

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1217/976

NAYTIKA XRONIKA

With
English
Supplement

ΤΑ ΠΛΗΡΗ ΚΕΙΜΕΝΑ
ΤΩΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΩΝ
ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΟ



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

the right ports in
the right place for
the right Bunker Oil Suppliers

YOU CAN RELY ON:



For bunker delivery coordination, general information
and quotations, please contact:

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035



Securing Ship Lines.

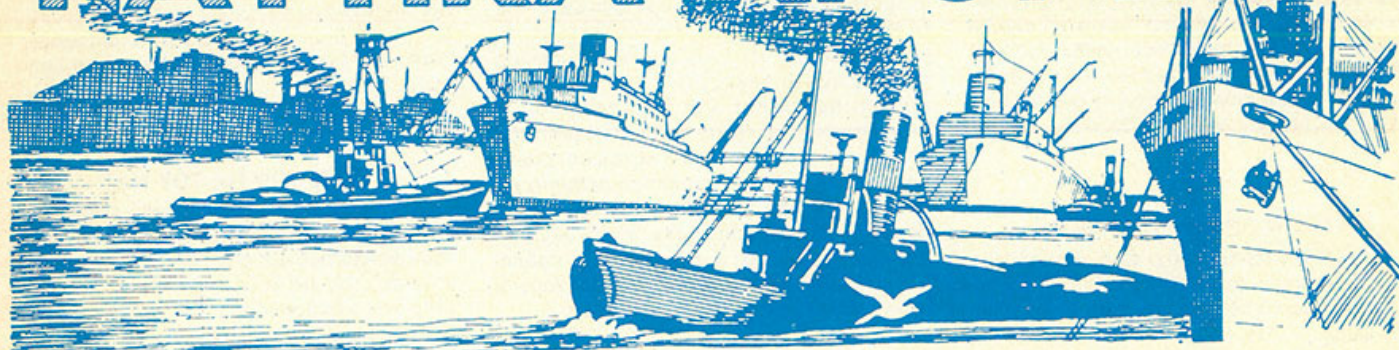
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1217/976

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Είναι λάθος

Θεωρούμε απολύτως λανθασμένη την επιλογή του υπουργείου — ζπειτα από ανάλογη και επίσης λανθασμένη, κατά την αντίληψή μας, εισήγηση της ΠΝΟ — για την αύξηση των εισφορών προς το ΝΑΤ. "Οχι τόσο γιατί με την αύξηση των εισφορών μειώνεται ή ανταγωνιστικότητα του υπό "Ελληνική σημαία πλοίου και μάλιστα στη διάρκεια των ζοφερότερων Ισως στιγμών που προκαλεί σε όλους ή παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση, που κι' αυτό θά ζπρεπε να μās προβληματίζει Ιδιαίτερα, αλλά κυρίως γι' αυτό που θέλει να δείξει ή μονομερής επιλογή και που είναι εκείνο τό οποίο μπορεί να ζχει μοιραίες συνέπειες για τό έθνικό μας νηολόγιο.

Τό ότι ή αύξηση των εισφορών δέν πρόκειται να λύσει τό οικονομικό πρόβλημα του ΝΑΤ δέν υπάρχει καμμία αμφιβολία — τά επί πλέον 800 - 900 εκατ. δραχμών που θά εισπραχθούν στη διάρκεια ενός ζτους από τά ποντοπόρα πλοία ύγρου και ζηρού φορτίου αποτελούν σταγόνα στον ζκεανό των δισεκατομμυρίων που χρειάζεται τό ΝΑΤ για να καλύπτει τις υποχρεώσεις που του ζχουν «φορτώσει» και θέλομε να ζλπίζουμε ότι τό λάθος θά ζπισημανθεί και από τις ίδιες τις ναυτεργατικές οργανώσεις και κυρίως στη Βουλή για να μήν ζπισημοποιηθεί με νόμο, όποτε θά είναι πλέον άργά. Και παράλληλα ζλπίζουμε να ζτηθεί, και πάλι από τις ναυτεργατικές οργανώσεις, να ληφθούν όλα εκείνα τά μέτρα που θά ζπιτρέψουν τον ζπαναπατρισμό όλων των ζλληνόκτητων πλοίων για να ζσφέρουν στο ΝΑΤ και να ζξασφαλίσουν την άποδοτική άπασχόληση σε όλους τους "Ελληνες ναυτικούς, για να μήν μοιράζονται την ανεργία και για να παίρνει ό τόπος αυτά που ζξασφαλίζουν από αυτά οι ζένες χώρες — ή λύση για τό ΝΑΤ, για

τους ναυτικούς μας και για τον τόπο είναι τά πολλά πλοία με "Ελληνική σημαία και ή λύση αυτή, ζπαναλαμβάνομε, είναι απόλυτα ζφικτή και εύκολα ζλοποιήσιμη.

Η ΔΑΠΑΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

"Εν συνέχεια των άνωτέρω και για να μήν προκαλούνται παρερμηνείες από την επίκληση του ζπιχειρήματος ότι οι ζργοδότες της ζηράς ζσφέρουν περισσότερα στο ΙΚΑ από τον ζφοπλισμό, παραθέτομε κατωτέρω μία άνάλυση της ζπιβαρύνσεως του ζφοπλιστού για την πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών που ζργάζονται σε ένα πλοίο 15.000 τον. γκρός με σύνθεση πληρώματος 23 ατόμων.

• Τό πλοίο αυτό καταβάλλει στο ΝΑΤ συνολικά μηνιαίως δρχ. 243.208. "Εάν τό πλοίο αυτό ζίχε ασφαλίσει τό πλήρωμά του με τά δεδομένα του ΙΚΑ, ή αντίστοιχη δαπάνη θά ήταν δρχ. 364.276.

• Η ασφαλιστική κάλυψη όμως του ναυτικού ολοκληρώνεται με την πρόσθετη προστασία των Clubs. Τό μηνιαίο κόστος που βαρύνει την ζργοδοσία, για τη κάλυψη αυτή άνέρχεται κατά μέσον όρο σε δρχ. 167.000.

• Κατά συνέπεια, τό σύνολο της οικονομικής ζπιβαρύνσεως του δεδομένου πλοίου, για την άσφάλιση του πληρώματός του, κατά μήνα, άνέρχεται σε δρχ. 430.208 (243.208 ΝΑΤ σύν 187.000 Clubs).

• Η επί πλέον αυτή ζπιβάρυνση (δρχ. 65.932) καθίσταται μεγαλύτερη, εάν συγκριθεί με τις ασφαλιστικές ζσφορές ζπιχειρήσεων στεριάς, οι όποιες λειτουργούν υπό διακριτικό καθεστώς (ζξαγωγικές ζπιχειρήσεις, όπως πρέπει να θεωρείται και ή Ναυτιλία, τουριστικές κλπ.). Η σύγκριση είναι χαρακτηριστική. Συγκεκριμένα, έναντι μηνιαίας ζπιβαρύνσεως του πλοίου από δρχ. 430.208, μία ναυπηγική ζπιχείρηση με αντίστοιχο προσωπικό θά κατέβαλε δρχ. 187.894. Μία βιομηχανία ζξαγωγική στην περιοχή "Αθηνών, θά κατέβαλε δρχ. 203.228. Τέλος, μία ζενοδοχειακή ζπιχείρηση στην Ε'

περιοχή θά κατέβαλε δρχ. 218.566.

• Η σύγκριση των στοιχείων αυτών, άποδεικνύει σαφώς, ότι ή ζπιβάρυνση της ναυτιλιακής ζπιχειρήσεως για την ολοκληρωμένη κοινωνική προστασία του ναυτικού, είναι μεγαλύτερη κατά ποσοστό κυμανόμενο από 60-100%.

• "Επιπροσθέτως θά πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, ότι στην πράξη, ασφαλισμένος με την ζννοια του «ποιός πληρώνει» είναι τό «πλοίο - σύνθεση» και ασφαλισμένος με την ζννοια του «ποιός απολαμβάνει» είναι ό "Ελληνας άπογεγραμμένος ναυτικός. "Ο προσδιορισμός αυτός σημαίνει, ότι τό ΝΑΤ ζχει πρόσθετο ζφέλος άφου ζσπράττει την ζφοπλιστική και ναυτεργατική ζσφορά για τους άλλοδαπούς που πληρώνει ή ζργοδοσία, και δέν άσκει στη δεδομένη περίπτωση, προστασία.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

"Υπήρξε, πράγματι, έντυπωσιακή ή υπό τις παρούσες συνθήκες δωρεά 10 εκατ. δολλαρίων του κ. "Ιωάννη Λάση προς τό χειμαζόμενο ΝΑΤ. "Αλλά ζπειδή διαβλέπομε μία τάση να χρησιμοποιηθεί αυτή ή δωρεά για τον διαχωρισμό των ζφοπλιστών σε καλούς και κακούς (έκείνους που δίνουν και εκείνους που ύποστηρίζουν ότι υπό τις παρούσες συνθήκες δέν είναι νοητή ή επί πλέον ζπιβάρυνση του πλοίου για την ασφαλιστική προστασία των ναυτικών μας, ή όποια άλλωστε είναι ύψηλότερη της αντίστοιχης ζπιβαρύνσεως των ζργοδοτών της ζηράς) σπεύδομε να διακηρύξουμε: Πρώτο, ότι τό θέμα της δωρεάς δέν προσφέρεται για κανενός είδους εκμετάλλευση, και, δεύτερο, ότι ό ζλληνικός ζφοπλισμός πάντοτε δίνει, είτε άμεσα, είτε ζμμεσα, περισσότερα από κάθε άλλη κατηγορία ζπιχειρηματιών και επί πλέον με την ζπιχειρηματική του δραστηριότητα ζσφέρει στον τόπο πάρα πολλά, χωρίς ό τόπος να υποβάλλεται σε δάπανες για να άποκτήσει αυτά που ζσφέρει ό ζφοπλισμός.

"Η δωρεά των 10 εκατ. δολλαρίων άνακοινώθηκε στον "Υπουργό κ. Στ. "Αλεξανδρή από τον ίδιο τον κ. Λάση, ό όποιος ταυτόχρονα του γνωστοποίησε την ύψωση της "Ελληνικής σημαίας σε τέσσερα ύπερδεξαμενόπλοια του συνολικής χωρητικότητας 828.917 τον. γκρός ή 1.730.174 τον. d.w. από τά όποια

τό «Sea Brilliance», τό οποίο μετονομάστηκε «Ελλάς Φώς», χωρητικότητας 254.076 τον. γκρός ή 554.974 τον. d.w., άποτελεί πλέον τήν ναυαρχίδα του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου — μέχρι τώρα ναυαρχίδα του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου ήταν τό υπερδεξαμενόπλοιο του όμίλου Λάτση «Κίγκ 'Αλεξάντερ», 245.140 τον. γκρός ή 498.998 τον. d.w..

ΤΟ ΧΡΕΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Οί περισσότεροι, άν όχι όλοι, από αυτούς που συναντούν τόν κ. 'Αλεξανδρή — και έννοούμε φυσικά ανθρώπους από τό ναυτιλιακό χώρο — δέν κρύβουν τήν Ικανοποίησή τους γιά τό συγκινητικό, στίς περισσότερες περιπτώσεις, ένδιαφέρον που δείχνει ό 'Υπουργός γιά τά πράγματα τής Ναυτιλίας αλλά ταυτόχρονα εκφράζουν και άπορίες γιά τίς μεταγενέστερες μεταστάσεις του.

Όμολογούμε ότι αυτό τό ένδιαφέρον αλλά και τίς ύπουργικές μεταστάσεις τίς έχουμε διαπιστώσει και έμεις. Καί έπειδή πάντοτε ψάχνουμε και έρευνούμε τό κάθε τί έχουμε καταλήξει στό συμπέρασμα ότι ό 'Υπουργός δέν είναι πάντοτε σωστά ενημερωμένος και αυτό τόν έχει οδηγήσει σέ φραστικά πυροτεχνήματα που δέν προσφέρουν τίποτε και δημιουργούν μόνο έντάσεις σέ στιγμές που χρειάζεται ή ήρεμία και ή σύνεση, αλλά και σέ χονδροειδείς γκάφες.

Θά μπορούσαμε νά πούμε ότι τό γεγονός ότι ό 'Υπουργός δέν είναι σωστά ενημερωμένος άφορά μόνον αυτόν και ένδεχομένως τήν κυβέρνηση που του έχει εμπιστευθεί αυτό τό καίριο, κατά τή δική μας αντίληψη, ύπουργείο και μάλιστα σέ τόσο κρίσιμες στιγμές. Καί νά σταματήσουμε έδω. 'Επειδή όμως από αυτή τήν πλημμελή ή μή σωστή ή παραπλανητική ενημέρωση προκύπτουν έπιπτώσεις και μάλιστα δυσμενείς γιά τά ναυ-

τιλιακά μας πράγματα και κατά συνέπεια γιά τά συμφέροντα του τόπου δέν μπορούμε νά σταματήσουμε. Καί θά πούμε φωναχτά, κατά τή δική του συνήθεια, τίς σκέψεις μας: 'Εμείς θεωρούμε ότι ή μή σωστή ενημέρωση του 'Υπουργού προέρχεται από τήν ίδια αίτια που προκάλεσε τήν παραίτηση του κ. Κων. Προκόπη αλλά και τήν μή επάνοδο του μετά τήν παραίτηση Πρωτονοτάριου, όποτε είχε γίνει και ειδική νομοθετική ρύθμιση γιά νά επίτευχθει αυτή ή επάνοδος ή όποια τελικά δέν πραγματοποιήθηκε γιατί άκριβώς δέν είχε εξαλειφθεί ή αίτια που είχε προκαλέσει τήν παραίτηση εκείνου του Ικανού και συνετού ανθρώπου και αξιωματικού.

"Αν συνεπώς ό κ. 'Αλεξανδρής θέλει νά παραμείνει σ' αυτό τό ύπουργείο και νά κάνει εκείνα που χρειάζεται αυτή τή στιγμή ή ναυτιλία πρέπει νά εξαλείψει χωρίς ούτε μιάς ήμέρας καθυστέρηση τήν συγκεκριμένη αίτια — θέλουμε νά έλπίζουμε ότι αντίλαμβάνεται τί άκριβώς έννοούμε, καθώς και τό χρέος του.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ

Η ισχύς των πιστοποιητικών άσφαλούς συνθέσεως των κλασσικών ποντοπόρων πλοίων άνω των 3.000 τον. γκρός που είχαν έκδοθει σέ εφαρμογή των ύπουργικών αποφάσεων του Ν. 1376 παρατάθηκε μέχρι τίς 31 Μαρτίου. Όπως άναφέρεται στή σχετική ύπουργική απόφαση που κοινοποιήθηκε ήδη στίς αρμόδιες λιμενικές άρχές ή παράταση τής ισχύος των έν λόγω πιστοποιητικών γίνεται γιά νά υπάρξει στό μεταξύ ή όριστική ρύθμιση του θέματος τής επανδρώσεως των πλοίων αυτών.

Στό μεταξύ μέ έγκύκλιο προς τίς λιμενικές άρχές διευκρινίστηκε ότι σέ περίπτωση που από τίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως προβλέπεται σύνθεση εύνοϊκότερη από εκεί-

νη που καθορίζεται μέ τήν ύπουργική απόφαση γιά τή σύνθεση των αυτοματοποιημένων πλοίων άνω των 3.000 τον. γκρός, ή σύνθεση αυτή διατηρείται και στίς περιπτώσεις αυτές δέν έχει εφαρμογή ή ύπουργική απόφαση.

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Ό 'Υπουργός κ. 'Αλεξανδρής επανήλθε, χωρίς νά έρωτηθεί, στό θέμα των όφειλών του έφοπλισμού προς τό ΝΑΤ και κατά τή συνάντησή του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες στίς 5 Φεβρουαρίου είπε συγκεκριμένα: «Πληροφορώ τούς πάντες ότι κατά τά έπίσημα στοιχεία του ΝΑΤ, στίς 16.12.85 ή όφειλή των έφοπλιστών ήταν 4,5 δις. Όμιλούν οι άριθμοί και δέν είναι δεκτικοί καμμιός απολύτως άμφισβήτησεως».

'Επειδή οι πάντες άμφισβητούν και τούς άριθμούς και τά στοιχεία του ΝΑΤ, ή λύση του προβλήματος είναι άπλούστατη: Πρώτο, νά δοθούν στή δημοσιότητα όλα τά στοιχεία που οδηγούν σ' αυτό τό μαγικό νούμερο των 4,5 δις και, δεύτερο νά πουν αυτοί που έδωσαν τό μαγικό νούμερο στον 'Υπουργό μέχρι ποιό έτος έχουν έκκαθαριστεί τά ναυτολόγια, από τήν έκκαθάριση των όποιων προκύπτει μόνο εάν υπάρχει ή όχι όφειλή και όχι από «ύπολογισμούς τής ύπηρεσίας». Περιμένουμε γιά νά άποκατασταθεί και ή αξιοπιστία του ΝΑΤ.

ΦΑΝΕΡΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Οί 'Ελληνες που προσπαθούν νά πάρουν φορτία από τήν 'Ισπανία διαπιστώνουν άμέσως ότι σ' αυτό τό νέο μέλος τής ΕΟΚ είναι φανερός ό προστατευτισμός που άσκειται μέ τήν κράτηση φορτίων γιά τά έθνικά πλοία και μέ τήν έπιβολή έπιβαρύνσεων στα άλλα πλοία, άκόμη και στα πλοία χωρών - μελών τής Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Οί 'Ελληνικές θέσεις επί του προκειμένου είναι γνωστές: Δέν δεχόμεθα διμερείς συμφωνίες, ούτε και τό CARGO RESERVATION, αλλά φαίνεται ότι οι διακηρύξεις άρχών δέν άρκούν και πρέπει νά σκεφθούμε και νά βρούμε τίς πρακτικές ένέργειες που πρέπει νά γίνουν γιά νά σταματήσει ή τακτική των 'Ισπανών και φυσικά και των άλλων έταίρων μας οι όποιοι μέ τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο άσκοούν έπίσης προστατευτισμό.

Καί έπειδή μιλάμε γιά θέματα προστατευτισμού ύπογραμμίζουμε ότι πρέπει νά προσεχθούν ιδιαίτερα από τό YEN οι πληροφορίες τής έγκυρότατης έβδομαδιαίας έπιθεωρήσεως «Τό ποντίκι», σύμφωνα μέ τίς όποιες θά ύπάρξει προτίμηση γιά πλοία μέ έλληνική σημαία που θά χρησιμοποιούνται γιά μεταφορά και άποθήκευση άργου, ώστε νά σταματήσουν οι «έξυπνάδες» που κάνουν άλλα ύπουργεία σέ θέματα που σχετίζονται μέ τή Ναυτιλία χωρίς νά ενημερώνουν προηγουμένως και νά ζητούν τίς άπόψεις του πλέον ειδικού όργάνου τής Πολιτείας, τό οποίο είναι φυσικά τό ύπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας και που τελικά μεταβάλλεται σέ «πυροσβέστη» γιά νά σβήσει τίς φωτιές που άνάβουν έδω και εκεί διάφοροι άνοητοι άνοηταρινοι και άνοητότεροι άκόμη ύπουργοί.

ΔΥΣΠΡΑΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ Ε.Ε.Ε.

Η παραιτείνόμενη ναυτιλιακή κρίση δέν έπληξε μόνο τίς ναυτιλιακές εταιρίες αλλά έί-

World Marine

Services in Egypt

• SUEZ CANAL TRANSITS

• HUSBANDRY AND CONTRACTING

• CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION

• MARINE SUPPLIES

• BUNKERS - Competitive prices

Our man in Piraeus is Costas Arnocouras

Piraeus:	Tlx: 241600/1/2 WMAR GR	Tel.: (1) 4135024
Port Said:	Tlx: 63134 WMAR UN	Tel.: (66) 34186
Alexandria:	Tlx: 55419 WORLD UN	Tel.: (3) 805591

χε δυσμενείς επιπτώσεις και στα οικονομικά της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν όρισμένες δυσκολίες στην όμαλή και απρόσκοπτη λειτουργία της.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί η διοίκηση της Ένωσης κάλεσε τα μέλη, πρώτο, να εγγράψουν όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία τους στην Ε.Ε.Ε. και να καταβάλουν τις σχετικές συνδρομές και, δεύτερο, να προχωρήσουν σε μία έθελοντική προσφορά — δωρεά που αναμένεται ότι θα συμβάλει αποτελεσματικά στην καταβαλλόμενη προσπάθεια για την ανάκαμψη της οικονομικής καταστάσεως της Ένωσης Έφοπλιστών ώστε να διαφυλαχθούν και να διατηρηθούν οι δραστηριότητες της που είναι πολύ σημαντικές για όλο τον ελληνικό έφοπλισμό.

Παράλληλα η Ε.Ε.Ε. κάλεσε τα μέλη της να την ενημερώνουν για τυχόν μεταβιβάσεις πλοίων τους σε άλλοδαπούς που έχουν σαν αποτέλεσμα της διαγραφής τους από τα ελληνικά νηολόγια για να αποφεύγονται άσκοπες δαπάνες, δεδομένου ότι τα ποσά των συνδρομών της Ένωσης Έφοπλιστών προς τους διεθνείς οργανισμούς προσδιορίζονται βάσει της εγγεγραμμένης χωρητικότητας.

Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Όπως πολύ σωστά επισημάνε πρόσφατα ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, οι Τράπεζες που παραδοσιακά έχουν ασχοληθεί με τη χρηματοδότηση της διεθνούς ναυτιλίας, συνεχίζουν να χρηματοδοτούν την Έλληνική Ναυτιλία, επιδεικνύοντας μία πολύ εποικοδομητική στάση απέναντι στις σωστές προτάσεις χρηματοδότησής.

Έκείνο που ιδιαίτερα αξίζει να τονισθεί είναι η κατανόηση και η υπομονή που οι ίδιες αυτές Τράπεζες επέδειξαν και επιδεικνύουν στις περιπτώσεις των «προβληματικών» δανείων, καθώς η πείρα τους στις ναυτιλιακές συναλλαγές τους καθοδηγεί όρθα να δεχθούν τη σκληρή πραγματικότητα και καταλήγουν πολλές φορές σε λύσεις συμβιβαστικές δεχόμενες να υποστούν μέρος των ζημιών.

Χτυπητή αντίθεση με τη πλειοψηφία των Τραπεζών που ακολούθησαν αυτό τον δρόμο των συμβιβαστικών λύσεων, πάντοτε βε-

βαίως στην αντιμετώπιση ζημιών που δεν οφείλονται σε κακή διαχείριση, είναι η στάση μίας μεγάλης αμερικανικής Τράπεζας που πληροφορούμεθα ότι επέλεξε τη λύση των προσωπικών δώξεων εναντίον των πλοιοκτητών μετά την έκποιηση των κατασχεμένων πλοίων, ώσαν η κήρυξη τους σε προσωπική πτώχευση να μπορεί να αποκαταστήσει ύλικές ζημιές.

Πιστεύουμε ότι δεν θα ήταν άσκοπο να υπενθυμίσουμε ότι χρειάστηκαν δεκαετίες και πολύς κόπος για να εδραιωθεί αυτός ο τόσο πολύτιμος και για τα δύο μέρη δεσμός μεταξύ πλοιοκτητών και Τραπεζών και τό ότι ο ελληνικός έφοπλισμός στην πλειονότητά του επέδειξε τεράστια φερεγγυότητα παρά την πρωτοφανή σε έκταση και διάρκεια ναυτιλιακή κρίση είναι ένα ουσιαστικό στοιχείο που πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη όσοι χάνοντας την ψυχραιμία τους επιλέγουν την προσωπική διώξη, που μόνο ένα ταπεινό αίτημα εκδικήσεως μπορεί να θεραπεύσει τραυματίζοντας όμως τη πολύτιμη σχέση. «Ου γάρ τα φίλτατα εν κακοίς προδώσωμε».

ΦΛΗΝΑΦΗΜΑΤΑ

Μετά την επιστροφή από ταξίδια στο εξωτερικό οι επίσημοι σπεύδουν να μιλήσουν για τό ενδιαφέρον των χωρών που επισκέφθηκαν να ναυπηγήσουν πλοία στην Ελλάδα, αλλά μέχρι τώρα δεν είδαμε να γίνεται τό παραμικρό, εκτός φυσικά της σοβιετικής παραγγελίας για τη ναυπήγηση των τεσσάρων πλοίων - ψυγείων στα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά.

Τα ίδια επανέλαβε κατά την επιστροφή του από πρόσφατο ταξίδι του σε αφρικανικές χώρες και ο υπουργός Έξωτερικών κ. Κάρ. Παπούλιας, επειδή όμως όλα αυτά τα φληναφήματα δεν προσφέρουν τίποτε άλλο πέρα από τη δημιουργία ελπίδων που πάντοτε διαψεύδονται από τα πράγματα καλό θα είναι να σταματήσουν: Για τό καλό και αυτών που τά ξεστομίζουν αλλά και εκείνων που τά ακούν.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η απόλυση από τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά 230 Πακιστανών των οποίων είχε λήξει η άδεια παραμονής τους στην Ελλάδα έγινε άφορμή να αποκαλυφθεί ότι μερίδα του προ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η Διεύθυνση Έμπορικου Ναυτικού ανέκοίνωσαν ότι κατ' αὐτάς κοινή σύσκεψις έφοπλιστών και ναυτεργατών θα συγκροτηθεί υπό την προεδρία μάλιστα του κ. Πρωθυπουργού όπως μελετήσει και εξεύρη τά μέτρα διά την «δραστηρίαν» αντιμετώπισιν της ναυτεργατικής ανεργίας.

— Τό Γερμανικόν ναυτικόν περιοδικόν «Hansa» του Άμβούργου ανέγραψεν «ὅτι ἡ ἑλληνική ἔμπορική ναυτιλία ἀποτελεῖται κατὰ τό πλεῖστον ἀπό παλαιά και εὐτελῆ τιμῇ ἀγορασθέντα μεταχειρισμένα πλοία, ἅτινα ὁμως ἀπέδωκαν κατὰ τό 1934 ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως των ἀκαθάρστους εἰσπράξεις 7.567.653 λιβρών».

— Εἰς 23 καί πλέον ἑκατομύρια δραχμῶν ὑπολογίζεται τό πλεόνασμα τῶν ἐσόδων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου διά τήν οικονομικήν χρῆσιν τοῦ 1935. Ἀν εἰς ταῦτα ἤθελον προστεθεῖ ὁ λογαριασμοὶ εἰσπράξεων ὑπολόγων καί προκαταβολῶν ναυτολογίων, τότε τό πλεόνασμα τοῦ 1935 ἀνέρχεται εἰς 33 καί πλέον ἑκατομύρια δραχμῶν ἐναντι τῶν 18,5 ἑκατ. δρχ. τοῦ 1934.

— Ἀπέθανεν ἐν Ἀγγλία καί ἐκηδεύθη τήν 30ήν Ἰανουαρίου ἐνταφιασθεῖς εἰς τό Κοιμητήριον Ἀγιο τοῦ Μπρίστολ, ὁ πλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «Παναγιώτης» Θ. Κουμάνταρος» Γεώργιος Δρακούλης.

— Ὑπεγράφη ἀπόφασις τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, στηριζομένη εἰς τόν Α.Ν. περί ἀποδόσεως τῶν περιουσιῶν τῶν κινηματιῶν, διά τῆς ὁποῖα ἀποδίδεται εἰς τόν κ. Κυρ. Βενιζέλον τό πετρελαιοφόρον τούτου «Ναυσικά», 5005 τ. γκρός καί ναυπηγήσεως τοῦ 1922.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 124/15-2-1936)

σωπικού εξακολουθεῖ νά παίρνει ἀνελλιπῶς καί κανονικά τόν μισθό χωρίς νά προσφέρει τό παραμικρό ἔργο, ἐνῶ ἄλλοι ἐργάζονται — καί φυσικά ἀμείβονται — ὑπερωριακῶς.

Αὐτό τό τόσο παράδοξο πού μόνο στή χώρα τῶν παραδόξων μπορούσε νά συμβεῖ, οφείλεται στό γεγονός ὅτι σε ὁρισμένες εἰδικότητες ὑπάρχει πλεονάζον προσωπικό καί σε ἄλλες ἔλλειψη καί κανεῖς δέν σκέπτεται (ἢ δέν δέχεται) νά μετεκπαιδευθοῦν οἱ πλεονάζοντες στίς εἰδικότητες στίς ὁποῖες ὑπάρ-

INTERORIENT

MARITIME ENTERPRISES, INC.

—CREWING - Licensed by the Government

—BAREBOAT CHARTER (TPR)

—SALVAGE & TOWAGE

—SHIPS AGENTS

108, Ortigas Bldg.
Ortigas Ave., Pasig
M. Manila - PHILIPPINES
Tel: 6737352
Tlx: 29096 INORM PH

CORRESPONDENTS IN GREECE

MEDLINK Piraeus
72, Kolokotroni St.
Tel.: 4137112
Tlx: 211440 MDL GR.

χει έλλειψη — επί τέλους άς παίρνουν τό μήσθό τους εκπαιδευόμενοι γιά νά μπορέσουν κάποτε νά έξοφλήσουν αύτή τή «δωρεά» πού τούς γίνεται.

ΔΡΙΜΕΙΑ ΚΡΙΤΙΚΗ

Δριμεία κριτική έναντίον του σχεδίου διασώσεως τής «Σάνκο» άσκησαν οί έφοπλιστές των φορτηγών πλοίων πού εκπροσωπούνται στή γνωστή "Ένωση 'Ιντερκάργκο.

"Όπως δήλωσε ο πρόεδρος τής 'Ιντερκάργκο, τό σχέδιο αυτό άποτελεί χτυπητό παράδειγμα διαταραχής των συνθηκών τής αγοράς μέ προσχηματικές κρατικές παρεμβάσεις.

Είναι φανερό, προσέθεσε, ότι ή Σάνκο δημιούργησε μόνη της τά μεγάλα προβλήματα πού αντιμετώπιζει, τόσο λόγω τής παράτολμης αναπτυξιακής πολιτικής της όσο και τής άπερίσκεπτης στρατηγικής της στήν αγορά. Καί πολύ φοβούμεθα ότι λίαν συντόμως θά έμφανισθεί μία καινούργια «Σάνκο» πού θά έχει τίς ίδιες δραστηριότητες χωρίς ώστόσο νά αναλάβει τά χρέη τής παλαιάς. Καί φυσικά μία τέτοια ύπόθεση είναι ιδιαίτερα άπεχθής όχι μόνο στά μέλη τής 'Ιντερκάργκο αλλά καί στή μεγάλη πλειοψηφία των έφοπλιστικών εταιριών του κλάδου.

Δέν πρέπει τέλος νά άποκρυσθεί, κατέληξε, ότι θεωρούμε βέβαιο πώς ή παγκόσμια ναυλαγορά θά είχε ύποστεί λιγώτερους κλυδωνισμούς εάν ή «Σάνκο» είχε άσκήσει μία ναυτιλιακή πολιτική περισσότερο ρεαλιστική καί περισσότερο νοικοκυρεμένη.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙΑ

Διερωτάται ή Βελγική συνάδελφος Lloyd Anversois εάν ή βελγική αγορά θά δει κάποια μέρα έλληνικά φρούτα μεταφερόμενα

μέ πλοία ψυγεία στήν 'Αμβέρσα καί διανεμόμενα από εκεί στίς περιφερειακές αγορές. Καί συνεχίζει ότι ή προοπτική αύτή άνεκινήθη καί πάλι κατά τήν έπίσκεψη στήν 'Αμβέρσα του 'Υπουργού Γεωργίας κ. Γιάννη Ποτάκη.

Πρόκειται κυρίως γιά έλληνικά πορτοκάλια τά όποια μέχρι τώρα διακινούνται κυρίως πρós τή Γερμανία, όπου συγκεντρώνεται ή αγορά των φρούτων καί λαχανικών έλληνικής προελεύσεως. Μικρές ποσότητες πορτοκαλιών μεταφερόμενες μέ καμιόνια φθάνουν στή βελγική αγορά μέσω του οίκου Spiers.

Σήμερα ή αγορά του Μονάχου εξυπηρετεί αύτή τή διακίνηση, δεδομένου ότι τά καμιόνια ακολουθούν ευθεία γραμμή διασχίζοντας τά Βαλκάνια. 'Ενώ ή εξυπηρέτηση του Βορρά μέσω 'Αμβέρσας θά προσέθετε επί πλέον διαδρομή 1000 χιλιομέτρων, πράγμα πού θά έπεβάρυνε τήν τιμή του έμπορεύματος σέ σημείο νά τό κάνει λιγώτερο συναγωνιστικό. 'Από εκεί ξεκινά ή ιδέα τής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων μέ πλοία ψυγεία πού θά έπιτρέψουν στους 'Ελληνες παραγωγούς νά βούν καί άλλες αγορές.

Πρós τό παρόν όλα βρίσκονται άκόμα στό στάδιο των έλπίδων, δεδομένου ότι θά πρέπει νά γίνει σοβαρή μελέτη ώστε νά προσδιορισθούν οί πρós μεταφοράν ποσότητες, πράγμα άπαραίτητο γιά νά άναζητηθεί τό μέγεθος των άναγκαιούντων πλοίων καί ή συχνότητα των άφίξεων. 'Αρα θ' άπαιτηθούν άκόμα άρκετοί μήνες γιά νά ύπάρξει κάτι πιό συγκεκριμένο. 'Εκείνο πάντως πού μπορεί άπό τώρα νά λεχθεί είναι ή μαζική εξυπηρέτηση διά τής ναυτικής όδου μπορεί νά έπηρεάσει τό σύστημα μεταφοράς πρós τό Μόναχο καί τίς άλλες περιοχές πού εξυπηρετούνται σήμερα μέ καμιόνια.

'Εκείνο πού μάς εξέπληξε κάπως, καταλή-

γει ή βελγική έφημερίδα, είναι τό γεγονός ότι ή ένδεχόμενη αύτή προοπτική άνακοινώθηκε δημοσίως στήν 'Αμβέρσα, ενώ είναι γνωστό πόσο δξύς είναι ό ανταγωνισμός γι' αύτό τό είδος μεταφοράς τόσο στήν 'Αμβέρσα όσο καί μεταξύ άλλων βελγικών λιμανιών.

ΤΟ ΣΟΥΕΖ

Γιά πρώτη φορά στά τελευταία χρόνια ό συνολικός όγκος των διά του Σουέζ διερχομένων έμπορευμάτων παρουσιάζεται μειωμένος κατά τό πρώτο έξάμηνο του 1985. Σημειώτεον ότι από τό 1975 πού άνοιξε ή διώρυγα μετά τον πόλεμο τής Μέσης 'Ανατολής, ή κίνηση παρουσίαζε συνεχή άνοδο, φθάνοντας τό 1983 τά 257 έκατ. τόννων μέ τά όποια ξεπέρασε γιά πρώτη φορά τήν κίνηση του 1966 (247 έκατ. τόννοι) πού ήταν τό τελευταίο πλήρες έτος πρós του κλεισίματος.

Κατά τά παρεχόμενα στοιχεία, στό πρώτο έξάμηνο του 1985 διήλθαν καί πρós τίς δύο κατευθύνσεις έμπορεύματα κατά 0,6% λιγώτερα τής αντίστοιχης περιόδου του προηγούμενου έτους. 'Ακόμη περισσότερο μειωμένη έμφανίζεται ή διέλευση του πετρελαίου καί των παραγώγων του, δεδομένου ότι έναντι των 49.983 τόννων πετρελαιοειδών πού πέρασαν τό Σουέζ στό πρώτο έξάμηνο του 1984, τά διελθόντα στό αντίστοιχο έξάμηνο του 1985 δέν ύπερέβησαν τά 48.281 έκατ. τόν. πού σημαίνει ποσοστιαία μείωση κατά 1,4%.

Πάντως τό πετρέλαιο, μέ ποσοστό 37,1% του συνόλου των διερχομένων έμπορευμάτων, εξακολουθεί νά είναι τό κυριώτερο έμπόρευμα τό όποιο διέρχεται τά 170 χιλιόμετρα τής διώρυγος του Σουέζ πού άποτελεί τή συντομώτερη όδό θαλασσίας έπικοινωνίας μεταξύ Εύρώπης καί Αυστραλίας ή 'Ανατολικής 'Ασίας.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297 •
Telex: 212801 (MARL GR.)

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ

Η κοινή δήλωση του Προέδρου Μιτεράν και της πρωθυπουργού Θάτσερ για το σχέδιο France-Manche, της διπλής σιδηροδρομικής σήραγγας που θα συνδέσει μόνιμα τη Μάγχη, φαίνεται πως δεν αποτέλεσε εκπλήξη, τουλάχιστον στους στενά ενδιαφερόμενους κύκλους. Κι' αυτό γιατί αρκετές μέρες νωρίτερα οι πληροφορίες που διέρευαν από τη Μ. Βρετανία έφεραν τους υποστηρικτές του France-Manche ιδιαίτερα αισιόδοξους για την τύχη του σχεδίου τους, τόσο λόγω της αποδοτικότητάς του όσο και λόγω του χαμηλότερου κόστους κατασκευής του.

Μολονότι ο οικονομικός παράγων υπήρξε ασφαλώς ένα από τα κυριώτερα κριτήρια της επιλογής, δεν είναι πάντως το μόνο. Το γεγονός ότι το σχέδιο δεν δημιουργεί προβλήματα ναυσιπλοΐας στη Μάγχη προσέθεσε υπέρ αυτού όλο το βάρος της ναυτικής ασφαλείας. Ένω εξάλλου το γεγονός ότι το σχέδιο αυτό συνεπάγεται τις μικρότερες συνεισφορές — έστω και όχι άμελετες — για τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών εταιριών της Μάγχης, αποτέλεσε όπως ούτως ή άλλως ένα πρόσθετο υπέρ αυτού επιχειρήμα.

Έτσι, παρά τις πολύπλευρες αντιδράσεις που εκδηλώθηκαν ήδη ή αναμένεται να εκδηλωθούν, θεωρείται βέβαιο ότι η «ιστορική στιγμή» της αναγγελίας αποτέλεσε ένα όρόσημο στη βραδεία μέχρι τώρα εξέλιξη ενός δράματος του οποίου οι θετικές προσδοκίες υλοποιήσεως ανατρέχουν δύομισ

αίωνες πίσω. Καί αναμένεται τώρα η επόμενη φάση της 12ης Φεβρουαρίου κατά την οποία θα γίνει στο Λονδίνο η υπογραφή της μεταξύ των δύο Έθνών συνθήκης που θα ενοποιήσει τους δρόμους παραχωρήσεως της μονίμου συνδέσεως της Μάγχης.

ΝΗΩΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΗΟΠΟΜΠΕΣ

Φαίνεται πως η Αμερικανική Κυβέρνηση θα λάβει αυστηρότερα μέτρα για την προστασία των πλοίων της στον Περσικό Κόλπο από τις παράνομες ή αθέμιτες ενέργειες των εκεί έμπολεμων. Την άφορμή έδωσε η νηοψία την οποία υπέστη το άμερικανικό πλοίο - κοντέινερ «President Taylor» της «Πρέζιντεντ Λάινς» το οποίο ακινητοποιήθηκε από Περσικό πολεμικό και υπεβλήθη σε δίωρη επιθεώρηση μετά την οποία του επετράπη να συνεχίσει τον πλου του προς τον λιμένα προορισμού Φουτζέιρα των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Επισημαίνεται ιδιαίτερα ότι κατά την ώρα της νηοψίας το πλοίο βρισκόταν στα διεθνή ύδατα, 30 μίλια νοτίως του ως άνω λιμένος των Εμιράτων.

Κατά τις δημοσιευθείσες πληροφορίες η Αμερικανική Κυβέρνηση απασχολήθηκε σοβαρά με την επέμβαση αυτή και αποφάσισε όπως το λοιπό μονάδες του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ συνοδεύουν τα άμερικανικά εμπορικά σκάφη στην περιοχή του Κόλπου. Οι εν λόγω μονάδες θα προέρχονται από τον στόλο των πολεμικών πλοίων των ΗΠΑ που σταθμεύει στην περιοχή.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Ανάμεσα στις τελευταίες ναυτιλιακές ειδήσεις διαβάσαμε και μερικά παράδοξα ή μάλλον πρωτότυπα νέα.

Το πρώτο είναι ότι η αμερικανική εταιρία Maritime Transport Lines αγόρασε από τη Βρετανική συνάδελφό της Rowbotham Tankships όχι ένα, δύο ή τρία πλοία αλλά... είκοσι πέντε (αριθμός 25) πλοία, αντί της μάλλον ευτελούς τιμής των 9,5 εκατ. δολλαρίων, δεδομένου ότι πρόκειται να επωλούντο αντί 25 εκατομμυρίων. Βεβαίως τα πλοία αυτά δεν είναι πολύ μεγάλα κυμαίνονται από 2-10.000 τόν. d.w. με εξαίρεση ένα τάνκερ των 30.000 τόν. d.w. αλλά δεν παύουν να είναι ... 25.

Η δεύτερη είδηση μας πληροφορεί ότι η Δυτικογερμανική εταιρία Hamburg - Sud προέβη σε μία έντελως άσυνήθιστη συναλλαγή. Συμφώνησε δηλαδή με την Ανατολικογερμανική εταιρία Deutsche - Seederei να ... ανταλλάξουν τα πλοία τους. Έτσι η D-S θα πάρει δύο μάλκ κάρριερς των 38.000 τόνων που ναυπηγούνται τώρα στα Βραζιλιάνικα ναυπηγεία για λογαριασμό της H S και σε αντάλλαγμα η H S θα πάρει δύο μάλκ κάρριερς των 22.000 τόνων που ναυπηγούνται για λογαριασμό της D S στα ναυπηγεία Mathias Thesen. Για την ελληνική ιστορία σημειώνουμε ότι τα δύο αυτά μάλκ κάρριερς αποτελούν μέρος μιας σειράς 5 ομοίων σκαφών που είχαν παραγγελθεί αρχικά από τη φέρμα Λεμός - Πατέρας του Λονδίνου, η οποία παρέλαβε ήδη τα τρία.

Ίσως να μην είναι μοναδικά τα φαινόμενα. Πάντως ο ξένος ναυτιλιακός τύπος τα χαρακτηρίζει άσυνήθιστα και τολμηρά. Παραβλέποντας μάλλον ότι στην άπείραντη και άχαρη θάλασσα δεν ισχύει η στεριανή παροιμία «καλύτερος ο παλιός δρόμος απ' το καινούργιο μονοπάτι».

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Όλοι εγνώριζαν ότι οι τιμές του πετρελαίου θα σημειώναν πτώση μετά την άδυναμία του ΟΠΕΚ να ελέγξει την παραγωγή κάθε κράτους - μέλους.

Ποιός όμως θα μπορούσε να προβλέψει ότι οι τιμές θα έπεσαν στα επίπεδα των δολ. 15 το βαρέλι;

Η δραστητική μείωση των τιμών πετρελαίων, για την διεθνή οικονομία σημαίνει φθηνότερη ενέργεια που μεταφράζεται σε βελτίωση του ρυθμού ανάπτυξης της παραγωγής κατά 1% περίπου, με ταυτόχρονη συμπίεση του πληθωρισμού κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες.

Από την άλλη πλευρά όμως η απότομη και ραγδαία πτώση προκάλεσε προβλήματα σε όλους τους τρέιντερς, οι οποίοι αντέδρασαν με άποχή από νέες αγορές ή οποία οδήγησε στην πτώση των ναύλων των δεξαμενοπλοίων.

Ενδεικτική της άποχης αγοραστών στην αγορά του πετρελαίου ή στάση των Ιαπωνικών, οι οποίοι ανέστειλαν τις τελευταίες ημέρες τις φορτώσεις από τον Περσικό και αναμένεται να επανέλθουν στο προσκήνιο μετά αρκετές εβδομάδες.

Πηγές προσκείμενες στην αγορά του πετρελαίου προβλέπουν ότι οι μεγάλες πετρελαιοπαραγωγές χώρες θα επιδιώξουν με συγκράτηση των πωλήσεων μία σταθεροποίηση των τιμών σε βελτιωμένα επίπεδα, ενώ ήδη η Σαουδική Αραβία επέτυχε στον στόχο της που ήταν να δείξει στους άλλους μικρότερους παραγωγούς τη σημαίνει για την αξία του πετρελαίου τους ή υπαρέθισαν στους κόλπους του ΟΠΕΚ για τα επίπεδα παραγωγής και τιμών.

Τις τιμές του πετρελαίου σημείωσαν οι τιμές των μπώνκερς, καθώς το βαρύ πετρέλαιο έφθασε να πωλείται προς δολ. 95 ανά τόνο, στο Ρόττερνταμ, δηλαδή κατά 50% φθινότερο της αντίστοιχης τιμής πρό 12 μηνών και στην χαμηλότερη τιμή των τελευταίων έξι ετών.

Μερικές χαρακτηριστικές τιμές των μπώνκερς χάριν συγκρίσεως σε δολάρια ανά τόνο:

Ποιότητα	Φεβρ. 1986	Δεκ. 1985	Φεβρ. 1985
380 CST	95	146	190
180 CST	99	134	190
Diesel	178	230	238

Η πτώση των φορτώσεων από τον Περσικό άνατακλάται στην συσσώρευση χωρητι-

κότητας δεξαμενοπλοίων στην περιοχή.

Σύμφωνα με πληροφορίες των ναυλομεσιτών E.A. Γκίμπσον τα ανοικτά δεξαμενόπλοια στην περιοχή ανέρχονταν στα μέσα Φεβρουαρίου σε 33 χωρητικότητας 6,3 εκατομ. τόν. d.w., με προοπτική θα ξεπεράσουν τα 10 εκατομ. τόνους μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου.

Αξίζει ακόμη να σημειώσουμε ότι ειδική μελέτη της ΕΟΚ υπογραμμίζει ότι η μείωση



Ναυτικοί, επαναπατριζόμενοι, αγοράστε το VOLVO 340 GL, 1400 κ.ε., με τον πιό σίγουρο τρόπο: απ' ευθείας από το εργοστάσιο. Τηλεφωνήστε μας στο (01)3465321 έσωτ. 231 να σας στείλουμε λεπτομέρειες.

Γενική Αντιπροσωπεία: ΑΦΟΙ ΣΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε. — ΑΘΗΝΑ

Ανάλογη αν όχι μεγαλύτερη μείωση προς

της τιμής του πετρελαίου στά δολ. 20 τό βαρέλι θα μειώσει κατά 30% περίπου τις δαπάνες εισαγωγών στις χώρες της Κοινότητας που μεταφράζεται σε εξοικονόμηση ποσού 18,5 δισεκ. δολαρίων για τὰ ἔτη 1986 καὶ 1987.

Τελικῶς τὸ περιφερειακὸ δικαστήριό τοῦ Τόκιο ἐνέκρινε τὸ προταθέν σχέδιο διασώσεως τῆς «Σάνκο Στήμσιπ», ἡ πτώση τῆς ὁποίας δικαιολογημένα ἀποκαλεῖται ἡ μεγαλύτερη ἐπιχειρηματικὴ ἀποτυχία στὴν οἰκονομικὴ ἱστορία τῆς Ἰαπωνίας.

Τὸ σχέδιο ἀνασυγκροτήσεως προβλέπει τὴ μείωση τῶν πλοίων σὲ 130, στὴ πλειονότητα handy size μπάλκερς καὶ τὴ μείωση τοῦ προσωπικοῦ σὲ 700 ἄτομα.

Ἡ ἀναγκαία οἰκονομικὴ ἐνίσχυση φυσικά θὰ χορηγηθεῖ ἀπὸ τὶς τρεῖς ἰαπωνικὲς Τράπεζες ποὺ εἶχαν βασικά συνεργασθεῖ μετὰ τὴν «Σάνκο» καὶ ἀπὸ ἐννέα «Trading Companies», στὶς ὁποῖες τὰ συνολικά χρέη τοῦ ἄλλοτε ναυτιλιακοῦ γίγαντα ἐφθάναν τὰ 2,6 δισεκ. δολάρια ὅταν κατέρρευσε τὸν περασμένο Αὐγούστο.

Οἱ Ἰάπωνες στρέφονται καὶ αὐτοὶ πλέον στὴν ἀγορά τῶν κρουαζιερόπλοίων, μία κατηγορία πλοίων στὴν ὁποία μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχουν ἐπιδείξει καμμία δραστηριότητα.

Πληροφορίες ἀναφέρουν ἕνα ἐπενδυτικὸ πρόγραμμα ὕψους 120 ἑκατ. δολαρίων γιὰ τὴν ναυπήγηση ἑνὸς πλοίου μεταφορικῆς ἰκανότητος 900 ἐπιβατῶν, βάσει νορβηγικῶν σχεδίων, τὸ ὁποῖο προορίζεται νὰ ἐκτελεῖ κρουαζιέρες ἀπὸ τὸ Γκουάμ πρὸς τὰ νησιά τοῦ ἀνατολικοῦ ἰσημερινοῦ.

Δύο μίλλια βόρεια ἀπὸ τὸ λιμάνι τῆς Μονρόβιας λειτουργεῖ πλέον, τὸ πρῶτο νέο διαλυτήριο τῆς περιοχῆς τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς, στὰ πρότυπα τῶν μεθόδων διαλύσεως ποὺ χρησιμοποιοῦνται στὸ Πακιστάν, καθὼς ὁ πακιστανὸς ἐπιχειρηματίας Μεκμάρ Ἀλταζαράτ εἶναι ἀπὸ τοὺς κύριους συνεργάτες τοῦ φορέα «Third World Shipbreaking Inc».

Οἱ γνωστοὶ βρεταννοὶ ναυλομεσίτες Har-ley, Mullion & Co. ἀνέλαβαν τὴν ἀποκλειστικότητα τῆς μονάδος διαλύσεων ποὺ εἶναι ἀποτέλεσμα τῶν προσπαθειῶν τοῦ IMIF γιὰ τὴν περιστολὴ τῆς ὑπερπροσφορᾶς τοννάζ μέσω τῶν ἀθρόων διαλύσεων, μετὰ τὴν ἐνθερμη ὑποστήριξη τοῦ προέδρου τῆς Λιβερίας Κ. Σ. Ντόε.

Τὸ νέο διαλυτήριο τῆς Λιβερίας στοχεύει κατ' ἀρχὴν σὲ πλοῖα βάρους περὶ τοὺς 10.000 τόννους καὶ ἐφόσον ἐπιτύχει πιστεῦται ὅτι δὲν θὰ ἀργήσει ἡ δημιουργία μιᾶς παρόμοιας μονάδος διαλύσεων καὶ στὴν κοντινὴ Νιγηρία.

Στὸ χῶρο τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς, ἡ Ἰαπωνικὴ κυβέρνησις ἐνέκρινε νομοθέτημα βάσει τοῦ ὁποίου θὰ διατεθοῦν 200 ἑκατομ. δολάρια γιὰ τὴν διάλυση μιᾶς ὀρισμένης κατηγορίας ποντοπόρων πλοίων, προφανῶς ἐκείνων ποὺ κρίνονται ἀντιοικονομικά στὴ λειτουργία τους λόγω τῆς τεχνολογικῆς ἐξελίξεως ἢ ἀνήκουν σ' αὐτὰ ποὺ ἐπιτείνουν τὴν ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Καθασάκι καὶ τῆς Μισοῦϊ συγκαταλέγονται στὸ κονσόρτιο τῶν 13 ἐταιριῶν διαλύσεως καὶ ἀνακοίνωσαν ὅτι θὰ ἀπορροφήσουν ἐντὸς τοῦ 1986 χωρη-

τικότητα 1,9 ἑκατ. τόν. d.w. ἀπὸ τοὺς ὁποίους 1,6 ἑκατομ. τόννοι θὰ ἀντιπροσωπεύουν δεξαμενόπλοια, δηλαδὴ περὶ τὸ 10% τοῦ ἰαπωνικοῦ στόλου πετρελαιοφόρων.

Ἡ διεθνὴς ναυτιλιακὴ κοινότητα ἔχει ἀπὸ τὶς 9 Φεβρουαρίου μιὰ νέα συμφωνία γιὰ τὴν νηολόγηση τῶν πλοίων, μετὰ τὴν ὑπογραφή τοῦ τελικοῦ κειμένου ἀπὸ ἐκπροσώπους 109 κρατῶν στὰ γραφεῖα τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν στὴ Γενεύη.

Τὸ κείμενο προβλέπει αὐστηρότερους ὁρους νηολογήσεως καὶ σχέσεως ἐθνικότητος πλοιοκτῆτου καὶ πληρώματος καὶ στοχεύει στὸν περιορισμὸ τῆς ἐλευθερίας τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων καὶ στὴν ἐξακρίβωση τῆς ταυτότητας τοῦ πλοιοκτῆτη.

Παρά τὸ γεγονὸς ὅμως τῆς ὑπογραφῆς τοῦ τελικοῦ κειμένου ἀπὸ ἕνα τόσο σημαντικὸ ἀριθμὸ ἐκπροσώπων κρατῶν μελῶν τοῦ ΟΗΕ, γιὰ νὰ νομοθετηθεῖ σὺν Διεθνῆς Σύμβαση ἀπαιτεῖται ἡ ὑπογραφή ἀπὸ 40 κράτη ποὺ νὰ καλύπτουν τὸ 25% τῆς παγκόσμιας χωρητικότητος, γεγονός ποὺ ἀναμένεται νὰ δημιουργήσει μεγάλη χρονικὴ καθυστέρηση.

Σὲ 6,7 ἑκατ. τόννους ὑπολογίζονται οἱ φετινὲς εἰσαγωγικὲς ἀνάγκες τῆς Βραζιλίας σὲ γεννήματα, ἀποτέλεσμα τῆς ξηρασίας ποὺ ἐπικράτησε στὶς νότιες περιοχές της.

Ἦδη γίνονται οἱ προπαρασκευές ὥστε τὰ λιμάνια τῆς χώρας ποὺ εἶναι βασικά ἐξοπλισμένα γιὰ τὴν ἐξαγωγή δημητριακῶν νὰ μπορέσουν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὶς σημαντικὲς σὲ ὄγκο εἰσαγωγές.



**YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"**



THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.
PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW •
SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS •
OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271460

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: 541361 - 268532 Cable: MEDOV Telefax: (010) 541361
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111



Αληθινή παγκόσμια δυνατότητα
Συνδυασμένη εξειδίκευση της MacGregor
και της Navire
Διεθνές Δίκτυο Επισκευών και Knowhow
Γνήσια Ανταλλακτικά
Ποιότητα στις Επισκευές

το διεθνές όνομα στα συστήματα ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων

Η MacGregor-Navire είναι ο μόνος δοκιμασμένος Οργανισμός για τη μελέτη και προμήθεια, σε ολόκληρο το φάσμα του εξοπλισμού με συστήματα ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων (cargo access equipment) και μπορεί να προσφέρει την απαραίμιλλη δυνατότητα για Νέες Κατασκευές και Επισκευές παγκοσμίως.

Επιπροσθέτως η MGN είναι ο μόνος Οργανισμός που μπορεί να επικαλεσθεί τη συνδυασμένη εμπειρία και τεχνολογία της MacGregor και της Navire, ανατρέχοντας στη γνώση των δύο εταιριών που ξεκίνησαν πριν 35 χρόνια.

Ο Οργανισμός MGN είναι ο μοναδικός νόμιμος διάδοχος των αρχικών εταιριών MacGregor και Navire και γι' αυτό έχει πλήρη και απεριόριστα δικαιώματα σε όλα τα αυθεντικά σχέδια, προδιαγραφές και ανταλλακτικά.

Οι κατάλογοι της MGN περιέχουν περί τα 25.000 πλοία που έχουν εφοδιασθεί είτε από την MacGregor είτε από την Navire, με μηχανισμούς ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως, με αποτέλεσμα την υπεύθυνα εγγυημένη επισκευή τους.

Οι επισκευαστικές ικανότητες του Οργανισμού είναι αξιόπεραστες. Οι εμπειρότατοι, εκπαιδευμένοι απ' την MGN και πλήρως εξειδικευμένοι στον τομέα μηχανισμών ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων, που έχουν σχεδιασθεί απ' την MacGregor και την Navire, μηχανικοί μας, είναι εγκατεστημένοι σε 52 επισκευαστικούς σταθμούς σ' όλο τον κόσμο.

Όλα τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται είναι γνήσια και, όπως και οι επισκευαστικές μας εργασίες, φέρουν την Διεθνή Εγγύηση της MGN παγκοσμίως.

Η εξουσιοδοτημένη από την MGN επισκευαστική μονάδα στην Ελλάδα είναι η **INAFSI**, η οποία διαθέτει στις αποθήκες της γνήσια ανταλλακτικά MGN.

MacGregor - Navire

Επιμένετε στο γνήσιο....

...προσοχή στις απομιμήσεις

Περαιτέρω πληροφορίες από:
MacGregor - Navire (F) SA
Γραφείο Ελλάδας:
Ευπλόιος 4-B, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 37
Τηλ: 4521489, 4510822
ΤΑΞ: 213945 MGN GR

‘Η άλλη λογαφία μας

ΕΦ’ ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΥΛΗΣ

‘Από τόν άσυρματιστή κ. Νίκο Καϊμάκη πήραμε τό κείμενο πού άκολουθεί καί δημοσιεύεται μέ τόν τίτλο πού επέλεξε ό ίδιος ό έπιστολογράφος, γιατί πραγματικά μιλάει «έφ’ όλης τής ύλης» στήν όποία εύχής έργο θά ήταν νά «πέσουν μέ τά μούτρα» όλοι οι άρμόδιοι καί υπεύθυνοι, πολιτικοί καί ύπηρεσιακοί παράγοντες, καί τού ύπουργείου Ναυτιλίας, καί τών άλλων ύπουργείων καί ή ίδια ή κυβέρνηση στό σύνολό της — τό κείμενο τού κ. Καϊμάκη είναι μιά κραυγή άπελπίσας από τό πέλαγος καί πρέπει νά τήν άκούσουν.

