

ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΝΕΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

- **ΓΙΑ: ψήφο Ναυτεργατών, νομοθετική κατοχύρωση επαγγέλματος σαν βαρύ ανθυγιεινό, επιχορήγηση του ΝΑΤ από τον κρατικό προϋπολογισμό, ενεργοποίηση του κεφαλαίου επικουρικής ασφάλισης**

Η 48ωρη πανελλαδική απεργία των ναυτεργατών, που κήρυξε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία.

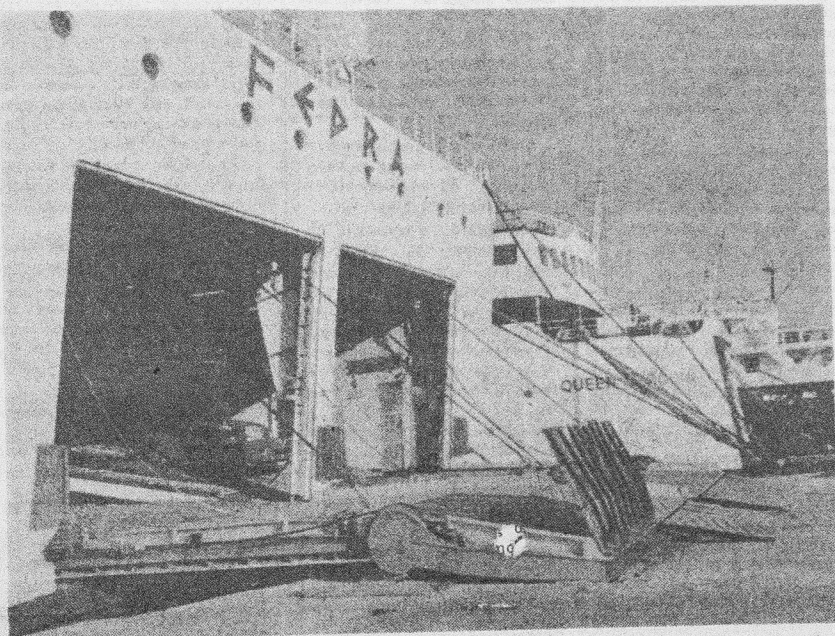
Συμμετείχαν σ' αυτή ναυτεργάτες από τα πλοία όλων των κατηγοριών και στην απεργία μπήκαν ακόμα και χώροι, όπως π.χ. τα F) Β Σαλαμίνα — Πέραμα που παρουσιάζουν μέχρι σοβαρές δυσκολίες.

Η απεργία ήταν συνέχεια της 24ωρης που πραγματοποιήθηκε στις 11 Γενάρη. Και τα αιτήματα ήταν:

- Η ένταξη του ΝΑΤ στον κρατικό προϋπολογισμό.
- Η νομοθετική κατοχύρωση του επαγγέλματος σαν βαρύ ανθυγιεινό και επικίνδυνο.
- Η ψήφος των ναυτεργατών.
- Η ενεργοποίηση του κεφαλαίου Επικουρικής Ασφάλισης.

Στις επαφές με τους αρμόδιους υπουργούς δόθηκαν ορισμένες διαβεβαιώσεις που όμως απέχουν απ' αυτό που απαιτούν σήμερα οι ναυτεργάτες. Δηλαδή από την άμεση κάλυψη των αιτημάτων.

Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να περάσει κωλυσιεργία. Το περιθώριο που δόθηκε στην Κυβέρνηση και τους αρμόδιους υπουργούς επαρκεί για την λήψη αποφάσεων και την επίδοση καθαρής απάντησης.



Με απόλυτη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η 48ωρη απεργία της ΠΝΟ. Τα πλοία παρέμειναν «δεμένα» στα λιμάνια.

Εκλογές στους Ηλεκτρολόγους ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Να ενισχυθεί ο «Αγωνιστικός Δημοκρατικός Συνδυασμός»

Μετά την εκλογή Εφορευτικής Επιτροπής, το σωματείο των Ηλεκτρολόγων μπήκε στη διαδικασία των εκλογών για την ανάδειξη νέας διοίκησης.

Ο απολογισμός της δράσης της διοίκησης που απέρχεται, απέχει πολύ από τις απαιτήσεις των συναδέλφων.

Υπάρχουν σοβαρότατες ευθύνες για αδιαφορία απέναντι στα εξυμνεία προβλήματα του κλάδου, απέναντι στα γενικότερα προβλήματα των ναυτεργατών.

Οι Ηλεκτρολόγοι δεν θέλουν διοίκηση ούρα της ΠΝΟ, αλλά διοίκηση που θα πρωτοστατεί στο χώρο και μέσα στην Ομοσπονδία. Διοίκηση που θα έχει την ικανότητα επεξεργασίας των προβλημάτων, την δυνατότητα αποφασιστικής διεκδίκησης των αιτημάτων του κλάδου.

Η σημερινή διοίκηση των συναδέλφων Βαρόνιου, Βαρόδη, Κωλέτση, έφερε το σωματείο πίσω. Αυτό που κυριάρχησε ήταν τα παρασκηνία, οι προσωπικές φιλοδοξίες, οι προσωπικές φιλοδοξίες. Στο παιχνίδι αυτό ευθύνες έχει και η ομάδα του πρώην προέδρου του Σωματείου Φώτη Παπαδόπουλου.

Χρειάζονται ουσιαστικές αλλαγές και αυτό συνδέεται με την ενίσχυση του «Αγωνιστικού Δημοκρατικού Συνδυασμού» Ηλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού.

Από καιρό πριν ο συνδυασμός αυτός πρωτοστάτησε στην επεξεργασία θέσεων για τον κλάδο, πρόβαλε τα αιτήματά του. Όπως φαίνεται, στις εκλο-

γές κατεβαίνουν, εκτός του «Αγωνιστικού Δημοκρατικού Συνδυασμού», οι συνδυασμοί με επικεφαλής τον πρώην πρόεδρο Φ. Παπαδόπουλο, τον σημερινό πρόεδρο Κ. Βαρόνι και τον Αρ. Κωλέτση, γνωστό των εφοπλιστικών γραφείων που πέρασε και αυτός από τη θέση του προέδρου.

Ας δούμε οι συνάδελφοι συγκριμένα και να κρίνουν. Τι έκαναν οι δυνάμεις της ΠΑΣΚΕΝ και της συντήρησης όλα αυτά τα χρόνια; Τι έκαναν για τις Συλλογικές Συμβάσεις; Για τον εκδημοκρατισμό, για το ΝΑΤ; Πόσο νοιάστηκαν για την απασχόληση και το μέλλον των Ηλεκτρολόγων;

Ο «Αγωνιστικός Δημοκρατικός Συνδυασμός» θα δώσει τη μάχη με αισιοδοξία και καλέι κάθε Ηλεκτρολόγο να ενισχύσει την προσπάθειά του για την αναβάθμιση του κλάδου.

Το ψηφοδέλτιο του «Αγωνιστικού Δημοκρατικού Συνδυασμού»

1. Παναγιωτόπουλος Αθανάσιος
 2. Σιδηρόπουλος Αθανάσιος
 3. Σάμιος Κωνσταντίνος
 4. Φασσαράς Μανώλης
 5. Λαδός Ευστάθιος
 6. Ζαρίφης Αθανάσιος
- ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**
1. Καραβός Νικόλαος
 2. Μαύρος Μιχάλης
 3. Παπουτσάς Ευστάθιος

ΝΑ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΤΟΥΜΕ ΤΟ ΑΠΕΡΓΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ

- **Αντεργατικοί κύκλοι χτυπούν με κάθε τρόπο το δικαίωμα της απεργίας**

Ιστορικά, θα δούμε ότι οι Καπιταλιστές και οι πολιτικοί τους εκπρόσωποι, ο τύπος που ελέγχουν και τα άλλα μέσα μαζικής ενημέρωσης στρέφονται μεθοδικά ενάντια στο απεργιακό δικαίωμα. Προσπαθούν να ματαιώσουν, να καταστρίψουν τις απεργιακές κινητοποιήσεις και όταν δεν το καταφέρνουν επιδιώκουν τον εκφυλισμό, την διάσπαση, την δυσφήμιση στα μάτια της κοινής γνώμης.

Αυτό το τελευταίο, αυτόν τον καιρό γνωρίζει μέρες δόξας. Κύρια ο τύπος που ελέγχει από την Νέα Δημοκρατία αλλά και από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., κινούν το σκιάχτρο της διάλυσης του κράτους, προπαγανδίζουν την «παραλυσία», διογκώνουν αντιθέσεις που δημιουργούνται μέσα στους εργαζόμενους, ενισχύουν σκόπιμα συντεχνιακά στοιχεία ώστε να φθαρεί η αξία του αγώνα και ιδιαίτερα η ανώτερη μορφή πάλης, η απεργία.

