

ΤΑΧ. ΤΕΛΟΣ ΠΛΗΡΩΘΗΚΕ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Περίοδος Β'
Αριθμός φύλλου 206
15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΗ 1984
ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΟΥ ΔΡΧ. 20
ΓΡΑΦΕΙΑ:
ΠΕΙΡΑΙΑ, Κολοκοτρώνη 99
Τηλ. 4117.578

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ

150ΗΜΕΡΗ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

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

ΕΝΤΑΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

Η κατάρρευση των κεκτημένων δικαιωμάτων είναι το αντικείμενο των επανειλημμένων επαφών και διαβουλεύσεων του ΚΟΜΙΤΥ με τον Υπουργό Ε.Ν.

Εξαιρετικά λακωνικό αλλά και αρκετά αποκαλυπτικό είναι το δελτίο τύπου με το οποίο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ανακοίνωσε τα θέματα που συζητήθηκαν μεταξύ των αντιπροσώπων της ΕΕΕ και του Διευθυντηρίου των εφοπλιστών στο Λονδίνο, του γνωστού (Κόμιτυ).

Για το θέμα του ναυτεργατικού συνδικαλισμού, στην ανακοίνωση αναφέρεται ότι στο σχέδιο νόμου που ετοιμάζει το ΥΕΝ επιβάλλεται η λήψη υπόψη της ιδιομορφίας της ναυτιλιακής επιχείρησης που δραστηριοποιείται κατά κανόνα σε διεθνή χώρας.

Είναι γνωστό ότι με βάση την παραπάνω πρόταση οι εφοπλιστές έχουν ζητήσει τον γεωγραφικό περιορισμό του δικαιώματος της απεργίας καθώς και τη νομοθέτηση τέτοιων διατάξεων για την λειτουργία των σωμάτων, ώστε να μπαίνουν εμπόδια στη λήψη αποφάσεων για κινητοποιήσεις και στον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.

Λιπαράκι βγάδουν επίσης οι εφοπλιστές τον ν. 1376/83, σύμφωνα με την ανακοίνωσή τους, που αναφέρει ότι ο νόμος εδράζεται να ανταποκριθεί στο σκοπό της κατάρτισής τους και αυτό την ώρα που από την ψήφισή του ο νόμος αυτός χαρακτηρίστηκε σαν αντιναυτεργατικός και φιλοεφοπλιστικός.

Τη συνάντηση των εφοπλιστών απασχόλησαν επίσης ζητήματα όπως η αλληλοσφαλιστική οργάνωση.

πλιστές του Λονδίνου, συναντήθηκαν με τον Υπουργό Ε.Ν. ενώ σύμφωνα με ορισμένες πληροφορίες πραγματοποιήθηκε και δεύτερη Συνάντηση αργότερα.

Η άφιξη της αντιπροσωπείας του «Κόμιτυ» στον Πειραιά, είναι —κατά τις εκτιμήσεις των συνδικαλιστών του ναυτεργατικού χώρου— ενταγμένη στα πλαίσια της εφοπλιστικής επίθεσης ενάντια στα κεκτημένα δικαιώματα των ναυτεργατών και στις πιέσεις που ασκούνται προς όλες τις

κατευθύνσεις για την διεύρυνση των προνομίων που συνήθισαν να τους παραχωρεί η πολιτεία. Δεν είναι, επίσης, άσχετη η επιλογή του χρόνου για την ένταση της εφοπλιστικής επίθεσης. Ο συντονισμός των κοινών διεργασιών, εφοπλιστών και «Κόμιτυ» επιδέχτηκε σε μια περίοδο κρίσιμη που την χαρακτηρίζει από την μια η άνοδος του δημοκρατικού κινήματος στη ναυτιλία και η όχι ευχάριστη γι' αυτούς προοπτική των επικείμενων εκλογών.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

Η ΣΥΝΟΜΟΣΙΑ ΤΗΣ ΤΡΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΕΝ ΘΑ ΠΕΡΑΣΕΙ

Ανακοίνωση της Κομματικής Οργάνωσης Ναυτεργατών του Κ.Κ.Ε.

Η Κομματική Οργάνωση Ναυτεργατών του ΚΚΕ σχετικά με την ένταση των διεργασιών που γίνονται από την ΕΕΕ και την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Κόμιτυ) για να επιβάλουν τα σχέδιά τους σε βάρος των ναυτεργατών, εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία αναφέρεται:

«Στις διαβουλεύσεις αυτές συμμετέχει και ο Γ.Γ. της Π.ΝΟ. Οι εφοπλιστές δεν έμειναν ικανοποιημένοι από τα νέα προνόμια που τους παραχώρησε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με το

γνωστό αντιναυτεργατικό νόμο 1376 και περνάει «το ευθείο» επίθεσή κατά των κατακτημένων των ναυτεργατών... Στόχος των εφοπλιστών είναι:

1. Να παγώσουν τις διατάξεις της νομοθεσίας που υπαχθούν του εφοπλιστικού κεφαλαίου να καταβάλει ορισμένες υποχρεώσεις στην εθνική οικονομία και κυρίως την καταβολή των απομαχικών στο ΝΑΤ για όσο καιρό διαρκεί η κρίση.

2. Να περιοριστούν οι κοινωτικές παροχές στους ναυτεργάτες (συντάξεις, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη κ.λπ.) για να γλυτώσει το ΝΑΤ τη χρεωκοπία.

3. Την κατάρρευση της νομοθεσίας που τους υποχρεώνει να παίρνουν Έλληνες ναυτεργάτες στα καράβια με ελληνική σημαία.

4. Την απλούστευση των Συλλογικών Συμβάσεων με τον α-όσο καιρό διαρκεί η κρίση.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΠΕΡΙΕΧΕΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ

Καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων

Η Ένωση Ναυτών Ε.Ν. κατέθεσε τις απόψεις της στο Υπουργείο Ε.Ν.

Σε νέο στάδιο ρύθμισης φαίνεται να βρίσκεται το πρόβλημα των ναυτών ύστερα από την υποβολή από τη Διοίκηση της ΠΕΝΕΝ, των απόψεων για το σχέδιο του υπουργείου Ε.Ν. Οι απόψεις της Ένωσης που εκφράζουν και αντιπροσωπεύουν όλους τους ναυτεργάτες διαμορφώθηκαν ύστερα από πολύμηνες συζητήσεις και έχουν ως εξής:

Σχετικά με το σχέδιο «καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων», το οποίο διανεμήθηκε στους αρμόδιους φο-

ρείς για να εκφράσουν τις απόψεις τους, η «Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού», μετά τη μελέτη του θέ-

ματος, παρατηρεί τα ακόλουθα:

1.— Η αποφασιστική, καθοριστική και ύψιστη οπουδήποτε των ρυθμίσεων που επιβάλλει ο νέος κανονισμός σε ζητήματα ασφαλείας και ναυσιπλοΐας, αυτή της κατηγορίας των πλοίων (επιβατηγό και φορτηγό οχηματαγωγό) που μεταφέρουν ο-κατονάντες χιλιάδες ανθρώπους), επιτάσσει την ανάγκη, όπως για τη σύνταξη του, παρθεί υπόψη, όχι μόνο η άποψη των υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και όλων των άλλων φορέων (π.χ. Τεχνικό Επιμελητήριο) που μπορούν να έχουν υπεύθυνη άποψη για το θέμα.

2.— Ειδικότερα, για το κεφάλαιο Δ' του Σχεδίου, που αφορά τη φόρτωση, εκφόρτωση, σποβάση και ασφαλή τοποθέτηση των οχημάτων, που η διατύπωση των διατάξεων του, αφορά και τα μέλη μας, που συνδέονται τα καλύτερα πληρώματα καταστράματος των πλοίων αυτών:

Όπως είναι γνωστό, σε παν κάσμο επίπεδο, η εκτέλεση των εργασιών φόρτωσης, εκφόρτωσης, σποβάσης και ασφαλείας ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

Στη Γενική Συνέλευση της Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΞΕΛΕΞΑΝ ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Ανατρέποντας τα σχέδια Εφοπλιστών - Υ.Ε.Ν.

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στις 4 Σεπτεμβρίου η Γ. Συνέλευση των Μηχανικών στην αίθουσα συνεδριάσεων της ΠΕΜΕΝ με συμμετοχή 480 μελών.

Παρά το πολιτικό κλίμα που προσπάθησαν να δημιουργήσουν από το πρώτο οι αντίπαλοι της Διοίκησης με στόχο να μειώσουν τη συμμετοχή των ψηφοφόρων, η Γενική Συνέλευση με την παρέμβαση των ιδίων των Μηχανικών που τους διακρίνει η αποφασιστικότητα και η ηθική, έγινε με απόλυτη τάξη.

Χαρακτηριστικό της κωλύσεως για και άλλων προσέδωσαν, που είχαν να τη Γ. Συνέλευση, η ΠΑΣΚΕ και το Μαύρο Μέτωπο της ΔΕΚΜΕΝ (που παρουσιάστηκε «αναγνωρισμένο» με την ταμπέλα της Δημ. Ένωσης Κιν. Ανεξαρτήτων Μηχ.), που στην εκλογή του προέδρου της Γ. Συνέλευσης είχαν συμμετάσχει μέτωπο με κοινό υποψήφιο το γραμματέα της Διοίκησης της ΠΕΜΕΝ Μ. Μαυρόλο, είναι ότι ανήλθαν να δεχθούν την πρόταση της Διοίκησης να αποσυρθούν οι δύο υποψήφιοι πρόεδροι και να εκλεγεί άλλος κοινής αποδοχής, για να αποφευχθεί έτσι η χρονόδοξα διαδικασία της ψηφοφορίας για την εκλογή προέδρου. Έφτασαν ακόμα και στο σημείο να αρνηθούν τον κοινό πρόεδρο να τον υποδείξουν οι ίδιοι. Στο κενό επίσης έπεσαν και οι διαφορές ενστάσεις που έκαναν κατά της Γ. Συνέλευσης.