‘Ο κ. Καϊμάκης συνόδευσε τό κείμενο πού άκολουθεί μέ τήν κατωτέρω έπιστολή:

‘Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Ξέρω ότι ζητώ κάτι άν όχι άδύνατον, τουλάχιστον πολύ δύσκολο, ζητώντας νά δημοσιεύσετε τήν έπιστολή μου αυτήν λόγω πολύτιμου χώρου τού έγκρίτου περιοδικού σας (μας), αλλά ξέρω επίσης ότι πάντοτε στίς δύσκολες έποχές σταθήκατε πάντοτε πολύτιμος φίλος καί άρωγός τής Ναυτιλίας μας γενικώς. ‘Όπως θά δείτε καί στά γραφόμενά μου — τά ξέρετε άλλωστε — έχουν μαζευθεί πολλά σύννεφα στόν ναυτικό όρίζοντα, καί άν δέν φυσήξει άεράκι, ή μόρα θά ξεσπάσει δυστυχώς γιά μας, γιά τήν Ναυτιλία καί γιά τήν ‘Ελλάδα. Θερμή λοιπόν παράκλησις, άν γίνεται νά περασθεί στό άγαπητό περιοδικό.

Εύχαριστώντας έκ τών προτέρων

Μετ’ έκτιμήσεως

Ν. ΚΑΪΜΑΚΗΣ

‘Ασυρματιστής — MV MOUNT PENTELI

Πόρτλαντ, 8.2.1986

ΕΦ’ ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΥΛΗΣ

Πάει πολύς καιρός τώρα πού ό ναυτικός κόσμος μοιάζει μέ κυφέλη πού δέχθηκε είσβολή έχθρών καί προσπαθεί νά τούς αντιμετώπισει. Περίσσεια ένεργητικότητα, κινητοποιήσεις άσυνήθιστες, συναγερμός, πόλεμος. Μοιάζουν νά βρίσκονται σέ μιά δύνη άντικρουομένων είδήσεων καί δέν ξέρουν τί νά πιστέψουν. Βομβαρδίζονται από όλες τίς πλευρές, κάποτε από κομματικές σκοπιμότητες, καί κάποτε από άθέλητη κακή πληροφόρηση. ‘Η άνεργία καί τό τίναγμα στόν άέρα τών οικονομικών τού NAT, κυριώτερες καί παλαιότερες αίτίες τής θύελλας αυτής. Τό κρίσιμο σημείο όμως ξεπεράστηκε πρós

τό τέλος τού 1985 καί στίς άρχές τού 1986. Διαδόθηκε στό πέλαγο ότι ό Πρόεδρος τής ΠΕΜΕΝ είχε πληροφορίες ότι τό καινούργιο Νομοσχέδιο πού καταρτίζει τό YEN γιά τό NAT προβλέπει αύξηση τού όρίου ήλίκιας κάπου στό 55-58 χρόνια.

‘Εξαγγέλλθηκε από τό YEN ή κατάργηση τής ανακύκλωσης πού είχε χωρίσει τόν Ναυτιλιακό κόσμο σέ δύο στρατόπεδα. ‘Ανακοινώθηκε τό Νομοσχέδιο τού ‘Υπουργείου ‘Εθνικής Οικονομίας γιά τήν έξυγίανση καί σταθεροποίηση τής Οικονομίας πού άφορά πάγωμα μισθών κλπ. καί έξίσωση τού τρόπου φορολογίας όλων σταδιακά μέχρι τό 1990 καί κατά συνέπεια τήν κατάργηση τού ειδικού τρόπου φορολογίας πού ισχύει γιά τούς Ναυτικούς — λόγω τής ιδιαιτερότητας τού ναυτικού επαγγέλματος.

‘Εξαγγέλλθηκε ή ύποτίμηση τής δραχμής έναντι όλων τών νομισμάτων μέ συνέπεια τήν αύξηση τής τιμής τών αγαθών καί τήν μείωση από δύο πλευρές τού είσοδήματος τών Ναυτικών, από τήν άγορά τών ανατιμημένων νομισμάτων στό έξωτερικό γιά τίς άμεσες άνάγκες μας καί τών ανατιμημένων αγαθών στήν ‘Ελλάδα. ‘Ανακοινώθηκε από τόν κ. YEN ότι βρέθηκε ποδοσφαιριστής έν ένεργεία νά παίρνει σύνταξη άναπηρίας από τό NAT καί άλλοι 12.500 άλεξιπτωτιστές ναυτικοί μέ θαλάσσια ύπηρεσία 2 χρόνων καί τά υπόλοιπα σέ άλλο άσφαλιστικό ταμείο νά συνταξιοδοτούνται από τό NAT.

Σέ όμίλια τού Γ.Γ. τής ΠΕΠΕΝ πρós τούς ώκεανούς είπώθηκε ότι στό τέλος τού 1982 τό NAT είχε:

— 228.935.000 δολάρια στήν Τράπεζα ‘Ελλάδος.

— 1.259.000 μάρκα Γερμανίας σέ τράπεζα τής Γερμανίας.

— 1.250.000 λίρες ‘Αγγλίας στήν ‘Αγγλία.

— 260.000.000 ‘Ελβετικά φράγκα σέ τράπεζα τής ‘Ελβετίας.

Καί όλος αυτός ό πακτωλός βρέθηκε δραχμοποιημένος καί τό ταμείο τού NAT άδειανό, καί σήμερα καταχρεωμένο στίς Τράπεζες.

Διαδόθηκε στους ώκεανούς πού ζητούν έν ημέρωση μέ δίψα — καί άκριβώς αυτό έκμεταλλεύονται πολλοί πού θέλουν νά άποπροσανατολίσουν καί νά παραπληροφορήσουν — ότι καταργήθηκε ή άπαλλαγή από τόν φόρο είσαγωγής οικιακών συσκευών μέ τό είσαγόμενο δραχμοποιημένο συνάλλαγμα.

Τό φάσμα τής άνεργίας όξυνόμενο έπη-

ρεάζει δυσμενέστατα τόν Ναυτικό κόσμο, καί παρά τίς έλπίδες ότι κάποια πλοία θά γύριζαν στό ‘Ελληνικό Νηολόγιο ό άριθμός τών πλοίων συνεχώς μειώνεται, καί οι άριθμοί τών άνέργων αύξάνονται. Αύτές ήταν οι άλλεπάλληλες βολές πού έφεραν τούς Ναυτεργάτες τούς ποντοπόρους κυρίως, σέ κατάσταση άπόγνωσης. ‘Αρχισαν τά τηλεφωνήματα, τά τηλεγραφήματα στό Σωματεία καί τά ύπομνήματα διαμαρτυρίας παντού.

‘Η κύρια καί έπίσημη πηγή πληροφορόρησης, τό ραδιόφωνο — ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ στίς έκπομπές πρós τούς Ναυτικούς — άφιερώνει λίγα λόγια πάνω σέ καυτά καί ζωτικά θέματα, ή καθόλου δέν άναφέρεται σ’ αυτά καί κάνει λεπτομερέστατες περιγραφές τών τερμάτων πού έβαλε κάθε ομάδα, α μέ πιό τρόπο έβαλε ό τάδε ποδοσφαιριστής τό γκόλ, μέ κεφαλή ή άνάποδο ψαλίδι, μέ βολέ ή τακουνάκι, σέ πιό άκριβώς λεπτό κλπ. σάμπως από αυτό θά έξαρτηθεί τό ψωμί τών παιδιών μας.

Τό δελτίο τύπου τού YEN ως συνήθως έλλειπές καί έτεροχρονισμένο, ένώ θά έπρεπε αυτό νά έχει άποκλειστικές καί πρώτες είδήσεις πού άφορούν αυτό τό ίδιο τό ‘Υπουργείο.

Τελικά μάθαμε έπίσημα πρós ήμερών από τόν ίδιο τόν κ. YEN ότι δέν θά θιγούν κεκτημένα δικαιώματα άσφαλιστικά τών Ναυτικών μέ τό νέο Νομοσχέδιο περί NAT. Εύχόμαστε αυτό νά είναι μιά καλή άρχή γιά τήν έγκαιρη καί υπεύθυνη πληροφόρηση τών ώκεανών ώστε νά εκλείψει ή παραπληροφόρηση πού όπωσδήποτε ζημιώνει τούς πάντες.

Περιμέναμε, καί περιμένουμε επίσης μέ άγωνία τήν άπάντηση στό έρώτημα άν οι ναυτικοί συμπεριλαμβάνονται στό Νομοσχέδιο τού ύπουργείου Οικονομικών δηλαδή άν καταργηθεί ό ειδικός τρόπος φορολογίας τών Ναυτικών.

Στό θέμα τής δυσπραγίας τού YEN πρέπει νά άναφερθεί καί ή άδικαιολόγητος παράταση τών άποτελεσμάτων τού έτήσιου διαγωνισμού τού YEN «N. KABBADIA» πού έληγε ή προθεσμία ύποβολής έργασιών στίς 31/3/85, παρατάθηκε μέχρι 31/8/85 καί μέχρι στιγμής ούτε τό δελτίο τύπου τού YEN, αλλά ούτε καί καμμία έκπομπή τής ΦΩΝΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ δέν άνέφερε.

‘Ο ΟΤΕ από 1/12/85 αύξηση σέ τέλη τών ραδιοσυνδιαλέξεων καί τών ραδιοηλεκτρονικών από 197 δρχ. σέ 339 δρχ. γιά τήν τρίλεπτη ραδιοσυνδιάλεξη στό βραχέα καί από 81 δρχ. σέ 170 δρχ. διά κάθε δεκάλεξο τηλεγράφημα, χωρίς νά βελτιώσει τίς παρεχόμενες ύπηρεσίες του. Καί όχι μόνο αυτό, αλλά τό τελευταίο 10μηνο έπαφές πού γίνονταν ύποφερτά από ‘Ιαπωνία, Φιλιππίνες καί ‘Αν. Αυστραλία μέ τόν παράκτιο τών ‘Αθηνών τώρα είναι άδύνατες, ένώ καί από σημεία πολύ πιό μακρυνά ή έπαφή μέ τόν παράκτιο τής ΚΥΠΡΟΥ είναι εύκολη καί ή έξυπνέτησιν άπο τούς χειριστές άξιεπαινη.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, ΓΡΕΕΚΕ

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

Είπώθηκε ότι παρελήφθησαν καινούργια μηχανήματα και θα ενεργοποιηθούν σύντομα, ελπίζουμε και περιμένουμε, ωστόσο όμως δίνουμε 1.600 δρχ. για μία τριλεπτή τηλεφωνική επαφή με τα σπίτια μας μέσω Κύπρου 2.100 δρχ. μέσω Ιαπωνίας και 1.100 δρχ. από την Αμερική.

Τα προσωπικά έξοδα, τα απολύτως απαραίτητα στο καράβι τριπλασιάστηκαν αν σκεφθούμε για παράδειγμα ότι η σημαία των Ταξί της Ιαπωνίας είναι 360 δρχ. και τα 3 δολάρια για μία οδοντόκρεμα τώρα είναι 450 δρχ. χωρίς να υπολογίσουμε τα έξοδα μετάβασης στο κατάστημα.

Αν σκεφθούμε τώρα την ανεργία που μας υποχρεώνει να παραμένουμε χωρίς δουλειά εξοικισμένοι πλέον μήνες, τις τελευταίες αλματώδεις αυξήσεις στα είδη και στα τιμολόγια των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών κοινής ωφέλειας, βλέπουμε καθαρά σε ποιά κατάσταση έχουμε περιέλθει.

Είχαμε το δικαίωμα να χρησιμοποιούμε την βεβαίωση του εισαχθέντος δραχμοποιημένου συναλλάγματος για έκτελωνισμό οικιακών συσκευών και για αγορά ακινήτων. Πήγαμε ένα βήμα πίσω. Καταργήθηκε αυτή η διπλή χρήση και ισχύει μόνο ένα από τα δύο.

Έρχεται τώρα το υπό συζήτηση Νομοσχέδιο και θέλει να εξισώσει τον Ναυτικό με τον μισθωτό στη στεριά φορολογικά.

Μά είναι ποτέ δυνατό να γίνει σύγκριση μεταξύ των δύο αυτών εργαζομένων και τό άποτέλεσμα να είναι ίσο, αφού φορολογικά θα είναι στην ίδια κλίμακα; Πιο μέτρο σύγκρισης να πάρουμε; Το επικίνδυνο και το ανθυγιεινό του επαγγέλματος, το φόβο των πειρατών — πρόσφατο τό παράδειγμα του «MARIANNA» στην περιοχή των Φιλιππίνων — τό φόβο των Έξοσσετ του Περσικού Κόλπου, την ψυχονευρική των ιδίων και των συζύγων τους και των παιδιών τους ακόμα — οι καλύτεροι πελάτες των ψυχολόγων — νευρολόγων είναι σύζυγοι ναυτικών — τό ότι είμαστε οι μόνοι εργαζόμενοι που βρισκόμαστε σε έτοιμότητα στο χώρο της δουλειάς 24 ώρες τό 24ωρο στερούμενοι και τις πιο στοιχειώδεις ανθρώπινες χαρές ζώντας σε ένα περιβάλλον χιλιάδες μαρτυρικές ατέλειωτες ώρες μέχρι να γυρίσουμε στα σπίτια μας με την αβεβαιότητα του αν και πότε θα ξαναβρούμε δουλειά;

Παίρνουμε εμείς 12 μηνιαίους μισθούς τό χρόνο — εξαιρουμένων των αδειών — και αν τους πάρουμε τόν ένα χρόνο, τόν άλλο με τις καλύτερες προϋποθέσεις θα πάρουμε

4 μηνιαίους μισθούς γιατί στά 2 χρόνια οι 13-14 μήνες είναι μισθοδοτούμενοι μήνες για τό Ναυτικό. Αν λοιπόν τόν ένα χρόνο εργασθεί ό ναυτικός 12 μήνες και πάει σε κάποια φορολογική κλίμακα τών 2 εκ. δρχ. άς πούμε και του κρατηθούν 600.000 δρχ. τόν επόμενο πού θα έχει έξοδα 400.000 δρχ. θά του επιστραφούν αυτές οι 600.000 δρχ.;

Όταν μένει άνεργος και περιφέρεται στην Ακτή Μιαούλη με τί θά ζήσει τό σπίτι του; Με τις 15.000 δρχ. της άνεργίας, σε ποιόν θά πεί τόν πόνο του, ποιός θά τόν βοηθήσει; Κοινωνικό πρόβλημα τεράστιας σημασίας και ιστορική ευθύνη θά έχει αυτός πού θά κάνει τέτοιο άνοσιούργημα στους «προνομιούχους» εργάτες της θάλασσας πού τους θυμόμαστε μόνο στις προεκλογικές περιόδους και στους πανηγυρικούς τών εορτών.

Δέν ζητούμε προνόμια στις δύσκολες αυτές μέρες. Ούτε ζητήσαμε ποτέ τέτοια, ούτε μάς δόθηκαν προνόμια ποτέ. Άπλως μερικοί άναγνώρισαν τις ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος και μάς έδωσαν κάτι.

Πού είναι τά στεγαστικά δάνεια πού παίρνουν όλοι οι εργαζόμενοι;

Πού είναι ή δωρεάν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη όταν για ένα ζευγάρι διορθωτικά γυαλιά του παιδιού δίνει ό Οίκος Ναύτου 800 δρχ. για τόν σκελετό και 500 δρχ. για τούς φακούς, ενώ με 4.000 δέν αγοράζει ούτε φακούς.

Αν έξεναμίσθηκαν τά λεφτά του NAT, οι μόνοι άνευθυνοί είναι οι Ναυτικοί.

Αν μειώθηκε τό εισαγόμενο Ναυτιλιακό συναλλάγμα δέν φταίνε οι Ναυτικοί γιατί και αν τους περισσεύει κάτι και προτιμούν τις Τράπεζες της Αμερικής άς πούμε, δέν είναι ότι είναι άνθέλληνες, αλλά γιατί παίρνουν 3-4 μονάδες μεγαλύτερο έπιτόκιο, γιατί να μην τις δώσει και ή Έλληνική Τράπεζα;

Αν γέμισε ό κόσμος Πλοιάρχους, Μηχανικούς και Άστυρματιστές δέν φταίνε οι Ναυτικοί. Φουρνιές βγαίνουν κάθε χρόνο. Νά θεωρηθούν όρισμένες ειδικότητες κεκορεσμένες μέχρι να άπορροφηθούν οι υπάρχοντες, για να μην προστεθούν και άλλοι στο σκληρόπάζαρο της Μιαούλη και τών παρόρων.

Μιά σκέψη πού ίσως έλυνε τό πρόβλημα της άνεργίας και της μείωσης του Ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι ή έξης: Νά παρέμενε τό ισχύον φορολογικό καθεστώς ως έχει αφού συμπεριλάβει και άλλες ειδικότητες πού άμείβονται σαν Άξιωματικοί — Ή-

λεκτρολόγοι, Μάγειροι, Θαλαμηπόλοι — για τούς πρώτους 8-9 μήνες εργασίας στην θάλασσα, και μετά κάθε μήνας θά φορολογόταν με κάποιο ποσοστό 20% άς πούμε, έτσι στους 12 μήνες θά είχε 80% φόρο επί τών άποδοχών του, έτσι θά άναγκαζόταν να άπολυθεί στους 8-9 μήνες και αυτό έφ' όσον έβαζε τό 70-80% τών άποδοχών του στην Έλλάδα σαν συναλλάγμα.

Από τό στόμα του ίδιου του κ. Παπανδρέου στην προεκλογική του όμιλία στη Χίο άκούσαμε ότι θά έρριχνε όλο τό βάρος στην άμεση λύση τών προβλημάτων της ναυτικής οικογένειας στην επόμενη τετραετία γιατί στην πρώτη ύπήρχαν σημαντικότερα πού έπρεπε να αντιμετωπισθούν. Ευελπιστούμε και περιμένουμε, ωστόσο όμως τά προβλήματα αντί να μείνουν τουλάχιστον όπως είχαν, γιγαντώθηκαν και πολλαπλασιάστηκαν.

Κύριοι, μία μερίδα συμπαθών εργαζομένων στα κύματα, άγώνων Έλλήνων άγωνιά για την επιβίωσή της, ζητά με άπόγνωση κάποιο χέρι να της άπλωθεί για να την βγάλει από την αβεβαιότητα του αύριο και την εξαθλίωση της πού με μαθηματική ακρίβεια βαδίζει.

Βρέστε τούς υπεύθυνους όλων τών κακοδαιμονιών ή κάποιων κακοδαιμονιών και τιμωρήστε τους.

Διορθώστε τά κακώς κείμενα αλλά, προς Θεού μη πειράξετε κεκτημένα με άγώνα δικαιωμάτων τους, και είναι τόσο λίγα κι αυτά.

Άπαλύνετε τό έπιμοχθο και άπάνθρωπο και άντικιωνικό τουτο έπάγγελμα.

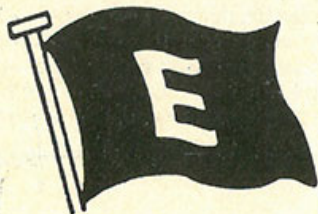
Έντάξετέ τον στο κοινωνικό σύνολο και μην προσπαθείτε να του χρυσώσετε κάποιο χάπι, μη παίρνετε τό ψωμί — τό μικρό ψωμί — μέσα από τό στόμα του ίδιου και της οικογένειάς του.

Μην τόν κατατάσετε στους προνομιούχους, γιατί ποτέ δέν ήταν και ποτέ δέν πρόκειται να γίνει τέτοιος.

Τό φιλότιμο και ή φιλοπατρία του ήταν πάντα άρετές από όλους παραδεκτές, και θά είναι για πάντα.

Δές τε τον με άγάπη, κατανόηση και συμπόνια, κι αυτός με τη σειρά του θά σας φιλήσει τό χέρι πού κάποτε τόν χτύπησε, κακία δέν κρατά, είναι ΑΝΘΡΩΠΟΣ.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪ΄ΜΑΚΗΣ
Άστυρματιστής



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP - ENGLAND

TEL. 00441 - 6284050

TLX: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185-35 PIRAEUS
GREECE

New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

ΜΟΝΟ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ ΘΑ ΛΥΣΟΥΝ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Οι κ. ύπουργοί παιδείας και ναυτιλίας προτού νά στείλουν τούς μαθητές των σχολείων στα πλοία για εκπαιδευτικές εκδρομές, καλά θά κάνανε νά τούς κατεβάσουν μιά βόλτα κάτω στην άκτι Μιαούλη του Πειραιά και νά τούς δείξουν τούς ναυτικούς πού γυρίζουν ΑΝΕΡΓΟΙ και ΑΦΡΑΓΚΟΙ χωρίς κανέναν νά ενδιαφέρεται γι' αυτούς, γιά νά καταλάβουν οι μαθητές αυτοί ότι άμα ακολουθήσουν τό ναυτικό επάγγελμα, θά έχουν τήν ίδια και χειρότερη τύχη. Πρέπει τέλος πάντων νά τό καταλάβουν ότι σήμερα ένα νέος γιά νά ακολουθήσει κάποιο επάγγελμα, τό πρώτο πού θά κοιτάξει είναι έάν θά έχει συνεχώς δουλειά ακολουθώντας τό επάγγελμα αυτό. Βέβαια μπορούσαν και οι ναυτικοί νά είχαν δουλειά συνέχεια άμα εφαρμόζετο ή 145 διεθνής σύμβαση γιά συνεχή απασχόληση και νά βρίσκουν δουλειά από τά σωματεία τους.

"Όσον αφορά τήν ανακύκλωση, πού σωστά ή ΠΝΟ ζητά πάλι τήν εφαρμογή της, αλλά γιά όλους τούς κλάδους των ναυτικών, γιατί όλοι οι κλάδοι μαστίζονται από τήν ανεργία.

Οι έφοπλιστές λένε, και πολύ σωστά βέβαια, ότι είχανε τεράστια έξοδα μέ τις παλιννοστήσεις λόγω τής ανακύκλωσης. Γι' αυτό πρέπει, έφ' όσον εφαρμοστεί ή ανακύκλωση, ό κάθε ναυτικός νά πληρώνει ό ίδιος τά έξοδα παλιννοστήσεώς του, άφού αναγκάζεται νά πληρώνει πολύ περισσότερα στους μεσάζοντες γιά νά του βρούνε δουλειά. "Ετσι και οι έφοπλιστές θά έχουν λιγότερα έξοδα και οι ναυτικοί θά βρίσκουν δουλειά εύκολα λόγω τής ανακύκλωσης.

Μέ υπόληψη
ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ
"Ανεργος Ναυτικός
Καμίνια - Πειραιάς

Πειραιάς, 9.2.1986

Σημ. Συντ: Τά «Ναυτικά Χρονικά» έπαλαμ-βάνουν γιά μιά ακόμη φορά ότι τά προβλήματα των ναυτικών μας άλλα και τά προβλήματα του ΝΑΤ καθώς και του ίσοζυγίου πληρωμών θά αντιμετωπισθούν μέ τά πολλά πλοία — γι' αυτό και εκείνο πού πρέπει νά κάνουν πρωτίστως οι ναυτικοί είναι όχι νά ζητήσουν αλλά νά αξιώσουν από τήν Πολιτεία νά πάρει εκείνα τά μέτρα πού θά εξισώσουν τό υπό 'Ελληνική σημαία πλοίο μέ τό ελληνόκτητο πλοίο μέ ξένη σημαία ώστε τά

1.300 και πλέον ελληνόκτητα πλοία ύγρου και ξηρού φορτίου άνω των 1.000 τόννων γκρός νά επιστρέψουν στό έθνικό νηολόγιο. "Η ανακύκλωση ακόμη κι άν πληρώσουν οι ναυτικοί τά έξοδα παλιννοστήσεώς τους δέν άποτελεί λύση γιατί άπλώς μοιράζει τήν ανεργία ένώ στόχος όλων μας πρέπει νά είναι νά μήν ύπάρχει ανεργία στό ναυτικό επάγγελμα.

ΝΑΤ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

"Όλοι όσοι άσχολούνται μέ τήν Ναυτιλία, έφοπλιστές, ναυτεργάτες, συνταξιούχοι ναυτικοί, κρατικοί παράγοντες, τύπος, μι-λουν γιά τό κατάντημα του Ναυτικού "Απομαχικού Ταμείου του άλλοτε εύρωστοτέρου άσφαλιστικού οργανισμού τής χώρας, πού τώρα δανείζεται γιά νά πληρώσει τις συντάξεις και του όποιου τό μέλλον θεωρείται άβέβαιο υπό τις επικρατούσες σήμερα συνθήκες.

Και παρότι όλοι οι άναφερθέντες άνήκου-με στην ίδια οικογένεια και ή ζωή του ενός μας εξαρτάται από τήν ζωή του άλλου και ή ζωή όλων μας μαζί εξαρτάται από τήν ζωή τής Ναυτιλίας δέν σταματάμε νά μαλώνουμε γιά τό άτομικό μας έκαστος συμφέρον, είτε είναι οικονομικό, είτε πολιτικό.

Τό κράτος κατά καιρούς γιά λόγους οικονομικούς και πολιτικούς έφερε στό ΝΑΤ ό-μάδες ανθρώπων πού δέν είχαν καμιά σχέση μέ τόν οργανισμό αύξησε επίσης τά κα-τώτατα όρια των συντάξεων των γιά λόγους κοινωνικούς επισφραγίζοντας έτσι τήν ενεργό συμμετοχή του στα οικονομικά του ΝΑΤ.

Οι έφοπλιστές εξάλλου άντέδρασαν και εξακολουθούν νά άντιδρούν στό δίκαιο αί-τημα των πλοιάρχων και των Μηχανικών νά συνταξιοδοτούνται μέ τό 80% του συμβα-τικού μισθού τήν στιγμή πού όλοι οι άλλοι συνταξιούχοι ναυτικοί παίρνουν συντάξεις πού κυμαίνονται από 30 έως 120%, έτάχθη-σαν επίσης εναντίον τής αύξήσεως των ε-ργοδοτικών εισφορών προς τό ΝΑΤ και τώρα τελευταία ζητούν νά κόψουν και τήν ΑΤΑ.

Οι εργαζόμενοι από τό άλλο μέρος δέν άποδέχονται τήν αύξηση του όριου ηλικίας προς συνταξιοδότηση, χωρίς νά καταλα-βαίνουν ότι παραβλάπτουν τά ίδια τά συμ-φέροντά των. Διότι μέ τό νά βγαίνει κανείς στην σύνταξη στά πενήντα του κάμνοντας έ-να πρόχειρο ύπολογισμό ότι θά παίρνει σάν πάγιο μιά μειωμένη σύνταξη αλλά θά μπα-ρκάει μέ άνασφάλιστα σκάβει τόν ίδιο του τόν λάκο, ύποβληθώντας και ένθαρρύνον-τας τήν φυγή των πλοίων από τό ελληνικό

νηολόγιο, προσφέροντας στα άνασφάλιστα πεπειραμένο προσωπικό προς ζημίαν τής έ-θνικής οικονομίας και του ΝΑΤ, κατά συνέ-πεια και του ίδιου καθότι όταν τό ΝΑΤ δέν έ-χει πόρους δέν πρόκειται νά του δώσει τήν ψυχή του.

Και έρωτώ, οι πραγματικοί επαγγελματι-κοί ναυτικοί συνταξιούχοι τί πρέπει νά γί-νουν; Νά πεθάνουν τής πείνας; Νά πεθάνου-με όπως πεθαίναμε στον πόλεμο και παίξα-με τήν ζωή μας κορώνα γράμματα οι επιζή-σαντες του πολέμου γιά τήν έλευθερία τής Πατρίδας μας. "Αγωνισθήκαμε πολλά χρό-νια στην θάλασσα, συντελέσαμε στην άνά-πτυξη τής Ναυτιλίας και γιά τό συμφέρον του "Εθνους και γιά τό συμφέρον των έφο-πλιστών και γιά τό δικό μας φυσικά συμφέ-ρον αλλά και των μεταγενέστερων πού βρή-καν έτοιμο στρωμένο τραπέζι και συνεισφέ-ραμε τά περισσότερα στό ΝΑΤ, άνάλογα μέ τούς μισθούς πού παίρναμε.

Πιστεύω λοιπόν ότι γιά νά σωθεί τό ΝΑΤ και νά μπορέσει νά σταθεί στα πόδια του ά-παιτούνται βαθείες τομές. Τά λεγόμενα ότι τό Κράτος και οι έφοπλιστές χρωστούν στό ΝΑΤ ένδέχεται νά περιέχουν αλήθεια. "Αλ-λά άν ύποτεθεί ότι έπαιρνε τό ΝΑΤ τά όφει-λόμενα θά ήταν ύπόθεση όλίγου μόνο χρό-νου νά τά καταναλώσει και νά επανέλθει εις τήν πρωτέραν κατάσταση.

Τό πρόβλημα έπομένως δέν είναι εκεί. Τό πρόβλημα συνίσταται εις τό ότι τά πλοία των όποιων τά πληρώματα πληρώνουν απο-μαχικά στό ΝΑΤ συνεχώς έλαττώνονται ό δέ αριθμός των συνταξιούχων συνεχώς αύξά-νεται μέ γρήγορο ρυθμό. Γιά νά αντιμετωπι-σθεί λοιπόν αυτό πού συμβαίνει πρέπει όλοι οι ένδιαφερόμενοι νά βοηθήσουν.

Και πρώτο και κύρια τό κράτος νά πάρει ό-λους τούς λεγόμενους παρείσασκτους από τό ΝΑΤ πού μέ τις συντάξεις τής κοινωνικής πολιτικής πού παίρνουν άποτελούν φορτίο δυσβάστακτο στό ταμείο και νά τούς βάλει σέ έναν άλλο φορέα, ή νά πληρώνει στό ΝΑΤ τις συντάξεις τους.

Τό ΝΑΤ όσο είχε τούς πλήρωνε τις συντά-ξεις, τώρα δέν έχει. Τί πρέπει νά γίνει;

"Αλλά άν θέλομε νά μιλήσουμε και γιά κοι-νωνική δικαιοσύνη, πιστεύω ότι περισσότε-ρα δικαιώματα έχουν εκείνοι πού θαλασσο-πνίγηκαν εις όλη τους τήν ζωή μέσα σέ κιν-δύνους και στερήσεις γιά μιά καλλίτερη σύνταξη και πού μέ αίσθημα πικρίας βλέ-πουν τώρα τήν σύνταξη των και συνθλίβεται προς όφελος των άσχετων άξεπτωτιστών των όποιων ή σύνταξις συνεχώς άνεβαίνει και οι όποιοι παίρνουν συντάξεις και από άλλα ταμεία έφόσον δέν ύπηρέτησαν εις τήν Ναυτιλία αλλά κάπου στην ξηρά.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIES
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

Από τό μέρος των επίσης οι έφοπλιστές όφείλουν νά δείξουν κατανόηση στά προβλήματα των συνταξιούχων διότι τούς χρεωστούν πολλά, καθότι υπήρξαν οι πολυτιμότερες συνεργάτες των.

Αλλά και οι εργαζόμενοι πού έχουν μπροστά των περισσότερα χρόνια από τούς συνταξιούχους πρέπει νά αναλογισθούν τίς ευθύνες των άν θέλουν νά υπάρξει τό ΝΑΤ άν θέλουν νάχουν κάποια σύνταξη της προκοπής και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη τότε πού θά τήν χρειασθούν, σκεπτόμενοι ότι στην θέση πού βρισκόμεθα έμεις σήμερα, θά εύρίσκονται εκείνοι αύριο.

Σας εύχαριστώ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΦΗΚΑΡΗΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς 10.2.86

Σημ. Συντ.: Όλοι έχομε ύποχρέωση, γιατί αυτό έπιβάλλει τό μέλλον της Ναυτιλίας, νά προσέξουμε τούς πραγματικούς συνταξιούχους του ΝΑΤ, εκείνους δηλαδή πού ανάλωσαν πραγματικά τή ζωή τους γιά τή δημιουργία του μεταπολεμικού ναυτικού θαύματος τό όποιο είχε σαν συνέπεια και τήν άνθιση του ΝΑΤ πού παρέμεινε άνεμετάλλευτη από τούς διοικούντες. Γιά νά άντιμετωπισθούν τά σημερινά προβλήματα του ΝΑΤ, πέρα από τήν έκκαθάριση του μητρώου των συνταξιούχων από όλους εκείνους πού δέν έχουν εισφέρει ούτε μία δραχμή, χρειάζεται νά αύξήσουμε τόν αριθμό των εισφερόντων πλοίων και αυτό δυστυχώς δέν φαίνεται νά τό άντιλαμβάνονται εκείνοι πού έχουν τίς σχετικές ευθύνες.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΗΓΗ ΠΛΟΥΤΟΥ

Αξιοτίμοι κύριοι,

Γιά νά φτιάξει ή κατάσταση της ναυτιλίας και νά δούνε οι ναυτικοί καμμία άσπρη μέρα, πρέπει νά εφαρμοστούν αυτά πού έγραψε στό περιοδικό σας στις 15/1/86 ό έφοπλιστής αλλά και ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΗΣ κ. Λέων Λεμός. Τά γραφόμενα του κ. Λεμού πρέπει νά τά μελετήσει μετά μεγάλης προσοχής ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής και γενικότερα ή κυβέρνηση και νά τά θέσει σε έφαρμογή γιά τήν άνάπτυξη της Ναυτιλίας, ή όποια είναι πηγή πλούτου και πολιτισμού.

Μέγα τό της θάλασης κράτος λένε. Δέν λένε μέγα τό κράτος των χωραφιών, ούτε μέγα τό κράτος του τουρισμού, ούτε μέγα τό κράτος πού έχει πολλούς δημοσίους υπαλλήλους.

Επίσης άπαντες, και πρώτη ή κυβέρνηση, πρέπει νά πάψουν νά θεωρούν τούς ναυτικούς σαν μειονότητα πολιτών κατωτέρας ποιότητας, γιατί οι ναυτικοί υπερτερούν ά συγκρίτως από τούς στεριανούς, έπειδή ό

κάθε ναυτικός «πολλών ανθρώπων είδεν άστεα και νόον έγνων».

Σας εύχαριστώ.

Μέ τιμή
ΠΕΤΡΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Ναυτικός.

Κερατσίνι, 8.2.1986

Η ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΤΟΥ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ χαρά πληροφορήθηκα γιά τήν άπονομή έπαίνου και τιμητικής πλακέτας στον διευθυντή συντάξεως του περιοδικού σας κ. Δημ. Χ. Τσαπράλη από τήν Π.Ε. Πλοίαρχων Ε.Ν. γιά τίς ύπηρεσίες πού γιά πολλά χρόνια πρόσφερε και εξακολουθεί νά προσφέρει στην Ναυτιλία και συγχαίρω έγκάρδια τόν βραβευθέντα καθώς και τόν Πρόεδρο της Π.Ε.Μ.Ε.Ν. συνάδελφο καπταν Γιάννη Ψαρρά γιά τήν εμπνευσή του.

Εύχομαι στον άγαπητό φίλο κ. Δ. Χ. Τσαπράλη νά εξακολουθήσει γιά πολλά άκόμη χρόνια και μέχρι βαθειά γεράματα νά παρέχει τίς πολύτιμες ύπηρεσίες του στη Ναυτιλία και τούς ανθρώπους της και νά είναι πάντα ύγιής και άκούραστος συμπαραστάτης στις μπουνάτσες αλλά πιό πολύ στις φουρτούνες πού θά συναντάνε στά ταξείδια τους.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
Συν/χος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Χαλάνδρι, 10.2.1986

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Μάλλον άφελές, άν μή τί άλλο, φαίνεται τό έρώτημα του ναυτικού, όπως διατυπώνεται στό σχόλιό σας «Ένα νομικό θέμα» (Ν. Χρονικά 1.2.86 σελ. 3) άν δηλαδή δικαιούται αποζημίωση έπειδή μετά τόν θάνατο του πλοιοκτήτου του (του έφοπιστού κατά κυριολεξίαν) τά πλοία του διενεμήθησαν μεταξύ των παιδιών του, άν και τό πλοίο στό όποιο ύπηρετεί δέν άλλαξε ούτε εταιρία ούτε σημαία.

Έργοδότης του είναι προφανώς ή πλοιοκτήτρια εταιρία από τήν όποια μπορεί νά ά-

ξιώσει αποζημίωση όταν συντρέχουν οι προς τόυτό νόμιμες προϋπώθεσεις, όπως άπόλυση, άλλαγή σημαίας, άσθένεια κλπ., χωρίς νά σκοτίζεται άν πέθανε ό έφοπιστής και τί έκανε μέ τά άλλα του πλοία. Πιστεύω δε ότι και ή επαγγελματική του όργάνωση αυτό θά τόν συμβουλευσει, εκτός άν έφαιρεθεί κάτι άλλο πού δέν μπορεί νά φαντασθεί κανείς βάσει της κειμένης νομοθεσίας, αλλά καμμία φορά τά φαντάζονται οι επαγγελματικές όργανώσεις όπως π.χ. ή ΠΝΟ πού έχει άποφανθεί σε περιπτώσεις άπολύσεως του πληρώματος, κατόπιν ζημίας από σύγκρουση του πλοίου ή όποια είναι έπισκευάσιμος και πριν ή διαπιστωθεί πόσο θά διαρκέσουν οι έπισκευές, ότι οι ναυτικοί δικαιούνται άμέσως τήν αποζημίωση του ναυαγίου και όχι εκείνη της άπολύσεως λόγω προσωρινής άνικανότητας του πλοίου.

Μετά τιμής
Π. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 4.2.1986

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ μεγάλη χαρά πληροφόρηθηκα τίς έστω και καθυστερημένες δηλώσεις του ύπουργού κ. Άλεξανδρή καθώς και του προκατόχου του κ. Κατσιφάρα γιά τήν άναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Πιστεύουμε ή επόμενη κίνηση του κ. ύπουργού θά είναι ή ύλοποίηση των δηλώσεών του και ό καθορισμός επιτέλους ήμερομηνίας ενάρξεως των εργασιών γιά τήν λειτουργία του Ναυτικού Πανεπιστημίου.

Τί άλλο περιμένουμε κύριε διευθυντά γιά νά βγει ή σχετική άπόφαση; Ποιό άλλο κράτος περιμένουμε νά κάνει τό ναυτικό πανεπιστήμιό του γιά νά παραδειγματισθούν και έμεις; Τήν Ζανζιβάρη, τό Θιβέτ, τήν Μογγολία. Δέν ύπάρχει κράτος πού έστω και μέ μικρή έμπορική ναυτιλία νά μην έχει τό ναυτικό πανεπιστήμιό του. Θά άναφέρω μερικά κράτη όπως δημοσίευσαν τά «Ναυτικά Χρονικά» (15.1.85 σελ. 77), ΗΠΑ, ΕΣΣΔ, Πολωνία, Βέλγιο, Ρουμανία, Βουλγαρία, Νότιος Κορέα, Τουρκία (... και ή Τουρκία), Γερμανία, Ιαπωνία, Αίγυπτος, Λαϊκή Κίνα, Ιταλία, Γαλλία, Ολλανδία, Ιράν, Φιλιππίνες, Ισπανία κλπ. κλπ.

Φαντασθήτε κύριε διευθυντά οι άπόφοιτοι πλοίαρχοι/μηχανικοί των ΑΔΣΕΝ νά ενεγράφοντο στό ναυτικό πανεπιστήμιό της Τουρκίας γιά περαιτέρω ναυτική κατάρτιση και καταξίωση. Πιστεύω τότε, έπειδή ή Πολι-

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΚΑΛΑΜΑΤΑ και ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 — ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 ZERV GR

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΙΤΕΡΗ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

τεία θα έθιγγο, θα έσπευδε να δημιουργήσει το δικό μας ναυτικό πανεπιστήμιο.

Τί περιμένουμε λοιπόν; Μήπως μάς λείπει το καθηγητικό προσωπικό; Έκατοντάδες έλληνες πλοίαρχοι και μηχανικοί Ε.Ν. που διευθύνουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Πειραιώς είναι απόφοιτοι ξένων πανεπιστημίων με ανάλογες πανεπιστημιακές διατριβές.

Μήπως μάς λείπουν οι εγκαταστάσεις; Οι εγκαταστάσεις των ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου είναι πολύ ανώτερες από τις εγκαταστάσεις άλλων ελληνικών ανωτάτων σχολών που λειτουργούν σήμερα.

Ένα πράγμα μάς λείπει κύριε διευθυντά ή μάλλον έλλειπε μέχρι σήμερα. Η βούληση. Άλλά αυτήν την έχει ο κύριος ύπουργός και τό έχει δείξει. Πρέπει όμως να έπισπεύσει. Νά έχει δέ ύπ' όψη του ό κ. ύπουργός ότι με την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, όπως ήδη έχει εξαγγείλει, θα ικανοποιήσει αιτήματα χιλιάδων αξιωματικών Ε.Ν. που ή υποστήριξη τους προς αυτόν θα παίξει μεγάλο και θετικό ρόλο στην πολιτική του καριέρα. Βλάβες δέν προξενεί σέ κανέναν. Η ανωτατικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης μόνο όφέλη θα έπιφέρει.

Εύχαριστώ γιά την φιλοξενία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 24.1.86

Σημ. Συντ.: Έχει όπόλυτο δίκαιο ό φίλος ό έπιστολογράφος, ή ίδρυση του Ναυτικού Πανεπιστημίου πρέπει να έπισπευθεί, αλλά σέ καμιά περίπτωση δέν μπορεί να υιοθετηθεί ή πρόταση του προέδρου της ΕΔΗΚ κ. Ίωάν. Ζιγδή γιά εγκατάσταση του Ναυτικού Πανεπιστημίου στην Ρόδο, ή φυσική του θέση είναι στην σημερινή ναυτική πρωτεύουσα της χώρας, στον Πειραιά. Κι' αν γιά όποιοσδήποτε άλλους λόγους τό ναυτικό Πανεπιστήμιο ήταν ανάγκη να εγκατασταθεί σέ νησί, αυτό τό νησί έπρεπε να είναι ή αυτομόνα Χίος.

ΚΑΙ ΑΛΛΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΔΙΕΣΩΣΕ ΒΙΕΤΝΑΜΕΖΟΥΣ

Άξιότιμοι Κύριοι,

Έπί τη εύκαιρία των τελευταίων δημοσιευμάτων σας περί βραβεύσεως της Ένώσεως Έλλήνων Πλοίαρχων από την Άκαδημία Άθηνών θα παρακαλούσα την δημοσιεύσειν της κάτωθι έπιστολής μου.

Άκόμα ένας Έλλην Πλοίαρχος, ίσως κι άλλοι πολλοί, του όποιου τό όνομα δέν αναφέρεται μεταξύ των 42 τιμουμενων Έλλήνων Πλοίαρχων.

Μιά Χριστουγεννιάτικη κάρτα πού έπεσε στα χέρια μου, Δεκ. 1985, από μία Βιετναμέζικη οικογένεια, των κατοίκων Καλιφόρνιας Η.Π.Α. τά λέει όλα.

οί άνθρωποι (σου) της βάρκας
HIEU VAN NGO
ή οικογένειά του
και οι φίλοι του»

Ό φίλος μου καπτ. Νικόλας Άνωμήτρης δέν τό πολυσυζητήσε. Όυτε έζήτησε (ζητά) αναγνώριση καμμία. Κι αυτό μέσα στην σιωπηρή ρουτίνα των καθηκόντων του κάθε Έλληνα ποντοπόρου πλοίαρχου.

Μέ τιμή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
PANAGOPULOS ASSOCIATES INC.

Νέα Υόρκη, 14 Ιανουαρίου 1986

Σημ. Συντ.: Η βράβευση από την Άκαδημία Άθηνών των πλοίαρχων πού περισυνέλεξαν Βιετναμέζοι φυγάδες ή πήραν μέρος στην μεταφορά των Παλαιστινίων από τη Βηρυττό έγινε έπειτα από ύπόδειξη της Ένώσεως Πλοίαρχων και των σηλών αυτών. Πρέπει να σημειωθεί ότι ό έντοπισμός των πλοίαρχων αυτών έγινε από την Ένωση Πλοίαρχων με ειδική έρευνα στις όρμους υπηρεσίας του ΥΕΝ καθώς και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και όπωσδήποτε ή παράλειψη του καπταν Νικόλα Άνωμήτρη σέ καμιά περίπτωση δέν ήταν σκόπημη — έπισημαίνουμε τό τελευταίο ιδιαίτερα γιατί παρακολουθήσαμε από πολύ κοντά τις προσπάθειες πού κατέβαλε ή Ένωση Πλοίαρχων και Ιδιών ό γενικός της γραμματέας κ. Άθαν. Βαρίνος γιά τον έντοπισμό των πλοίαρχων πού είχαν περισυλλέξει Βιετναμέζους.

Η ΓΝΩΣΗ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΜΗ

Τό έιπε πρίν τέσσερις αιώνες ό FRANCIS BACON. Σήμερα κανείς δέν τό άμφισβητεί. Είναι βασικό θέμα έπιβίωσης γιά τά έθνη, γιά τά διάφορα κοινωνικά σύνολα, και γιά τά ότομα πού τά άποτελούν, να διαθέτουν την άπαραίτητη γνώση.

Γιατί μόνον έτσι παραμένουν παραγωγικά και ανταγωνιστικά. Αυτός πού γνωρίζει έπιτυγχάνει. Η λέξη κλειδί είναι «KNOW HOW».

Η Έλληνική ναυτιλία ύπάρχει χάρις στην γνώση πού διαθέτει τό έμψυχο ύλικό μέσα στα πλοία και στα γραφεία άπ' όπου διευθύνεται ή ναυτιλία κι' άκόμα πιό πέρα στις άκραιές θέσεις πού όριοθετούν τό χώρο της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Έχουμε άραγε συνειδητοποιήσει πώς σ' αυτό τό χώρο της γνώσης παίζεται τό μέλλον της έθνικής ναυτιλίας μας;

Κι' άκόμη πώς εκεί ύστερούμε άπελπιστικά;

Γιατί, ενώ όλοι μας έχουμε την άπαίτηση από κάθε γιατρό, κάθε μηχανικό, δικηγόρο κλπ., να παρακολουθεί, να μελετά, και να πληροφορείται την εξέλιξη του κλάδου του γιατί δέν ζητάμε τό ίδιο από ένα πλοίαρχο, κι' από ένα ναυτικό μηχανικό; Και πώς τον βοηθάμε να έπιτύχει αυτή την ενημέρωση στα μακρινά, μοναχικά του ταξίδια;

Έμείς ή διοίκηση, έμείς ή πλοιοκτησία, έμείς τό συνδικαλιστικό του σωματείο;

Μήπως όργανώσαμε ποτέ κάποια ενημερωτική διάλεξη, κάποιο έπιμορφωτικό σεμινάριο; Μήπως τό στείλαμε ποτέ κανένα έντυπο με τις παγκόσμιες έξελίξεις;

Τότε, πώς ό πλοίαρχος μετά δέκα - δεκαπέντε χρόνια από τότε πού πήρε τό τελευταίο δίπλωμά του θα εξακολουθεί να διαθέτει την άπαραίτητη έκσυγχρονισμένη γνώση;

Οί ναυτικοί έκδοτες έχουν άποθαρρυνθεί, οί ναυτικοί συγγραφείς έχουν άπογοητευθεί από την άδιαφορία της Πολιτείας πού με άπόλυτη έπιτυχία όδηγεί στην άδιαφορία του ναυτικού γιά τη γνώση.

Δυστυχώς ή γνώση στην Έλλάδα είναι άκόμη δυσεύρετη. Κι' ή ναυτική μας έπιβίωση δέν εξαρτάται από τις φιάστες αλλά από τη γνώση.

Η Ένωση Πλοίαρχων έβράβευσε φέτος, γιά πρώτη φορά, ανώτατους αξιωματικούς, προερχόμενους από τις τάξεις της, γιά τις ύψηλές θέσεις πού κατέλαβαν στην διοίκηση της ναυτιλίας μας.

Δίκαιος και άξιος ό έπαινος.

Όμως, τό Νικόλαο Κροντήρη ποιος και πότε θα τον βραβεύσει; Δέν ήταν αυτός πού δίδαξε Ναυτιλία τον σημερινό άρχηγό του λιμενικού Άρ. Παπανδρέου; Τόν ύπαρχηγό του Λ.Σ. τό συγγραφέα της ναυτιλίας Χρ. Ντούνη; Και τον άρχιπλοίαρχο Δημαράκη, Τό λιμενάρχη Πειραιά κ. Μ. Πελοποννήσιο; Κι' όλους έμάς τους καπετανέους, τους διευθυντές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων; Δέν είναι αυτός πού έβγαλε τόσα ναυτικά βιβλία στην Έλλάδα; Κι' άκόμη τό ALMA-NAC στην Έλληνική γλώσσα;

Άραγε, πόσο έχει αντίληφθεί ό ναυτικός, ό συνδικαλιστικός και ό διοικητικός μας κόσμος αυτήν την προσφορά στην ναυτιλιακή γνώση του Ν. Κροντήρη πού πάνω από τριανταπέντε χρόνια δίδαξε και έγραψε Ναυτιλία με διεθνείς αναγνώσεις του έργου του;

Θέτω σέ κάθε ενδιαφερόμενο τό έρώτημα:

«Πρέπει να έχουμε στό μέλλον άνθρωπους πού να αναλίσκονται εργαζόμενοι στην προσφορά γνώσης στό ναυτιλιακό μας χώρο;» Άν ναι, τότε πρέπει να σεβόμαστε την ιστορία και να τό δείχνουμε στους νεώτερους με τά έργα μας.

Γιατί, ή δύναμη σ' ένα πρόσωπο έρχεται και παρέρχεται. Όμως, ή γνώση πού μεταδίδεται από τό ένα πρόσωπο στους άλλους, τους πολλούς και άνώνυμους, είναι δύναμη πού παραμένει, ανανεώνεται και αύξάνει.

ΚΩΣΤΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοίαρχος — Συγγραφέας

Πειραιάς, 5.2.1986

ΣΤΟ ΑΝΕΓΕΙΡΟΜΕΝΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "TERPSITHEA MARKET"

ΣΥΜΒΟΛΗ ΟΔΩΝ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ, ΒΑΣ. ΚΩΝ/ΝΟΥ
ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ (ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ)

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ
ΥΠΟ ΤΩΝ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥΧΩΝ ΚΛΗΡ. ΜΑΡΙΑΣ ΤΣΙΤΣΙΚΑ
ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛ.: 6410512 — 3616535

ΑΠΟ: HIEU VAN NGO
1724 W. 165 TH PL. CARDENA, CALIF 90247
ΠΡΟΣ: CAPT. NICOLAOS ANOMITRIS
M/T HAWAIIAN SEA
GROTON PACIFIC CARRIERS INC
450 PARK AVE N. YORK N.Y. 10022

«Ένθυμούμενοι φίλους σάν έσένα τά Χριστούγεννα και πάντοτε είναι εύχαρίστησις. Μέ τις καλύτερες εύχές μας σέ σένα, την οικογένειά σου, τους φίλους και τό πλήρωμά σου.

Χαρούμενες έορτές και εύτυχές τό Νέο Έτος.

Μέ τους καλύτερους χαιρετισμούς μας

Τό λιμάνι του Πειραιά

Ειδικά τιμολόγια για έπισκευαζόμενα στη λιμενική περιοχή πλοία

Καθορίστηκε από τον Όργανισμό Λιμένων Πειραιώς ειδικό τιμολόγιο έπισκευαστικών δικαιωμάτων για την αποπεράτωση του μετασκευαζομένου δεξαμενοπλοίου «Αγία Έλένη» ex "Ugland obo six" σημαίας Κύπρου και για την παραμονή σε έπισκευαστική θέση, πέραν των 120 ημερών, του μετασκευαζομένου έπιβατηγού - όχηματαγωγού πλοίου «Χανιά» ex «Πήγασος».

Για τό πρώτο πλοίο τό ειδικό τιμολόγιο παραμονής στό Ντόκ τής Έπισκευαστικής Βάσεως Περάματος έγκρίθηκε και ισχύει για 60 ήμέρες, ενώ για τό δεύτερο τό τιμολόγιο ισχύει για έξι μήνες, ώστε νά εκτελεστούν οί προγραμματισμένες, μεγάλης εκτάσεως, μετασκευαστικές έργασίες.

Η έγκριση και στίς δύο περιπτώσεις παρέχεται υπό τούς εξής όρους:

- Τά σχετικά δικαιώματα του ΟΛΠ για όλόκληρο τό παραπάνω χρονικό διάστημα (60 ημερών και έξι μηνών, αντίστοιχα) θά παραμείνουν σταθερά και θά είναι ίσα μέ εκείνα πού προβλέπονται στό τιμολόγιο τής κλίμακας τής παραγράφου 5/1/1, σε συνδυασμό μέ τήν παράγραφο 5/1/2 του άρθρου 5 του οικείου κανονισμού για τήν παραμονή πλοίων σε έπισκευαστική θέση κατά τήν 121η ήμέρα.

- Σε περίπτωση πού για όποιοδήποτε λόγο ή αίτία δέν εκτελεστούν στό πλοίο οί προγραμματισμένες μετασκευαστικές έργασίες ή δέν τηρηθεί ή εκπληρωθεί όποιοσδήποτε όρος τής συμβάσεως, θά ανακληθεί αυτόδικαίως

και στό πλοίο θά καταλογισθούν, αναδρομικά, από τήν επομένη τής λήψεως τής σχετικής αποφάσεως, μέ τήν όποία έγκρίθηκε ή ύπαγωγή τους στό ειδικό τιμολόγιο, τά προβλεπόμενα δικαιώματα.

Για τό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Χανιά» ισχύουν τά άνωτέρω και στήν περίπτωση πού τουτο παραμείνει σε θέση των ιδιωτικών ναυπηγείων, πού λειτουργούν εντός τής λιμενικής περιοχής.

Στήν περίπτωση αυτή θά εφαρμοσθεί τό τιμολόγιο πού ισχύει για παραμένοντα πλοία σε ιδιωτικά ναυπηγεία, πού λειτουργούν εντός τής λιμενικής περιοχής, κατά τήν 121η ήμέρα.

Έξ άλλου παρατάθηκε γά 60 ήμέρες ή παραμονή του μετασκευαζομένου φορτηγού πλοίου «VOYAGER» σε έπισκευαστική θέση μέ μειωμένο τιμολόγιο.

Νέοι έπιβατικοί σταθμοί στό λιμάνι

Από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς ανακοινώθηκε ότι σύντομα πρόκειται νά αρχίσουν οί έργασίες διαμορφώσεως του κτιρίου, πού βρίσκεται στήν προβλήτα ΙΙΙ τής Άκτς Ξαβερίου, ώστε νά λειτουργήσει ως έπιβατικός σταθμός εξυπηρέτησεως έπιβατών έξωτερικού.

Στό κτίριο θά στεγασθούν κεντρικές ύπηρεσίες του Όργανισμού, του Κεντρικού Λιμεναρχείου και του Τελωνείου, ενώ στό ισόγειο θά διατεθεί χώρος, όπου θά λειτουργούν καταστήματα άφορολογήτων ειδών (FREE SHOPS) και Τραπεζών, καθώς και κυλικεία.

Έτσι μέ τήν ολοκλήρωση των έργων

διαμορφώσεως στό σημείο αυτό, σε συνδυασμό και μέ τό εκθεσιακό κέντρο και τά άλλα έξωραίστικά και συγκοινωνιακά έργα, πού κατασκευάστηκαν από τόν Όργανισμό στήν περιοχή αυτή, προβλέπεται ανάπτυξη και μεγαλύτερη ανάπτυξη του εύρύτερου χώρου τής πόλεως του Πειραιά.

Ειδικότερα για τήν όργάνωση και λειτουργία των καταστημάτων άφορολογητων ειδών, ό πρόεδρος και ό προϊστάμενος Ύπηρεσιών του ΟΛΠ κ.κ. Γ. Πρασιανάκης και Γ. Κλαυδιανός είχαν συνεργασία μέ στελέχη του Όργανισμού «Καταστήματα Άφορολογήτων Ειδών» (Κ.Α.Ε.).

Σύμφωνα μέ τό πρόγραμμα τά σχετικά έργα προβλέπονται νά ολοκληρωθούν μέσα στό 1987.

Έξ άλλου έχει αποπερατωθεί ό νέος σύγχρονος έπιβατικός σταθμός στήν προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου και πολύ σύντομα αναμένεται νά παραδοθεί στήν εξυπηρέτηση του έπιβατικού κοινού.

Σύντομα

- Παραλήφθησαν από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς τά 10 νέα όχήματα στοιβάσεως και μεταφοράς έμπορευματοκιβωτίων, αξίας 332 εκατ. δρχ. και χρησιμοποιούνται ήδη στήν εξυπηρέτηση τής φορτοεκφορτωτικής κινήσεως.