Ασφαλώς σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί και έχουν εμφανιστεί υπερβολές. Όμως δεν είναι αυτό που χαρακτηρίζει τους αγώνες των εργαζομένων.

Οι αγώνες και συγκεκριμένα οι απεργιακοί αγώνες οργανώνονται και αναπτύσσονται στη βάση υπαρκτών προβλημάτων. Προβλημάτων που δημιουργεί η ίδια η εκμεταλλευτική ουσία του συστήματος, η πολιτική που ασκείται σε βάρος των εργαζομένων, των προβλημάτων που δημιουργεί η αδιάλυκτη στάση της εργοδοσίας και του κράτους. Υπάρχουν επίσης και δημιουργούνται για τους εργαζόμενους νέες ανάγκες και αυτές διευρύνονται. Η κάλυψή τους απαιτεί οργανωμένη διεκδίκηση. Αυτή είναι η ρίζα του προβλήματος, με μια συνέχεια στην πορεία,

προβλήματα θα λύνονται και θα γεννιούνται νέα. Αυτό είναι αντικειμενικό και δεν μπορούν να εξαλείψουν αυτή την πραγματικότητα ούτε οι εγκεφάλαι του δικομματισμού, ούτε ο αστικός τύπος. Ό,τι κατακτήθηκε συνολικά και σε κάθε χώρο είναι αποτέλεσμα της ταξικής πάλης, της δράσης των εργαζομένων σε πανελλαδικό, κλαδικό, εργασιακό επίπεδο.

Αυτό δεν μπορεί κανείς να το αποκρύψει.

Οι εργαζόμενοι κάθε χώρου, οι ναυτεργάτες, με μεγάλη ευθύνη πρέπει να αντιμετωπίζουν την επίθεση ενάντια στο απεργιακό τους δικαίωμα, καταδικάζοντας αυθόρμητα τους σημερινούς ταξίτηδες που υπηρετούν τους πιο αντεργατικούς, διασπαστικούς σκοπούς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κάνουμε γνωστό στους Συνταξιούχους του ΝΑΤ ότι λειτουργεί Ένωση Συνταξιούχων με την επωνυμία «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΤ» με έδρα τον Πειραιά, οδός Κολοκοτρώνη 91, 1ος όροφος, τηλ. 4137271.

Καλούνται οι Συνταξιούχοι του ΝΑΤ να εγγραφούν στην Ένωση, να ενδύσουμε τους διεκδικητικούς αγώνες μας για την ικανοποίηση των προβλημάτων που χρονιάζουν, για βελτίωση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, αυξήσεις στις συντάξεις, για μια ανθρώπινη ζωή στα γηρατειά μας.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΘΕΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ... ΑΛΛΑ ΠΑΛΙ ΧΩΡΙΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

- Άλλη μια αντιδημοκρατική διάκριση
- Εξαιρέθηκαν οι ναυτεργάτες από το νόμο για τις ελεύθερες Συλλογικές διαπραγματεύσεις
- Μεγάλες οι ευθύνες της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ

Σαν ένα από τα σημαντικότερα νομοθετήματα της οικουμενικής κυβέρνησης χαρακτηρίστηκε το νομοσχέδιο για την κατοχύρωση των Ελεύθερων Συλλογικών Διαπραγματεύσεων που ψηφίστηκε πρόσφατα κατ' αρχήν στη Βουλή.

Το νομοσχέδιο αυτό για το οποίο υπάρχουν περιθώρια παραπέρα βελτίωσης, έρχεται στη θέση του διατήρητου νόμου 3239/55, που στηρίζει εκτός των άλλων την «υποχρεωτική διατηρησία» του κράτους, που στην πράξη στρέφονται ενάντια στους εργαζόμενους και τους αγώνες τους.

Από το νομοσχέδιο αυτό, για άλλη μια φορά εξαιρούνται οι ναυτεργάτες, οι οποίοι παραμένουν υπό το καθεστώς του ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΥ ΝΟΜΟΥ 3276 της 26 Ιουνίου 1944/6 Ιουλίου 1945 «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία».

Ο Νόμος αυτός, μεταξύ των άλλων αναφέρει ότι:

«Δύνανται να συνάπτονται Συλλογικές Συμβάσεις μεταξύ οργανώσεων εφοπλιστών και εργατών θαλάσσης εκ των κρινόμενων ελευθέρων υπό του Υπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας (1) περισσότερων αντιπροσωπευτικών καθορίζουν τον μισθόν, τα πολεμικά επιδόματα... κ.λπ.».

Χαρακτηριστικό δηλαδή του νόμου είναι η δυνατότητα επέμβασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας σε όλη τη διαδικασία, από την έναρξη των διαπραγματεύσεων μέχρι και την κύρωση των Σ.Σ.Ε.

Τι πρέπει να κριθεί σήμερα; Πρέπει να μπει στο Κέντρο της προσοχής ίδια η ουσία των διακρίσεων σε βάρος των ναυτεργατών και η εμμονή σε διατήρηση νόμου του 1944, που διαμορφώθηκε από την Κυβέρνηση του καιρού!

Οι κύκλοι του δικομματισμού που δρουν σύμφωνα με τα κελεύσματα των εφοπλιστών επιμένουν. Φοβούνται τον δημοκρατικό εκσυγχρονισμό αυτής της παρωχημένης νομοθεσίας και προστα-

τεύουν τους διασπαστικούς μηχανισμούς. Γιατί —για παράδειγμα— το νέο νομοσχέδιο τονίζει ότι ικανότητα για σύναψη Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας έχει η πλέον αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων στο πεδίο ισχύος της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, θέση που... δυσκολεύει το ρόλο των διασπαστικών σωματείων (τύπου ΠΕ ΜΕΚΕΝ) και αντισυνδεδεσμένων.

Ο αγορητής του Συνασπισμού κατηγόρησε το καθεστώς των εξαιρέσεων και κάλεσε για την ένταξη των ναυτεργατών στο νέο νόμο.

Στην κατ' άρθρο συζήτηση θα κριθεί εάν πράγματι θα σπάσει ή όχι η αντιδημοκρατική μεθόδευση σε βάρος των ναυτεργατών.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Διαπιστώνουμε ότι στο υπόψηψηση Νομοσχέδιο για τις

Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας που καταργεί τον αντιδημοκρατικό Ν. 3239 εξαιρούνται οι Ναυτεργάτες.

Θεωρούμε απαράδεκτο το καθεστώς της συνέχισης των διακρίσεων που γίνεται σε βάρος του Ναυτεργατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος, που έχει σαν αποτέλεσμα να μην αναγνωρίζονται οι Κλαδικές Συλλογικές Συμβάσεις των Ναυτεργατών και με Νόμο της Κυβέρνησης του καιρού Α.Ν. 3276/1944 ο εκάστοτε υπουργός Ε.Ν. διατηρεί το δικαίωμα να ρυθμίζει τα των Συλλογικών Συμβάσεων των Ναυτεργατών και όπως έχει δείξει η μέχρι σήμερα πρακτική σε όφελος των εφοπλιστών. Απαιτούμε την απόσυρση της σχετικής διάταξης που ικανοποιεί σχετική απαιτηση των εφοπλιστών και την ίση μεταχείριση των Ναυτεργατών με τους άλλους εργαζόμενους.

ΤΟ ΛΟΓΟ ΕΧΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

- Κάθε πολιτική δύναμη θα κριθεί αυστηρά για τη στάση της απέναντι στα ναυτεργατικά προβλήματα

Πολλές φορές ασκήθηκε κριτική στις Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Ν.Δ. για τη στάση τους απέναντι στα ναυτεργατικά προβλήματα. Για την απασχόληση των ναυτεργατών, την κατάσταση του ΝΑΤ, τον εκδημοκρατισμό του Ναυτεργατικού σ.κ. και της ναυτικής νομοθεσίας, για άλλα, επίσης βασικά προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την φιλοεφοπλιστική πολιτική των κομμάτων των δικομματισμού.

Μετά τις εκλογές του Ιούλη σχηματίστηκε η κυβέρνηση Τσανετάκη. Μεταξύ των άλλων αναδείχθηκαν από το συνδικαλιστικό κίνημα τα αιτήματα της νομοθετικής κατο-

χύρωσης του επαγγέλματος σαν βαρύ - ανθυγιεινό, της εξασφάλισης του δικαιώματος της ψήφου, της επιχορήγησης του ΝΑΤ από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Πολλές ήταν οι παρεμβάσεις του Συνασπισμού που χαρακτήρισε τα αιτήματα δικαία και πρόωγες συγκεκριμένες ενέργειες.

Τα αιτήματα όμως δεν ικανοποιήθηκαν. Καταλογίστηκαν ευθύνες στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Αρ. Παυλίδη και την ηγεσία της Ν.Δ. Όμως το συμπέρασμα είναι ότι και το συνδικαλιστικό κίνημα θάπρεπε να είναι πιο αποφασιστικό και πιο επίμονοι οι παρεμβάσεις σε πολιτικό επίπεδο.

