



Άρθρο του προέδρου της ΠΕΝΕΝ Αντώνη Νταλακογεώργου

ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΒΑΖΟΥΝ ΠΛΩΡΗ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ - ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΤΟ ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ!!!

ΟΙ ΜΕΘΟΔΕΥΣΕΙΣ ΑΥΤΕΣ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΟ ΤΕΛΕΙΩΤΙΚΟ ΚΤΥΠΗΜΑ ΤΙΣ ΕΝΑΠΟΜΕΙΝΑΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

Η κυβέρνηση «πρώτη φορά αριστερά» και ο αρμόδιος Υπουργός Π. Κουρουμπλής δίνουν καθημερινά ρεσιτάλ υποταγής στο παρασιτικό εφοπλιστικό κεφάλαιο το οποίο διαρκώς τόσο επίσημα όσο και ανεπίσημα επιδιώκει να αποσπάσει νέα προκλητικά προνόμια για να ενισχύσει και να διευρύνει το καθεστώς της επιχειρηματικής του ασυδοσίας.

Τέτοιο κατάντημα και τέτοια κατρακύλα στην άσκηση της κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα της Ναυτιλίας με την διολίσθηση σε θέσεις που δεν τόλμησαν να διατυπώσουν ούτε τα παραδοσιακά αστικά κόμματα (Ν.Δ - ΠΑΣΟΚ) προφανώς δεν τις περίμενε ούτε καν το ίδιο το εφοπλιστικό λόμπυ πριν μερικά χρόνια.

Και όμως, ο λαλίστατος και πολυπράγμων πρώην Υπουργός του βαθέως ΠΑΣΟΚ και σήμερα ηγετικό στέλεχος του ΣΥΡΙΖΑ και της κυβέρνησης Τσίπρα, έχει βάλει στοίχημα να ξεπεράσει στην υλοποίηση των αντιλαϊκών πολιτικών τόσο το εφοπλιστικό κατεστημένο όσο και τα άλλα συστημικά κόμματα που παρακολουθούν αμήχανα την οβιδιακή μεταλλαγή και μεταμόρφωση του ΣΥΡΙΖΑ σε ένα κυβερνητικό κόμμα νεοφιλελεύθερης πολιτικής και μιας διακυβέρνησης η οποία υπηρετεί τυφλά και πιστά το μοντέλο της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Τελευταία επιτεύγματα του κ. Κουρουμπλή, ο οποίος συνεχώς ανοίγει νέους και “καινοτόμους” δρόμους πάντα όμως για την διεύρυνση της εφοπλιστικής ασυδοσίας, είναι η «επαναστατική» ιδέα, έτσι την αποκάλεσε η εφημερίδα που είχε το αποκλειστικό ρεπορτάζ «Το Παρόν της Κυριακής» στις 30/7/2017, **για την δημιουργία δεύτερου νηολογίου της χώρας μας το οποίο θα έχει ως σημαία ευκαιρίας το Άγιο Όρος!!**

Ο ίδιος έδωσε νέα συνέχεια σε δισέλιδη συνέντευξή του στην «ΕΦΣΥΝ» στις 26/8/2017 όπου εκθείαζε το υποτιθέμενο έργο του ως Υπουργός Ε.Ν και αναλύει γιατί θα πρέπει η κυβέρνηση να πάρει την σχετική πρωτοβουλία διατυπώνοντας το περισπούδαστο επιχείρημα ότι «αυτή την στιγμή η ελληνόκτητη ναυτιλία έχει 5000 πλοία από τα οποία μόνο τα 750 πλοία είναι στην ελληνική σημαία. Αυτή η πραγματικότητα δεν με αφήνει αδιάφορο»!!!

Κατά συνέπεια μια πρόταση η οποία **θα αντιμετώπιζε με τους ίδιους όρους ανταγωνισμού τα δεύτερα νηολόγια σημαίων ευκαιρίας θα καθιστούσε εφικτή την επάνοδο των ελληνόκτητων πλοίων στην χώρα μας έστω και σε δεύτερο νηολόγιο...** Μάλιστα ο ίδιος βάζει ως στόχο έως το 2020 τα πλοία ελληνικής σημαίας να ξεπεράσουν τα 1.000 και οι θέσεις εργασίας σε αυτά να ανέλθουν στις 10.000 για τους έλληνες Ναυτεργάτες.