Τελικά πήραν την απάντηση από τους ίδιους τους Μηχανικούς που ανέδειξαν με διαλασίσεις ψήφους πρόεδρο της Γ. Συνέλευσης το Ν. Συμεωνίδη που πρότεινε η Διοίκηση που πήρε 35 ψήφους έναντι 130 του υποψηφίου του Μετώπου.

Με την ίδια μεγάλη πλειοψηφία και υπερδιπλάσιους ψήφους εξελέγησαν και στην επόμενη ψηφοφορία η Επιτροπή Εργασιών και η Επιτροπή Επικοινωνίας που υποδείχθηκαν από τη Διοίκηση και σε σύνολο 398 ψηφοφόρων πήραν Γ. Γιακουμάτος 234 ψήφους, Α. Μπουγιός 218 και Π. Ρουμπάνης 211 ψήφους.

Οι υποψήφιοι της ΠΑΣΚΕΝ ήταν: Ε. Ανδρεόπουλος 120, Ι. Ζώζος 109, Ν. Φύλλης 101, και τα φαντάσματα της ΔΕΚΜΕΝ (ΣΝΑΣ και Λέσχη αξιωματικών) Ν. Πρίντζης 70 και Π. Λαμνιόπουλος 50.

Μέσω μετά την λήξη της Γενικής Συνέλευσης, επιβεβαιώθηκε τον πιο κατηγορηματικό τρόπο, ότι οι Μηχανικοί στην συντριπτική τους πλειοψηφία είναι αποφασισμένοι να φράξουν το δρόμο στους εφοπλιστές και το

Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες η νομική υπηρεσία του ΥΕΝ ερευνά το θέμα της νομιμότητας της Γ. Συνέλευσης της ΠΕΜΕΝ ύστερα από (ερώτηση) γνωστών συνδικαλιστικών κύκλων.

Η ενέργεια αυτή του ΥΕΝ, που είναι πέρα από τις αρμοδιότητές του, αποτελεί κατάφωρη παραβίαση των διεθνών συμβάσεων και των νόμων που ρητά απαγορεύουν την ανάμειξη της εκτελεστικής εξουσίας και της διοικητικής μηχανής στα εσωτερικά των επαγγελματικών σωμάτων.

Η δραστηριότητα αυτή του ΥΕΝ δείχνει ότι συνεχίζεται η εποχή της «εποπτείας» των διαφόρων υπουργών και της «κηδεμονίας» του συνδικαλιστικού κινήματος προς όφελος των εφοπλιστών και της κυβέρνησης.

Η πείρα και το πρόσφατο παρελθόν έχει δείξει ότι τέτοιες ενέργειες του Υπουργείου, που καταβάλλεται φροντίδα να γίνουν φανερές και αισθητές από όργανα της πολιτείας, καταλήγουν στο τέλος να είναι μια ντιρεκτίδα στο σκεπτικό οποιουδήποτε οργάνου και να υποδεικνύουν το διατακτικό οποιασδήποτε απόφασης.

Οι ναυτεργάτες και ιδιαίτερα οι Μηχανικοί που πολύ πρόσφατα ιδιαιτερώσαν παρόμοιες καταστάσεις αξιώνουν να σταματήσουν οι αντιναυτεργατικές και αντισυνδικαλιστικές επεμβάσεις στη λειτουργία των ναυτεργατικών ενώσεων, αξιώνουν να διαλυθούν οι μηχανισμοί που επεμβαίνουν για να αλλοιώσουν τη γνώση έκφραση της βούλησης των ναυτεργατών, και δηλώνουν ότι θα παλέψουν αποφασιστικά κάθε εκδήλωση παρέμβασης στο ναυτεργατικό κίνημα.

Το αποτέλεσμα αυτό στην εκλογή της εφορευτικής επιτροπής όπως εκτίμησε και η Διοίκηση της ΠΕΜΕΝ σε δελτίο τύπου α-

ΥΕΝ που θέλουν να αλώσουν την ΠΕΜΕΝ για να εξαφανίσουν έτσι κάθε εστία αντίστασης των ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΕΚΚΛΗΣΗ ΑΠΟΓΝΩΣΗΣ

Έντονη παρέμβαση της ΠΕΜΕΝ στον Πρωθυπουργό

Έντονο κατεπείγον τηλεγράφημα απύθυγε στον πρωθυπουργό Α. Παπανδρέου, η Διοίκηση της Ένωσης Μηχανικών, που κοινοποιήσε στο ΥΕΝ και τα πολιτικά κόμματα τη Δευτέρα στις 10.9.84.

Αφορμή της έντονης παρέμβασης της ΠΕΜΕΝ ήταν η μέχρι τώρα εξοργιστική αλλά και εγκληματική αδιαφορία του Υπουργείου Ε.Ν. απέναντι στις συνεχιζόμενες εγκαταλείψεις των πληρωμάτων στις ράδες χωρίς καμία προστασία και υποστήριξη από τις πλοιοκτησίες και το ΥΕΝ το οποίο ενώ αναλαμβάνει, όπως έχει υποχρέωση να προστατεύει τους εγκαταλειμμένους ναυτεργάτες, και δίνει υποσχέσεις στην πράξη δεν κάνει τίποτα, με αποτέλεσμα να οργιστεί η συνείδηση των ασυνειδήτων εφοπλιστών. Στο τηλεγράφημα η ΠΕΜΕΝ καταγγέλλει:

«Νέα κρούσματα εγκαταλείψεων πληρωμάτων σε ράδες λιμανιών εξωτερικού, ελλείψεις σε σωστικά μέσα, τρόφιμα νερό και καύσιμα, επιβεβαιώνουν επανέληψη γνωστής ταχτικής Ελλήνων εφοπλι-

στών που αγνοώντας τους νόμους βάζουν σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή των ναυτεργατών ενώ ελληνικά και ελληνικών συμφερόντων πλοία παράλληλα δυσφημούν την ελληνική ναυτιλία. Θέτοντας υπόψη σας το νέο κρούσμα ζητούμε την λήψη απαραίτητων μέτρων για το συνεισισμό των εφοπλιστών και διαφύλαξη της ζωής και των συμφερόντων των Ελλήνων ναυτεργατών που εγκαταλείπονται σε λιμάνια του εξωτερικού.

Φωνή απόγνωσης έφτασε από τη ράδα του Κουβέιτ και ειδικά μετά από το πλοίο «Λορέντζο Χαλκούσης» της ομώνυμης εταιρίας που έχει έδρα τον Πειραιά.

Συγκεκριμένα οι αξιωματικοί του μηχανοστασίου της γέφυρας και ο οπλιωτός καταγγέλλουν με τηλεγράφημά τους προς την ΠΕΜΕΝ ότι οι συνθήκες στο πλοίο έχουν καταστεί αφόρητες από την έλλειψη πετρελαίου, νερού και τροφίμων.

Οι αξιωματικοί ενημέρωσαν την πλοιοκτήτρια εταιρία για την κατάσταση στο πλοίο χωρίς όμως να παρθούν τα απαραίτητα μέτρα.

Υστερα από την ταχτική αυτή οι ναυτεργάτες ζητούν την καταβολή των δεδουλευμένων αποδοχών και την παλινδρόσησή τους.

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΤΟ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Διαθέτουν τα πλοία τους για ψυχροπολεμική άσκηση

Στην υπηρεσία του ΝΑΤΟ θέτουν τα πλοία τους οι Έλληνες εφοπλιστές για να διεξαχθεί νοτιοκή άσκηση στη χώρα μας.

Όπως αποκαλύπτεται από ε-πικείμενα - απόρρητη εγκύκλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλι-

αντιμετώπιση του ανύπαρκτου α-πό Βορρά κινδύνου και της φανταστικής οπτικής απειλής.

Η αποκάλυψη αυτή δημιουργεί μέγιστο πολιτικό ζήτημα και αυτόματα θέτει στην κυβέρνηση σοβαρά ερωτήματα: Είναι σε γνώση της η δραστηριότητα αυ-

ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 2680
29 JUL 1984

Σας γνωρίζουμε ότι από 5-21/5/85, πρόκειται να διεξαχθεί άσκηση του Ν.Α.Τ.Ο. κατά την οποία θα προβλεπείται να δορυλογηθεί υποστηρίξη από Σεικέλια προς Λιμένα Β. Ελλάδας.

Παρακαλούμε να μας γνωρίσετε αν υπάρχει επιθυμία συμμετοχής των από διατελούμενους σας πλοίων εις την υποστηρίξη τού άρμότερου και την 3/9/84.

Υπεύθυνη η συμμετοχή είναι επί δεδουλευσας βάσεως δεν προβλέπεται χρηματική αποζημίωση από το Ν.Α.Τ.Ο. για τα πλοία που θα συμμετοχούν γι' αυτό το σκοπό.

Μετά τημερί
Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΕΡΩΤΗΡ. ΕΥΝΟΖ

των προς τα μέλη της, οι εφοπλιστές καλούνται να θέσουν προτεραιότητα τα πλοία τους στην υπηρεσία του ΝΑΤΟ για να σχηματίσουν νοσηρομή από Σεικέλια προς Λιμένα της Βόρειας Ελλάδας.

Η άσκηση, σύμφωνα με το έγγραφο θα γίνει από 5-21 Μαΐου του 1985. Είναι φανερό ότι πρόκειται για ψυχροπολεμική άσκηση που στρέφεται κατά των σοσιαλιστικών χωρών με σκοπό να κατοχυρώσει την άσκηση τα ναυτοκό σενάρια για

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΩΝ Π.Ε.Μ.Ε.Ν. ΕΤΟΥΣ 1984

Η εκλεγείσα Εφορευτική Επιτροπή της ΠΕΜΕΝ ανακοινώνει ότι αιτήθηκε υποβολής υποψηφιότητας των δέκατων εις τον Πειραιά γραφείο της εις το Μέγαρο της ΠΕΜΕΝ κατά το χρονικό διάστημα από 10/9/84 έως και 9/10/84 εκάστη Τρίτη και Πέμπτη και ώρας 10.00 έως 13.00 και εκάστη Παρασκευή από 17.00 έως 19.00 ως και την 9.10.84 από ώρας 9.00 έως 12.00.