Το Νοέμβριο σχηματίστηκε κυβέρνηση κοινής αποδοχής, η κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον κ. Ζολώτα. Έγιναν συγκεκριμένες ενέργειες από το συνδικαλιστικό κίνημα, θετικά κινήθηκε για την προβολή των αιτημάτων, ο Συνασπισμός. Πραγματοποιήθηκαν δύο απεργιακές κινητοποιήσεις και μαζική συγκέντρωση στο Σύνταγμα.

Τα αιτήματα όμως δεν ικανοποιήθηκαν.

Φθάσαμε στο Φλεβάρη και υπάρχουν μόνο υποσχέσεις.

Ο χρόνος τρέχει, δεν αφήνει άλλα περιθώρια. Οι πολιτικές ευθύνες είναι τεράστιες. Εάν δεν ικανοποιούνται τα αιτήματα επιβεβαιώνεται ότι πρόκειται για ένα μεγάλο εμπαιγμό. Το λόγο έχουν οι ναυτεργάτες οι οποίοι εντείνουν την πίεση και θα κρίνουν με βάση τη στάση της κάθε πολιτικής δύναμης απέναντι στα προβλήματά τους.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ Η ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΓΓ

Η «προχειρότητα» από το Υπουργείο Ε.Ν. συνεχίζεται

Η τακτική του για το πρόβλημα των Ασυρμιστών μαρτυρά την έλλειψη θέλησης να μετρήσει τις ευθύνες και να απαντήσει θετικά και με σαφήνεια στο αίτημα του κλάδου για μετεξέλιξη σε ραδιοηλεκτρονικούς, που σημαίνει και την εξασφάλιση ανάλογης θέσης στο καράβι.

Ταυτόχρονα πράγματι πρέπει να ανοίξει μια ουσιαστική συζήτηση για τα περιώρια απορρόφησης συναδέλφων οι οποίοι για διάφορους λόγους δεν μπορούν να ακολουθήσουν αυτή την πορεία. Σε κάθε περίπτωση η παρακάτω επιστολή του Υπουργού Ε.Ν. προς το Υπουργείο Μεταφορών παρουσιάζει ενδιαφέρον:

ΘΕΜΑ: Χρησιμοποίηση Ραδιοηλεκτρονικού Ε.Ν. στις Υπηρεσίες Ξηράς.

1. Σας πληροφορούμε ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των επικοινωνιών στα πλοία, προβλέπεται ότι θα είναι τέτοιες ώστε να υπάρξει ενδεχόμενο να μην είναι αναγκαία στα πλοία η ειδικότητα του ασυρμιστού. Το γεγονός αυτό θα προκαλέσει όπως είναι φυσικό ανεργία και κοινωνικά προβλήματα στους ήδη υπηρετούντες στην ειδικότητα αυτή.

2. Η Υπηρεσία μας με γνώμονα τις παραπάνω πιθανολογούμενες εξελίξεις, μελετά το σοβαρό αυτό πρόβλημα για εναλλακτική χρησιμοποίηση, εφόσον απαιτηθεί, των ενεργειών ασυρμιστών, είτε με την μετεξέλιξή τους σε ραδιοηλεκτρονικούς προκειμένου να καλύψουν θέσεις εργασίας πλοίων στα οποία θα είναι αναγκαία η παρουσία τους, είτε με την μετακίνησή τους σε άλλη πλησιέστερη συναφή ειδικότητα του πλοίου.

3. Επειδή αμφοτέρως οι παραπάνω λύσεις εναλλακτικής χρησιμοποίησης των ασυρμιστών απαιτούν ανάλογη υποδομή και πρόσθετη μετεκπαίδευση, στην οποία είναι ενδεχόμενο αριθμός των ενεργειών ασυρμιστών να μην ανταποκρίνεται για διάφορους λόγους (έλλειψη βούλησης - δυνατότητας, δυσμενείς προσωπικές, οικογενειακές, οικονομικές συνθήκες), παρόλα

Φωτιά σε δεξαμενόπλοιο

Φωτιά εξερράγη την περασμένη εβδομάδα από άγνωστη μέχρι στιγμής αιτία, στο υπό Ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο ΦΕΑΡ - ΜΠΡΑΒΟ ενώ έπλεε 15 μίλια Β.Α. της Κύπρου.

Η φωτιά εξερράγη στους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος. Τα 8 μέλη του πληρώματος, όλοι Έλληνες, εγκατέλειψαν το πλοίο και παραλήφθηκαν από το μικρό φορτηγό πλοίο ΒΑΤΟΥΛΙΑ και είναι όλοι καλά.

Το πλοίο ήταν κενό φορτίου. Τα ονόματα του πληρώματος είναι τα παρακάτω:

- 1) ΚΑΛΑΜΕΝΑΓΗΣ Ιωάννης Πλοίαρχος
- 2) ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ Αθανάσιος Α' Μηχανικός
- 3) ΧΟΪΛΟΥΣ Ευάγγελος Β' Μηχανικός
- 4) ΤΣΙΤΣΑΝΑΚΗΣ Ιωάννης Υποπλοίαρχος
- 5) ΚΕΧΑΓΙΑΣ Σταύρος Ναύτης
- 6) ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Αντώνιος Μάγειρας
- 7) ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Ευάγγελος Ναύτης
- 8) ΚΑΡΒΟΥΝΙΔΗΣ Ιωάννης Ναύτης.

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»	
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ στη μνήμη του αγαπημένου του αδελφού Γιώργη Νικηφόρου, με τη συμπλήρωση τριών χρόνων από τον θάνατό του	Δρχ. 10.000
ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	» 3.000
ΤΖΩΡΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	» 500
Τ.Θ.	» 1.800
Β.Δ.	» 2.600
Ρ.Σ.	» 800
Π.Η.	» 800
Σ.Κ.	» 1.300
ΚΑΓΙΩΡΓΗΣ Γ.	» 500
Φ.Μ.	» 1.800
Κ.Μ.	» 800
ΡΙΓΛΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ	» 5.000
Τ.Β.	» 600
ΕΝΣΥΠΑ	» 1.200
Α.Γ.	» 800
ΓΚΑΦΑΝΙΤΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	» 2.000
ΓΚΑΒΡΑΝΙΤΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	» 2.000

ΤΡΑΓΩΔΙΑ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

Χάθηκαν 19 ναυτεργάτες μέσα σε τρομερή θύελλα

Νέα τραγωδία «κτύπησε» την ναυτεργατική οικογένεια, 19 ναυτικοί νέοι όλοι άνθρωποι οικογενειάρχες, βρήκαν την περασμένη εβδομάδα τον θάνατο στην φουρτούνασμένη και άγρια θάλασσα της Μάγχης.

Αυτάνδρω πήγε το «ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ» παρουσιάζοντας 11 Έλληνες και 8 αλλοδαπούς που ήταν το πλήρωμά του. Η ηλικία του καραβιού ήταν 19 χρόνων, ολικής χωρητικότητας 2.500 τόνων και ήταν φορτωμένο τοις μέτροις α-πό τη Χάρδη για Σαουθάμπτον, αιχμή στην Παναμεζική εταιρία «ΣΙ γουέιθ Κόμπανυ Νάβιερα», είχε ελληνική σημαία και διαχειρίστρια εταιρία στη χώρα μας είναι η «Γκόλντεν Γιούνιον».

Το «Φλαγκ Θεοφανώ» έφτασε σε ξέω από το λιμάνι του Σαουθάμπτον το απόγευμα της 29.1.90 και ο πλοίαρχός του Γ. Πίττας ζήτησε με το ραδιοηλέφωνο, πιλότο για να μπορέσει να μπει στο λιμάνι επειδή επικρατούσαν ισχυροί άνεμοι. Ο πλοηγικός σταθμός ζήτησε από τον πλοίαρχο να παραμείνει στη ράδα του λιμανιού ώσπου να ξημερώσει γιατί ήταν αδύνατο να βγει ο πιλότος από το λιμάνι εκείνη τη νύχτα. Το πρωί μάταια ο πλοηγικός σταθμός καλούσε το πλοίο να πλησιάσει στην είσοδο, το πλοίο είχε εξαφανισθεί χωρίς καν ν' ακουστεί SOS, τα συνεργεία διάσωσης που κινήτοποιήθηκαν αμέσως, ανακάλυψαν λίγο αργότερα τα πτώματα δύο ναυτικών και την άδεια θάλασσα. Λίγο μακριά στις ακτές του Χάμσφριθ βρέθηκαν και ορισμένα συντρίμια πλοίου.

