχει για ΚΑΝΕΝΑΝ. Υπάρχει ένα μέγεθος στην ΠΝΟ που όλα τα άστεγα σωματεία στεγάζονται»!!

συμματιστών σε Υπηρεσίες, Οργανισμούς, Εταιρείες κλπ. του Δημοσίου... Επίσης απορρόφηση Ασωματιστών σε άλλους κλάδους εργαζομένους στη Ναυτιλία.

Τι περίσσευε για μετεξέλιξη;

Ποιά ήταν τα αποτελέσματα αυτής της τακτικής;

Η ΕΣΚΑ και η ομάδα ΚΛΗΜΗ ήταν και είναι επικίνδυνοι για τα συμφέροντα των Ασωματιστών.

Η παραμονή τους στη διοίκηση του σωματείου σημαίνει τη διάλυση του, τη διάλυση του κλάδου.

### Εκλογές στους Ηλεκτρολόγους

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

βλημάτων του, που αναφέρονται στον προγραμματισμό και είναι τα παρακάτω:

— Επαγγελματική κατοχύρωση.

— Μισθολογική αναβάθμιση.

— Υπεράσπιση και διεύρυνση των ασφαλιστικών δικαιωμάτων.

— Διατήρηση του Καμποτάζ και ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

— Εκδημοκρατισμός Π.Ν.Ο. και ναυτικής νομοθεσίας.



«ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»  
156ΗΜΕΡΗ  
ΣΥΝΔΕΣΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο:  
Ιδιοκτήτης - Εκδότης  
ΣΥΡΙΓΓΑΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
Λεωφόρος 15  
184 52 ΝΙΚΑΙΑ

Προϊστάμενος Τυπογραφείου  
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΜΟΣΧΟΥΡΗΣ  
Γερανίου 7 — ΑΘΗΝΑ

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ  
Εισιτήριο ετήσιο Δρχ. 1.500  
Εξωτερικού ετήσιο Δολ. 50

### Που μπορείτε να βρείτε την «Ναυτεργατική»

Την Εφημερίδα μας όσοι από τους συναδέλφους δεν είναι συνδρομητές, οπότε έρχεται στο σπίτι ταχυδρομικά, μπορούν να την αγοράζουν από τα εξής περίπτερα της Αχτής Μικρούλη.

- Το περίπτερο που βρίσκεται στο κατάστημα «Ναυτάκι».
- Τα περίπτερα που βρίσκονται Δεξιά και αριστερά της 11 Μεραρχίας και Αχτής Μικρούλη.
- Επίσης στο περίπτερο που βρίσκεται εμπρός από το μέγαρο Λιβαδίου (Π.Ν.Ο.).



Ικανοποιητική υπήρξε η συμμετοχή των μηχανικών στην Α' Τακτική Γενική Συνέλευση του σωματείου που πραγματοποιήθηκε στις 31.3.93 στα γραφεία της Ένωσης και πήραν μέρος κι αρκετοί μηχανικοί από το ΚΕΣΕΝ.

Γόνιμη ήταν η συζήτηση που αναπτύχθηκε γύρω από τα προβλήματα που απασχολούν τους μηχανικούς και τους ναυτεργάτες γενικότερα.

Τα θέματα που ιδιαίτερα απασχολήσαν τους μηχανικούς ήταν οι Συλλογικές Συμβάσεις, τα Ασφαλιστικά Ταμεία, η μείωση των Ελληνικών πληρωμάτων, η ναυτική εκπαίδευση.

### Εισήγηση

Στην εισήγηση την οποία έκανε ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ αναφέρθηκε αρχικά στη διεθνή πολιτική κατάσταση και τις εξελίξεις της οι οποίες έχουν δυσμενή επίδραση στη χώρα μας.

Ο εμφύλιος στην πρώην Γιουγκοσλαβία, οι εθνικιστικές εξεγέρσεις που συμβαίνουν με τραγικό τρόπο στα σχέδια εξωбалκανικών ιμπεριαλιστικών δυνάμεων, η καπηλεία του ιστορικού ονόματος της Μακεδονίας και των συμβόλων της που γεννά στο όνομα του πατριωτισμού ένα ιδιόμορφο εθνικισμό με αρνητικές και επικίνδυνες προεκτάσεις στα συμφέροντα της χώρας μας, συνθέτουν ένα αρνητικό πολιτικοκοινωνικό μωσαϊκό και πυροδοτούν την ειρήνη και την πρόοδο της χώρας και του λαού μας.

Αλλά και η εσωτερική κατάσταση δεν είναι καθόλου καλή, η αποτυχία της οικονομίας, η αποβιομηχάνιση, το ξεπούλημα μονάδων στρατηγικής σημασίας σε ξένους, η τραγική αύξηση της ανεργίας, η μείωση της αγοραστικής δύναμης των εργαζομένων, η διολίσθηση της κοινωνικής πρόνοιας και των συντάξεων, το υπερβολικό για την εργατική τάξη κόστος βασικών αγαθών και υπηρεσιών, οδηγούν σε σταθερή επιδείνωση τους όρους διαβίωσης του λαού μας.

Η Διοίκηση της ΠΕΜΕΝ παίρνοντας υπόψη της όλα τα παραπάνω προτείνει και απαιτεί λύσεις σε κάθε πρόβλημα που επιδρά άμεσα ή έμμεσα στη ζωή των μηχανικών.

Στη Γ.Σ. της ΠΕΜΕΝ σήμανε

## ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΣΚΛΗΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

- Απολογισμός και προγραμματισμός δράσης από τον πρόεδρο Θ. Σταματόπουλο
- Συμμετοχή στη Γ.Σ. μηχανικών από το ΚΕΣΕΝ

### Η κατάσταση της Ελληνικής Ναυτιλίας γενικά

Η ναυτιλιακή επιχείρηση, όπως τάνισε ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ, ανθεί σε αντίθεση με την ναυτεργασία που συρρικνώνεται διαρκώς, αυτό οφείλεται ως συμπίεσμα από τα

μικρογνώστες ταυτόχρονα κίνητρα για την επαφή και παραμονή νέων στο επάγγελμα. Όσο αφορά δε την λειτουργία των ναυτικών λυκείων, ιδιωτικών και Δημόσιων, να αποτελεί στάδιο για την καλή τερη προετοιμασία των σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ.