Εντεταλμένοι προς παραλήντων αιτήσεων υποβολής υποψηφιοτήτων είναι οιοδήποτε μέλος Εφορευτικής Επιτροπής το οποίον θα ευρίσκειται προς τούτο εις το γραφείο αυτής κατά τας άνω ημερομηνίας και ώρας.

Η δήλωση υποψηφιότητας γίνεται με έγγραφη και μπορεί να γίνει δ) αυτοπροσώπως, β) με συστημένη επιστολή ή τηλεγράφημα από το μέλος της ΠΕΜΕΝ του οποίου η υπογραφή είναι δεδουλευμένη από αρμόδια αρχή, γ) με

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»

Από τους παρκάτω συάδελφους πήραμε:	
Πλήρωμα Μ) V «Μακεδονία»	Δρχ. 1000
Βερώνης Γιώργος	» 1000
Σπύρος Ρ.	» 1000
Τ.Ρ.	» 250
Από το «Ατλας»	» 200

Η Εφορευτική Επιτροπή

ΧΡΟΝΟΓΡΑΦΗΜΑ

Στο δρόμο με τις πατερίτσες...

Η Ανθρωπιά είναι η βάση της ζωής μας. Ανθρωπιά και ψυχική υπερηφάνια. Εάν αυτά χαθούν ο κόσμος θαμπώνει και μικραίνει, γίνεται καυτή λάβα που καταστρέφει τα πάντα στο πέλασμά της.

Σήμερα θα μιλήσω για έναν άνθρωπο που δεν τον ξέρω, δεν τον είδα ποτέ. Αλλά διάβασα την ιστορία του σε κάποια εφημερίδα και σφάλισα από απελπισία.

Ο ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΦΗΣ ήταν ναυτικός, ηλεκτρολόγος. Τώρα είναι ένας σακατεμένος άνθρωπος. Έφτασε τα 60. Έχει πατερίτσες. Δεν έχει σύνταξη, δεν έχει περιβόλη από το ΝΑΤ γιατί έφαγε τη μισή του ζωή σε ελληνικά πλοία και την άλλη μισή σε ελληνικά με ξένη σημαία. Γιατί έχασε τη δική του κατά της εταιρείας στο πλοίο της οποίας σε εμπόλεμο ζώνη έπαθε το εγκυφαλικό που τον σακάτεψε. Και την έχασε γιατί ήταν απλός ηλεκτρολόγος ναυτικός μη προνομιούχος. Και την έχασε γιατί ήταν αδελφός μάρτυρα δεν ήθελε να τα βάλει με την εταιρεία, ενώ άλλος έτρεβε πρόθυμα να μαρτυρήσει υπέρ των συμφερόντων της (τέτοια ψυχικά τα κάνουμε...). Τρία χρόνια τρέχει, όσο μπορούν να τον τρέξουν οι πατερίτσες του ανάμεσα σε ΝΑΤ, λιμεναρχεία, δικαστήρια, υπουργεία. Τίποτα. Μένει πάντα με τη στυφή γεύση της αδικίας, μόνος, απελπισμένος, στο ανήλιο υπόγειο που μένει.

Οι υπηρέσιοι που κοιτούν την υπόθεση του και τον παραπέμπουν μπάλλα από τον ένα στον άλλο, δεν χάνουν τίποτα αν δεν δικαιωθεί ο Μπούφης. Εμείς όμως χάνουμε. Κομμάτια από τον εαυτό μας, γιατί Μπούφης πάντα θα υπάρχουν ανάμεσα μας, στον κλάδο μας.

Ο Γιάννης ήταν ναυτικός. Τώρα είναι ένας σακατεμένος άνθρωπος. Εάν μη τι άλλο μπορούμε να του προσφέρουμε την κραυγή διαμαρτυρίας μας, ενάντια στα συμπεριφέροντα των εφοπιστών, ενάντια στις συνθήκες εργασίας που εγκυμονούν χιλιάδες κινδύνους, ενάντια σε αυτούς που μας θέλουν πολίτες τελευταίας διαλογής...

Όχι τόσο για κείνον αλλά για μας.

MARTZY R)O

Το σχέδιο καταληλιότητας

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ. τοποθέτησης των οχημάτων, αποτελεί αντικείμενο των, κατά τόπους και λιμενικά, φορτοεκφορτωτών είτε αυτοί είναι ενταγμένοι σε οργανισμούς λιμένων είτε όχι, που φέρνουν και τη σχετική ευθύνη για την εκτέλεση της εργασίας, εκτέλεση και ευθύνη για την οποία άλλωστε και αμοιβούνται.

Το προτεινόμενο σχέδιο κανονισμού, σχολούμενο στα άρθρα 29 επόμεν. με τα ζητήματα της φόρτωσης κ.λπ. των οχημάτων στα πλοία, σαν να πρόκειται για «κανονισμό εργασίας λιμένων» διακρίνει κατά τρόπο απόλυτα ασφαλή, τις φάσεις και διαδικασίες και αρμοδιότητες της όλης δουλειάς ως εξής: (α) σε εκτέλεση των εργασιών, (β) σε εποπτεία των εργασιών και (γ) σε ευθύνη των εργασιών. Την εκτέλεση των εργασιών (παρά το γεγονός ότι αποτελεί κοινό τόπο, ότι αποτελεί αντικείμενο των κατά τόπους οργανισμών λιμένων ή των φορτοεκφορτωτών λιμένων, όπου δεν υπάρχουν οργανισμοί) την αναθέτει κατά μεθοδολογία παραδοχική είτε στα μέλη του πληρώματος είτε σε φορτοεκφορτωτές λιμένων είτε σε άλλο προσωπικό, ενώ είναι γνωστό ότι η εκτέλεση της εργασίας αυτής δεν περιλαμβάνεται στα καθήκοντα των κατωτέρων μελών πληρώματος καταστρώματος των πλοίων. Την εποπτεία της φόρτωσης την αναθέτει σε πρόσωπο που αποκαλεί «υπεύθυνους φόρτωσης» επικεφαλής των οποίων τίθενται ο ύπαρχος ή ο υπολοίαρχος του πλοίου. Γεννείται το ερώτημα από ποιόν θα συντίθεται αυτή η ομάδα «υπευθύνων φόρτωσης»; Από μέλη του πληρώματος ή τρίτους; Και στο σημείο αυτό φέρουμε να καταστήσουμε σαφές το ότι ούτε καμιά τέτοια «ευθύνη» περιλαμβάνεται στα καθήκοντα των μελών μας, ούτε είμαστε διατεθειμένοι να ανεχθούμε πρόκληση επιβάρυνση των καθηκόντων των μελών μας.

Κάτω από την επιμέλεια της προσαρμογής ασφαλή διατύπωση των διατάξεων αυτών είναι φανερό ότι γίνεται μια απαράδεκτη και ανεπιθύμητη προσπάθεια επιβάρυνσης των καθηκόντων των μελών των κατωτέρων πληρωμάτων καταστρώματος των πλοίων αυτών, με σειρά εργασιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα άλλων φορέων και οι οποίοι αμείβονται γι αυτήν.

Για να αρθεί οποιαδήποτε αμ-

φισβήτηση στο σημείο αυτό επιβάλλεται σφ' ενός μόν στην παρ. 1 άρθρ. 29, να διευκρινισθεί ότι όπου γίνεται λόγος για υπεύθυνους φόρτωσης νοούνται είτε φορτοεκφορτωτές λιμένων είτε άλλο προσωπικό εκτός των κατωτέρων μελών του πληρώματος καταστρώματος, στη δε παρ. 2 άρθρ. 29 να απαλειφθούν οι λέξεις: «είτε αυτά είναι μέλη του πληρώματος του πλοίου».

Στα σημεία αυτά χρειάζεται και αν α ν ο δ ρ ω σ η τ ω ν κ α ν ο ν ι σ μ ű ν λιμένων και εναρμόνισή τους προς τις προτάσεις μας. 3.— Με το άρθρο 40 του προτεινόμενου σχεδίου εισάγονται ο θεσμός του «υπευθύνου ασφαλείας ΟΥΓ πλοίων». Διάχυτη εντύπωση από τη διατύπωση των διατάξεων του είναι ότι με τη μεθοδολογία αυτή επιβιβάζεται η δημιουργία οδού διαφυγής των υπεύθυνων των πλοίων και εφοπιστών των ΟΥΓ πλοίων, σαν να μην είναι αυτοί που έχουν άμεσο και ενεργό συμφέρον από την εκμετάλλευση του πλοίου ή σαν να μη βρίσκεται ο διοριζόμενος «υπεύθυνος ασφαλείας» κάτω από την οικονομική, εργασιακή ή οποιαδήποτε άλλη μορφή εξάρτησης του πλοιοκτήτη ή εφοπιστή. Για να μη δημιουργηθεί λοιπόν η εντύπωση ότι για τόσο αποφασιστικής σημασίας ζήτημα, μεταφυσικά και στο χώρο μας ο θεσμός του «αγορανομικού υπεύθυνου (αναλογικά)» προτείνουμε να υπερτονισθεί παράλληλη ευθύνη του πλοιοκτήτη ή εφοπιστή, στη δε

ΑΓΩΝΑΣ ΓΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΜΙΣΘΟΥΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Το εφοπιστικό κεφάλαιο δεν σταματά ούτε στιγμή να καλεί για θυσίες που πρέπει να «υποστούν» οι ναυτεργάτες στο βωμό της διατήρησης ή της αύξησης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Ο τόνος του καλέσματος ανεβαίνει όσο πλησιάζει ο καιρός για την καταγγελία και την έναρξη των διαπραγματεύσεων για τις Σ.Σ.Ε.

Σ' αυτές τις περιόδους εμφανίζονται πιο έντονα και οι διάφορες κτηνιομένες ψευδοθεωρίες που πλανιούνται γύρω από την «συνεργασία των τάξεων».