Το ναυάγιο θεωρείται το μεγαλύτερο των τελευταίων 25 χρόνων στα στενά της Μάγχης σε απόλυτα ναυτικά. Μέχρι τώρα έχουν βρεθεί μόνο δύο πτώματα του πλοίαρχου του καραβιού, Ράνη Πίττα και του ανθυποπλοίαρχου Χαρίτου Σκαλτσάρη. Βεβαιώθηκε επίσης ότι δύτες της ακτοφυλακής επισήμαναν το ναυάγιο στο θύλο και ότι ακόμη λειτουργούσε πιθανόν κάποια μηχανή επειδή βύσαν τον χαρακτηριστικό θόρυβο. Επειδή ακόμη στο σημείο εκείνο επικρατούν σφοδροί άνεμοι δεν είναι δυνατόν να πλησιάσουν και να αμπεγκλωθίσουν πιθανόν πτώματα των ναυτικών που ενδεχομένως θα βρίσκονται μέσα.

Αποκαλυπτικός για την αιτία που οδήγησε στο ναυάγιο ήταν ο πρόκτορας του πλοίου στο Λονδίνο Νικ Πάλμερ, ο οποίος είπε ότι το πλοίο απέπλευσε από τη Χάρδη παρά τις κακές μετεωρολογικές προθέσεις γιατί υπήρχε ανάγκη να φτάσει επιγόντως το φορτίο στην Αγγλία!!

Προφητική μπορούμε να πούμε στάθηκε η καταγγελία που έκανε στην εφημερίδα μας και δημοσιεύσαμε στο τεύχος της 1ης Δεκεμβρίου 1989, ναυτεργάτης ο οποίος ταξίδευε με καράβι της ίδιας εταιρίας, της αυτής ηλικίας

και χωρητικότητας και του αυτού φορτίου, έγραφε λοιπόν μεταξύ των άλλων και τα εξής: «—Το Νο 2 δεξιά διπλόθυμο ήταν τρύπιο σε δύο σημεία και κάθε δύο ώρες έβαζε 14 πόντους θάλασσα, οπότε το τσιμέντο «πήγαινε σύννεφο». —Η μια οσείβια λέμβος δεξιά ήταν σπασμένη. —Δίπλα από την καμπίνα μου είχε τρύπα στον μπουλέ από τη μεριά της θάλασσας και την είχαν κλείσει με τσιμέντο και πολυστρώμα.

Το πλοίο είναι προβληματικό και βάζει σε κίνδυνο την ζωή των ναυτεργατών...».

Οι αγνοούμενοι ναυτεργάτες

Οι Έλληνες αγνοούμενοι ναυτικοί είναι οι εξής:

Ιωάννης Πίττας, πλοίαρχος 45 ετών. Ιωάννης Παπασταμάτιου υποπλοίαρχος, 38 ετών. Χαρίτος Σκαλτσάρης, αν/ρχος 29 ετών. Νικόλαος Φράγκος, ασυρμιστής, 37 ετών. Γεώργιος Μαρινάκης, α' μηχανικός, 32 ετών. Αγγελος Μπίσκας, γ' μηχανικός, 51 ετών. Ιωάννης Χαγιάς, γ' μηχανικός, 44 ετών. Απόστολος Πέτσας, ηλεκτρολόγος, 47 ετών. Παντελής Γουτάκης, 35 ετών. Γεώργιος Παπουλής, μάγειρας, 41 ετών. Λεωνίδας Σικαθίτης, καθαριστής, 24 ετών.

—Οι επτά από τους αγνοούμενους αλλοδαπούς είναι από τις Μαλδίβες και ο ένας από την Αίγυπτο.

Η Κ.Ο. Ναυτεργατών του ΚΚΕ

Σε δήλωση εκπροσώπου της, η Κ.Ο. Ναυτεργατών του ΚΚΕ, εκφράζει την αμέριστη συμπαράστασή της στις οικογένειες των αδικωμένων ναυτικών και σημειώνει: «Η οδύνη είναι μεγάλη, δεκαετησίαν παλινγκάνα χάθηκαν και προστεθήκαν στα εκατοντάδες θύματα —όχι μόνο της φουρτούναςσμένης θάλασσας — αλλά και της εφοπλιστικής ατλήστιας, της εγκληματικής αδιαφορίας και ανοχής των αρμόδιων αρχών. Πολλές φο-

ρές καταγγέλλθηκαν παραβιάσεις, έλλειψεις, στον τομέα της ασφάλειας πολλών πλοίων και αντί να διαγυθούν οι πλοιοκτήτες διώχθηκαν οι ναυτεργάτες. Υπάρχουν τεράστιες ευθύνες στις μέχρι τώρα κυβερνήσεις, ιδιαίτερα για τη διατήρηση της αντιδημοκρατικής νομοθεσίας που επιτρέπει την επιβολή των πιο αυθαίρετων διαταγών, απειλών και πιέσεων από τους εφοπλιστές. Τόχουμε ξαναπεί: Οργιάζει η ανεξέλεγκτη δράση της εφοπλιστικής επιχείρησης. Το ανεξέλεγκτο κυνηγητό του καπιταλιστικού υπερκέρους. Οι συνέπειες ήταν, είναι και θα είναι θανάτους αν δεν παρθούν μέτρα εκδημοκρατισμού και ελέγχου ώστε οι ναυτεργάτες από καλύτερες θέσεις να υπερασπίσουν τη ζωή και την ασφάλειά τους.

Η Κ.Ο. Ναυτεργατών καλεί τους ναυτεργάτες να δυναμώσουν την πάλη τους, να διεκδικήσουν μέτρα προστασίας και ασφάλειας στα πλοία, να επιβάλουν τη νομοθετική κατοχύρωση του επαγγέλματος τους σαν βору - ανθυγίει νού και επικινδύνου.

Τρίτωσε το κακό

Τρίτωσε το κακό για την «Γκόλντεν Γιούνιον» την Παρασκευή 7/2. Κι άλλο της καράβι κινδύνεψε βάζοντας έτσι σε σοβαρό κίνδυνο την ζωή 28 αλλοδαπών ναυτεργατών.

Το πλοίο «Φλαγκ Επος» πλέοντας ανοιχτά του ακρωτηρίου Φινιστέρο στην Ισπανία έχασε το πηδάλιο, όταν σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση του ΥΕΝ, έπεσε σε θαλάσσοταραχή. Ευτυχώς κοντά του έπεσε ρυμολκό και παρέλασε τους 19 Έλληνες και 9 αλλοδαπούς και είναι όλοι σώοι.

Το συμπέρασμα που βγαίνει από τα γεγονότα που συμβαίνουν στα πλοία της παραπάνω εταιρίας είναι ότι τα καράβια της πρέπει να ταξιθεύουν μόνο σε ποτάμια ή λιμένες όπου τα νερά είναι ήρεμα και ήσυχα γιατί όπως φαίνεται η θαλάσσοταραχή δεν τα «ση» ια.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Υπάρχει λύση για ανάπτυξη

Περιοδεία του βουλευτή του Συνασπισμού Ν. Γαλανού και συζήτηση με τους εργαζόμενους για το μέλλον της Επιχείρησης

Η πρόταση του Συνασπισμού για τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά είναι να γίνει επαναδιαπραγμάτευση των χρόνων τους στις τράπεζες, να ψηφιστεί άμεσα από τη Βουλή η δη/ση για Ε.Ο.Κ., που προβλέπει επιδοτήσεις για τον κατασκευαστικό τομέα και για ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού και να γίνουν άμεσα επενδύσεις ώστε να προετοιμασθεί η επιχείρηση αξιοποιώντας το έμφυθο δυναμικό της να αναλάβει μεγάλες κερδοφόρες κατασκευές, όπως οι φρεγάτες του Πολεμικού Ναυτικού. Αυτή την απάντηση έδωσε ο βουλευτής του Συνασπισμού Ν. Γαλανός στη διάρκεια περιοδείας του σε χώρους δουλειάς στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά σε εργαζόμενους που έκφρασαν την ανησυχία τους για όσα ακούγονται το τελευταίο διάστημα για τις προβληματικές και υπερχρεωμένες επιχειρήσεις.

Χαρακτηριστικά ο Α. Πλωμάκης είπε: «Έχουμε δώσει το αίμα μας για αυτό το ναυπηγείο. Μέχρι τσάμπα μεροκάματα έχουμε κάνει για να σταθεί. Έχουμε ποιά αποτυχημένη πολιτική το έφτασε να είναι υπερχρεωμένο. Δεν θα δεχτούμε καμιά λύση που να είναι σε βάρος μας ή σε βάρος της εθνικής οικονομίας. Όπως δεν θα δεχτούμε και καμιά αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Θα αγωνιστούμε να αναπτυχθεί και να είναι κερδοφόρο όπως μπορεί πραγματικά να είναι». Να σημειωθεί ότι όταν αγοράστηκε η επιχείρηση, δεν ξεκίνησε από μηδενική βάση αλλά φορτώθηκε με τεράστια χρέη τα οποία πολ-

λάσσονται συνεχώς από τους τόκους των δανείων που τους επιχείρηση παρουσιάζει σήμερα ορισμένα λειτουργικά κέρδη.