Το ΚΕΣΕΝ με τη συμμερι-

μεία αλλά σ' όνομα του ανταγωνισμού και υπερκέρδους χρησιμοπούνει οι εφοπλιστές χαμηλόμισθους αλλοδαπούς και συνταξιούχους.

— Η μεσιτεία οργάνωνε συνδικαλιστική δράση από τον σκοτεινό ρόλο του ΓΕΝΕ και την απάθεια της πολιτείας ενώ παράλληλα η εργοδοσία προ-

τη σχέση ασφαλισμένων συνταξιούχων.

Β) Της υποταγής της Πολιτείας στις εφοπλιστικές αξιώσεις της αποκοπής των Ελλήνων ναυτεργατών από τα πλοία, μειώνοντας έτσι την ασφαλιστική τους βάση.

Γ) Της αδιαφορίας και ανικανότητας των διοικήσεων των ταμείων ν' αξιοποιήσουν την παρουσία τους προχώρησαν στον καταστρεπτικό δανεισμό.

Η Ένωση και για τους τρεις αυτούς τομείς έχει καταθέσει στο ΝΑΤ τις θέσεις της και έχουν δημοσιευθεί.

### Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας

Στόχος της ΠΕΜΕΝ ήταν να υπογραφούν Σ.Σ.Ε. για όλες τις κατηγορίες των πλοίων πριν το Πάσχα, διεκδικώντας την αποδοχή των κλαδικών και θεσμικών αιτημάτων όπου διατυπώθηκαν στα εξώδια που κατατέθηκαν.

Δηλαδή να μπορούν να υπερασπίζονται την ασφαλιστική δυνατότητα του μηχανικού και να του εξασφαλίζουν όρους αξιοπρεπούς διαβίωσης.

### Εκδημοκρατισμός Ναυτεργατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος

Η ΠΕΜΕΝ προβάλλει και παλεύει, για το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό Κίνημα, την αναγκαιότητα εκδημοκρατισμού και εκσυγχρονισμού της λειτουργίας των ναυτεργατικών ενώσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η γνήσια έκφραση της βούλησης των ναυτεργατών, επίσης ν' αποσπείνεται η λειτουργία των σωματείων στην επίλυση των προβλημάτων. Καταγγέλλει την παράταση τη, αποστέρευσης των ναυτεργατών από το δικαίωμα της ψήφου, και την συστηματική αθέτηση υποσχέσεων της πολιτείας για την τελική ρύθμιση του θέματος αυτού.

Είναι όμως αυτοάνοχο για να μπορέσουν να υλοποιηθούν όλοι οι παραπάνω στόχοι χρειάζεται η παρέμβαση μας — τόνισε ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ στην παραπάνω ομιλία του — με ευθύνη, ενότητα και αγωνιστικότητα, ώστε και το σωματείο να μπορέσει κατά το δυνατό να επιτελέσει το έργο του.

Πανελλήνιο Ένωση Συνταξιούχων ΝΑΤ

## ΤΑ ΑΔΙΕΞΟΔΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΞΕΠΕΡΑΣΤΟΥΝ

Πραγματοποιήθηκε στις 8 Απριλίου 1993 η Γ.Σ. της Πανελληνίας Ένωσης Συνταξιούχων ΝΑΤ, όπου οι απόμαχοι της θάλασσας συζητήσαν και εξέθεσαν όλα τα προβλήματα που τους απασχολούν και κυρίως αυτά που υπάρχουν στον ασφαλιστικό τους φορέα, και που προκλήθηκαν από την πολιτική που ακολουθούσαν οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις και εφοπλιστές.

Στο ψήφισμα που ακολούθησε της Γ.Σ. και εγκρίθηκε ομόφωνα, επισημάνθηκαν τα παρακάτω ζητήματα προς λύση:

1. Η ένταξη του ΝΑΤ στον κρατικό προϋπολογισμό με ποσό που να καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες και υποχρεώσεις του. Να σταματήσει η ταχτική του δανεισμού που μόνο αρνητικά επιδρά στην προσπάθεια για την εξυγίανσή του.
2. Η διαφανής και σωστή αξιοποίηση της περιουσίας του ΝΑΤ. Να αποκλειστούν κατηγορηματικά οι σκέψεις για την εκποίηση της.
3. Η αύξηση των συντάξεων στα ποσοστά αύξησης που προβλέπουν οι συλλογικές συμβάσεις για τους εργαζόμενους. Καμιά σύνταξη να μην είναι χαμηλότερη του 80% του ενεργειακού μισθού.
4. Η μη ένταξη του Ο.Ν. στον κλάδο ασθενειών του ΙΚΑ, η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προστασίας της υγείας των συνταξιούχων και των ενεργειακών ναυτικών και των οικογενειών τους. Η συνέλευση είναι αντίθετη με την κατάργηση της ελεύθερης επιλογής γιατρού.

5. Η αναπροσαρμογή των συντάξεων, με βάση τις πραγματικές των ανάγκες, αυτό θα έχει σαν συνέπεια την αύξηση θέσεων εργασίας και το μέτρο αυτό θα βοηθήσει θετικά στα οικονομικά του ΝΑΤ.

6. Η αύξηση των εισφορών των εφοπλιστών προς το ΝΑΤ.

7. Η αυστηρή εφαρμογή των διατάξεων του νομού για την εγκαίρως εξόφληση των ναυτολογίων και είσπραξη οφειλών από παλιά ναυτολόγια.

8. Η επιδότηση του ναυτικού συναλλάγματος για την οικονομική ενίσχυση του ΝΑΤ.

9. Το προετοιμαζόμενο νομοσχέδιο περί ΝΑΤ, για να βοηθήσει στην εξυγίανσή του, πρέπει να γίνει δημοκρατικός διάλογος με τους ίδιους τους ναυτεργάτες.

Στην εκλογή του νέου Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΕΣ - ΝΑΤ αναδείχθηκαν οι συνάδελφοι:

- 1 Δεσποτίδης Παναγιώτης
- 2 Ζερβός Αντώνης
- 3 Ιωαννάντος Γεράσιμος
- 4 Μαργιώλης Σωτήρης
- 5 Μπαμπινλής Ηλίας
- 6 Μπίκος Λεωντής
- 7 Σύριγγας Παντελής
- 8 Στεφανόπουλος Ειρήνη
- 9 Τζωρτζάτος Παναγιώτης

Το Δ.Σ. στην πρώτη συνεδρίασή του εξέλεξε προεδρείο από τους συνάδελφους:

Πρόεδρος Δεσποτίδης Παναγιώτης

Αντιπρόεδρος Σύριγγας Παντελής

Γ. Γραμματέας Ιωαννάντος Γεράσιμος

Ταμίας Μπίκος Λεωντής.