Για το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας πρέπει να αναφερθεί ότι, όπως πολύ σωστά έχει τονισθεί από τον ταξικό συνδικαλιστικό κίνημα, η λύση δεν βρίσκεται στο πορτοφόλι, στις συνθήκες δουλειάς και διδωσής των ναυτεργατών. Γιατί εάν βρίσκονταν εκεί ήδη θα έφτανε το ελληνικό πλοίο να ήταν ασυναγώνιστο. Και αυτό γίνεται ολοφάνερο αν συγκριθούν οι αποδοχές και οι συνθήκες δουλειάς και διδωσής των Ελλήνων ναυτεργατών με τους ναυτεργάτες άλλων παραδοσιακών

ναυτιλίων. Το νομοθετικό πλαίσιο που κινείται το ελληνικό εφοπιστικό κεφάλαιο και η προνομιακή μεταχείριση από το κράτος.

Η λύση μπορεί να βρεθεί από τη θέση απέναντι στο διεθνή καταμερισμό εργασίας και της δυνατότητας πρόσβασης στην αγορά, στην οργανωτική δομή και ευλιγεία στην ανανέωση του στόλου και την εισαγωγή της νέας τεχνολογίας. Και αυτά θέματα τα γνωρίζουν καλά οι εφοπιστές και οι τεχνοκράτες τους.

Από ποιούς όμως ζητούν θυσίες οι Εφοπιστές; Αναφορικά με τους μισθούς είναι γνωστό ότι την περίοδο 1973—1983 αυξήθηκαν ονομαστικά οι μισθοί, σε σύνολο, για το κατώτερο πλήρωμα 2020% υπολογιζόμενου και του επιδόματος κατωτέρων πληρωμάτων και των α-εωματικών, την ίδια περίοδο, κατά 1650%. Ενώ η αύξηση του τιμωρίθμου (που είναι πλαστός και κρύβει την πραγματικότητα) έφθασε στο 2650%.

Για το 1984 η αύξηση που «δόθηκε» δεν θα καλύψει την άνοδο του τιμωρίθμου που υπολογίζεται να κυμανθεί στο 200%. Η διαφορά που δημιουργείται από την αύξηση του τιμωρίθμου σε σχέση με την αύξηση στους μισθούς σημαίνει ότι η αγοραστική ικανότητα των ναυτεργατών έπεσε και μπορούν αυτοί χρόνο με το χρόνο να αγοράζουν λιγότερα αγαθά για να συντηρήσουν τον εαυτό τους και τις οικογένειές τους.

Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται αν υπολογιστούν και οι αυξήσεις των κρατήσεων που ακολουθούν τις αυξήσεις των μισθών, η αύξηση της φορολογίας, η αργοπορία στην υπογραφή των Σ.Σ.Ε., τα χαμένα αναδομικά και το σπουδαιότερο, η υποτίμηση της δραχμής απέναντι στο δολλάριο και σε άλλα ξένα νομίσματα κ.λπ.

Η μείωση του πραγματικού μισθού (αυξήσεις κάτω από τον πληθωρισμό) επιβάλλει στους ναυτεργάτες και τις οικογένειές τους να ζουν σε μια αγχώδη κατάσταση που δεν απέχει από την απόλυτη εξουθένωση. Ορισμένοι ισχυρίζονται ότι για να συγκριθεί ο μισθός με την αύξηση του τιμωρίθμου πρέπει να προ-

σθεθούν σ' αυτόν και τα διάφορα επιδόματα. Αυτό είναι αποπροσανατολισμός και πλάνη. Γιατί το επίδομα προέρχεται από εξειδικευμένες εργασίες που γίνονται πέρα του βάρου και εις θόρος του ελεύθερου χρόνου. Απαιτούν περισσότερο μυαλό και νεύρα, προκαλούν μεγαλύτερη φθορά και κινδύνους ατυχημάτων.

Οι ανάγκες των εργαζομένων και των οικογενειών τους μεγαλώνουν ποιοτικά και ποσοτικά. Οι ναυτεργάτες όμως αναγκάζονται πολλές και βασικές από αυτές να μην μπορούν να τις καλύψουν.

Και οι ανάγκες τους αυτές κινούνται στη σφαίρα της διατροφής - στέγασης κ.λπ. όσο και στις κοινωνικές (μόρφωση, ψυχαγωγία, διασκέδαση κ.λπ.).

Αυτά όταν το εφοπιστικό κεφάλαιο συσσωρεύει πλούτη κάνει καινούργιες παραγγελίες, τσεπώνει εκατομμύρια δολάρια από την υποτίμηση της δραχμής και την εφαρμογή του Ν. 1376/83. Όταν με το μόχθο των ναυτεργατών ζει στη χλιδή και τον παρουσιασμό.

Μέσα από την καθημερινή πείρα γίνεται καθαρός και ο ρόλος του κράτους που βοηθάει έρεσα και ενισχύει με την εισοδηματική του πολιτική τους εφοπιστές και όλους τους κεφαλαιοκράτες για να κρατούν τους μισθούς σε χαμηλά επίπεδα.

Πικρά είναι η εμπειρία από την αντιδικία πολιτική της δεξιάς και κοινή η διαπίστωση ότι και η εισοδηματική και γενικά η οικονομική πολιτική του Π.Α.Σ.Ο.Κ. είναι πολιτική λιτότητας σε βάρος των εργαζομένων και των ναυτεργατών.

Σε πείσμα των κοινωνικών «ειρηνιστών» η επίθεση ενάντια στον θωπικό επίπεδο των ναυτεργατών δεν περνά χωρίς συγκρούσεις. Κάθε μέρα και περισσότερο ναυτεργάτες συνειδητοποιούν την ανάγκη της πάλης για οικονομικά τους αιτήματα και παράλληλα παλεύοντας ενάντια στην πολιτική της λιτότητας παλεύουν για να επιβάλουν μία άλλη πολιτική για δικούς τους όφελος, σε αντιμονοπωλική αντιμπαρταριστική κατάσταση.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΡΙΝΟΣ

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

ναυτεργατών και να προχωρήσουν ανεξέλεγκτα στην εφαρμογή των αντιναυτεργατικών τους σχεδίων για την προώθηση των οποίων έχει φθάσει και αντιπροσωπεύει του COMITTEE από το Λονδίνο.

Ακόμα όπως σημειώνουν παρατηρητές, στη Γ. Συνέλευση φάνηκε η γύμνια των αντιπάλων της Διοίκησης να αντικρούσουν με ε-

πιχειρήματα τις τεκμηριωμένες θέσεις της Διοίκησης και να δώσουν κάποια καλύτερη προοπτική στην πάλη των Μηχανικών, γι' αυτό για μία ακόμα φορά προσέφυγαν στο οπλοστάσιο της εφοπιστικής προπαγάνδας, της λαοπλοχίας ενάντια στη Διοίκηση και στον καθ' ύλην αντιπροσωπισμό. Αυτό ήταν το περιεχόμενο των ανακοινώσεων τόσο της ΠΑΣΕΚ όσο και της «νέας» ΔΕΚΜΕΝ, που κυκλοφόρησαν κατά την Γ. Συνέλευση και που κοινό παραινολογισμό είχαν το κάλεσμα για καταψήφισή των υποψηφίων που πρότεινε η Διοίκηση.

Εξ άλλου είναι πέρα για πέρα σίγουρο ότι αυτή η χωρίς κανέναν ενδοιασμό επίθεση ενάντια στη Διοίκηση, θα συνεχιστεί και θα ενταθεί σε όλη τη διάρκεια των αρχαιρεσιών. Αυτή την κατάσταση δίνουν τα εφοπιστικά έντυπα που καλούν τους αντιπάλους της σημερινής Διοίκησης να την αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά.

Η Γενική Συνέλευση τελείωσε αλλά η μάχη συνεχίζεται, οι Μηχανικοί δεν πρέπει να εφησυχάζουν από την επιτυχία τους αυτή. Πρέπει να δυναμώσουν την επαγρύπνησή τους και να είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν κάθε τριτοκομιά που θα τους βάλουν οι εφοπιστές στο δύσκολο δρόμο τους. Η καλύτερη απάντηση στα σχέδια των εφοπιστών είναι η δουλειά για να πετύχουμε τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή των μηχανικών στις αρχαιρεσίες και η μαζική υπερψήφισή σ' αυτές των συνδικαλιστών, που όπως πληροφορούμαστε καταρτίστηκαν και κατέβηκε στην αγορά, επιτροπή η Διοίκηση της ΠΕΜΕΝ, που αποτελεί και τη μοναδική εγγύηση για τη συνέχιση της αγωνιστικής πορείας του ιστορικού τους κλάδου.

Στη δουλειά αυτή είναι καθήκον πέρα από τους μηχανικούς, να δώσουν το αγωνιστικό τους παρόν όλοι οι ναυτεργάτες.

Ναυτική ποίηση

ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΟΝΟ ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ

Αφιερώνεται στον αξέχαστο συν)φο Στέλιο Πονηρό

— Ο παππούς είχε άσπρα μαλλιά, κουρασμένο σώμα αγέμιστη ψυχή...

Φωτιά ατιθάσεντη στο βλέμμα...

Η δύναμή μας είναι αείρια —έλεε—

ο χρόνος ελάχιστος, το είδωλο φεύγει για να σχηματιστεί σ' άλλους ζιτώνες...

Πρόβατσε...

Τούτος ο τροχός είναι ασταμάτητος,

μη κλάις το κούλιαμά του.

Ακολούθη τον...

Τούτη η χαμοζωή μπορεί να αλλάξει...

Αγωνίσου...

μόνο η Αλήθεια μες στη δική σου τη γροθιά, θα σε κάνει «αφέντη» τούτης της γης...

Διάλεγε...

Μη φοβηθείς το τίμημα

Το χειρότερο είναι τη φυλακή σου μέσα σου να την έχεις...

Λευτερώσου...

Φύλλωμά οι καρδιές του κόσμου,

μα οι ελπίες τους ακουμπούν η μια την άλλη...

Υπομόνεψε...

γύρισε μάζεψε τη στάχτη...