Οι εργαζόμενοι συζητήσαν και για μια σειρά προβλήματα που τους απασχολούν, όπως αυτά της υγιεινής και ασφάλειας στους χώρους δουλειάς, της ένταξης ορισμένων κατηγοριών εργαζομένων στα βαριά και ανθυγιεινά και τα ζητήματα της ασφάλειας. Ακόμα έκφρασαν τη δυσαρέσκεια τους, γιατί ενώ η κυβέρνηση έχει δεσμευτεί και για ορισμένα θετικά μέτρα υπέρ των εργαζομένων, υπολείπεται προτεραιότητα εκείνα που θίγουν τα συμφέροντά τους. Ο Ν. Γαλανός επισήμανε στους εργαζόμενους την προσπάθεια του Συνασπισμού για υλοποίηση των θετικών για τους εργαζόμενους μέτρων, που όμως εξαρτάται άμεσα και από την παρέμβαση του εργατικού κινήματος και τους κάλεσε να συμμετάσχουν στην 24ωρη απεργία της ΓΣΕΕ, για την οποία το σωματείο των ναυπηγείων έχει πάρει ομόφωνη απόφαση συμμετοχής. Τέλος ο Ν. Γαλανός επισκέφτηκε τον διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρίας Π. Παναγιωταρίδη, συζήτησε μαζί του τις προοπτικές του ναυπηγείου και τον διαβεβαίωσε ότι ο Συνασπισμός στηρίζει τις ενέργειες της διοίκησης για ανάπτυξη της επιχείρησης. Εθε-σε ακόμα υπόψη του τα αιτήματα των εργαζομένων για τα οποία ο Π. Παναγιωταρίδης είπε ότι θα τα δει θετικά ενόψει των διαπραγματεύσεων για την υπογραφή της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για το 1990.

«ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ» για τη Ναυτιλία

ΑΝΑΓΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΚΛΟΓΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Για τρίτη φορά μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, βρίσκόμαστε σε προεκλογική περίοδο. Τα κόμματα καταθέτουν στο εκλογικό Σώμα τα προγράμματά τους, σε μια προσπάθεια να κερδίσουν την εκτίμηση των ψηφοφόρων. Είναι αλήθεια ότι τα προγράμματα είναι λίγο - πολύ γενικά, και βέβαια υπάρχει πέρα από τις διακηρύξεις, η πολιτική πρακτική.

Οι ναυτεργάτες έχουν εμπειρίες από αυτή την πρακτική, ιδιαίτερα των κομμάτων της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ. Και κατά τη γνώμη μας είναι αρνητικές. Ευθύνες χρεώνονται και στο Συνασπισμό, τηρουμένων των αναλογιών (έκταση και διάρκεια συμμετοχής σε κυβερνητικά σχήματα), τόσο για νομοθετήματα που προωθήθηκαν όσο και για άλλα που δεν περπάτησαν.

Επειδή η γενική αναφορά στα προβλήματα, είτε δεν γίνει απ' όλους κατανοητή, είτε δεν της δίνεται η κατάλληλη προσοχή, είναι νομίζουμε ανάγκη να εξειδικεύσουμε αυτές οι γενικές αναφορές ανάλογα με τον χώρο και να γίνουν συγκεχυμένες.

Για παράδειγμα. Σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΣΥΝ για τα πλοία λειτουργίας της ιδιωτικής επιχειρηματικής δραστηριότητας... «Τα πλοία στα τά θα καθορίζουν κανόνες... θα αντιστρατεύονται την ασυδοσία του κεφαλαίου και την χωρίς όρους ενίσχυση του. Θα εξασφαλίζουν το σεβασμό της εργατικής νομοθεσίας, της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και τους θεσμούς κοινωνικού και εργατικού ελέγχου».

Μιλώντας για το χώρο της Ναυτιλίας αυτό σημαίνει: Κατάργηση της συνταγματικής κατοχύρωσης του ν. 2687)

Γ.Κ.

14,7ο) Ο ΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟ 1989

Μόνο 0,1ο) το διορθωτικό ποσό για το 1989

Αύξηση 14,7% σημείωσε, σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες ο επίσημος τιμαριθμός το 1989. Το ποσοστό αυτό προκύπτει μετά την οριστικοποίηση των στοιχείων από την επίσημη αύξηση των τιμών τον περασμένο μήνα. Το Δεκέμβριο λοιπόν η αύξηση του τιμαριθμού ήταν 1,8%.

Μετά από την παραπάνω εξέλιξη, το ποσοστό των αυξήσεων 5,8% για τους μισθούς και τις συντάξεις που ανακοινώθηκε, ανυψώνεται σε 0,1% διορθωτικό ποσό για το 1989 και 5,7% ΑΤΑ πρώτου τετραμήνου για φέτος.

Οι αυξήσεις στους μισθούς και τις συντάξεις κανονικά υπολογίζονται ως εξής: Στα εισοδήματα της 31.12.1989 προστίθεται το διορθωτικό ποσό με βάση τα παλιά μέληματα (70, 100, πάνω από 100). Στο νέο αυξημένο μισθό που θα προκύψει προστίθεται η ΑΤΑ του τετραμήνου. Σε περίπτωση δηλαδή που το διορθωτικό ποσό είναι μεγάλο τότε οι εργαζόμενοι κερδίζουν από τον χωριστό υπολογισμό διορθωτικού και ΑΤΑ, πράγμα που δεν συμβαίνει στην τωρινή περίπτωση με το μικρό ποσοστό όπου 0,1%. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες, οι μισθοί και οι συντάξεις θα αυξηθούν 5,8% και το ποσό αυτό θα υπολογιστεί ενιαία στις αποδοχές της 31.12.89.

Οι εξελίξεις του τιμαριθμού το τελευταίο τετράμηνο του 1989, σηματοδοτούν αρμόδια παράγοντες του υπουργείου Οικονομικών, δείχνουν ότι τον Σεπτέμβριο του 1989 επί κυβερνήσεως Τ.Τ. Γιαννιτσή, για πρώτη φορά είχε δοθεί ΑΤΑ χωρίς τις συνθητικές υποκατάστατες που μέχρι τότε έκαναν οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η ΑΤΑ 8,5% που δόθηκε για το τελευταίο τετράμηνο του περασμένου χρόνου ήταν τελικά και η πραγματική αύξηση του επίσημου τιμαριθμού το διάστημα Σεπτέμβριος - Δεκέμβριος. Η αύξηση ήταν τελικά 8,6% γι' αυτό και προκύπτει διορθωτικό ποσό μόλις 0,1%.

Το θέμα των οικονομικών επιπτώσεων των χαμηλόμεσθων και των συνταξιούχων του ΤΕΒΕ, του ΤΣΑ και του ΤΑΕ αναμένεται να συζητηθεί από τους υπουργούς και εκπροσώπους των κομμάτων Γ. Γεννηματά, Γ. Σουφλιά και Γ. Δραγασάκη. Όπως είναι γνωστό υπάρχει δέσμευση της κυβέρνησης για ενίσχυση αυτών των κατηγοριών.

ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΜΕΡΟΚΑΜΑΤΟ ΣΤΟΝ ΙΔΙΟΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

	Μέχρι 3 χρόνια		1η τριετία		2η τριετία	
	Αγαμοί	Εγγαμοί	Αγαμοί	Εγγαμοί	Αγαμοί	Εγγαμοί
Από 1.1.89	2.450	2.665	2.565	2.780	2.665	2.880
Από 1.9.89	2.704	2.942	2.832	3.071	2.943	3.181
Από 1.1.90	2.861	3.113	2.996	3.249	3.114	3.365

Ο ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΣΤΟΝ ΙΔΙΟΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

	Μέχρι 3 χρόνια		1η τριετία		2η τριετία	
	Αγαμοί	Εγγαμοί	Αγαμοί	Εγγαμοί	Αγαμοί	Εγγαμοί
Από 1.1.89	54.828	59.385	59.385	63.942	63.927	68.484
Από 1.9.89	60.505	65.534	65.534	70.568	70.546	75.575
Από 1.1.90	64.014	69.334	69.334	74.361	74.638	79.598

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

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ

Ευεργέτας

Σκορπώντας μερικά εκατομμύρια δολάρια, (κλεμμένος ιδρώτας των εργατών), ο μεγαλοκαρχαρίας Λάτσης αγοράζει τίτλους και μετάλλια.

Όπως ανακοίνωσε το YEN, κινήθηκε η διαδικασία για να του απονεμηθούν το Ναυτικό Μετάλλιο Α' τάξεως και το Δίπλωμα Πλοίαρχου Α' τάξεως.

Στις αγαθοεργές πράξεις του «ευεργέτη» που καταγράφονται στην παραπάνω ανακοίνωση του YEN, δεν περιλαμβάνονται η συμβολή του Λάτση στη δημιουργία του Θρησίου πεδίου, περιβάλλοντος όπως και η συμβολή στο μέγαλο του εδάφους της χώρας μας με κάμποσα τ.μ. (δημιουργία οικοπέδων με πλάτωμα μέρους του κόλπου Ελευσίνας) κ.α.