- Δύο ρυμουλκά, τά Ν. 2 και 3, θά εκποιήσει ό Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Ηδη έγκρίθηκε ή παράδοση των δύο ρυμουλκών στήν αρμόδια ύπηρεσία για νά προβεί τό συντομότερο στήν εκποίησή τους στήν κατάσταση πλευστότητας, πού βρίσκονται σήμερα.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σύμφωνα με τό έτήσιο στατιστικό δελτίο του Λούδς Ρέτζιστερ, ο πίνακας των 45 χωρών του κόσμου που τό 1985 είχαν έμπορικό στόλο άνω του ενός εκατομμυρίου τόννων γκρός, έχει ως ακολούθως (σέ παρένθεση ή επί πλέον ή έλαττον διαφορά σέ σύγκριση με τό 1984. Οί άριθμοί σέ χιλιάδες τόννους):

LIBERIA	58.180 (- 3.845)
ΠΑΝΑΜΑΣ	40.674 (+ 3.430)
ΙΑΠΩΝΙΑ	39.940 (- 418)
ΕΛΛΑΣ	31.032 (- 4.027)
Ε.Σ.Σ.Δ.	24.745 (+ 253)
Η.Π.Α.	19.518 (+ 226)
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	15.339 (- 2.324)
ΚΙΝΑ- ΦΟΡΜΟΖΑ	14.896 (+ 1.637)
Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	14.344 (- 1.531)
ΙΤΑΛΙΑ	8.843 (- 315)
ΓΑΛΛΙΑ	8.237 (- 708)
ΚΥΠΡΟΣ	8.196 (+ 1.468)
ΝΟΤ. ΚΟΡΕΑ	7.169 (+ 398)
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	6.858 (+ 1.074)
ΙΝΔΙΑ	6.605 (+ 190)
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	6.505 (- 8)
ΙΣΠΑΝΙΑ	6.256 (- 749)
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	6.177 (- 65)
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	6.057 (+ 336)
ΔΑΝΙΑ	4.942 (- 269)
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	4.594 (+ 1.153)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	4.301 (- 285)
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	3.907 (+ 715)
ΤΟΥΡΚΙΑ	3.684 (+ 560)
ΚΑΝΑΔΑΣ	3.344 (- 106)
ΠΟΛΩΝΙΑ	3.315 (+ 48)
ΣΟΥΗΔΙΑ	3.162 (- 358)
ΣΑΟΥΔΑΡΑΒΙΑ	3.137 (- 726)
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	3.024 (+ 357)
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	2.699 (+ 17)
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	2.457 (+ 35)
ΒΕΛΓΙΟ	2.400 (- 6)
ΙΡΑΝ	2.380 (+ 274)
ΚΟΥΒΕΪΤ	2.350 (- 201)
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	2.088 (- 85)
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	1.974 (- 194)
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	1.936 (+ 79)
ΜΑΛΤΑ	1.856 (+ 490)
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	1.773 (+ 109)
ΜΕΞΙΚΟ	1.467 (- 22)
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1.437 (- 134)
ΑΝΑΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.434 (+ 13)
ΑΛΓΕΡΙΑ	1.347 (- 25)
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	1.322 (+ 39)
ΙΡΑΚ	1.012 (- 62)

Ο παγκόσμιος έμπορικός στόλος που περιλαμβάνει τούς στόλους 158 χωρών από τά 6.447 πλοία των ΗΠΑ μέχρι τό ένα πλοίο του Μοντσεράτ, ανέρχεται σέ 76.395 πλοία 416.268.534 τόννων γκρός ή 673.691.787 τόννων d.w. Σέ σύγκριση με τό 1984 παρουσιάζει μείωση κατά 2,4 έκατ. τον. γκρός (ποσοστό 0,6%). Σημειώνουμε ότι ή από τό 1983 συνεχιζόμενη συρρίκνωση είχε εμφανίσει

κατά μέν τό 1983 μείωση 2,2 έκατομ. τον. γκρός κατά δέ τό 1984 μείωση 3,9 έκατ. τον. γκρός.

Τίς μεγαλύτερες αύξήσεις παρουσίασε ο στόλος του Παναμά με 3,4 έκατ. τον. γκρός ακολουθούμενος από την Κίνα, Κύπρο, Φιλιππίνες και Χόγκ Κόγκ με αύξήσεις από 1,1 μέχρι 1,6 έκατ. τον. γκρός. Αντίθετα τίς μεγαλύτερες μειώσεις παρουσίασε ο στόλος της Ελλάδος με 4 έκατ. τον. γκρός, ή Λιβερία με 3,8, ή Νορβηγία με 2,3 και ή Μ. Βρετανία με 1,5 έκατ. τον. γκρός.

Στήν κατά κατηγορίας σύνθεση ο παγκόσμιος στόλος τό 1985 παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα, σέ χιλιάδες τόννους γκρός, σημειούμενης σέ παρένθεση της αύξομειώσεως σέ σχέση με τό 1984:

Πετρελαιοφόρα	134.861 (- 9.520)
Πετρελαιοχημικά	3.588 (+ 505)
Χημικά τάνκερς	3.422 (+ 31)
Υγραεριοφόρα	9.965 (+ 76)
Μικτά (Μπάλκ Όιλ)	23.726 (- 928)
Μπάλκ κάρριερς	110.257 (+ 6.576)
Γενικού φορτίου	75.789 (- 1.384)
Κοντέινερς	18.364 (+ 1.451)
Λοιπά	4.568 (- 26)
Μή έμπορικά	31.729 (+ 804)

Από τόν άνωτέρω πίνακα προκύπτει ότι ο στόλος των δεξαμενοπλοίων μειώθηκε κατά 9 έκατομ. τόννους και αντιπροσωπεύει σήμερα μόνο τό 33,3% του παγκόσμιου τοννάζ έναντι του 37,2% του 1983. Τά πρωτεία σέ τοννάζ δεξαμενοπλοίων κατέχει ή Λιβερία με 31,6 έκατομ. τον. γκρός, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (14,1) την Ελλάδα (9,4) και τόν Παναμά (8,4).

Ο στόλος των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων αύξήθηκε κατά 5,6 έκατ. τον. γκρός και αντιπροσωπεύει ήδη τό 32,2% του παγκόσμιου τοννάζ. Τούς μεγαλύτερους στόλους στην κατηγορία αυτή κατέχει ή Λιβερία (20,8 έκατ. τον. γκρός) ακολουθούμενη από τόν Παναμά (17,4) την Ελλάδα (15,3) και την Ιαπωνία (13,9).

Αύξήθηκε επίσης ο στόλος των πλοίων κοντέινερς, που έφθασε ήδη τά 18,4 έκατ. τον. γκρός, καθώς και σέ μικρότερο ποσοστό ο στόλος των υγραεριοφόρων που έφθασε τά 10 έκατομ. τον. γκρός. Αντίθετα ο στόλος των πλοίων γενικού φορτίου μειώθηκε κατά 1,4 έκατομ. τον. γκρός και αντιπροσωπεύει ήδη τό 18,2% του παγκόσμιου τοννάζ με κύριες σημαίες τόν Παναμά (9,7) την Ελλάδα (5,4) την Κίνα (5,1) την Ιαπωνία (3,8) τίς ΗΠΑ (3,4) και ή Λιβερία (2,2).

Μέ τά στοιχεία αυτά ή γενική εικόνα που παρουσιάζει σήμερα τό παγκόσμιο τοννάζ είναι ή ακόλουθη: Τό 33% του παγκόσμιου στόλου, ήτοι τό ένα τρίτο αυτού αποτελούν τά πετρελαιοφόρα, τό δεύτερο 33% ήτοι τό άλλο ένα τρίτο αποτελούν τά πλοία μεταφο-

ράς χύδην φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των μικτών. Από τό υπόλοιπο τρίτο, τά μέν 20% καταλαμβάνουν τά πλοία γενικού φορτίου, τό δέ υπόλοιπο 10% συμπληρώνουν τά εξειδικευμένα σύγχρονα σκάφη (κοντέινερς, υγραεριοφόρα κλπ.).

Μερικά ακόμα χαρακτηριστικά στοιχεία είναι τά ακόλουθα:

Ο άριθμός των άνω των 100 χιλιάδων τόννων γκρός πλοίων (περίπου 200.000 τον. d.w.) φθάνει τά 512 έναντι 564 του προηγούμενου έτους, και από αυτά 132 είναι άνω των 140.000 τον. γκρός (275.000 τον. d.w.).

Από άποψη ηλικίας τό 45% του παγκόσμιου στόλου είναι κάτω των 10 έτών και μόνο ένα 5% άνω των 25 έτών. Τόν νεώτερο στόλο κατέχει ή Βραζιλία με τό 65% του στόλου της κάτω των 10 έτών, ακολουθούμενη από ή Δυτ. Γερμανία και ή Δανία με τό 64% κάτω των 10 έτών. Αντίθετα τό μεγαλύτερο ποσοστό πλοίων άνω των 20 έτών κατέχουν ή Μάλτα (46%), ο Καναδάς (43%), οί ΗΠΑ (34%) και ή Αργεντινή (33%). Ειδικότερα στά δεξαμενόπλοια τό 59% είναι ηλικίας κάτω των 10 έτών.

Ός προς την προωστήρια δύναμη άξίζει νά σημειωθεί ότι ποσοστό άνω του 78% κινείται με δηζελομηχανές.

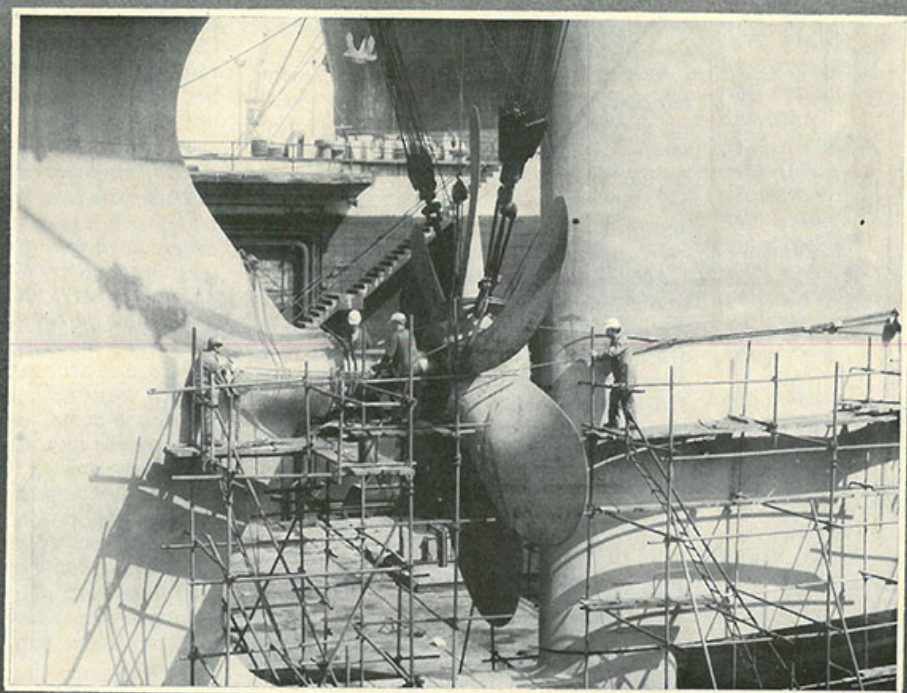
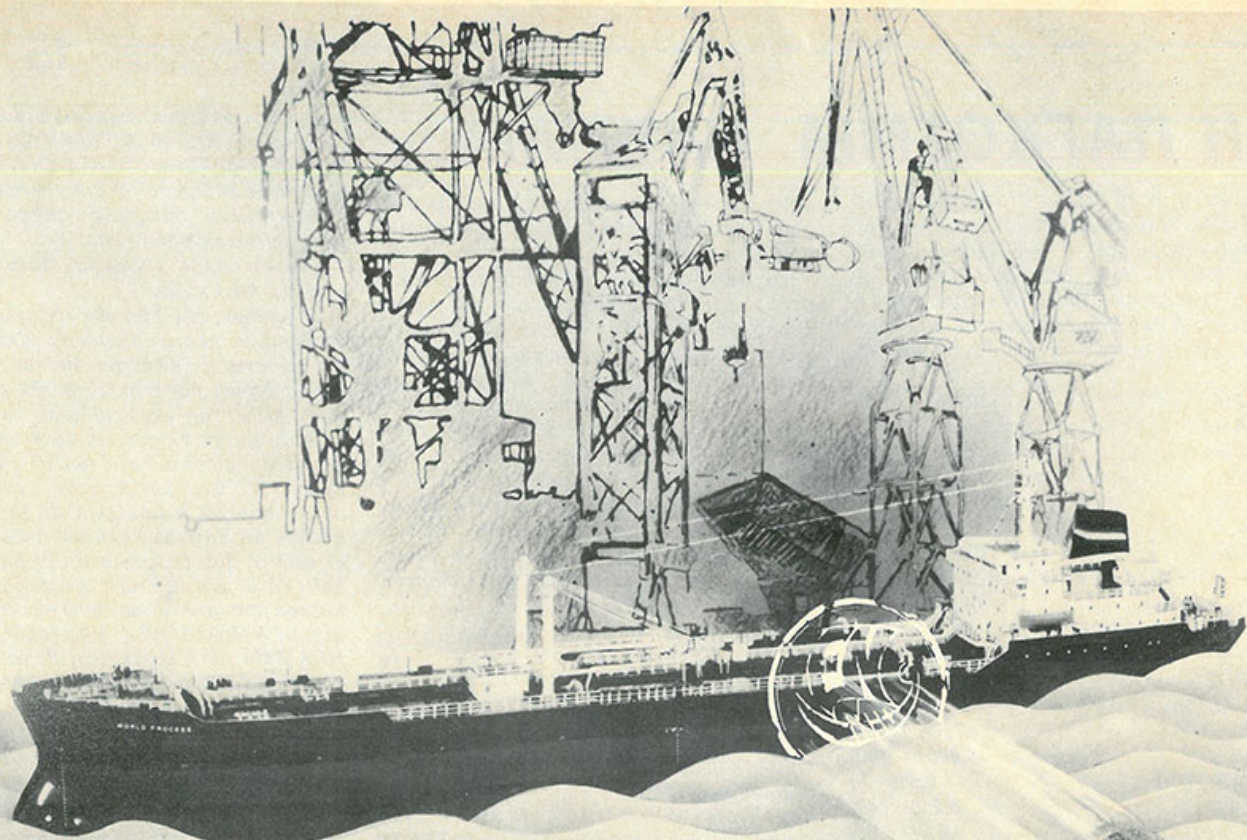
Στή περίοδο του 1984 χάθηκε τοννάζ 2,4 έκατ. τον. γκρός ήτοι κατά 880 χιλιάδες τόννους περισσότερο του 1983. Σέ άριθμό όμως πλοίων τά άπωλεσθέντα (327) ήταν κατά 13 λιγώτερα του προηγούμενου έτους. Έξάλλου τό διαλυθέν τοννάζ (17,8 έκατομ. τον. γκρός) ήταν κατά ένα περίπου έκατομ. τόννους μεγαλύτερο του προηγούμενου έτους.

Από τόν δημοσιευόμενο στην άρχή πίνακα των 45 χωρών προκύπτει ότι έκτός από τίς μεγάλες άπώλειες των τριών χωρών (Ελλάς, Λιβερία, Νορβηγία) και την αύξηση του Παναμά, παρουσιάζονται και οί ακόλουθες χαρακτηριστικές μεταβολές στή σειρά που κατέχουν οί διάφορες χώρες στή παγκόσμια κλίμακα. Η θαλασσοκράτεια Βρετανία σημειώνοντας και περαιτέρω υποχρέωση κατέβηκε από την θέση που κατείχε τά τελευταία χρόνια στην ένατη θέση, υποσκελισθείσα από ή Λαϊκή Κίνα, ή όποία όμως επιμένει νά συγκαταλέγει και τόν στόλο της Φορμόζας. Δραματικότερη είναι ή υποχώρηση της Ισπανικής ναυτιλίας που άπό ή 12η θέση περιήλθε στην 17η υποσκελισθείσα από τέσσερες χώρες της Ανατολής (Κορέα, Χόγκ Κόγκ, Ινδία, Σιγκαπούρη) και της Σουηδίας που άπό την 23η θέση περιήλθε στην 27η υποσκελισθείσα από μή ναυτικές χώρες όπως ή Τουρκία και ο Καναδάς. Αντίθετα άξιοσημείωτη είναι ή άνοδος της Κύπρου, που άπό ή 15η θέση ανέβηκε στή 12η ξεπερνώντας την Κορέα και την Ιαπωνία. Τέλος ο πίνακας των χωρών αυτών μειώθηκε κατά μία σημαία, δεδομένου ότι παραλείπεται ή Βενεζουέλα της όποιας ο στόλος έπεσε κάτω του ενός έκατ. τον. γκρός.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236



υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ



CABLES:
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215123 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215280, 215396 & 215547

PHONES:
ATHENS OFFICE: 3611.141 - (3 LINES) SKARAMANGA YARD: 5573351 - (9 LINES)
5573471 - (9 LINES)
5572611 - (10 LINES)
5572711 - (10 LINES)
5572811 - (8 LINES)

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

Θά οδηγήσει σε εξελίξεις αντίθετες προς τις επιδιωκόμενες

Δημοσιεύουμε κατωτέρω το πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου για το ΝΑΤ το οποίο δόθηκε την Τετάρτη στους εκπροσώπους των έφοπλιστικών ενώσεων και των ναυτεργατικών οργανώσεων για να το μελετήσουν και να εκφέρουν τις απόψεις τους εντός 15ημέρου προκειμένου εν συνεχεία να γίνει η τελική διατύπωση του νομοσχεδίου για να κατατεθεί στη Βουλή.

Από μία άπλη ανάγνωση προκύπτει ότι το νομοσχέδιο έχει μόνο εισηγητικό χαρακτήρα — σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ «αποβλέπει στην αύξηση και στην ταχύτερη είσπραξη των εσόδων του Ταμείου και τον περιορισμό των δαπανών του» και το έρωτημα που μας βασανίζει από τη στιγμή που το διαβάσαμε είναι αν πράγματι το νομοσχέδιο με τις ρυθμίσεις που περιέχει θα οδηγήσει στην αύξηση των εσόδων του ΝΑΤ.

Η απάντηση στο έρωτημα δεν είναι φυσικά εύκολη. Ζώντας όμως από πολύ κοντά και σε καθημερινή βάση τους προβληματισμούς της Άκτης Μιαούλη και την ιδιαίτερα δυσάρεστη — για να μην πούμε ζοφερή — ατμόσφαιρα που επικρατεί λόγω της πολύ κακής ναυλαγοράς που οδηγεί στον κλονισμό και παραδοσιακών ακόμη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γνωρίζοντας παράλληλα ότι μία από τις κυριότερες αιτίες φυγής των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο υπήρξε και εξακολουθεί να είναι το ΝΑΤ, φοβούμεθα — εύχομενοι ολόψυχα οι φόβοι μας αυτοί να αποδειχθούν τελικά άνωπαρκοί — ότι το νομοσχέδιο θα οδηγήσει σε εντελώς αντίθετες εξελίξεις από τις επιδιωκόμενες και αντί για αύξηση των εσόδων του ΝΑΤ θα έχουμε μεγαλύτερη συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου και συνεπώς περιορισμό του αριθμού των εισφερόντων πλοίων και των θέσεων απασχολήσεως των ναυτικών και παράλληλο περιορισμό των εσόδων του ΝΑΤ και της συναλλαγματικής προσόδου από τη Ναυτιλία.

Το λάθος εν προκειμένω είναι ότι καταβάλλεται προσπάθεια να αντιμετωπισθεί μεμονωμένα ένα από τα προβλήματα που έχει

προκαλέσει ή παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση και δεν αντιμετωπίζονται στο σύνολό τους τα προβλήματα της Έλληνικής Ναυτιλίας, ώστε να υπάρξουν οι προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν τον επαναπατρισμό δολωνών ελληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο, όποτε αυτόματα θα επιλυθούν και τα επίμερους προβλήματα της απασχολήσεως των ναυτικών, του ΝΑΤ και του Ισοζυγίου ακόμη πληρωμών της χώρας — ακολουθείται πάλι ο λανθασμένος δρόμος του «σου δίνω, σου παίρνω» που είχε ακολουθηθεί και με τον Νόμο 1376 και που είχε σαν αποτέλεσμα τα πράγματα ευεργετικά μέτρα (μείωση συνθέσεως και διμερείς συμβάσεις) να εξουδετερώνονται από τα άλλα (ανάκυκλωση και «βαποριάτικο») και να εξουδετερωθεί έτσι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου που επιδιώκταν με τον νόμο εκείνο και το ίδιο γίνεται και τώρα, σε μία στιγμή που λόγω της συγκυρίας έπρεπε να κάνουμε τα αδύνατα δυνατά για να αποδείξουμε σε εκείνους που χρηματοδοτούν τη Ναυτιλία ότι ο τόπος αυτός που διαθέτει τους καλύτερους διαχειριστές σε ολόκληρο τον κόσμο μπορεί να έχει και τα ανταγωνιστικότερα πλοία.

Ειδικότερα, με το νομοσχέδιο:

Αυξάνονται κατά 1% οι εισφορές των ναυτικών (από 8% σε 9%) και των έφοπλιστών κατά 3% (από 10% σε 13% για τα πλοία μέχρι 1.500 κόνων και από 11% σε 14% για τα πλοία άνω των 1.500 κόνων).

Καθορίζεται ότι οι εισφορές αυτές υπολογίζονται επί του μηνιαίου μισθοῦ.

Υποχρεώνονται οι πλοιοκτήτες να προκαταβάλλουν στο ΝΑΤ τις εισφορές πλοιοκτητή και ναυτικού για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως πληρώματος που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα ενός μηνός για να εφοδιασθεί το πλοίο με ναυτολόγιο — το ποσό αυτό θα παραμένει ως εγγύηση για να συμψηφισθεί στο τελικό φύλλο έκκαθαρίσεως των οφειλών του πλοίου όταν διαγραφεται από τα νηολόγια!

Προσδιορίζεται ότι οι οφειλόμενες εισφο-

ρές από ναυτολόγια γίνονται ληξιπρόθεσμες και απαιτητές μόλις συμπληρωθούν τρεις μήνες από την ημέρα εκδόσεώς του (εξάντι ξει μηνών σήμερα). Εάν οι σχετικές οφειλές δεν εξοφληθούν με τη λήξη του τριμήνου, βεβαιώνονται στο δημόσιο ταμείο και απαγορεύεται ο άποπλος του πλοίου μόλις συμπληρωθεί έξιμηνο διάστημα από τον εφοδιασμό του με ναυτολόγιο (σήμερα η απαγόρευση άποπλου επιβάλλεται στα ποντοπόρα πλοία μετά τη συμπλήρωση δωδεκαμήνου).

Ορίζεται ότι κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου και μετά την πάροδο τριμήνου όλα τα ναυτολόγια, ανεξάρτητα αν είναι ληξιπρόθεσμα ή όχι, παραδίδονται υποχρεωτικά στο ΝΑΤ και εξοφλούνται — δεν χορηγείται νέο ναυτολόγιο εάν δεν έχει εξοφληθεί το προηγούμενο και δεν προκαταβληθούν οι εισφορές ενός μηνός.

Με τις άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου δεν επέρχεται περιορισμός των εσόδων, όπως υποστηρίζεται από το ΥΕΝ αλλά ούτε και θίγονται ουσιαστικά κεκτημένα δικαιώματα των ναυτικών, τερματίζεται όπως ήδη ήταν η απαράδεκτη κατάσταση σε βάρος των πραγματικών ναυτικών που δημιουργήσε ή χωρίς προϋποθέσεις εφαρμογής της διαδοχικής ασφαλίσεως στο ΝΑΤ και έδωσε τη δυνατότητα σε άτομα που είχαν τον μεγαλύτερο χρόνο ασφαλίσεώς τους σε άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς να συνταξιοδοτηθούν με τις ευνόικες διατάξεις αναφορικά με το όριο ηλικίας που ισχύουν για τους ναυτικούς αλλά δεν τερματίζει και το εξ ίσου απαράδεκτο καθεστώς της συνταξιοδοτήσεως εκείνων που δεν έχουν εισφέρει ούτε μία δραχμούλα. Επίσης με τις άλλες διατάξεις, ορίζεται ότι επιτρέπεται η επανάκριση συνταξιούχων από την υγειονομική επιτροπή, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για προαιρετική ασφάλιση στο ΝΑΤ, βελτιώνεται η συνταξιοδοτική θέση όρισμένων κατηγοριών του κατωτέρου πληρώματος (θαλαμηπόλων, ξυλουργών, βοηθών φροντιστών, ναυκλήρων, αρχιθερμαστών και μηχανοδηγών), θεσπίζεται υποχρέωση των συνταξιούχων να

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

υποβάλλουν κάθε 1 Ιανουάριο δήλωση για το αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών τους προϋποθέσεων, καθορίζεται ότι διακόπτεται η χορήγηση της συντάξεως αν ο συνταξιούχος εκτίει ποινή στέρησης της ελευθερίας του μεγαλύτερη από ένα έτος και για όσο χρόνο την εκτίει, ή σύνταξη όμως εξακολουθεί να καταβάλλεται, κατά το ποσοστό που δικαιούνται στους δικαιούχους και αύξά-

νεται οι εισφορές εκείνων που αναγνωρίζουν υπηρεσία σε ξένα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT.

Η μόνη διάταξη του νομοσχεδίου που πραγματικά ευνόει το NAT γιατί δημιουργεί ουσιαστικά έναν κοινωνικό πόρο είναι εκείνη με την οποία η εισφορά του Νόμου 29/75 θεωρείται πλέον πόρος του NAT και δεν θα αποδίδεται στο Δημόσιο.

Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου

Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου «για την τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων της νομοθεσίας του NAT», όπως είναι ο τίτλος του, έχει ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1

Τακτικές εισφορές - βεβαίωση - εισπραξη - εξασφαλιστικά μέτρα

1. Τά εδάφια α και β και η πρώτη περίοδος του εδαφίου γ του άρθρου 84 του Κωδικοποιημένου Ν. 792/78 αντικαθίστανται ως εξής:

«α) Των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι και 25 κόρους οι μέν ναυτικοί έξι επί τοις εκατό (6%) επί του μηνιαίου μισθού τους, οι δέ πλοιοκτήτες έννέα επί τοις εκατό (9%) επί του ως άνω μισθού.

β) Των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 25 κόρων μέχρι 1.500 οι μέν ναυτικοί έννέα επί τοις εκατό (9%) επί του μηνιαίου μισθού τους, οι δέ πλοιοκτήτες δέκα τρία επί τοις εκατό (13%) επί του ως άνω μισθού.

γ) Όλων των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 1.500 κόρων οι μέν ναυτικοί έννέα επί τοις εκατό (9%) επί του μηνιαίου μισθού τους, οι δέ πλοιοκτήτες δέκα τέσσερα επί τοις εκατό (14%) επί του ως άνω μισθού.

Οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται στην καταβολή προς το NAT της ίδιας αυτών εισφοράς ως και της εισφοράς των ναυτικών για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος του πλοίου για όλο τον χρόνο της ισχύος του ναυτολογίου, και τους επί πλέον αυτούς Έλληνες ναυτικούς για όσο χρόνο αυτοί είναι ναυτολογημένοι επί του πλοίου, καταρτιζόμενων των οικονομικών κυρώσεων λόγω έλλειψης συνθέσεως πληρώματος».

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 86 του Κωδικοποιημένου Ν. 792/78 προστίθενται οι ακόλουθες διατάξεις:

«Για να έφοδιασθή τό πλοίο με ναυτολόγιο οί κατά τό άρθρο 86 παρ. 6 του Κ.Ν. 792/78 υπόχρεοι, καταθέτουν προηγουμένως στό Ταμείο τίς εισφορές πλοιοκτήτη και ναυτικών για τό σύνολο της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος, πού αντιστοιχούν σέ χρονικό διάστημα ενός μηνός.

Τό ποσό αυτών των εισφορών παραμένει ως έγγυηση για να συμπληρωθή στό τελικό φύλλο έκκαθάρσης των όφειλών του

πλοίου, όταν τούτο διαγράφεται από τά νηολόγια.

Οί όφειλόμενες εισφορές έκ του ναυτολογίου γίνονται ληξιπρόθεσμες και απαιτητές μόλις συμπληρωθούν τρείς μήνες από την χρονολογία της έκδοσής του.

Μέσα σέ δέκα (10) ήμέρες από τή λήξη του τριμήνου αυτού χρονικού διαστήματος, οί άνωτέρω υπόχρεοι όφείλουν να έξοφλήσουν τίς βάσει του ναυτολογίου εισφορές του τριμήνου, τίς όποιες τό Ταμείο ύπολογίζει, κατά την παρ. 7 του παρόντος χωρίς πρόσθετα τέλη. Σέ αντίθετη περίπτωση τό NAT θά βεβαιώνει την όφειλή στό Δημόσιο Ταμείο, θά άπαγορεύει τόν άπόπλου του πλοίου μόλις συμπληρώσει έξάμηνο χρονικό διάστημα από τόν έφοδιασμό του πλοίου με ναυτολόγιο, θά μηνύει του ύποχρέους του άρθρου 86 παρ. 6 του Κ.Ν. 792/1978, για καθυστέρηση άσφαλιστικών εισφορών και δέ χορηγεί νέο, αν δέν καταβληθούν προηγουμένως, τά βάσει προγενέστερου ναυτολογίου όφειλόμενα ποσά, τόσο στό NAT, όσο και στους Όργανισμούς, Λογαριασμούς και Κεφάλαια, οί εισφορές των οποίων συνεισπράττονται με εκείνες του NAT.

Η διάταξη της παρ. 7 του άρθρου 89 του Κ.Ν. 792/1978 όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 28 του Ν. 1085/1980, καταργείται.

3. Δέν χορηγείται νέο ναυτολόγιο, πριν έξοφληθεί τό προηγούμενο και προκαταβληθούν οί εισφορές ενός μηνός στην περίπτωση πού έχουν συμπληρωθή με όφειλή του πλοίου.

Μετάφορά της όφειλής του παλαιού ναυτολογίου στό νέο δέν έπιτρέπεται.

4. Κατά την πρώτη έφαρμογή του παρόντος νόμου και πάντως όχι άργότερα από την παρέλευση τριμήνου χρονικού διαστήματος από την έναρξη ισχύος του, όλα τά ναυτολόγια, ανεξάρτητα αν είναι ληξιπρόθεσμα ή όχι, παραδίδονται ύποχρεωτικά στό NAT ή στις προξενικές ή Λιμενικές αρχές και έξοφλούνται. Τά τυχόν μη παραδιδόμενα παύουν να ισχύουν, ύποχρεούνται δέ οί πλοιάρχοι να τά ταχυδρομήσουν στό NAT, άλλως βαρύνονται με τίς κυρώσεις της παρ. 10 του άρθρου 89 του Κ.Ν. 792/1978».

5. Η άληθινή έννοια της διατάξεως της παρ. 5 του άρθρου 88 του Π.Δ. 792/1978 πού άπαγορεύει την καταχώρηση της έκποιητικής σύμβασης του πλοίου στό νηολόγιο, πε-

ριλαμβάνει τόσο την έκουσία έκποίηση με καθολική ή ειδική διαδοχή όσο και την έκποίηση πού γίνεται υπό την έποπτεία της Άρχης.

6. Χρηματικά ποσά πού καταβλήθηκαν στό NAT από ύπερβηματιστές σέ πλειστηριασμούς πλοίων, καθώς και έγγυητικές έπιστολές πού κατατέθηκαν για την διαγραφή ή διάλυση των πλοίων, δέν έπιστρέφονται ούτε συμψηφίζονται έκτός αν έχει έκδοθεί μέχρι την δημοσίευση του παρόντος νόμου άμετάκλητη δικαστική απόφαση.

7. Τά κατά τό άρθρο 28 παρ. 5 του Ν. 1085/1980 πρόσθετα τέλη είναι έφεξης ίσα σέ ποσοστό με τίς κατά τόν Κώδικα Εισπραξης των Δημοσίων έσόδων πρόσθετες έπιβαρύνσεις, για καθυστέρηση βεβαιωμένων φόρων.

Η παρούσα διάταξη ισχύει από την πρώτη του μεθεπομένου μήνα από την δημοσίευση του παρόντος νόμου.

8. Ο ύπολογισμός της όφειλής προς τό NAT από εισφορές γίνεται από τό Ταμείο με βάση την οργανική σύνθεση και τό ισχύον κάθε φορά μισθολόγιο. Προς τόν σκοπό αυτό έκδίδεται φύλλο έκκαθάρσης πού είναι τίτλος νόμιμος και έκτελεστός.

Τίτλος νόμιμος και έκτελεστός είναι έπίσης και τά φύλλα έκκαθάρσης, πού έκδίδονται ή έχουν έκδοθεί μόνο από τό NAT και βάσει των οποίων έχουν βεβαιωθεί από την Ύπηρεσία του όφειλές στα Δημόσια Ταμεία και οί όποιες δέν έχουν άκυρωθεί με άμετάβλητες δικαστικές αποφάσεις.

9. Η παρ. 3 του άρθρου 33α του Κ.Ν. 792/78 πού προστέθηκε με τό άρθρο 25 του Ν. 1005/80 αντικαθίστανται ως εξής:

«3. Οί άνωτέρω εισφορές ύπολογίζονται στην πλήρη οργανική σύνθεση του πλοίου, παρακρατούνται ύποχρεωτικά από τόν πλοιοκτήτη κατά την πληρωμή των άποδοχών στό Ναυτικό και εισπράττονται από τό NAT, στό όποιο περιέρχεται ή διαφορά με τίς ίδιες προϋποθέσεις που εισπράττονται και οί λοιπές εισφορές».

10. Η προηγούμενη παράγραφος έφαρμόζεται ανάλογα και με τίς εισφορές του Κλάδου Έπικουρικής άσφάλισης Ναυτικών.

11. Έπιτρέπεται από τόν άσφαλισμένο ή συνταξιούχο ναυτικό και την οικογένειά του, ή έξαγορά χρόνου ύπηρεσίας, πού διανύθηκε σέ πλοία με ξένη σημαία, πού οί πλοιοκτήτες τους δέν έχουν ύπογράψει συμβάσεις άσφάλισης με τό NAT, μόνο όμως κατά τά 2/3 αυτής, με καταβολή για τά 2/3 της άσφάλισης των εισφορών πού καταβάλλονται για τά συμβεβλημένα πλοία, έπαυξημένων κατά 5 μονάδες.

12. Τά υπό του Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας πρόστιμα, πού έχουν έπιβληθή ή θά έπιβάλλονται ύπέρ του Κεφαλαίου Άνεργίας και Άσθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ) άπολαμβάνουν των προνομίων της Β' τάξεως του άρθρου 205 του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271'

ΑΡΘΡΟ 2
Συνταξιοδοτικά θέματα

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ΚΝ 792/1978 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο «5».

δ) Έχει συμπληρώσει ο διαδοχικά ασφαλισμένος και σε άλλους Φορείς είκοσαετή τουλάχιστον «συνθετική ναυτική υπηρεσία» και την ηλικία που απαιτεί για συνταξιοδότηση ο ασφαλιστικός Φορέας, στον οποίο έχει τον μεγαλύτερο χρόνο ασφάλισης, εκτός του ΝΑΤ.

Στον διαδοχικό όμως ασφαλισμένο που έχει συμπληρώσει το πενήνταετο έτος της ηλικίας του το ΝΑΤ αν είναι ο τελευταίος ασφαλιστικός Φορέας χορηγεί σύνταξη που δικαιούται με βάση τα χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας του. Η σύνταξη αυτή, ύστερα από αίτηση του συνταξιούχου στο ΝΑΤ, θα προσαυξάνεται με τα χρόνια ασφάλισης σε άλλο Φορέα που είχε ο ενδιαφερόμενος μόνο όμως όταν αυτός θα συμπληρώνει το όριο ηλικίας που απαιτεί ο άλλος Φορέας.

Εάν ο συνταξιούχος είχε σε περισσότερους Φορείς χρόνια ασφάλισης, οι αιτήσεις για προσαύξηση θα υποβάλλονται μόλις συμπληρώσει την προϋπόθεση της ηλικίας που ορίζεται στη νομοθεσία του κάθε Φορέα.

Για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος σύμφωνα με το εδάφιο τουτο στην έννοια της συνθετικής ναυτικής υπηρεσίας δεν περιλαμβάνεται ο χρόνος **ασθενείας** και **στρατιωτικής υπηρεσίας** που υπολογίζεται όμως για έπαυση της σύνταξης.

2α) Στις περιπτώσεις που ασφαλισμένος παίρνει σύνταξη από άλλο ασφαλιστικό Φορέα και συμπληρώνει προϋποθέσεις συνταξιοδότησης και από το ΝΑΤ, παίρνει την σύνταξη που δικαιούται με βάση τα έτη θαλάσσιας υπηρεσίας του και όχι την κατώτατη σύνταξη του Ταμείου.

Τό αυτό ισχύει και στις περιπτώσεις μεταβίβασης της σύνταξης στα μέλη της οικογένειάς του.

2β) Μετά την παρ. 2α του άρθρου 15 Κ.Ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος που έχει ως ακολούθως.

«Η υπηρεσία που αποκτήθηκε σε άλλο Ασφαλιστικό Φορέα και μεταφέρεται στο ΝΑΤ, καταχωρείται στην μερίδα του ασφαλισμένου κατά χρονολογική σειρά κτήσεώς της και με ειδικότητα Κυβερνήτη μέχρι 25 κοχ. Η σειρά αυτή θα λαμβάνεται για την εξεύρεση του συνταξιοδοτικού μισθού.

2γ) Απαιτήσεις του ΝΑΤ, ή άλλων ασφαλι-

σμένων του κατά το ΝΑΤ, που προέκυψαν από τον επανυπολογισμό των συντάξεων, με βάση τις διατάξεις του νόμου 792/78 θεωρούνται παραγεγραμμένες Συντάξεις, που έχουν επανυπολογισθεί και απονεμηθεί με βάση το άρθρο 11 του Ν. 792/1978, θεωρούνται, ότι έχουν — όρθως επανυπολογισθεί και απονεμηθεί.

3. Οι παρ. 1, 2, 3, και 4 του άρθρου 27 του Κ.Ν. 792/1978 αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Για την τυχόν ύφιστάμενη ανικανότητα ασφαλισμένου ή μέλους της οικογένειάς του, αποφαίνονται πρωτοβαθμώς οι αντίστοιχες υγειονομικές Επιτροπές του Δημοσίου ή του ΙΚΑ, σύμφωνα με όσα θα ισχύουν ειδικότερα, κάθε φορά, με κοινή απόφαση του έποπτεύοντος Υπουργού και των λοιπών κατά περίπτωση αρμοδίων Υπουργών.

Με κοινή απόφαση θα καθορίζεται και η αποζημίωση που θα καταβάλει το ΝΑΤ στο Δημόσιο ή το ΙΚΑ.

2. Για κάθε άμφισβήτητη που αφορά απόφαση της Πρωτοβάθμιας Υγειονομικής Επιτροπής επιτρέπεται προσφυγή, μέσα σε προθεσμία 30 ημερών, τόσο από τον ενδιαφερόμενο όσο και από το ΝΑΤ στην οικεία Δευτεροβάθμια Επιτροπή, ή απόφαση της οποίας θεωρείται οριστική.

3. Σε περιπτώσεις που ασφαλισμένος ή μέλη της οικογένειάς του, παραπέμπονται σε νοσοκομείο για ιατρική παρακολούθηση ή παρατήρηση, είτε από το ΝΑΤ, είτε από τις Υγειονομικές Επιτροπές, ή την Αναθεωρητική Επιτροπή, τα νοσοκομειακά έξοδα και κάθε άλλη δαπάνη βαρύνουν το ΝΑΤ.

4. Η παρ. 7 του άρθρου 27 του ΚΝ 792/78 αριθμείται ως παρ. 5, οι δέ παρ. 5 και 6 του ίδιου άρθρου καταργούνται.

4. Επιτρέπεται η επανάκριση των συνταξιούχων από την Υγειονομική Επιτροπή, σύμφωνα με όσα θα ορίσει απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

5. Η σύνταξη των προσώπων για τα οποία οι Υγειονομικές Επιτροπές αποφαίνονται ότι η υγεία τους έχει αποκατασταθεί, διακόπτεται με απόφαση του Δ.Σ.

6. Επανακρίνονται υποχρεωτικά, πλην αυτών που πάσχουν από ανίατο νόσημα, ανά τριετία από τις Υγειονομικές Επιτροπές, όλοι όσοι θα συνταξιοδοτούνται λόγω ανικανότητας ή άτυχματος.

Σε περίπτωση που επανακρινόμενοι κρίνονται ικανοί, η σύνταξη τους διακόπτεται, με απόφαση του Δ.Σ.

7. Για τα ποσοστά αναπηρίας και ανικανότητας ισχύουν και για το ΝΑΤ οι διατάξεις του νόμου 1846/1951, όπως τροποποιήθηκε

και ισχύει σήμερα, και των σε εκτέλεση αυτού Διαταγμάτων, Κανονισμών και Υπουργικών αποφάσεων, που έχουν εκδοθεί και εκδίδονται κάθε φορά.

8. Οι συνταξιούχοι του ΝΑΤ των οποίων το συνολικό ποσό σύνταξης προσδιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 3 του Ν. 1405/83 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το 1559/84 επανεπεντάσσονται από την έναρξη καταβολής της σύνταξής τους, με απόφαση του Υπουργού Ε.Ν.

9. Μετά την παρ. β του άρθρου 3α του ΚΝ 792/73, που προστέθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 1085/1980 προστίθεται «παράγραφος γ» που έχει ως ακολούθως:

«γ. Για την ανωτέρω πενταετή υπηρεσία, απαιτείται να έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές, ή τελευταία ναυτολόγηση, διαρκείας τουλάχιστον ενός χρόνου να έγινε μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια πριν από την έλευση του ασφαλιστικού κινδύνου».

10. Η παρ. 13 του άρθρου 3 του ΚΝ 792/1978, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του Ν. 1085/1980 καταργείται, στη θέση της δέ μπαίνει η ακόλουθη παράγραφος με αρ. 13.

«13α. Στην ασφάλιση του ΝΑΤ μπορούν να υπαχθούν προαιρετικώς και ύστερα από υποβολή σχετικής αίτησης, πρόσωπα που δεν μπορούν να υπαχθούν υποχρεωτικώς στην ασφάλιση, με την προϋπόθεση όμως ότι έχουν συμπληρώσει δεκαετή τουλάχιστον ασφάλιση στο ΝΑΤ, ως μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων σε ποντοπόρα πλοία άνω των 500 κοχ ή άνω των 800 τόν. d.w., ότι δεν είναι υποχρεωτικώς ασφαλιστέα σε άλλους Οργανισμούς κύριας ασφάλισης και ότι δεν έχουν ανικανότητα οποιασδήποτε μορφής, που αποδεικνύεται με εξέταση από την Υγειονομική Επιτροπή για την βεβαίωση της ανικανότητας.

β. Οι κατά την προηγούμενη παράγραφο προαιρετικώς ασφαλιζόμενοι υποχρεούνται να καταβάλλουν ολόκληρο το ποσό της εισφοράς ασφαλισμένου και εργοδότη που ισχύει κατά την χρονολογία της καταβολής κατά το άρθρο 85 παρ. 1 του Κ.Ν. 792/1978 και που αντιστοιχεί στα κεκτημένα ναυτικά προσόντα τους.

Η άνω μηνιαία ασφαλιστική εισφορά καταβάλλεται μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα το αργότερο. Καθυστερήση καταβολής εισφοράς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του δικαιώματος συνέχισης της προαιρετικής ασφάλισης, αλλά όχι και του δι-

SHIP - REPAIRING CENTRE (SSRC)
SHANGHAI CORPORATION OF SHIPBUILDING INDUSTRY
SHANGHAI — CHINA
ALL KINDS OF REPAIRS — NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS
AGENTS FOR GREECE
INTERSEAS SHIPPING CO.

35-39 AKTI MIAOULI, 607, LEMOS MARITIME BUILD, PIRAEUS — GREECE

TEL.: 4181093

TLX: 211394

καιώματος επανένταξης στην προαιρετική ασφάλιση, με τις παραπάνω διαδικασίες.

γ. Οι προαιρετικά κατά τό παρόν άρθρο ασφαλιζόμενοι θεωρούνται ότι πραγματοποιούν 25 μέρες, εργασίας στην ασφάλιση κατά μήνα και καταβάλλουν τις εισφορές του μήνα που εξαγοράζουν.

Η παράγραφος 1 του άρθρου 17β που προστέθηκε στον Κ.Ν. 792/78 με τό άρθρο 19 του Ν. 1005/80 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

ΑΡΘΡΟ 17β

Θαλαμηπόλοι, Ξυλουργοί, βοηθοί φροντιστών, ναύκληροι, αρχιθερμαστές και μηχανοδηγοί που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας έξι χρόνια πραγματική ναυτική υπηρεσία σε πλοία της Κατηγορίας Β' του πίνακα Ι του άρθρου 16 του Κ.Ν. 792/78, υπάγονται στην οικεία κλάση συνταξιοδοτικού μισθού μαγείρου Α' τάξης υπό την προϋπόθεση να έχουν καταβάλει ή θα καταβάλλουν τις αντίστοιχες εισφορές μαγείρου Α' τάξης.

ΑΡΘΡΟ 3

Απαγόρευση ναυτολόγησης συνταξιούχων - Αναστολή και λήξη σύνταξης. Μή εφαρμογή Νόμου 1885/80 περί ελαχίστης ασφαλιστικής προστασίας.

1. Στο άρθρο 34 του Κ.Ν. 792/ 1978 (Π.Δ. 913/1978) προστίθεται παράγραφος 4α με τό ακόλουθο περιεχόμενο:

«4α. Κατά τό χρόνο που με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας έχει απαγορευθεί ή ναυτολόγηση σε όλες τις ειδικότητες των συνταξιούχων του ΝΑΤ, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 34 του Κ.Ν. 792/78 απαγορεύεται ταυτόχρονα και ή ναυτολόγηση όλων των συνταξιούχων άλλων φορέων (ΙΚΑ κ.λπ.), που κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο.

Παράβαση της διάταξης της παρούσης παραγράφου, επάγεται την άμεση διακοπή της σύνταξης.

Στό άρθρο 26 του Κ.Ν. 792/1978 προστίθενται ως παράγραφος 9 τά ακόλουθα:

«Κάθε Γενάρη, οι συνταξιούχοι του ΝΑΤ υποχρεούνται να υποβάλουν δήλωση για τό αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων τους.

Επίσης οι πληρεξούσιοι συνταξιούχων

ΝΑΤ υποχρεούνται κατά τόν έλεγχο των πληρεξουσίων τους, που ισχύουν για μία πενταετία, να δηλώσουν με υπεύθυνη δήλωση Ν.Δ. 105/1969, τόν λόγο για τόν οποίο ό συνταξιούχος δέν παίρνει ό ίδιος τήν σύνταξη του. Με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας θά όρισθί κάθε λεπτομέρεια για τήν εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

2. Η καταβολή της σύνταξης αναστέλλεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Αν ό συνταξιούχος εκτίει ποινή στερητικής της ελευθερίας μεγαλύτερη από ένα έτος σε Έλληνικές φυλακές και για όσο χρόνο τήν εκτίει.

Αν όμως υπάρχουν πρόσωπα τά οποία, στην περίπτωση θανάτου του θά έπαιρναν σύνταξη τά πρόσωπα αυτά, δικαιούνται να παίρνουν τήν σύνταξη εκείνη, που θά τους καταβαλλόταν στην περίπτωση θανάτου του συνταξιούχου.

β) Αν και για όσο χρόνο ό συνταξιούχος λόγω άτυχής μοίρας ή ανικανότητας δέν προσέρχεται καλούμενος από τό ΝΑΤ για εξέταση της κατάστασής του.

3. Τό δικαίωμα στη σύνταξη λήγει στό τέλος του μήνα μέσα στον οποίο πέθανε ό συνταξιούχος, ή επί χήρας στό τέλος του μήνα στον οποίο συνήψε νέο γάμο και προκειμένου για τέκνα, έγγονους και προγόνους, στό τέλος του μήνα κατά τόν οποίο συμπλήρωσαν τό 18ον έτος της ηλικίας του, εκτός αν πριν από τήν συμπλήρωση συνήψαν γάμο, όπότε διακόπτεται ή σύνταξη στό τέλος του μήνα μέσα στον οποίο έγινε ό γάμος.

Εξαιρετικά τό δικαίωμα στην σύνταξη των παιδιών, έγγονων και προγόνων παρατείνεται για όσο χρόνο μετά τή συμπλήρωση του ανωτέρω όριου ηλικίας, συνεχίζουν τις σπουδές τους σε ανώτερες ή ανώτατες Σχολές, ως καθορίζη απόφαση του Υπουργού και μέχρι να συμπληρώσουν τό 21ο έτος της ηλικίας τους, αν κατά τό διάστημα τούτο δέν άσκούν επάγγελμα ή δέν λαμβάνουν σύνταξη από εργασία τους στό Δημόσιο ή Ν.Π.Δ.Δ. ή όποιονδήποτε φορέα Κύριας Ασφάλισης.

Τά ανωτέρω όρια ηλικίας δέν ισχύουν προκειμένου περί τέκνου, έγγονου ή προγόνου άνίκανου για κάθε βιοποριστική εργασία, υπό τήν προϋπόθεση όμως ή ανικανότητα να επήλθε πριν συμπληρωθούν τά όρια αυτά της ηλικίας.

Ειδικότερα τό δικαίωμα σύνταξης ασφαλισμένου ή συνταξιούχου τέκνου δέν λήγει με τήν συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας

του, αν τούτο είναι άνίκανο για κάθε βιοποριστική εργασία, κι αν ακόμη έτέλεσε γάμο πρό ή μετά τήν συνταξιοδότησή του.

Ασφαλισμένοι στό ΝΑΤ που συνταξιοδοτούνται από άλλο ασφαλιστικό Φορέα, δέν έχουν δικαίωμα να ζητήσουν σύνταξη ή έφ' άπαξ παροχή, με βάση τις διατάξεις του νόμου 1085/80 «περί ελαχίστης ασφαλιστικής προστασίας».

ΑΡΘΡΟ 4

Η παρ. 1 του άρθρου 208 του Κώδικα Δημοσίου ναυτικού δικαίου αντικαθίσταται ως ακολούθως:

1. Απογεγραμμένος ναυτικός που έχει ναυτολογηθή ή έχει καταχωρηθή στις καταστάσεις πλοίου με ξένη σημαία ασφαλισμένου στό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, και άποδεδειγμένα δέν εργάστηκε ή δέν εργάζεται πάνω στό πλοίο, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστο έξι μηνών που δέν μετατρέπεται. Με τήν αυτή ποινή τιμωρείται και ό πλοίαρχος που τόν ναυτολόγησε ή υπέγραψε τήν κατάσταση πληρώματος του συμβεβλημένου Πλοίου.

2. Στο άρθρο 250 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) προστίθεται παρ. ΣΤ' που έχει ως ακολούθως:

«ΣΤ' Μετά καταδίκη με άμετάκλητη δικαστική απόφαση για παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 208 του παρόντος.

3. Η παρ. ΣΤ' του άρθρου 250 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου γίνεται παρ. Ζ.

4. Η παρ. 1 του άρθρου 239 του ΚΔΝΔ αντικαθίσταται ως ακολούθως:

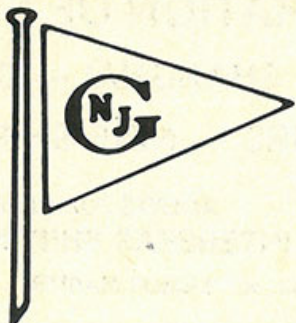
«1. Οι διατάξεις των άρθρων 207, 208 παρ. 1 όπως αντικαθίστανται με τόν παρόντα νόμο, 209, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230 και 231 εφαρμόζονται και επί ήμεδαπών ναυτικών υπηρετούντων σε πλοία με ξένη σημαία, ασφαλισμένα στό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

ΑΡΘΡΟ 5

1. Οι εισφορές του νόμου 29/1975 (ΦΕΚ 75Α της 21-4-1975) από τήν χρονολογία δημοσίευσης του παρόντος, δέν αποδίδονται στό Έλληνικό Δημόσιο, αλλά θεωρούνται πόρος του ΝΑΤ.

2. Η παρ. 3 του άρθρου 114 του Κ.Ν. 792/1978 καταργείται.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



**THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND**

**TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2**

Τό συνδικαλιστικό νομοσχέδιο

Τήν 13α ημέρα πού δόθηκε στή δημοσίωση τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ πού δημοσιεύεται στίς προηγούμενες σελίδες, δηλαδή τήν Τετάρτη 12 Φεβρουαρίου δόθηκε στους εκπροσώπους των έφοπλιστικών ενώσεων καί των ναυτεργατικών οργανώσεων καί τό νομοσχέδιο (γιά τόν εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος καί τήν κατοχύρωση των συνδικαλιστικών ελευθεριών των ναυτικών), όπως είναι ο τίτλος του. Σέ σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ αναφέρονται τά εξής:

«Τό παραπάνω σχέδιο νόμου καταρτίστηκε από ειδική επιτροπή πού συγκροτήθηκε μέ απόφαση του ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας — Στάθη Άλεξανδρή. Τήν Έπιτροπή αποτελούσαν υπηρεσιακοί παράγοντες των ύπουργείων Έμπορικης Ναυτιλίας, Εργασίας, καθώς καί εκπρόσωποι πού προέρχονταν τόσο από τόν ναυτεργατικό όσο καί τόν έφοπλιστικό χώρο. Γιά τήν κατάρτισή του πάρθηκαν υπόψη από τήν Έπιτροπή τά κατά καιρούς υπομνήματα καί οι προτάσεις πού είχαν υποβάλει οι άρμόδιοι φορείς, οι ιδιαιτερότητες του ναυτικού χώρου, καθώς καί αυτά πού ισχύουν σέ ναυτικές άλλων χωρών. Έπίσης πάρθηκε υπόψη καί τό γεγονός ότι ή ναυτική έπιχείρηση ανήκει στίς έπιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, ή λειτουργία των όποιων έχει ζωτική σημασία γιά τήν εξυπηρέτηση βασικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου. Ο παράγοντας αυτός πάρθηκε σοβαρά υπόψη όσον άφορά τίς άνάγκες των νησιωτικών περιοχών τής χώρας μας. Στο θέμα τής άπεργίας ή έπιτροπή κατέληξε σέ μία λύση διαιρώντας τά πλοία σέ δύο κατηγορίες, δηλαδή σέ πλοία έσωτερικού καί πλοία έξωτερικού. Η λύση αυτή τής έπιτροπής δέν καθιερώνει βέβαια τήν άνεξέλεκτη άσκηση του δικαιώματος αυτού, παρέχει όμως τή δυνατότητα αποτελεσματικής καί άκώλυτης άσκότης του από τίς Ένώσεις των ναυτικών. Τό τελικό σχέδιο νόμου θά διαμορφωθεί από τό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας γιά νά κατατεθεί στή Βουλή γιά ψήφιση άφού πρώτα μελετήσει καί έπεξεργαστεί τίς προτάσεις όλων των φορέων».

Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου έχει ως εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 1 Άντικείμενο

- Μέ τήν επιφύλαξη τής ισχύος των Διεθνών Συμβάσεων Έργασίας πού έχουν κυρωθεί, ο νόμος αυτός κατοχυρώνει τά συνδικαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών καί ρυθμίζει τήν ίδρυση, όργάνωση, λειτουργία καί δράση των συνδικαλιστικών οργανώσεων τους.
- Οι διατάξεις του Α.Κ. καί του Εισ. ΝΑΚ ισχύουν όπως τροποποιούνται ή συμπληρώνονται μέ τόν νόμο αυτό.
- Οι ναυτεργατικές συνδικαλιστικές όργανώσεις διακρίνονται σέ πρωτοβάθμιες καί δευτεροβάθμιες.

α) Πρωτοβάθμιες ναυτεργατικές συνδικα-

λιστικές όργανώσεις είναι:

- αα) τά ναυτεργατικά σωματεία πανελλαδικής έκτασης καί
- ββ) τά ναυτεργατικά τοπικά σωματεία περιορισμένης περιφέρειας.

Οι άνωτέρω ββ πρωτοβάθμιες ναυτεργατικές όργανώσεις έχουν δικαίωμα νά γίνουν μέλη μόνο του αντίστοιχου εργατικού κέντρου.

β) Δευτεροβάθμια ναυτεργατική συνδικαλιστική όργάνωση είναι ή Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία.

4. Σωματείο θεωρείται ναυτεργατικό όταν τά μέλη του είναι επαγγελματίες ναυτικοί σύμφωνα μέ όσα όρίζει ειδικότερα τό άρθρο 7 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 2 (ως εις Ν. 1264/82)

Καταχώρηση ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων

1. Σέ κάθε Πρωτοδικείο τηρείται ειδικό βιβλίο συνδικαλιστικών όργανώσεων στο όποιο καταχωρούνται τά στοιχεία του άρθρου 81 Α.Κ., ο άριθμός τής δικαστικής απόφασης πού εγκρίνει ή τροποποιεί τό καταστατικό τής όργάνωσης καί σημειώνεται ή ένδεχόμενη διάλυσή της. Μετά τήν έγγραφη στό παραπάνω βιβλίο έπέρχονται τά αποτελέσματα του άρθρου 83 Α.Κ.

2. Σέ κάθε Πρωτοδικείο τηρείται φάκελος πού περιέχεται τό καταστατικό κάθε ναυτεργατικής συνδικαλιστικής όργάνωσης καί τίς τροποποιήσεις του καθώς καί τά έγγραφα πού αναφέρονται στο άρθρο 13 παρ. 6 του νόμου αυτού.