και βάλτ'ινε να ζεσταθεί στο στήθος...

Καρτέρα...

Το μέλλον του ανθρώπου είναι ο Άνθρωπος...

Ουμψού...

κι οι δίκιοι μπορεί να αλλάξουν όταν κοπούν οι πληρωμές από το κρέμασμα...

.....

— Έδωσα τις ελπίδες μου παντιέρα...

πάνω σένα ώμο τσακισμένο από το χθες,

και ξεκίνησα!

Ημέρα. Τούτος ο δρόμος είναι μακρύς...

βρίσκονται εδώ...

βασανισμένοι εργάτες, που,

μήτε το αίμα δεν τους άφησαν στις φλέβες...

βρίσκονται εδώ...

μανοτύλες μαυροφόρες, που,

μήτε γάλα δεν τις άφησαν στα στήθη...

Αγάντα! Τούτος ο δρόμος είναι μακρύς...

γεμάτος δάκρυα, χαμόγελα, φωτιά και Αγώνες..

Αγάντα...

Τούτες οι μέρες είναι τα σημάδια μας...

Μη ξεγελαστείς,

φιλέ, αδελφέ, συνάδελφε, μη πλανευτείς...

άρπαξε τις ελπίδες σου παντιέρα,

δώσε τους αίμα, δώσε τους Ανάσα...

κληρονόμησε τον όμο...

και Συνέχισε...

Μάρτζυ R)O

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΤΡΙΜΕΡΟΥΣ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

πλούτο στο τρόπο της κατάρτησης των επιδομάτων και την ενσωμάτωση τους στους μισθούς, τη μείωση της εισφοράς στο ΝΑΤ στο 600% του μισθού της Σ.Σ. Σύμβασης, την κατάρτιση των έδρων εργασιών και την υποχώρηση των ναυτεργατών στην εκτέλεση κάθε είδους εργασίας που γίνεται στο καράβι ακόμα και εργασίες φορτοεκφόρτωσης κ.λπ. Απαιτούν να παραμεριστούν όλα τα προβλήματα που συζητούνται και κατοχυρώνονται στις Σ.Σ. Συμβάσεις και να παραμείνουν σαν θέμα διαπραγματεύσεων μόνο ο μισθός και οι υπερωρίες.

Αυτό εξηγεί και το γιατί δυο χρόνια τώρα η ηγεσία της ΠΝΟ περιόρισε τις διαπραγματεύσεις της στο μισθολόγιο κι εγκατέλειψε κάθε άλλο αίτημα γενικό ή κλαδικό των ναυτεργατών.

5. Όσο βλέπουν να χάνουν τον απόλυτο έλεγχό τους στην ΠΝΟ, ζητούν να περιοριστούν οι συνδικαλιστικές ελευθερίες και η συνδικαλιστική δραστηριότητα των σωματείων. Ωμά και ξεστομίζονται απαιτούν να απαγορευτεί το δικαίωμα της απεργίας, ζητούν να παρθούν μέτρα για να εμποδιστούν ο εκδημοκρατισμός και οι διαφοροποιήσεις που γίνονται στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα.

Η όλη ηγεσία της ΠΝΟ, που αποτελείται από τους ναυτεργάτες στο ν. 1264/82 και η καθυστέρηση του ΥΕΝ να καταργήσει τον καταδικασμένο στην ναυτεργατική συνείδηση νόμο 330, υπογράφονται από τις παραπάνω απαιτήσεις των εφοπιστών.

Και η ανακοίνωση αφού υπογραμμίζει την ανάγκη συνειδητοποίησης, από κάθε ναυτεργάτη, των κινδύνων που απειλούν τη κατάρτιση τους και να αντιπάρουν νέα αποφασιστικά ΟΧΙ σ' αυτές τις αετίσιες των εφοπιστών, επισημαίνει:

«Είναι ανάγκη να παλέψουμε ενωμένοι για να αποκρουστεί η επίθεση του εφοπιστικού κεφαλαίου, να υπερασπίσουμε το βιοτικό μας επίπεδο, τις κοινωνικές μας κατακτήσεις και το δικαίωμα να δουλεύουμε στα καράβια που οι ίδιοι δημιουργήσαμε.

— Να παλέψουμε αποφασιστικά για την κατάρτιση του 1376/83 και το σχετικά μ' αυτόν Π.Δ. και υπουργικές αποφάσεις, που μας αποξενώνουν

από τα καράβια και από το επάγγελμά.

— Να προστατέψουμε το ΝΑΤ από τη χρεωκοπία και να αποκλεισθεί από το νομοσχέδιο του ΥΕΝ κάθε παράγραφος που καταργεί συνταξιοδοτικά ή άλλα ασφαλιστικά δικαιώματα.

— Να σταματήσουν οι αυθαίρετες απολύσεις για συνδικαλιστική δράση και να καταργηθούν οι μαυροπίνακες των εταίρων.

— Να αντικρούσουμε κάθε προσπάθεια κατάρτησης των κατωτέρων μας και να διεκδικήσουμε συμβάσεις που να ικανοποιούν τις βιοτικές μας ανάγκες και να δίνουν λύσεις στα κλαδικά και άλλα γενικά αιτήματα.

— Να επαναχρηθεί το δικαίωμα της καταβολής των μισθών και άλλων αποδοχών σε συνάλλαγμα, όπως αυτό γινόταν από της δημιουργίας της ναυτιλίας μας, όπου τα Εσπούλωση η προηγούμενη ηγεσία της ΠΝΟ με τον Σαίτη και ορισμένους της σημερινής ηγεσίας της ΠΝΟ.

— Είναι ανάγκη να αγωνιστούμε για τον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος, για την ελεύθερη συνδικαλιστική δράση στα καράβια. Πρέπει άμεσα να διεκδικήσουμε την τροποποίηση του 1264/82 για να συμπεριληφθούν σ' αυτόν τα ναυτεργατικά σωματεία, να επεκταθεί η 135 Διεθνής Σύμβαση για την ελεύθερη συνδικαλιστική δράση, να μεταδιορθώσουμε κάθε απόπειρα περιορισμού ή κατάρτησης του δικαιώματος της απεργίας, να εξαλειφθούν οι διακριτικές ανάμεσα στους ναυτεργάτες και τους υπόλοιπους εργαζόμενους της «στεριάς».

Και η ανακοίνωση καταλήγει:

«Σ' αυτή τη συνωμοσία της τριμερούς συνεργασίας που πατριανέρεται και από το εφοπιστικό κόμμα, τη Νέα Δημοκρατία, πρέπει να αντιταχτεί η ενιαία πάλη των ναυτεργατών. Άλλος δρόμος με παζάρια, υποχωρήσεις και ανοχή δεν υπάρχει.

Η Κ.Ο.Ν. καλεί όλα τα μέλη της, όλους τους κομμουνιστές, να δώσουν με αυταπάρνηση, όπως πάντα, όλες τους τις δυνάμεις για να γίνουν γνωστά αυτά τα σχέδια στο ναυτεργατικό κόσμο, να οργανώσουν την πάλη των ναυτεργατών και να μπουν μπροστάρηδες σ' αυτή την πάλη».

«ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»

150ΗΜΕΡΗ

ΣΥΝΔΕΣΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Υπεύθυνος σύμφωνο

με το νόμο:

Ιδιοκτήτης • Εκδότης

ΝΙΚΗΦΩΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 73

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Προϊστάμενος Τυπογραφείου

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΜΟΣΧΟΥΡΗΣ

Γερανίου 7 — ΑΘΗΝΑ

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Εσωτ.)κό ετήσια Δρχ. 1.000

Εξωτ.)κό ετήσια Δολλ. 300

ΕΝΤΑΣΗ ΕΦΟΠΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

μενων αρχαιρεσιών της ΠΕΜΕΝ και από την άλλη η πιο δεξιά κλίση της κυβερνητικής πολιτικής που αποκρυσταλλώνεται ιδιαίτερα μετά τις ευρωεκλογές, πράγμα που διευκολύνει την ολομέτωπη επίθεση των εφοπιστών ενάντια στους ναυτεργάτες και τις κατακτήσεις τους.

Η άφιξη του «Κόμιντ» συνδέεται άμεσα με την επεδεργασία και προώθηση από το ΥΕΝ, μια σειρά νομοσχεδίων των οποίων ο προπαγανδιστικός και αποπροσανατολιστικός ρόλος δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, δεδομένου ότι τα νομοσχέδια αυτά κόβει άλλο παρά τους ναυτεργάτες εξυπηρετούν. Το συμπέρασμα αυτό βγαίνει από τα ίδια τα νομοσχέδια που δόθηκαν μέχρι τώρα στη δημοσιότητα.

Θεωρείται βέβαιο ότι οι αντιπρόσωποι του «Κόμιντ» μαζί με τους εφοπιστές διενεργούν πολιτικά —εν όψη και της πάγιας πολιτικής και ταχτικής της πλειοψηφίας της ΠΝΟ που κατά παράδοση υποχωρεί και τελικά ξεπουλάει τα ναυτεργατικά αιτήματα— για την δημιουργία κατάλληλου κλίματος και ευνοϊκών συνθηκών στις επικείμενες διαπραγματεύσεις για τις νέες συλλογικές συμβάσεις.

Εμπόδιο στην πραγματοποίηση των σκοπών του εφοπιστικού κεφαλαίου αποτελούν τα δημοκρατικά ταξικά σωματεία των ναυτών και μηχανικών και οι ναυτεργάτες που πορεύονται για τα δικαία αιτήματά τους γι' αυτό και

βρίσκονται στο στόχαστρο τόσο των εφοπιστών όσο και του ΥΕΝ.

Σχετικά μ' αυτό εξέδωσαν ανακοινώσεις η ΚΟΝ του ΚΚΕ περί ριζικής της οποίας δίνουν σε άλλη στήλη, καθώς και τα σωματεία των Μηχανικών και Ναυτών.