Από κοντά η ΠΝΟ που τον ανακηρύσσει επίτιμο Γενικό Γραμματέα της!!! Μάλιστα. Ο εργοδότης Λάτσης, Γ.Γ. της δευτεροβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης των ναυτεργατών.

Μετά από αυτό, καθόλου δεν θα παραξενευτούμε αν δούμε τον Γ.Γ. της ΠΝΟ να ανακηρύσσεται επίτιμος Πρόεδρος της Ένωσης των εφοπλιστών.

«Η κρίση παρήλθε»

«Η κρίση παρήλθε. Ο κύκλος της ναυλαγοράς συμπληρώθηκε. Η Ναυτιλία μας ευρίσκεται ακόμη, τώρα που τυπώνονται αυτές οι γραμμές, στην πιο καλή της ώρα. Γύρω μας διάχυτη η ικανοποίηση και η αισιοδοξία του εξοπλισμού για το μέλλον το ίδιο των ναυτικών μας που έχουν κυριολεκτικά εξαφανισθεί από τα στέκια του Πειραιώς και τους «πλατάνους» των πλατειών των νησιών μας».

Το παραπάνω απόσπασμα από άρθρο εφοπλιστή στο πανηγυρικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» το αφιερώνουμε στους ναυτεργάτες που περιφέρονται στον Πειραιά να βρουν δουλιά, σ' αυτούς που βρίσκουν αφού πληρώσουν το κεφαλαικό στον δουλειά τους και σ' όλους σπουδαστές από την μακροχρόνια ανεργία σχολήθηκαν με σιδηρόποτε μπορεί να φαντασθεί κανείς ή προσέφυγαν στην πενυχτή σύνταξη του NAT.

Προστασία ή Υποκρισία;

Η HELMEPA, δηλαδή η Ελληνική εταιρεία προστασίας περιβάλλοντος, έκανε τις αρχιτεκτονικές της για το νέο Δ.Σ. Δείτε λοιπόν ποιοι προστατεύουν τις θάλασσές μας από τη ρύπανση: Γ. Λιβανός, Λος, Λύρας, Κωνσταντίνου, Λαζαρίδης, Δαλακούρας, Δρακόπουλος, Ιωαννίδης, Κοιμάνταρος, Μαυραδάκης και Ποταμιάνος.

Γράφουμε τα ονόματα, για να δουν οι ναυτεργάτες που δουλεύουν στα πλοία τους, το μέγεθος της υποκρισίας των εφοπλιστών. Γιατί μπορούν εύκολα να διαπιστώσουν τη διάσπαση λόγων και έργων.

Ρύπανση και ευμάρεια

Δεν καταλάβαμε τις επιστημονικές της INTERTANKO (ένωση ανεξάρτητων πλοιοκτητών Δ/Σ) και την προβολή τους από τα «Ναυτικά Χρονικά» σχετικά με τα πρόσφατα ναύαγια που προκάλεσαν εκτεταμένη ρύπανση.

Θέλοντας λοιπόν να απαντήσει η παραπάνω ένωση στις κατηγορίες για παρήλα και κακοσυτηρημένα πλοία, έγραψε και βρήκε ότι από τα πέντε δεξαμενόπλοια που ναυάγησαν και προκάλεσαν εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση, ένα ανήκε σε ανεξάρτητο ιδιώτη και τα άλλα σε μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και κρατικές επιχειρήσεις. Ακόμη ότι σήμερα ταξιδεύουν 3300 Δ/Σ τα οποία μεταφέρουν 1400 εκατ. τόνους πετρελαίου το χρόνο και είναι φυσικό να υπάρχουν ατυχήματα, όπως και στα άλλα μεταφορικά μέσα.

Ένας λόγος λοιπόν παραπάνω να στραφεί η προσοχή όλων και να παρθούν τέτοια μέτρα που θα περιορίζουν τις συνέπειες από τα ατυχήματα, π.χ. καθιέρωση των διευθετήσεων στα μεγάλα δεξαμενόπλοια κ.α.

Χρειάζεται πράγματι περισσότερη περίσκεψη, όπως λένε και τα Ν.Χ., από άλλη όμως θεώρηση.

Το φορολογικό νομοσχέδιο

Μάταια ψάξαμε να βρούμε κάποιο άρθρο, μία διάταξη που να αφορά στη φορολόγηση των εφοπλιστικών κερδών, στην πάταξη της φοροδιαφυγής σ' αυτόν το χώρο οικονομικής δραστηριότητας. Δεν βρήκαμε τίποτα σχετικό στο σχέδιο νόμου του κ. Σουφλιά.

Γιατί όπως βγαίνει από το ίδιο το νομοσχέδιο, τα έσοδα του κράτους θα αυξηθούν αν παρθούν ειδικά μέτρα για την περιστολή και τον περιορισμό της φοροδιαφυγής από:

Τους δικηγόρους, τους ηλεκτρολόγους, τους υδραυλικούς, τα Τουριστικά Γραφεία, τους Εκπαιδευτές οδηγών αυτοκινήτων, τα Συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, τα Μεσιτικά Γραφεία, τα Ιατρικά επαγγέλματα που ασχολούνται με την ανέγερση οικοδομών.

Αυτούς και μερικούς ακόμη... μεγαλοκαρχαρίες, αποφάσισε να σιμώσει ο κ. Σουφλιάς. Ντροπή!!!

Τα δικαιολογητικά για το οικογενειακό επίδομα των ναυτικών

Αρχίζει από τις 12 Μαρτίου 1990, η υποβολή των δικαιολογητικών για την καταβολή του οικογενειακού επιδόματος στους ναυτικούς για το έτος 1989.

Σε όσους ναυτικούς πήραν το παραπάνω επίδομα, το 1988 αποστέλλονται ήδη ταχυδρομικά τα ειδικά έντυπα ενώ οι υπολοίποι μπορούν να προμηθευθούν αυτά από το Γραφείο του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών

(ΕΛΟΕΝ), τις Λιμενικές Αρχές και τις Συνδικαλιστικές τους Οργανώσεις.

Οι αιτήσεις με τα δικαιολογητικά θα υποβάλλονται στον ΕΛΟΕΝ, στα Λιμεναρχεία ή θα αποστέλλονται με συστημένη επιστολή στον ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99 Τ.Κ. 185 35 Πειραιάς).

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στα τηλέφωνα 4130.028' 4130.029, 4136.537.

Οι αιτήσεις με τα δικαιολογητικά θα υποβάλλονται στον ΕΛΟΕΝ, στα Λιμεναρχεία ή θα αποστέλλονται με συστημένη επιστολή στον ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99 Τ.Κ. 185 35 Πειραιάς).

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στα τηλέφωνα 4130.028' 4130.029, 4136.537.

Τροποποίηση κανονισμού εκπαιδευσης ΚΕΣΕΝ

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που στάλθηκε για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως τροποποιήθηκε ο κανονισμός εκπαιδευσης του Κέντρου Εκπαίδευσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

Σύμφωνα με την τροποποίηση, ως προϋπόθεση εγγραφής στο τμήμα ειδικής Εκπαίδευσης στην Ασφάλεια πετρελαιοφόρων, θα θεωρείται στο εξής τριμήνη θαλάσσια υπηρεσία αντί δημίου που απαιτείται τώρα, σε δεξαμενόπλοια οποιοδήποτε είδους.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ

Πρόταση του ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΥ της Αριστεράς και της Προόδου

Τις προτάσεις του για τη δημοκρατική μεταρρύθμιση του σημερινού άδικου, αντιλαϊκού και αντανάπτυξιακού φορολογικού νομοσχεδίου, έδωσε στη δημοσιότητα ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου, ζητώντας από την οικονομική κυβέρνηση να σεβαστεί τις αρχές και τις κατευθύνσεις για τη φορολογική μεταρρύθμιση, όπως ακριβώς διατυπώνονται στο πλαίσιο της οικονομικής της πολιτικής.

Η πρόταση που αποτελείται από επτά (7) κεφάλαια, αναφέρεται συνολικά στο φορολογικό σύστημα στις αρχές που η φορολογική μεταρρύθμιση πρέπει να προωθήσει στους άμεσους - έμμεσους φόρους, στην καταπολέμηση της φοροδιαφυγής, σε ειδικές περιπτώσεις φορολόγησης εισοδήματος, σε ζητήματα διαφάνειας και κοινωνικού ελέγχου, στη φορολογική εναρμόνιση με την ΕΟΚ κλπ.