(Συνέχεια από το προηγούμενο)

### ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

### α) ΑΠΟΠΛΩΣΗ ΜΕ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ:

Τα συνθήκη δρομολόγια των Δ) είναι από ΠΕΙΡΑΙΑ και ΘΕΣ/ΝΙΚΗ (λιγότερο) προς όλα σχεδόν τα νησιά του Αιγαίου, την Κρήτη, το Ιόνιο και τις χερσαίες εγκαταστάσεις (ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ, ΠΟΡΤΟ-ΛΑΓΟΣ, ΒΟΛΟ, ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ, ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ, ΠΑΤΡΙΑ). Ο απόπλους των πλοίων αυτών επιτρέπεται ακόμη και όταν οι καιρικές συνθήκες θα επέβαλλαν την απαγόρευση του (8-9 μπόφωρ και άνω), με την υπογραφή μιας δήλωσης η οποία λέει ότι:

«Ο Πλοίαρχος έλαβε γνώση των Δελτίων Καιρού και ο απόπλους γίνεται με ευθύνη του».

Είναι γνωστές οι πιέσεις που ασκούνται στον Πλοίαρχο απ' τα οργανωμένα συμφέροντα (εφοπλιστές και παραλίπτες - εταιρείες πετρελαιοειδών), δεν είναι γνωστό όμως στον πολύ κόσμο ότι το ρίσκο του ταξιδιού με αυτές τις σύγχρονες (:) «γαλέρες» υπερβαίνει τους συνθήκες κινδύνους της θαλασσινής περιπέτειας.

### β) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ — ΑΦΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ:

Το γνωστό στους Ναυτικούς σαθούρωμα - ξεσαθούρωμα.

Γίνεται όταν το μικρό Δ) είναι ξεφόρτωτο.

Για λόγους ασφαλείας δεν μπορεί να ταξιδεύσει με καιρικές συνθήκες άνω των 4-5 μπόφωρ, όταν είναι άδειο,

στοιχεία που είναι γνωστά και λή, η αποτυχία της οικονομίας, η αποβιομηχάνιση, το ξεπούλημα μονάδων στρατηγικής σημασίας σε ξένους, η τραγική αύξηση της ανεργίας, η μείωση της αγοραστικής δύναμης των εργαζομένων, η διολίσθηση της κοινωνικής πρόνοιας και των συντάξεων, το υπερβολικό για την εργατική τάξη κόστος βασικών αγαθών και υπηρεσιών, οδηγούν σε σταθερή επιδείνωση τους όρους διαβίωσης του λαού μας.

Εξ άλλου και ο ίδιος ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. χαρακτηρίσε την περίοδο αυτή πολύ καλή για το πλοίο και την προοπτική του πολύ ευνοϊκή.

### Ναυτική εκπαίδευση

Οι πάγιες θέσεις της ΠΕΜΕΝ που αφορούν την εκπαίδευση, βασίζονται στην ίδρυση ενός αυτοδιοικούμενου εκπαιδευτικού ιδρύματος στα πρότυπα των ΑΕΙ, με δυνατότητα προσαρμογής της ύλης στις ανάγκες της τεχνολογίας και του σύγχρονου πλοίου, δη

λαδή μορφή λειτουργίας του δεν πληρεί τους όρους για τους οποίους υφίσταται, εξαντλεί οικονομικά τους σπουδαστές, δημιουργεί τεράστιες δυσκολίες διαβίωσης, κυρίως στους σπουδαστές που προέρχονται από την επαρχία. Αλλά και το κυρίως εκπαιδευτικό πρόγραμμα είναι αναχρονιστικό χωρίς σύγχρονη βιβλιογραφία και μεθόδους διδασκαλίας που απαιτούν οι καιροί.

### Απασχόληση

— Ενώ οι ανάγκες συντήρησης και λειτουργίας του πλοίου παραμένουν οι ίδιες ή αυξάνονται, μειώνεται ο αριθμός των απασχολούμενων.

— Οι οργανικές συνθέσεις έχουν φθάσει σε οριακά ση-

σπασθεί να κάνει συνείδηση στους ναυτεργάτες την φιλοσοφία «της δικής μου εταιρείας».

Η ΠΕΜΕΝ καταγράφοντας το πρόβλημα της απασχόλησης παγώνει τη θέση της που ήταν και παραμένει ώστε η ναυτολόγηση να γίνεται μέσω των ναυτεργατικών Ενώσεων.

### Ασφαλιστικά Ταμεία

Είναι γνωστό σ' όλους τους ναυτεργάτες ότι τα ασφαλιστικά ταμεία (ΝΑΤ — ΤΠΑΕΝ — Ο.Ν.) βρίσκονται σε δεινή οικονομική κατάσταση εξ αιτίας:

Α) Των επιλογών των εφοπλιστών οι οποίοι σ' όνομα της ανταγωνιστικότητας συρρίκνισαν την ασφαλιστική βάση των ταμείων, ανατρέποντας

λαγμα) για την παράδοση της σαθούρας σε διολίσθια ή εγκαταστάσεις.

β) Την μη ύπαρξη αυτών των ευκολιών υποδοχής και καταλοίπων, αλλά και όταν υπάρχουν οι ευκολίες αυτές, χάνεται χρόνος (οπότε και χρέμα) με την καθυστέρηση, τις μεθοδεύσεις και την διαδεδομένη παράδοση - παραλαβή.

Με 2 τρόπους όμως υπάρχει και η λύση στο πρόβλημα:

1) Με το να μην γίνονται δεκτά από τις εγκαταστάσεις πλοία που δεν έχουν ξεχωριστές δεξαμενές καθαρού έρματος (ΔΙΒΥΗ).

2) Με την υποχρεωτική πληρωμή για ανάλογη ποσότητα έρματος, άμα κατάπλου του πλοίου, ελέγχοντας τα δελτία καιρού για τις ημέρες ταξιδιού (Β. ΕΥΡΩΠΗ).