Η προκήρυξη των σωματείων, μεταξύ άλλων αναφέρει:

«Η άφιξη της αντιπροσωπείας του «Κόμιντ» δεν μπορεί να σημαίνει τίποτα καλό για τους ναυτεργάτες, ιδιαίτερα όταν είναι πασιγνώστος ο αντιδραστικός τους ρόλος, όχι μόνο στο ναυτεργατικό χώρο αλλά σε όλες τις ανώμαλες περιόδους του τόπου και ιδιαίτερα στη στήριξη της εφτάχρονης δικτατορίας.

Την ανησυχία των ναυτεργατών, επιτείνει και το γεγονός ότι μια σειρά δημοσιεύματα του τύπου για κατάρτιση κεκτημένων δικαιωμάτων των ναυτεργατών, όχι μόνο δεν διαφεύδονται από τον Υπουργό Ε.Ν., αλλά αντίθετα είναι διχιστικό και σίγουρο ότι ο κ. Κασιδιάρης έχει θέσει τα νομοσχέδια και τα Π.Δ. που από καιρό είχε έτοιμα, υπ' όψη των εφοπιστών για τελική έγκριση. Με τα νομοσχέδια αυτά που τελικά κρατούνται μυστικά ΜΟΝΟ από τους ναυτεργάτες και τους εκπροσώπους τους αγνοούν και οι προτάσεις των δημοκρατικών σωματείων που έχουν δημοσιευτεί και κοινοποιηθεί στους αρμόδιους από το 1982, και ικανοποιούνται οι εφοπιστικές αξιώσεις. Ετσι με το συνδικαλιστικό νομοσχέδιο παρακάμπτεται η

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ

Παντού πρωτεία

Πρώτη και στις ναυταπάτες η χώρα μας. Σε άλλα πρωτεία που κατέχουμε —ναυάγεια, δυστυχήματα, εγκαταλείψεις— προστέθηκε και το πρωτείο στις ναυταπάτες: «150 δις ο ετήσιος εξόριστος από ναυταπάτες, με ποσοστό συμμετοχής των ελλήνων ναυταπατώντων πάνω από 20% των κερδών», σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Ναυτικού Γραφείου (IBM).

Αντά μας ληστροφορεί ο τύπος που υποστηρίζει ότι το λιμάνι του Πειραιά «εξελίσσεται σε ένα από τα μεγαλύτερα ορμητήρια της σύγχρονης πειρατείας. Δεκαπέντε διακατομήρια δραστές τον χρόνο, είναι η αξία των κλεμμένων φορτίων που διακινούνται από εκεί».

Ολόκληρα κινδύματα ναυταπάτης λειτουργούν με θεαματική οικονομική πρόοδο, ανενόχλητα βέβαια και κάτω από την μη αποτελεσματική παρέμβαση των αρμόδιων αρχών.

Το υπουργείο Δικαιοσύνης που εναρμονίζεται —ακόμα από το 1982— με υπουργικές εντολές για διερεύνηση του θέματος και τη λήψη απαραίτητων μέτρων για την κατάσπαση της ναυταπάτης, δεν μπορεί να παρουσιάσει κανένα θετικό αποτέλεσμα που να στηρίξει κάποια αισιοδοξία.

Φημιολογείται ότι η δημιουργία Τμημάτων Ναυτικών Διαφορών στα δικαστήρια και στο Πρωτοδικείο του Πειραιά, θα συμβάλει στην καταπολέμηση και στην πάταξη της ναυταπάτης, ως ένα βαθμό, πρώτα απ'όλα, δεδομένου ότι η εξουσίαν στον τομέα αυτό μπορεί να γίνει μόνο ύστερα από δομικές μεταρρυθμίσεις ολόκληρου του θεσμικού, λειτουργικού και δικαστικού συστήματος που σχετίζεται με την οικονομική ζωή και δραστηριότητα της ναυτιλίας.

Οι αλλαγές αυτές και οι μεταρρυθμίσεις είναι απαραίτητες τόσο για την προστασία της εθνικής οικονομίας όσο και των συμφερόντων των ναυτεργατών που είναι συχνά τα θύματα της ναυταπάτης.

Εμείς και το ΝΑΤΟ

Εμείς οι Έλληνες φημιόμαστε για πολλά πράγματα: για την ελευθερία μας (αυτή μας χαντάκι), για την ελεύθερη φύση μας (το λέει και το τραγούδι του έλληνα ο τράχηλος ζυγό δεν υποφέρει), για τον πολιτισμό μας (αυτό ναι), το αναπτυσσόμενο αίσθημα ευθύνης (τρομάρα μας), για την ευγένειά μας (πάρα ρε...).

Μέχρι πριν μερικά χρόνια είμασταν καθαροί Έλληνες. Κάθε πρωί βλέπαμε στον καθρέφτη το είδωλό μας σαν τον Μεγαλέξανδρο ή τον Λεωνίδα (ποτέ σαν τον Καραγκιόζη).

Τώρα γίνουμε Ευρωπαίοι! Βέβαια μπήκαμε και στην ΕΟΚ (να δούμε πώς θα βγούμε). Ανήκουμε και στο ΝΑΤΟ! Μπράβο μας! Το ΝΑΤΟ όμως δεν είναι μόνο δικό μας πρόνιο αλλά εμείς είμαστε οι πιο κωιδαντάδες, οι πιο ανοιχτοχέρες της συμμαχίας. Αμφιβάλλετε; Το έγραψε και η Καθημερινή στις 1.8.84 με μεγάλους τίτλους:

«ΤΟΥΡΚΙΑ — ΕΛΛΑΔΑ — ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ οι τρεις φτωχότεροι του ΝΑΤΟ προσφέρουν πολύ περισσότερα».

Αλήθεια, η Τουρκία και η Ελλάδα είναι οι χώρες του ΝΑΤΟ που προσφέρουν στη συμμαχία μεγαλύτερο ποσοστό του προϋπολογισμού τους σε αντίθεση με άλλες χώρες — μέλη που προσφέρουν πολύ λιγότερα στην κοινή άμυνα της δύσης. Αυτό είναι το συμπέρασμα του αμερικανικού Πεντάγωνου σχετικά με την οικονομική συμμετοχή των χωρών — μελών του ΝΑΤΟ. Έτσι το μέγεθος των αμυντικών δαπανών των συμμαχών χωρών — μελών είναι το ακόλουθο.

Τουρκία 11,68 — Ελλάδα 4,54 — Πορτογαλία 3,57 — Αγγλία 1,64 — ΗΠΑ 1,20 — Ιταλία 1,06 — Γαλλία 1,04. Ακολουθούν οι άλλες χώρες της συμμαχίας με δείκτη 0, τόσο (δυστυχώς τα νομικά ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα). Εν τω μεταξύ, ο ανώτατος διοικητής των ναυτικών δυνάμεων του ΝΑΤΟ ναύαρχος Μακντόναλντ δήλωσε στη Βόννη ότι η συμμαχία θέλει περισσότερα πολεμικά πλοία στον Ατλαντικό για να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη σοβιετική δύναμη στο χώρο αυτό (ουδέν σχόλιο).

Ας σπεύσουμε λοιπόν (μια και μας περισσεύουν) να αυξήσουμε το ποσοστό μας στο ΝΑΤΟ. Όχι για τίποτα άλλο μα για να κοιμώμαστε ήσυχοι (ακόμα και τη μέρα!!!).

Επιτέλους! Κάτι πρέπει να γίνει σ' αυτό τον τόπο. Γιατί δεν είναι μόνο που βουλιάζουμε...

Είναι που βουλιάζουμε παρελάνοντας με σημείες και λάβαρα... με μπάντες και χειροροτήματα... με ύφος και χαμόγελα...

Όλες μας οι πράξεις, εικόνες ζωής που κοινογραφούνται η κάθε μια με τη δική της συνοδευτική Αλήθεια... «Ούτε δεκάρα δεν πληρώνουμε στο ΝΑΤΟ» (Ανδρέας Παπανδρέου — Προθυπουργός).

Ο σοσιαλισμός είναι παράνομος!

Άλλο ένα «σλόγκαν» του ανεκδιήγητου προέδρου Ρήγκαν που θα περάσει στην ιστορία σαν γελοιογραφική λεζάντα.

Μιλώντας σε πανήγυρη Πολύνο — αμερικανό ο κάρν — μύνη ισχυρίστηκε πάλι ότι οι σοσιαλιστικές κυβερνήσεις της Ανατολικής Ευρώπης δεν είναι νόμιμες (σαστά) γιατί δήθεν έχουν παραβιάσει τη συμφωνία της Γιάλτα για «ελεύθερες εκλογές».

Πόστα Χρυσόστομο!

Τόνισε επίσης ότι η Πολωνία μπορεί προσωρινά να «υποτάχθηκε» αλλά τελικά θα γίνει «ελεύθερη» (καλά που μας δίνει ελπίδες).

Επομένως ακόμα ότι και θέλει και ελπίζει σε μια συμφωνία με την ΕΣΣΔ για τα πυρηνικά όπλα, αλλά θα αντιταχτεί σε οποιαδήποτε ενέργεια μείωσης ή παγώματος των πυρηνικών γιατί κάτι τέτοιο «δεν είναι καλή ιδέα» γιατί έτσι θα μειωθεί η ικανότητα των ΗΠΑ να προετοιμάζονται για την... αποτροπή μιάς «επιδρομής».

Παρακαλώ πολύ να λείπουν τα σχόλια. Ο γιατρός είπε να μη του πάμε κόντρα!...

Ο 6ος στόλος απειλή για τη Μεσόγειο!

Τη ναυτική παρουσία των Ηνωμένων Πολιτειών στη Μεσόγειο καθήγγειλε στην ομίλησή του, κατά την έναρξη της διόκληρης οκτώ αερομεταφορών μεσογειακών χωρών, ο ιπποκόμος εξωτερικών της Μάλτας Άλεξ Τριγκονά, ο οποίος χαρακτήρισε τη Μεσόγειο σαν το μεγαλύτερο ναυτικό οπλοστάσιο στον κόσμο.