Ο ίδιος δε Υπουργός έχει διαπρέψει σε ανάλογες «ρηξικέλευθες» ιδέες τις οποίες με κάθε ευκαιρία προβάλλει όπως π.χ **για να δημιουργηθεί ελληνικό νησί με αφορολόγητα είδη για τα κρουαζιερόπλοια ή να δοθούν όλα τα ελληνικά λιμάνια (με σύμβαση παραχώρησης) στις πολυεθνικές της κρουαζιέρας, μάλιστα στην Βουλή ανέφερε προς Βουλευτή της Ν.Δ ότι θα εξετάσει στην περίπτωση αυτή το νησί της Σαμοθράκης, ενώ ταυτόχρονα δηλώνει την βούληση του ίδιου και της κυβέρνησης να προχωρήσει σε φτιασιδώματα και μερεμέτια στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Ακτοπλοΐας χωρίς να θίξει στο ελάχιστο τα προνόμια της ιδιωτικής εφοπλιστικής πρωτοβουλίας στον ευαίσθητο τομέα των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.**

Μάλιστα δηλώνει περιχαρής και με περίσσια θρασύτητα ότι τα 80 εκατομμύρια ευρώ που διατίθενται από το κράτος σε ετήσια βάση για τους εφοπλιστές της Ακτοπλοΐας «δεν πηγαίνουν πλέον στους εφοπλιστές όπως παλιά αλλά στους κατοίκους των νησιών»! Προφανώς τα ακτοπλοϊκά πλοία τα εκμεταλλεύονται οι κάτοικοι των νησιών, αυτοί διαμορφώνουν πανάκριβα ναύλα, αυτοί αποκομίζουν τα υπερκέρδη των ακτοπλοϊκών πλοίων.....

Τέτοιες και άλλες πολλές ξεδιάντροπες και εξοργιστικές τοποθετήσεις δίνουν το στίγμα και την κατεύθυνση της «νέας κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής» η οποία όχι μόνο δεν είναι νέα αλλά αντίθετα είναι στην ίδια γραμμή με τους προκατόχους του **και μάλιστα πιο προωθημένη, στην πολιτική κατεύθυνση να ενισχυθεί το εφοπλιστικό κεφάλαιο και να διευρυνθεί η θεσμική θωράκιση στην ανεξέλεγκτη επιχειρηματική του ασυδοσία.**

Τώρα τι σχέση έχουν οι παραπάνω νεοφιλελεύθερες απόψεις με τις προεκλογικές θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ **για δημόσιες Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες και δημόσια Ακτοπλοϊκή εταιρία για την αναβάθμιση των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών** και άλλα τινά που διεκήρυττε και πρόβαλε ο ΣΥΡΙΖΑ, αρμόδιοι να απαντήσουν είναι ο Τσίπρας, ο Δραγασάκης, ο Σταθάκης, ο Φλαμπουράρης, ο Δρίτσας και ο Κουρουμπλής....

Για να επανέλθουμε όμως μετά από αυτήν την αναγκαία παρένθεση, οφείλουμε να διευκρινίσουμε ορισμένα πράγματα σχετικά με τα δεύτερα ή παράλληλα νηολόγια.

Πρώτον οι επίσημοι εκπρόσωποι και φορείς του ελληνικού εφοπλισμού ποτέ έως και σήμερα δημόσια δεν διατύπωσαν θέσεις και προτάσεις για την δημιουργία δεύτερου νηολόγιου αλλά ούτε ακόμη και τα αστικά κόμματα που άσκησαν την διακυβέρνηση στην χώρα μας.

Αυτό όχι γιατί τιμούν, σέβονται την εθνική σημαία, το ελληνικό νηολόγιο, ή πολύ περισσότερο θέλουν την σύνδεση του ελληνικού πλοίου με την οικονομία και την χώρα μας. Τέτοιες περίεργες και παράτυπες ιδέες και προβληματισμοί δεν στέκουν στα πλαίσια του εφοπλιστικού κεφαλαίου....