3. Άντίγραφα των παραπάνω εγγράφων καί βεβαιώσεις γιά στοιχεία πού αναφέρονται στήν παρ. 1 του άρθρου αυτού χορηγούνται από τό Γραμματέα του Πρωτοδικείου σέ όποιον έχει έννομο συμφέρον.

ΑΡΘΡΟΝ 3

(ως Ν. 1264 μέ μικροπροσαρμογές)

Βιβλία ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων

1. Οι ναυτεργατικές συνδικαλιστικές όργανώσεις τηρούν τά ακόλουθα βιβλία, πού άριθμούνται καί θεωρούνται από τό Γραμματέα του Πρωτοδικείου τής έδρας τους πρίν άρχίσουν νά χρησιμοποιούνται:

- α) Μητρώου μελών, όπου αναγράφονται άριθμημένα τό όνοματεπώνυμο, ή, ειδικότητα, ή διεύθυνση κατοικίας, ο άριθμός του δελτίου άστυνομικής ταυτότητας καί του Ναυτικού Φυλλαδίου, τά στοιχεία του άποδεικτικού ναυτικής ικανότητας καί οι χρονολογίες έγγραφης καί διαγραφής κάθε μέλους. Προκειμένου γιά νομικά πρόσωπα αναγράφονται, ή έπωνυμία, ή έδρα, οι άριθμοί καί οι χρονολογίες των δικαστικών αποφάσεων έγκρισης ή τροποποίησης των καταστατικών τους, οι χρονολογίες έγγραφης καί διαγραφής τους, ο άριθμός των γραμμένων μελών τους καί αυτών πού πήραν μέρος στίς τελευταίες εκλογές.
- β) Πρακτικών συνεδριάσεων Γενικών Συνελεύσεων των μελών.
- γ) Πρακτικών συνεδριάσεων διοίκησης.
- δ) Πρακτικών συνεδριάσεων πειθαρχικού συμβουλίου.
- ε) Ταμείου, όπου καταχωρούνται κατά

χρονολογική σειρά όλες οι εισπράξεις καί πληρωμές.

στ) Περιουσίας, όπου καταγράφονται όλα τά κινητά καί άκίνητα περιουσιακά στοιχεία τής όργάνωσης.

2. Γραμμάτια εισπράξεων άριθμούνται καί θεωρούνται άπο τήν Έλεγκτική Έπιτροπή, πρίν από τή χρησιμοποίησή τους.

3. Τά μέλη τής όργάνωσης καί όποιοι άλλος έχει έννομο συμφέρον έχουν τό δικαίωμα νά πληροφορούνται τά παραπάνω στοιχεία.

ΑΡΘΡΟ 4 (ως Ν. 1264/1982)

Σκοποί ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων

1. Οι ναυτεργατικές συνδικαλιστικές όργανώσεις έχουν σκοπό τή διαφύλαξη καί προαγωγή των εργασιακών, οικονομικών, άσφαλιστικών, κοινωνικών καί συνδικαλιστικών συμφερόντων των ναυτικών του κλάδους τους, ή των μελών τους προκειμένου περί τοπικών σωματείων περιορισμένης περιφέρειας.

2. Οι ναυτεργατικές συνδικαλιστικές όργανώσεις άπαγορεύεται ν' άσκούν κερδοσκοπική δραστηριότητα, μπορούν όμως χωρίς έπιδίωξη κέρδους νά συνιστούν καταναλωτικούς ή πιστωτικούς συνεταιρισμούς ή νά διατηρούν έντευκτήρια καί βιβλιοθήκες καί νά παρέχουν μαθήματα έπιμόρφωσης των μελών τους. Μπορούν επίσης νά δημιουργούν ειδικά κεφάλαια γιά τήν εξυπηρέτηση όρισμένων έκτακτων σκοπών άλληλεγγύης καί άλληλοβοήθειας των μελών τους.

3. Οι ναυτεργατικές συνδικαλιστικές όργανώσεις γιά τήν πραγματοποίηση των σκοπών τους δικαιούνται μεταξύ άλλων:

α) Ν' αναφέρονται στίς διοικητικές καί άλλες άρχες γιά κάθε ζήτημα πού άφορά τούς σκοπούς τους, τά μέλη τους, τίς εργασιακές καί γενικότερα επαγγελματικές σχέσεις καί τά συμφέροντα των μελών τους.

β) Νά καταγγέλλουν καί νά εγκαλούν στίς διοικητικές καί δικαστικές άρχες τίς παραβιάσεις τής εργατικής καί άσφαλιστικής νομοθεσίας καί των κανονισμών ή όργανισμών πού άφορούν τίς ίδιες ή τά μέλη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 5 (ως Ν. 1264 πλύν διαγραφέντος (β) έδάφ. τής παρ. 4) Πόροι

1. Πόροι των ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων είναι:

α) Τά δικαιώματα έγγραφης, οι συνδρομές καί οι έθελοντικές εισφορές των μελών.

β) Τά εισοδήματα από τήν άξιοποίηση τής περιουσίας τής όργάνωσης.

γ) Τά έσοδα δωρεών, κληρονομιών, κληροδοσιών ως καί διαφόρων έκδηλώσεων καί έορτών.

2. Ο τρόπος καθορισμού καί τό ύψος του δικαιώματος έγγραφης καί των συνδρομών όρίζονται από τό καταστατικό τής όργάνωσης.

3. Οι δωρεές καί οι έπιχορηγήσεις πός συνδικαλιστικές όργανώσεις γίνονται πάν-

τοτε έπώνυμα.

4. Άπαγορεύεται νά δέχονται οί ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις εισφορές καί ένισχύσεις, από εργοδότες ή οργανώσεις τους, καθώς καί από κομματικούς οργανισμούς ή άλλες πολιτικές οργανώσεις ή άλλους φορείς.

5. Η παρουσία του σωματείου, πού χρειάζεται γιά τή στοιχειώδη λειτουργία του είναι ακατάσχετη.

ΑΡΘΡΟ 6

Είσπραξη Εισφορών

1. Οί πρωτοβάθμιες ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις έχουν δικαίωμα νά εισπράττουν τά δικαιώματα έγγραφής, τίς συνδρομές καί γενικά τίς εισφορές των μελών τους καί μέσα στό χώρο εργασίας, εκτός χρόνου άπασχόλησης. Ο χρόνος αυτός είναι εκείνος πού στή διάρκεια του ό ναυτικός δέν όφείλει νά προσφέρει τίς υπηρεσίες του στόν εργοδότη.

2. Είναι ισχυρή διάταξη του καταστατικού της ΠΝΟ πού θά προβλέπει προαιρετική είσφορά των ναυτικών υπέρ αυτής.

Η είσφορά δύναται νά εισπράττεται μέ σύστημα παρακράτησης καί απόδοσης από τόν εργοδότη οί λεπτομέρειες του οποίου ρυθμίζονται μέ συλλογικές συμβάσεις πού συνάπτονται μεταξύ της ΠΝΟ καί των εργοδοτικών ενώσεων.

ΑΡΘΡΟ 7

Μέλη Ναυτεργατικών Συνδικαλιστικών Όργανώσεων

1. Κάθε ναυτικός, πού είναι κάτοχος Ν. Φυλλαδίου καί έχει συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία, σέ πλοία μέ Έλληνική σημαία ή ξένα συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ, 18 μήνες κατά τήν τελευταία πενταετία ή εξάμηνη τήν τελευταία διετία ή τετράμηνη τόν τελευταίο χρόνο, έχει δικαίωμα τακτικό μέλος στά πρωτοβάθμια ναυτεργατικά σωματεία εφόσον έχει τίς νόμιμες προϋποθέσεις του καταστατικού τους.

Μέλη μπορούν νά γίνουν καί όσοι εργάζονται σέ έμπορικά πλοία πού ανήκουν στό Δημόσιο, σέ ΝΠΔΔ ή ΟΓΑ εφόσον άπασχολούνται μέ σχέση εξαρτημένης εργασίας ιδιωτικού δικαίου. Μπορούν επίσης νά γίνουν μέλη καί ναυτικοί πού έχουν υπηρεσία 5 ετών καί άπασχολούνται προσωρινά στήν ξηρά σέ ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή στό Δημόσιο εφόσον γιά τήν εργασία τους αυτή άσφαλίζονται στό ΝΑΤ.

2. Τά καταστατικά των πρωτοβάθμιων οργανώσεων δύναται νά προβλέψουν τήν ύπαρξη δοκίμων μελών, ως καί τά δικαιώματα καί τίς υποχρεώσεις τους.

3. Άλλοδαποί ναυτικοί πού έχουν άδεια παραμονής καί εργασίας στήν Ελλάδα καί έχουν συμπληρώσει δύο (2) χρόνια θαλάσσια υπηρεσία κατά τήν τελευταία πενταετία σέ Έλληνικά πλοία μπορούν νά είναι μέλη ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, άν τό προβλέπει τό καταστατικό τους.

4. Διαγράφεται τό μέλος πού άποκτά τήν ιδιότητα του πλοιοκτήτη ή έφοπιστή ή του νομίμου εκπροσώπου τους, πού εγκαταλείπει όριστικά τό ναυτικό επάγγελμα, πού συνταξιοδοτείται καί πού διαγράφεται από τά Ναυτικά Μητρώα σύμφωνα μέ τό άρθρο 35 του Ν. 1085/80 ή άλλη διάταξη. Άν δέν όρίζει διαφορετικά τό καταστατικό, διαγράφεται τό μέλος πού:

α) χωρίς νά συντρέχει άνώτερη βία δέν

πήρε μέρος στίς δύο τελευταίες εκλογές γιά άνάδειξη διοίκησης καί

β) μέ τήν θέλησή του άπέχει του ναυτικού επαγγέλματος καί παύει νά έχει τήν ύπηρεσία πού όρίζει ή παρ. 1 γιά τήν έγγραφή του.

Δέν διαγράφονται όσοι παύουν νά έχουν τήν ύπηρεσία αυτή λόγω στρατεύσης, εκπαίδευσης ή μετεκπαίδευσης, εκλογής τους στό Κοινοβούλιο ή τήν Τοπική Αυτοδιοίκηση ή συμμετοχής τους στή Διοίκηση του σωματείου ή στίς υπερκείμενες συνδικαλιστικές οργανώσεις.

5. Κάθε ναυτεργατικό σωματείο πανελλαδικής έκτασης έχει τό δικαίωμα νά γίνει μέλος της Πανελλήνια Ναυτικής Όμοσπονδίας καί του αντίστοιχου Έργατικού Κέντρου. Κάθε τοπικό σωματείο μπορεί νά γίνει μέλος μόνο του αντίστοιχου Έργατικού Κέντρου, ύστερα από άπόφαση της Διοίκησης του σωματείου.

Κάθε ναυτεργατική οργάνωση πού ανήκει στόν Έργατικό Κέντρο της περιφέρειας στήν όποία βρίσκεται ή έδρα της εκπροσωπείται στή συνέλευση του Έργατικού Κέντρου γιά τό σύνολο των μελών της, άφού άφαιρεθούν τά μέλη της πού ανήκουν καί σέ άλλη ναυτεργατική οργάνωση μέσω της όποια επιθυμούν νά εκπροσωπούνται.

6. Διάταξη καταστατικού συνδικαλιστικής οργάνωσης πού άπαγορεύει τή συμμετοχή μελών της σέ άλλη συνδικαλιστική οργάνωση είναι ισχυρή.

7. Ναυτικός ή πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση έγγραφεται στήν αντίστοιχη οργάνωση μετά από αίτηση πού υποβάλλει στό άρμόδιο ν' άποφασίσει όργανο. Τό όργανο τούτο άποφασίζει στήν πρώτη μετά τήν ύποβολή της αίτησης συνεδρίασή του.

8. Εάν τό άρμόδιο νά άποφασίσει τήν έγγραφη όργανο της συνδικαλιστικής οργάνωσης άπορρίψει τήν αίτηση ή μέσα σέ ένα μήνα από τήν ύποβολή της, γιά πρωτοβάθμια οργάνωση καί Έργατικό Κέντρο καί σέ δύο μήνες γιά τήν Όμοσπονδία καί Τριτοβάθμια Όργανος δέν έχει γνωστοποιηθεί άπόφαση του οργάνου γιά άποδοχή ή άπόρριψη της αίτησης στόν αίτούντα, αυτός έχει τό δικαίωμα νά προσφύγει στό άρμόδιο Ειρηνοδείο καί νά ζητήσει τήν έγγραφη κατά τή διαδικασία των άρθρων 663 καί έπ. του Κ. Πολ. Δ.

Ο εργαζόμενος ή ή οργάνωση, από τήν κοινοποίηση της άπόφασης του Ειρηνοδείου πού διατάζει τήν έγγραφη, γίνεται χωρίς άλλη διατύπωση μέλος της καλής πίστης οργάνωσης. Τό δικαστήριο μπορεί νά διατάξει ως ασφαλιστικό μέτρο τήν προσωρινή έγγραφη του αίτούντα, ύστερα από αίτησή του.

9. Ύστερα από αίτηση μελών της συνδικαλιστικής οργάνωσης ή υπερκείμενης της καί εφόσον τό άρμόδιο κατά τήν έγγραφη νέων μελών όργανο έντελώς άδικοιολόγητα καί κατά παράβαση των αρχών της καλής πίστης άρνείται τήν έγγραφη νέων μελών, τό Ειρηνοδείο μέ τή διαδικασία των άρ. 663 καί έπ. του Κ. Πολ. Δ. κηρύσσει έκπτωτη τή διοίκηση της οργάνωσης. Στήν περίπτωση αυτή τό άρμόδιο δικαστήριο διορίζει κατά τό άρ. 69 του Α.Κ. προσωρινή διοίκηση στήν όποια άναθέτει τό έργο της έγγραφης νέων μελών καί της προκήρυξης εκλογών γιά άνάδειξη νέας διοίκησης της οργάνωσης μέσα σέ δύο μήνες από τό διορισμό της γιά τίς πρωτοβάθμιες καί τέσσερες μήνες γιά τίς δευτεροβάθμιες οργανώσεις.

ΑΡΘΡΟ 8

Συνέλευση Μελών · Άπαρτία · Λήψη · Προσβολή Άποφάσεων

1. Η Συνέλευση των μελών της συνδικαλιστικής οργάνωσης συγκαλείται κατά τούς όρους του άρθρου 95 του Α.Κ. καί άποφασίζει γιά όλα τά θέματα πού άφορούν τήν οργάνωση εκτός άν κατά τό καταστατικό ύπάγονται στήν άρμοδιότητα άλλου οργάνου της.

Τά καταστατικά των συνδικαλιστικών οργανώσεων όρίζουν τό ποσοστό των μελών τους πού άπαιτείται γιά νά ζητηθεί σύγκληση έκτακτης γενικής συνέλευσης.

Τό ποσοστό αυτό δέν μπορεί νά είναι κατώτερο του 1/10 των ταμειακά τακτοποιημένων μελών.

2. Μέ τήν επιφύλαξη του άρθρου 100 Α.Κ. όπως καί κάθε άλλης διάταξης μέ τήν όποια προβλέπεται ειδική άπαρτία καί εφόσον τό καταστατικό δέν όρίζει διαφορετικά, γιά νά γίνει συζήτηση καί γιά νά ληφθεί άπόφαση, κατά τίς Συνελεύσεις, άπαιτείται ή παρουσία τουλάχιστον του ενός τέταρτου (1/4) των οίκονομικά τακτοποιημένων μελών. Άν δέν ύπάρχει άπαρτία κατά τήν πρώτη συζήτηση συγκαλείται νέα συνέλευση μέσα σέ δύο (2) μέχρι δεκαπέντε (15) ήμέρες, κατά τήν όποια άπαιτείται ή παρουσία τουλάχιστον του ενός δεκάτου (1/10) των οίκονομικά τακτοποιημένων μελών.

Εάν δέν ύπάρξει άπαρτία κατά τή δεύτερη συνέλευση, συγκαλείται μέσα σέ δύο (2) μέχρι δεκαπέντε (15) μέρες τρίτη ή όποια βρίσκεται σέ άπαρτία μέ όσα μέλη, οίκονομικά τακτοποιημένα, είναι παρόντα. Γιά τήν ύπαρξη πάντως άπαρτίας ό αριθμός των οίκονομικά τακτοποιημένων παρόντων μελών σέ κάθε περίπτωση πρέπει νά είναι μεγαλύτερος του τριπλάσιου των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της ναυτεργατικής οργάνωσης.

Άπαγορεύεται ή συμμετοχή στίς Συνελεύσεις καί στίς ψηφοφορίες μέ όποιουδήποτε είδους έξουσιοδότηση.

3. Η Γενική Συνέλευση άποφασίζει πάντοτε μέ ψηφοφορία, ποτέ όμως διά βοής. Είναι μυστική κάθε ψηφοφορία πού αναφέρεται σέ εκλογές διοικητικού συμβουλίου, έλεγκτικής καί έφορευτικής επιτροπής καί αντιπροσώπων σέ δευτεροβάθμια καί τριτοβάθμια οργάνωση, θέματα έμπιστοσύνης πρós τή διοίκηση, έγκριση λογοδοσίας, προσωπικά ζητήματα καί κήρυξη άπεργίας.

Οί άποφάσεις της Συνέλευσης, άν δέν όρίζεται διαφορετικά στό καταστατικό, λαμβάνονται μέ πλειοψηφία των παρόντων.

4. Γιά τή λήψη άπόφασης τροποποίησης του καταστατικού καί άπεργίας άπαιτείται πλειοψηφία των τριών τετάρτων (3/4) καί παρουσία του 1/10 των οίκονομικά τακτοποιημένων μελών.

5. Άπόφαση συνέλευσης μπορεί νά άκυρωθεί άν στή Συνέλευση παραβρέθηκαν πρόσωπα πού δέν ήταν μέλη της συνδικαλιστικής οργάνωσης καί ή παρουσία τους μπορούσε νά επηρεάσει τό αποτέλεσμα.

6. Αίτηση γιά τήν άναγνώριση άκυρότητας άπόφασης Συνέλευσης ύποβάλλεται μέσα σέ άποκλειστική προθεσμία σαράντα πέντε (45) ήμερών από τή λήξη της Συνέλευσης στό Ειρηνοδείο της περιφέρειας πού έδρεύει ή συνδικαλιστική οργάνωση.

Η σχετική αίτηση πρέπει νά ύποβάλλεται γιά τίς πρωτοβάθμιες συνδικαλιστικές οργανώσεις από τό 1/50 τουλάχιστο των οίκονομικά τακτοποιημένων μελών καί γιά τή δευτεροβάθμια από όποιαδήποτε συνδικαλιστική

οργάνωση που μετέχει, οικονομικά τακτοποιημένη, κατά τη συζήτηση της αίτησης.
 'Η απόφαση του Ειρηνοδίκου είναι δυνατό να εκκληθεί στο Μονομελές Πρωτοδικείο μέσα σε δέκα ημέρες από την επίδοσή της.

ΑΡΘΡΟ 9

Διοικητικά Συμβούλια

'Ελεγκτικές 'Επιτροπές · 'Αντιπρόσωποι

1. 'Η διοίκηση της ναυτεργατικής συνδικαλιστικής οργάνωσης συγκροτείται όπως ορίζει το καταστατικό. Οι ιδιότητες του Προέδρου, 'Αντιπροέδρου, Γεν. Γραμματέα ή Ταμία δεν επιτρέπεται να συμπίπτουν στο ίδιο πρόσωπο.

'Η θητεία των διοικητικών οργάνων δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από 4 χρόνια. 2. Σέ κάθε συνδικαλιστική οργάνωση εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των μελών της, ελεγκτική επιτροπή, κατά το καταστατικό της.

'Ο αριθμός των μελών της και ο τρόπος λειτουργίας της ορίζονται από το καταστατικό της ναυτεργατικής οργάνωσης. 'Η διάρκεια της θητείας των ελεγκτικών επιτροπών ακολουθεί πάντοτε τη θητεία του διοικητικού συμβουλίου. Οι εκλογές για διοικητικό συμβούλιο, ελεγκτική επιτροπή και αντιπρόσωπους για τις δευτεροβάθμιες οργάνώσεις γίνονται ταυτόχρονα.

'Αρμοδιότητα της ελεγκτικής επιτροπής είναι η παρακολούθηση και ο έλεγχος του διοικητικού συμβουλίου ως προς την οικονομική διαχείριση της οργάνωσης.

3. 'Η Συνέλευση των μελών κάθε πρωτοβάθμιας οργάνωσης εκλέγει τους αντιπρόσωπους της για την Πανελλήνια 'Ομοσπονδία και το 'Εργατικό Κέντρο στα οποία συμμετέχει.

Τό Δ.Σ. Πρωτοβάθμιας ναυτεργατικής οργάνωσης δύναται να προβαίνει σε επιλογή αντιπροσώπων για αντικατάσταση απόρων, στην περίπτωση που εκλεγέντες αντιπρόσωποι και οι αναπληρωτές τους δεν βρίσκονται στην έδρα της οργάνωσης για συμμετοχή στα όργανα για τα οποία εξελέγησαν, συνεπεία ναυτολόγησής τους ή άλλης αιτίας.

Κατά την επιλογή θα λαμβάνεται υπόψη η παράταξη στην οποία ανήκουν οι απόρνοι.

'Η Συνέλευση της 'Ομοσπονδίας εκλέγει τους αντιπρόσωπους της για τη Συνομοσπονδία στην οποία συμμετέχει.

'Ο αριθμός των αντιπροσώπων σε κάθε δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση ορίζεται με τό ίδιο μέτρο για όλες τις οργανώσεις, που συμμετέχουν στη δευτεροβάθμια οργάνωση. 'Ο σχετικός υπολογισμός γίνεται με βάση τον αριθμό των μελών που ψήφισαν για την ανάδειξη των αντιπροσώπων στην πρωτοβάθμια οργάνωση.

Σε περίπτωση που προκύπτει κλάσμα μεγαλύτερο από τό μισό του αριθμού που απο-

τελεί τό μέτρο, προστίθεται ένας ακόμη αντιπρόσωπος. Δεν αντιπροσωπεύεται ή οργάνωση που δεν καλύπτει τουλάχιστο τό μισό του μέτρου.

4. Είναι ισχυρή διάταξη του καταστατικού της ΠΝΟ ή όποια θέτει άνωτατο όριο στον αριθμό των αντιπροσώπων των πρωτοβάθμιων οργανώσεων στα διάφορα όργανά της, προς τό σκοπό εξασφάλισης δυνατότητας έκφρασης σε όλες τις οργανώσεις ανεξάρτητα από τον αριθμό των μελών τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΕΚΛΟΓΙΚΕΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

ΑΡΘΡΟ 10

'Εκλογές

1. α) Τά μέλη των πρωτοβάθμιων ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, εκλέγουν τά διοικητικά συμβούλια, τις ελεγκτικές επιτροπές, τους αντιπρόσωπους στις δευτεροβάθμιες οργανώσεις και τά Πειθαρχικά Συμβούλια εφόσον έχουν εκπληρώσει τις οικονομικές υποχρεώσεις, που προβλέπονται από τό καταστατικό τους, εκλέγονται δε εφόσον εκτός των ανωτέρω έχουν συμπληρώσει και 18μηνο θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία ελληνικά ή ελληνόκτητα που έχουν σύμβαση με τό ΝΑΤ.

β) Τά μέλη των πρωτοβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων δικαιούνται να ψηφίσουν αντιπρόσωπους για την ΠΝΟ και ένα 'Εργατικό Κέντρο.

'Αν ανήκουν σε δύο πρωτοβάθμιες οργανώσεις επιλέγουν τη μία απ' αυτές, για να ασκήσουν τό δικαίωμά τους αυτό, με δήλωσή τους προς τον πρόεδρο της εφορευτικής επιτροπής των εκλογών. 'Η δήλωση αυτή δεσμεύει τον εργαζόμενο για όλο τό χρόνο της θητείας των αντιπροσώπων που ψήφισε και της θητείας των οργάνων που ψήφισαν οι αντιπρόσωποι της οργάνωσής του.

2 α) Κάθε πρωτοβάθμια ναυτεργατική συνδικαλιστική οργάνωση συμμετέχει με τους αντιπρόσωπους της στην εκλογή των οργάνων της Διοίκησης της ΠΝΟ και του 'Εργατικού Κέντρου, που ανήκει και εφόσον έχει εκπληρώσει τις οικονομικές υποχρεώσεις, που προβλέπονται από τό καταστατικό τους.

β) Οι πρωτοβάθμιες ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις με αποφάσεις των Δ.Σ. αντιπροσωπεύονται στην τριτοβάθμια διά μέσου της ΠΝΟ ή διά του 'Εργατικού Κέντρου. Με επιφύλαξη της α παρ. 3 άρθ. 9 ο Πρόεδρος της εφορευτικής επιτροπής ανακοινώνει πίνακα των αντιπροσώπων με έγγραφό του και στις δύο δευτεροβάθμιες οργανώσεις, που τυχόν μετέχει ή οργάνωση, καθώς επίσης στην αντίστοιχη τριτοβάθμια.

Ταυτόχρονα στις ίδιες υπερκείμενες οργανώσεις αποστέλλει ο δικαστικός αντιπρόσωπος αντίγραφο του μητρώου που αναφέρεται στην παρ. 2 του άρθρου 6 του Ν.Δ.

4361/1964, με τά πρόσθετα στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 3 παρ. 1 έδαφ. α του παρόντος νόμου.

'Η παραπάνω δέσμευση της συνδικαλιστικής οργάνωσης ισχύει για όλο τό χρόνο της θητείας των αντιπροσώπων που ψήφισαν οι αντιπρόσωποι της στην δευτεροβάθμια οργάνωση που επέλεξε.

3. 'Η δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση εκλέγει αντιπρόσωπους μόνο για μία τριτοβάθμια.

4. Οι αντιπρόσωποι στην δευτεροβάθμια και στην τριτοβάθμια οργάνωση έχουν δικαίωμα να εκλέγονται σε όλα τά όργανα διοίκησης, όπως επίσης και στα όργανα που υποκαθιστούν τις συνελεύσεις των οργάνωσεων αυτών.

ΑΡΘΡΟ 11

'Εφορευτικές 'Επιτροπές · 'Αρμοδιότητες Καθήκοντα

1. Οι εκλογές για τά όργανα των συνδικαλιστικών οργανώσεων διεξάγονται από εφορευτική επιτροπή, που ο αριθμός των μελών της και ή διαδικασία εκλογής τους ορίζεται από τό καταστατικό και προεδρεύεται από τον δικαστικό αντιπρόσωπο.

2. Οι διατάξεις των παρ. 2, 3 και 5 του άρθ. 6 του Ν.Δ. 4361/1964 εφαρμόζονται ανάλογα και για τις συνδικαλιστικές οργανώσεις του νόμου αυτού.

3. Δικαστικός αντιπρόσωπος ορίζεται Πρωτοδίκης ή Ειρηνοδίκης εφόσον πρόκειται για τη δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση.

'Ο Δικαστικός αντιπρόσωπος ορίζεται, με αίτηση της οργάνωσης, από τον Πρόεδρο, του Πρωτοδικείου της έδρας της από πίνακα όλων των Πρωτοδικών ή Ειρηνοδικών με αλφαβητική σειρά. 'Υπέρβαση της σειράς επιτρέπεται μόνο για λόγους ανώτερης βίας, που βεβαιώνονται από τον Πρόεδρο Πρωτοδικών στην έγγραφη εντολή του στον επόμενο στη σειρά Πρωτοδίκη ή Ειρηνοδίκη και για όσο χρόνο διαρκεί ή ανώτερη βία.

4. Δικαστικός αντιπρόσωπος ορίζεται Πρωτοδίκης ή Ειρηνοδίκης εφόσον προκειται για σωματεία, που έχουν την έδρα τους σε τόπους που έδρευε Πρωτοδικείο. Τό έδαφιο β και γ της παρ. 3 εφαρμόζονται ανάλογα.

5. Δικαστικός αντιπρόσωπος στα άλλα σωματεία είναι ο Ειρηνοδίκης της περιφέρειας όπου βρίσκεται ή έδρα του σωματείου, στον οποίο κατατίθεται και ή σχετική αίτηση.

6. 'Η 'Εφορευτική 'Επιτροπή επιπλέον των δσων ορίζονται από τις διατάξεις που ισχύουν και τά καταστατικά, έχει και τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) Προβαίνει τό συντομότερο στην ένοικίαση ταχυδρομικής θυρίδας στο Κεντρικό Ταχυδρομείο της έδρας της συνδικαλιστικής οργάνωσης και αφού διαπιστωθεί ότι είναι

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

κενή την σφραγίζει και τὰ κλειδιά της παραλαμβάνονται από τόν Πρόεδρο.

β) 'Αποστέλλει ή παραδίδει σέ κάθε εκλογέα ένα ψηφοδέλτιο και ένα φάκελλο εντός του οποίου θά θέσει ό εκλογέας τό ψηφοδέλτιο. Τό ψηφοδέλτιο σφραγίζεται και υπογράφεται από τόν Πρόεδρο και τὰ μέλη της 'Εφορευτικής 'Επιτροπής και ό φάκελλος από τόν Πρόεδρό της.

'Επίσης συναποστέλλει ή παραδίδει στόν εκλογέα δεύτερο φάκελλο επί του οποίου εχει τυπωθεί, μέ μέριμνά της, ό αριθμός και ό τόπος της ταχυδρομικής θυρίδος γιά τήν όποία προβλέπει τό εδάφ. (α) της παραγράφου αυτής καθώς και πλαίσιο μέσα στό όποιο είναι τυπωμένη ή λέξη «'Αποστολέας» και ή ένδειξη «ΜΕΘ».

γ) Μετά τήν έναρξη της ψηφοφορίας και σέ χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των επτά ημερών ή 'Εφορευτική 'Επιτροπή αποσφραγίζει τήν ταχυδρομική θυρίδα, παραλαμβάνει τους φακέλλους πού βρίσκονται εντός αυτής και τήν σφραγίζει εκ νέου. Σέ κάθε αποσφράγιση παραλαβή φακέλλων και νέα σφράγιση συντάσσεται πρακτικό στό όποιο αναφέρεται και ό αριθμός των φακέλλων.

7. 'Ο τύπος των ψηφοδελτίων και οι διαδικασίες γιά τήν εξασφάλιση του αδιάβλητου των αρχαιρεσιών καθορίζονται από τὰ καταστατικά των Σωματείων.

ΑΡΘΡΟ 12

Σύστημα 'Εκλογών

1. 'Η εκλογή των όργάνων της ναυτεργατικής συνδικαλιστικής όργάνωσης γίνεται μέ τό σύστημα της απλής αναλογικής. Τό ίδιο σύστημα εφαρμόζεται και γιά τήν εκλογή της εφορευτικής επιτροπής.

2. Οι έδρες όλων των όργάνων και ό αριθμός των αντιπροσώπων κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών και των χωριστών υποψηφίων ανάλογα μέ τήν εκλογική τους δύναμη.

Τό σύνολο των έγκυρων ψηφοδελτίων διαιρείται μέ τόν αριθμό των έδρων κάθε όργάνου ή μέ τόν αριθμό των αντιπροσώπων πού εκλέγονται.

Τό ηλλίκον αυτής της διαίρεσης, παραλείπομένου του κλάσματος, αποτελεί τό εκλογικό μέτρο. Κάθε συνδυασμός καταλαμβάνει τόσες έδρες στό αντίστοιχο όργανο και εκλέγει τόσους αντιπροσώπους, όσες φορές χωρεί τό εκλογικό μέτρο στόν αριθμό των έγκυρων ψηφοδελτίων πού έλαβε.

3. Μεμονωμένος υποψήφιος πού έλαβε τόν ίδιο ή μεγαλύτερο αριθμός ψήφων από τό εκλογικό μέτρο καταλαμβάνει μιά έδρα στό όργανο γιά τό όποιο είχε θέσει υποψηφιότητα ή εκλέγεται αντιπρόσωπος έφόσον ήταν υποψήφιος γιά τή θέση αυτή.

4. Συνδυασμός πού περιλαμβάνει υποψηφίους λιγότερους από τις έδρες πού του άνήκουν, καταλαμβάνει τόσες μόνο έδρες ή εκλέγει τόσους μόνο αντιπροσώπους, όσοι είναι και οι υποψήφιοί του.

5. Οι έδρες πού μένουν αδιάθετες και ό αριθμός των αντιπροσώπων πού δεν καλύπτεται σύμφωνα μέ τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων κατανέμονται από μιά στους συνδυασμούς εκείνους πού έχουν καταλάβει τουλάχιστον μιά έδρα ή έχουν εκλέξει έναν αντιπρόσωπο και οι όποιοι συγκεντρώνουν υπόλοιπο ψηφοδελτίων μεγαλύτερο από τό 1/3 του εκλογικού μέτρου και πού πλησιάζουν περισσότερο τό εκλογικό μέτρο.

6. Οι έδρες πού μένουν αδιάθετες ή ό αριθμός των αντιπροσώπων πού δεν καλύπτεται και μετά τήν εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου κατανέμονται μεταξύ των συνδυασμών πού έχουν τό μεγαλύτερο υπόλοιπο ψηφοδελτίων από μιά έδρα ή από έναν αντιπρόσωπο. Σέ περίπτωση ίσοδυναμίας γίνεται κλήρωση.

7. Γιά τήν πλήρωση κενουμένης θέσεως μεμονωμένου Συμβούλου ή αντιπροσώπου εφαρμόζεται ανάλογα ή διάταξη της προηγούμενης παραγράφου.

ΑΡΘΡΟ 13

Ψηφοφορία - Πρατικά Διαλογής

1. Τά μέλη πού διαμένουν ή βρίσκονται στην έδρα του ναυτεργατικού σωματείου προέρχονται γιά τήν άσκηση του εκλογικού τους δικαιώματος, στην αίθουσα ψηφοφορίας, σέ ημέρες και ώρες πού καθορίζει και γνωστοποιεί ή εφορευτική επιτροπή. 'Η ψηφοφορία γίνεται μέ τήν επίδειξη της άστυνομικής ταυτότητας ή του Ναυτικού φυλλαδίου.

2. Τά μέλη πού διαμένουν εκτός της έδρας του σωματείου ή είναι ναυτολογημένα, κλείνουν τό ψηφοδέλτιο στόν φάκελλο πού φέρει τήν υπογραφή του προέδρου. Στό φάκελλο αυτό ούδεμία ένδειξη αναγράφουν, τόν τοποθετούν δε μέσα στό δεύτερο φάκελλο επί του οποίου είναι τυπωμένος ό αριθμός της ταχυδρομικής θυρίδας γιά τήν όποία όρίζει ή παραγρ. 6 του άρθ. 11. Στόν έξωτερικό αυτό φάκελλο και παρά τήν τυπωμένη «'Αποστολέας» αναγράφουν τό όνοματεπώνυμό τους και δίπλα στην ένδειξη «ΜΕΘ» τόν αριθμό του ναυτικού τους φυλλαδίου. 'Ο φάκελλος αποστέλλεται ταχυδρομικά συστημένη.

3. 'Αν ό αποστολέας δεν αναγράψει τό όνοματεπώνυμό του στόν έξωτερικό φάκελλο, σύμφωνα μέ όσα όρίζονται στην προηγούμενη παράγραφο ό φάκελλος δεν λαμβάνεται υπόψη από τήν 'Εφορευτική 'Επιτροπή.

4. Κατά τήν ψηφοφορία, τις περιοδικές παραλαβές των φακέλλων από τήν ταχυδρομική θυρίδα και τή διαλογή των ψήφων μπορούν να παρευρίσκονται και άνα ένας εκπρόσωπος κάθε συνδυασμού.

5. 'Η όλη διαδικασία της ψηφοφορίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τους τέσσερις μήνες.

6. Μέ τήν επιφύλαξη της παραγρ. 2 του άρθ. 11 τά πρακτικά διαλογής των ψηφοδελτίων και άνακηρύξεως των επιτυχόντων, καθώς και τό πρωτόκολλο της ψηφοφορίας παραδίνονται τήν επόμενη μέρα μετά τό τέλος της εκλογής από τό δικαστικό αντιπρόσωπο στό γραμματέα του άρμόδιου Πρωτοδικείου και φυλάσσονται στό φάκελλο της οικείας συνδικαλιστικής όργάνωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

ΑΡΘΡΟ 14

Προστασία και διεκολύνσεις συνδικαλιστικής δράσης

1. Τά όργανα του Κράτους έχουν τήν υποχρέωση να εφαρμόζουν τά άπαραίτητα μέτρα γιά τή διασφάλιση της άνεμπόδιστης άσκησης του δικαιώματος γιά τήν ίδρυση και αυτόνομη λειτουργία των ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων.

2. 'Απαγορεύεται στους εργοδότες, σέ

πρόσωπα πού ενεργούν γιά λογαριασμό τους και σέ όποιοδήποτε τρίτο, να προβαίνουν σέ όποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη πού κατατείνει στην παρακώλυση της άσκησης των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων και ιδιαίτερα:

α) να άσκοούν έπιρροή στους εργαζομένους, γιά τήν ίδρυση ή μη ίδρυση συνδικαλιστικής όργάνωσης.

β) να επιβάλλουν ή να παρεμποδίζουν μέ όποιοδήποτε τρόπο ή μέσο τήν προσχώρηση εργαζομένων σέ όρισμένη συνδικαλιστική όργάνωση.

γ) να άπαιτούν από τους εργαζομένους δήλωση συμμετοχής, μη συμμετοχής ή άποχώρησης από συνδικαλιστική όργάνωση.

δ) να υποστηρίζουν όρισμένη συνδικαλιστική όργάνωση ή μέ οικονομικά ή μέ άλλα μέσα.

ε) να επέμβαιουν μέ όποιοδήποτε τρόπο στην διοίκηση, στην λειτουργία και στην δράση των συνδικαλιστικών όργανώσεων.

στ) να μεταχειρίζονται μέ εύμενεια ή δυσμένεια τους εργαζομένους, ανάλογα μέ τή συμμετοχή τους σέ όρισμένη συνδικαλιστική όργάνωση.

3. Δεν επιτρέπεται να συμμετέχουν σέ συνδικαλιστική όργάνωση εργαζομένων εργοδότες.

4. Δεν αποτελεί λόγο καταγγελίας της σύμβασης σέ βάρος του ναυτικού, ή εκ μέρους του άνάπτυξη νόμιμης συνδικαλιστικής δράσης.

5. Είναι άκυρη ή καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης:

α) των μελών της διοίκησης, σύμφωνα μέ τό άρ. 92 Α.Κ., της συνδικαλιστικής όργάνωσης.

β) των μελών της προσωρινής, σύμφωνα μέ τό άρθ. 79 Α.Κ., διοίκησης συνδικαλιστικής όργάνωσης πού διορίζει τό δικαστήριο σύμφωνα μέ τό άρθ. 69 του 'Αστικού Κώδικα και

γ) των μελών της διοίκησης πού εκλέγονται προσωρινά κατά τήν ίδρυση συνδικαλιστικής όργάνωσης.

'Η άπαγόρευση ίσχύει προκειμένου γιά πλοία έξωτερικού μέχρι συμπλήρωσης του χρόνου πού προβλέπεται γιά τήν καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης άρίστου χρόνου από μέρους του ναυτικού και γιά δώδεκα μήνες από τήν ναυτολόγηση ή τήν ίσχύ του παρόντος στην περίπτωση πλοίων έξωτερικού, εκτός άν συντρέξει ένας από τους λόγους της παρ. 8 και διαπιστωθεί κατά τήν διαδικασία πού όρίζει ή παρ. 9.

6. 'Η παραπάνω προστασία παρέχεται στην ακόλουθη έκταση, ανάλογα μέ τόν αριθμό αυτών πού ψήφισαν στις τελευταίες εκλογές:

α) Μέχρι 200 μέλη προστατεύονται πέντε μέλη της διοίκησης.

β) Από 201 μέχρι 1000 μέλη προστατεύονται έννέα μέλη και

γ) Περισσότερα από 1000 μέλη προστατεύονται ένδεκα.

Στήν περίπτωση ίδρυσης νέων ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων λαμβάνεται υπόψη ό αριθμός των μελών τους.

7. Τή σειρά των μελών πού προστατεύονται όρίζει τό καταστατικό. 'Εάν τό καταστατικό δεν προβλέπει, προστατεύονται κατά σειρά ό Πρόεδρος, 'Αναπλ. Πρόεδρος ή 'Αντιπρόεδρος, Γενικός Γραμματέας, 'Αναπλ. Γενικός Γραμματέας, Ταμίας και οι λοιποί κατά τήν τάξη της εκλογής.

8. 'Η καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης των προσώπων, πού προστατεύονται

σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο άρθρο αυτό, επιτρέπεται μόνο:

α) Όταν κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης με τον εργοδότη ο ναυτικός τόν εξαπάτησε παρουσιάζοντας ψεύτικα πιστοποιητικά ή βιβλιάρια για να προσληφθεί ή να λάβει μεγαλύτερη αμοιβή.

β) Όταν ο ναυτικός αποκάλυψε έμπορικά μυστικά ή ζητήσει ή δέχτηκε αθέμιτα πλεονεκτήματα, κυρίως προμήθειες από τρίτους.

γ) Όταν ο ναυτικός προκάλεσε σωματικές βλάβες ή εξύβρισε σοβαρά ή απείλησε τον εργοδότη ή τον εκπρόσωπό του.

δ) Όταν ο ναυτικός διαπράξει ειδικό ναυτικό εγκλημα ή υποπέσει σε πειθαρχικά παραπτώματα που προβλέπονται από τις διατάξεις που ισχύουν.

ε) Όταν έχει ναυτολογηθεί σε θέση άνωτερη, από αυτή που επιτρέπουν τα τυπικά προσόντα του και προσφέρεται προσόντος με δρους της συλλογικής σύμβασης.

στ) Στις περιπτώσεις ανικανότητας, παροπλισμού ή πώλησης του πλοίου.

9. Η συνδρομή λόγου καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης δεν επηρεάζει τις τυχόν άστικές υποχρεώσεις του εργοδότη που πηγάζουν από την καταγγελία, ή δε διαπίστωση του λόγου καταγγελίας γίνεται:

α) για τα πλοία εξωτερικού ύστερα από ένορκη προανάκριση που ενεργείται από Λιμενική ή Προξενική Αρχή πλύν των περιπτώσεων (ε) και (στ) για τις οποίες η Αρχή περιορίζεται σε σχετική έρευνα και

β) για τα πλοία εσωτερικού από την επιτροπή του άρθ. 15 παρ. 1 του Ν. 1264/82 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθ. 25 του Ν. 1545/85, στην οποία οφείλει να προσφύγει ο εργοδότης.

Για να τύχει ο ναυτικός της ανωτέρω προστασίας υποχρεούται πριν απολυθεί, να δηλώσει γραπτώς την ιδιότητά του ως προστατευμένου μέλους διοίκησης ναυτεργατικής οργάνωσης στον Πλοίαρχο και την Λιμενική ή Προξενική Αρχή, εφόσον ύφιστανται.

ΑΡΘΡΟ 15

Επιτροπές Προσφυγών

1. Οι αποφάσεις των οργάνων του προηγούμενου άρθρου υπόκεινται σε έφεση που ασκείται από διάδικο και εκδικάζεται από την Επιτροπή της παρ. 2 του άρθ. 15 του Νόμου 1264/82 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 25 του Ν. 1545/85.

2. Αρμόδιες Επιτροπές, είναι οι Επιτροπές που εδρεύουν στην έδρα του Πρωτοδικείου στο οποίο είναι καταχωρημένο το Σωματείο του ναυτικού. Στις επιτροπές αυτές, για την εκδίκαση υποθέσεων ναυτεργατικών στελεχών τον εκπρόσωπο του Έμποριο-

μηχανικού Έπιμελητηρίου και των εργαζομένων αντικαθιστά εκπρόσωπος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος και της ΠΝΟ που υποδεικνύονται αντίστοιχα με ανάλογα εφαρμογή των διατάξεων των παρ. 3-5 του ανωτέρω άρθρου του Ν. 1264/82.

3. Η συμπλήρωση της δικογραφίας ή έρευνας της παρ. 9 του προηγούμενου άρθρου που διενεργείται από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή θα πρέπει να συντελείται στο συντομότερο δυνατό χρόνο και πάντως προ του απόπλου του πλοίου.

4. Αν η δευτεροβάθμια Έπιτροπή δεχθεί την προσφυγή του ναυτικού ή απόλυση θεωρείται άκυρη.

ΑΡΘΡΟ 16

Δημοκρατία στους τόπους εργασίας

1. Η εργασία αποτελεί δικαίωμα και προστατεύεται από το Κράτος. Οι εργαζόμενοι και οι συνδικαλιστικές τους οργανώσεις προστατεύονται κατά την άσκηση κάθε συνδικαλιστικού δικαιώματος και στον τόπο εργασίας.

2. Η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία δικαιούται να έχει πίνακα ανακοινώσεων για τους σκοπούς της στο πλοίο, που αναρτάται σε κοινόχρηστο χώρο αυτού.

3. Ο εργοδότης ή αντιπρόσωπός του υποχρεούται να δέχεται τους εκπροσώπους των ναυτεργατικών οργανώσεων μία φορά το μήνα τουλάχιστον μετά από αίτησή τους, για την επίλυση θεμάτων που απασχολούν τους εργαζομένους ή την οργάνωσή τους.

Την ίδια δυνατότητα έχουν και οι επαγγελματικές οργανώσεις των πλοιοκτητών έναντι των ναυτεργατικών οργανώσεων.

4. Οι ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις έχουν δικαίωμα να διανέμουν ανακοινώσεις τους σχετικές με τους επαγγελματικούς σκοπούς τους μέσα στο χώρο εργασίας εκτός χρόνου απασχόλησης, όπως αναφέρεται στην παρ. 1 του άρθρου 6.

5. Εκπρόσωποι της Πανελλήνια Ναυτικής Όμοσπονδίας δικαιούνται να παρευρίσκονται κατά την επιθεώρηση που ενεργούν τα αρμόδια όργανα του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας.

ΑΡΘΡΟ 17

Συνδικαλιστικές άδειες

1. Ο εργοδότης έχει την υποχρέωση να διευκολύνει τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων, των ελεγκτικών επιτροπών και τους αντιπροσώπους των πρωτοβάθμιων στις δευτεροβάθμιες συνδικαλιστικές οργανώσεις κατά την άσκηση των καθηκόντων

τους. Την ίδια υποχρέωση έχει για τα διοικητικά συμβούλια, τις ελεγκτικές επιτροπές και τους αντιπροσώπους των δευτεροβάθμιων στις τριτοβάθμιες.

2. Ο εργοδότης, διά του πλοίαρχου, έχει υποχρέωση όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι να χορηγεί άδεια ανά δεκαπενθήμερο σε μέλη του Δ.Σ. των πλοίων αντιπροσωπευτικών ναυτεργατικών οργανώσεων καϊστους αντιπροσώπους τους σε υπερκείμενες οργανώσεις, για να έρχονται σε έπαφή με τις οργανώσεις τους και γενικότερα για την διευκόλυνση τους στην άσκηση των συνδικαλιστικών τους καθηκόντων.

Για τη χορήγηση της άδειας αυτής, λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του πλοίου και γίνεται σχετική έγγραφη στη ήμερολόγιο γεφύρας.

ΑΡΘΡΟ 18

Ρύθμιση συνδικαλιστικών δικαιωμάτων

1. Οι διατάξεις των αρ. 14, 15, 16, 17 αποτελούν ελάχιστα συνδικαλιστικά δικαιώματα.

2. Ρυθμίσεις ευνοϊκότερες για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών που έχουν ήδη αποκτηθεί ή θα αποκτηθούν με συμφωνία μισθωτών και εργοδοτών ή με Συλλογικές Συμβάσεις Έργασίας ή Διαιτητικές Αποφάσεις υποπεριλαμβάνονται.

ΑΡΘΡΟ 19

Δικαίωμα εργασίας

Η απεργία είναι δικαίωμα των ναυτικών που ασκείται από τις ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις ως μέσο για τη διαφύλαξη και προαγωγή των οικονομικών, εργασιακών, συνδικαλιστικών και ασφαλιστικών συμφερόντων τους.

ΑΡΘΡΟ 20

Κήρυξη απεργίας

1. Η απεργία και οι ολιγόωρες στάσεις εργασίας για τις ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις κηρύσσονται στο λιμάνι τελικού προορισμού και μετά την ασφαλή πρόσδεση ή αγκυροβολία του πλοίου ως ακολούθως:

α) φορτηγά πλοία εξωτερικού και Ε/Γ πλοία εξωτερικού (πλοία τακτικών δρομολογίων και τουριστικά). Με απόφαση του Δ.Σ. της ΠΝΟ, ή της γενικής συνέλευσης της πρωτοβάθμιας οργάνωσης.

β) Ε/Γ και Φ/Γ πλοία εσωτερικού. Με απόφαση του Δ.Σ. της πρωτοβάθμιας οργάνωσης ή της ΠΝΟ.

2. Η έναρξη της απεργίας ή της στάσης

Τel 361-6490. 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR

CABLES STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

εργασίας δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί πριν περάσουν: για την πρώτη κατηγορία πλοίων της προηγούμενης παραγράφου 20 μέρες, για τη δεύτερη 8 ημέρες από τη γνωστοποίηση των αιτημάτων και των λόγων που τα θεμελιώνουν, με έγγραφο που κοινοποιείται με δικαστικό επίμελητή στην αντίστοιχη εργοδοτική οργάνωση ή τον εργοδότη ή εργοδότες και στο YEN.

3. Ναυτικοί που δεν είναι μέλη της αντίστοιχης προς την ειδικότητά τους οργάνωσης που κήρυξε άπεργια, έχουν δικαίωμα να λάβουν μέρος σ' αυτή.

ΑΡΘΡΟ 21 **Προσωπικό Ασφαλείας**

1. Κατά τη διάρκεια της άπεργιας ο πλοίαρχος μετά από εισήγηση των εργαζομένων που άπεργούν και ανάλογα με τις συνθήκες υπό τις οποίες τελεί το πλοίο, όριζει το προσωπικό που πρέπει να παραμένει στο πλοίο και τις υποχρεώσεις του για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων, του φορτίου, των παρακειμένων πλοίων και των εγκαταστάσεων της ξηράς καθώς και για την πρόληψη ρύπανσης, το οποίο πάντως δε μπορεί να είναι κατώτερο από το σύνθετες προσωπικό ασφαλείας που καθορίζουν οι αντίστοιχοι κανονισμοί, εργασίας Φ/Γ και εσωτερικής Υπηρεσίας Ε/Γ πλοίου.

2. Κατά την διάρκεια της άπεργιας ο πλοίαρχος και το πλήρωμα οφείλουν να συμμορφώνονται με τις οδηγίες των τοπικών λιμενικών αρχών ιδιαίτερα για τη μεθόρμηση και ασφαλή άγκυροβολία του πλοίου.

3. Στην περίπτωση άπεργιας πληρωμάτων πλοίων ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών οι συνδικαλιστικές οργάνώσεις των ναυτικών, εκτός από το προσωπικό της παρ. 1, πρέπει να διαθέτουν και το αναγκαίο προσωπικό για την αντιμετώπιση περιστατικών ανάγκης που συμβαίνουν στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης της Ελλάδας. Τα ίδια ισχύουν και για περιπτώσεις άπεργιας πληρωμάτων Ε/Γ-Α/Κ πλοίων και πλοίων μεταφοράς καυσίμων, για αντιμετώπιση στοιχειωδών αναγκών του κοιν. συνόλου.

Οι συνδικαλιστικές οργάνώσεις γνωστοποιούν μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο του μηνός Ιανουαρίου κάθε χρόνο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με δικαστικό επίμελητή τον αριθμό και τις ειδικότητες του προσωπικού που θα διαθέτουν κατά την ενδεχόμενη άσκηση του δικαιώματος της άπεργιας κατά την διάρκεια του χρόνου.

Σε περίπτωση που ο αρμόδιος Διευθυντής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας διαφωνεί για τον αριθμό και τις ειδικότητες του αναγκαίου προσωπικού ή η οργάνωση δεν υποβάλλει κατάσταση προσωπικού, η Επιτροπή της παρ. 9β του άρθρ. 14 αποφασίζει μέσα στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του ίδιου μήνα, ενώ σε περίπτωση έκτακτης και απρόβλεπτης ανάγκης αποφασίζει μόνος ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κατά τη διάρκεια του έτους ή της άπεργιας μπορεί η συνδικαλιστική οργάνωση ή το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να ζη-

τήσει από τον ανωτέρω Επιτροπή του άρθρ. 14 την τροποποίηση της αρχικής καταστάσεως προσωπικού με βάση τις συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί.

ΑΡΘΡΟ 22 **Άπαγόρευση προσλήψεων άπεργοσπαστών και ανταπεργίας**

1. Άπαγορεύεται κατά τη διάρκεια νόμιμης άπεργιας ή πρόσληψη άπεργοσπαστών.

2. Άπαγορεύεται η ανταπεργία (λόκ-άουτ).

Ο παροπλισμός του πλοίου για 15 μέρες τουλάχιστον, δεν θεωρείται ανταπεργία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2' **ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

ΑΡΘΡΟ 23

1. Ο εργοδότης και οι εκπρόσωποί τους, ως και οποιοδήποτε τρίτος, που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 14 παρ. 2 και 3 του νόμου αυτού, τιμωρούνται με φυλάκιση ή και με χρηματική ποινή μέχρι 5.000.000 δραχμών και εφόσον δεν προβλέπεται βαρύτερη ποινή από άλλη διάταξη.

2. Οποιοσδήποτε παραποιεί ή νοθεύει το αποτέλεσμα για την ανάδειξη συλλογικών οργάνων ή αντιπροσώπων οποιασδήποτε ναυτεργατικής συνδικαλιστικής οργάνωσης τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστο τριών μηνών και εάν πρόκειται για μέλος εφορευτικής επιτροπής με φυλάκιση τουλάχιστο έξη μηνών.

3. Όποιος χρησιμοποιεί την έπωνυμία ή αντιποιείται την εκπροσώπηση ναυτεργατικής συνδικαλιστικής οργάνωσης χωρίς δικαίωμα, για δικό τους όφελος, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους, αν η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα από άλλη διάταξη.

4. Όποιος έμποδίζει με σωματική ή ψυχολογική βία τις συνεδριάσεις της διοίκησης ή τις συνελεύσεις μελών ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργάνωσης τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους, αν η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα από άλλη διάταξη.

ΑΡΘΡΟ 24 **Άποζημίωση συνδικαλιστών που απολύθηκαν λόγω άπεργιας**

Ναυτικοί που απολύθηκαν για παράβαση του άρθρ. 38 του Ν. 330/1976 δικαιούνται την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 76 του ΚΙΝΔ και έξοδα παλιννοστήσεως.

ΑΡΘΡΟ 25 **Έκκαθάρση Μητρώων**

Μέσα σε έξη μήνες από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, τα διοικητικά συμβούλια των πρωτοβάθμιων ναυτεργατικών οργάνωσης υποχρεούνται να προβούν στην έκκαθάρση των μητρώων των μελών τους σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού.

Για την περίπτωση μη συμμόρφωσης της διοίκησης ως και για διαφορές που μπορεί να προκύψουν αποφασίζει το αρμόδιο Ειρηνοδικείο και εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 7 παρ. 9 του νόμου αυτού

και 22 παρ. 2 του νόμου 1264/82.

ΑΡΘΡΟ 26 **Άμεση εφαρμογή αναλογικής**

1. Η πρώτη τακτική γενική συνέλευση των μελών των πρωτοβάθμιων ναυτεργατικών οργάνωσης που θα συνέλθει μετά την έκκαθάρση του μητρώου μελών και την προσαρμογή του καταστατικού στις διατάξεις του νόμου αυτού, μπορεί να αποφασίσει την άμεση εφαρμογή των σχετικών με τις εκλογικές διαδικασίες διατάξεων του νόμου αυτού.

2. Η συνέλευση αποφασίζει με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και με τις απαρτίες που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 8.

3. Αν η συνέλευση αποφασίσει αρνητικά συνεχίζεται κανονικά η θητεία των οργάνων της με την επιφύλαξη των παρ. 1 έδ. β και 2 του άρθρου 9. Αν η συνέλευση αποφασίσει θετικά, εκλέγεται πενταμελής εφορευτική επιτροπή, η οποία μέσα σε δύο μήνες από την εκλογή της θα προβεί στον έλεγχο της έκκαθάρσεως του μητρώου μελών και στη συνέχεια, μετά το διορισμό δικαστικού αντιπροσώπου, προκηρύσσονται εκλογές.

4. Για τη διενέργεια των εκλογών, το δικαστικό αντιπρόσωπο, τις αρμοδιότητες της εφορευτικής επιτροπής, τη ψηφοφορία κ.λπ. εφαρμόζονται οι οικείες διατάξεις του νόμου αυτού και του καταστατικού της οργάνωσης.

ΑΡΘΡΟ 27 **Λοιπές μεταβατικές διατάξεις**

1. Ναυτικοί που είναι μέλος σε περισσότερα από ένα ναυτεργατικά σωματεία πανελλαδικής έκτασης υποχρεούνται μέσα σε δύο μήνες από τη δημοσίευση του νόμου αυτού να επιλέξει το σωματείο στο οποίο θα παραμείνει μέλος και να ζητήσει τη διαγραφή του από τα λοιπά.