### γ) ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΜΕ ΛΗΨΗ ΑΓΩΓΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ

Στην πλειοψηφία των εγκαταστάσεων εταιρειών πετρελαιοειδών, η εκφόρτωση καθαρού έρματος είναι αναγκαία, ουδείς όμως ασχολείται με το τι γίνεται με θρωμική σαθούρα (DIRTY BALAST TANKS).

Όλοι όμως ανέχονται την μη ύπαρξη δεξαμενών καθαρού έρματος (CLEAN BALAST TANKS, SEGREGATED BALAST TANKS).

Ο Αφερματισμός στην θάλασσα έτσι επιβάλλεται για 2 λόγους:

του ατυχήματος εξ αιτίας:

— Των φυσικών χαρακτηριστικών της εγκατάστασης (είτε πρόκειται για στενά με θρόακια τριγύρω σε μικρή απόσταση, εκτεθειμένα στον άνεμο και τον κυματισμό π.χ. SHELL, BP ΧΑΝΙΩΝ, ΕΚΟ, MOBIL ΡΟΔΟΥ, είτε πρόκειται για ανοικτό πέλαγος π.χ. SHELL ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗΣ, SHELL ΚΩ, MOBIL ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ).

— Των καιρικών συνθηκών. — Της μειωμένης ελκτικής ικανότητας των πλοίων αυτών, σε συνδυασμό με την έλλειψη βοηθητικών πλωτών μέσων (ρυμουλκά, λάντζες).

— Της αδιαφορίας και ανοχής των τοπικών λιμενικών αρχών για τον πιθανό επερχόμενο κίνδυνο που συνάγεται από τα ανωτέρω.

Σε κάθε μια από τις παραπάνω περιπτώσεις, όλα ανάγονται στην «ευθύνη του Πλοίαρχου». Το ρίσκο είναι διαρκές, οι πιέσεις καταλήγουν σε μορφή εκβιασμού, κα τοχύρωση για τον Πλοίαρχο θεαθείς δεν μπορεί να υπάρξει, οι συνέπειες σε περίπτωση ατυχήματος (προσάραξη, κώσιμο του θαλάσσιου αγωγού, σπασίμο του θαλάσσιου αγωγού) τρομακτικές («ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ» Αλαφούδης, ΜΥ ΚΟΝΟΣ 1990 - Ιταλικό Δ)Ξ εγκαταστάσεις ΕΥΡΟΙΛ Αλεξανδρούπολης 1992).

Η λύση στο πρόβλημα είναι η εξής:

α) Άμεση διακοπή λειτουργίας των πιο επικινδύνων εγκαταστάσεων (SHELL, BP Χανίων).

## ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ

β) Δημιουργία ασφαλών εγκαταστάσεων που να προστατεύονται από τον άνεμο και τον κυματισμό (συνθήκες αυτές γίνονται όπου απλά βρέθηκε από τις εταιρείες φτηνό οικόπεδο).

γ) Υποχρεωτική παρουσία ρυμουλκού ασφαλείας και υποβοήθησης χειρισμών.

δ) Απαγόρευση εκφόρτωσης πετρελαιοειδών όταν οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενείς. (Ένταση Ανέμου μεγαλύτερη των 4-5 Μπόφωρ).

### ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΙΠΤΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΦΕΡΜΑΤΙΣΜΟ

Κατά τον αφερματισμό έστω 500 Μ3 σαθούρας από 2 δεξαμενές, όταν οι σωληνώσεις του πλοίου έχουν συνολικό μήκος 120 μ. περίπου και εσωτερική διάμετρο σωλήνα 8", θεωρούμε τα εξής:

— (α) Από μόνα τους τα υγρά τοιχώματα των δεξαμενών είτε κατασταλάζουν είτε όχι, απορροφούν μια μικρή ποσότητα ελαχίστων λίτρων, απορριπτόμενη όμως στην θάλασσα, εξ αιτίας του ιριδισμού του πετρελαίου θα σχηματιστεί μια επιφανειακή γαλάδα τουλάχιστον 500 Μ2.

— (β) Το υπόλοιπο φορτίο μέσα στις 2 δεξαμενές (συνεχίζοντας το γεγονός ότι λόγω κακής λειτουργίας των επιστομίων των υπολοίπων δε-

ξαμενών, έχει περάσει ήδη νερό και στα υπόλοιπα κύττακα κατά τον ερματισμό (συγκοινωνούντα δοχεία) οπότε πρέπει ν' αντιληφθούν και αυτά) μπορεί να υπολογιστεί κατά περίπτωση από 50-500 λίτρα.

— (γ) Το σπουδαιότερο αποτελεί το υπόλοιπο φορτίο μέσα στις σωληνώσεις, μέρος του οποίου κατά τον ερματισμό διοχετεύεται στις δεξαμενές, αλλά κατά τον αφερματισμό, θάροντας και μη, πετιέται στην θάλασσα.

Ακόμη και εάν έχουν ληφθεί μέτρα κατά την εκφόρτωση, θεωρείται αδύνατον ν' αδειάσουν τελείως οι γραμμές.

Εδώ αξίζει ν' αναφερθεί το εξής:

Η σωστή διαδικασία εκφόρτωσης για λόγους ασφαλείας με την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης είναι: να διοχετεύεται από το πλοίο αντλώντας από την αναρρόφηση θαλάσσης (SEA VALVES), θαλάσσινο νερό το οποίο μέσω της αντλίας και του αγωγού ωθείται προς την εγκατάσταση, ούτως ώστε και να ξεπλύνονται οι γραμμές του πλοίου και να στεριάζει να παραδίδεται το σύνολο του φορτίου κατά το δυνατόν.

Αντί αυτής της διαδικασίας όμως και για ευκολία τους, οι περισσότερες των εγκαταστάσεων, απαιτούν από το πλοίο να κπρεσάρει με αέρα τις γραμμές (παράβαση Κανονισμών Ασφαλείας, Άκρως επικίνδυνο όσον αφορά βενζίνες, το να «καζώνονται» οι

σωληνώσεις) αποφεύγοντας έτσι την εξεδάτωση των δεξαμενών τους.

Στις γραμμές όμως του πλοίου που πιθανόν και μέσα στον θαλάσσιο αγωγό παραμένει καύσιμο, η ποσότητα του οποίου υπολογίζεται εμπειρικά στα ¾ της χωρητικότητας της γραμμής του πλοίου.

Αποτέλεσμα λοιπόν είναι να παραμείνει μία ποσότητα περίπου 2 Μ3 καυσίμου στις σωληνώσεις του πλοίου.