Η βασική στρατηγική των επίσημων οργάνων τόσο της Ε.Ε.Ε όσο και του Committee (Λονδίνο) ήταν και παραμένει η ελληνική σημαία και μέσω αυτής να διαμορφώσουν ένα πλήρες ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο για την προσέλκυση και την επαναφορά των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Σε πολύ μεγάλο βαθμό αυτό έχει επιτευχθεί με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, σε σύγκριση πάντα με τα άλλα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια των χωρών της Ευρώπης, χωρίς ωστόσο αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν κάποιες διαφορές σε σύγκριση κυρίως με τα πλοία σημαίων ευκαιρίας και λιγότερο με τα δεύτερα νηολόγια.

Ταυτόχρονα οι εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας, με πρώτο διδάξαντα τον νυν Πρόεδρο της Ε.Ε.Ε, **έχουν εδώ και πολλά χρόνια εγκαινιάσει ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο (πλήρως νομιμοποιημένο στην χώρα μας) σύμφωνα με το οποίο τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων τον έχουν σε ξένες σημαίες ευκολίας και έναν πολύ μικρό αριθμό στην ελληνική σημαία!!**

Με τον τρόπο αυτό επωφελούνται διπλά, στα πλοία που διατηρούν στα ευκαιριακά νηολόγια **εξασφαλίζουν μικρότερο κόστος** ενώ με την συμβολική συμμετοχή στο εθνικό νηολόγιο **απολαμβάνουν και αξιοποιούν** στο έπακρο την αξιοπιστία που έχει η ελληνική σημαία η οποία θεωρείται ανάμεσα στις πλέον ασφαλείς και φερέγγυες.

Παράλληλα στην ελληνική σημαία απολαμβάνουν μιας τεράστιας στήριξης και συμπαράστασης από όλες τις ελληνικές κυβερνήσεις στα διεθνή φόρα που χαράσσονται και αποφασίζονται θέματα ναυτιλίας τόσο διεθνώς όσο και περιφερειακά (ΙΜΟ - ΔΓΕ - Ευρωπαϊκή Ένωση) **ενώ και τα προνόμια που απολαμβάνουν από το εθνικό νηολόγιο σε πολλές περιπτώσεις είναι κατά πολύ ευνοϊκότερα από τα δεύτερα νηολόγια.**

Αυτοί είναι οι σημαντικότεροι λόγοι οι οποίοι οδήγησαν το ελληνικό εφοπλιστικό λόμπυ να μην προκρίνει έως και σήμερα το δεύτερο νηολόγιο ως επιχειρηματική επιλογή.

Κατά συνέπεια από πού προκύπτει η αναγκαιότητα αλλά και η σπουδή του Υπουργού Ε.Ν για δεύτερο νηολόγιο;

Όπως έχει δημοσιευτεί σε διάφορα έντυπα (εφημερίδες και ιστοσελίδες) ο Υπουργός Ε.Ν στο διάστημα της θητείας του έχει πραγματοποιήσει πλήθος επαφών και συναντήσεων όχι μόνο με τα θεσμοθετημένα όργανα των εφοπλιστών, με την Ε.Ε.Ε και το Committee (στο Λονδίνο ήδη έχει πραγματοποιήσει 3 ταξίδια...) αλλά και με συγκεκριμένους επώνυμους εφοπλιστές οι οποίοι έχουν στο σύνολο των πλοίων τους σημαίες ευκαιρίας και ταυτόχρονα διατηρούν αμιγή χαμηλόμισθα πληρώματα ενώ η πραγματική επιχειρηματική τους έδρα βρίσκεται στην Ελλάδα. Αυτοί οι μεμονωμένοι εφοπλιστές απέρριψαν κάθε ιδέα περί επιστροφής στο εθνικό νηολόγιο και **απαίτησαν ότι μόνο με τα ισχύοντα των σημαιών ευκαιρίας θα μπορούσαν να εξετάσουν ενδεχόμενα την επιστροφή σε ελκυστικό νηολόγιο και ως είχε αυτό οποιοδήποτε όνομα...**

