

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1986
Αρ. Φύλλου 1234/993



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

PI0. 1234/993
EMBPIOY 1986
ΔΡΧ. 150

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ RIGGINGS ■ TARPAULINS ■ SLINGS ■ WORLD WIDE DELIVERIES

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ TESTING FACILITIES ■ MARINE PAINTS ■ CHAINS



50
years

...of service in Piraeus
and Worldwide...

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE
TEL. 4627.800 - 4617.410
TELEX: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR.

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS ■ TESTING FACILITIES ■ WIRE ROPES

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS

the international name for cargo access equipment is



The MacGregor-Navire Organisation is the only proven designer and supplier for the full range of Cargo Access Equipment and is able to offer an unequalled worldwide capability for Newbuilding and Servicing.

Additionally, MacGregor-Navire is the sole Organisation able to call upon the combined MacGregor and Navire experience and knowledge stretching back to the origins of the two Companies some 35 years ago.

MacGregor-Navire is the only legitimate successor to the original MacGregor and Navire Organisations and as such has total and unrestricted access to all original specifications, drawings and spare parts documentation.

The reference list of MacGregor-Navire incorporates some 25,000 ships equipped with either MacGregor or Navire Cargo Access Equipment; the servicing of these vessels is the accepted responsibility of the MacGregor-Navire Organisation.

The Servicing ability of the Organisation is unsurpassed. Our own highly skilled and MacGregor-Navire trained engineers, all totally conversant with Cargo Access Equipment which has been designed by MacGregor and Navire, are based at 52 Service Stations worldwide. All spare parts used are original and, as with our Service work, carry the International MacGregor-Navire Worldwide Guarantee.

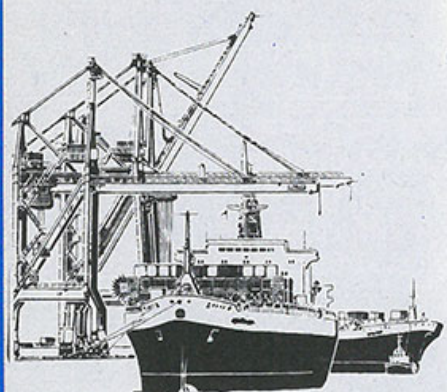
MacGregor-Navire (F) S.A.

Greek Office

4-6 Efplias Street - 185 37 Piraeus

Tel: 4521469, 4510822 - Tlx: 213945 MGN GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1986
ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1234/993

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Έσωτερικού..... Δρχ. 5.000
Κύπρου..... Λίρες 40,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική... Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 80,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
Issue No. 1234/993, November 1st, 1986

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15** Λύσεις σήμερα γιατί αύριο θά είναι άργά
Ο κ. Γεράσιμος Αγουόδημος άπευθύνεται μέσω των «Ν.Χ.» στους τρεις παράγοντες της Ναυτιλίας και τούς καλεί νά λάβουν άμεσα τά άπαραίτητα μέτρα γιά νά σταματήσει ή συρρίκνωση του έθνικού νηολογίου.

- 17** Ε.Ο.Κ. και Άκτοπλοία
Τό ύπόμνημα της Κομισιόν και τά έξι παραρτήματα. Τό πρόβλημα της άκτοπλοίας άναφορικά μέ τή σύνδεση των έθνικών νησιών. Ή αντίθεση της Μ. Βρεταννίας και οί διμερείς ναυτιλιακές συμβάσεις.

- 20** Προς εύνοϊκότερο άσφαλιστικό κόστος
Συμπεράσματα από τή πρόσφατη έτήσια Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Ένώσεως Θαλασσοσφαλίσων, στην όποία πήραν μέρος 850 θαλασσοσφαλιστές από 47 κράτη-μέλη.

- 22** Τό πρόβλημα της Νοελληνικής ναυτικής όρολογίας
Ο Πλοίαρχος κ. Α. Τζαμτζής τίγει τό καίριο θέμα νά άποκτήσει ή Έλληνική Ναυτιλία μιά σωστή και κατάλληλη γλώσσα, άναγκαία γιά τήν άπαιτούμενη άναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσεως.