Αυτή την ποσότητα εάν θεωρήσουμε έστω σαν συνολική απορριπτέα στην θάλασσα έχουμε:

Για κάθε Δ)Ξ κατά Μ.Ο. 1 ταξίδι την εβδομάδα Χ4 = 4 το μήνα Χ 12 = 48 ετησίως ταξίδια, 48Χ¾ = 36 ταξίδια και αντίστοιχα ξεσαθούρωμα.

36 ταξίδια Χ 2 Μ3 πετρελαίου στην θάλασσα ετησίως. Υπολογίζοντας έστω για τα ¾ των 70 Δ)Ξ, έχουμε περίπου 50 Δ)Ξ.

72 Μ3 Χ 50 = 3600 Μ4 καυσίμου ετησίως.

Κατά τον ίδιο τρόπο υπολογίζουμε την λάσπη του πετρελαίου μαζί με την σκουριά των δεξαμενών που απορρίπτονται κατά τον αφερματισμό.

Σ'εσω κατά μ.ο. 150 ΚΓ κατά ταξίδι.

150 ΚΓ Χ 36 ταξίδια = 5400 ΚΓ ετησίως.

5400 ΚΓ Χ 50 = 270.000 ΚΓ

Οπότε έχουμε συνολικά 3.600.000 λίτρα καθαρού καυσίμου (DIESEL), βενζίνης ή κηροζίνης και 270.000 ΚΓ στερεοποιημένου καταλοίπου και σκουριάς που απορρίπτονται στις ελληνικές θάλασσες, μόνο από τα μικρά ακτοπλοϊκά δεξαμενόπλοια.

(Συνεχίζεται)



## Καταγγελία ΕΤΣΙ ΑΝΤΑΜΕΙΒΟΥΝ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

Με το παρακάτω σημείωμα ο πλοίαρχος του Μ/Υ «SIFNOS» (Ευγενίδης) SOCIETE DE GESTION EVGE S.A., γνωστοποίησε ότι η εταιρία απολύει 26 Έλληνες ναυτεργάτες και τους αντικαθιστά με αλλοδαπούς.

Το πλοίο άλλαξε την Ελληνική σημαία με Μάλτας και στις 3 Απριλίου τους απέλυσε.

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

ΣΑΣ ΓΝΩΡΙΖΩ ΟΤΙ ΜΕ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΘΑ ΑΛΛΑΞΕΙ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΟΛΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑ ΑΠΟΛΥΘΕΙ. ΟΣΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΜΕΤΑΤΕΘΟΥΝ ΣΕ ΑΛΛΟ ΠΛΟΙΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΟΣΟΙ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΦΥΓΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ, ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΝΑ ΤΗΝ ΔΗΛΩΣΟΥΝ, ΟΤΑΝ ΘΑ ΓΙΝΕΙ Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

18.3.93

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Το σημείωμα αυτό δείχνει το ελεεινό πρόσωπο της ασυδοσίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Κι αν μην παραπονούνται ορισμένοι ότι τους δυσφημούν. Όλων τους η πρακτική είναι πρακτική αυτοδυσφημησης.

Αυτή είναι η ασυδοσία. Που Ν.Δ. και ΠΑΣΟΚ κατάφεραν να την φτάσουν στο απόγειό της.

Το πλοίο, λέει, θα αλλάξει σημαία περνώντας από τον Πειραιά και ως κάνει ο καθένας τα κομμάτια του!!

Το πλοίο όμως αυτό, όπως και τα όμοιά του, έχει εκμεταλλευτεί την υποδομή που έκτισε με τον ιδρώτα του ο Έλληνας εργαζόμενος.

Το πλοίο όμως αυτό έχει εκμεταλλευτεί όλα τα προνόμια που του πρόσφερε ανεξέλεγκτα το ελληνικό κράτος. Το πλοίο αυτό έχει κινηθεί με τις προσπάθειες των εκατοντάδων ναυτεργατών που γεύονται τα δεινά της εφοπλιστικής ασυδοσίας.

Τα ιερά και όσια του αλόγιστου καπιταλιστικού υπερκέρδους τα αμφισβητούν οι ναυτεργάτες. Τα αντιπαλεύουν.

Η συνέχιση της ασυδοσίας σημαίνει πλήρη απομάκρυνση της Ναυτιλίας από τα συμφέροντα και τις ανάγκες της χώρας.

Η συνέχιση της ασυδοσίας σημαίνει συρρίκνωση του Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού με απροσδιόριστες συνέπειες.

Η πάλη για την κατάργηση της ασυδοσίας και του νομοθετικού πλαισίου που την στηρίζει, είναι καθήκον του ναυτεργατικού κινήματος και σ' αυτό δοκιμάζεται κάθε συνδικαλιστική και πολιτική δύναμη.

### Το Παράρτημα Οίκου Ναύτου Θεσσαλονίκης

## ΝΟΣΕΙ ΣΟΒΑΡΑ

Επιστολή - καταγγελία προς αρμόδιους από την Ένωση Συνταξιούχων ΝΑΤ Βορ. Ελλάδας

Μετά την αποχώρηση και του μοναδικού ιατρού - παθολόγου από το Π.Ο.Ν. Θεσσαλονίκης λόγω υποχρηματοδότησής του, η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στο παράρτημα Ο.Ν. Θεσσαλονίκης μπορεί να χαρακτηριστεί από απάρα δεκτη, έως επικίνδυνη.

Ο μοναδικός πλέον ιατρός, (παιδίατρος), καλείται καθημερινά 1) να προσφέρει ιατρικές υπηρεσίες σε 40 - 50 περίπου τον ενήλικες και υπερήλικες ασφαλισμένους και 5 - 10 παιδιά, 2) να κάνει έλεγχο αφού είναι και ελεγχτής συγχρόνως σε νοσήλια κλινικών και νοσοκομείων.

Υπενθυμίζουμε ότι το παράρτημα Ο.Ν. της Θεσσαλονίκης δηλαδή ο μοναδικός ιατρός που απέμεινε εξυπηρετεί:

α) περί τους 15.000 ασφαλισμένους της περιοχής Θεσσαλονίκης.

β) άγνωστο αριθμό ασφαλισμένων του Π.Ο.Ν. Ν. Μηχανιώνας, που απέχει από την Θεσσαλονίκη 38 χιλ. περίπου, αφού και εκεί δεν υπάρχει νοσοκομείο ιατρού του Ο.Ν.