Συγκεκριμένα στο χώρο της ναυτιλίας (εφοπλιστές, ναυτεργάτες), σημειώνει:

Φορολογία πλοίων (ναυτιλιακές επιχειρήσεις)

Είναι γνωστό ότι υπάρχει ειδικό προνομιακό καθεστώς στη φορολογία πλοίων και μάλιστα συνταγματικά κατοχυρωμένο (άρθρο 107 Συντάγματος). Η φορολογία των πλοίων γίνεται βάσει της χωρητικότητας (συνφωνα με όσα αναφέρθηκαν για όλους τους φορολογούμενους), θα πρέπει παράλληλα να ισχύουν έλεγχοι για πάταξη της φοροδιαφυγής σ' όλο το φάσμα των εγχώριων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Εκείνο που μπορεί να γίνει άμεσα (ώστε και οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις να πληρώσουν κάποιο φόρο), είναι να αυξηθούν οι συντελεστές για τα πλοία Α' κατηγορίας.

Για τη δεύτερη κατηγορία (πλοία εσωτερικού κλπ.) υπάρχει δυνατότητα κάποιων φορολογησών τους. Σαν άμεσα μέτρα για την κατηγορία αυτή, προτείνονται:

1. Αύξηση της εισφοράς κατ' έτος (ΚΟΧ) του ν. 27/75 κατά 100%.
2. Κατάργηση των μειώσεων που προβλέπει ο νόμος (ήτοι πλοία γραμμές 50%, επιβατηγά 60%, αλιευτικά 75%).
3. Απαλλαγή κατά 50% για όλα τα πλοία μέχρι τη συμπλήρωση του 5ου έτους ηλικίας του (σήμερα απαλλάσσονται για 12 χρόνια).
4. Τα ναυπηγούμενα στην Ελλάδα να απαλλάσσονται τελείως για 8 χρόνια (σήμερα απαλλάσσονται για 12 χρόνια).
5. Να καταργηθεί οποιαδήποτε

ποτέ άλλη φοροαπαλλαγή. Ο χρόνος επισκευών να μην απαλλάσσεται της φορολογίας, παρά μόνον ο παραπλοισμός και εφόσον το πλοίο παραπλοιστεί για πάνω από 2 μήνες.

Φορολογία ναυτικών αξιωματικών - ιπτάμενων

Για τις αμοιβές που αποκτούν οι αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού και οι ιπτάμενοι προσωπικό της Πολιτικής Αεροπορίας, παραμένει το ίδιο καθεστώς φορολογίας τους.

Σε περίπτωση καταβολής επιπλέον φόρου σε σχέση με αυτό που προκύπτει (με βάση τις γενικές διατάξεις που ισχύουν για όλους τους φορολογούμενους) ο φόρος επιστρέφεται.

Εφοπλιστές

Είναι γνωστό ότι τα εισοδήματα που αποκτούν οι εφοπλιστές από την εφοπλιστική τους δραστηριότητα, απολαμβάνουν πλήρους φορολογικής ασυλίας.

Ταυτόχρονα είναι γνωστό, ότι οι εφοπλιστές, παρότι δεν πληρώνουν φόρους, διευκολύνουν παράλληλα με τα τεράστια προνόμια που απολαμβάνουν τη φοροδιαφυγή σ' όλο το ναυτιλιακό κύκλωμα. Γι' αυτό πέρα από το γεγονός ότι θα πρέπει να φορολογούνται κανονικά για τα λοιπά εισοδήματα (συνφωνα με όσα αναφέρθηκαν για όλους τους φορολογούμενους), θα πρέπει παράλληλα να ισχύουν έλεγχοι για πάταξη της φοροδιαφυγής σ' όλο το φάσμα των εγχώριων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Αναφέρονται ακόμα μια σειρά άλλες περιπτώσεις όπως η φορολόγηση ακίνητης περιουσίας (ΦΑΠ) πάνω από τα 50 εκατ. δρχ., η φορολόγηση των τόκων των μεγάλων καταθέσεων (πάνω από ένα ορισμένο ποσό και με την προϋπόθεση επιστολίου με γαλύτερο από τον πληρωτικό), προτείνονται μέτρα για τον περιορισμό της φοροδιαφυγής στους ελεύθερους επαγγελματίες (Γιατροί, Δικηγόροι κλπ.), ειδική αναφορά στους βιομήχανους όπου η δημοκρατική μεταρρύθμιση ρίχνει το κύριο βάρος της φορολογίας και η πρόταση καταλήγει:

Η εφαρμογή της φορολογικής μεταρρύθμισης

Η πρόταση του Συνασπισμού για δημοκρατική μεταρρύθμιση του φορολογικού συστήματος, απορρέει τόσο από

το πλαίσιο οικονομικής πολιτικής (της οικονομικής κυβέρνησης), όσο και από τις ώριμες ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας.

Η εφαρμογή της πρότασης μπορεί και πρέπει να ξεκινήσει άμεσα, με προοπτική ολοκλήρωσης της σ' ένα χρόνο. Στην πορεία εφαρμογής της (και ανάλογα με τις συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες), θα γίνονται επιμέρους προσαρμογές και ρυθμίσεις, χωρίς όμως ν' αλλάξει ο κεντρικός προσανατολισμός της. Η πλήρης αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της, μπορεί να συνδυαστεί μόνο με θετικές αλλαγές στο χαρακτήρα της δημοσιονομικής πολιτικής και γενικότερα της δημοσίας διαχείρισης.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου υποβάλλει τη συγκεκριμένη του πρόταση στο λαό, καθώς και στην οικονομική κυβέρνηση, από την οποία ζητά να σεβαστεί τις αρχές φορολογικής μεταρρύθμισης και στο «πλαίσιο» οικονομικής πολιτικής, που υπέγραψαν τα τρία κόμματα. Χωρίς να καλλιεργεί ψευδοεισδοχές για τη στάση της οικονομικής ολιγαρχίας και των συντηρητικών δυνάμεων, (που επιδιώκουν αντίθετα να ριξουν πρόσθετους, έμμεσους φόρους στα λαϊκά στρώματα) θα παλέψει, τόσο στα πλαίσια της οικονομικής κυβέρνησης, όσο (και κυρίως) στο λαό, για την πλήρη και οριστική εφαρμογή της πρότασής του.

Να αντιστραφεί η κατάσταση στη Ναυτιλία

Στη Ναυτιλία, είναι γεγονός παραδεχτό από όλους, η παρατεταμένη κρίση 1981 - 87, ξεπεράστηκε. Αναφερόμαστε βέβαια στην ποταπόνο ναυτιλία, γιατί στην ακτοπλοία τέτοια κρίση δεν υπήρξε.

Από τα μέσα του 1987 μέχρι σήμερα, υπάρχει ανάκαμψη της ναυτιλίας και ανοδική πορεία των ναυλών που έφθασαν σε υψηλά επίπεδα. Τα οφέλη αυτής της κατάστασης καρπώνονται αποκλειστικά οι εφοπλιστές.

Την ίδια στιγμή τα ναυτεργατικά προβλήματα εξύνονται παραπέρα. Τόσο δηλαδή στις συνθήκες της κρίσης —την οποία το εφοπλιστικό κεφάλαιο αξιοποιεί προς όφελός του, φορτώνοντας τις συνέπειες της στις πλάτες των ναυτεργατών— όσο και στις συνθήκες της ανάκαμψης, με πρόσχημα την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, οι εφοπλιστές επιδιώκουν την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσής των ναυτεργατών, την περικοπή των δικαιωμάτων τους.

Δύο στοιχεία που δείχνουν πόσο πλήρωσε την κρίση.

1) Οι θέσεις εργασίας μειώθηκαν για τους Έλληνες ναυτεργάτες από 59.500 το 1980 σε 28.700 το 1988. Η μείωση συνεχίζεται και στα επόμενα χρόνια αφού οι εφοπλιστές αξιοποιούν τόσο τα μέτρα που πάρθηκαν κατά τη διάρκεια της κρίσης (διμερείς, μείωση εργ. συνθέσης κλπ.), όσο και το θεσμό των σημειών ευκαιρίας.

2) Με το ξεπέρασμα της κρίσης οι Έλληνες εφοπλιστές

βρέθηκαν στην κορυφή της εφοπλιστικής πυραμίδας διαχειριζόμενη το 13,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Και σαν να μην έφταναν αυτά, το Ελληνικό κράτος είναι υποχρεωμένο να καλύψει το τεράστιο έλλειμμα των 150 δισ. δρχ. του NAT.

Φτάνουν οι διπιστώσεις; Σίγουρα όχι.

Η κατάσταση αυτή πρέπει ν' αλλάξει προς όφελος των ναυτεργατών και της χώρας μας. Αυτό θα γίνει με:

• Την αναβάθμιση της θέσης και του ρόλου του ανθρώπου δυναμικού, την σύγχρονη εκπαίδευσή του, τη βελτίωση των συνθηκών δουλειάς στα πλοία, τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού κινήματος.

• Την ποιοτική βελτίωση και την ασφάλεια των αποσπολίων εργαζομένων.

• Την αύξηση των εσόδων από τις υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας (υποδομή) στην ποταπόνο ναυτιλία με την παράλληλη ανάπτυξη αυτών των υπηρεσιών.