- 32** Ή άπαλλαγή φορολογίας άλλοδαών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
Έγκύκλιοι του ύπουργείου Οίκονομικών πού διευκρινίζουν τό θέμα άπαλλαγής από τό φόρο εισοδήματος άλλοδαών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έγκατεστημένων στην Έλλάδα, μέ τόν όρο της άμοιβαϊότητας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
29 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
34 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

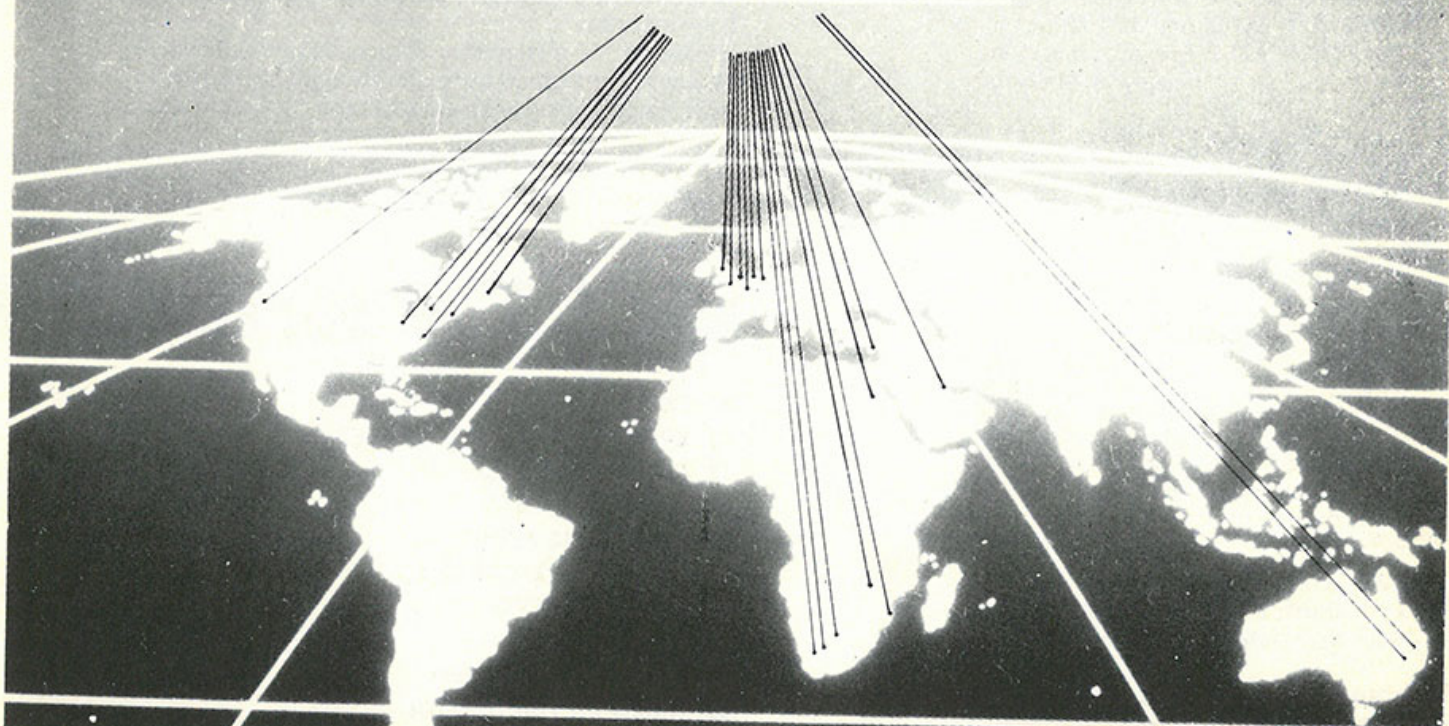
η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην
Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

«Όχι στο «γαία πυρί μιχθήτω»