Μετά την παραπάνω προθεσμία αν υπάρχουν πολλές έγγραφες είναι έγκυρη μόνο η πρώτη κατά σειρά έγγραφη.

2. Ποινές που έχουν επιβληθεί για πράξεις που πρόβλεπε ο Ν. 330/76 και που δεν θεωρούνται αξιόποινες με το νόμο αυτό διαγράφονται από τα ποινικά μητρώα με φροντίδα του αρμόδιου Εισαγγελέα.

3. Μέσα σε έξη μήνες από την ισχύ του νόμου αυτού οι ναυτεργατικές οργάνώσεις οφείλουν να προσαρμόσουν τα καταστατικά τους σύμφωνα με τις διατάξεις του, με αποφάσεις των διοικητικών τους συμβουλίων.

ΑΡΘΡΟ 28 **Έξουσιοδοτικές Διατάξεις**

1. Με Π.Δ. που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες της τήρησης των βιβλίων των ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργάνωσης που προβλέπονται στο άρθρο 3.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζεται ο τρόπος και το ύψος της άμοιρης των δικαστικών αντιπροσώπων.

2. Γραμμάτια εισπράξεων αριθμούνται και θεωρούνται από την Έλεγκτική Επιτροπή, πριν από τη χρησιμοποίησή τους.

3. Τα μέλη της οργάνωσης και όποιος άλλος έχει έννομο συμφέρον έχουν το δικαίωμα να πληροφορούνται τα παραπάνω στοιχεία.

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ ΜΕ ΑΛΥΣΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Του κ. ΠΑΝΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1. 'Αλυσομεταφορείς

— Πλαίσιο διαμορφωμένο κατάλληλα από ελάσματα πάχους 5 MM, συνδεδεμένα μεταξύ μέ κοχλίες.

— Μεταφορική αλυσίδα άντοχής αντίστοιχης προς τό φορτίο της έκαστοτε κατασκευής (DIN 8167)

— Πλαστικός αντιτριβικός οδηγός υποστήριξης και συγκράτησης της αλυσ-

Στό πρόγραμμά μας μελέτης, κατασκευής και εγκατάστασης συστημάτων διακίνησης και μεταφοράς, περιλαμβάνεται και ή μελέτη αλυσομεταφορέων και αναβατορίων για διακίνηση κοκκωδών υλικών σε όριζόντιες, κειμένες ή κατακόρυφες διευθύνσεις.

Μιά τέτοια εφαρμογή περιγράφεται στην συνέχεια και αφορά τόν εξοπλισμό ενός πλοίου μεταφοράς ζώντων ζώων από τήν Αυστραλία στην Σαουδική Αραβία.

Στά δεκατέσσερα πατώματα (Decks) μορπεί νά φιλοξενήσει και νά εξυπηρετήσει 130.000 πρόβατα.

Η Έταιρία μας στό έργο αυτό ανέλαβε τήν μελέτη, κατασκευή και επί τόπου εγκατάσταση του συστήματος παραλαβής, αποθήκευσης και διανομής της ζωοτροφής σε όλους τούς χώρους του πλοίου.

Η μελέτη έλαβε ύπ' όψη της τις ειδικές συνθήκες πού επικρατούν στή θάλασσα και τις αντίστοιχες καταπονήσεις πού δέχεται τό πλοίο και ό εξοπλισμός του.

ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τό όλο έργο αποτελείται από δύο βασικά συγκροτήματα:

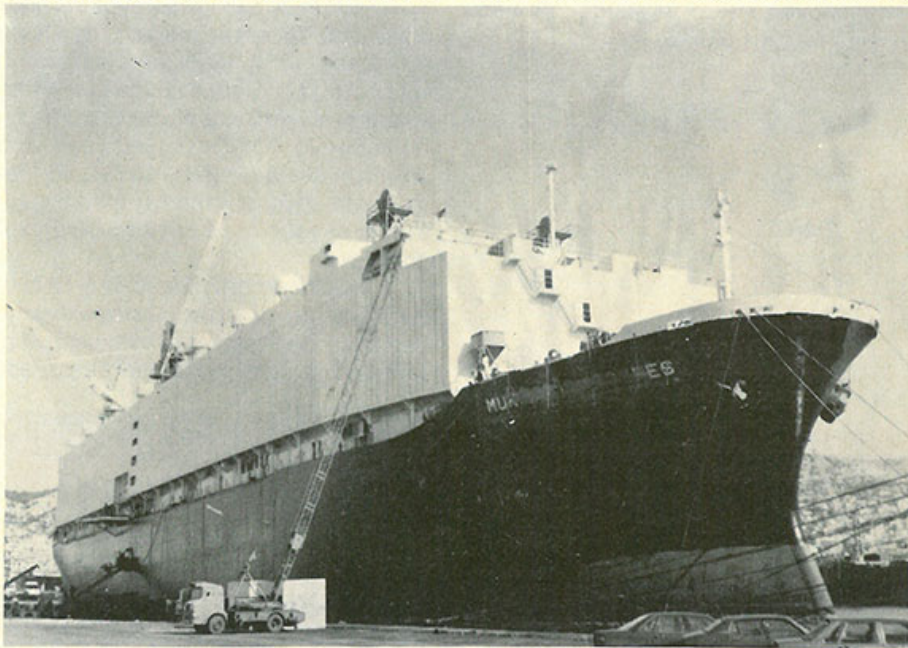
α) Συγκρότημα παραλαβής - φόρτωσης της ζωοτροφής, συνολικής ισχύος 52 KW και β) συγκρότημα διανομής - τροφοδοσίας της, συνολικής ισχύος 220 KW.

Η φόρτωση μπορεί νά γίνει και από τις δύο πλευρές του πλοίου. Τρεις αλυσομεταφορείς μεταφορικής ικανότητας 200 τόννων ώριαία, παραλαμβάνουν τό υλικό μέσω δύο μεταλλικών δεξαμενών και στην συνέχεια τό διανέμουν στίς δύο αποθηκευτικές δεξαμενές (άμπάρια) του πλοίου, πού ή καθεμιά τους χωράει περίπου 1500 τόννους ζωοτροφής. (Μιμικό διάγραμμα, μεταφορείς No 22, 23, 24).

Σέ κάθε άμπάρι και στόν μεταλλικό πυθμένα του, εδράζονται δύο αλυσομεταφορείς δυναμικότητας 25 τόννων ώριαία. (Μιμικό διάγραμμα No 1, 2, 14, 15). Αύτοί παραλαμβάνουν τήν ζωοτροφή από τέσσερα ανοίγματα ό καθένας, κατανεμημένα σε όλο τό μήκος του άμπαριού. Γιά τήν αποφυγή σπηλαίωσης του υλικού και τήν εξασφάλιση της τροφοδοσίας των αλυσομεταφορέων άμπαριών, υπάρχουν εγκατεστημένοι μηχανικοί αναδευτήρες (No. 25, 26, 27, 28),

πάνω από τά αντίστοιχα ανοίγματα. Αύτοί ένεργοποιούνται κατά βούληση από τόν κεντρικό πίνακα διά πίεσεως μπουτόν.

Οί αλυσομεταφορείς άμπαριών παραλαμβάνουν τήν ζωοτροφή και άνά δύο τροφοδοτούν ένα αναβατόριο συνολικού ύψους 42 περίπου μέτρων (No. 3, 16). Αύτά άνυψώνουν τό υλικό στό τελευταίο κατάστρωμα (Top Deck) και εκεί τροφοδοτούν δύο παράλληλες γραμμές όλικού μήκους ή κάθε μία 138 μέ-



τρων περίπου, και ικανότητας 50 τόννων.

Κάθε μία από τις σειρές αυτές αποτελείται από τέσσερις διαδοχικούς αλυσομεταφορείς (No. 4, 5, 6, 7 και No. 17, 18, 19, 20), οι όποιοι καλύπτουν όλο τό μήκος του καραβιού στό όποίο απαιτείται τροφοδοσία μέ ζωοτροφή. Από τούς αλυσομεταφορείς αυτούς τό υλικό διοχετεύεται σε μικρές μεταλλικές δεξαμενές (Day Tanks), τοποθετημένες σε όλο τό μήκος του καταστρώματος σε κανονικές αποστάσεις και από εκεί κατακρημνίζεται διά βαρύτητας στίς σκάφες ταίσματος των ζώων. Οί δύο αυτές σειρές στό τέλος τους μέσω των μεταφορέων No 8 και 9 συνενώνονται σε μία κεντρική γραμμή (No. 10, 11, 12, 13) συνολικού μήκους 138 M, ή όποία διατρέχει όλο τό κατάστρωμα και οδηγεί τό τυχόν πλεονάζον υλικό πίσω στά άμπάρια, από όπου και ξεκίνησε. Μεταφορική ικανότητα της κεντρικής γραμμής, 100 τόννοι ώριαία.

οίδωας στή σωστή θέση λειτουργίας.

— Χυτοσιδηροί ρολίσκοι ύποστήριξης έπιστρεφόμενου κλάδου αλυσίδας.

— Στεγανοποίηση πλαισίων, έναντι εισχώρησης σκόνης - νερού ή διαφυγής σκόνης, μέσω στρώματος σιλικόνης σε όλα τά βιδωτά σημεία έπαφής των επί μέρους τμημάτων.

— Ηλεκτρομειωτήρες μετάδοσης κίνησης μέ ειδική προστασία μόνωσης και αντιηλιακή κάλυψη.

— Άξονες κίνησης - τάνυσης έδρασένοι σε αυτόλίπαντους ένσφαιρους τριβείς μέ δυνατότητα ρύθμισης της τελικής θέσης.

— Όλα τά κινούμενα μέρη (άλυσσοτροχοί, άξονες, αλυσσίδες) είναι προφυλαγμένα μέ άφαιρετά μεταλλικά σκέπαστα.

— Όλόκληρος ό μεταφορές στηρίζεται σταθερά στό κατάστρωμα, στό σημείο της κινητήριας κεφαλής, ένώ τό ύπόλοιπο μήκος του μπορεί νά όλισθαί-

νει, για την απορρόφηση των καμπτικών παραμορφώσεων.

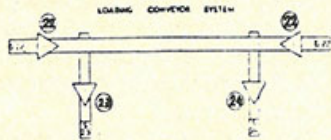
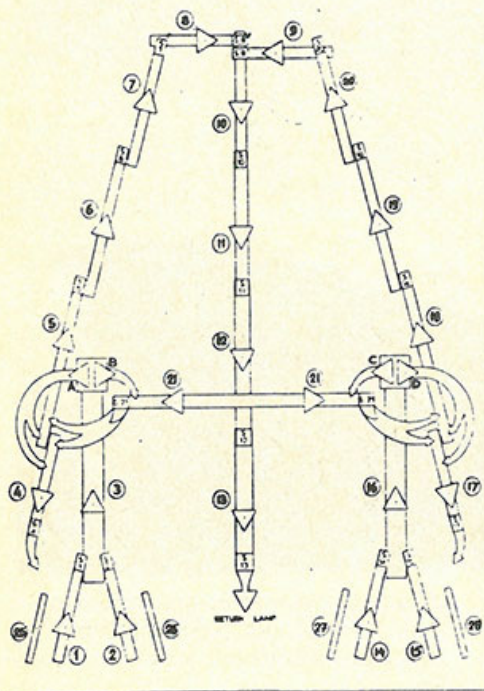
— Η σύνδεση μεταξύ πλαισίων και αποθηκευτικών δεξαμενών καταστρώματος (Day Tanks), όπως επίσης και η σύνδεση μεταξύ διαδοχικών αλυσσομεταφορέων, γίνεται με υπερευκαμπτο ελαστικό σωλήνα.

— Στην κινητήρια κεφαλή υπάρχει πάντα ανοιγόμενη θυρίδα υπερπλήρωσης, πού συγκρατείται στη θέση της με ελατήριο έλξης.

2. Άναβατόρια

— Πλαίσιο από τυποποιημένα κομμάτια των δύο μέτρων βιδωμένα μεταξύ τους.

— Δύο μεταφορικές αλυσσίδες παράλληλες (DIN 8167) με ενισχυμένα «αυτάκια» (attachments) πάνω στα οποία είναι βιδωμένοι μεταλλικοί «κουβάδες» με όπες διαφυγής του αέρα για την διευκόλυνση και εξασφάλιση της πλήρωσής τους με υλικό.



— Πλαστικοί ρολλίσκοι υποστηρίζουν τους κλάδους της αλυσσίδας.

— Ηλεκτρομειωτήρας μετάδοσης της κίνησης, εφοδιασμένος με ηλεκτρομαγνητικό φρένο ασφαλείας για την ακινητοποίηση των τυχόν φορτωμένων αλυσσίδων, σε περίπτωση στάσης.

— Η τάνυση των αλυσσίδων, γίνεται μέσω κοχλιών εφοδιασμένων με ελατήρια πίεσεως για την διατήρηση της αναγκαίας τάσης λειτουργίας.

— Άνα κανονικά διαστήματα, οι κουβάδες φέρουν πλαστικούς τροχούς για ομαλή πρόσβαση στο φρέαρ - πλαίσιο

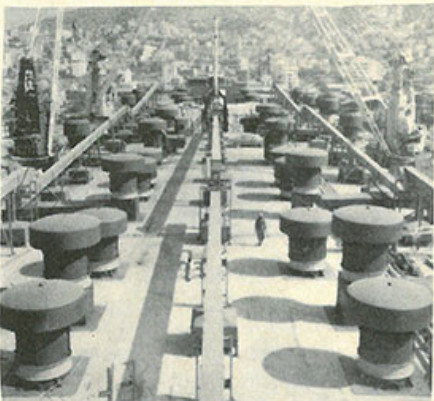


σε περιπτώσεις μεγάλων κλίσεων ή μεταβολές θέσεων του πλοίου, προερχόμενες από συνεχείς κυματισμούς.

— Θυρίδες επίσκεψης - έλέγχου εύκολα αφαιρετές, υπάρχουν στα κάτω και πάνω σημεία, όπως και στη κινητήρια κεφαλή.

— Τό εξέχον τμήμα των αναβατορίων πάνω από το κατάστρωμα (Top Deck) στηρίζεται με τη βοήθεια μεταλλικού ικριώματος εφοδιασμένου με μεταλλική κλίμακα, κιγκλίδωμα ασφαλείας και αντιολισθητικό δάπεδο επίσκεψης από διάτρητο έλασμα. Έτσι παρέχει την δυνατότητα στον συντηρητή ή επισκευαστή να εργάζεται με μέγιστη άνεση και ασφάλεια.

— Η έξοδος του υλικού από τα αναβατόρια γίνεται μέσω ηλεκτροκίνητης θυρίδας προς τρεις κατευθύνσεις, περνώντας διά βαρύτητας από διαμορφω-



μένους μεταλλικούς σωλήνες τροφοδοσίας.

3. Αυτόματισμός

— Κεντρικός πίνακας χειρισμού φέρει τυπωμένο επάνω του μιμικό διάγραμμα ροής με ένδεικτικές λυχνίες λειτουργίας - βλάβης.

— Οι ταινίες στο συγκρότημα φόρτωσης, όπως και οι αναδευτήρες των άμπαριών, δέχονται ανεξάρτητο χειρισμό από ιδιαίτερα μπουτόν στον κεντρικό πίνακα αυτόματισμού.

— Πέντε διαφορετικοί συνδυασμοί λειτουργίας είναι δυνατόι, μέσω επιλεκτικού διακόπτη, για το συγκρότημα αλυσσομεταφορέων διανομής - τροφοδο-

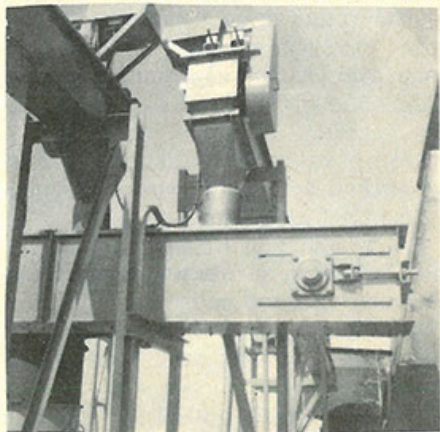
σίας. Οι αντίστοιχες λυχνίες του μιμικού διαγράμματος ανάβουν.

— Κάθε ηλεκτρομειωτήρας προστατεύεται με ιδιαίτερο θερμικό ασφαλείας.

— Για κάθε συνδυασμό λειτουργίας ισχύει μανδάλωση ασφαλείας. Βλάβη κάποιου κινητήρα, διακοπεί όλους τους προηγούμενους με ταυτόχρονη ήχητική και οπτική σήμανση στον κεντρικό πίνακα.

— Πέντε μπουτόν STOP άμέσου ανάγκης ακινητοποιούν ολόκληρο το σύστημα.

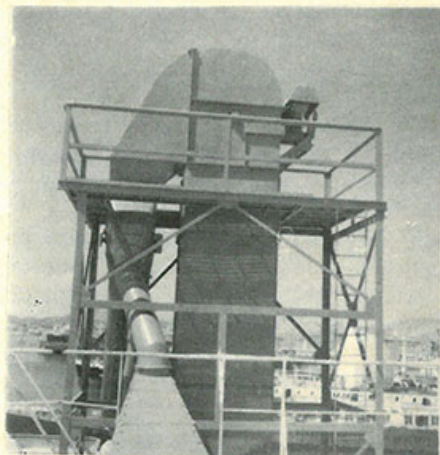
— Σε κάθε κινητήρια κεφαλή υπάρχει θερματικός διακόπτης. Σε περίπτωση υπερφόρτωσης του αλυσσομεταφορέα, η θυρίδα υπερπλήρωσης ανοίγει και ο



διακόπτης ενεργοποιείται με αντίστοιχη διακοπή του κινητήρα και εφαρμογή της υπάρχουσας μανδάλωσης.

— Εάν κατά την λειτουργία, γεμίσουν οι δεξαμενές καταστρώματος και το υλικό επιστρέφει πίσω, ειδικός μηχανισμός ειδοποιεί τον χειριστή του πίνακα με οπτική και ήχητική σήμανση.

Κλείνοντας την περιγραφή, θέτουμε υπ' όψη των αναγνωστών των «Ν.Χ.» ότι πέρα από την συγκεκριμένη αυτή εφαρμογή, η Έταιρία Γ.Π. 'Αλεξανδρής διαθέτει ένα πλήρες πρόγραμμα μεταφορικών ταινιών για διακίνηση υλικών υπό επεξεργασία ή συσκευασμένου σε ενδοεργοστασιακούς χώρους, σε ράμπες φόρτωσης, σε εξωτερικούς χώρους κλπ. και αναλαμβάνει την μελέτη, κατασκευή, επί τόπου τοποθέτηση και συντήρηση των κατασκευών αυτών.





FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100,000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57-60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL: 4882171 4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL: 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE

FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL: 391433/7
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 30.6.1985

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Υπό έκκαθάρση ή ΚΚΛ

Παρόλο που η κακή οικονομική κατάσταση της εταιρίας Kangaroo Line (ΚΚΛ) δεν άποτελούσε μυστικό, η συντηρητική κατάσχεση ενός από τα πλοία της, του κοντέινερ «Venture Star», 1200 TEU στο Λός Άντζελες για μικρές όφειλές από καύσιμα και έξοδα διαχειρίσεως μερικών εκατοντάδων δολλαρίων, έδωσε αφορμή για την έναρξη της οριστικής διαλύσεως της εταιρίας.

Μέ εδρα τό Σίδνεϋ ή Kangaroo Line εκμεταλλευόταν πέντε πλοία κοντέινερ τών 1200 - 1400 TEU στις γραμμές Σίδνεϋ — Καοσιούνγκ — Χόγκ Κόγκ — Σάν Φραντζίσκο και από εκεί στους λιμένες του Κόλπου και της Ανατολικής Ακτής. Τά τρία από τά πλοία αυτά ήσαν υπό βρεταννική σημαία και τά δύο υπό Λιβεριανή.

Συνεπεία τών οικονομικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε ή Έταιρία, έτέθη πρόσφατα υπό προσωρινή έκκαθάρση από Δικαστήριο της Νοτ. Ουαλλίας, τό οποίο και διώρισε διαχειριστή, μέ αποτέλεσμα νά διακοπεί ή εξυπηρέτηση τών ως άνω γραμμών μέ τίς ΗΠΑ.

ΒΟΡ. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Τά ναυπηγεία του Μπέλφαστ

Παραδόθηκε πρό ήμερών από τά ναυπηγεία της Χάρλαντ & Γούλφ στην πλοιοκτήτρια εταιρία «Blue Star Line» τό τέταρτο και τελευταίο πλοίο-ψυγείο που ναυπηγήθηκε βάσει συμβολαίου συνολικής αξίας 80 εκατομ. στερλινών.

Τό νεοπαραδοθέν πλοίο έχει χωρητικότητα 465.000 κυβ. ποδών και έλαβε τό όνομα «Canterbury Star».

Μετά την ολοκλήρωση αυτής της παραγωγής στά ναυπηγεία του Μπέλφαστ κατασκευάζεται ένα σκάφος άντλήσεως πετρελαίου τύπου SWOPS που έχει παραγγίλει ή Μπρίτις Πετρόλεουμ και ή διοίκηση τών

ναυπηγείων στρέφει τίς προσπάθειές της για την άνάληψη παραγγελιών πολεμικών πλοίων για τό Βρεταννικό Ναυτικό.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέο σχήμα της BS

Μία νέα εταιρία δημιουργούν οι Μπρίτις Σιμπλίντερς για την διαχείριση τριών ναυπηγείων στην Βορειοανατολική άκτή της Άγγλιας, μέ σκοπό νά επιτύχουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα. Η νέα εταιρία υπό την επωνυμία «Νόρθ Χοτ Σιμπλίντερς Λίμιτεντ» θά διαχειρίζεται τίς ναυπηγικές μονάδες «Ωστιν & Πίκερσγκιλ» και «Σάντερλαντ Σιμπλίντερς» καθώς και τό ναυπηγείο «Σμίθς Ντόκ» στό Μίντλεσμπρόου. Τά τρία ναυπηγεία θά διατηρήσουν την δική τους ταυτότητα και τίς ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας. Τά πλεονεκτήματα της αναδιάρθρωσης αυτής είναι ή εύελιξία που θά προσφέρει στά ναυπηγεία μέσα στις έξελισσόμενες συνθήκες της αγοράς και εύκαιρίες για οικονομία μέσα από την κοινή χρήση τών υπηρεσιών τών τριών μονάδων. Διευθυντής της νέας εταιρίας αναλαμβάνει ό κ. Τζώρτζ Πάρκερ, μέχρι τώρα διεθυντής της «Ωστιν & Πίκερσγκιλ».

ΔΑΝΙΑ

Πέθανε ό Χέμπελ

Σέ ηλικία 91 ετών πέθανε πρόσφατα στη Κοπενχάγη ό γνωστός επιχειρηματίας Γιόργκεν Χέμπελ, ιδρυτής της βιομηχανίας χρωμάτων Hempel's Marine Paints.

Στήν 70ετή επαγγελματική καριέρα του ό Χέμπελ ανέπτυξε ή βιομηχανία του δημιουργώντας 27 εργοστάσια και 200 σημεία άνεφοδιασμού ανά τον κόσμο. Υπήρξε πολυσχιδής επιχειρηματίας εργαζόμενος μέχρι σήμερα και ιδρυτής του Μουσείου Άννεμπεργκ της Ζήλαντ.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οί δοκιμές του Όμέρικ

Τό ναυπηγείο Meyer Werft του Πάπενμπουργκ άνήγγειλε ότι διεξήχθησαν μέ επιτυχία οι δοκιμές στη θάλασσα του υπερωκεανίου κρουαζιεροπλοίου «Όμέρικ», 35.000 τον. γκρός, τό οποίο πρόκειται νά παραδοθεί τόν Άπρίλιο. Τό σκάφος αυτό που έχει παραγγελλεί από την εταιρία Home Lines του κ. Βερνίκου - Εϋγενίδη είναι τό μεγαλύτερο σκάφος που έχει ναυπηγήσει ως τώρα τό παραπάνω ναυπηγείο. Οί δοκιμές στη θάλασσα που έγιναν άποσκοπούσαν στη δοκιμή τών κύριων και βοηθητικών μηχανών, στον ύπολογισμό της ταχύτητας και στον έλεγχο τών κραδασμών. Όλες αυτές οι δοκιμές τόσο κατά τούς κατασκευαστές όσο και κατά τούς παραγγελείς εστέφθησαν από άπóλυτη επιτυχία.

Τό νέο υπερωκεάνιο είναι χωρητικότητας 1.132 επιβατών και θά δρομολογηθεί στη γραμμή Νέας Υόρκης — Βερμούδων και Καραϊβικής. Τό ναυπηγείο δέν άνεκοίνωσε την τιμή της παραγγελίας, ή όποία πάντως ύπολογίζεται γύρω στά 400 εκατομ. μάρκων. Η παραγγελία αυτή στά ναυπηγεία Meyer Werft δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής νέου ύδατοφράκτη στό λιμάνι του Πάπενμπουργκ, δεδομένου ότι ό παλιός ήταν πολύ στενός για ή διέλευση ενός τόσο μεγάλου σκάφους. Ό νέος ύδατοφράκτης θά έχει πλάτος 43 μ. ενώ τό «Όμέρικ» έχει πλάτος 29 μ. και μήκος 204 μ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Νέες περικοπές προσωπικού

Σχέδια για την μείωση τών εργαζομένων στά ναυπηγεία κατά 2.660 άτομα ανακοίνωσε ή Kawasaki Heavy Industries συνεχίζοντας την προσπάθειά της νά μειώσει τό άποσολούμενο προσωπικό κατά τά επόμενα δύο χρόνια. Η πλειοψηφία του άποχωρούντος προσωπικού θά προσληφθεί σε θέσεις θυγατρικών εταιριών της ΚΗΙ ενώ 600 άτομα περίπου θά συνταξιοδοτηθούν. Μέχρι τώρα ή εταιρία κράτησε τό δριο ηλικίας για συνταξιοδότηση στά 58 χρόνια παρά ή πρόταση από άλλους Ιάπωνες ναυπηγούς νά επεκταθεί τό δριο στά 60. Η ύπερπροσφορά χωρητικότητας που πλήττει γενικά τά ναυπηγεία της χώρας άνάγκασε και την Hitachi Zosen νά ανακοινώσει την πρόθεσή της νά μειώσει τό προσωπικό της κατά 9.000 θέσεις εργασίας την επόμενη τριετία. Η κίνηση αυτή θά σημάνει την μείωση του προσωπικού στο μισό και ή σταδιακή παύση τών νέων ναυπηγήσεων στά ναυπηγεία της Χιροσίμα.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Ακολουθώντας την ίδια πολιτική η ΙΗΙ συνεχίζει την ολοκλήρωση των δικών της περικοπών που θα μειώσουν το άπασχολούμενο προσωπικό από 24.000 σε 20.000 άτομα.

Πρός τη συγχώνευση

Οι άσθενείς προοπτικές για την κίνηση και την απόδοση των γραμμών μεταξύ Ιαπωνίας και Νότιας Αμερικής, οδήγησε προς την απόφαση συγχώνευσης των δύο μεγαλύτερων συγκροτημάτων στον τομέα αυτόν. Πρόκειται από τη μία πλευρά για το συγκρότημα που περιλαμβάνει τις εταιρίες NYK, Μιτσούι και K-Line καθώς και τη Χιλιανή Εταιρία Ναυσιπλοΐας και από την άλλη πλευρά για το συγκρότημα που σχηματίζουν η Νοτιοαμερικανική ατμοπλοϊκή εταιρία της Χιλής με την εταιρία Ναυτικών Μεταφορών του Ισημερινού.

Η συγχώνευση θα πραγματοποιηθεί από τις αρχές του Μαρτίου και ελπίζεται ότι θα συμβάλει στη σταθεροποίηση της κινήσεως και στην αντιμετώπιση της μείωσης των φορτίων.

Πρός το παρόν τα ως άνω συγκροτήματα διαθέτουν τέσσερα πλοία για τις γραμμές αυτές. Με τη συγχώνευση δεν προβλέπεται μείωση του διατιθέμενου τοννάζ αλλά αντίθετα αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων τα οποία θα εξασφαλίσουν δεκαπενθήμερες άναχωρήσεις.

Από τα άνωτέρω συγκροτήματα το πρώτο, γνωστό με την επωνυμία «Andes Express», εξυπηρετούσε τις γραμμές μεταξύ των κυρίων ιαπωνικών λιμένων και των νοτιοαμερικανικών λιμένων Arica, Iquique, San Antonio και Βαλπαράϊζο. Το δε δεύτερο συγκρότημα τις γραμμές μεταξύ των ιαπωνικών λιμένων και μία μακρά σειρά νοτιοαμερικανικών λιμένων από το Esmeraldas μέχρι την Antofagasta.

ΙΤΑΛΙΑ

Οι ναυπηγήσεις κρουαζιεροπλοίων

Προβλήματα παρουσιάζονται στην ανάληψη της μεγάλης παραγγελίας της νορβηγικής «Sittmar» από τα ναυπηγεία της Φικαντιέρι. Τα Ιταλικά κρατικά ναυπηγεία έχουν συμφωνήσει να ναυπηγήσουν δύο μεγάλα κρουαζιερόπλοια των 1.600 έπιβατών, αλλά όπως φαίνεται η εταιρία «Sittmar» ζητεί δώρα που πιθανόν να μην γίνουν αποδεκτοί.

πό την Ιταλική κυβέρνηση. Στο μεταξύ οι ισχυροί ανταγωνιστές των Ιταλικών ναυπηγείων υποβάλλουν τις δικές τους προτάσεις προς την Sittmar για την ανάληψη της παραγγελίας μεταξύ των οποίων η «Chantiers de Atlantique», η οποία βρίσκεται σε δύσκολη οικονομική θέση λόγω της αποτυχίας της νά κερδίσει την κατασκευή της γέφυρας της Μάγχης που θα συνδέσει την Αγγλία με την Γαλλία. Η «Wartsila» επίσης έχει ανάγκη από νέες παραγγελίες καθώς το καρνέ των παραγγελιών της για τον επόμενο χρόνο περιλαμβάνει μόνο δύο ατομικά παγοθραυστικά για την Σοβιετική Ένωση. Για τα κρουαζιερόπλοια της Sittmar ενδιαφέρονται επίσης και οι ιαπωνικές ΝΚΚ και ΙΗΙ στην προσπάθειά τους να εισχωρήσουν στον χώρο ναυπηγήσεως κρουαζιεροπλοίων.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Οι έφοπλιστές της Λιβερίας

Στις πρόσφατες εκλογές της Ένώσεως Λιβεριανών Έφοπλιστών, επανεξελέγη για δεύτερη φορά για τη θέση του προέδρου του συμβουλίου ο κ. Όμπρεϋ Πράϊς. Ο κ. Πράϊς είναι πρόεδρος της «Navcot Corp» του συγκροτήματος «Vlasov». Αντιπρόεδρος για την νέα θητεία του συμβουλίου των Λιβεριανών έφοπλιστών ανέδειχθησαν οι κ.κ. Φράνκ Τσάο, πρόεδρος της «Wah Kwong Shipping» και Ρόντνεϋ Μπράουν, διευθυντής της «Shell International».

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό χειρότερο έτος

Το 1985 μπορεί να θεωρηθεί σαν το χειρότερο έτος στην ιστορία της νορβηγικής εμπορικής ναυτιλίας. Στη διάρκεια του η έθνική ναυτιλία έχασε το αντίστοιχο του συνόλου του γερμανικού στόλου. Παρ' όλα αυτά αυτό το ίδιο έτος θεωρείται και έτος ρεκόρ στις εισπράξεις της ναυτιλίας οι οποίες έφτασαν τα 50 δισεκ. κορωνών.

Η μείωση του τοννάζ αποδίδεται από την Ένωση των Έφοπλιστών κυρίως στους χαμηλούς ναύλους που έρριξαν και τις τιμές των πλοίων ενώ συγχρόνως έπεφτε και το δολάριο. Ένας άλλος λόγος είναι η διαφορά μεταξύ του κόστους του νορβηγικού πλοίου και των πλοίων των ξένων συναγωνι-

στών του, λόγω της οποίας πολλά πλοία ή πουλήθηκαν ή μεταφέρθηκαν υπό ξένες σημαίες.

Στις αρχές του έτους ο υπό εθνική σημαία στόλος περιελάμβανε 686 πλοία και 27 πλωτές εξέδρες, ενώ 342 πλοία 9,4 εκατ. τον. d.w. και 25 πλωτές εξέδρες τελούσαν υπό ξένη σημαία.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Βραβείο ασφάλειας σε τάνκερ

Απονομή βραβείου ασφάλειας έγινε στις 21 Ιανουαρίου στο πλήρωμα του δεξαμενοπλοίου «Gardissa» της «Shell Tankers» έπειτα από συμπλήρωση υπηρεσίας δύο ετών χωρίς να σημειωθεί ατύχημα. Το βραβείο που απονεμήθηκε στο πλήρωμα του πλοίου κατά την συνθήκη συντήρησή του στα ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου απονέμεται στο πλήρωμα του για δεύτερη φορά. Η απονομή βραβείων ασφάλειας σε πλοία που δεν σημείωσαν ατύχημα μέσα στο χρόνο, αποτελεί αναγνώριση των προσπαθειών του πληρώματος του για την συνειδητή εφαρμογή της νέας πολιτικής της «Shell» στην αποφυγή ατυχημάτων. Αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής είναι η μείωση κατά 80% των συντελεστών συχνότητας και σοβαρότητας των ατυχημάτων στα πλοία της εταιρίας τα τρία τελευταία χρόνια. Το «Cardissa» χωρητικότητας 20.000 τον., ναυπηγήθηκε το 1983 και είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με πλήρωμα μόνο 20 ατόμων.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

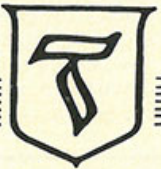
Κακή χρονιά

Σύμφωνα με τα πρώτα αποτελέσματα της χρήσεως, το 1985 υπήρξε ένα από τα χειρότερα των τελευταίων ετών λόγω της μείωσης των διεθνών εμπορικών συναλλαγών και την σοβαρά ύφεση της οικονομίας της χώρας.

Συνεπεία της καταστάσεως αυτής οι έγκτεστημένοι στη Σιγκαπούρη έφοπλισταί κάνουν έκκληση για τη δημιουργία τοπικών κατά περιοχές ναυτιλιακών κονσόρτιουμ με σκοπό να καταπολεμήσουν τις εξαιρετικές ανταγωνιστικές συνθήκες, τη μείωση των φορτίων και την υπερπροσφορά τοννάζ στις διάφορες γραμμές μεταξύ των μελών της Ένώσεως των κρατών της νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN).

Ένας από τους σημαίνοντες έφοπλιστές της Σιγκαπούρης δήλωσε ότι εάν ο έφοπλισμός της χώρας θέλει να επιζήσει πρέπει να πάρει σοβαρά μέτρα αναδιοργανώσεως κυρίως προς τη πλευρά της συνεργασίας με ξένες γραμμές. Έφερε δε ως παράδειγμα την περίπτωση της εταιρίας Neptune - Orient Lines η οποία πρόσφατα έγινε μέλος ενός κονσόρτιουμ που περιλαμβάνει κυρίως ξένες γραμμές, με σκοπό τη μείωση του ανταγωνισμού.

Άλλοι κύκλοι φρονούν ότι παράλληλες προσπάθειες πρέπει να καταβληθούν προς την κατεύθυνση του περιορισμού των εξόδων έκμεταλλεύσεως. Ενώ τέλος άλλοι πιστεύουν ότι δεν υπάρχει προοπτική βελτιώσεως της καταστάσεως για το 1986 και ότι το πρόβλημα της υπερπροσφοράς μπορεί να λυθεί μόνο με την αύξηση των πωλήσεων προς διάλυση.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)
CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Δέν υπάρχει θέμα άρχηγού

Δέν υπάρχει πρόβλημα έπιλογής νέου άρχηγού του Λιμενικού Σώματος, διαβεβαίωσε ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής. Άπαντώντας σέ σχετικό έρώτημα αναφορικά μέ δσα έλέχθησαν στη Βουλή κατά τή συζήτηση έπερωτήσεως γιά τήν έλληνική ναυτιλία, ο κ. Άλεξανδρής είπε ότι οι σχέσεις του μέ τόν σημερινό άρχηγό του Λιμενικού είναι άπόλυτα ίκανοποιητικές. Ο άρχηγός του Λ.Σ., είπε ο κ. Άλεξανδρής, επιδεικνύει έντονη ύπηρεσιακή δραστηριότητα και άφοσίωση στό καθήκον πού εκτιμώ ιδιαίτερα και συνεπώς δέν πρόκειται νά ύπάρξει μεταβολή.

Ύπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά έγγραφή στό έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των παρακάτω πλοίων:

- «Μπρήμ», μπάλκ κάρριερ, πρώην λιβεριανό ύπό τό αυτό όνομα, 25.227 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, πού ανήκει στην έταιρία «MONTEBELL SHIPPING CORPORATION» (κ. Κων. Γλυός).
- «Δάφνη», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Χαβάϊαν Ση» ύπό λιβεριανή σημαία, 48.473 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, πού ανήκει στην έταιρία «DAFNI SHIPPING CORPORATION» (κ. Εύαγγ. Καλλιάνος).
- «Παρασκευή», φορτηγό, πρώην «Στέφανος» ύπό κυπριακή σημαία, 8.960 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού ανήκει στην έταιρία «NEUWSTART SHIPPING COMPANY S.A.» (κ. Γεώργ. Φέλλας).
- «Ρήτζεντ Σκάυ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Margaret Johnson» ύπό σουηδική σημαία, 16.285 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, πού ανήκει στην έταιρία «HUNTON NAVIGATION Co.» (κ. Μιχ. Σπυριδής).

— Τέσσερα ύπερδεξαμενόπλοια του Όμίλου Ίωάν. Λάτση ένεγράφησαν κατά τό διαρρεύσαν 15θήμερο στό έλληνικά νηολόγια. Πρόκειται γιά τά:

- «Έλλάς Φώς» πρώην «Sea Brilliance», 254.076 τόν. γκρός του 1979.
- «Πάρις» πρώην «Prairie», 198.163 τόν. γκρός του 1978, «Παρθενών» πρώην «Nanpy», 198.163 τόν. γκρός του 1978 και «Άκρόπολις» πρώην «Sea Score», 178.515 τόν. γκρός του 1975.

Άγοραπωλησίες

— Σέ ιταλικά συμφέροντα έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Λακωνία II» 20.984 τόν. d.w., 12.000 τόν. γκρός του 1969, έναντι ποσού 2,4

έκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Έλάφι» 35.130 τόν. d.w., 19.495 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, έναντι ποσού περί του 900.000 δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά άδελά δεξαμενόπλοια «Χαβάϊαν Ση» 97.286 τόν. d.w. και «Άλεντέιλ» 95.000 τόν. d.w. του 1970, IGS/COW/Coils, έναντι τιμής en bloc 4,7 έκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του πάναμαξ μπάλκερ «Yana» 63.408 τόν. d.w. του 1981, έναντι ποσού 5,75 έκατ. δολларίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Quintina» 33.932 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978 μέ φορτωτήρες, έναντι ποσού 2,4 έκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Gemini Pioneer» 27.327 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 2,3 έκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του φορτηγού πλοίου «Charlottenborg» 13.579 τόν. d.w. δανικής κατασκευής του 1972, έναντι ποσού περί των 1,1 έκατ. δολларίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τό φορτηγό πλοίο «Arctic Link» 10.891 τόν. d.w. ναυπηγήσεως Άνατολ. Γερμανίας 1973, έναντι ποσού 850.000 δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά μπάλκ κάρριερς «Άβον» 25.315 τόν. d.w. και «Μπάρρυ» 25.217 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1966 ύπό έμπιστευτικούς όρους.

Τά πλοία ύψωσαν βρετανική σημαία και μετονομάσθηκαν «Άσπεν Πάιν» και «Άσπεν Φώλλας» αντίστοιχα.

— Έπίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ «Κάσος» 26.702 τόν. d.w., 15.111 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί των 1,6 έκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό ύπό σημαία Χόγκ Κόγκ μπάλκ κάρριερ «Arion» 26.019 τόν. d.w., 16.349 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 1,5 έκατ. δολларίων. Τό πλοίο μετονομάσθηκε «Άρχων».

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Φορμόζας άγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Άριζόνα» 67.003 τόν. γκρός, 20.770 τόν. βάρους, ναυ-

Τά συμβεβλημένα

Τό μήνα Δεκέμβριο ύπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των παρακάτω πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Άκοή», λιβεριανό, 68.596 τόν. γκρός, άπό 23.12.85, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς.

— «Άλλάλινχορν», λιβεριανό, 18.724 τόν. γκρός, άπό 23.12.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— «Τρέιντ Ντέρινγκ», λιβεριανό, 27.175 τόν. γκρός άπό 17.6.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— «Τρέιντ Κουέστ», λιβεριανό, 27.237 τόν. γκρός, άπό 17.6.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— Τρέιντ Ρηζόλβ» παναμαϊκό, 25.395 τόν. γκρός, άπό 10.6.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— «Λάμπερχον», λιβεριανό, 63.519 τόν. γκρός άπό 21.5.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— «Φλάγκ Μερσινιδι» παναμαϊκό, 37.310 τόν. γκρός άπό 27.8.85, εκπρόσωπος κ. Δημ. Κατσανδρής.

— «Μαριάνθη Μ.», παναμαϊκό, 13.512 τόν. γκρός, άπό 15.7.85, εκπρόσωπος κ. Εύστρ. Τσανάκος.

Οι διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφησαν άπό τόν πίνακα συμβεβλημένων τά έξής πλοία:

— «Θαλασσινή Εύχή», λιβεριανό, 37.649 τόν. γκρός, άπό 16.11.85, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Όλύμπικ Μπόντ», λιβεριανό, 126.027 τόν. γκρός, άπό 5.12.85, λόγω πωλήσεως.

Στίς 30.12.85 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 326, συνολικής χωρητικότητας 5.856.055 τόν. γκρός.

Μετονομασίες

— Σέ «Φάμιλι Κ.» μετονομάσθηκε τό άγορασθέν φορτηγό πλοίο «Franz Xaver Kogel» 9.194 τόν. γκρός του 1970. Σημαία Παναμά.

— Σέ «Άρκο Γκλόρυ» μετονομάσθηκε τό άγορασθέν άπό Έλληνες φορτηγό «Bamenda Palm» 11.223 τόν. γκρός του 1979, και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Σαϊντ Δημήτριος» μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Gemini Friendship» 16.736 τόν. γκρός του 1979 και ύψωσε σημαία Λιβερίας.

— Σέ «Πούμα» μετονομάσθηκε τό άγορασθέν μπάλκ κάρριερ «Όρσαν Ρέιντσερ» 14.675 τόν. γκρός του 1972, Σημαία Κύπρου.

— Σέ «Εύπο Άγνικ» μετονομάσθηκε στό μπάλκερ «World Candour» 15.355 τόν. γκρός του 1977 και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Σέ «Σαϊντ Κωνσταντίνος» μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Bogasari Sutu» 16.576 τόν. γκρός του 1977. Σημαία Λιβερίας.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Άνακοινοϋται ότι ο κ. Άρης Σ. Μανιάς, Πρόεδρος τής ARMADA MARINE S.A., δέν έχει καμιά άπολύτως σχέση μέ όποιονδήποτε άλλον έχοντα τό ίδιο έπωνυμο στό χώρο τής ναυτιλίας.

— Σέ «Κωνσταντίνος Β» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν μπάλκερ «Abu Salama» 20.328 τόν. γκρός τοῦ 1973. Σημαία Κύπρου.

— Σέ «Σκάικρεστ» μετονομάσθηκε τό μπάλκερ «Palmstar Sumida» 22.377 τόν. γκρός τοῦ 1976. Σημαία Λιβερίας.

— Σέ «Σάουθ Στάρ» μετονομάσθηκε τό μικτό σκάφος «Sauth Bay» 43.867 τόν. γκρός τοῦ 1972. Σημαία Φιλιππίνων.

— Διατήρησε τό ἴδιο ὄνομα τό αγορασθέν μπάλκερ «Ντόρα» 16.369 τόν. γκρός τοῦ 1976 καί ὕψωσε σημαία Λιβερίας.

— Σέ «Δ. ΦΟΥΡΤΙΟΥΝΗ» μετονομάσθηκε τό μπάλκερ «Fortune» 19.562 τόν. γκρός τοῦ 1984 καί ὕψωσε τήν Κυπριακή.

— Σέ «Φαίθη» μετονομάσθηκε τό μπάλκερ «Mallow» 27.500 τόν. γκρός τοῦ 1970 καί ὕψωσε σημαία Λιβερίας.

— Σέ «Χέβεν» μετονομάσθηκε τό δεξαμενόπλοιο «Amoco Milford Haven» 109.700 τόν. γκρός τοῦ 1973 καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Γκλόρυ» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν δεξαμενόπλοιο «Mobil Brilliant» 54.134 τόν. γκρός τοῦ 1970 καί ὕψωσε ἐπίσης τήν Κυπριακή σημαία.

— Σέ «Κάστωρ» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν πρόντακτ κάρριερ «Prima» 19.459 τόν. γκρός τοῦ 1979. Σημαία Κύπρου.

— Σέ «Ἀννούλα» μετονομάσθηκε τό πωληθέν μεταξὺ Ἑλλήνων μπάλκερ «Αίνα Σ.» 24.162 τόν. d.w., 14.769 τόν. γκρός τοῦ 1963 καί ὕψωσε σημαία Μάλτας.

— Σέ «Μάουντ Ὑμηττός» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν μπάλκερ κάρριερ «Kentucky Home» 27.225 τόν. d.w., 16.307 τόν. γκρός τοῦ 1975, καί ὕψωσε τήν κυανόλευκο.

— Σέ «Προσπέρиту» μετονομάσθηκε τό μπάλκερ κάρριερ «Χαράλαμπος Φ.» 16.146 τόν. γκρός τοῦ 1970 καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Χάλκιος» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν ἀπὸ Νορβηγούς ὑπερδεξαμενόπλοιο «Regina» 232.613 τόν. d.w., 114.071 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976 καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Λαΐδη Α.» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν ὑπερδεξαμενόπλοιο «Mostank» 233.011 τόν. d.w., 114.082 τόν. γκρός τοῦ 1975 καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Βέντσιουρερ» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν πρόντακτ κάρριερ «Chemical Venture» 29.081 τόν. d.w., 17.980 τόν. γκρός τοῦ 1972 καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Ἀγγέλικα Ζ.» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν κυπριακὸ φορτηγὸ «Τορονεός II» 500 τόν. γκρός τοῦ 1967 καί ὕψωσε ἑλληνικὴ σημαία.

— Σέ «Φρίο Μπαίη» μετονομάσθηκε τό ἑλληνικὸ φορτηγὸ - ψυγεῖο «Αἰγαῖον Μπαίη»

5.537 τόν. γκρός τοῦ 1968 καί σέ «Φρίο Πρόγκρες» μετονομάσθηκε τό φορτηγὸ - ψυγεῖο «Αἰγαῖον Πρόγκρες». Ἀμφότερα ὕψωσαν σημαία Κύπρου.

— Σέ «Γκόλντεν Ρήφερ» μετονομάσθηκε τό ἑλληνικὸ φορτηγὸ - ψυγεῖο «Ἀθηνιαν Ρήφερ» 7.594 τόν. γκρός τοῦ 1973 καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Μαρίκα» μετονομάσθηκε τό ὑπό κυπριακὴ σημαία φορτηγὸ πλοῖο «Κωνσταντίνος Κ.» 1.224 τόν. γκρός τοῦ 1965 καί ὕψωσε σημαία Ὀνδούρας.

— Σέ «Νίκη» μετονομάσθηκε τό ὑπό ἑλληνικὴ σημαία φορτηγὸ «Νίκος Ι» 4.824 τόν. γκρός τοῦ 1960 καί ὕψωσε σημαία Ὀνδούρας.

— Σέ «Νικόλας Κ.» μετονομάσθηκε τό ὑπό παναμαϊκὴ σημαία φορτηγὸ «Κόμπος» 3.809 τόν. γκρός τοῦ 1967, χωρὶς νὰ ἀλλάξει σημαία.

— Σέ «Pioneer Elegant» μετονομάσθηκε τό ἑλληνικὸ φορτηγὸ «Ζυγός» 3.490 τόν. γκρός τοῦ 1969 καί ὕψωσε σημαία Μάλτας.

Οἱ ἐκλογές στὸ Ν.Ε.Ε.

Στὶς ἀρχαιρεσίες γιὰ τὴν ἐκλογὴ τοῦ ἡμίσεος τῶν μελῶν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος γιὰ τὴν προσεχὴ τετραετία πού ἔγιναν τὴν Τετάρτη ἐξελέγησαν κατὰ κατηγορίες πλοίων οἱ ἑξῆς:

Γιὰ τὴν Α' οἱ κ.κ. Κων. Φαφαλιός, Ἀθαν. Μαρτίνος, Δημ. Νομικός, Ἐμμ. Καβουσιανῆς, Ἀντ. Κυρτάτας, Κων. Χατζηαντωνίου, Γεωργ. Πατέρας, Νικ. Παράσχης καὶ Νικ. Σούτος, γιὰ τὴ Β' ὁ κ. Βασ. Κούτσης, γιὰ τὴ Γ' οἱ κ.κ. Φωτ. Γεωργόπουλος καὶ Σπ. Ἀλεξανδράτος, γιὰ τὴ Δ' ὁ κ. Ζαν. Ξενιός, γιὰ τὴν Ε' ὁ κ. Γερ. Στρίντζης, γιὰ τὴν ΣΤ' ὁ κ. Κων. Λαδογιάννης καὶ γιὰ τὴν Ζ' ὁ κ. Λουκάς Μάτσας.

Τό νέο διοικητικὸ συμβούλιο θὰ συνέλθει τὴ Δευτέρα γιὰ τὴν ἐκλογὴ προέδρου, δύο ἀντιπροέδρων καὶ μελῶν τῆς διοικούσας ἐπιτροπῆς.

Τιμητικὴ διάκριση στόν κ. Νίκο Νομικό

Συζήτηση μέ θέμα «Κοινὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς ΕΟΚ - προοπτικὲς καὶ ἐπιπτώσεις» καὶ μέ εἰσηγητὴ τὸν καθηγητὴ τῆς Α.Σ.Ο.Ε.Ε. κ. Ἰ. Τζωάννο ὁργάνωσε χθὲς τό ἀπόγευμα στὰ πλαίσια τῶν προβληματισμῶν τῆς γιὰ τὴν κρίση στὴ μεσογειακὴ ναυτιλία ἡ Ἐνωσὴ Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων.

Πρὶν ἀπὸ τὴ συζήτηση πού ἔγινε στὰ γραφεῖα τῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π., ἀπονειμήθηκε τιμητικὴ διάκριση στόν ἐπίτιμο πρόεδρο τῆς Ἐνώσεως καὶ πρῶτον πρόεδρο τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος κ. Νίκο Νομικό γιὰ τίς ὑπηρεσίες πού πρόσφερε στὴ μεσογειακὴ ναυτιλία.

Τὰ δάνεια πρὸς τὸ ΝΑΤ

Τό διοικητικὸ συμβούλιο τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου ἐνέκρινε τοὺς δρους πού ἔθεσε τό Ταχυδρομικὸ Ταμειυτῆριο γιὰ νὰ χορηγήσει στὸ Ταμεῖο δάνειο ὕψους ἑξὶ δις δραχμῶν μέ τὴν ἐγγύηση τοῦ Δημοσίου γιὰ τὴν κάλυψη τῶν ἐλλειμμάτων του τοῦ 1985. Ἐπίσης ἐνέκρινε καὶ κονδύλιο 72 ἑκατομ. δραχμῶν γιὰ τὴν καταβολὴ τῶν νομίμων τελῶν γιὰ τὴν ὑπογραφή τῆς δανειακῆς συμβάσεως (1,2% ἐπὶ ποσοῦ ἑξὶ δις). Τό δάνειο χορηγεῖται μέ ἐπιτόκιο 18,5%!!!

Ἡ φορολογία τῶν ἀξιωματικῶν

Ἡ διοίκηση τῆς ΠΝΟ καὶ τῶν Ἐνώσεων Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ τοῦ Συνδέσμου Ἡλεκτρολόγων μέ ὑπομνήματά τους πρὸς τὸν ὑπουργὸ Οἰκονομικῶν πού κοινοποιήθηκαν στόν Πρωθυπουργὸ καὶ τοὺς ὑπουργοὺς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ναυτιλίας ζητοῦν νὰ μὴν μεταβληθεῖ τό φορολογικὸ καθεστῶς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ὅπως προβλέπει τό φορολογικὸ νομοσχέδιο.

702 νέα ναυτικά φυλλάδια

Τὸν Ἰανουάριο ἐκδόθηκαν ἀπὸ τίς ἀρμόδιες ὑπηρεσίες τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας 702 νέα ναυτικά φυλλάδια καὶ τὸν ἴδιο μῆνα ἀποφοίτησαν ἀπὸ τὴ Σχολὴ Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων τοῦ Ἀσπροπύργου 289 ναυτικοί.

Νέα πειρατικὴ ἐπίθεση σὲ λιμάνι τῆς Νιγηρίας

Πειρατικὴ ἐπίθεση ἀπὸ ὀκτῶ Νιγηριανούς ἀποκρούσθηκε ἀπὸ τό πλήρωμα τοῦ ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Γουόρντ Πρόλογκ» τό ὁποῖο τοὺς ἀνάγκασε νὰ πέσουν στὴ θάλασσα.

Ἡ ἐπίθεση ἔγινε τὰ μεσάνυχτα τῆς 9ης Φεβρουαρίου στὴ ράδα τοῦ λιμανιοῦ Μπόνου τῆς Νιγηρίας ἀλλὰ οἱ πειρατές, χάρις στὴν ἐτοιμότητα καὶ τό θάρρος τοῦ πληρώματος, ἀναγκάσθηκαν νὰ ὀπισθοχωρήσουν καὶ νὰ πέσουν στὴ θάλασσα γιὰ νὰ μὴν συλληφθοῦν.

Τό περιστατικὸ γνωστοποιήσε στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ὁ πλοιάρχος τοῦ δεξαμενο-

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

πλοίου ό όποιος άνέφερε ότι δέν του προ-
σφέρθηκε καμμία βοήθεια από τήν άκτοφυ-
λακή μέ τό δικαιολογητικό ότι ύπήρχε βλάβη
στήν άκταιωρό πού ήταν διαθέσιμη.

12 χρόνια κάθειρξη στον πλοίαρχο του τάνκερ «Σάλεμ»

Τό Πενταμελές Έφετείο Πειραιά καταδί-
κασε προχθές σέ κάθειρξη 12 ετών και 5ετή
στέρηση τών πολιτικών του δικαιωμάτων
τόν πλοίαρχο Δημήτρη Γεωργούλη γιά τή
βύθιση του σουπερτάνκερ «Σάλεμ» άνοικτά
τής Σενεγάλης τόν Δεκέμβριο του 1980.

Ό κατηγορούμενος όμολόγησε κατά τήν
άπολογία του ότι ή βύθιση του πλοίου ύπήρ-
ξε σκόπιμη και τήν εγνώριζε από τήν προη-
γούμενη ήμέρα όλο τό 25μελές πλήρωμα.

Σημειώνεται ότι ό Δημ. Γεωργούλης συνε-
λήφθηκε στην Άθήνα τόν περασμένο Σε-
πτέμβριο και από τότε είναι προφυλακισμέ-
νος, ενώ όπως δήλωσε κατά τή διάρκεια τής
δικής του, δέν έχει ελληνικό δίπλωμα
πλοίαρχου αλλά δίπλωμα του Παναμά, τό ό-
ποιο χάθηκε μέ τή βύθιση του πλοίου.

Η θεώρηση διπλωμάτων στην αγγλική γλώσσα

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από τίς
όργανώσεις τών αξιωματικών έμπορικού
ναυτικού νά συστήσουν στά μέλη τους νά θε-
ωρούν πρίν από τή ναυτολόγηση ή αναχώρη-
σή τους στο έξωτερικό τά διπλώματά τους
στην αγγλική γλώσσα. Η θεώρηση αυτή,
πού θά γίνεται στην Ύπηρεσία Ναυτικών
Μητρώων, είναι άπαραίτητη γιατί οι τοπικοί
επιθεωρητές σέ όρισμένα λιμάνια του έξω-
τερικού, άν και δέν ύπάρχει σχετική ύποχρέ-
ωση από τή Διεθνή Σύμβαση S.T.C.W. του
1978, κατά τόν έλεγχο πού διενεργούν ζη-
τούν νά είναι θεωρημένα τά διπλώματα και
στην αγγλική, μέ άποτέλεσμα νά δημιουρ-
γούνται προβλήματα στα πλοία και στους Ι-
δίους τούς ναυτικούς.

Η Ίνδία θά εισαγάει 1.000.000 τόν. UREA

Πληροφορούμεθα από τό έν Πειραιεύ γρα-
φείο τής TRANSWORLD SHIPPING SERVI-
CES (I) PVT. LTD., πρακτόρων στην Ίνδία μέ
κεντρικά γραφεία στη Βομβάη ότι ή Ίνδία θά
εισάγει κατά τό πρώτο εξάμηνο του τρέχον-
τος έτους περίπου ένα εκατομμύριο τόννους
UREA.