γ) άγνωστο αριθμό ασφαλισμένων της ευρύτερης περιοχής της Μακεδονίας — Θράκης από το Σουφλί, έως την Φλώρινα και το Λιτόχωρο, με ΜΟΝ Αθηνών, Πειραιώς ή άλλων περιοχών.

Αν η παραπάνω αναλογία

ιατρού προς ασφαλισμένους, υπάρχει έστω και σε τριτοκοσμική χώρα, καλούμε τους αρμόδιους να μας το γνωρίσουν.

Καλούμε κάθε αρμόδιο να αναλάβει τις τεράστιες ευθύνες που για την κατάσταση που υπάρχει στο παράρτημα μας.

Τονίζουμε ότι από διετίας περίπου έχουμε κάνει επανειλημμένες ενέργειες (έγγραφες ναυτορές, προσωπικές παραστάσεις), προς τους κυρίους του Δ.Σ. του Ο.Ν., οι οποίες απέδωσαν άκρως. Δεν γνωρίζουμε αν ο ρόλος τους είναι μόνο να διακοσμούν με την παρουσία τους τα γραφεία του Ο.Ν. στον Πειραιά, αυτό που γνωρίζουμε είναι ότι τόσο εμείς όσο και οι εργοδότες μας πλοιοκτήτες έχουμε καταβάλλει στο ΝΑΤ στο ανέκδοτο τις οφειλές μας, και έχουμε α. παύση για καλύτερη στοίχιση και β. ανάγκη μας για προστασία της υγείας μας.

Παρακαλούμε εσάς και κάθε αρμόδιο να κάνει ότι είναι δυνατόν για άμεση επίλυση των προβλημάτων που επεσώρευσε το παρόν Δ)Σ του Ο.Ν. στο παράρτημά μας. Επί τέλους η υπομονή των ασφαλισμένων του Ο.Ν. της Μακεδονίας μας έχει εξαντληθεί το παρόν Δ.Σ. του Ο.Ν. πρέπει να σταματήσει το καταστροφικό του έργο σε βάρος του ταμείου μας.

### ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»

ΓΑΒΡΙΗΛ & ΕΡΜΙΟΝΗ ΦΡΑΔΕΛΟΥ στη μνήμη του αδικοχαμένου παιδιού τους Βαγγέλη, που συμπληρώθηκαν 7 χρόνια από τον χαμό του προσφύρου στη «Ν»	Δρχ. 5.000
ΝΙΚΗΦΩΡΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ στη μνήμη του αδελφού του Καπταν-Γιώργη	» 5.000
ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ στη μνήμη των ναυτεργατών συντρόφων του Ν. Νασιόπουλου & Ν. Αδραμίδη	» 2.000
ΑΠΟΛΛΟΝΑΤΟΣ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	» 5.000
ΚΑΓΙΩΡΓΗΣ ΓΑΒΡΙΛΟΣ	» 1.000
ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ ΣΠΥΡΟΣ	» 10.000
Ι.Π.	» 2.000
ΒΑΡΤΑΚΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	» 10.000
ΓΙΟΜΕΛΟΣ ΝΙΚΟΣ	» 4.000
ΠΕΤΑΥΡΑΣ ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	» 1.000
ΟΥΡΑΝΙΤΣΑΣ ΝΙΚΟΣ	» 2.000

## Η ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΟΚ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

- Έρευνα συνεργάτη ναυτεργάτη που τη δίνουμε σε δύο συνέχειες λόγω της μεγάλης έκτασης του κειμένου. Στο δεύτερο μέρος γίνεται αναφορά στο πρόβλημα της απελευθέρωσης της Ακτοπλοΐας - Κομποτάς.

Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ και η σύνδεσή της με την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτεργάτες, είναι πολύ σοβαρά ζητήματα, για τα οποία το συνδικαλιστικό κίνημα πρέπει να ασχοληθεί με μεγαλύτερη προσοχή.

Η διάσταση λόγων και έργων όσον αφορά το οφέλη που θα προκύψουν για τους χιλιάδες εργαζόμενους στις θαλάσσιες μεταφορές έχει γίνει φανερό και δεν δικαιολογεί καμία επανάσταση.

Ο προσανατολισμός της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής (Κ.Ν.Π.) της ΕΟΚ είναι σαφής. Χαράχτηκε και εφαρμόζεται για να υπηρετήσει τα συμφέροντα του εφοπλιστικού και βιομηχανικού κεφαλαίου και λειτουργεί σαν παράγοντας όξυνσης των ναυτεργατικών προβλημάτων.

Από το μνημόνιο της Κομισιόν, το 1985, έγινε φανερό ότι:

α) Η κοινή Ναυτιλιακή πολιτική προσαρμόζει ανάλογα τη λογική του «ελεύθερου ανταγωνισμού» και αποσκοπεί στην δημιουργία ισχυρών μονοπωλιακών μονάδων στις θαλάσσιες μεταφορές που θα

τους.  
«Τα κοινωνικά θέματα», έλεγε η Κομισιόν, «γενικότερης φύσης, τα οποία εμπνέουν στις διατάξεις της συνθήκης, πρέπει να συζητηθούν στο πλαίσιο της ερύτερης και

φάσης της Κ.Ν.Π., τα Εοκικά όργανα προσαπολίζουν σε πρόσθετες φοροαπαλλαγές για τους εφοπλιστές —όταν τα φορομνηστικά μέτρα για τους εργαζόμενους είναι μια συνεχής πραγματικότητα — και απαλλαγή από τις ασφαλιστικές εισφορές, φορτώνοντας τις υποχρεώσεις τους αυτές αποκλειστικά στους εργαζόμενους και το κράτος.

Ηδη επίσης με τον κανονισμό 3577/92 καθορίζονται οι όροι για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές των κρατών μελών.

Από όλη αυτή τη διαδικασία εξάγονται ορισμένα σημαντικά συμπεράσματα.

— Αποδείχτηκε πόσο εξωπραγματικές ήταν οι τυμπανοκρουσίες για τα οφέλη που θα καρπωνόνταν οι Έλληνες αλλά και οι κοινοτικοί ναυτεργάτες και από αυτό προκύπτουν συγκεκριμένες ηθικοπολιτικές ευθύνες γι' αυτούς



ελέγχουν την αγορά.