Ουσιαστική επιχορήγηση του NAT από τον κρατικό προϋπολογισμό ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΕΙ ΑΝΑΣΑ

Το αίτημα είναι να επιχορηγηθεί το NAT από τον Κρατικό προϋπολογισμό. Να πάρει ανάσα από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του ελλείμματος και να εφαρμόσει πολιτική εξυγίανσης που θα διατηρήσει τις κατακτήσεις των ναυτεργατών, θα χρεώνει τα βάρη της χρεωκοπίας στους υπεύθυνους, τους εφοπλιστές κατά κύριο λόγο και το κράτος.

Όπως δείχνουν οι εξελίξεις, το Υπουργείο των Οικονομικών προβάλλει αντίσταση και προσπαθεί να βρει τρόπο υποβάθμισης του αιτήματος των Ναυτεργατών.

Έχει σημασία να πούμε ότι η λύση του προβλήματος συνδέεται με το σταμάτημα της δανειοδότησης που γίνεται με ελαφθείς όρους και τόκους που φτάνουν το 280%. Δυστυχώς όπως φαίνεται αυτό δεν γίνεται κατανοητό από τους αρμόδιους οι οποίοι διαμορφώνουν θέση για σύμβαση συμφωνιών δανείων.

Χωρίς, του Νεοζηλανδού πρωθυπουργού Τζέφρι Πάμερ, των υπουργών Εξωτερικών του Νίγηρα, της Τυνησίας, και της Αλγερίας.

Στη Βρετανία, όπου η πρωθυπουργός Μάργκερετ Θάτσερ βιάστηκε να χαρακτηρίσει τις εξελίξεις «δικαίωση» της αντίδρασης της στις διεθνείς κυρώσεις προς την Πρετόρια, ο ηγέτης των Εργατικών, Νιλ Κίνγκ υπογράμμισε ότι οι συζητήσεις για άρση των κυρώσεων είναι εκτός τόπου και χρόνου.

«Είναι η διεθνής απομόνωση και όχι η απλή στάση της «Θάτσερ που έφερε αλλαγή και την προοπτική προόδου», τόνισε. Επίσης, ο ηγέτης του Φιλελεύθερου Δημοκρατικού Κόμματος, Πάντι Άστον, σημείωσε: «Πρέπει να εφαρμόσουμε ένα δίκαιο μέγιστο καρότου και μαστίγιου — να υποστηρίξουμε τον κ. ντε Κλερκ όταν κάνει σωστές ενέργειες και να τον ωθούμε παραπέρα στο δρόμο της δημοκρατίας».

Ο αρχιεπίσκοπος Τρέβορ Χάντλτον, πρόεδρος του αντιρατσιστικού κινήματος της χώρας, κατηγόρησε τη βρετανική κυβέρνηση ότι δρᾶται η ευκαιρία να μειώσει την πίεση στο νοτιοαφρικανικό καθεστώς.

Ανάλογες αντιδράσεις αναμένεται να υπάρξουν και στις ΗΠΑ, μετά τη δήλωση του Προέδρου Μπους ότι επειδή υπήρξε κίνηση προς τη σωστή κατεύθυνση «είναι βεβαίως καιρός να επανεξετάσουμε την πολιτική μας» —σχετικά με τις κυρώσεις.

δηλαδή δανείων που έχουν σαν αποστολή την κάλυψη χρεών απο τοκοχρεωλώσει.

Σε μια τέτοια κατεύθυνση κινείται και η λογική του προέδρου του NAT κ. Τιμαγένη που εμμένει ακόμα στη θέση του δανεισμού, όπως φαίνεται από τηλεγράφημα του προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας. Το τηλεγράφημα αναφέρει:

Οι ανάγκες του μηνός Φεβρουαρίου (για τις συντάξεις Μαρτίου) ανέρχονται σε δρχ. 3,55 δισ. μετά την αφαίρεση των εισπραχθέντων του NAT.

Οι τρέχουσες ανάγκες του NAT (δηλαδή χωρίς τα τοκοχρεωλώσει και μετά την αφαίρεση των εσόδων) ήτοι το έλλειμμα από τρέχουσες υποχρεώσεις ανέρχεται σε δρχ. 53 δισ. (από τα οποία πρέπει να αφαιρεθεί η επιδότηση που ελήφθη από το Δημοσίο Προϋπολογισμό τον Ιανουάριο, ήτοι 3 δισ. οπότε το έλλειμμα για το υπόλοιπο 1990 είναι 50 δισ.).

Όπως πληροφορηθήκαμε η οκέψη που επικρατεί είναι η μνηνία κρατική επιχορήγηση που είναι της τάξεως των 3 δισ. δρχ., ήτοι 42 δισ. ετησίως.

Αυτό αφήνει ένα έλλειμμα για το NAT 11 δισ. ετησίως που πρέπει να καλυφθεί είτε και αυτό από τον κρατικό προϋπολογισμό είτε με δανεισμό δεδομένου ότι αντίστοιχη αύξηση των εσόδων του NAT στο χρονικό αυτό διάστημα δεν είναι δυνατή (η αύξηση των εσόδων προϋποθέτει ή αύξηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία ή νομοθετική αύξηση των πόρων του NAT. Και τίποτα από τα δύο δεν μπορούν να γίνουν στους αμέσως επόμενους μήνες). Παράλληλα δεν είναι δυνατή η μείωση των εξόδων, διότι προέρχονται από συντάξεις (τα λειτουργικά έξοδα του, πλην μισθών, ανέρχονται σε 1,2 δισ. και ήδη έχουν περικοπεί κατά 200%).

Παράλληλα πρέπει να επισημανθεί ότι η πλειοψηφία του ΔΣ του NAT που αποτελείται από εκπροσώπους ναυτεργατών και εφοπλιστών (8 από τα 11 μέλη) μετά από απόφαση των συνδικαλιστικών οργανώσεων που εκπροσωπούν, δεν εγκρίνει τη σύμβαση δανείων με αποτέλεσμα πρόβλεψη να μην μπορεί να καλυφθεί το υπόλοιπο έλλειμμα ήτοι τα 11 δισ. ετησίως με δανεισμό και

δεύτερο να μην μπορούν να καλυφθούν οι ληξιπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις με σιμωφιστικές δάνεια και έτσι και τόκοι υπερμεριμίας να χρεώνονται και οι εγγυήσεις του δημοσίου να καταπίπτουν.

Μπροστά στην κατάσταση αυτή προτείνουμε:

Η Κυβέρνηση να εγκρίνει να καλυφθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό ολόκληρο το τρέχον έλλειμμα ήτοι 53 δισ. και όχι μόνο 42 δισ.

Οι Συνδικαλιστικές Οργανώσεις που εκπροσωπούνται στο NAT να αναλάβουν να εγκρίνουν τα συμπληρωματικά δάνεια τουλάχιστον για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα μέχρις ότου ρυθμιστεί μόνιμα και το ζήτημα αυτό.

Σε περίπτωση που δεν επιχορηγηθεί το NAT με ποσό μεγαλύτερο από 42 δισ. ετησίως οι Συνδικαλιστικές Οργανώσεις θα πρέπει να επανεξετάσουν τη στάση τους απέναντι στο δανεισμό (δηλαδή να εγκαταλείψουν δάνεια τα 11 δισ.) διότι διαφορετικά θα γίνει αδύνατη η καταβολή των συντάξεων στους συνταξιούχους του NAT παρά τη μερική κρατική επιχορήγηση που εγκρίθηκε ήδη.

Τέλος, για την πληρότητα της αναφοράς πρέπει να επισημανθεί προς την κυβέρνηση ότι η ένταξη στον κρατικό προϋπολογισμό των δανειακών υποχρεώσεων του NAT είναι ακόμη πιο εύκολη από την ένταξη του ελλείμματος από τρέχουσες υποχρεώσεις και αυτό γιατί σχετικά με αυτό το έλλειμμα (από τις δανειακές υποχρεώσεις) υπάρχουν ήδη οι χρηματοδοτικοί φορείς που χρηματοδοτούν και αναχρηματοδοτούν το NAT με ανακύκλωση των δανείων και συνεπώς οι ίδιοι φορείς και με τα ίδια κεφάλαια θα μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν τον κρατικό προϋπολογισμό (για να καλύψει το δανειακό έλλειμμα του NAT) και μάλιστα με μικρότερο επιτόκιο.

Η μείωση συνεχίζεται

Μειώθηκε κατά 172.113 κοχ η δύναμη του εμπορικού μας στόλου, κατά τον πρώτο μήνα του καινούργιου χρόνου.

Ειδικότερα κατά το χρονικό διάστημα από 3.1.1990 έως και 30.1.1990 στο ελληνικό νηολόγιο εγγράφηκαν συνολικά επτά πλοία ολικής χωρητικότητας 60.705 κόρων και διαγράφηκαν 19 πλοία συνολικής χωρητικότητας 232.818 κοχ.