Σημαδιακή θά παραμείνει για τό εθνικό μας νηολόγιο ή 30ή Όκτωβρίου 1986. Κι αυτό έπειδή τήν ήμέρα αυτή — μέ τήν άποφαση τής διοικήσεως τής ΠΝΟ για τήν κήρυξη 48ωρης άπεργίας στό υπό Έλληνική σημαία πλοία σέ παγκόσμια κλίμακα — όλοκληρώθηκε ένας κύκλος παραλείψεων και ένεργειών πού άν κι αυτή τήν ύστατη ώρα δέν άντιληφθούμε πού πάμε θά όδηγήσουν άμεσα στην έξουθένωση του έθνικού μας νηολογίου και μακροπρόθεσμα στην έξαφάνιση αυτής τής ίδίας τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Η ευθύνη γι' αυτόν τόν κύκλο τών παραλείψεων και τών ένεργειών βαρύνει πρωτίστως τόν διοικητικό φορέα και πίο συγκεκριμένα τόν αρμόδιο ύπουργό αλλά και πίο έκροσώπους τών δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας — του έφοπλισμού και τών ναυτικών.

Η κατάσταση πού έχει δημιουργηθεί σήμερα είναι άπόρροια:

Πρώτο, τής αδυναμίας του ύπουργού Ναυτιλίας νά ξεκαθαρίσει άμέσως μόλις δημιουργήθηκε τό ζήτημα εάν οι ναυτικοί υπάγονται ή όχι στην Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου του Όκτωβρίου του 1985 και τής άλλοπρόσβαλλης τακτικής πού άκολουθήσε έν συνέχεια όταν γύρω στό τέλος του καλοκαιριού πήρε κάποιο πράσινο φώς από τά άνώτερα κυβερνητικά κλιμάκια και έσπευσε νά συνδέσει τά μέτρα για τή βελτίωση τής άνταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου μέ τήν ύπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων.

Δεύτερο, τής στάσεως τών έκπροσώπων του έφοπλισμού πού δέν άποφάσισαν τήν άμεση χορήγηση (άπό τήν 1 Ιανουαρίου 1986) τής αυτόματης τιμάρθμικης άναπροσαρμογής στους ναυτικούς παρά τό γεγονός ότι ύποστήριζαν σέ όλους τούς τόννους ότι είναι ύποχρεωμένοι νά σεβασθούν στο άκέραιο τήν είσοδηματική πολιτική και τήν Πράξη Νομο-

θετικού Περιεχομένου.

Και, τρίτο τής στάσεως τών έκπροσώπων τών ναυτεργατικών όργανώσεων και τής διοικήσεως τής ΠΝΟ πού δέν ζήτησαν, μέ τή μαχητικότητα πού έπιδεικνύουν σήμερα, άμεσα τό ξεκαθάρισμα του θέματος τής ύπαγωγής ή μή και τών ναυτικών στις ρυθμίσεις τής Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου, αλλά και τής άποφάσεώς τους για τήν κήρυξη άπεργίας τή στιγμή πού γνωρίζουν ότι ή άπεργία αυτή θά λειτουργήσει σαν μπουμεραγκ και θά πλήξει μόνο τούς ναυτικούς οι όποιοι δέν έχουν τίς δυνατότητες τών έπιλογών πού διαθέτουν οι έφοπιστές και γι' αυτό άλλωστε προσπάθησαν, ταυτόχρονα μέ τήν άνακοίνωση τής άποφάσεως νά δημιουργήσουν και ένα άλλοθι άποδίδοντας τίς ευθύνες στην έφοπιστική πλευρά, σαν νά είναι δυνατόν οι ναυτικοί μας και οι οικογένειές τους νά χορτάσουν μέ τίς ευθύνες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στις δύσκολες αυτές στιγμές άπευθύνονται σέ όλους και κυρίως στους ναυτικούς μας οι όποιοι, μαζί μέ τίς οικογένειές τους και τόν τόπο, θά πληρώσουν τελικά, τά σπασμένα, ένω οι διάφοροι καρεκλοκένταυροι θά βουλευθούν πάλι σέ διάφορες κομματικές ή και άλλες θέσεις, όπως έχει γίνει και στο παρελθόν, νά άποτρέψουν τόν τεράστιο κίνδυνο πού έχει δημιουργήσει για τά δικά τους και μόνο συμφέροντα ή άπόφαση τής διοικήσεως τής ΠΝΟ για άπεργία. Νά αξιώσουν τή μόνη λύση πού χρειάζονται και οι ίδιοι και ό τόπος, νά αξιώσουν τά πολλά πλοία μέ Έλληνική σημαία πού θά εξασφαλίσουν τήν άποδοτική άπασχόληση, θά λύσουν όριστικά τά προβλήματα του NAT και θά ενισχύσουν τήν έθνική μας οικονομία για τό καλό όλων μας. Και νά έμποδίσουν όλους εκείνους πού κραυγάζοντας «γαία πυρί μιχθήτω» όδηγούν στην καταστροφή.