Μάλιστα στέλεχος μιας τέτοιας εταιρείας δημοσιοποίησε πρόσφατα την άποψη για κατάργηση της υφιστάμενης Σύμβασης των Ναυτεργατών στην ποντοπόρο ναυτιλία, την ίδρυση ιδιωτικών σχολών εμπορικού ναυτικού για τους Αξιωματικούς και την επιτυχή έκβαση των συνομιλιών στις Βρυξέλλες αναφορικά με τα φορολογικά προνόμια των εφοπλιστών ως προϋπόθεση για προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Και τα τρία αποτελούν θέσεις των επίσημων οργάνων του εφοπλισμού και αποσκοπούν από την μια να τσακίσουν τα εργασιακά δικαιώματα των Ναυτεργατών και από την άλλη μέσω της ιδιωτικοποίησης των σχολών να παράγουν χιλιάδες νέους αξιωματικούς ώστε αυξάνοντας την ζήτηση στην αγορά ναυτικής εργασίας να ρίξουν τους μισθούς που αποτελεί τον διακαή πόθο των εφοπλιστών, οι οποίοι ορισμένοι από αυτούς αναγνωρίζουν την συμβολή τους και γνωρίζουν άριστα την επαγγελματική τους επάρκεια και κυρίως ότι με το ελληνικό πλήρωμα έχουν πολλαπλά οφέλη στην ασφάλεια, στην συντήρηση κ.λπ των πλοίων τους..... Όσον αφορά τα φορολογικά προνόμια υπάρχει πλήρης ταύτιση κυβέρνησης και εφοπλιστών.....

Το τμήμα αυτό του εφοπλιστικού κεφαλαίου που διατηρεί τον στόλο του στα ευκαιριακά νηολόγια και έχει σε μακροχρόνια βάση σημαίες ευκαιρίας, μόνο και εφόσον κατοχυρωθεί το πλέον ξεφωνημένο προνομιακό νηολόγιο μπορεί να τους οδηγήσει στην αλλαγή σημαίας έχοντας ως κίνητρο **τα νέα προνόμια στην άσκηση της επιχειρηματικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.**

Η προσήλωση και η υποταγή στα συμφέροντα και στην ανταγωνιστικότητα του εφοπλιστικού κεφαλαίου η μηδενική γνώση και η αλαζονεία της κυβέρνησης και του κ. Κουρουμπλή πού οδηγεί με αυτούς τους σχεδιασμούς;

Είναι προφανές ότι η οποιαδήποτε απόπειρα δημιουργίας δεύτερου νηολογίου θα οδηγήσει με

απόλυτη βεβαιότητα στην ραγδαία συρρίκνωση των πλοίων με ελληνική σημαία και παράλληλα στην απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας ελλήνων Ναυτεργατών που απασχολούνται ακόμη στα υπό ελληνική σημαία πλοία στην ποντοπόρο ναυτιλία. Παράλληλα η χώρα θα «απολαμβάνει» την θλιβερή εικόνα μιας σημαίας ευκαιρίας η οποία θα είναι ανυπόληπτη και αναξιόπιστη!!!

Παράλληλα τυχόν αποδοχή και υλοποίηση του σχεδιασμού για το δεύτερο νηολόγιο θα έχει ολέθριες συνέπειες όχι μόνο στην κατακόρυφη αύξηση της ανεργίας των ελλήνων Ναυτεργατών και στην απόλυτη επικράτηση της μαύρης ανασφάλιστης εργασίας στην ποντοπόρο ναυτιλία, αλλά θα επιφέρει την χαριστική βολή στο ετοιμόρροπο ασφαλιστικό σύστημα των Ναυτεργατών. Επίσης θα οδηγήσει στην ραγδαία μείωση των μισθών, θα συρρικνώσει και αυτά τα ελάχιστα φορολογικά έσοδα για τα δημόσια ταμεία, θα μειώσει τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων στο δεύτερο νηολόγιο σημαίας Αγίου Όρους.

Κατά συνέπεια είναι μύθος και αυταπάτη η προσδοκία για οφέλη της χώρας από το δεύτερο νηολόγιο και αυτοί που δίνουν εντολές και υπαγορεύουν ανάλογες μελέτες, εάν δεν είναι αδαείς, βάζουν φαρδιά - πλατιά την υπογραφή τους για να υπηρετήσουν μονομερώς τα πιο ακραία εφοπλιστικά συμφέροντα και μόνο...