Ηδη ή Ίνδία άγόρασε από τήν Σοβιετική
Ένωση 100.000 τόννους UREA και ύπέγρα-
ψε συμβόλαιο μέ τήν Άνατολική Γερμανία
γιά τήν προμήθεια 150.000 τόννων UREA έ-
τησίως άρχής γενομένης από τόν Φεβρουά-
ριο 1986.

Λιμενικά τέλη στά λιμάνια της Νιγηρίας

Ό Όργανισμός Νιγηριανών Λιμένων ει-
σπράττει από τήν 1 Φεβρουαρίου, έπειτα ά-
πό σχετική έγκριση τής νιγηριανής κυβερνή-
σεως, λιμενικά τέλη σέ συνάλλαγμα πού κα-
τατίθεται σέ δολάρια σέ ειδικό λογαριασμό
στό Λονδίνο.

Σχετικά μέ τό θέμα αυτό ή ελληνική πρε-
σβεία στό Λάγος γνωστοποίησε στό ύπουρ-
γείο Έξωτερικών ότι ζητήθηκε από τή νιγη-
ριανή κυβέρνηση τό μέτρο νά ισχύσει από
τήν 1 Μαρτίου και ήδη άναμένεται άπάντηση
στό αίτημα. Η ελληνική πρεσβεία προσθέτει

Οι Τράπεζες δέν θά σταματήσουν τήν χρηματοδότηση τών Έλλήνων

Νέα συνέντευξη του κ. ΣΤ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗ

Οι Τράπεζες πού κατά παράδοση χρημα-
τοδοτούν τόν έφοπλισμό σέ όλο τόν κόσμο
και κατά συνέπεια και τόν ελληνικό δέν στα-
μάτησαν και δέν θά σταματήσουν νά χρημα-
τοδοτούν τούς Έλληνες έφοπλιστές, δήλω-
σε ό πρόεδρος τής Ένώσεως Έλλήνων Έ-
φοπλιστών κ. ΣΤ. Γουρδομιχάλης σέ νέα συ-
νέντευξη τύπου.

είπε ότι εξετάζεται τό θέμα τής νομιμότητας
τής αύξήσεως τών εισφορών και ότι έν πάση
περιπτώσει θά ύπάρξει και προσφυγή στη
διαιτησία πού προβλέπεται από τίς έγκριτι-
κές πράξεις νηολογήσεως.

• Δήλωσε (άπαντώντας έμμεσα σέ δήλω-
ση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρή
ότι έφοπλιστές του εξέφρασαν αντίθετες ά-



• Άπαντώντας σέ σχετικές έρωτήσεις ό κ.
Γουρδομιχάλης δήλωσε ότι μπορεί οι τράπε-
ζες νά είναι αυστηρότερες στα κριτήρια πού
θά χρησιμοποιήσουν γιά τίς χρηματοδοτή-
σεις αλλά θά τίς συνεχίσουν. Καί όπως τόν
διαβεβαίωσαν, άν ύπάρχει κάποια διαφορά
στή μεταχείριση τών έφοπλιστών, ή διαφο-
ρά αυτή θά είναι υπέρ τών Έλλήνων — άλ-
λωστε ή εύνοική μεταχείριση τών Έλλήνων
έφοπλιστών συνεχίστηκε όλα αυτά τά χρό-
νια και γι' αυτό είμαστε ικανοποιημένοι από
τή συμπεριφορά τών Τραπεζών έναντι τών
Έλλήνων έφοπλιστών, ύπογράμμισε ό κ.
Γουρδομιχάλης.

• Άπαντώντας σέ άλλες έρωτήσεις:

• Άναφέρθηκε στα θέματα του ΝΑΤ και
είπε ότι ό έφοπλισμός ζητεί νά διερευνηθεί
από ειδική επιτροπή τό ύψος τής όφειλης
του Κράτους προς τό Ταμείο από τήν άσκη-
ση έθνικοκοινωνικής πολιτικής, δήλωσε ότι
ό έφοπλισμός αντίκειται στην αύξηση τών
είσφορών προς τό ΝΑΤ διότι οι συνολικές εί-
σφορές του γιά τήν πρόνοια τών ναυτικών
είναι ύψηλότερες από τίς αντίστοιχες είσφο-
ρές τών εργοδοτών τής ξηράς και έπειδή ή
αύξηση θά καταστήσει τό πλοίο λιγότερο αν-
ταγωνιστικό, πράγμα πού σημαίνει και λιγό-
τερη πλοία στό έθνικό νηολόγιο. Είπε επί-
σης ότι πρέπει νά προσκομισθούν συγκεκρι-
μένα στοιχεία γιά νά προσδιορισθεί τό ύψος
τών όφειλών του έφοπλισμού προς τό ΝΑΤ,
άνέφερε ότι στο ποσό τών 4,5 δισ δραχμών
πού άναφέρει ό πρόεδρος του ΝΑΤ περιλαμ-
βάνονται έσοδα πού προέρχονται και από
τρέχοντα ναυτολόγια και άποκάλυψε ότι τώ-
ρα γίνεται από τό ΝΑΤ ή έκκαθάριση τών
ναυτολογίων του 1981 και του 1982! Τέλος

πόψεις από αυτές τής Ε.Ε.Ε. σχετικά μέ τό
θέμα τής εισφοράς) ότι ή θέση του στηρίζε-
ται στην θέληση του έφοπλισμού — «τή δική
μου τήν καρέκλα μου τήν έχει δώσει ό έφο-
πλισμός και μόνο ό έφοπλισμός μπορεί νά
μου τήν πάρει και κανένας άλλος».

• Είπε γιά τή ναυλαγορά ότι πάει από τό
κακό στο χειρότερο αλλά όλοι έλπίζουν ότι
τελικά θά διορθωθεί και τό μόνο παρήγορο
σημείο αυτή τήν έποχή είναι ή πτώση τής τι-
μής του πετρελαίου πού διευκολύνει τήν κί-
νηση τών πλοίων.

• Ύπογράμμισε ότι γιά τόν έφοπλισμό τό
θέμα του χαρακτηρισμού του ναυτικού επαγ-
γέλματος σάν βαρέος και άνθυγιεινού έχει
ρυθμιστεί από πολλά χρόνια μέ τή μείωση
του όρίου ήλικίας γιά συνταξιοδότηση και έ-
πανάλαβε ότι έφ' όσον ή Πράξη Νομοθετι-
κού Περιεχομένου ισχύει γιά όλους του Έλ-
ληνες, ισχύει και γιά τούς ναυτικούς.

• Έξήγησε λεπτομερώς τούς λόγους γιά
τούς όποιους ή Ε.Ε.Ε. ζητεί νά εφαρμοσθεί
στή ναυτική εκπαίδευση τό σύστημα «σάν-
τουίτς κόρσερ».

• Τέλος είπε ότι ό έφοπλισμός έχει διατυ-
πώσει τίς θέσεις του γιά τήν αντιμετώπιση
τών προβλημάτων τής ναυτιλίας αλλά ως τή
στιγμή δέν έχουν ύπάρξει έπαφές ούτε μέ
τόν ύπουργό Ναυτιλίας, ούτε μέ τόν πρωθυ-
πουργό.

Τή συνέντευξη τύπου του προέδρου τής
Ε.Ε.Ε. παρακολούθησαν και οι μαθήτριες και
ένας μαθητής του τεχνικού λυκείου τών Κα-
μινίων πού είχαν έπισκεφθεί τήν Ένωση Έ-
φοπλιστών γιά νά ενημερωθούν γιά τή λει-
τουργία τής και γιά τούς σκοπούς τούς ό-
ποιους ύπηρετεί.

Τά έκκρεμη προβλήματα των συνταξιούχων πλοιάρχων

Τά έκκρεμη θέματα των συνταξιούχων πλοιάρχων (80%, NAT, προσφυγή Ε.Ε.Ε. έναντι της αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής κ.λπ.) συζητήθηκαν στη γενική συνέλευση των μελών της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν. στη διάρκεια της οποίας ο πρόεδρος της κ. Ίωάν. Γαβαλάς επισήμανε:

- Για το θέμα του 80%. Περιμένουμε σύμφωνα με τα όσα μας είπε ο ύπουργός κ. Αλεξανδρής, αλλά και ο πρώην ύπουργός κ. Κατσιφάρας το νέο νομοσχέδιο περί NAT με τις τροποποιήσεις, να καλλιεργήσει τη θέση των συνταξιούχων πλοιάρχων Α' και μηχανικών Α' δηλαδή την ύλοποίηση του τόσο διαβίου θέματος μας για το 80% που έχει αναγνωρισθεί από όλους.

- Για την εξαίρεση του NAT από την ύποχρηση καταρτίσεως ύσολογισμού: Ζήτησαμε να καταργηθεί άμεσα το Προεδρικό Διάταγμα το οποίο εξαίρει αποκλειστικά και μόνο το NAT από όλα τα άλλα Ταμεία, από τον έτησιο ύσολογισμό - ύπολογισμό διότι για μας από εκεί ξεκινά το απαράδεκτο πραγματικό μυστήριο. Τά προεδρικά διάταγμα είναι από το 1979. Ζήτησαμε και ζητούμε επίμονα

να δώσει το ύπεύθυνο κράτος που κατά ύμολογία όλων των φορέων, ναυτεργατών και ύφοπλιστών, τά δισεκατομμύρια που χρωστά στο NAT και ύσφαλώς με τόκο, τη στιγμή που ύμφωνα με ύπίσημες δηλώσεις τόσο του ύπουργού κ. Αλεξανδρή όσο και του προέδρου του NAT κ. Δασκαλάκη, οι πραγματικοί συνταξιύχοι του NAT είναι μόλις τό 40% του συνόλου των συνταξιύχων, δηλαδή μόλις 16.000 από τους 41.000 περίπου συνταξιύχους του ταμείου.

- Για την προσφυγή της Ε.Ε.Ε. στο ύμβούλιο της Έπικρατείας για τη διακοπή της ΑΤΑ άποκλειστικά και μόνο στους συνταξιύχους ναυτικού, ύγκαιρα κάναμε παρέμβαση, σε συνεργασία με την ΠΟΣΕΝ, ΠΟΣΑ-ΕΝ και συνταξιύχους Άθηνών που θά έκδικασθει στις 17.2.1986.

Καταλήγοντας ο κ. Γαβαλάς κάλεσε τους συνταξιύχους πλοιάρχους να βρίσκονται σε ύπιφυλακή για νέους και πιό σκληρούς άγώνες για την προάσπιση των συμφερόντων τους και ζήτησε να γίνει συζήτηση για τά προβλήματά τους από την ύκπομψη «Μ' άνοικτά χαρτιά».

οτι εξετάζεται το ένδεχόμενο να γίνει κοινό διάβημα με τις πρεσβείες και άλλων χωρών για το θέμα αυτό προς τη νιγηριανή κυβέρνηση.

Πειρατίες

Πειρατική ύπίθεση στο δεξαμενόπλοιο «Γουόρντ Προλόνγκ» του Οίκου Νιάρχου, άποκρούσθηκε με ύπιτυχία λόγω της ύτοιμότητας του πληρώματος. Τό πλοίο ήταν άγκυροβολημένο στο λιμάνι Πόρτ Χαρκούρτ της Νιγηρίας και παρά την ύκκληση του πλοιάρχου για βοήθεια, ή Νιγηριανή άκτοφυλακή άρνήθηκε να βοηθήσει προφασίζόμενη βλάβη της άκταιρωρού.

Ύπενθυμίζεται ότι ο ύφοπλιστής κ. Ίωάννης Θεοδωρακόπουλος, μετά την ύπίθεση πειρατών στο δεξαμενόπλοιο του «Μαριάννα», στο Στενό της Σίγκαπουρ, έκανε ύκκληση σε άρθρο του στα «Ναυτικά Χρονικά» για την προσαρμογή της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας, ύστε να ύπιτρέπεται ο ύσολισμός των ύμπορικών πλοίων.

Λαθρεπιβάτες μεταφέρουν ναρκωτικά

Τό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτίας γνωστοποίησε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, στην Πανελλήνιο Ναυτική Όμοσπονδία και την Ένωση Πλοιάρχων ότι τελευταία παρατηρείται μία άνησυχητική έξαρση του φαινομένου της μεταφοράς ναρκωτικών ύσίων από λαθρεπιβάτες, προερχόμενους ά-

πό Χώρες του Τρίτου Κόσμου και κυρίως από την Άφρική.

Προκειμένου να άποφευχθούν οι δυσάρεστες συνέπειες (καθυστέρηση, άνακρίσεις, ύσφήμιση κ.λπ.) που θά προκύψουν για τό πλοίο στα λιμάνια προορισμού (Εύρώπη, Άμερική) από την άνακάλυψη των ύσίων αυτών από τις δικτυικές άρχές, τό ΥΕΝ συνιστά να δοθούν κατάλληλες ύδηγίες στους πλοιάρχους των έλληνικών ή έλληνόκτητων πλοίων για την ύπαγρύπνησή τους και τη λήψη όλων των άναγκαίων μέτρων προς άποτροπή τέτοιων περιστατικών.

Ένα Ίνδός λαθρεπιβάτης βρέθηκε στο έλληνικό φορτηγό «Άννα», λίγες ώρες μετά τον άπόπλου από τό Ίνδικό λιμάνι Μαδράς, και ύπρόκειτο να άποβιβασθεί στους Καλούς Λιμένες της Κρήτης, από όπου θά περνούσε τό σκάφος για να ύπαναπατρισθεί.

Τό νηολόγιο του Βανουάτου

Έπαφές με Έλληνες ύφοπλιστές είχε ο άρμόδιος για τά ναυτιλιακά θέματα του Βανουάτου, κ. Clayton Beale Wentworth που ύπισκέφθηκε την Έλλάδα, στην προσπάθειά του να αύξήσει τις νηολογήσεις πλοίων στο νηολόγιο της χώρας του. Τό μικρό κρατίδιο του Νοτίου Είρηνικού διαθέτει ήδη ένα στόλο 100 περίπου πλοίων και πρόσφατα μείωσε τά τέλη νηολογήσεως κατά 30%. Τά άρχικά έξοδα νηολογήσεως στο νηολόγιο του Βανουάτου, για ένα σκάφος 19.000 τον. γκρός είναι 14.460 δολ., με έτήσιες ύσφορές 4.400 δολ.

Καταψηφίσθηκε

ή διοίκηση του Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ.

Η διοίκηση του Συνδέσμου Άσυρματιστών καταψηφίσθηκε στην έτήσια τακτική συνέλευση των μελών του Συνδέσμου που έγινε την Τετάρτη. Συγκεκριμένα:

- Ο άπολογισμός της διοικήσεως καταψηφίσθηκε με 194 ψήφους έναντι 102 που ψήφισαν ύπερ ένώ ένα ψηφοδέλτιο ήταν λευκό.

- Ο ύοικονομικός άπολογισμός καταψηφίσθηκε με 192 ψήφους έναντι 103, ένα ψηφοδέλτιο ήταν άκυρο και τρία λευκά. Έπίσης ο προύπολογισμός του 1986 καταψηφίσθηκε με 191 ψήφους έναντι 102, δύο λευκά και τέσσερα άκυρα.

Μετά την καταψήφιση του προγραμματισμού και του άπολογισμού της διοικήσεως θεωρείται άκυρη και ή άπόφαση για την κήρυξη 24ωρης προειδοποιητικής άπεργίας στις 7 Μαρτίου που είχε άποφασίσει ή διοίκηση των άσυρματιστών σε ένδειξη διαμαρτυρίας για την άνεργίας που πλήττει τον κλάδο.

Η διοίκηση του ΠΣΑΑΘΑΞ με άνακοίνωσή της είχε ύπικρίνει τό ΥΕΝ γιατί δέν είχε άποδεχθεί τις προτάσεις της για την ύπαναφορά της άνακυκλώσεως και είχε ύργανώσει συγκέντρωση και πορεία στο ύπουργείο με αίτήματα την έκ νέου καθιέρωση της άνακυκλώσεως, την καταπολέμηση της μεσιτείας και τη διενέργεια των ναυτολογήσεων, μέσω του ΓΕΝΕ και των ύοικείων ναυτεργατικών ύργανώσεων. Έπίσης ή διοίκηση του ΠΣΑΑΘΑΞ είχε άνακοινώσει άπόφασή της για προειδοποιητική 24ωρη άπεργία στις 7 Μαρτίου ή όποια όμως θεωρείται πλέον άκυρη μετά την καταψήφιση των πεπραγμένων της.

Στό Σύλλογο Έφοδιαστών

Κατά τις άρχαιρεσίες για την έκλογή νέου διοικητικού ύμβουλίου του Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων για τη διετία 1986-87 ύελέγησαν κατά σειρά ύπιτυχίας οι κ.κ.: Ίωάν. Πολυχρονόπουλος, Γεώργιος Μαυρίκος, Νικ. Οικονόμου, Σταμ. Κανέλλος, Ίωάννης Άθανασιάδης, Ίωάννης Τσάκος, Βασ. Μαράντης, Όσμ. Λυμπερόπουλος και Δημ. Μπορμπιλιάς και για την Έξελεγκτική Έπιτροπή οι κ.κ. Νικ. Κατράδης, Κων. Πειθής και Χαρ. Δανέλης.

Τό νέο διοικητικό ύμβούλιο συνήλθε στις 7 Φεβρουαρίου για να συγκροτηθεί σε σώμα αλλά κατά τη συνεδρίαση εκείνη δέν ύπιτεύχθηκε ή έκλογή προεδρείου.

Τό NAVTEX στην Έλλάδα

Άρχισε να λειτουργεί δοκιμαστικά και στη χώρα μας τό σύστημα ναυτικών πληροφοριών NAVTEX, που ύχρησιμοποιείται από τό 1982 στη Βόρεια Εύρώπη. Με τό σύστημα αυτό ναυτιλιακές πληροφορίες (μετεωρολογικά δελτία, σήματα κινδύνου, κ.λπ.) που ύκπέμπονται από παράκτιους σταθμούς, λαμβάνονται αυτόματα από τά πλοία που είναι ύφοδιασμένα με δέκτες NAVTEX χωρίς την μεσολάβηση χειριστή. Ύπεύθυνες ύπηρεσίες για τό σύστημα είναι ή Ύδρογραφική Ύπηρεσία του ΓΕΝ και ο ΟΤΕ και στη σχεδίαση προβλέπονται έκπομπές NAVTEX από τό Ήράκλειο, την Κέρκυρα και τη Λήμνο.

Τό NAVTEX θά είναι ύποχρεωτικό στα πλοία μετά τό 1990 και οι δοκιμαστικές έκπομπές γίνονται προσωρινά μόνο από τό σταθμό της Λήμνου.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΑΝ ΟΙ ΝΕΟΙ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟΥ Ν. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ ΠΟΥ ΛΥΝΟΥΝ ΠΟΛΛΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΙΤΕ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ: ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8-10
ΤΗΛ.: 4524691 - 4529535

Η δανειοδότηση ναυτιλιακής εταιρείας από την Έθνική Τράπεζα Ελλάδος

Η Έθνική Τράπεζα της Ελλάδος διαβίβα-σε στο Υπουργείο Έθνικής οικονομίας την καλύτερη απάντηση στο έρωτημα βουλευ-τών της αξιωματικής αντιπολίτευσης για τη δανειοδότηση ναυτιλιακής εταιρείας:

«Τό θέμα αφορά τη ναυτιλιακή εταιρεία KALLIMASIAS MARITIME LTD, ενδιαφέρον-τος των Δημητρίου και Γεωργίου Καλλιμα-σιών (πατέρας και γιός), που τον Ιούνιο του 1982 είχε υπό τον έλεγχό της δύο πλοία ψυ-γεία, ελεύθερα από κάθε βάρος, τα οποία εί-χε αγοράσει στο παρελθόν με δάνεια έγγυη-μένα από την Τράπεζά μας, που εξοφλήθη-καν κανονικά.

Στις 17.6.82 η εταιρεία υπέβαλε στο Υπο-κατάστημά μας Λονδίνου αίτημα χορήγησης δανείου δολ. 10,8 εκατομ. για την αγορά άλ-λων δύο πλοίων ψυγείων, που θ' αγοράζε-αντί συνολικού τιμήματος 13 εκατομ. δολλα-ρίων.

Η σχετική πρόταση του Υποκαταστήμα-τός μας υποβλήθηκε στην Κεντρική Υπηρε-σία της Τράπεζάς μας την 21.6.82 και ύστερα από προσεκτική, αλλά γρήγορη διαδικασία, όπως γίνεται κατά κανόνα για τα ναυτιλιακά δάνεια, λόγω της ιδιομορφίας της αγοράς, εγκρίθηκε στις 2.7.82 από το αρμόδιο Συμ-βούλιο της Τράπεζας η χορήγηση δανείου 10 εκατομ. δολαρίων προθεσμίας 6 ετών με-τούς παρακάτω βασικούς όρους και προϋπο-θέσεις:

1. Πρώτες προτιμώμενες υποθήκες και-στά τέσσερα πλοία του Συγκροτήματος (έ-κείνα που υπήρχαν και εκείνα που θα αγορά-ζονταν), ή συνολική αξία των οποίων, συνυ-πολογιζομένης και της χρονοναύλωσής τους, είχε πρόσφατα εκτιμηθεί από τους Οί-κους KELLOCKS και TATHAM BROMAGE σε δολ. 14,1 και 14,7 αντίστοιχα και από τον έ-ξειδικευμένο σε εκτιμήσεις πλοίων ψυγείων VOGT MAGGUIRE σε 15,8 εκατομ. δολάρια. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι εμφανιζόμε-νες ναυλωτρίες εταιρείες ήταν πρώτης τάξε-ως.

2. Έκχώρηση, πριν τη χορήγηση, των μι-σθωμάτων από τις χρονοναυλώσεις όλων των ένυποθκων πλοίων, συνολικού ποσού 9,6 εκατομ. δολλ. τό χρόνο (ή χρονοναύλω-ση για τα δύο νέα πλοία ήταν για 4 χρόνια με-ετήσιο συνολικό μίσθωμα 6 εκατομ. δολλ. και με πρόβλεψη βαθμιαίας αύξησης).

3. Έκχώρηση των ασφαλιστηρίων συμβο-λαίων και των 4 πλοίων καθώς και της ειδι-κής ασφάλισης MORTGAGEE INTEREST IN-SURANCE και

4) Προσωπικές εγγυήσεις των Δ. και Γ. Καλλιμασιών.

Θετικά στοιχεία για τις υπηρεσιακές ειση-γήσεις και για την έγκριση του δανείου από τη Διοίκηση της Τράπεζας αποτέλεσαν τα παρακάτω δεδομένα:

α) Η καλή οικονομική κατάσταση των έν-διαφερομένων, οι οποίοι δεν είχαν άλλους δανεισμούς για τα πλοία τους (ελεύθερα βα-ρών) και βρίσκονταν με αξιόλογα δικά τους διαθέσιμα για την πραγματοποίηση της νέας αγοράς, σε συνδυασμό και με το καλό τους όνομα στους συναφείς κύκλους της αγοράς και την πείρα τους στην εκμετάλλευση πλοίων ψυγείων.

β) Η εκχώρηση των χρονοναυλώσυν-ων, που για τα νέα πλοία θα ήταν μεγάλη διάρκεια (4 χρόνια) και θα άφορουσαν σε πρώτης τάξης ναυλωτές. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλιζόταν η άνετη εξυπηρέτηση του δανείου, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα έ-σοδα και των δύο παλαιών πλοίων που και έ-κείνα θα εκχωρούνταν στην Τράπεζα.

γ) Η συνέπεια που μέχρι τότε είχαν δείξει οι πελάτες στην αντιμετώπιση των υποχρεώ-σεων του και

δ) Οι προσφερόμενες επαρκείς εμπράγμα-τες εξασφαλίσεις (σύμφωνα με τις σχετικές εκτιμήσεις το δάνειο δεν θα ξεπερνούσε το 70% της αξίας των 4 πλοίων που θα υποθη-κεύονταν).

Οι συμβάσεις για τη χορήγηση του δα-νείου υπογράφηκαν στο Λονδίνο στις 15.7.82 και η έκταμειωση έγινε σε δύο τμήμα-τα (5 εκατομ. δολλ. για κάθε πλοίο) στις 24.9.82 και στις 21.10.82.

Κατά τη χορήγηση του δανείου τα υπηρε-σιακά όργανα του Υποκαταστήματός μας Λονδίνου παρέλειψαν να εφαρμόσουν βασι-κούς όρους της εγκριτικής απόφασης, με κυ-ριότερη παράλειψη τη μη λήψη της εκχώρη-σης τετραετών ναυλωσυνωνών της συγκε-κριμένης ναυλωτρίας εταιρείας, που αναφέ-ρονταν τόσο στο αίτημα των πελατών όσο και στην πρόταση του Καταστήματος, αλλά άλλης, η οποία πτώχευσε σε σύντομο χρονι-κό διάστημα. Το γεγονός αυτό είχε ως συνέ-πεια την αδυναμία της εταιρείας Καλλιμασιών να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της από το δάνειο (πληρώθηκε μόνο η πρώτη δόση και οι τόκοι για 1 1/2 χρόνο περίπου — σημε-ρινό ληξιπρόθεσμο υπόλοιπο 11,5 εκατομ. δολάρια περίπου). Επίσης είχε παραλει-φθεί και η λήψη της ειδικής ασφάλισης MOR-

GAGEE INTEREST INSURANCE

Σε βάρος των υπευθύνων στελεχών του Υποκαταστήματός μας ασκήθηκε σε πρώτο βαθμό η προβλεπόμενη από τους κανονι-σμούς πειθαρχική διαδικασία για την έπιβο-λή κυρώσεων, η οποία στη συνέχεια παρα-πέμφθηκε στο Ανώτερο Πειθαρχικό Συμβού-λιο της Τράπεζας. Μετά την τελική απόφα-ση, η Τράπεζα θα προχωρήσει και σε άλλα δικαστικά μέτρα κατά παντός ένοχου (υπηρεσιακών παραγόντων, δανειοληπτών, κ.λπ.), εφόσον θα προκύψουν ανάλογα ένο-χοποιητικά στοιχεία.

Πάντως πρέπει να αναφερθεί ότι, πέρα των παραλείψεων που προαναφέραμε, στη δυ-σμενή έκβαση του σχετικού δανείου συνετέ-λεσε σε σημαντικό βαθμό η σοβαρή κρίση που στο μεταξύ κορυφώθηκε στη ναυτιλιακή αγορά και ειδικότερα στον τομέα των πλοίων ψυγείων.

Μεταξύ 1982 και 1984 η αξία των πλοίων ά-πό 10 εκατομ. δολάρια περίπου (χωρίς χρο-νοναύλωση) κατακύλησε στα όρια της ά-ξιας SCRAP, έτσι ώστε οι δυνατότητες εί-σπραξης κάποιου αξιόλογου ποσού από την εκπλειστηρίαση τους να έχουν σχεδόν εκμη-δενιστεί, λόγω και των ύψηλων ... απαιτήσε-ων που σωρευτήκαν στο μεταξύ και τα βαρύ-νουν. Έλπίδες για είσπραξη αξιόλογου πο-σού υπάρχουν μόνο από διεκδικούμενη ά-σφαλιστική αποζημίωση για ένα από τα 4 πλοία που καταστράφηκε από πυρκαϊά, έν-δεχομένως μετά από δικαστικό αγώνα (τ' άλ-λα δύο πλοία εκπλειστηριάστηκαν και τό τρί-το βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο του πλει-στηριασμού).

Συνοψίζοντας τα όσα εκτέθηκαν παραπά-νω, για την υπό κρίση υπόθεση, θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι η έγκριση του δανείου δόθηκε ύστερα από προσεκτική μελέτη ό-λων των δεδομένων που αποτελούν κριτή-ρια για κάθε δανειοδότηση της μορφής αυ-τής και αφού τέθηκαν αυστηροί όροι και προϋποθέσεις που, σύμφωνα με τις συνθη-κες της αγοράς κατά την εποχή εκείνη, έλα-σφάλιζαν απολύτως την ασφάλεια και την ά-πρόσκοπτη εξόφληση του ποσού του δα-νείου και των τόκων του. Οι παραλείψεις ό-μως των υπηρεσιακών οργάνων για τη χορή-γηση και η ναυτιλιακή κρίση που έπακολού-θησε είχαν ως συνέπεια την άτυχη έκβαση της δανειοδότησης. Παρόμοιες άτυχεις έξε-λίξεις αντιμετώπιζονται, όπως είναι γνωστό, από πολλές μεγάλες διεθνείς Τράπεζες στο κόσμο και μάλιστα για ναυτιλιακές χορηγή-σεις πολύ μεγαλύτερων, συγκριτικά, πο-σών».

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

ADDRESS:

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

‘Η βελτίωση τῶν τηλεπικοινωνιῶν μέσω τοῦ παρακτίου τῆς Λούτσας

‘Η Πανελλήνια ‘Ενωση Πλοιάρχων κατόπιν ὑπομνήματος 172 ἀστυματιστῶν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας γιά τό ζήτημα τῶν τηλεπικοινωνιῶν στό πλοῖο, ζήτησε ἀπό τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας νά ἐξετασθεῖ τό ὅλο θέμα ἀπό τίς ἀρμόδιες ὑπηρεσίες σέ συνεργασία μέ τήν Π.Ν.Ο. καί τήν ΠΣΑΑΘΑΕ προκειμένου νά προταθοῦν πρός τό ‘Υπουργεῖο Συγκοινωνιῶν μέτρα ἄμεσα καί πρόσφορα γιά τήν βελτίωση τῆς λειτουργίας τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ Ἀθηνῶν.

‘Επειτα ἀπό αὐτά συγκλήθηκε στίς 29 Ἰανουαρίου εἰδική σύσκεψη στό κεντρικά γραφεῖα τοῦ Ο.Τ.Ε. στήν Ἀθήνα, στήν ὁποία ἐκ μέρους τῆς Πανελληνίου ‘Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. παρέστη ὁ κ. Θωμάς Μανωλάκος, ὁ ὁποῖος εἶναι καί διπλωματοῦχος ἀστυματιστής μέ μεγάλη πείρα στή Ποντοπόρο Ναυτιλία. Στή σύσκεψη ἐπίσης παρευρέθησαν ὅλοι οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες τοῦ Ο.Τ.Ε. μέ ἐπικεφαλῆς τόν βοηθό Γεν. Διευθυντή κ. Νίκο Λυμπερόπουλο, ἐκπρόσωποι τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, τοῦ Υ.Ε.Ν., τῆς ‘Επιθεώρησης ‘Εμπορικῶν Πλοίων, τῆς Ε.Ε.Ε., τῆς Π.Ν.Ο. (ΠΣΑΑΘΑΕ) καί τοῦ Σωματείου Ραδιοηλεγραφητῶν Ο.Τ.Ε.

Στή σύσκεψη ἀντηλλάγησαν ἀπόψεις γενικά γιά τήν λειτουργία τῆς τηλεπικοινωνίας ἀπό ὥρα 09.000 - 13.30.

Ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ΠΕΠΕΝ κ. Μανωλάκος, ἀφοῦ ἀκουσε ὁρισμένους παράγοντες, ἔλαβε τόν λόγο καί ἔκανε μιά γενική ἀνασκόπηση στό τί συμβαίνει στόν χώρο τῆς Ναυτιλίας μέ τήν ἐπικοινωνία καί τίς δυσκολίες

πού ὑπάρχουν ὅταν προσπαθεῖ ὁ ἀστυματιστής τοῦ πλοίου νά πάρει καί μετά, ὅταν ἐλθεῖ ἡ σειρά του νά μὴν ἀκούει τόν παρακτίο ἢ τό ἀντίθετο. Ὅπως δὴ ποτε, ὑπογράμμισε, δημιουργοῦνται τεράστια προβλήματα, διότι καί ὁ ναυτικός θέλει νά ἐπικοινωνήσει μέ τήν οἰκογένειά του καί τό πλοῖο νά κάνει τήν ἐμπορική του ἀνταπόκριση. Τότε πηγαίνουμε, πρόσθεσε, σέ ξένους σταθμούς καί ὅπως δὴ ποτε δημιουργοῦνται παραπάνω ἐξοδα σὺν τό συνάλλαγμα. ‘Η γνώμη μου λοιπόν εἶναι, ἔστω καί μέ αὐτά τά μηχανήματα πού ὑπάρχουν καί μέ λίγα ἑκατομμύρια δρχ. πού θά ἐξοδέσετε ὁ Ο.Τ.Ε. νά ἐνισχύσει μέ καινούργια καί μέ τή ρύθμιση τοῦ θέματος τῶν κεραίων καί τήν πρόσληψη ὁρισμένων ραδιοηλεγραφητῶν νά ὑπάρξει μιά βελτίωση τῆς λειτουργίας τοῦ Παρακτίου.

Γιά νά φθάσουμε στό ἐπίπεδο τῶν Εὐρωπαϊκῶν Σταθμῶν, κατέληξε ὁ κ. Μανωλάκος ὑποστηρίζοντας ὅτι χρειάζονται πάνω ἀπό 2 δισ. δρχ. ἀλλά ἐμεῖς προτείνουμε λύσεις μέ λίγα ἐξοδα γιά νά ἔχουμε καλύτερη ἐπικοινωνία.

‘Αφοῦ ἐξέθεσαν τίς ἀπόψεις τους καί οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἄλλων ὁργανώσεων ὁ πρόεδρος τῆς σύσκεψης εἶπε ὅτι ἔχουν παραγγεῖλει νέα μηχανήματα τά ὁποῖα θά ἔλθουν τόν Σεπτέμβριο μέ Ὀκτώβριο. Εἶπε ἐπίσης ὅτι ἤδη ὁ Ο.Τ.Ε. προσέλαβε 80 τηλεγραφητές.

‘Η διαπίστωση ἀπό τή σύσκεψη ἦταν: ὅτι ἔγινε μιά σωστή ἐνημέρωση καί ἔπειτα ἀπό πρόταση θά ἐπαναληφθεῖ μέχρι τόν Ἰούνιο.

‘Η δραστηριότητα τῶν ναυπηγείων τῆς ΕΓΕΕ

Καθεκλύστηκε ἀπό τά ναυπηγεῖα ΕΓΕΕ, στό Πέραμα, τό ἀνοικτῆς θαλάσσης ἀλιευτικό «Καμπέρο» ἰδιοκτησίας κ. Λασκαρίδη, τό ὁποῖο ἐπιμηκύνθηκε κατὰ 7 μέτρα.

‘Επίσης τό ναυπηγεῖο ἀνέλαβε τήν μετασκευή τοῦ Ε/Γ-Ο/Γ «Θάσος II» τῆς εταιρίας Λαϊκῆς Βάσεως «Θάσος» Α.Ε. Πρόκειται γιά εὐρείας ἐκτάσεως μετασκευή (80% νέα κατασκευή) γιά τήν ὁποία θά δαπανηθεῖ τό ποσό τῶν 100 ἑκατ. δραχμῶν. Τόν περασμένο χρόνο τά ναυπηγεῖα ἔκαναν μετασκευή στά

ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά «Θάσος I» τῆς Ἰ.δίας εταιρίας, ὕψους δαπάνης 100 ἑκατ. δραχμῶν, καί «Αἴγινα» ἀξίας 100 ἑκατ. δραχμῶν.

‘Η ΕΓΕΕ ὁλοκλήρωσε ἐπίσης τίς ἐργασίες σιδηροκατασκευῆς στό Ε/Γ-Ο/Γ «Χανιά» τῆς ΑΝΕΚ, ὕψους 100 ἑκατ. δραχμῶν, πού μετασκευάζεται.

Τό ναυπηγεῖο τίς πρώτες ἡμέρες τοῦ Φεβρουαρίου ὁλοκλήρωσε ἐπίσης τίς ἐπισκευαστικές ἐργασίες σέ δύο πλοῖα κοντεῖ-

νερς. ‘Η ἀξία τῆς μετασκευῆς ἔφθασε τίς 600.000 δολάρια γιά κάθε πλοῖο.

Τό ναυπηγεῖο, ὅπως εἶναι γνωστό, ἔχει ἀναπτύξει δραστηριότητα καί στόν τομέα τοῦ «γιώτινγκ» καί σύμφωνα μέ δήλωση τοῦ γενικοῦ τεχνικοῦ διευθυντοῦ κ. Γεωργιάδη ὁ ἐπισκευαστικός τομέας τοῦ γιότινγκ ἔχει ἐξασφαλισμένη ἐργασία γιά τό Α’ ἔξάμηνο τοῦ 1986.

‘Ηδη στό ναυπηγεῖο, ἐκτός ἀπό μιά σειρά θαλαμηγὰ σκάφη, βρίσκονται καί τέσσερα θαλαμηγὰ σκάφη τοῦ ὁμίλου Βαρδινογιάννη γιά τήν ἐτήσια ἐπιθεώρηση. Τέλος ὁ κ. Γεωργιάδης, ἀναφερόμενος στίς νέες κατασκευές, εἶπε ὅτι ἀναμένεται ἡ ὑπογραφή συμβολαίου γιά τή ναυπήγηση ἀλιευτικοῦ ὠκεανογραφικοῦ σκάφους γιά λογιριασμό ἀραβικῆς χώρας, συνολικῆς δαπάνης 1,4 ἑκατ. δολларίων. Τό ἔργο θά ὁλοκληρωθεῖ σέ ὁκτώ μήνες μετά τήν ὑπογραφή τοῦ συμβολαίου.

Κλίση σέ δεξαμενὴ

‘Ατύχημα παρόμοιο μέ ἐκεῖνο τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ναυαρίνο» στή δεξαμενὴ τῶν Ναυπηγείων Σκαρामαγκᾶ ἀπεφεύχθη στά Ναυπηγεῖα ‘Ελευσίνας. Συγκεκριμένα, ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ νούμερο I τῶν Ναυπηγείων ‘Ελευσίνας στήν ὁποία βρίσκεται γιά ἐπισκευή τό πλοῖο «Λεῦλαντ Γουέττ» μέ σημαία Σρί Λάνκα πήρε ξαφνικά τό πρωί τῆς Τετάρτης κλίση πρός τὰ δεξιά ἀπὸ ἀγνωστὴ αἰτία ἀλλὰ μιά ὥρα ἀργότερα οἱ τεχνικοὶ τῶν ναυπηγείων κατόρθωσαν νά τή βυθίσουν ὁπότε ἀποκαταστάθηκε ἡ κλίση.

‘Υπενθυμίζεται ὅτι παρόμοιο ἀτύχημα εἶχε γίνεῖ σέ πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν Ναυπηγείων Σκαρामαγκᾶ στήν ὁποία βρίσκονταν τό κρουαζιερόπλοιο «Ναυαρίνο» εἶχε σάν ἀποτέλεσμα νά ἀχρηστευθεῖ ἡ δεξαμενὴ γιά μεγάλο χρονικὸ διάστημα καί νά ὑποστεί ἐκτεταμένες ζημιές τό πλοῖο.

‘Εκτακτὲς ἐπιθεωρήσεις

‘Εκτακτὲς ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν πού ἐκτελοῦν δρομολόγια σέ διάφορες γραμμές διενεργοῦν κλιμάκια τῆς ‘Επιθεωρήσεως ‘Εμπορικῶν Πλοίων γιά νά ἐλέγχονται τά ἐπίπεδα ἀσφαλείας τῶν πλοίων. ‘Ηδη κλιμάκιο ἐπιθεωρητῶν ἐπιθεώρησε ἐν πλῶ τρία ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά τῆς γραμμῆς Ρίου - Ἀντιρρίου («Εὐαγγελίστρια», «Χρήστος Τ.» καί «Ἅγιος Νικόλαος»)

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



στά όποια, όπως ανακοινώθηκε, δέν διαπιστώθηκαν ούσιώδεις έλλείψεις. Έπίσης επιθεώρησε συνεργείο αναγομώσεως πνευμάτων σωσιβίων σχεδίων τής εταιρίας «Τεχνοσίπ» τό όποιο, όπως διαπιστώθηκε από τόν έλεγχο, δέν έκπληρούσε τίς προϋποθέσεις πού προβλέπονται από τόν κανονισμό «περί επιθεωρήσεως τών πνευστών σωσιβίων σχεδίων τών πλοίων» καί κατά τών ύπευθύνων κινήθηκε ή διαδικασία γιά επιβολή τών κυρώσεων πού προβλέπονται από τό νόμο.

Ρύπανση από δεξαμενόπλοιο

Τό δεξαμενόπλοιο «Νέλλη» προκάλεσε στις 6 Φεβρουαρίου ρύπανση τής θάλασσας μέ κατάλοιπα από τούς ύδροσυλλέκτες δύο μίλια νότια από τή νησίδα Μανδύλι στον Κάβο Ντόρο, μέ αποτέλεσμα νά σχηματισθεί κηλίδα πού είχε μήκος μισό μίλι καί πλάτος δέκα μέτρα.

Συγκέντρωση διαμαρτυρίας

Συγκέντρωση διαμαρτυρίας γιά τήν προάσπιση τών ασφαλιστικών δικαιωμάτων τών ναυτικών όργάνωσαν στις 7 Φεβρουαρίου στή διασταύρωση τής όδου ΙΙ Μεραρχίας καί τής Ακτής Μιαούλη οί ένώσεις Μηχανικών, Ναυτών καί Πρακτικών Μηχανικών - Θεματών καθώς καί ή Ένωση Συνταξιούχων ΝΑΤ.

Μετά τή συγκέντρωση έγινε πορεία πρός τό ΥΕΝ.

Συγχαρητήρια σέ πλοίαρχο

Ο ύπουργός Ναυτιλίας συνεχάρη τόν πλοίαρχο τού επιβατηγού - όχημαγωγού «Ατλας ΙΙ» γιατί άλλαξε πορεία καί μετέφερε από τήν Τήνο στή Σύρα τήν έγκυο Σοφία Φώσκολου πού έπρεπε νά εισαχθεί σέ νοσοκομείο. Ο πλοίαρχος τού «Ατλας ΙΙ» καί άλ-

λες φορές άλλαξε πορεία καί παρέλαβε ασθενείς πού έπρεπε νά μεταφερθούν επείγοντως σέ νοσοκομείο.

Οί κατώτατοι ναύλοι τών «φλοτίλας» τό 1986

Ειδική επιτροπή πού συγκροτήθηκε από τόν ύπουργό Ναυτιλίας θά εισηγηθεί τά κατώτατα ποσά ναύλων πού μπορεί νά δηλώνονται κατά τό τρέχον έτος από τή ναύλωση τών επαγγελματικών τουριστικών ιστιοπλοϊκών σκάφών πού ταξιδεύουν σέ στολίσκους (φλοτίλες) χωρίς μόνιμο προσωπικό.

Λεύκωμα μέ τά έργα εύποιίας τού έλληνικού έφοπλισμού

Τά έργα εύποιίας τών Έλλήνων έφοπλιστών θά παρουσιασθούν σέ ειδικό λεύκωμα πού θά εκδώσει ή Ε.Ε.Ε. γιά νά εμφανισθεί σέ όλη τή έκτασή της ή μεγάλη συμβολή τού έφοπλισμού στό κοινωνικό σύνολο. Γιά τό σκοπό αυτό ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ζήτησε από τά μέλη της νά τής αποστείλουν τό πληροφοριακό υλικό πού έχουν τή διάθεσή τους (φωτογραφίες, σλάιτ, περιγραφή τού έργου ή τής δραστηριότητας, τό χρόνο πραγματοποιήσεως, τό ύψος τής δαπάνης καί κάθε άλλο χρήσιμο σχετικό στοιχείο) από έργα εύποιίας, συμβολή σέ δραστηριότητες καί έκδηλώσεις έπιστημονικής, αρχαιολογικής, κ.λπ. μορφής πού έχουν πραγματοποιηθεί κατά καιρούς από Έλληνες έφοπλιστές.

Η νέα διοίκηση τού Σωματείου Ίδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών

Η νέα διοίκηση τού Σωματείου Ίδιοκτητών Έπαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών πού προήλθε από τίς αρχαιρεσίες τής 29 Ια-

νουαρίου συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Λεφακίνης Βασ., αντιπρόεδρος Σκουνάκης Δημ., γεν. γραμματέας Σταμάτης Στέφ., ταμίας Μιμηκόπουλος Βασ. καί σύμβουλοι Κοντογιάννης Βασ., Ζήζος Άνδρέας καί Καραμάλης Σπ.

Μέ τή συνεργασία ή έξοδος από τήν κρίση

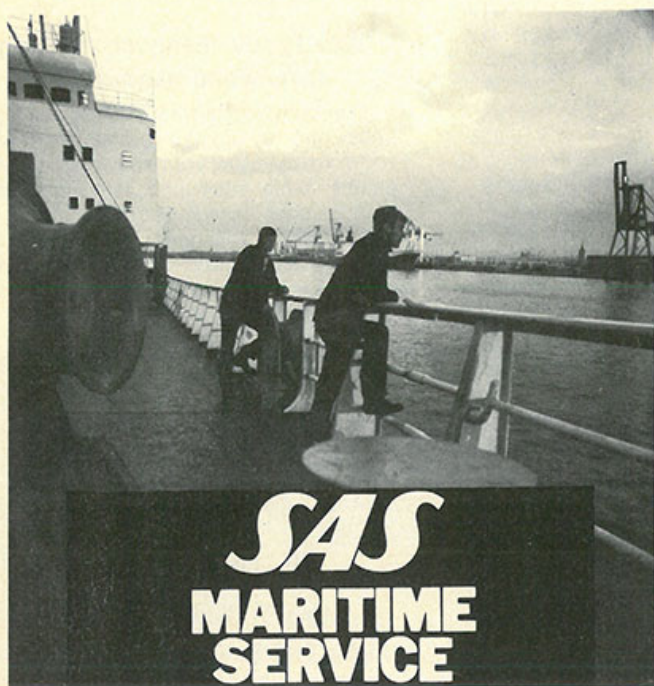
Ο πρόεδρος τής Λέσχης Αρχιμηχανικών Έμπορικού Ναυτικού κ. Άντ. Πρίντζης, μιλώντας κατά τήν κοπή τής πρωτοχρονιάτικης πίττας τής Λέσχης έκανε μιά γενική ανάσκόπηση τής κρίσιμης καταστάσεως πού επικρατεί στό χώρο τής Ναυτιλίας καί επισήμανε τήν ανάγκη τριμερούς συνεργασίας γιά τήν αντιμετώπιση τής κρίσεως πού πλήττει τήν ελληνική ναυτιλία.

Ίδιαίτερα τόνισε ότι γιά νά αποκτήσει τό πλοίο τήν ανταγωνιστικότητά τους, νά έγγραφουν περισσότερα σκάφη στό ελληνικό νηολόγιο, γιά νά αντιμετωπισθεί ή ανεργία τών ναυτικών καί γιά νά αύξηθεί τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, θά πρέπει τόσο οί διοικητικές φορέες όσο καί ό έφοπλισμός καί ή ναυτεργασία νά ένεργοποιηθούν καί νά συνεργασθούν μεταξύ τους, ώστε νά έντοπισθούν τά προβλήματα πού άπασχολούν τό ελληνικό πλοίο καί στή συνέχεια νά επιδιωχθεί ή λύση τους, πού θά συμβάλλει στήν έξοδο τού ελληνικού πλοίου από τήν κρίση.

Μπάλ μασκέ γιά παιδιά στό PORT CAPTAINS CLUB

Η Λέσχη Πλοιαρχών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων όργανώνει τήν Κυριακή 9 Μαρτίου καί ώρα 5 μ.μ. χορό μπάλ μασκέ γιά τά παιδιά τών μελών τής Λέσχης ηλικίας μέχρι 14 έτών. Στό χορό πού θά γίνει στό έντευκτήριο τής Λέσχης, στήν όδό Κολοκοτρώνη

Don't have your Seamen hanging around — use our complete Maritime Service.



SAS
MARITIME
SERVICE

Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

- ASIA
- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Visarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Maritime Service.

SAS

145, θα βραβευθεί ή καλύτερη άμφιση.

Έξ άλλου την έρχόμενη Πέμπτη 20 Φεβρουαρίου θα πραγματοποιηθεί ή ετήσια γενική συνέλευση των μελών της Λέσχης στη διάρκεια της οποίας θα γίνει ή λογοδοσία του διοικητικού συμβουλίου, ή έκθεση προγραμματισμού για τό 1986 και ή απολογισμός της οικονομικής διαχείρισεως και θα ανακοινωθεί για νά έγκριθεί ή προϋπολογισμός του τρέχοντος έτους. Η συνέλευση θα άρχισι στις 6 τό άπόγευμα στό γραφείο της Λέσχης.

Τό Σωματείο Πλοιοκτητών Λαντζών και Φορτηγίδων

Διεξήχθησαν στις 19 Ιανουαρίου οι άρχαιρεσίες για την άνάδειξη του νέου διοικητικού συμβουλίου του Σωματείου Πλοιοκτητών Λαντζών και Φορτηγίδων και συγκροτήθηκε σέ σώμα ως έξης:

Σταύρος Καραπιπέρης πρόεδρος, Μιχαήλ Βλάμης αντιπρόεδρος, Σταύρος Άρώνης γεν. γραμματέας, Παρασκευάς Σπυρίδωνος ταμίας και Νικήτας Σιανδρής, Χαράλαμπος Πιερουτσάκος και Κων/νος Τζαβαλάς μέλη.

Ό χορός του Συλλόγου Πλοίαρχου ΑΔΣΕΝ Κύμης

Ό ετήσιος χορός του Συλλόγου Πλοίαρχων Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Κύμης θα δοθεί στις 22 Φεβρουαρίου και ώρα 9 μ.μ. στό κέντρο διασκεδάσεως «OLD STABLES» στην Παιανία.

Η πίττα των πρακτορειακών ύπαλλήλων

Ό Πανελλήνιος Σύνδεσμος Άτμοποϊκών και Πρακτορειακών Υπαλλήλων έκοψε την 1η Φεβρουαρίου την πρωτοχρονιάτικη πίττα του σέ ειδική εκδήλωση ή οποία έγινε στό πλοίο «Ίκαρος» πού είχε παραχωρήσει γι' αυτό τό σκοπό ή «Έλληνική Άκτοπλοία».

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Φεβρουαρίου. Τιμές σέ δολάρια/τόννο. Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380 CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	148/151	155/159	255/260
Βοστώνης	119/128	126/133	185/195
N. Υόρκης	103.50/111	109/118	199/210
Φιλαδέλφειας	105/113	110/120	195/210
Βαλτιμόρης	109/111	116/118	200/210
Νόρφολκ	103/111	108.50/118	195/215
Σαβάννας	125/130	133/137	220/225
Τσάκσονβιλ	115/116	123/125	213/214
Π. Έβεργκλέιτς	113/114	117/119	219/221
Τάμπα	111/117	115/120	195/207
Μόμπιλ	97.50/103	101.50/106	195/210
N. Όρλεάνης	95/101	98/104	190/210
Μπωμόντι/Π. Άρθουρ	100.50/107.50	106.50/112	215/225
Χιούστον	95/101	98/104	190/210
Κόρπους Κρίστι	101/103	104/105	210/215
Λ. Άντζελες	94/106	97/110	215/218
Σηάτλ	111/113	115/116	215/225
Βανκούβερ	155/160	160/170	255/272
Άγ. Εύσταθίου	130/132	134/135	230/235
Φρήπορτ/Μπαχάμες	120/122	129/130	220/225
Τρίνταντ	156.50/157	165/167	245/246
Κρίστοπαλ/Μπαμπόα	130/131.50	133/135.50	235/240
Σαίντ Κρουά	20.35	20.45	31.10BBL
Βραζιλίας	117	120	270
Άμβέρσας	98/99	105/106	185/187
Ρότερνταμ	98/100	106/107.50	180/181
Άμβούργου	102/103	106/108	190/191
Γαλλίας	96/102	105/110	200/207MTW
Ισπανίας	—	115.50/116.50	217/218MTW
Θέουτας	—	116/118	214/215MTW
Γένοβας	102/104	106/108	200/204
Αύγούστας	102/103	107/108	200/204
Πειραιά	102/103	110/111	198/199
Σουέζ Κανάλ	117.50/118	117.50/118	219.50/220
Τζέντας	—	124/135	271.65/282.65
Νταμμάμ	—	126/135	266/275
Ρας Τανούρα	—	135	275
Κουβέιτ	150	155	260
Ντόρμπαν	—	124/125	310/312MTW
Σιγκαπούρης	109.50/110	112.50/113	210/212
Ιαπωνίας	147.50/148.50	151/152	254/255

Θάνατος ναυτικού

Σέ νοσοκομείο του Καΐρου πέθανε ή ναυτικός Θεόδ. Γιαβλάρης, 41 έτών, άνθυποπλοίαρχος του ελληνικού φορτηγού «Γιούνι-τυ». Η διαχειρίστρια εταιρία γνωστοποίησε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι ή Γιαβλάρης πού είχε άσθενήσει έν πλώ μεταφέρθηκε σέ νοσοκομείο του Σουέζ, αλλά οι γιατροί συνέστησαν την άμεση μεταφορά του σέ ειδικό νοσοκομείο του Καΐρου όπου υπέκυψε χθές.

Σέ κλινική του λιμανιού της Άκαμπα στην Ιορδανία πέθανε τό πρωί της Τετάρτης άπό έμφραγμα του μυοκαρδίου ή ναυτικός Ίωάν. Μπουρνάκης, 51 έτών, ναύτης του ελληνικού φορτηγού «Καματερή». Ό Μπουρνάκης πού είχε άισθανθεί προηγουμένως άδιαθεσία μεταφέρθηκε συνοδευόμενος άπό τόν άνθυποπλοίαρχο του σκάφους σέ κλινική όπου πέθανε τή στιγμή πού τόν εξέταζε ή για-τρος.

Ναυτικός βρέθηκε τραυματισμένος

Τραυματισμένος στό κεφάλι άπό άγνωστη αίτία και άναίσθητος βρέθηκε στό κατά-στρωμα του ελληνικού φορτηγού «Έλλε-σποντ Μάινερ» ή άνθυποπλοίαρχος Άπόστ. Γιάννενας ή οποίος ήταν άξιωματικός φυλα-κής του σκάφους και μεταφέρθηκε για νοση-λεία στό νοσοκομείο του Χιούστον όπου βρι-σκόταν για φόρτωση τό πλοίο.

Δέν έχουν Έλληνες σέ θέση κατωτέρου πληρώματος

Ό ύπουργός Ναυτιλίας διάταξε νά έξετα-σθούν άπό τόν άρχηγό του Λιμενικού Σώμα-τος οι καταγγελίες ναυτικού σύμφωνα μέ τίς όποιες πλοία επώνυμης ναυτιλιακής εται-ρίας, ή οποία διακινεί φορτία τσιμέντων άπό την Έλλάδα, πού προσεγγίζουν σέ τακτά χρονικά διαστήματα σέ ελληνικά λιμάνια δέν έχουν κανέναν Έλληνα ναυτικό σέ θέ-σεις κατωτέρου πληρώματος.