Ο ΔΙΑΛΥΤΗΣ

Είμαστε ύποχρεωμένοι νά παραδεχθούμε ότι ακόμη και άν ήθελε ή Πολιτεία νά διαλυσει τό NAT, δέν θά μπορούσε νά βρεί καλύτερο διαλυτή άπό εκείνον πού τοποθετήθηκε στο Ταμείο τών ναυτικών μας για νά τό άναμορφώσει και νά διορθώσει τά κακώς κείμενα πού είχαν δημιουργηθεί άπό τή διοίκηση τών λιμενικών. Αξίος ό μισθός του, ό άνθρωπος τά κατάφερε θαύματα, τό NAT είναι πλέον άνύπαρκτο και ό ίδιος έλεγε τίς τελευταίες ήμέρες ότι τήν Παρασκευή 31 Όκτωβρίου θά έφευγε και αυτός — άλλωστε δέν έχει τίποτε άλλο νά κάνει στο NAT, τό έργο του τό έχει όλοκληρώσει...

• Ένα άπό τά θαύματα πού έχουν έπιτελεσθεί τελευταία στο NAT είναι ή δυσάρεσκια τών συνταξιούχων οι όποιοι κάθε μήνα εξαγείρονται μέ τήν καθυστέρηση πού σημειώνεται στην καταβολή τών συντάξεών τους. Αλήθεια, κανένας δέν μπορεί νά καταλάβει ότι άφού οι συντάξεις θά πληρωθούν έτσι ή άλλως πρέπει νά πληρώνονται στην ώρα τους; Είναι τόσο δύσκολο; Η είναι εύκολότερο νά γράφονται αυτά πού άνέφερε ή άνακοίνωση τής διοικήσεως του NAT πού διανεμήθηκε στις έφημερίδες στις 30 Όκτωβρίου μέ τό δελτίο τύπου του YEN ότι δηλαδή «οι διάφορες κινητοποιήσεις και διαμαρτυρίες (τήν προηγούμενη 29 Όκτωβρίου, είχε γίνει συγκέντρωση διαμαρτυρίας συνταξιούχων στο NAT) είναι άστοχες, άπράδεκτες, άβάσιμες και κατευθύνονται άπό άντιπολιτευτικά κέντρα και γνωστούς άκροδεξιούς έργατοπατέρες, άποβλέπουν δέ στην δημιουργία εύτελών έντυπώσεων και κάθε άλλο παρά τά συμφέροντα τών συνταξιούχων

ναυτικών έξυπηρετούν» — βέβαια ό συντάκτης τής άνακοινώσεως άποφεύγει νά πεί, προφανώς άπό μετριοφροσύνη, τί είναι εκείνο πού έξυπηρετεί τά συμφέροντα τών συνταξιούχων και γενικά τών άσφαλισμένων.

ΘΑ ΒΑΛΕΙ ΜΥΑΛΟ;

Ό κ. Άλεξανδρής γλύτωσε και σ' αυτόν τόν άνασχηματισμό τήν άναδόμηση και παραμένει ύπουργός Ναυτιλίας, παρά τό γεγονός ότι αξιόπιστες πληροφορίες τόν έφεραν μέχρι πρό όλίγων ήμερών άπομακρυνόμενο άπό τήν κυβέρνηση λόγω τής παταγώδους άποτυχίας του ή όποια έχει στοιχίσει πανάκριβα στον τόπο — στή διάρκεια τής ύπουργίας του τό έθνικό μας νηολόγιο έχασε γύρω στα 500 πλοία, πράγμα πού σημαίνει τήν άπώλεια 250 περίπου εκατ. δολλαρίων για τήν έθνική μας οικονομία 12.000 περίπου θέσεων εργασίας για τούς ναυτικούς μας, σέ έτήσια βάση.