Το Μνημόνιο έγραφε συγκεκριμένα:

«Η πολιτική αυτή θα οδηγήσει σε συνεχή συγκέντρωση της κοινοτικής ναυτιλίας σε λιγότερα, αλλά μεγαλύτερα συγκροτήματα... Είναι σημαντικό να μην περιοριστεί η συγκέντρωση αυτή σε εθνικό επίπεδο, αλλά όπως απαιτούν και τα εμπορικά συμφέροντα να πραγματοποιηθεί και επί ευρύτερης κοινοτικής βάσης».

β) Γνωρίζοντας ότι οι «σημαίες ευκαιρίας» είναι η άλλη όψη του νομίσματος των εφοπλιστικών συμφερόντων, που χρησιμοποιείται για να στηριχθεί η πολιτική της ανταγωνιστικότητας μέσω της παροχής προνομίων στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και την καθήλωση των αποδοχών και των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, αλλά και γιατί μ' αυτό συνδέουν οι βιομήχανοι και τα μεταφορικά κυκλώματα, το φτηνό κόστος μεταφοράς προιόντων, η Κομισιόν τάχθηκε εξ αρχής εμμένοντας τις «σημαίες ευκαιρίας».

Έγραφε σχετικά το Μνημόνιο:

«Η επιτροπή πιστεύει ότι ο διοικητικός δεσμός μεταξύ πλοίου και σημαίας θα μπορούσε να συσφιχθεί, αλλά οσον αφορά τους οικονομικούς όρους υπολόγισης, το ισχύον σύστημα που διέπεται από τους όρους της ελεύθερης αγοράς και που βασίζεται σε σχετικά ελεύθερη ροή κεφαλαίου εργασίας και διαχείρισης, έχει οπωσδήποτε συμβάλει στην αποτελεσματική οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών... Επιπλέον οι μεταφορές με πλοία σε ανοιχτά νηολόγια (Σ.Σ., σημαίες ευκαιρίας) σε γενικές γραμμές ευνοούν την ύπαρξη ναυτιλιακών υπηρεσιών υψηλού ανταγωνιστικού επιπέδου...».

γ) Είναι χαρακτηριστική η αδιαφορία των αρμόδιων οργάνων για τα προβλήματα των εργαζομένων στις θαλάσσιες μεταφορές και η συνεχής αναβλητικότητα στην αντιμετώπιση των αιτημάτων

ναυτικής πολιτικής της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές συνθήκες της ναυτιλίας».

Για να είμαστε πιο συγκεκριμένοι, το βασικό δεν είναι η ασορία και η αναβλητικότητα, αλλά ότι τα δικαιώματα των ναυτεργατών θυσιάζονται στο θωμό της ανταγωνιστικότητας.

Η Κομισιόν στις απαντήσεις της για το πρόβλημα της απασχόλησης των ναυτεργατών των κρατών μελών της ΕΟΚ είναι σαφής:

«Παρ' όλα αυτά, λέει, είναι αδύνατον να απομονωθούν τα κοινωνικά προβλήματα και τα προβλήματα απασχόλησης από τις διεθνείς διαστάσεις της ναυτιλίας και η επιτροπή θεωρεί ότι σημαντική οφέλη αποκρίνεται η Κοινότητα στο σύνολό της από την εφαρμογή μιας πολιτικής υπέρ του ανταγωνισμού».

Εννοεί εδώ τον ανταγωνισμό με τις «σημαίες ευκαιρίας», που όπως είπαμε είναι η άλλη όψη της επιχειρηματικής δραστηριότητας των «κοινοτικών πλοιοκτητών».

Εννοεί επίσης ότι «νομιμοποιείται» η εκμετάλλευση των χαμηλόμισθων αλλοδαπών ναυτεργατών και τα δουλεμπορικά κυκλώματα που τους «προμηθεύουν» και παραθιάζονται τα συντάγματα των χωρών μελών που αναφέρονται στην «ίση αμοιβή για ίση εργασία».

Αυτές ήταν ορισμένες κατευθύνσεις που συνέθεσαν τα θεμέλια της Κ.Ν.Π. της ΕΟΚ. Το πρώτο «πακέτο» κανονισμών που εγκρίθηκε το 1986 εγκαθίδρυσε ένα καθεστώς προστατευτισμού σε βάρος των ναυτιλιών των αναπτυσσόμενων και Σοσιαλιστικών χωρών και άνοιξε το δρόμο για την «απελευθέρωση» της Ακτοπλοΐας.

Η συζήτηση για το δεύτερο «πακέτο», για την δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και το Ευρωπαϊκό γιγ, συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Αυτό που έχει γίνει φανερό είναι ότι μέσα από τα μέτρα που συνθέτουν την δεύτερη

που πρόσφεραν αθάσιμα τις υποσχέσεις.

— Στη διάρκεια της 10ετίας του 1980 και μέχρι σήμερα τόσο στη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσης όσο και στη διάρκεια της περιόδου ανάκαμψης και ανόδου της ναυλαγορίας επιδεινώθηκε παρ' όλα αυτά η κατάσταση των ναυτεργατών και οξύνθηκαν τα προβλήματα τους, αποδεικνύοντας ότι η λογική των «κοινοτικών εταίρων» στην οποία οι εφοπλιστές αναφέρονται, δεν στηρίζεται σε αντικειμενική βάση και λειτουργεί σε βάρος των συμφερόντων και δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Σήμερα δεν χωρούν αυτές οι αγώνες των εργαζομένων στις θαλάσσιες μεταφορές επιβάλλεται να ενταθεί σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Οι Έλληνες ναυτεργάτες πρέπει αποφασιστικά να διεκδικήσουν τα αιτήματα που συνδέονται με τον περιορισμό και την κατάργηση της εφοπλιστικής ασυδοσίας, την κατοχύρωση του επαγγέλματος και του δικαιώματος δουλειάς, την υπεράσπιση του κοινωνικού χαρακτήρα του ΝΑΤ και την διαφύλαξη των ασφαλιστικών τους δικαιωμάτων, που η κυβέρνηση προσαυτολίζεται να καταργήσει.

Οι ναυτεργάτες πρέπει να συνεχίσουν την πάλη τους για την οικονομική αναβάθμιση, τον εκδημοκρατισμό του Ναυτεργατικού σ.κ. και της ναυτικής νομοθεσίας, την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

(Συνεχίζεται)

Συνάδελφοι,  
Η εφημερίδα σας η «Ν» έχει την ανάγκη σας.  
Αναγνωστές τη συνδρομή σας.  
Γράψτε κι άλλους συνδρομητές.  
Διαβάστε, γράψτε, διαδίδετε τη «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ».