Θέμα της διάσκεψης, (στην οποία μετέβησαν η Αλγερία, η Κύπρος, η Αίγυπτος, η Λιβύη, η Σαυρία, το Μαρόκο, η Τυνησία και η Γιουγκοσλαβία, καθώς και μέλη της ΟΑΠ και σαν παρατηρητές η Ελλάδα), είναι η ασφάλεια στην περιοχή με την απομάκρυνση των ξένων στρατιωτικών βάσεων και των πυρηνικών.

Η διάσκεψη υποθέτει σχέδιο απόφασης που υπέβαλε η Αίγυπτος για να κηρυχθεί η Μεσόγειος αποπυρηνικοποιημένη ζώνη, περιοχική της και ασφάλειας.

Επίσης υποθέτει ακόμα σχέδιο απόφασης για την κατάληξη της σημερινής κατάστασης στη Μέση Ανατολή που είναι αποτέλεσμα της συνεχόμενης ισραηλινής κατοχής αραβικών εδαφών.

ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Το θέμα της Ναυτικής εκπαίδευσης οι εφοπλιστές το τοποθετούν στα υπ' αριθμό ένα προβλήματα. «Ανπουκούν», όπως λένε «έντονα από την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στις ΑΔΣΕ και ασκούν πιέσεις προς κάθε κατεύθυνση για μια συντονισμένη επέμβαση προκειμένου να ανακαταστεί «ο κατήφορος διαλύσεως της ναυτικής εκπαίδευσης». Καλούν σε «επιπρόσθετο» τις δυνάμεις της αντίδρασης για να επιβάλλουν την θέλησή τους. Πρόκειται πραγματικά για φανερά προκλήση.

Από την δεκαετία του 1950 η λειτουργία των ναυτικών σχολών βασίζεται σε μια στρατιωτική δομή και η διοίκηση σε όλες τις βαθμίδες ασκείται από λιμενικούς.

Αυτό που κυριόχρησε ήταν η επιβολή της στρατιωτικής πειθαρχίας, ο αποπυρηνολογισμός και η πλήρης εγκατάσταση.

Όταν μιλούν οι εφοπλιστές για «διάλυση» της Ναυτικής εκπαίδευσης εννοούν «κατ' αρχήν την αλλαγή αυτής της κατάστασης». Την αλλαγή που προτείνουν οι ίδιοι οι σπουδαστές και το δημοκρατικό συνδικαλιστικό κίνημα. Την αποστρατιωτικοποίηση της Ναυτικής εκπαίδευσης και την μετατροπή των Ναυτικών σχολών από «εγκέτα» σε δημιουργικούς χώρους μόρφωσης και επαγγελματικής κατάρτισης. Με το διδακτικό προσωπικό και τους σπουδαστές να συμμετέχουν υπεύθυνα και με κατανόηση στην αλλαγή στα συλλογικά όργανα λήψης αποφάσεων. Πάρα πέρα το «σπάσιμο» της απομόνωσης και το «άδικο» της Ναυτικής εκπαίδευσης με την υπόλοιπη εκπαίδευση σε εθνικό επίπεδο κάτω από την ευθύνη και τον προγραμματισμό του υπουργείου παιδείας.

«Μαύρα» δάκρυα χύνουν οι εφοπλιστές για την «εξαμένη» πειθαρχία των σπουδαστών. Μαζί τους «μοιρολογούν» η Ν. Δημοκρατία και ορισμένα προσφιλώς συνδικαλιστικά «εστέρια».

Δεν μπορούν να χοντύνουν ότι οι σπουδαστές αμφισβήτησαν και απόρριψαν την πειθαρχία του στρατών. Ότι κατέχτησαν κόντρα και ενάντια σε αυτούς που τους ήθελαν άδικοτα όντα και υποτακτικούς του εφοπλισμού τα συνδικαλιστικά τους δικαιώματα.

Δεν μπορούν να χοντύνουν ότι οι σπουδαστές έχουν δικαίωμα να προσπίζουν οργανωμένα τα συμφέροντά τους και να διεκδικούν λύσεις για προβλήματα που σχετίζονται με την θέση τους σαν σπουδαστές και με την αντανάχηση της θέσης των εργαζόμενων. Όλα τα περί απειθαρχίας τα μεροδεύουν και με ην «κομματικοποίηση».

Υποτιμούν νομιμοσύνη και αμφισβητούν αναφαίρετα δικαιώματα. Οι σπουδαστές σαν κομμάτι της Ελληνικής νεολαίας ζουν έντονα και συμμετέχουν στην κοινή ζωή της χώρας. Έχουν έντονα πολιτικοποιηθεί παλεύοντας για να φύγουν από τον εναγκαλισμό των κατεστημένων. Για να ζήσουν μια καλύτερη ζωή. Ψηφί-

ζουν στα 18 και σαν ώριμοι πολίτες ψηφίζουν κόμματα και ασφαλώς έχουν το δικαίωμα να διαλέξουν και να παλέψουν δίπλα σ' εκείνη την πολιτική παράταξη που βρίσκειται πιο κοντά τους, που ανταποκρίνεται περισσότερο στα δικά τους συμφέροντα. Κι αυτό φαίνεται ότι θίγει ιδιαίτερα το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Πολύς λόγος γίνεται και για την «επιστροφή» των σπουδαστών στις δυσκολίες της ζωής και καραβιού, την νομοθεσία και την ιεραρχία. Εκτός του ότι με το άλλοθι της «επιστροφής» προσπαθεί το κατεστημένο να δικαιολογήσει την μονιμότητα στο καθεστώς της ασυδοσίας και της αυθαιρεσίας. Λογαριάζει χωρίς τον ξενοδόχο, τους σπουδαστές και τους ναυτεργάτες, που είτε το θέλει είτε όχι, το εφοπλιστικό κεφάλαιο, παλεύουν, και με αισιοδοξία, για καλύτερες συνθήκες ζωής και δουλειάς στα καράβια. Ενάντια στην Εφοπλιστική ασυδοσία. Για τον περιορισμό και την κατάργηση των εφοπλιστικών προνομίων. Για την αλλαγή της σημερινής αντιδημοκρατικής νομοθεσίας.

Πρέπει να τονιστεί και να γίνει ξεκάθαρο ότι την τοποθέτηση των σπουδαστών —σαν νέων εργαζόμενων— απέναντι στο ζήτημα της ιεραρχίας του πλοίου σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να την καθορίσει ο πειθαρχισμός αλλά η ώριμη αντιμετώπιση μιάς εργασιακής πραγματικότητας.

Η κυβέρνηση πρέπει να αντιμετωπίσει το θέμα της εκπαίδευσης με τόλμη και να μην υποκύψει στις πιέσεις του κατεστημένου. Η κατάργηση των σκολών, η καθιέρωση της εξωτερικής φοίτησης, η διετής φοίτηση, παρά το βέτο των μετρων, δεν λύνουν το πρόβλημα.

Οι δομικές αλλαγές που είναι αναγκαίες για την αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και τα συγκεκριμένα μέτρα που πρέπει να πάρει το Υπουργείο Ε.Ν., αποτελούν το βασικό μέλημα των συνδικαλιστικών φορέων των σπουδαστών. Ολοκληρωμένες προτάσεις, θέσεις, αιτήματα και σχέδια έχουν ήδη προωθηθεί στους αρμόδιους φορείς και στο ΥΕΝ, και η υλοποίησή τους θα εξαρτηθεί από την ενωτική πάλη των ίδιων των σπουδαστών και των συνδικαλιστικών τους φορέων.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τα προβλήματα του ναυτεργατικού χώρου εξακολουθούν να είναι το επίκεντρο δραστηριότητας του Πανελλαδικού Συλλόγου Γυναικών και Οικογενειών Ναυτικών, σε συνδυασμό πάντα με τα γενικότερα προβλήματα που απασχολούν τους εργαζόμενους της στερίας.

Το τελευταίο διάστημα η δραστηριότητα του Συλλόγου παρουσιάζει μια ιδιαίτερη εντονότητα που είναι και απόρροια των αυξημένων προβλημάτων του χώρου.

Έγνε επικινδυνία με τον Ο.Ν. για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και προστασία του ναυτεργάτη και της οικογένειάς του και υποβλήθηκε υπόμνημα για την παροχή οδηγιών συνταγογράφησης.

Υποβλήθηκε υπόμνημα του Συλλόγου για τα εξοδικοεμπόδια επιδόματα.

Υπόμνημα στην Εστία Ναυτικών για τα οικογενειακά επιδόματα.

Μέλη της Διοίκησης είχαν επαφή αλληλογνωριμίας με τη διεύθυνση του ΠΣΑΑΘΑΣ.

Υποβλήθηκε υπόμνημα στα αρμόδια Υπουργεία, πολιτικά κόμ-

ματα, ναυτεργατικά σωματεία, ημερήσιο και ναυτικό τύπο με θέμα: «Την εξείρεση των ναυτεργατών από την ΔΣΕ 156» που αφορά τις κοινωνικές παροχές καθώς και τις θέσεις που πρότεινε ο Σύλλογος στο νομοσχέδιο. Δόθηκε επίσης συνέντευξη τύπου με το ίδιο θέμα.

Με την ευκαιρία των 10 χρόνων του Κυπριακού προβλήματος, στάθηκε τηλεγράφημα στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, στον πρωθυπουργό κ.τ.λ. καθώς και τη τηλεγράφημα συμπαράστασης προς την Κυπριακή Πρεσβεία. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η συμμετοχή ο Σύλλογος στις εκδηλώσεις για το ίδιο θέμα.

Μέλη της Διοίκησης παραβρέθηκαν στην Πανελλαδική συνέλευση της ΟΓΕ η οποία είχε σαν θέμα την προετοιμασία για το 3ο Συνέδριο της που θα αναταράσσεται από τη φωνή των αγωνιστών και το κλείσιμο 8 χρόνων από την ίδρυσή της.