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ **ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε.**
Εξυπηρετεί τη Ναυτιλία επί 50 συνεχή χρόνια



χρώματα
ναυτιλίας



χημικά
καθαρισμού



εξυπηρέτηση πλοίων
σε ξένα ναυπηγεία



τροφο-
δοσίες



υλικά μηχανής
καταστώματος



καθαρισμός-
χρωματισμός πλοίων



συστικά
μέσα

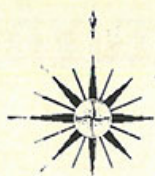
Διεύθυνση: Πειραιώς 91 (Κυθήρων 2) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ: 48.25.811 (10 γραμμές) TELEX: 21.2601&21.2602



Θαλάσσια ατυχήματα

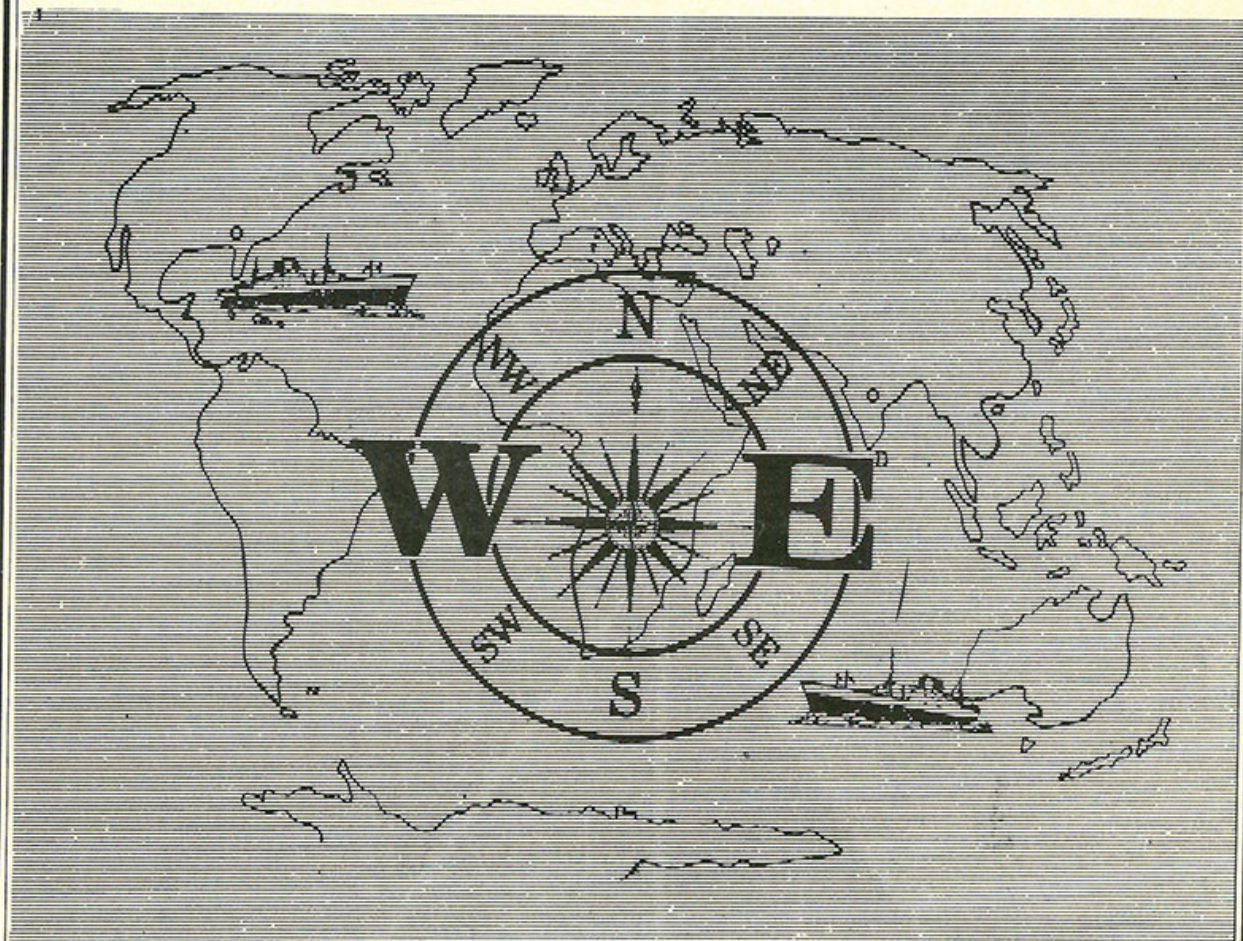
Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ: ΓΙΟΥΝΙΤΥ II.	Παναμαϊκή	490	1961	Βυθίσθηκε άνοικτά τής Πύλου, στις 11/2 συνεπεία μετακίνησης φορτίου και κλίσης που υπέστη κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας. Τό πλήρωμα άποτελούμενο από έξι ξένους και τρείς έλληνες ναυτικούς χάθηκε στο τραγικό ναυάγιο.
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	Έλληνική	5.178	1979	Έπιθεωρήθηκε στην Γάνδη συνεπεία ζημιών, που υπέστη κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας στις 6/1.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	Όνδούρας	5.872	1969	Κατά τη διάρκεια έλιγμών στο Άμπας Μπεισίν στις 5/2, συγκρούσθηκε με τό μικτό πλοίο «Ultasea» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥ	Κυπριακή	3.206	1970	Άγκυροβολημένο στη ράδα του Περάματος, συγκρούσθηκε συνεπεία κακοκαιρίας με τό φορτηγό «Άναστασία»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	Έλληνική	14.052	1976	Κατά την εκφόρτωση στο Άντεν υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο. Δέν έγνώσθσαν λεπτομέρειες.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΑΠΗ	Κυπριακή	19.691	1971	Υπέστη ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στη Β. Θάλασσα στις άρχές Φεβρουαρίου.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	Έλληνική	23.450	1984	Προσάραξε έμφορτο, στην Κεφαλλονιά στις 2/2. Άναλήφθηκαν προσπάθειες για άποκόλληση.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	Έλληνική	19.451	1973	Υπέστη ζημιές στους γερανούς στο Έινγκάνγκ. Άναλήφθηκαν έπισκευές στο Ούλσάν.
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	Έλληνική	9.986	1972	Άνέφερε ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στις 2-4/2 κατά τη διάρκεια ταξιδίου προς τη Δ. Άφρική.
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	Έλληνική	13.324	1973	Σάντος για Βομβάη έμφορτο, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή άνοικτά του Ρίο Άνέιρο. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκού και ρυμουλκήθηκε στο Ρίο Άνέιρο. Κατέπλευσε στην Κορούνα στις 7/2 συνεπεία είσοδής ύδάτων.
ΜΠΕΤΤΥ	Έλληνική	10.495	1970	Συγκρούσθηκε στη Βομβάη, στις 9/1 με τό φορτηγό «Rorer», χωρίς νά ύποσσει σοβαρές ζημιές.
ΝΙΚΟΣ Ν.	Κυπριακή	10.363	1969	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο στις 13/1, κατά τό ταξίδι από Ν. Άμερική για Καοσιούνγκ.
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	Έλληνική	19.166	1977	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στην Όκινοσίμα στις 1/2. Άναλήφθηκαν έπισκευές από τό πλήρωμα και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΦΡΗΠΟΡΤ	Έλληνική	29.709	1973	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΑΒΟΣΕΤ	Κυπριακή	21.504	1966	Έβλήθη από πύραυλο στον νότιο Περσικό στις 6/2 και υπέστη πυρκαϊά στην ύπερκατασκευή. Τέσσερις άλλοδαποί ναυτικοί σκοτώθηκαν και δύο τραυματίσθηκαν. Τό ύπόλοιπο πλήρωμα έγκατέλειψε σώο τό φλεγόμενο σκάφος.

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρά 77, Πειραιάς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σεριφου 50 & Άχαρνών	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιάς



Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621, ANKO/21-1775 MARE

‘Η ν α υ λ α γ ο ρ ά

Μιά ταχύτατη και, εν πολλοίς, απροσδόκητη πτώση της ζητήσεως χωρητικότητας για σιτηρά στις βασικές περιοχές φορτώσεως άρκεσε για να δημιουργήσει αντίστοιχη υπερπροσφορά και σχεδόν άστραπιαία πτώση των ναύλων.

Πολύ χαρακτηριστική ή πτώση του ναύλου για πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ, τόσο προς Κόντινεντ όσο και Ίαπωνία. Στην πρώτη περίπτωση, τα δολ. 6.50 ήταν ή νέα (σκληρή) πραγματικότητα αν και μερικά κλεισίματα σε έλαφρώς ανώτερα επίπεδα δημιουργούν κάποιες αμφιβολίες. Στη δεύτερη, τα δολ. 11 σήμαναν μία δραματική πτώση που δεν αποκλείει και περαιτέρω κατρακύλισμα.

Η αυτή ποσοστιαία πτώση παρατηρήθηκε και στα λοιπά μεγέθη και από λοιπές περιοχές, όπως στο Β. Ειρηνικό με τα δολ. 8/8.50 για Ίαπωνία.

Σε μία προσπάθεια εξηγήσεως της νέας αυτής υποχωρήσεως της ναυλαγοράς σιτηρών, μερικοί παρατηρητές επισημαίνουν την επίπτωση των φθηνότερων πιά καυσίμων, αδυνατούν όμως να προσδώσουν σ' αυτόν τον παράγοντα σημασία μεγαλύτερη των 50 σέντς ανά τόννο για το προς Ίαπωνία ταξίδι. Η επικρατέστερη άποψη στηρίζεται στην αναμενόμενη πτώση της τιμής των σιτηρών μέσα στους επόμενους ένα - δύο μήνες, πράγμα που εξηγεί τών περιορισμένο όγκο τών σημερινών αγορών.

Η επιδείνωση της καταστάσεως στη ναυλαγορά των σιτηρών είχε άμεσες επιπτώσεις και στους λοιπούς τομείς, όπως οι γαιάνθρακες που ελάχιστα συνέβαλαν στη διαμόρφωση της αγοράς με την περιθωριακή σχεδόν παρουσία τους και τα σιδηρομεταλλεύματα, τα οποία έκλειναν σε σαφώς χαμηλότερα τών προσφάτων κλεισμάτων επίπεδα.

Στά τελευταία, ακόμη και ή αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος από Αυστραλία δεν κατόρθωσε να συγκρατήσει τούς ναύλους και σημειώνουμε τούς 130.000 τόννους για Μεσόγειο στα δολ. 5.70 φίο. Από τη Ν. Αφρική, οι 150.000 τόννοι για Ίαπωνία πλήρως ανήλθον στα δολ. 5.70 ενώ οι 100.000 τόννοι από Β. Νορβηγία για Κόντινεντ μόλις δολ. 2 και δολ. 1.60 για 140.000 τόννους.

Κάτω από συνθήκες ραγδαίας πτώσεως της ζητήσεως και τών ναύλων, οι χρονοναυλώσεις ελάχιστα απασχόλησαν τούς ναυλωτές που εύρισκαν τό ελεύθερο ταξίδι πολύ

συμπερότερο. Τόσο στο χώρο της Άπω Α. νατολής όσο και σε εκείνον του Άτλαντικού τὰ μισθώματα παρέμειναν καθηλωμένα στα χαμηλότερα πρόσφατα επίπεδα. Από Ίαπωνία για κυκλικό Ειρηνικού ή Αυστραλίας, ένα πάναμαξ κλεινόταν στα δολ. 4.200-4.500 και τό ίδιο μίσθωμα ίσχυε από Ν. Αφρική για Εύρωπη. Στόν Άτλαντικό οι συνθήκες ήταν δυσμενέστερες και ακούστηκαν μισθώματα μέχρι και κάτω τών δολ. 3.000 για μεγάλα μεγέθη.

Πλοία 20-26.000 τόννων από Κόντινεντ κλεινόταν στα δολ. 2.800-3.400 αναλόγως προορισμού και διαρκείας ταξιδιού. Από Κόλπο ΗΠΑ, οι 21.000 τόν.d.w. για Κίνα πληρώθηκαν δολ. 4.300 περίπου.

Παραλείψαμε τη μνεία στα λιπάσματα λόγω της μικρής κίνησης με 4-5 σποραδικές ναυλώσεις για λογαριασμό της Ίνδίας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η διαρκής και «άνησυχ» ρευστότητα που διακρίνει τό καθεστώς τών τιμών του άργου πετρελαίου άποτελεί άσφαλώς τή βασική αίτια της παρούσης δυσπραγίας στη διεθνή ναυλαγορά πετρελαίου.

Πράγματι, ενώ αναμένεται μία περαιτέρω έπίσημη ή de facto πτώση τών τιμών, όλοι σχεδόν οι άγοραστές του συγκρατούνται μέχρι του σημείου που μπορούν να καλύ-

ψουν τις άμεσες καταναλωτικές ανάγκες της πελατείας τους ή να καλύψουν τὰ όρια άσφαλείας τών άποθεμάτων τους.

Με την αγορά σε μία τέτοια κατάσταση άναμονής, τὰ πλοία συσσωρεύονται στόν Περσικό με 6.000.000 τόν. d.w. περίπου (10 Φεβρουαρίου) και προοπτικές για 10.000.000 τόννους περί τό τέλος του μηνός. Εκτιμάται ότι ή «ανάκαμψη» δεν μπορεί να έλθει πριν από τό τέλος Μαρτίου.

Στις λοιπές περιοχές, ή κατάσταση της αγοράς έχει ήδη επανέλθει στη γνωστή ρουτίνα, χωρίς προοπτικές σύντομης αλλαγής. Έξαιρέση ίσως άποτελεί ή Βόρειος Θάλασσας όπου τόσο ο όγκος τών φορτίων όσο και οι ναύλοι συγκρατήθηκαν στα προηγούμενα επίπεδα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις από όλες τις περιοχές και για όλα τὰ μεγέθη:

- 310.000 τ. Περσικό/Ν.Α. Άσία, WS 21, όψιόν Ν. Κορέα WS 22, Ίαπωνία, WS 22.5.
- 260.000 τ. Περσικό/Κόλπο ΗΠΑ, WS 22.5.
- 260.000 τ. Περσικό/Έρυθρά, WS 25.
- 70.000 τ. από Β. Αφρική για Κόντινεντ, WS 60.
- 78.000 τ. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 65.
- 80.000 τ. Β. Θάλασσα/Κόντινεντ, WS 76.
- 120.000 τ. Δυτ. Αφρική/ΗΠΑ Άτλ. WS 36.
- 60.000 τ. Καράϊβική, WS 55.

Καθαρά

- 40.000 τ. Κωνσταντζα/ΗΠΑ Άτλ. WS 98.
- 27.000 τ. Β. Αφρική/Κόντινεντ, WS 140.
- 28.000 τ. Καράϊβική/ΗΠΑ Άτλ. WS 102.

τά ναυλωθέντα ‘Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Άμερ. Κόλπο 40.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 13.50 φίο, 4 ήμέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 15-22.

ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ μέχρι Σάν Λορένζο με συμπλήρωση Άίρες 13.500 τόν. πέλλετες Τυνησία, δολ. 27, 2.000/700 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 4-7.

ΙΣΤΡΙΑ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα περίπου Ίαπωνία, δολ. 12 φίο, 11 ήμέρες, Μαρτ. 1-8.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. περίπου γεννήματα Φιλιππίνες, δολ. 23 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ: Βόρειο Ειρηνικό 27.000 τόν. περίπου γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 13 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 22-28.

ΑΦΡΟΣ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 8 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τόν.

φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 13-20.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τόν. περίπου σιτηρά Άλγερία, δολ. 17.50 φίο, 3 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΠΑΛΟΜΑ: Άμερ. Κόλπο 51.500 τόν. περίπου γεννήματα Ίαπωνία, δολ. 11 φίο, 11 ήμέρες, Μαρτ. 3-10.

ΖΙΜΠΑ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ίαπωνία, δολ. 10,75 φίο, 11 ήμέρες, Φεβρ. 25 - Μαρτ. 10.

ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ: Παρανάγκουα 30.000 τόν. σιτηρά Μπορντώ/Άμστερνταμ, δολ. 8,25 φίο, 11 ήμέρες, όψιόν Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Βραζιλία, δολ. 11 φίο, 12 ήμέρες, Φεβρ. 24-28.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.: Άμερ. Κόλπο 15.000 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 16,75 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 17-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: Λά Ρομάνα 15.000 τόν. ζάχαρη

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR—18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

Canadian Agents: Papachristidis (Canada) Limited

1350 Sherbrooke Str. West Penthouse, Montreal, Quebec H3G 1J1
Tel: (514) 844 84 04, Telex: 5268780 — Cables: PHRIXOS MONTREAL

ακτή 'Ατλαντικού δολ. 10 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 11 φίο, όψιόν Νέα 'Υόρκη/Βαλτιμόρη δολ. 12 φίο 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΛΥΔΙ: Βίσμαρ με συμπλήρωση Ροστόκ, 18.000 τον. ποτάσσα δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 23 φίο, δεύτερο λιμάνι φόρτωση δολ. 23,50 φίο, 3.500 τον. Βίσμαρ/4.500 τον. Ροστόκ με 1.000 τόν. εκφόρτωση, Φεβρ. 1-15.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕΝΝ: Ντακάρ 20.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21,50, φόρτωση, κλίμακας δολ. 1,50 ανά τόννο/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση Φεβρ. 5-15.

ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΡΥ: Μονροβία 78.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ολλανδία, δολ. 3,75 φίο, 5 ημέρες, μέσα Φεβρουαρίου.

ΟΞΕΑΝ ΣΤΑΡ: 'Ακαμπα 13.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12,75 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Φεβρουαρίου.

ΜΑΡΙΑ Β.: Πόιντ Νουάρ 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 4,80 φίο, 2 1/2 ημέρες Since αντίστοιχα, Φεβρ. 20-25.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Μπορντώ 19.000 τον. κριθής 'Αμστερνταμ/Ρόττερταμ/Αμβέρσα/Γκέντ, δολ. 3,90 5.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Φεβρουαρίου.

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 'Αμβέρσα 16.500 τον. σιτηρά σέ σάκκους Πόρτ Σουδάν, δολ. 20,50 φίο, 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 17-21.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.611 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Φεβρ. 9-12, επαναπαράδοση Περού, δολ. 5,750 την ημέρα.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ελμπε Νο 1 Φεβρ. 9, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη - 'Ιαπωνία, δολ. 3,700 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βιτόρια Φεβρ. 17-27, Σιγκαπούρη - 'Ιαπωνία, δολ. 4,000 την ημέρα, πλέον δολ. 70.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΙΤΩΛΙΑ: 25.635 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κίνα Φεβρουάριο, ταξίδι με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 2,850 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΤΝ ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 44.420 τον. d.w. του 1967, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 2,100 την ημέρα.

ΚΟΜΕΤ: 14.939 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Φεβρ. 17-25, επαναπαράδοση Περού, δολ. 3,00 την ημέρα.

ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ: 13.295 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο Φεβρ. 16, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 3,200 την ημέρα.

ΣΑΝΣΕΤ: 15.518 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ορινόκο Φεβρ. 10-13, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3,500 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ: 24.432 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ποταμό Τής Φεβρ. 21-28, επαναπαράδοση Νέα Ζηλανδία, δολ. 4,475 την ημέρα.

ΕΣΤΕΡΟΣ: 64.064 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουάριο, ένα κυκλικό ταξίδι Βόρειου Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο δολ. 4,250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ: 72.062 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία, ταξίδι 9/12 μηνών προς δολ. 4,250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΕΝΤΙ Ι: Φός 78.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολι, WS 65, Φεβρ. 7.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μπαγκόκ, δολ. 100.000 κατ' άποκοπή, Φεβρ. 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΤΙΟΝ: Περσικό Κόλπο 215.000 τον. Ταϊβάν, WS 22 Φεβρουάριο.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ζουετίνια 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS Φεβρ. 7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Μεσόγειο 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΠΑ WS 135, Φεβρ. 1.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Μπαχάμες 57.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 65, Φεβρ. 11.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 35, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 37,5, Φεβρ. 12.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 28, Φεβρουάριο.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Γέμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 53,75, όψιόν Μεσόγειο WS 58,75, Φεβρ. 7.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Χάουντ Πόιντ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 55, Φεβρ. 6.

ΑΛΕΞ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Σίντι Κερύ 260.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 27, πλέον WS 1,5 για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, Φεβρ. 10.

ΦΑΙΔΡΑ: Σίντι Κερύ 114.000 τον. μέρος φορτίου, Αύγουστα καί Τριέστη WS 45, Φεβρ. 8.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Τζένο 100.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 42,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS45, 'Ιανουάριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Λιβύη 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 145, όψιόν Μεσόγειο WS 150, 'Ιανουάριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Μπανίας 21.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ταραγκόνα WS 150, Φεβρουάριο.

ΓΟΥΑ'Ι'Ζ: Λιβύη 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, όψιόν Μεσόγειο WS 165, άμεση.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Μίνα αλ Φαχάλ 75.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη WS 52,5, τέλη 'Ιανουαρίου.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Γέμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Μοχαμεντία, WS 65, τέλη 'Ιανουαρίου.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 115, Φεβρ. 8.

ΜΙΝΕΡΒΑ: Κόντινεντ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 145, Φεβρουάριο.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Μπαχάμες 52.500 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 65, Φεβρ. 9.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: 'Εκουαντόρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο WS 62, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 65, Φεβρ. 13.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. 'Ερυθρά WS 25, όψιόν 'Απω 'Ανατολή WS 24, Φεβρουάριο.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Κωστάντζα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS 150, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, Φεβρ. 10.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Μπόνυ 68.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 60, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 58,75, Φεβρ. 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Ράς Τανούρα 92.000 τον. μέρος φορτίου, Μπατάνγκας WS 40, Φεβρουάριο.

ΘΕΟΜΥΜΦΟΣ: 'Ανατολ. ακτή ΗΒ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ, WS 75, όψιόν φόρτωση Φλόττα WS 80, Φεβρ. 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Κεϋχάν 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 63,5, όψιόν Μεσόγειο WS 68,5, Φεβρ. 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Κόντινεντ WS 165, όψιόν Μεσόγειο WS 175, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 155, Φεβρουάριο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ: Δυτ. 'Αφρική 117.000 τον. ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 36, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν Μεσόγειο WS 31, Φεβρ. 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: 'Αραβ. 'Εμιράτα 70.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 62,5, Φεβρουάριο.

ΣΗΟΟΥΘ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. μέρος ορ-



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**
• **contracting**
• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

τίου όψιούς WS 120, Φεβρ. 11.

ΟΥΡΑΝΙΑ: Μάρσα ελ Μπράγκα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Μπουργκάς, WS 74, Φεβρ. 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Γίεμπο 115.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβόνα WS45, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 37,5, Φεβρ. 22.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 82,5, όψιόν δυτική άκτιή ΗΠΑ WS 120 άμεση.

ΣΑΞΞΕΣ: Βομβάη 35.000 τον. νάφθας Άμερ. Κόλπο, δολ. 800.000 κατ' άποκοπή Φεβρ. 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Λιβύη 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 185, όψιόν Μεσόγειο WS 195, άμεση.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ές Σιντέρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 50, όψιόν ιταλικά νησιά WS 52,5, άμεση.

Οι Άγοραπωλησίες

Παρά τις αντιξοότητες στη ναυλαγορά, τόσο του ξηρού φορτίου όσο και των πετρελαίων, τό αγοραστικό ενδιαφέρον διατηρήθηκε σε ύψηλους τόνους. Καί γιά μέν τά πετρελαιοφόρα φαίνεται ότι τό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στα σχετικά μικρής ηλικίας πλοία (άπό 1975 καί νεότερα), ενώ, στα μπαλκάρριερς, ή προσοχή καί σε παλαιότερες μονάδες ύποδηλώνει τήν εύκαιριακή φύση των αγορών σε χαμηλές τιμές.

Μεταξύ των αγοραπωλησιών πού έγιναν σημειώνουμε:

Δεξαμενόπλοια:

T/T BRAZILIAN PRIDE 372000/75, δολ. 6.000.000 (Ίρανό).

M/T LIBERATOR 155000/76, δολ. 6.500.000 (για μετασκευή).

M/T CROWN ANAHAN (παραγωγών) 39700/83, δολ. 8.700.000 (Ίάπωνες).

M/T RIO PANUCO (παραγωγών) 30300/75,

δολ. 3.400.000 (Ίταλοί).

OBO «ZENIT GOTHIA» 124000/75, δολ. 5.800.000.

Μπαλκάρριερς:

M/V LYRA/CARINA 75000/67, δολ. 1.300.000 έκαστο (Έλληνες).

M/V BIRDIE 64.000/84, δολ. 9.000.000.

M/V ST. PAUL 58.600/67, δολ. 1.000.000 (Έλληνες).

M/V CISSUS 33.500/74, δολ. 1.800.000 (Έλληνες).

M/V BOGASARI TIGA, 26400/77, δολ. 2.850.00.

M/V IKAN BELANAK 3000/78 δολ. 2.600.000.

Έντυπωσιακή ήταν ή πλήρης σχεδόν άπουσία πράξεων επί πλοίων γενικού φορτίου.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ή πρόσφατη βελτίωση της αγοράς, ιδίως

στό χώρο της Άπω Άνατολής, φαίνεται νά διατηρείται χωρίς νά άποκλείει περαιτέρω άνοδο μέσα στους άμέσως προσεχείς μήνες. Τόσο ή Ταϊβάν όσο καί ή Κίνα έπαιξαν ένα δραστήριο ρόλο μέ τή Νότια Κορέα τρίτη στη σειρά ενδιαφέροντος, ενώ, στον Ίνδικό Ώκεανό, ή Ίνδια καί τό Πακιστάν έκαναν κόσμία παρουσία. Άντίθετα, ή Μεσόγειος έλάχιστο παρουσίασε ενδιαφέρον μέ τήν Ίσπανία σε μία «διστακτική» στασιμότητα.

Σέ άδρές γραμμές, οι τιμές διακυμάνθηκαν ώς έξης (τιμές άνά τόννο έλαφρού έκτοπίσματος σε δολάρια):

Ταϊβάν

Μεγάλα δεξαμενόπλοια: 122/130

Ξηρού φορτίου (άνω των 6.000τ.): 116/122

Κίνα

Μεγάλα δεξαμενόπλοια 125/129

Φορτηγά 116/120

Νότια Κορέα

Φορτηγά (7.000 τ.): 111

Πακιστάν

Φορτηγά (5/6.000 τ.): 92/95

Ίνδια

Φορτηγά (4/6.000 τ.): 103/105

Ίσπανία

Φορτηγά μέσου μεγέθους 70/75

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou

CLEO NEGRIS
YOUR MAN IN INDIA

WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
CONTACT

CLEO SHIP MANAGEMENT (PVT.) LTD.

SHIPPING AGENTS
CHARTERERS
STEVEDORES

CREWING
BUNKER SUPPLIERS
CARGO LOADING & DISCHARGING

HEAD OFFICE:

P.O.BOX 1058
10, REX CHAMBERS GR. FLOOR
W. HIRACHAND MARG.
OPP. RED GATE INDIVA DOCK
BOMBAY - 400 038 (INDIA)

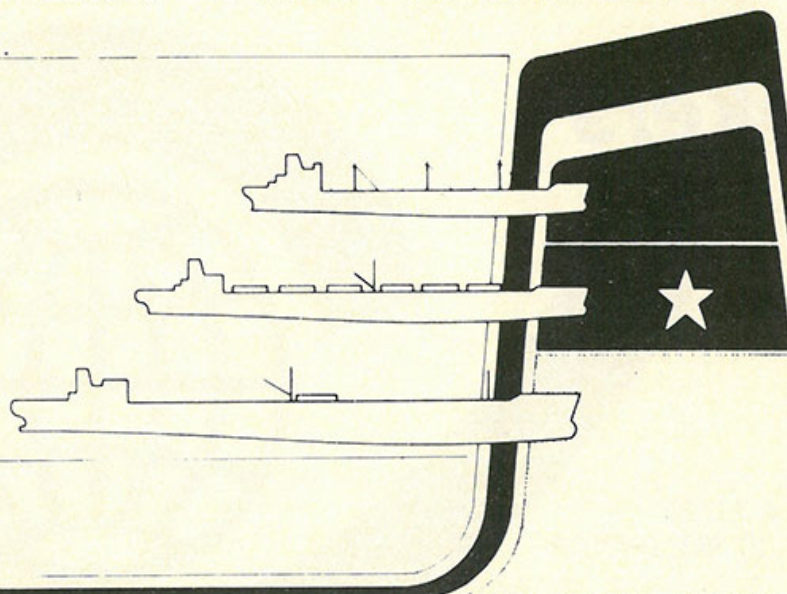
TEL. NO. 268656/2610681
A.O.H. 8829064/8829078
TELEX: 011-5718 XIOS IN
CABLES: CLEOSAMOS

OPERATING ALSO AT:

KANDLA. OKHA, BEDI, MARMGOA, COCHIN MANGLORE (East & West
Coast of India)

Managing Directors: DAYAL PARIANI
GOPAL PARIANI

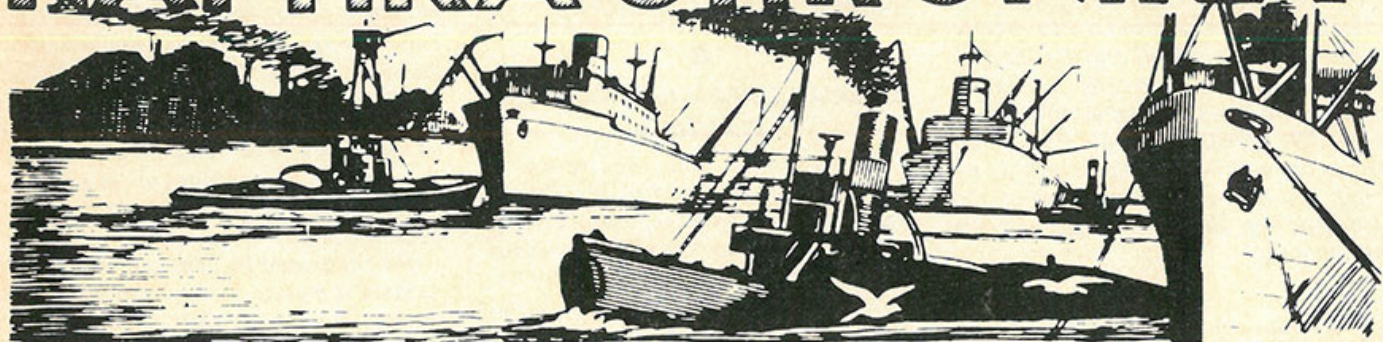
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1217/976, February 15th, 1986

THE DRAFT LAW FOR THE SEAMEN'S PENSION FUND

In the Greek section of this issue we are publishing the full text of the draft law on the Seamen's Pension Fund (NAT) which has been given to the shipowners' and seamen's unions for them to study and comment upon within the next fortnight so that the final draft can be submitted to parliament.

By glancing through it, we get the impression that the draft law has no other purpose but to boost revenues which is also the spirit of the Ministry announcement accompanying the text.

Nevertheless, we very much doubt whether the measures contained in the law will indeed increase NAT's revenues. One of the reasons for which owners have transferred their ships from the Greek to other flags has been the obligations incurred towards NAT. If these are to be increased, we are very much afraid that more ships will be transferred to other registries and that the very source of NAT's revenues will gradually disappear.

The mistake the ministry is making is that it is trying to solve one isolated problem that has accrued from the shipping crisis and not the entire spectrum of problems in such a way that the owners will be able to return their ships to the Greek flag, in which case NAT's particular problem will be automatically solved, not to mention the benefits to be gained by the national economy as a whole, plus the reduction in unemployment among seamen.

The same mistake is being made as with Law 1376 which contained favourable measures on the one hand, and unfavourable ones on the other, defeating the original purpose which was to make Greek flag ships competitive enough to survive the crisis.

FOUR SUPEPANKERS JOIN THE GREEK REGISTRY

Major shipowner Mr. John Latsis has transferred four ultra large crude carriers to the Hellenic Registry boosting it by 828.917 gross tons.

New entries include the T/T "Sea Brillance", the world's second largest ship of 554.974 deadweight tons, which has been renamed "Hellas Fos" and is Greece's flagship succeeding the supertanker "King Alexander" of 498.998 deadweight tons also belonging to the Latsis Group.

The other three tankers transferred are "Prairie", 198.163 ton. gross, "Nanny", 198.163 ton. gross and "Akropolis", 178.515 ton. gross.

The Latsis fleet, according to recent figures, comprises some 60 vessels the majority of which are already under the Greek flag.

Mr. Latsis decision for boosting the Greek flag follows his recent donation of ten million dollars to the Seamen's Pension Fund, which under present sh-

ipping market conditions is regarded extraordinary and underlines once again the tremendous support offered by Greek shipowners to their country.

VANUATU REPRESENTATIVE VISITS GREECE

The South Pacific open register of the republic of Vanuatu has approached Greek shipowners in an effort to attract tonnage.

Mr. Clyton Wentworth, deputy commissioner of maritime affairs for the republic, visited Greece to increase his contacts with the shipping community and expand the attractions which Vanuatu can offer them.

There are already some 100 vessels under Vanuatu's flag, of about 200.000 gross tons and the country recently cut its registration fees by 30%, which means that the initial cost of registering a vessel of 19,000 gross tons amounts to dollars 14,460.

THE "HOMERIC" UNDERGOES SUCCESSFUL TRIALS

The 35,000 grt. "Homeric", the largest Greek cruise ship, underwent successful sea trials at the Meyer Werft yard of Papenburg. The vessel is to be delivered to Mr. Vernicos-Eugenides' "Home Lines" in April. The vessel is also the largest ever built at the Meyer Werft yard and the sea trials were intended to test the main and auxiliary engines, the speed and the vibration factor.

DISCLAIMER

Mr. Aris S. Manias (Aris S. Manes), President of ARMADA MARINE, S.A., hereby publicly and formally declares that he has no business or other connection whatsoever, in the shipping industry, with any person or persons who may have the same last name by coincidence.

According to the builders and the buyers, they were eminently successful.

The "Homer" has a capacity of 1,132 passengers and will run from New York to Bermuda and the Caribbean. The price of the ship was not announced but it is estimated at 400 million marks. The breakwater at Papenburg had to be modified to allow the ship through the harbour entrance, since the "Homer" is 29 metres wide and 204 metres long.

NO IMMEDIATE IMPROVEMENT FOR THE SHIPPING MARKETS

So far the New Year has unfortunately not brought any cheerful news to owners and the volume of business witnessed is not enough to encourage any optimism for the coming months.

The collapse of bunkers costs has reflected already in freight rates which have fallen to new low levels and with the possible normal seasonal changes during April and October it is envisaged that 1986 will be another difficult year for world shipping.

The only bright spot so far is the rising rates paid for demolition, which is hoped to encourage many more owners to get rid of unwanted and uneconomical vessels, which after all is the essen-

tial step towards balancing the tremendous over capacity of tonnage in most sectors of the shipping industry.

LIBERIAN SHIPOWNERS' COUNCIL ELECTIONS

Mr. Aubrey S. Price was re-elected Chairman of the Board of Directors of the Liberian Shipowners' Council during the Council's meeting in January. Mr. Price is President of Navcot Corporation which is part of the Vlasov Group, and this is his second term as Chairman of LSC.

Serving as Vice Chairmen of LSC will be Mr. Frank Chao, President of Wah Kwong Shipping and Investment Co. and Capt. Rodney G. Brown, Chief of Ports, Cargo and Ships, Shell International Marine Ltd., London.

SANKO SALVAGE PLAN CRITICIZED

The cargo ship owners represented in the Intercargo union have strongly criticized the plan to salvage Sanko by calling it "a striking example of interference in market stability by government intervention".

It is obvious, according to Intercargo's chairman, that Sanko itself has cre-

ated the serious problems it is facing, both because of its over-ambitious development policy and its unthinking market strategy. "We are very much afraid", he said, "that a new Sanko will shortly appear which will undertake the same activities without shouldering the debts of its predecessor. Such an eventuality is naturally abhorrent to Intercargo members and to all shipping firms in the same business".

He concluded by saying that he considered it certain that the world freight market would have suffered less if Sanko had exercised a more realistic and more restrained policy.

THE LAURO FLEET

As originally predicted, the survival of the Lauro fleet in Italy has been assured with the floating of a joint company in which the Lauro family has a 50% share while the remaining 50% is shared among Luciano Orchetti, Giancarlo Ligabue, John Chandris and George Polulides. A ministerial committee on industrial policy has approved the deal.

One of the Lauro tankers has already been sold while the rest of the fleet, consisting of one tanker, five cargo ships and the notorious cruise ship "Achille Lauro", will come under the new company.

It is expected that the new company will become operational very shortly, as soon as such problems as the employment of 400 seamen and 63 office workers on the Lauro payroll and the maintenance of the head office in Naples with executive offices in Genoa and Rome are solved.

THE SUEZ CANAL

For the first time in recent years the total volume of cargo transiting the Suez Canal marked a decline, from a peak of 257 million tons in 1983. The figure for the first six months of 1985 was 0.6% less than in the first half of 1984. The figure for oil and oil products was also reduced, from 49,983 million tons in the first half of 1984 to 48,281 million tons in the first half of 1985, a reduction of 1.4%.

Oil makes up 37.1% of all the cargo transiting the canal which continues to be the shortest route between Europe and the East.

THE CHANNEL TUNNEL

The joint announcement by President Mitterand and Mrs. Thatcher on the France - Manche project — the double railway tunnel which will create a permanent link across the Channel — came as no surprise to the interested parties.



Bureau Veritas

have pleasure to announce their appointment by the PANAMA MARINEXAM CORPORATION to SUPERVISE their Examinations* which all Captains and Officers working or requesting work on merchant vessels registered under the flag of the REPUBLIC OF PANAMA and responsible for the ship's SAFETY, are to pass periodically.

* Transitional Certificate of Competency Merchant Marine Officers.

First Examinations are to be given:

On Monday 17th February 1986 at 09.00 a.m.

Address: BUREAU VERITAS

85, Akti Miaouli
18538 PIRAEUS
Tel. 413.83.02/12/24
Tlx. 21-2599
ask for Mr. KERMAIDIC.

This was because information leaked in Britain a few days previously had made France - Manche supporters optimistic about the adoption of their project which was the cheapest and most practical.

Although the economic factor played an important part in the choice, there was also the consideration that the tunnel project would not impede navigation in the Channel and would be less competitive with the cross-Channel ferries than a road link would have been.

Thus, in spite of the many-sided reactions which have already manifested themselves or may still be provoked, it is considered certain that the historic moment of the announcement marked a milestone in the so far slow development of a dream that is two and a half centuries old. The treaty signed in London on February 12, between Britain and France has set the seal of approval by both governments on the project which is now expected to go ahead at full speed.

UN TREATY ON VESSEL REGISTRATION

The world now has its first international ship registration treaty, but its existence is likely to be as controversial as its formation was.

As representatives from 109 maritime nations around the world signed the final document at the weekend after an all-night session at the United Nations, there was still doubt as to its future.

There was relief among shipowners at Geneva that more had not been done to curb activities under flags of convenience.

But there was also dissatisfaction in the developing world that open registers would continue — for some believed that without them emerging nations' fleets could grow faster.

It is uncertain which countries will sign the convention, that sets out basic rules for the formation of maritime administrations and ship registers and for the crewing, management and ownership of vessels.

At least 40 nations with 25% of the world's deadweight tonnage will need to agree to the treaty if it is to become International Law.

The tonnage figure is the same as the for the United Nations Liner Code, but the country qualification is much higher, which may take years to reach.

HARLAND & WOLFF DELIVERS LAST "BLUE STAR" REEFER

Belfast shipbuilders Harland and Wolff delivered during the fortnight the last vessel in the £ 80 million Blue Star

Line order for four refrigerated ships.

The "Canterbury Star" and her sister-ships are 465,000 cubic feet, 10,500 tonnes deadweight reefers for the Australian trades.

The yard is now concentrating on the SWOPS (oil production vessel) ordered by British Petroleum and has hopes of winning a major defence order from the British Government.

THE TOWAGE CONVENTION

Some years ago, the general assembly of the International Maritime Committee had resolved to set up a sub-committee which would undertake preliminary work on the subject of producing a unified international code of law on towage.

The first subject encountered by the sub-committee was the question of whether it was possible and useful today to work out an international convention on towage or whether it would be more expedient to work out a type of contract that would be acceptable by the two parties involved in a towage operation. After many meetings, the sub-committee came to the conclusion that an international convention would not be a realistic solution and that the drafting of a model contract, on principles based on many sample contracts used throughout the world.

FIFTY YEARS AGO

— The Directorate of Merchant Marine has announced that it is planning a joint meeting of shipowners and seamen's representatives in order to study and recommend measures for the drastic relief of unemployment among seamen. The meeting will be chaired by the Prime Minister.

— The German shipping magazine "Hansa" of Hamburg comments: "Greek merchant shipping consists of mostly old and cheaply-bought second-hand ships which, however, earned a gross income of 7,567,653 pounds in 1984".

— Surplus income of the Seamen's Pension Fund in 1935 is estimated at 23 million drachmas. If advance payments are also reckoned, then the figure amounts to 33 million drachmas, compared with 18.5 million in 1934.

— The master of the cargo ship "Panayotis Th. Koumandaros", George Dracoulis, died on January 30 and was buried at Bristol Cemetery.

— A ministerial decree has been issued, based on the law for the restoration of property to supporters of the 1935 coup d'etat, by which the tanker "Nafsica" of 5005 grt. and built in 1922, is to be returned to Mr. Kyriacos Venizelos.

(Naftika Chronika — No. 124 15/2/1936)

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT

BÖTTCHER & GRÖNING

Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phone 040/78518-0 · Telex 2163384 bug d

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG

Repair and Spare Part Service Contractors for:

Borsing — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Mekaniske

Verksteder — Bergen Diesel Generating Sets — Normo

Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck

Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe

Ship Refrigerating — Reillumit Filters -France — Mitsubishi

Kakoki Kaisha Purifiers — Mitsubishi Exhaust

Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines —

Akasaka -Mitsubishi Diesel Engines — Kobe - Mitsubishi

Diesel Engines — Kamome Pitch Propellers + Bow Thrusters — Yanmar Diesel Engines



PLEASE CONTACT
CHRIS MARINE
C. PAPTAEODOROU
M.Sc. (MUNICH), C. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL: 4178181 — TEL: 9810439 (A.O.H.)
TX: 24 1015 CRIS GR



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15,474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΓΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΓΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΓΓΑΙΟΝ ΠΡΟΚΡΕΣ	68	5527
ΑΓΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑ'Υ'ΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869
ΑΚΟΥΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΗ	71	7402
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012

δ. Σουέζ 3/1	
α. Φρημάντλ 17/12	
α. Χόβκι 9/12	
α. Κολόμπο 12/12	
δ. Παναμά 1/1	
α. Άσντοντ 30512	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Κολόμπο 6/12	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ίντσον 22/12	
στό Ντάρμπαν 30/12	
α. Νιούκαστλ 20/12	
προς Ρότερνταμ 7/1	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 21/12	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πόρτ Άρθουρ 1/1	
ἐπωλήθη	
δ. Κων/πολη 25/12	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σάουθεντ Άνκοραντζ 22/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μομπάσα 5/12	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἐπωλήθη	
ε. Γάνδη 1/1	
ε. Σχζέσιν 2/1	
α. Λέγκχρον 2/1	
α. Νιούκαστλ 5/1	
ε. Άνγκρα ντὸς Ρέις 9512	
μετ. «Φριμάρ»	
α. Βενετία 24/12	
α. Λά Γκουέρα 6/12	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Έλδακη	
ε. Άμφούργο 7/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 4/1	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λάγος 28/11	
α. Ν. Όρλεάντ 22/12	
ἐπωλήθη	
δ. Παναμά 25/12	
μετ. «Φρίο Μπαίη» (κ.)	
μετ. «Φρίο Πρόγκρες» (κ.)	
ἐπωλήθη	
α. Ρας Σουκχέιρ 23/12	
δ. Πόρτ Σαΐδ 4/1	
α. Βίγκο 27/12	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
στον Πειραιά 20/11	
ἀργεί Άργοστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 24/12	
α. Σιγκαπούρη 28/12	
α. Γιοκοχάμα 14/12	
α. Βισακαπάναν 2/1	
α. Ντηρόιτ 26/11	
δ. Σουέζ 22/12	
α. Σπλίτ 26/11	
δ. Παναμά 6/1	
ἀργεί Πειραιά	

α. Νάπολη 3/12	
α. Καρντέγιεβο 28/12	
ε. Σιμπενίκ 4/1	
α. Χάμπτον 27/12	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 5/1	
ε. Φιλανδελφεία 1/1	
ε. Άλεξάνδρεια 8/12	
α. Σαβάνα 13/12	
α. Ρουέν 11/12	
ε. Χιούστον 5/1	
δ. Παναμά 6/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τομακομάι 30/12	
ἀργεί Σάρζα	
ύψωσε σημ. Μπαχάμας	
α. Χόγκ Κόγκ 2/1	
α. Σιγκαπούρη 10/12	
δ. Π. Σαΐδ 11/12	
ε. Ρουέν 26/12	
α. Τέμα 16/12	
ε. Κορούνα 6/1	
ε. Μουτσούρε 19/12	
α. Μπ. Άιρες 20/11	
ε. Βομβάη 27/12	
α. Καζαμπλάνκα 26/12	
ε. Μουτσούρε 1/1	
ε. Πειραιά 19/12	
ύψωσε κυπριακή	
α. Σιγκαπούρη 26/12	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαΐδ 15/12	

ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ.)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΖΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	68	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΟΝ	79	10968
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΜΩΤ	81	36081
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΟ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	78	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ε. Σουέζ 5/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μπιζέρτα 24/12	
α. Σιγκαπούρη 3/1	
α. Ν. Όρλεάντ 24/12	
δ. Μπρανσμπούτελ 23/12	
α. Χάμπτον 24/12	
ἀργεί Χαλκίδα	
δ. Κων/πολη 27/12	
ἐγκαταλείφθηκε	
δ. Κων/πολη 25/12	
δ. Θρή Πίβερες 5/12	
α. Ν. Όρλεάντ 18/12	
ε. Σάντος 3/1	
ε. Μομπάσα 24/11	
ε. Πόρτο Μαντρίν 25/12	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 16/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τσαγκουαράμας 1/1	
α. Ντάρμπαν 10/12	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Άμβέρσα 31/12	
α. Χαλκίδα 24/12	
δ. Έσκουμίνς 27/12	
ε. Σιμονσέκι 27/12	
στό Κιούρε 9/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 25/12	
ε. Άμπντζαν 8/12	
ε. Γκντάνσκ 31/12	
ε. Μέρσεϋ Μπαρ 1/1	
α. Ν. Όρλεάντ 2/12	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 15/12	
α. Σευχέλλες 20/12	
ύπο ναυπήγηση	
ε. Σαγκάη 29/10	
ε. Βισακαπάναν 2/1	
μετ. «Μύριαντ» (ε.)	
ε. Ντάρμπαν 5/1	
α. Μιλγουόκι 30/11	
α. Νάπολη 4/1	
α. Άμβέρσα 3/1	
δ. Παναμά 3/1	
α. Ρίταρντς Μπαίη 6/1	

ε. Άμφούργο 10/12-
α. Άμβέρσα 1/1/85
α. Άντοφαγκάστα 24/12
ε. Βελένσια
ε. Βουλώνη 2/1
ἀργεί Ήμσχαβεν
α. Φός 27/12
α. Λειζόδες 17/12
α. Βανκούβερ 21/12
ε. Ρότερνταμ 5/1
α. Μαυρίκιο 6/12
ε. Καλκούτα 2/1
ε. Δεμερράρα 29/12
α. Νιούκαστλ 11/11
α. Χόγκ Κόγκ 5/11
α. Μόντρεαλ 2/1
ε. Ν. Όρλεάνη 5/1
ε. Τζέντα 31/12
ε. Τζέντα 28/12
ε. Τερνέστη 7/1
α. Ρανγκούν 6/12
α. Γένοβα 16/12
α. Μπρέικ 7/12
α. Όζακα 29/12
ε. Χουάγκου 30/11
ε. Σιγκαπούρη 6/1
ε. Κόμπε 4/1
α. Νιούκαστλ 17/12
α. Τσαγκουαράμας 24/12
α. Ντάρμπαν 10/12
α. Τζέντα 13/12
δ. Σουέζ 29/12
ε. Βανκούβερ 5/1
στό Ντάρμπαν 5/1
α. Ρουέν 30/12
α. Ντάρμπαν 26/12
α. Πόρτο Μαντίν 3/12
α. Όζακα 27/12
ε. Σάντος 5/1
α. Γιοκοχάμα 21/12
α. γκέι Πειραιά
Μελίλι 22/12
ε. Ροζογιακός μεταφορές
Πορτο 2/1
α. γκέι Άμφούργο
Γκεράλτον 22/12
Ν. Όρλεάνη 13/12
Αλ Ρουέν 20/12
Νιούκαστλ 6/1
Νιούκαστλ 28/12
Τουμπράν 11/12
Σπετίμπα 25/12
α. γκέι Πειραιά
Πανάμ 22/12
Λούη Τέρνιναλ 11/11

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Άγκωνα 5/1
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996	ε. Φλάσινγκ 21/12
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Ντόρμπαν 2/1
ΑΝΘΙΠΗ Λ.	76	16846	α. Πόρτ Κέμπα 5/1
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Σούβα 31/12
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Χιούστον 5/1
ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Σουέζ 2/12
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Άμβέρσα 7/1
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Σετούμπάλ 28/12
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Σάντος 24/12
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Γιβραλτάρ 4/1
ΑΝΤΖΕ'Ι'ΝΤΙΑΝ	70	10469	στο Γιβραλτάρ
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΑΝ	74	7557	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	αργεί Πόρτσμουρ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Χιούστον 20/12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ρίο Γκράντε 4/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Χέυ Πόιντ 28/12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Μπρέικ 21/12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300	ναυπ. Σαρόμπο
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ	78	24941	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 20/12
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Μορμουγκάο 20/12
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Κάδιξ 19/12
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Χάμπτον 20/12
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Γουίλμινγκτον 1/1
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	πρ. «Ναι Κεμπ»
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	ε. Άκαμπα 6/12
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Χιούστον 4/1
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	δ. Σουέζ 2/1
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	πρ. «Ryoko Maru»
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Άρρεσίφ 23/12
ΑΠΕΣ	73	16397	α. Αύγουστα 20/12
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	αργεί Πειραιά
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Σάντος 31/12
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Άμβούργο 30/12
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	ε. Ρότερνταμ 16/12
ΑΠΟΥΣ	70	3275	αργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΙΑ	64	2375	ε. Πειραιά 7/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Μπιλμπάο 30/12
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Μελβούρνη 1/1
ΑΡΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	δ. Γιβραλτάρ 1/1
ΑΡΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Κόμπε 27/12
ΑΡΚΟΝΟΤ	68	24877	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Κήλανγκ 1/1
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Πειραιά 30/12
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	78	1579	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ	77	1579	αργεί Πειραιά

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Λός Άντζελες 5/1
ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	στο Τζιμπουτί
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239	ε. Μπαντάρ Άμπας 2/12
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Σιγκαπούρη 25/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Κακογκάβα 18/12
ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 29/12
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ε. Μαυρίκιο 22/12
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	ε. Ούμ Σάιντ 6/1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Χόγκ Κόγκ 9/1
ΑΡΙΩΝ	73	13633	δ. Επτάνησα 19/12
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Λά Γκούρα 13/12
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Δαρδανέλλια 25/12
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Λός Πάμας 21/12
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	αργεί Έλευσίνα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Λός Άντζελες 5/1
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Σιγκαπούρη 24/12
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Ν. Ύόρκ 5/12
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Ρίο Ίανέιρο 22/2
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	επωλήθη
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Ούμπε 22/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Σουέζ 30/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	αργεί Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 14/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Π. Σαίξ 21/12
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Βανκούβερ 17/12
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Γκιζάν 2/1
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	υπό ναυπήγηση
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	ε. Νικόσσα 3/1
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Γιβραλτάρ 7/1
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Χάμπτον 29/12
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Γιοκοχάμα 31/12
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Έμντεν 5/1
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Ν. Όρλεάν 1/1
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	α. Ρότερνταμ 5/12
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σιγκαπούρη 26/12
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Πειραιά 25/12
ΑΣΤΟΡ	78	29860	α. Παρανάγουα 20/12
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38811	α. Ν. Όρλεάν 1/1
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Κορούνα 6/1
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Χάμπτον 5/1
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ν. Όρλεάν 2/1
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Ίκονα 19/12

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	υπέστειλε λιβεριανή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Νάπολι 3/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Μόντρεαλ 4/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Ρουέν 23/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	ε. Κουινγκουαντό 21/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ε. Μόντρεαλ 1/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Φόξ 5/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229	α. Λέγκχορν 2/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	δ. Π. Σαίξ 4/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Ντόρμπαν 21/12
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	στο Κοσίν 29/12
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Πόρτ Σαίξ 3/1
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Σουουάμπτον 22/11
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Άμβέρσα 1/1
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	αργεί Σετούμπάλ
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301	α. Λός Άντζελες 15/12
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ύμουιντεν 3/1
ΑΥΛΙΣ	79	10993	δ. Π. Σαίξ 7/1
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Ροζάριο 29/12
ΑΦΡΙΚΑ	85	5021	αργεί Γάνδη
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Τέμα 31/12
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	αργεί Φουτζέιρα

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα 8/11
ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί Άργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Χόγκ Κόγκ 25/12
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Παναμά 4/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	α. Αύγουστα 31/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί Άλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Μπ. Άμπας 11/11
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Σαγκάη 4/9
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	υψώσε κυπριακή
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	α. Ρουέν 26/12
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Γένοβα 30/12
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Άμβούργο 26/12
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	α. Ίμμιγκχαμ 18/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Φάλασινγκ 22/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φιλαδέλφεια 2/1
ΒΕΡΑ	65	20806	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Χάμπτον 2/1
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210	ε. Μανφρεντόνια 24/12
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636	δ. Επτάνησα 4/12
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	διάλυση Τουρκία
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	ε. Πειραιά 29/12
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 17/12
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	α. Τσιτακόνγκ 2/1
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Π. Σαίξ 9/12
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Νάρβικ 6/1
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΙΟΛΕΤΤΕΡ	67	2602	υπέστειλε κυπριακή
ΒΟΛΟΣ	75	6952	α. Φόξ 3/1
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Τζέντα 28/12
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Μπ. Σακίντ Ρεζάι 4/12

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Χάμπτον 5/1
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 1/1
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. τής 5/1
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	δ. Παναμά 25/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	38038	ε. Ν. Όρλεάν 1/1
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Μομπιλ 21/12
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Χάιφα 3/1
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Γκνάνσκι 7/1
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	αργεί Ύμουιντεν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Πειραιά 25/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Γκνάνη 15/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ε-Σαλαμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Άμστερνταμ 28/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Γιβραλτάρ 5/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	68	10544	α. Μορμουγκάο 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	6685	α. Πειραιά 3/1
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Άμβέρσα 25/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	ε. Φιλαδέλφεια 3/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Χάμπτον 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	διάλυση Κίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	αργεί Πόρτσμουρ
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δ. Σουέζ 14/12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	α. Πειραιά 5/1
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Σάντος 30/12
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Ίμμιγκχαμ 23/12
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Λουάνα 16/12
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Μπ. Σακίντ Ρεζάι 26/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Ουλσάν 25/11
ΓΙΩΤΑ	62	10163	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 5/1
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Μπιζέριτα 5/1

ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Λός Άντζελες 24/12
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Λάγος 11/12
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	διάλυση Μπαγκλαντές
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	αργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. Όρλεάν 3/1
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	διάλυση Έλλάδα
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ε. Κάντλα 18/11
ΓΚΟΛΕΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Τζέντα 11/12
ΓΚΟΛΕΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. Όρλεάν 22/12
ΓΚΟΛΕΝΤΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	α. Φουτζέιρα 16/5
ΓΚΟΛΕΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	ε. Π. Καμπέλο 10/11
ΓΚΟΛΕΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	α. Χάμπτον 28/12
ΣΤΡΙΑ	76	13036	α. Ν. Όρλεάν 15/12

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Γιβραλτάρ 21/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΡ	83	24843	α. Ν. Όρλεάνη 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Νικόσια 3/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ε. Σιγκαπούρη 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός Άντζελες 22/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Κορούνα 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Λισαβόνα 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. Όρλεάνη 25/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Λός Άντζελες 19/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Ν. Υόρκη 30/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χάμπτον Ροάντ 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Πόρτο Καμπέλλο 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Βανκούβερ 5/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. Όρλεάνη 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	14531	ε. Σιγκαπούρη 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	στή Βομβάρη 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	ε. Πόρτο Καμπέλλο 13/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Ν. Όρλεάνη 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 10/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Μπρανσμπούτελε 28/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΓΚ	72	43479	δ. Κων/πολη 8/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Κων/πολη 27/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531	α. Λεμεσός 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	δ. Παναμά 30/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Γκρήνοκ 14/12
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Χάργκ 18/12
ΓΚΡΑΪΤΣΙΑΝ ΔΗΤΣΕΝΤ	69	22915	ε. Πότι 18/12
ΓΚΡΑΪΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Πότι 27/12
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	ε. Ρουέν 28/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Σαγκάη 12/11
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Άργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	15942	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	ε. Κασίν 2/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΕ	75	19451	α. Ναγκασάκι 7/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Σαντάνα 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΑΤ	76	19264	α. Νιούκαστλ 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Κουβέιτ 18/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Κων/πολη 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Ντάρμπαν 2/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Σαγκάη 14/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Γένοβα 21/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22817	α. Κάρσκι 28/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	α. Σάντος 21/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ν. Υόρκη 30/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ρίο Ίανέιρο 3/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	ε. Σετσμπάλλ 16/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ρίο Ίανέιρο 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαρραμακά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γαλαξειδί

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	πρ. «Cavallier Bulker»
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Χάβρη 24/12
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Μόι Ράνα 23/12
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7884	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	αργεί Χαλκίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	ε. Πειραιά 29/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	α. Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Σίβιταβέτσια 3/1
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φαλαδέφεια 21/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Μπαντάρ Σοχίντ Ρεζάι 26/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ε. Γιοκοχάμα 21/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	α. Ρότερνταμ 18/12
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	αργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	84	16277	πρ. «Κερβρανε»
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	αργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Σάντος 31/12
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ε. Σαοσίουνγκ 27/12
ΔΙΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162	αργεί Ίθρα
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ήστ Λόντον 4/1
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Άλ Ρουέξ 6/1
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	επώληθη διάλυση
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Λάρνακα 29/12
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Κασοσίουνγκ 27/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300	δ. Σουέξ 29/12
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	ε. Ρουέν 2/1

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Σιγκαπούρη 26/12
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αργεί Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	αργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Βανκούβερ 18/12
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Μομπάσα 26/12
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Μπ. Άιρες 5/12
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Φός 4/1
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στή Σίβιταβέτσια 20/7
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Μίνα αλ Φαχάλ 6/1
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Κινούρα 2/1
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Σουέξ 5/1
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	αργεί Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Έλεσμέρ 2/1
ΕΛΑΦΙ	68	19495	μετ. «Γιάννης II» (κ.)
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10852	αργεί Στυλίδα
ΕΛΕΝ	82	37811	πρ. «Sir John Fisher»
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Γιοκοχάμα 4/1
ΕΛΕΝΗ	75	16421	πρ. «Χλόη»
ΕΛΕΝΗ	80	1995	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Χόγκ Κόγκ 1/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Κ	75	4050	πρ. «Αθέρρας»
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	68942	α. Φός 27/12

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	δ. Γιβραλτάρ 3/1
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Σπλίτ 26/12
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Σπλίτ 26/12
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670	α. Βενετία 27/12
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΣ (δ.)	75	45000	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΠΓΚ	84	16805	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16805	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46842	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΜΕΡΑΔΑ	85	28000	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΡΜΟΣ	78	6053	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΡΜΙΝΙ	72	15951	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΗ Α	67	14569	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΕΡΣ	56	2672	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	α. Γκλάνοτσου 19/12
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Γκλάνοτσου 19/12