Σημειώνουμε ότι τα δεύτερα ή παράλληλα νηολόγια δημιουργήθηκαν σε μια σειρά χώρες της Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης στην δεκαετία του 1980 ως εναλλακτική απάντηση του εφοπλιστικού κεφαλαίου των χωρών αυτών προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των σημαίων ευκαιρίας τον οποίο είχαν εγκαινιάσει οι έλληνες εφοπλιστές πριν τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο!!

Τα δεύτερα νηολόγια εκμεταλλεύτηκαν καλύτερους όρους με αισθητά μειωμένο κόστος (έναντι των εθνικών σημαίων) στην επάνδρωση των πληρωμάτων και στην φορολογία ενώ ο συμβολισμός της σημαίας σε κάποιο νησί αυτών των χωρών αποσκοπούσε να μην αποκοπούν από τις χώρες τους, να έχουν πρόσβαση στα εθνικά φορτία, να μην έχουν συνδικαλιστικά την σύγκρουση με το συνδικαλιστικό κίνημα στον τομέα των μεταφορών, να εξακολουθήσουν να έχουν την διεθνή υποστήριξη των χωρών προέλευσης των εφοπλιστών (Ηνωμένο Βασίλειο - Βερμούδες/Κάιμαν, ΗΠΑ - Νήσοι Μάρσαλ, Πορτογαλία - Μαδέϊρα, Γαλλία - Ανταρκτική, Ισπανία - Κανάρια νησιά, Ολλανδία - Αντίλλες, Νορβηγία - NIS, Δανία - DIS, Γερμανία - GIS) ενώ και σε ζητήματα που αφορούσαν την ασφάλεια, την συντήρηση κ.λπ προφανώς ήταν ασύγκριτα σε ποιοτικότερο επίπεδο από αυτά των σημαίων ευκαιρίας.

Τα σχετικά στατιστικά στοιχεία για την εξέλιξη αυτών των νηολογίων δείχνουν ότι σε καμιά χώρα δεν μπόρεσαν να συγκεντρώσουν (παρά τις ευνοϊκότερες ρυθμίσεις) την πλειονότητα του στόλου της χώρας τους.

Επίσης πρέπει να υπογραμμίσουμε με τον πιο σαφή τρόπο ότι τα δεύτερα νηολόγια που θεσπίστηκαν σε χώρες κυρίως της Ευρώπης (Νορβηγίας, Αγγλίας, Δανίας, Γερμανίας, Γαλλίας, Ισπανίας) υπήρχαν σε αυτές και υπάρχουν ακόμη ορισμένες ιδιαιτερότητες τις οποίες έχουμε πολλές αμφιβολίες εάν τις προσμετρούν και τις υπολογίζουν (από την σχετική έκθεση που δημοσιοποιήθηκε στην εφημερίδα «Παρόν» προκύπτει ακριβώς το αντίθετο) οι χώρες αυτές (Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία κ.λπ) είχαν και έχουν εθνικά φορτία, γεγονός που διαμορφώνει ισχυρές δεσμεύσεις σε εθνικό επίπεδο σε ότι αφορά την σημαία του πλοίου....

Στοιχείο που δεν υπάρχει σε ελληνικό επίπεδο ενώ από την άλλη μία παράμετρος που φαίνεται αγνοούν τόσο οι εμπνευστές όσο και οι εντολοδόχοι της σχετικής μελέτης είναι ότι οι χώρες αυτές ποτέ δεν είχαν παραδοσιακά ισχυρό και μαζικό αριθμό εθνικών Ναυτεργατών, σε αντίθεση με την χώρα μας και τέλος ρόλο και συμβολή είχε και ο ρεφορμιστικός κατήφορος των Ναυτεργατικών συνδικάτων αυτών των χωρών που επισφραγίστηκε με την συνυπογραφή ουσιαστικά αυτών των συμφωνιών ή με την σιωπηρή αποδοχή τους!!!