### Οι Ναύτες προτείνουν:

## ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΟΡΘΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ

- Σε Ημερίδα που οργάνωσε η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Ε.Ν.

Προτάσεις για την εξυγίανση του Ναυτικού Απομαρκευμένου, προς τους ναυτικούς ιατροφαρμακευτικής Περιθαλψής, παρουσίασε η διοίκηση της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Ε.Ν. κατά τη διάρκεια ημερίδας που διοργάνωσε η ΠΕΝΕΝ στα γραφεία της στον Πειραιά, για την υγιεινή, την ασφάλεια και την πρόληψη των επαγγελματικών ασθενειών των ναυτικών.

Ο Πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ, αναφερόμενος στο νομοσχέδιο για την εξυγίανση του Ναυτικού Απομαρκευμένου, υποστήριξε ότι το περιεχόμενο του προσεγγίζει με τις θέσεις της τριμελούς επιτροπής του ΙΟΒΕ και την πρόταση της Ε.Ε.Ε. και την Κομισιόν.

Το νομοσχέδιο, είπε, προβλέπει το δραστικό περιορισμό και την κατάργηση των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των ναυτικών καθώς και την αύξηση του ορίου ηλικίας τόσο για την πλήρη σύνταξη, όσο και για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος.

Σχέτιка με την εξυγίανση του ΑΤ η διοίκηση της ΠΕΝΕΝ προτείνει:

• Μεταβολή της αναλογίας που υπάρχει σήμερα μεταξύ των εν ενεργεία και των συνταξιούχων ναυτικών.

• Αύξηση των πόρων και των εσόδων του Ταμείου, μέσω συγκεκριμένων μέτρων και

• Προστασία των θεσπισμένων κατατάξεων των ναυτικών, τόσο των εν ενεργεία, όσο και των συνταξιούχων.

• Αναπροσαρμογή των οργανικών συνθέσεων σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων με στόχο την ουσιαστική αύξηση θέσεων εργασίας.

• Κατάργηση διμερών συμβάσεων και δημιουργία θεσμικού πλαισίου που να κατοχυρώνει την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών κ.ά.

Για την αύξηση των πόρων του Ταμείου ζητεί:

• Αύξηση των εισφορών των πλοιοκτητών σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων προς το ΝΑΤ.

• Αναπροσαρμογή και αύξηση της εισφοράς των ναυτικών που απασχολούνται σε μικρά σκάφη.

• Κατάσχεση των οφειλών

των πλοιοκτητών προς το ΝΑΤ.

• Θεσμοθέτηση τριμερούς συμβατοχίας στο ασφαλιστικό (κράτος - πλοιοκτήσια - ναυτικός).

• Επαναφορά των μισθών σε συνάλλαγμα.

Το ΚΚΕ

Μιλώντας στην ημερίδα ο Θύμιος Ευθυμίου, μέλος της ΚΕ του ΚΚΕ, αναφερόμενος στην έκθεση του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) που συνέταξε μελέτη για την εξυγίανση του ΝΑΤ, μεταξύ άλλων είπε:

«Στην έκθεση του ΙΟΒΕ, μετά από παραγγελία της Ένωσης Εφοπλιστών, εισηγείται αύξηση του ορίου συνταξιοδότησης, απόσπαση της άδειας από τη συνταξιοδοτική υπηρεσία, συνολική χειροτέρευση των συνταξιοδοτικών προτύπων. Για το ναυτεργατικό επάγγελμα, συνέχισε, το άκρως βαρύ, ανθυγιεινό και επικίνδυνο επάγγελμα. Οι θέσεις αυτές είναι εντελώς απαράδεκτες και καλούμε την κυβέρνηση και το υπουργείο να αρνηθούν την υιοθέτησή τους, να μην κάνουν αυτό το καταστροφικό βήμα και να ακούσουν τη φωνή των ναυτεργατών και του συνδικαλιστικού κινήματος».

Στη συνέχεια παρουσίασε τις προτάσεις του ΚΚΕ για το ΝΑΤ:

— Να υπάρχει τακτική επιχορήγηση του ΝΑΤ από τον κρατικό προϋπολογισμό.

— Να εφαρμοστεί σύστημα τριμερούς εισφοράς (εργοδότης - κράτος - εργαζόμενοι) και αύξηση της εργατικής εισφοράς.

— Να κατοχυρωθεί νομοθετικά το ναυτικό επάγγελμα ως βαρύ, ανθυγιεινό και επικίνδυνο, κάτι που επιμόνως αρνούνται όλες οι κυβερνήσεις της ΝΔ και του ΠΑΣΟΚ.

### Για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία

## ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΕΜΕΝ - ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ

Είναι γνωστό ότι η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία αποτελεί για την χώρα μας στρατηγικής σημασίας και συναλλαγματοφόρο τομέα που συνδέεται άμεσα με την ναυτιλία.

Για ένα μεγάλο διάστημα εξελίσσεται από πλευράς ΕΟΚ και Κυβέρνησης επίθεση που στοχεύει στο ξεπούλημα και το κλείσιμο σημαντικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων όπως είναι αυτή του Σκαρφαγκαλά, της ΝΑΥΣΙ και του Νεώριου.

Ηδη αντί πινακίου φακής πουλήθηκαν σε εφοπλιστικό όμιλο τα ναυπηγεία Ελευσίνας και κινδυνεύουν με απόλυση εκατοντάδες εργαζόμενοι.

Το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα δεν επιτρέπεται να μείνει θεατής στις εξελίξεις αυτές.

Οι διοικήσεις ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ καλούν την ΠΝΟ και τα ναυτεργατικά σωματεία να εξετάσουν την υιοθεσία αυτού του προβλήματος και να συμβάλλουν με όλοι σε μια αποφασιστική παρέμβαση και στο συντονισμό της δράσης του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυπηγείων, διεκδικώντας την δημιουργία εθνικού φορέα ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Η πολιτική του λουκέτου και του ξεπούλημα είναι αδιέξοδος και χρεώνει με τεράστιες ευθύνες την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και κάθε πολιτική και συνδικαλιστική δύναμη που θα παραιτείται θεατής στις εξελίξεις αυτές.