ZANET	66	450
ZANNHΣ	81	2285
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	3016
ZANTE (δ.)	69	5428
ZEA	73	822
ZETTA	71	2051
ZHNOBIA	68	1584
ZHNO	81	2310
ZINI	78	1134
ZYGOS	76	1916
ZYGOS	69	349
ZOH ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	3450
ZBH	70	288
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	5471
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	3403
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	1670
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	2701
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	1679
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	1405
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	1566
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	1566
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	1268
ΘΑΝΙΚ I	61	951
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	5173
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	944
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	998
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	2286
ΘΕΚΟΣ	78	1688
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	3547
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	6990
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	4187
ΘΕΟΜΑΝΑ	85	4047
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	88	4486
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	1458
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	2400
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	1638
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	899
ΘΕΤΙΣ	74	3554
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	2810
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	5154
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	289
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	6473
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	439
ΙΟΛΙ	72	499
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	55	569
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	2096
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	1549
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	800
ΙΟΝΙΟΝ	70	1538
ΙΟΞ	85	3440
ΙΩΦΙΤ	77	1916

ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. 'Αστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Γιβραλτάρ 30/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Μελίλι 19/12

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. 'Αμβέρσα 4/1
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10322	στη Σαχάρα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Μπ. 'Αίρες 24/12
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Φλάσινγκ 17/12
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Ρουέν 20/12
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Βανκούβερ 3/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Μομπίλ 16/12
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Σ. Τζών 31/12
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στη Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Κοτονού 28/12
ΚΑΛΥΨΟ	73	6172	δ. Παναμά 4/1
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ Κόγκ 7/1
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Βαλέττα 23/12
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	στο Σίρι 'Αλντ
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	74	4960	δ. Γιβραλτάρ 4/1
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	στην Κορούνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. 'Αμβέρσα 21/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	έπωληθη άλλοδαπούς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάσο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Γκίλογκ 3/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Π. Σαίδ 8/12
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	άρχει 'Αμστερνταμ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	πρ. «Samoria»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Π. Σαίδ 5/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Κινούρα 29/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Δεμεράρα 28/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	ε. Πράια Μόλε 12/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Τσάχ Μπαχάρ 15/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Γιοκοχάμα 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	ε. Μόι Ράνα 31/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	πρ. «Master George»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΣΑΓΚΑ-			α. 'Αμστερνταμ 5/1
ΡΗΣ	82	29281	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 12/12
KARINA	72	12069	ε. Πειραιά 28/12
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	πρ. «Saxonia»
KARMEN	65	23391	α. Πειραιά 19/12
KARMEN BITA	73	13098	α. 'Ασντοντ 25/12
KARMEN MARE	71	13017	άρχει Πειραιά
KARMEN FONTANA	72	13098	πρ. «Passero»
KAROLINA	68	10562	άρχει Πειραιά
KAROLINE Π.	73	13324	α. Μπιλμπάο 7/12
KAROS	67	12702	στο Σάντος 4/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Τερνέστη 4/1
KARYANTA	73	34067	α. Μπ. 'Αίρες 4/1
KARYATIS	70	16040	α. Χάμπτον 15/12
KAZOS	76	14983	α. Σινκαπούρ 1/1
KAZZANΔΑΡΑ	69	14318	ε. Λισαβόνα 5/1
KAZZIA	72	16704	ε. Βομβή 23/12
KAZSIAN ΓΚΛΟΥ	59	4632	ε. Βενετία 25/12
KAZTA ΣΗΛ	68	26537	άρχει Χαλκίδα
KASTOP	72	12059	άρχει Πειραιά
KATERINA	57	9061	α. Βρέστη 2/1
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 8/11
KATERINA E.	70	14370	α. 'Αμβέρσα 21/12
KATIE	60	10187	ε. Φιλαδέλφεια 31/12
KATINA (δ)	66	38878	άρχει Γαλαξίδι
			ε. 'Αλγκεθίρας 17/12

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Γουάλα 30/12
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Μουτσούρε 13/12
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	άρχει Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φάιλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Γιβραλτάρ 29/12
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Ραγκούν 4/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. 'Ικόνιο 14/12
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. 'Αίρες 3/10
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	δ. 'Ευκομίνος 30/12
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Λός Πάλας 13/12
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Γιοκοχάμα 26/12
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Ρίο 'Ανδρέα 29/12
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΜ	75	16307	ε. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 17/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	πρ. «Scythia»
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	άρχει Πειραιά
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ)	62	1591	άρχει Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Κασσιόνη 26/12
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Πειραιά 19/11
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Βελαγούδα 26/12
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	δ. 'Επτάνησα 29/12
ΚΟΝΔΟΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Ταργκόνα 29/12
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Ρόττερνταμ 6/1
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Σαβόνα 4/1
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. 'Γμουίντεν 6/1
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Π. Κέλανγκ 30/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. 'Αμβέρσα 7/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 30/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Σινκαπούρ 23/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Ρός Τανούρα 23/12
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	έπισκευές Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Σινκαπούρ 24/12
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΕΥ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	έπωληθη
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Κων/πολή 24/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	α. Φτουτζέιρα 23/12
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Σουέζ 24/12

ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ε. Βομβή 17/12
KORYTON	75	19134	α. Ναγκόγια 30/12
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. 'Αμβέρσα 1/1
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Φορμάντ 24/12
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	ε. Βαλένσια 4/1
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Χιούστον 22/12
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	α. Παλάου Σαμπού 12/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Γιοκοχάμα 50/12
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	δ. Γιβραλτάρ 4/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Μόχι 30/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	74	42470	δ. Π. Σαίδ 29/12
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Τζέντα 19/12
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	α. Μπόρντ 30/12
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τέμα 14/12
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	α. Κορούνα 7/1
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ)	82	18250	πρ. «Eastern Thistle»
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κόμπε 26/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Ντάρμπαν 22/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Κίλκλινγκ 4/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ)	82	18250	πρ. «Cape Thistle»
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κουβέιτ 18/12
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923	δ. Κων/πολή 20/12
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	α. Φός 1/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ)	73	61054	α. Σάλλομ Βόε 2/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Κόρντον 12/12
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 12/12
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	45000	ναυπηγ. Σπλίτ 5/11
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΙΣ	75	7028	ε. Πειραιά 24/12
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Σπλίτ 28/12
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Σάντο Ντομίνγκο 12/12
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. 'Ασντοντ 5/1
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Τζέντα 31/12
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Λός 'Αντζελες 24/12
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	α. Φόρμα 3/1
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	α. Κόρυτον 3/1
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	δ. Π. Σαίδ 1/1
ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α. Σ.	77	23596	α. Τζουμπάιλ 28/12
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άρχει 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Νιούκαστλ 30/12
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	έπωληθη διάλυση
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Σάντος 2/1
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Πενόκοκο 30/12
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350	δ. Δαρδανέλλια 19/12
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	δ. Γιβραλτάρ 14/12
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 17/12
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	ε. Ρουέν 1/1
ΛΑΚΩΝ	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Τσίμπα 28/12
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Σουέζ 31/12
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. 'Αμβούργο 20/12
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165	δ. Κων/πολή 27/12
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Γκιζών 24/12
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Σάντος 20/12
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άρχει Γαλαξίδι
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	άρχει 'Ελευσίνα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Κολόμπο
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Γκίλκινγκ 18/12
ΛΕΩΝ (δ)	79	32995	άρχει 'Ηγουμενίτα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. 'Αρατού 25/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	α. Ταϊτακόνγκ 29/12
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485	άρχει Φορταλέα
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Αύγουστα 28/12
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	ε. Ντάρμπαν 31/12
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	έπισκευές Πειραιά
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	άρχει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σπλίτ 24/12
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Καστακόκοκ 24/12
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	δ. Σουέζ 30/12
ΛΙΤΣΑ	77	6228	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/12
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	α. Καρταγένα 21/12
ΛΙΩ	68	9650	α. Ρός Τανούρα 16/12
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Πειραιά
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	άρχει Βαούρα
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Μπωμόν 13/12
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Παναμά 10/12
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/12
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Λαμπουάν 21/12
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Μπάρι 27/12
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Πειραιά 6/1

Μ. Γ. ΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρ. «Sagr al Dammam»
ΜΑΔΕΡ	68	11361	έπωληθη άλλοδαπούς
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485	ε. Χάβρη 1/1
ΜΑΙΛΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	ε. Ν. 'Υόρκη 6/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 10/12
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. 'Αλκεθίρας 19/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΛΒΙΝΑ	71	8647	πρ. «Σόμμερ Στάρ»
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Παναμά 3/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	α. Χιούστον 2/1
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	έπισκευές Μπάρι 31/12
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Λόγος 16/12
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ)	83	31951	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΨΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΔΕΪΚ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607
ΜΑΡΓΚΚΩ (δ)	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΣ	70	8455

ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟΤ	68	8887
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤ'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤ'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818

α. Φρημάντλ 5/1	
αργεί Στυλίδας	
α. Λός "Αντζελες 5/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 11/12	
α. Λός "Αντζελες 21/12	
α. Νταμπιέρ 29/12	
α. "Ογκινς 27/12	
α. Επώληθη άλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
αργεί Σατομπάλ	
α. Βοβιά 24/12	
α. Βομβία 30/12	
αργεί Χαλκίδα	
α. Τζέντα 17/9	
α. Ντάρμπαν 29/11	
α. Ντάρμπαν 28/12	
αργεί Πειραιά	
α. Μπανγκόκ 3/1	
α. Βρέμ 30/11	
α. Σάν Πέντρο 9/11	
α. "Επτάνησα 29/12	
α. "Ανίου Μπαϊν 14/12	
α. Π. Σαϊ 28/12	
α. Κολόμπο 28/11	
α. Κακινάνα 31/12	
α. Ν. "Ορλεάνη 2/12	
α. Τζάκσονβιλ 10/12	
α. Παναμά 1/1	
αργεί Πειραιά	
α. Π. Σαϊ 7/1	
α. Βισακαπατνάμ 1/1	

α. Κεϋχάν 19/12	
α. "Αμβέρσα 3/1	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίο "Ιαντίρο 23/12	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 20/12	
αργεί Σατομπάλ	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 30/12	
αργεί Σατομπάλ	
α. "Ασούμ 1/1	
α. Σπέζια 26/12	
α. Μπάχα Μπάλνκα 27/12	
α. Κολούμπια Ρίβερ 30/12	
α. Χιούστον 2/1	
α. Μεσογειάκας μεταφορές	
α. Σάν Λορένζο 10/12	
α. Μεσογειάκας μεταφορές	
α. Λισσαβώνα 20/12	
α. Τζέντα 21/12	

μετ. «Merida»	
α. Π. Σαϊ 25/12	
α. Τίς 7/1	
α. Τζαμάικα 19/12	
α. Ριγέκα 18/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 10/12	
α. Βαρεκλώνη 23/12	
α. Μομπάσα 13/12	
α. Σουέζ 4/1	
α. Ν. "Ορλεάνη 20/12	
α. Φουτζέιρα 27/12	
α. Επώληθη άλλοδαπούς	
α. Λός Πάμας 27/12	
μετ. «Wondous» (ε.)	
α. Γιούροπουρ 1/12	
α. Φιλαδέλφεια 23/11	
α. Μπαλκισπανά 30/11	
α. Τζέντα 29/12	
α. "Ηστ Λόντον 24/12	

αργεί Ν. "Ορλεάνη	
α. Ν. "Ορλεάνη 29/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Μομπά 4/12	
αργεί Ν. "Ορλεάνη	
αργεί Ν. "Ορλεάνη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. "Ορλεάνη	
α. Ν. "Ορλεάνη 24/12	
α. Σεβίλλη 10/12	
α. Γκιζάν 3/1	
αργεί "Ελευσίνα	
α. Γένοβα 5/1	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. "Ορλεάνη 23/12	
α. Γκιζάν 3/1	
αργεί Ν. "Ορλεάνη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. "Ορλεάνη	
α. Δουνκέρκη 31/12	
α. Λισσαβώνα 11/12	
α. Παρανάγουα 22/12	
α. Σάλλομ Βόε 21/12	
α. Ν. "Ορλεάνη 2/1	
α. Σουέζ 12/12	
α. Τουτικόριν 12/11	
α. Καζαμπλάνκα 15/11	
α. Παναμά 26/12	
αργεί Σάρζα	
α. Πόρτ Σουζάν 27/12	
α. Φός 3/1	
α. Σιγκαπούρη 9/12	
πρ. «Federal Hudson»	

ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΝΗ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΟΜΟΝΤ (δ)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΡΟ ΣΚΑ'	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)	75	44681
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6183
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004
ΝΙΚΟΣ Β. (δ)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΩΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΚΟΥΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΩΝΗ (δ)	71	17355
ΟΛΓΑ	68	1586
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ (δ)	76	68259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΟΣ	63	24992

α. Πειραιά 29/3
α. Κων/πολη 26/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
α. 'Αμστερνταμ 7/1
α. Σουέζ 2/1
ΰψωση κυπριακή
α. Σάν Πέντρο 1/10
αργεί 'Αργονόστι
α. Σάρροχ 21/12
α. Φόυνες 4/1
μεσογειάκας μεταφορές
πρ. «Almut Borghofen»
α. Γιβραλτάρ 5/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
α. 'Αλ Ρουές 10/12
α. Φιλαδέλφεια 14/12
αργεί Λευκάδα
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Καλκούτα 2/1
αργεί Τζέντα
αργεί Ρίβερ Φώλ
αργεί 'Ελευσίνα
α. Πόρτ Τζεντέλ 10/11
α. Κπέμε 22/12
α. Τζέντα 31512
αργεί 'Αργονόστι
α. Κόρπους Κρίστι 20/12

αργεί Γάνδη
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/1
α. 'Αμβέρσα 7/1
α. Μάουντ Μαγκνόνουι 17/12
α. Κόκουρα 29/12
αργεί Κεντρά
αναμένει Σιγκαπούρη
αργεί Χαλκίδα
α. Μανκαλόρ 16/12
α. Μόντρεαλ 24/12
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 5/1
α. Βανκούβερ 11/12
α. Νόρθπορτ 21/12
μεσογειάκας μεταφορές
αργεί 'Ελευσίνα
α. Κίγκστον 24/12
α. Χάμπτον 4/12
α. Μομπάσα 31/12
α. Σουέζ 27/12
α. Λός 'Αντζελες 3/1
α. Τζέντα 29/12
στό 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
α. Τζέντα 22/12
α. Σουέζ 7/1
α. Μελίλι 31/12
α. Σουέζ 3/1
α. Πειραιά 6/1
π. Π. Σαϊν 7/1
α. Σάρροχ 20/12
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 31512
α. Δουνκέρκη 6/12

έπληθηθη
αργεί Πειραιά
αργεί 'Αλιβέρι
αργεί Πειραιά
α. Βομβόη 4/1
αργεί Πειραιά
α. Νιούκασλ 3/1
ΰψωση κυπριακή
στό Ναβλάρ 9/12
α. Μουροράν 19/12
αργεί 'Αλεξάνδρεια
α. Νιούκασλ 18/12
α. Νιούκασλ 30/12
μεσογειάκας μεταφορές
α. 'Αμβέρσα 13/12
α. Γάνδη 17/10
α. 'Αμβέρσα 5/1
α. Σάουδα 28/12
α. Ντόβερ 20/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/12
α. Κόρπους Κρίστι 6/12
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Μασσαλία 26/12
αργεί Λευκάδα
α. Ροζάριο 30/12
μεσογειάκας μεταφορές
α. Βενετία 4/1
α. 'Αμβέρσα 4/1
α. Γένοβα 7/1
αργεί Πειραιά
α. Πόρτ οφ Σπαϊν 24/12

ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	στή Ρουέν 2/11
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Βαλτιμόρη 4/1
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	δ. Γιάρμουθ 24/1
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	στο Σάλλου Βόε 5/1
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20869	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	ε. Σαλβαντόρ 23/12
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Χοντίντα 18/12
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρόιτ Μπίτερ
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Ίνκου 2/1
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Έσκούμιν 10/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ραγκούν 27/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	ε. Βανκούβερ 30/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Έσκούμιν 16/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Π. Σαΐδ 5/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639	α. Σεπετίμπα 3/1
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	στη Χαλκίδα 6/1
ΠΑΡΑΒΛΟΣ	82	30851	α. Λ. Άντζελες 1/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Τορρεβίτσα 20/12
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Σουέζ 3/12
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Φός 4/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Χάλιφα 14/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Άμβέρσα 23/12
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασόκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Φρημάντλ 11/12
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Πειραιά 20/12
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Ρότερνταμ 28/12
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Κων/πολη 24/12
ΠΑΦΘΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Θεόντα 11/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Βενετία 4/1
ΠΕΛΑΓΙΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Π. Σαΐδ 5/1
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Γένοβα 1/1
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Λεμεσό 28/12
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Γκλάντσον 3/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρ. «Carmania»
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Χόγκ Κόγκ 17/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 5/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	διάλυση Τουρκία
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 26/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Ντόβερ 28/12
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Ντάρμπαν 5/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	διάλυση Ίνδια
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρ. «Carnithia»
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Ν. Υόρκη 24/12
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Σαφάγκα 25/12
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Σιγκαπούρη 30/12
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299	α. Αστακό 7/8
ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198	επώληθη διάλυση
ΠΙΚΙ	85	25227	σωστό όνομα «Piki»
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Σύνδεσ 29/12
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξείδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Μπ. Άϊρες 9/12
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9884	α. Βαλπαράϊσο 19/12
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξείδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	επώληθη αλλοδαπούς
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	στο Χάλιφα 5/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Σάν Νικόλας 24/12
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	δ. Παναμά 16/12
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Ρότερνταμ 2/1
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Λειζόρ 31/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	άρχει Τρινκομάλλη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Γουάδα 9/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Πειραιά 4/1
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Πειραιά 27/12
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Γιβραλτάρ 4/1
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Αυγουστά 22/12
ΠΟΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ	81	10520	δ. Έπτάνησα 29/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Ν. Όρλεάνη 5/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Πρόβιντενς 16/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Μομπίλ 7/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	δ. Παναμά 24/12
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Γιούροπουρτ 15/12
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Άβραλτάρ 6/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	δ. Σουέζ 3/1
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Ντάρμπαν 22/12
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 5/1
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Πόρτ Σαΐδ 5/1
ΠΥΛΟΣ	81	13800	δ. Σουέζ 30/11
ΠΥΛΟΣ	68	10244	ε. Μπαγιόν 31/12
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	δ. Έπτάνησα 13/12
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκόνιο 24/12
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Ρίο Ίανέιρο 22/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' I (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 3/1

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 2/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 30/12
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Κοιμή Μπαϊα 28/12
ΡΑΝΙΑ	67	9919	α. Σιγκαπούρη 14/12
ΡΕΑ	71	9025	α. Σπλίτ 26/12
ΡΕΑ	56	4275	διάλυση Έλλάδα
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 2/1
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	άρχει Πειραιά
ΡΕΝΑ	72	14851	α. Πόρτφρανκ 30/12
ΡΗΛΛ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Σύνδεσ 6/1
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξείδι
ΡΙΟ	75	9112	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Μανφρεντόνια 23/12
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	α. Κόπερ 30/12
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ρότερνταμ 21/12
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Βηρυτό 30/12
ΡΟΥΛΑ	62	811	άρχει Λομέ
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	επώληθη
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Σαγκάη 7/12
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	διάλυση Κίνα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Ουμπάϊ 9/11
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	επώληθη διάλυση
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Πειραιά 4/1
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ούμ Σαϊντ 23/12
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Κορούνα 22/11
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Σόλεντ Άνκ 27/12
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Σουέζ 20/12
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Ντόβερ 28/11
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	στη Τσίμπα 27/12
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Π. Νουάρ 10/12
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Ρότερνταμ 4/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	δ. Μπρουνομπουέλ 25/11
ΣΑΝ ΤΖΩΤΖ	71	9084	ε. Άντοφαγκάστα 1/1
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	δ. Ντόβερ 11/11
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	δ. Ντόβερ 28/12
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180	διάλυση Κασσιούνγκ
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9883	δ. Π. Σαΐδ 7/1
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Άμβέρσα 29/12
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Ρουέν 2/1
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Μίνα Καμπούς 29/12
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	18402	ε. Ντάρμπαν 26/12
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΟΣ	67	4281	άρχει Σετομπά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Φουτζέιρα 13/12
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λός Πάμιας 19/12
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	στο Σασέμπα 8/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Μοντεβιδέο 29/12
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. Σάλλου Βόε 26/12
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	άρχει Πόρτ Άρθουρ
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	δ. Παναμά 12/10
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Ροζάριο 30/12
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	ε. Σιγκαπούρη 27/12
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Σιγκαπούρη 3/1
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ	62	13714	α. Πειραιά 20/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Λός Άντζελες 13/12
ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Γιοκοχάμα 2/1
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	δ. Σουέζ 3/1
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	δ. Σουέζ 20/12
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ροζάριο 20/12
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕ	76	11866	ε. Βισακαπατάν 4/1
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Βομβάη 1/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Λά Γκουλέτ 22/12
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Γουίλμινγκτον 3/1
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Καρασί 4/1
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	α. Σαντάντερ 22/12
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Σάντος 10/12
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	δ. Μπρανσμπουέλ 21/8
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	80	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	ε. Κόμπε 4/1
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	ε. Ρίο Ίανέιρο 2/12
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ματάνζας 11/10
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	άρχει Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	ναυπ. Αίολι
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Ματαράνι 12/11
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	ε. Παλάου Μπακόμ 1/11
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Λός Άντζελες 17/12
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδεν
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	επώληθη διάλυση Κίνα
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Νόρντενχαμ 24/12
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Γκάρστον 2/1
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α. Νταμάμ 27/12
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ναυπ. Καβαχίρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μπρουνομπουέλ 6/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Γιοκοχάμα 23/12
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Σαγκάη 17/12
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άρχει Έλευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κων/πολη 10/12
ΣΤΑΜΥ	72	30315	επώληθη διάλυση
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 4/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	δ. Μπρίεχαμ 22/12
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Λός Άντζελες 19/12
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ I	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Σαλβαντόρ 21/12
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Ίανονάκι 26/12
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Χέυ Πόιντ 22/12
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Νταβάο 23/12
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	στη Μιχάρα 8/1
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	στον Πειραιά 16/12
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Όνν 19/12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 4/1

ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪΥ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22180
ΤΖΕΪΝΤ	74	8915
ΤΖΕΪΝΤ II	80	9100
ΤΖΕΪΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ	66	25327
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟΪΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13883
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13863

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382

α. Άρικα 3/12	
άρχει Πειραιά	
α. Χιούστον 3/1	
προσάραξε Σουέζ	
άρχει Πειραιά	
ε. Λά Γκουέρα 13/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιούροπουρτ 17/12	
α. Τζέντα 1/1	
άρχει Γαλαξείδι	
άρχει Ίθακη	

στό Γκουαγιακούλ (άποθήκη)	
άρχει Πειραιά	
α. Πόρτο Βέσμε 3/12	
α. Σιγκαπούρη 29/12	
μεσογειακές μεταφορές	
στις Σευθέλλες	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χαμίνα 3/12	
α. Σιγκαπούρη 6/1	
ε. Ρίο Γκράντε 3/1	
δ. Σουέζ 6/1	
στη Βόνη	
α. Ν. Όρλεάν 28/11	
α. Κόρπος Κρίστι 19/12	
α. Σπέζια 20/12	
α. Λός Άντζελες 5/1	
α. Σκόλντιβκ 27/12	
α. Παρανάγουα 22/10	
άρχει Άστακό	
α. Άμβέρσα 7/1	
α. Δακάρ 19/10	
δ. Μπραναμπάτελ 28/11	
ε. Ρεσίφ 24/12	
α. Γκέλα 2/1	
δ. Κων/πολη 24/12	
δ. Σουέζ 21/12	
μετ. «Γουώτερπριντ» (ε.)	
α. Χιούστον 30/12	
ε. Όδησσό 31/12	
ε. Κοπενχάγκ 31/12	
άρχει Μανφρεντόνια	
ε. Άμβέρσα 4/1	
άρχει Έλευσία	
δ. Κων/πολη 10/12	
α. Ντουάλα 3/12	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Ίταζά 30/12	
α. Σιγκαπούρη 28/11	
α. Τάραντα 24/12	
α. Σινγκάγκ 29/11	
δ. Π. Σαϊδ 27/12	
ε. Μπλάφ 20/12	
στη Μιχάρα 12/12	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Κίνα	
άρχει Πειραιά	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 26/12	
ε. Άμπιτζάν 8/12	
δ. Σουέζ 15/11	
δ. Σουέζ 1/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
α. Τζέντα 26/12	
δ. Γιβραλτάρ 31/12	
ε. Κάδιξ 2/1	

ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 21/12	
α. Ν. Όρλεάνη 21/12	
α. Τοκοπίλα 22/12	
α. Πειραιά 19/12	
δ. Π. Σαϊδ 3/1	
άρχει Πειραιά	
α. Λέικ Τσάρλς 19/12	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	

ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΪΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΞΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΪΪΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕΪΪΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕΪΪΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕΪΪΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΪΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΟΥΝΑ I	66	1444
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΗΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΥΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ ΑΪΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕΪΪΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

α. Πόρτ Άλμπέρνι 24/12	
ε. Πόρτ Άρθουρ 30/12	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 27/12	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Candelaria» (Π.)	
α. Άννα Μπαϊν 215/12	
α. Μπουάλεν Μπαϊν 15/12	
δ. Σουέζ 17/12	
α. Νταμμά 2/1	
δ. Παναμά 4/1	
α. Φατέξ Τέρμιναλ 30/12	
α. Πόρτ Κέλανγκ 1/1	
α. Γιούροπουρτ 7/1	
δ. Π. Σαϊδ 05/1	
στη Μανίλα 10/12	
α. Γκίλσονγκ 26/11	
δ. Κων/πολη 12/12	
α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 17/12	
α. Φός 1/1	
α. Κολόμπο 20/11	
δ. Έσκουμίνς 29/12	
α. Μπιλμπάο 30/12	
α. Χάμπτον 26/12	
α. Χιούστον 19/12	
α. Βαρκελώνη 19/12	
δ. Παναμά 23/12	
άρχει Πειραιά	
α. Π. Σαϊδ 24/12	
ε. Βόλο 18/11	
άρχει Πειραιά	
ε. Τζέντα 22/12	
ε. Λάγος 20/12	
δ. Σουέζ 31/12	
ε. Χονολουλού 28/12	
στον Πειραιά 4/1	
α. Σιγκαπούρη 4/12	
άρχει Χαλκίδα	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/12	
ε. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 26/12	
στο Χώρ δλ Ζουμπαιρ	
α. Κόρνερ Μπρούκ 1/12	
α. Χάβρη 30/12	
ε. Πόρτ Λίκολν 7/1	
ε. Ρίο Ίανέιρο 16/12	
α. Πόρτ Μωχάμεντ Κασίμ 16/12	
πρ. «Eso Bilbao»	
α. Ν. Όρλεάνη 24/12	
α. Λός Άντζελες 25/12	
μεταφορές Πετροικού	
α. Χόγκ Κόγκ 20/12	
ε. Τζακόρτα 19/12	
α. Ν. Όρλεάνη 20/12	
α. Πειραιά 4/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 28/12	
ε. Τάυν 17/12	
α. Ρίο Ίανέιρο 5/1	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Άντζελες 11/11	
α. Τζέντα 19/11	
ε. Καλκούτα 15/12	
μετ. «Ωκεανίς» (κ.)	
δ. Παναμά 28/12	
δ. Π. Σαϊδ 21/12	
ε. Βομβάη 24/12	
ε. Ρίο Ίανέιρο 25/12	
α. Μπανγκόγκ 10/12	
α. Παρανάγουα 28/12	
άρχει Άμβούργο	
άρχει Πειραιά	
άρχει Κάλλο	
α. Ντουαρντενέζ Μπαϊν 27/12	
α. Κολόμπο 4/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Φιλαδέλφεια 3/1	
άρχει Πειραιά	
α. Μομπίλ 1/12	
α. Τακόμα 5/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ράς Τανούρα 29/12	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
δ. Δαρδανέλλια 23/12	
άρχει Ήμοχάβεν	
ε. Γιοκοχάμα 5/1	
άρχει Χαλκίδα	

PHONES: 075.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα ποὺ τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή:



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

• ITT 42018 EL GRECO PN



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Καλκούτα 28/10
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504	α. Κολόμπο 4/10
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντε Ντέους 15/11
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376	ε. Γουαγιαμά 26/12
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330	πρ. «Ugland Obo-Six»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρ. «Eagle Arrow»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ν. 'Υόρκη 19/12
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρ. «Grand Hickory»
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Λά Γκούρα 6/12
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	δ. Κων/πολη 5/12
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. 'Αρατού 23/12
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Βενετία 4/5
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	74	6042	πρ. «'Αλεξάντερ II»
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2058	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	δ. Κων/πολη 17/12
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	α. Μιζουσίμα 15/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σακάντε 13/1
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	α. Ταμπίκο 14/1
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)	75	4.050	μετ. «'Ελένη Κ.» (ε.)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	ε. Βηρυτό 30/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρόξ 'Αμστερνταμ 6/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988	στό Χόγκ Κόγκ 26/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Πειραιά 12/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπαχραϊν 9/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Μπαχραϊν 13/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Βηρυτό 19/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Γιβραλτάρ 17/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Γένυπο 11/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	δ. Γιβραλτάρ 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Σουέιμα 10/1
ΑΘΩΣ IV (κ.)	66	1716	άρχει Πειραιά
ΑΘΩΣ (π.)	83	10141	επιπλήθη
ΑΪ'ΒΥ (κ.)	67	9967	διάλυση Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΙΚ (π.)	77	12498	στό Χώρ αλ Ζουμαϊρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	στή Χαλδία 5/11
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	επισκευές Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	άρχει Πειραιά
ΑΪ'ΚΟΝ*	71	27958	α. Τακόμα 20/12
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Γάνδη 6/1
ΑΪ'ΛΑ	72	16235	πρ. «Αόλος»
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στό Ταμπίκο
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670	πρ. «Αόλος»
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	ε. Μόντρεαλ 18/11
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. 'Αμβέρσα 21/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	δ. 'Επτάνησα 29/12
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	δ. Παναμά 18/1
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	68	25084	α. Πόρτ 'Αντζελες 4/1
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 31/12
ΑΚΡΟΝ *	72	82701	α. Μπρέικ 12/11
ΑΚΤΗ	77	17395	δ. Κων/πολη 1/1
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402	δ. Μπρανσμπάτελ 16/1
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Φιλανδελφία 19/1
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 20/12
ΑΛΒΩΝ I (π.)	69	15418	α. 'Ιντσόν 4/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Βαρκελώνη 15/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	δ. Γιβραλτάρ 22/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	δ. Κων/πολη 28/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άρχει Λαμπουάν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	8042	μετ. «'Αγιος Λουκάς» (π.)
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	ε. Σιγκαπούρη 18/1
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	8183	πρ. «Golden Condor»
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	υπέστειλε ελληνική
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/12
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	α. Λας Πάλμας 20/1
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	άρχει Πειραιά
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	επιπλήθη
ΑΛΜΑ	75	17894	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 18/1
ΑΛΝΟΥΡ (δ.π.)	58	2580	πρ. «Κατερίνα Β.»
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2582	άρχει Πειραιά
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	δ. Κων/πολη 4/1
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601	υπέστειλε ελληνική
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	στόν Πειραιά
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Μίνα Σάκρ 22/12
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	8054	δ. Σουέζ 20/1
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	δ. Παναμά 13/1
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	73	31883	α. Ν. 'Υόρκη 20/1
ΑΜΑΖΩΝ ΠΛ'ΙΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. 'Ιτακού 24/12
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Παρανάγουα 22/12
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	ε. Ράτ Τανούρα 17/1
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Βανγκαρέ 9/1
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	δ. Ντόβερ 4/1
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	άρχει Κάρτασι
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Πόρτο Κουετζάλ 9/1
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	ε. Πρόβιντενς 19/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	α. Θεσσαλονίκη 13/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492	ε. Κακινάδα 15/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπάρδο 7/1
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420	δ. Παναμά 10/1
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/1
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/1
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπουμπουρού 21/12
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά

ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 15/1
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	64	10741	υπέστειλε ελληνική
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	85	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. 'Αμβούργο 18/1
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	α. Μιζουσίμα 31/12
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141	δ. Σουέζ 12/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	80	5911	α. Λεμεσό 19/12
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	μετ. «'Αμυνα» ('Ονδ.)
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάδ.)	67	20501	δ. Παναμά 22/12
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406	α. Σιγκαπούρη 13/1
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	ε. Καρβάρ 20/12
ΑΝΤΖΕΛΑΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477	μετ. «Oriental Confidence»
ΑΝΤΖΕΛΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	επιπλήθη
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Λοριέν 8/1
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110	μετ. «'Αγία Μαρίνα» (π.)
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	δ. Παναμά 28/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 29/12
ΑΞΙΒΜΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475	δ. Ντουμπάι 20/10
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	πρ. «Young Star»
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρ. «Young Sky»
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	δ. Π. Σαΐδ 12/1
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μάντρε ντε Ντέους 10/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Σάν Νικόλας 14/1
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Βαλτιμόρη 4/1
ΑΡΓΥΡΑ (κ.)	67	1523	άρχει Χαλκίδα
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 20/12
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	διάλυση Ταϊβάν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	άρχει Μπρονεί
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Φος 20/1
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421	πρ. «Ροδάνθη»
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Μάντρε ντε Ντέους 22/12
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ντάρμαν 18/1
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Ν. Τουτικόρκ 3/1
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	α. Ν. Ρουές 18/1
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543	ε. Π. Κέλανγκ 17/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Λ(π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 1/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	μετ. «Ατκίβ (κ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212	ε. Σάντος 17/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671	πρ. «Yeuuraja»
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	μεταφορές Περαϊκού
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Κόμπε 20/1
ΑΤΡΑΠΟΣ (π.)	71	9078	στή Λά Πάτα 23/1
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Ρότερνταμ 18/1
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096	πρ. «Αύρα»
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	υπέστειλε ελληνική
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	άρχει Σετουμπάλ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	δ. Π. Σαΐδ 19/1 *
ΒΑΪ'ΣΕΡΟ'Ι (κ.)	65	21374	α. Λέγκχορν 2/11 *
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623	α. 'Αμβέρσα 10/1
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	α. Πενσκόλα 6/12
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Αύγουστα 7/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 6/1
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981	ε. Σάντος 15/1
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 27/12
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/12
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Πενάνγκ 17/1
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	στό Ντάρμαν 15/1
ΒΙΣΣΑΝΙ (π.)	66	10413	επιπλήθη διάλυση
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Σιγκαπούρη 9/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Ραβέννα 19/1
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.Μα.)	63	31526	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/1
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Βρέμη 13/1
ΓΑΛΑΤΕΙΑ*			
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	9537	άρχει Πειραιά
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384	δ. Ντόβερ 27/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	α. Μάντρε ντε Ντέους 10/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	στή Μομπάσα (αποθήκη)
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489	α. Χόγκ Κόγκ 27/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987	α. Κόρπους Κρίστι 10/12
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322	ε. Τόκυο 14/1
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874	πρ. «Βοέρμαν Βαγκόνι»
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	α. 'Ελντ 13/12
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315	ε. Βομβάρν 21/12
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	68	15773	δ. 'Εσκουμίν 29/12
ΓΙΩΡΓΙΟΣ Ν. (π.)	69	3957	οριστικό όνομα «ΓΙΩΡΓΙΟΣ»
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	πρ. «Gulf Sailor»
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2691	α. Φουτζέρι 21/1
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	ε. Λάρνακα 4/1
ΓΚΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 19/1
ΓΚΑΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Μπαμόντ 31/12
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	πρ. «Mobil Brilliant»
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Τσαγκουράμας 19/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Βρέμη 24/12
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π.	70	11525	πρ. «Benihelm»
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	διάλυση Πακιστάν
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	α. Πειραιά 28/12
ΓΛΑΣΚΩΗ (Φιλ.)	68	8915	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355	α. Λάγος 10/1
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	δ. Κων/πολη 5/1
ΓΟΥΕ'Υ'ΦΕΑΡΕΡ	83	20588	δ. Ρεσίφ 29/12

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	μεταφορές Αιγύπτου
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Άκαμπα 30/12
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	69	9116	α. Χιούστον 27/11
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. Όρμιαλ 17/1
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	18623	ε. Σιγκαπούρη 18/1
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Ντουμπάι 6/12
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	8200	α. Π. Άρθουρ 21/12
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	δ. Παναμά 19/1
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Γουίλιμσχαϊν 17/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Σάο Φρανσίσκο 18/1
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	άρχει Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	στο Μπαντάρ Άμπας 1/1
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	α. Άμβουρνο 27/12
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μόνι (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ΜΕΣΙΣ	69	9650	άρχει Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	άρχει Πειραιά
ΜΙΑ*	80	15552	α. Χόγκ Κόγκ 19/1
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540	ε. Κούπε 15/1
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000	πρ. «Μιλένα Α.»
ΜΙΑΛΥ (Μ.)	66	17382	ε. Μπαντάρ 31/12
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525	μετ. «Lotus» (κ.)
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	6017	δ. Παναμά 15/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ν. Όρλεάνη 19/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Ν. Όρλεάνη 28/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Χιούστον 4/1
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 26/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 3/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Π. Άρθουρ 2/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 16/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	α. Κίγκστον 11/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Π. Νογκάρο 8/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Όρλεάνη 10/1
ΜΙΝΙ ΛΥΘΜ	75	1578	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004	α. Σχέδον 17/1
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Βαλτιμόρη 19/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	α. Τερνεουζέν 9/1
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Μομπάι 3/12
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	υπέστειλε ελληνική
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Γκάνδη 11/1
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	δ. Παναμά 2/1
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	α. Ρίο Ίανέιρο 12/1
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	α. Γένοβα 31/12
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	α. Σαβάννα 21/11
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝ	68	10398	ε. Ίντσον 5/1
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704	ε. Ρότερνταμ 16/1
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Λας Πάλμας 27/12
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	ε. Φρίμπορτ 9/1
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	α. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΜΠΡΕ'ΙΒ ΜΑΔΕΡ (κ.)	35	13036	πρ. «Μυρίνα»
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ναυπηγ. Μισσομπίσι
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	ε. Πειραιά 31/12
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	ε. Ρεσίφ 14/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Μελάι 7/12
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	δ. Παναμά 12/1
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	υπέστειλε ελληνική
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Περισκοί *
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Ν. Όρλεάνη 20/1*
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Μ.)	65	7700	διάλυση Κίνα
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Άγκραντος Ρέις 23/12
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 11/1
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Τέμα 14/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Χιούστον 3/1
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Γκνάνσκ 19/11
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θάλ.
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρ. «CYS Alliance»
ΝΕΜΟΣ (κ.)	71	4981	ε. Φλόσινγκ 22/12
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	α. Κουίνουαγκντ 11/12
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	επώληθη διάλυση
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897	δ. Σουέζ 16/1
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Λας Πάλμας 20/1
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	άρχει Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625	δ. Κων/πολη 16/12
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	άρχει Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	άρχει Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	δ. Κων/πολη 3/1
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Λομέ 22/12
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Πειραιά 17/1
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	επώληθη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103	πρ. «Captain George»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Σέτε 15/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. Ύορκη 20/12
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	64	1148	α. Λάρνακα 28/11
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Μπ. Άιρες 26/11
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206	α. Ραζ Σουκχέρ 15/1
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	α. Λομέ 19/1
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966	στη Ν. Ύορκη 13/1
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	άρχει Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	δ. Ντουμπάι 26/12
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260	α. Γιβραλτάρ 16/1
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Βενετία 30/12
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Καρταγένα 2/1

ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Σιτακόγκ 10/12
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854	διάλυση Κίνα
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Ρίο Ίανέιρο 23/12
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	α. Λόγος 8/1
ΝΤΟΡΑ	76	16369	πρ. «Doga»
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Γουακαϊάμα 8/12
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	α. Ρέντιμπούργκ 12/1
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	δ. Σουέζ 9/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	ε. Σαφάγκ 10/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άρχει Άστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	άρχει Π. Άρθουρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Γιβραλτάρ 25/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Άμβέρσα 9/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Μασίρα 2/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Χάρ Φοκάν 1/1
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	α. Πόρτ Καρτίερ 24/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	α. Γιβραλτάρ 5/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Σάρροχ 14/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	α. Γιβραλτάρ 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	α. Μάντρε ντε Ντέους 13/1
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρ. «Golden Portsmouth»
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279	ε. Φιλαδέλφεια 5/1
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525	στο Τζιμπούτι
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	πρ. «Νικολέττα Κ.»
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	α. Άμβέρσα 9/1
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	υπέστειλε ελληνική
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222	δ. Παναμά 27/11
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	α. Αύγουστα 13/12
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Τουμπάρδο 11/1
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	α. Τσουρούγκα 6/1
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	α. Ν. Ύορκη 21/12
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Τσίμπα 1/1
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308	άρχει Σάρζα
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	πρ. «Tamano Maru»
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Παναμά 18/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874	α. Τέμα 26/11
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Κων/πολη 1/1
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	δ. Κων/πολη 22/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271	α. Χάβρη 4/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	πρ. «Αναθαγόρας»
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Κων/πολη 19/12
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195	α. Φός 10/1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	επώληθη διάλυση
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Σάν Βισέντε 22/11
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Βανκούβερ 9/1
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Νταμπιέρ 20/1
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ρόβιντενς 1/1
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρ. «Karaka»
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Ντάμπαν 21/1
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	επώληθη διάλυση
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	α. Λισαβόνα 16/1
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Δουνκέρκη 14/1
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Κολόμπο 12/1
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 23/12
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	δ. Σουέζ 8/1
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	πρ. «British Vine»
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	68	1876	στον Περισκό
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	α. Σηατλ 30/12
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11289	α. Λίβερπουλ 16/1
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Τσιτακόγκ 16/1
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Αύγουστα 3/1
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Ίκονιο 11/1
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	ε. Μπανγκόκ 9/1
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	α. Κόπερ 8/1
ΠΛΩΤΩ	68	35191	άρχει Πειραιά
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	δ. Ντόβερ 15/1
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Μπιλμπάο 28/12
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	στον Περισκό 10/12
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	α. Άμβέρσα 13/1
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	α. Λέιβ 15/1
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρ. «Όσεαν Ρένιτζερ»
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	α. Λας Πάλμας 7/1
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Λας Πάλμας 20/1
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρ. «Grand Spruce»
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070	α. Παραντόγου 27/12
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Παγκούν 16/1
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	ε. Ράτρα 3/12
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Ύορκη 10/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	δ. Παναμά 18/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Όκπο 24/12
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	υπέστειλε ελληνική
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Βρέμη 16/1
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	72	17899	πρ. «Απόστολος Άνδρέας»
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει Άστακό
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Βάρρι 4/11
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067	α. Ν. Ύορκη 30/12
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929	ε. Άλεξάνδρεια 20/12
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Κέιπ Τάουν 6/1
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	πρ. «Ιόνιαν Ρήφερ»
ΡΙΒΙΕΡΑ ΣΚΑ'Υ (π.)	67	30371	πρ. «Luigi Grimaldi»
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρ. «Anwo Venture»
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598	υπέστειλε παναμαϊκή
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397	α. Γιβραλτάρ 7/11
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	πρ. «Dalia»
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Βίγκο 17/1
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	α. Μερσίνη 3/1/12

ε. Σιτακόγκ 1

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).	66	39695	α. Γένυνο 1/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.	77	16736	πρ. «Gemini Friendship»
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765	α. «Ιμυινγκχαρ 8/1
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.	77	16576	πρ. «Bogasar Satu»
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25765	α. Μαροδόξοκ 19/1
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76	21619	α. Τεπερίφη 12/1
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.).	68	15474	ε. Νέκη 19/1
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.κ.).	65	18375	ε. Π. Σαϊδ 9/11
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.).	73	10630	α. Βενετία 15/1
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.).	64	3671	μεσογειαιακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.κ.).	75	111171	μετ. «Cresti»
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.κ.).	75	111171	μεσογειαιακές μεταφορές
ΣΑΝΛΑΚ (κ.).	66	3314	ε. Ανκόνα 16/1
ΣΑΝΜΠΗΝ (κ.).	73	16459	ε. Τσιτακόγκυ 15/1
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).	61	12001	ε. Γρονάδα 8/1
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΛΑΦΑ (π.).	69	4661	α. Ταμπό 6/1
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.).	67	3861	ε. Σιγκαπούρη 2/1
ΣΑΝΣΕ (π.).	62	15405	α. Βίγκο 15/1
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600	α. «Οξελουσούντ 27/12
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).	68	6098	ε. Ραβέννα 11/12
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.).	74	11452	ε. Σέτε 2/1
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	πρ. «Μαίρη»
ΣΑΞΕΞΣ (δ.κ.).	85	26959	α. «Άγκυρα ντός Ρέις 20/12
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.).	67	34064	ε. Ν. «Ορλεάνη 8/1
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.).	67	39444	πρ. «South Bay»
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	67	43867	μετ. «Stresa»
ΣΑΡΟΣ (κ.).	69	9986	ε. Λέιβ 17/1
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77	16267	α. Ρόζο 'Ιανέριο 9/1
ΣΕΛΑΤΑΝ(Κ.).	73	8917	δ. Γιβραλτάρ 11/1
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.).	64	5807	α. Λειραία 10/1
ΣΕΜΙΙΙ(π.).	76	12443	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΣΕΜΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64	4975	δ. Κων/πολη 11/12
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.).	75	51898	α. Μέντ 'Αμπιντούα 12/1
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	α. Σιγκαπούρη 6/1
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.).	78	10299	ε. Ζαγκλάν 28/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.).	69	43456	στην Κωνσταντίνα 27/12
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.).	71	8894	στην Κωνσταντίνα 11/4
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.).	63	5289	μεσογειαιακές μεταφορές
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.).	75	17795	πρ. «Aura Adventure»
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΟΥ (δ.κ.).	73	17795	α. «Aura Bravery»
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).	76	16277	α. «Αυβούργο 14/1
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.).	65	16239	α. Σουέζ 20/1
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142	α. «Αυβούργο 21/1
ΣΗ ΣΚΟΟΥΠ (δ.π.).	75	178515	πρ. «Sea Scare»
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.).	70	5746	στό Λόγος
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.).	71	11379	στό Μαντρίκι
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.).	65	9043	διάλυση Πακιστάν
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.).	68	34640	ε. Παριά 15/1
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.).	75	8884	δ. Θερσέντυ «Ατλ 15/1
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	73	16095	α. Κοτονού 13/12
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).	74	20704	α. Σαβόνα 18/1
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.).	67	28528	ε. Τουμπάρδο 25/12
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.).	67	21656	α. Καζαμπλάνκα 21/12
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.).	74	18963	ε. Λειραία 11/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	α. Ν. «Ορλεάνη 18/12
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328	πρ. «T. Akasaka»
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	α. Μπ. Βεντούρα 26/10
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.).	69	14773	δ. Κων/πολη 30/12
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.).	79	19061	πρ. «Berkshire»
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.).	69	12411	α. Φός 17/12
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.).	75	18794	α. «Ασούντ 14/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763	α. Μπρεμερχάδεν 20/1
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.).	60	1315	ἀργεία Λειραία
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	α. Λειδεξ 18/1
ΣΗΤΕΙΑ Κ'ΛΟΥΡΥ (π.).	70	43598	α. Μπρεμερχάδεν 16/1
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.).	80	9015	α. Τορέβιενα 4/1

ΣΤΕΙΛΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.).....	72	7008
ΣΙΔΕΡΗΣ.....	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.).....	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*.....	78	55000
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).....	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*.....	59	1593
ΣΙΦΩΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).....	63	10617
ΣΚΑ*ΥΚΡΕΣΤ.....	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.).....	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. ΣΤΑΡ.....	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π)*.....	58	4414
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).....	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.).....	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ.....	69	9850
ΣΟΥΖΑΝΑ (π)*.....	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.).....	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).....	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.).....	73	134011
ΣΟΥΡΝΤ (δ.).....	56	8878
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).....	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*.....	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.).....	63	13351
ΣΠΕΛΕΟΤΡ (δ.κ.).....	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. Π. (κ.).....	86	1404
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.).....	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.).....	89	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π)*.....	80	32000

α. Γιάνιμο 1/11
πρ. «Gemini Friendship»
α. «Ιμνιονγκχα 8/1
πρ. «Bogasari Satu»
α. Μαροσαζλόκ 19/1
α. Τενερίφι 12/1
ε. Ν. Υόρκη 19/1
ε. Π. Σάϊδ 9/11
α. Βεβετία 15/1
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Crest»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άνγκονα 16/1
ε. Τσιτακόνγκ 15/1
ε. Γρενάδα 8/1
α. Ταμπίκο 6/1
ε. Σιγκαπούρη 2/1
α. Βίλχο 15/1
α. «Οέλοσσουντ 27/12
ε. Ραβέννα 11/12
ε. Σέτε 2/1
πρ. «Μαίρη»
α. «Ανγκρά ντός Ρέις 20/12
ε. Ν. «Ορλέανη 8/1
πρ. «South Bay»
μετ. «Stresa»
ε. Λέϊβ 17/1
α. Ρό 'τανέριο 9/1
δ. Γιβραλτάρ 11/1
α. Πειραιά 10/1
α. Σιγκαπούρη 18/1
δ. Κων/πολη 11/12
α. Μέντα 'Αμπντουάλα 12/1
α. Σιγκαπούρη 6/1
ε. Σαγκάι 28/9
στην Κωνσταντία 27/12
στην Κωνσταντία 11/4
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Aura Adventure»
πρ. «Aura Bravery»
α. «Άμβουργο 14/1
α. Σουζέ 20/1
α. «Άμβουργο 21/1
πρ. «Sea Scare»
στο Λάγος
στο Μαντράς
διάλυση Πακιστάν
ε. Πειραιά 15/1
δ. Θερντεντέ 'Αϊλ 15/1
α. Κοτονού 13/12
α. Σαβόνα 18/1
ε. Τουμπουράο 25/12
α. Καζαμπλάνκα 21/12
ε. Πειραιά 11/1
α. Ν. «Ορλέανη 18/12
πρ. «Τ. Akasaka»
α. Μπ. Βεντούρα 26/10
δ. Κων/πολη 30/12
πρ. «Berkshire»
α. Φός 17/12
α. «Ανστοντ 14/1
α. Μπρεμερχάβεν 20/1
αργεί Πειραιά
α. Λειζόες 18/1
α. Μπρεμερχάβεν 16/1
α. Τορέβια 4/1

α. Λαύριο 4/1
α. Σιγκαπούρη 26/10
πρ. «Elena»
α. Σάντα Μάργα 24/12
δ. Παναμά 18/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Ραβέννα 16/1
στο Μπαντάρ Χομεϊνί
πρ. «Palmastar Sumida»
πρ. «Star Madonna»
α. Πειραιά 9/1
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 19/1
στο Πόρτ Σουζάν
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
α. Μανφρεντόνια 2/1
μεταφορές Περσικού
έπληθη
α. Κοΐν 13/1
στη Σινέζια 22/1
α. Πόρτ «Ελίζαμπεθ 27/12
πρ. «Άγκυλην Α. Άγουδιμου»
πρ. «AGIP Ancona»
ε. Πειραιά 18/1
δ. Παναμά 17/1
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 17/1
άρχει Σόρζα
ε. Π. Καμπέλο 19/12
ε. Τσρανγκόνα 29/12

ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (κ.)	75	10131
ΣΤΡΑΧΩΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΦΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΣΣΟΡΝ	70	1877
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΛΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510
ΤΣΕ'ΙΝΙ (κ.)	56	6500
ΤΣΕ'ΝΤΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842
ΤΣΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΣΙΩΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΣΟΥΠΠΕΤ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (κ.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (ΜΛΔ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (ΛΙΒ.)*	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	65	11245
ΤΙΤΙΣ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΣΕΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.).	74	30082

ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)...	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΑΣ	74	11644
ΤΡΟΎΤΕΝΝΠΕΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΥΧΗ(η.)	73	6415
ΥΠΑΓΓΑΝΤΗ (η.)	71	4635
ΦΑΪΒ ΑΓΑΝΤΣ.	70	15768
ΦΑΙΡΟΥΎΝΤΣ.	74	8915
ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΕΎΘ	70	15216
ΦΗΝΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΤΥ (κ.)	71	9306

ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (n).	67	1562
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ (n).	70	1478
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	205
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΖΑΝ (n).	68	1387
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚ (m).	78	658
ΦΛΑΓΚ ΤΟΛΑ (n).	68	1358
ΦΛΑΓΚ ΤΟΛΑ	74	2051
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (n).	70	1693
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (n).	70	1693
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(Δ)	85	3862
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).	74	6524
ΦΟΙΒΟΣ (Διβ.).	69	1580
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ).	72	1021
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ).	73	1003
ΦΟΡΤ (κ).	72	1527
ΦΟΡΤΣΣΟΥΝΕ'ΙΤ (n).	63	1073
ΦΡΑΤΣΕΚΑ (n)*	71	1058
ΦΡΕΝΤΣΠΙ (κ).	65	962
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (n).	69	806
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (m)*	61	165

ΧΑΒΑΗ (δ.).	74	17605
ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).	75	4469
ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΣΑΝ (δ.).	74	4892
ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΣΗ (δ.).	70	5162
ΧΑΒΕΝ (δ.).	73	10970
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.).	60	792
ΧΑΛΗΔΩΝΙΚ (κ.).	72	934
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	327
ΧΑΡΑ (κ.).	68	291
ΧΕΛΜΕΡ (π.).	64	1059
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (ΑΙβ.).	70	1236
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78	1598
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π).	62	176
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).	71	1592
ΧΟΥΠ II (π.).	64	1540
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. Κ.).	72	498
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΙ'Σ (π.).	79	1259
ΧΩΚ (κ.).	64	1028
ΨΑΘΙ (κ)*	54	159
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.).*	44	1454
ΩΡΙΩΝ(κ.).	73	1895

α. Ρός Τανούρα 28/12
 άρχει Πειραιά
 πρ. «Sea Pioneer»
 ε. Γκάνδη 13/1
 πρ. «Γιούτιν III»
 α. Άμβρούσι 21/12
 ε. Παράνδουσα 5/1
 α. Φερντερίτσια 16/1
 α. Σινγκαπούρη 31/12
 άρχει Άστακό
 άρχει Άστακό
 ε. Άδαος 26/12
 στο Γιβραλτάρ 15/1
 α. Κέιν Τόουν 5/1
 ε. Μπαντάρ Άμυάς 18/12
 άρχει Πειραιά
 στο Μπράνσβικ 11/8
 ε. Άσοόμπε 18/1
 δ. Π. Σάιτ 9/1
 ε. Χαριμάκ 17/1
 άρχει Άστακό
 άρχει Άστακό
 δ. Σουζέ 11/1
 άρχει Πειραιά
 ε. Άλχηκεράς 29/12
 δ. Σουζέ 6/1
 α. Χιούστον 3/1
 ε. Λονδίνο 20/12
 α. Τζέντα 12/1
 πρ. «Rafic Lady»
 α. αλκινάντε 10/1
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Παναμά 20/1
 διάλυση Κίνα
 έπλωλη
 α. Χιούστον 18/12

ἀργεῖ Χαλκίδα
ε. Σestoμπάλ 10/1
ὕπερστειλε ἑλληνική
α. Ἀλ Ρουές 14/1
α. Πόρτ Καμπέλλο 13/12
στό Τούξπαν 18/8
α. Ἀλγκεκίρας 8/1
α. Κέιπ Τάουν 30/12
ἀργεῖ Πειραιά
πρ. «Mallow»
α. Ναγκόνια 30/12
ε. Πάμυ Μπήςτς 18/11
α. Ἀμβέρσα 7/1
α. Πειραιά 4/11
πρ. «Οὐλτιμα»

δ. Σουεζ 17/1
 ὑπέστειλε ελληνική πρ. «World Finch»
 α. Βόλο 27/12
 ἀργύι Μπετζάγια
 α. Π. Σαϊό 15/1
 πρ. «Asia Heron»
 α. Τάραντα 16/1
 ε. Σακάι 17/1
 πρ. «Friesland»
 α. Πόστ Κέλανγκ 3/1
 ὑπέστειλε ελληνική
 ἐπιβλήθι ἀλλοδαπούς
 δ. Δαρβανάγια 2/1
 ε. Ντόρμπαν 16/1
 ε. Ρόττερντα 20/1
 α. Σίγκαπουρ 2/1
 ε. Πειραιά 13/1
 μετ. «Φορί Αντάρκτικ» (π.)
 α. Λός Πάλιας 13/1

πρ. «Brazilian Splendour»
πρ. «Continental Monarch»
α. Σέρια 17/12
έπωληση
πρ. «Amoco Milford Haven»
α. Όλιφτ Άπώλεια
α. Άμπερσα 6/12
άργει Πειραιά
μετ. «Fame» (Ma.)
μετ. «Brave» (Ma.)
πρ. «Teresina»
α. Άβονμαουθ 14/1
άργει Πειραιά
πρ. «Golden Lotus»
δ. Ντόβερ 14/1
διάλυση Μπατάμ

α. Λός Άντζέλες 14/1
έπωληση διάλυση
πρ. «Κασσιότος»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάνα 10/1

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas	5,000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg.	45,00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars	100,00
Central and South America (Air Mail).....	U.S.Dollars	115,00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars	80,00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S.Dollars	120,00

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK -
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΙΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

Number One in the Med



Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

TSAVLIRIS



T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support