Εξάλλου αυτές οι κυρίαρχες εξωνημένες συνδικαλιστικές ηγεσίες εθνικών συνδικάτων και ITF τερμάτισαν την οποία συνδικαλιστική δράση ενάντια στα πλοία σημαίων ευκολίας και υπέγραψαν και **υπογράφουν τις κατάπτυστες συμβάσεις ρατσιστικού χαρακτήρα που κατοχυρώνουν την διάκριση στους όρους εργασίας και στην αμοιβή, ανάλογα με την χώρα προέλευσης των Ναυτεργατών, και σε αντάλλαγμα το εφοπλιστικό κεφάλαιο τους εξασφαλίζει πολλά εκατομμύρια ευρώ για την υποτιθέμενη προστασία για τους χαμηλόμισθους αλλοδαπούς ναυτικούς...** Αυτό διευκολύνει τα μέγιστα κυρίως στην εξάπλωση των σημαίων ευκαιρίας.

Ο Τσίπρας, ο Κουρουμπλής και άλλοι πολλοί ακόμη κυβερνητικοί παράγοντες, μπορεί με την εφοπλιστόδουλη πολιτική τους να παίρνουν εύσημα από το τυχοδιωκτικό εφοπλιστικό κεφάλαιο, μπορεί να μιλάνε για προσαρμογή «στον ρεαλισμό και στην κρατούσα πραγματικότητα στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι», όμως οι Έλληνες Ναυτεργάτες πού γνωρίζουν και έχουν βιώσει στο πετσί τους τον επαγγελματικό διωγμό που συντελέστηκε σταδιακά τις δεκαετίες 1980-1990 στην ποντοπόρο και κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία, που αφελληνίστηκαν στο όνομα της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των εφοπλιστών, πίσω από την δημιουργία δεύτερου νηολογίου **“Mount Athos International Ship Registry” διακρίνουν για άλλη μία φορά ότι τα αποτελέσματα για αυτούς θα είναι οδυνηρά και καταστροφικά.**

Είναι προφανές ότι ηγεσία της “πρώτης φοράς Αριστερά” που ανέλαβε το 2015 για να υπερασπίσει τα συμφέροντα της αστικής τάξης και του εφοπλιστικού κατεστημένου ότι με αυτούς τους σχεδιασμούς **ανοίγει την κερκόπορτα της διάλυσης του Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, όχι μόνο στην ποντοπόρο ναυτιλία αλλά και σε όλες τις άλλες κατηγορίες πλοίων που οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα αναζητήσουν καταφύγιο και σημαία ευκαιρίας για να πετύχουν τους στόχους τους για την απόκτηση των νέων προνομίων τους. Η κυβέρνηση έχει πάρει τις αποφάσεις της, έχει κάνει τις επιλογές της, έχει ταχθεί με τα συμφέροντα των λίγων, που δεν είναι άλλα από αυτά του μεγάλου κεφαλαίου. Αυτό είναι που την στηρίζει ποικιλοτρόπως και το αποδεικνύει καθημερινά.**

Ο λαός, η εργατική τάξη, οι μικρομεσαίοι πρέπει να γυρίσουν την πλάτη σε αυτή την βάρβαρη και καταστροφική πολιτική που διαμορφώνει κοινωνικά ερείπια, που φτωχοποιεί μεγάλα κοινωνικά λαϊκά στρώματα και οδηγεί σε συνθήκες και πλαίσιο βαρβαρότητας για την συντριπτική πλειοψηφία του λαού μας.

Το Ναυτεργατικό αγωνιστικό και ταξικό κίνημα δεν θα υποκύψει και δεν θα παραδοθεί, δεν πρόκειται να βάλει πλάτη σε μία αντιλαϊκή πολιτική που γκρεμίζει και ισοπεδώνει τις κατακτήσεις του, οφείλει και πρέπει να σχεδιάσει, να οργανώσει με ακόμη μεγαλύτερη αποφασιστικότητα την κοινή δράση και τον αγώνα του για να εξασφαλίσει την μαζική ανάπτυξη των αγώνων που αποτελούν μονόδρομο για να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά η επίθεση της κυβερνητικής πολιτικής, του μεγάλου κεφαλαίου και του ευρωενωσιακού κατεστημένου.