Τέλος ο Σύλλογος ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα της ΓΣΕΕ για το γιορτασμό της 1ης Σεπτεμβρίου — Διεθνής Μέρα Εργά-

ΜΑΥΡΗ ΕΠΕΤΕΙΟΣ ΤΗΣ ΦΑΣΙΣΤΙΚΗΣ ΤΥΡΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

Το παγκόσμιο κύμα διαμαρτυρίας ενάντια στις φασιστικές θηριωδίες της χούντας του Εβρέν και την υπεράσπιση των δημοκρατικών πατριωτών της Τουρκίας εντείνεται καθημερινά.

Ο ελληνικός λαός που δεν ξεχνά την εφτάχρονη τυραννία, στέκεται στο πλευρό του αγωνιζόμενου τουρκικού λαού και ενώνει τη φωνή συμπαράστασης μαζί με όλους τους λαούς του κόσμου που απαιτούν την επαναστροφή της δημοκρατίας στην Τουρκία, την άμεση απλευθέρωση όλων των πολιτικών κρατούμενων και το σταμάτημα των εκτελέσεων και των βασανιστηρίων.

Η Εκτελεστική Επιτροπή της ΕΣΑΚ — Σ σε ειδική ανακοίνωσή του εξέδωσε με την ευκαιρία των 4 χρόνων από την επιβολή της δικτατορίας, αφού καταγγέλλει το φασιστικό όργανο και την τρομοκρατία που εξαπέλυσε η χούντα του Εβρέν ενάντια στους Τούρκους εργαζόμενους, καλεί τους εργάτες και εργάτριες της Ελλάδας να δυναμώσουν την αλληλεγγύη τους στον αγώνα της εργατικής τάξης της Τουρκίας.

«Απαιτούμε να πάψουν οι δικαστικές δίκες ενάντια στα μέλη και στελέχη της και να απελευθερωθούν οι συνδικαλιστές, όλοι οι αγωνιστές της Δημοκρατίας και της Ειρήνης, όλοι οι πολιτικοί κρατούμενοι. Να δοθεί γενική αμνηστία» καταλήγει η ανακοίνωση.

ΑΠΟΤΟΝΤΟΙ ΟΙ ΑΝΘΡΑΚΟΡΥΧΟΙ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ Συνεχίζουν για έβδομο μήνα την απεργία τους

Κόντρα στην πείνα, τους απεργαστικούς μηχανισμούς της εργοδοσίας και τη βία της αστυνομίας, οι Βρεταννοί άνθρακορυχοί συνεχίζουν την απεργία τους για έβδομο συνεχή μήνα, με αίτημα να μην κλείσουν τα βελούδινα ανθρακωρυχεία που αποσφύσσει η κυβέρνηση θάλασσα για εξυπηρέτηση των ντόπιων και ξένων μονοπωλίων.

Η αντιδραστική κυβέρνηση της «γρηναίας κυρίας» έθεσε από την πρώτη στιγμή στην υπερεκμετάλλευση τους καταστατικούς μηχανισμούς του κράτους με σκοπό να καμφθεί το φρόνημα των απεργών και να υποκύψουν στις επιδιώξεις τους.

Όμως οι απεργοί, παρά τον ένα νεκρό και τους δεκάδες τραυματίες από τις αστυνομικές επιθέσεις, τις εκατοντάδες συλλήψεις, τις απειλές για τη ζωή τους και τα προβλήματα επιδίωξης, συνεχίζουν με την ίδια ένταση και αποφασιστικότητα τον αγώνα τους.

Σ' ένδειξη συμπαράστασης προς τον αγώνα των ανθρακωρυχών, η ηγεσία της Ένωσης Διμενεργατών αποφάσισε την κήρυξη πανεθνικής απεργίας σ' όλα τα λιμάνια της χώρας. Δεκαεννιά από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Βρετανίας παραμένουν κλειστά από τις 24 Αυγούστου. Ωστόσο, κάτω από την επίδραση τόσο των κυβερνητικών πιέσεων όσο και της προπαγάνδας των συντηρητικών στοιχείων μέσα στους κόλ-

Απατούσε ξένους ναυτικούς

Άλλος ένας «αετονόχης ψευτοπρόκτορας» που αποσπασμού χρηματα από αλλοδαπούς ναυτικούς με την υπόσχεση ναυτολόγησης, πιάστηκε από την Ασφάλεια Πειραιώς.

Ο ναυτικός Γιάννης Πετρούλης είχε εγκαταστήσει το κέντρο των συναλλαγών του με τους άνεργους απειλημένους αλλοδαπούς στο καφενείο «Ελλάς» (2ας Μεραρχίας και Μιαούλη) στον Πειραιά.

Εκεί έπεισε τέσσερις χιλιάδες να ναυτολόγησης 2.400 δολ. Η.Π.Α. για να τους στείλει σε βαπόρι. Συνελήφθη τη στιγμή που έπαιρνε 300 δολ. από τον Χουάν Αντόνιο, χιλιανό. Οδηγήθηκε στον εισαγγελέα, ο οποίος διέταξε την κράτησή του.

ΠΩΣ ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ ΑΔΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΑΞΙ

Ο Βρονταμίτης Βαγγέλης από τις Σπέτσες με τηλεγράφημα που απευθύνει στην «Ναυτεργατική» γράφει:

«Σας γνωρίζω ότι στις Σπέτσες εργάζεται το θαλάσσιο ταξί «Κρεόλη» με κυβερνήτη Μιχαήλ Σέμα, πρώην θαλαμηπόλο Εμπορικού Ναυτικού. Αυτός σαν ταξιοδοτήθηκε λόγω ανικανότητας, από το ΝΑΤ, έχοντας μόνο ένα μάτι και στερομένο κυβερνητικού διαλώματος σπαστικό και πυροσβεστικό. Απορροπώ- γου καθώς και πτυχίο ραδιοτη-

ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ ΑΠΟ ΧΑΜΗΛΟΜΙΣΘΟΥΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ

Προβλέπει, ουσιαστικά η σύσταση τριμελούς επιτροπής στο Γ.Ε.Ν.Ε.

Άνοιγμα του δρόμου για περισσότερους αλλοδαπούς στην Εμπορική Ναυτιλία και αντικατάσταση ναυτεργατών από τα πλοία χωρίς αποζημίωση, μόλις συμπληρώσουν το χρόνο υπηρεσίας και δεν έχουν την εύνοια των πλοιάρχων. Αυτό ουσιαστικά αποφάσισε η τριμελής επιτροπή που συστάθηκε στο ΓΕΝΕ όπου πήρε μέρος και ο πρόεδρος του ΠΣΕΝ Φ. Παπαδόπουλος σαν εκπρόσωπος της Π.Ν.Ο., ο οποίος και συμφώνησε απόλυτα. Να τι ακριβώς γράφει το Πρακτικό της Συνεδρίασης.

«Στον Πειραιά σήμερα την 7η Αυγούστου 1984 ημέρα Τρίτη και ώρα 12.00 συλήθη στο Κατάστημα του ΓΕΝΕ μετά από πρόσκληση του Προέδρου της Επιτροπής του άρθρου 3 του Ν. 1376/83 που συγκροτήθηκε με την με αριθμό 70055/7947/31.1.84 απόφαση του ΥΕΝ) ΔΝΕΡ 30 αποτελούμενη από τον Πλοίαρχο Α.Σ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ Κωνσταντίνου Διευθυντή του ΓΕΝΕ δυν. Πρόεδρο, τον κ. ΠΑΤΕΡΑ Γεώργιο εκπρόσωπο της Ε.Ε.Ε. και τον κ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟ Φώτιο εκπρόσωπο της Π.Ν.Ο. σαν Μέλη με θέμα «Καθορισμός ειδικότητων ναυτικών για τις οποίες δεν απαιτείται χορήγηση διαβίωσης του ΓΕΝΕ για μη προσφορά ναυτικών προς ναυτολόγηση σε πλοία εξωτερικού πάνω από 3000 κ.ο.χ. για την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7 παρ. 4 και 3 παρ. 1 του Ν. 1376/83».

Εισηγητής παρέστη ο Τημητάρχης Ανέργειας του ΓΕΝΕ ΒΑΛΤΗΣ Γρηγόριος και Γραμματέας η Υπάλληλος ΓΕΝΕ ΘΕΟΦΑΝΟΥΣ Ελένη.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΩΣ

1. — Για τις παρακάτω δωδεκά (12) ειδικότητες ναυτικών δεν απαιτείται για την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7 παρ. 4 και παρ. 1 του Ν. 1376/83 η χορήγηση διαβίωσης του ΓΕΝΕ για μη προσφορά ναυτικών προς ναυτολόγηση σε φορητά πλοία εξωτερικού πάνω από 3000 κ.ο.χ. με όρους Συλλογικής Σύμβασης:

1. Πλοίαρχοι Γ', 2. Μηχανικοί Β', 3. Μηχανικοί Γ', 4. Ναύκληροι, 5. Ευλουργοί, 6. Αντλιοφόροι, 7. Ναύτες, 8. Μηχανοδηγοί Α', 9. Μηχανοδηγοί Β', 10. Αρχιμερυστές, 11. Θερμο-

στές, 12. Θαλαμηπόλοι.

Η — Η απόφαση αυτή ισχύει μέχρι 8 Οκτωβρίου 1984 δηλαδή δύο (2) μήνες από σήμερα εκτός εάν στο μεταξύ χρονικό διάστημα ανακληθεί με σχετική απόφαση της ίδιας Επιτροπής.

III. — Η απόφαση αυτή κοινοποιείται και προς ΝΑΤ προς αποφυγή επιβολής κυρώσεων για το χρονικό διάστημα της ισχύος της.

Μη υπάρχοντος άλλου θέματος λύεται η συνεδρίαση ώρα 14.00.

Για την πιστοποίηση των ανωτέρω συντάχθηκε το πρακτικό αυτό και υπογράφεται από όλους.

Έτσι από την απόφαση αυτή βγαίνει καθαρά ότι οι εφοπλιστές θα χρησιμοποιούν την αναγκαιότητα όπως και όποτε αυτοί θέλουν, αφού η απόφαση δεν καταργεί την αναγκαιότητα αλλά τη βεβαίωση μη προσφερομένου ναυτικού για ναυτολόγηση.