Πρέπει νά σημειώσουμε — άν και τό θέμα δέν είναι πλέον αυτό αλλά τό άν θά βάλει μυαλό — ότι οι πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών» για τήν άπομάκρυνση του κ. Άλεξανδρή άπό τήν κυβέρνηση ήταν γνωστές και στον ίδιο και τό μόνο πού τόν ένοχλούσε τίς κρίσιμες μέρες πού πέρασαν μέχρις ότου βεβαιωθεί ότι τελικά παραμένει ήταν ότι μέ τήν άπομάκρυνσή του θά έπιβεβαιώνονταν τά «Ναυτικά Χρονικά»!

Πρέπει ακόμη νά προσθέσουμε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» γνωρίζουν πώς και άπό ποιούς διεσώθη και τίς δύο φορές τήν τελευταία στιγμή ό κ. Άλεξανδρής, αλλά έπαναλαμβάνουμε ότι τό πρόβλημα δέν είναι αυτό

άλλά τό άν θά βάλει μυαλό για νά άποκαταστήσει τίς ζημιές πού προκάλεσε μέ τίς μέχρι τώρα ένέργειες και κυρίως μέ τήν παραλείψει του.

• Οι άσχολούμενοι μέ όποιοδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία διαπίστωσαν μέ ιδιαίτερη θλίψη για μία ακόμη φορά μέ τήν εύκαιρία του προχθεσινού άνασχηματισμού ότι τό ύπουργείο Ναυτιλίας παραμένει πάντοτε τό έσχατο — είναι τό 20ό ένω τό άλλοτε τελευταίο ύπουργείο Βορείου Ελλάδος — βρισκόταν πάντοτε μετά τό ύπουργείο Ναυτιλίας — έχει περάσει τώρα στη δωδεκάτη θέση!.

ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ;

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας έχει παραλύσει πάλι μέ άφορμή τόν νέο όργανισμό του YEN και όλοι άσχολούνται μέ τό θέμα αυτό και μέ τίποτε άλλο. Έμεις δέν θά υπεισέλθουμε σέ λεπτομέρειες, ούτε θά άναφερθούμε στα όσα λέγουν — μέ έπιστολές και άνακοινώσεις — οι λιμενικοί και οι πολιτικοί υπάλληλοι γιατί θεωρούμε, όπως άλλωστε και πολλοί λιμενικοί αξιωματικοί, ότι εκείνο πού προέχει σήμερα δέν είναι ό νέος όργανισμός του ύπουργείου, πού άλλωστε ούτε άπασχολεί αλλά και ούτε ενδιαφέρει τούς δύο κύριους παράγοντες τής Ναυτιλίας — ναυτικούς και έφοπιστές — αλλά ή διάσωση του έθνικού μας νηολογίου τό όποιο εξακολουθεί νά συρρικνώνεται μέ έντονους ρυθμούς.

Αυτό είναι τό πρόβλημα μέ τό όποιο πρέπει νά άσχολούνται όλοι στο ύπουργείο ήμέρα και νύκτα. Και άπορούμε πώς αυτό τό τόσο άπλό αλλά τόσο σοβαρό δέν τό καταλαβαίνουν ούτε ό ύπουργός, ούτε ό γενικός

γραμματέας που έχει πρωτοστατήσει και στη διαδικασία για την κατάρτιση του νέου οργανισμού — όρισμένοι υποστηρίζουν ότι όλα αυτά γίνονται σκόπιμα για να αποσπάται η προσοχή από τα κύρια προβλήματα, μάλιστα αρκετοί έλεγαν ότι και το θέμα της εντάξεως της Θαλάσσιας Οικονομικής 'Αστυνομίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας που ανακίνησε πρό ημερών το YEN σ' αυτό το σκοπό ακριβώς αποβλέπει έχοντας ταυτόχρονα και έναν ακόμη στόχο: Να παραμυθιάσει τις ανησυχίες των λιμενικών που βλέπουν ότι με τον νέο οργανισμό εκπαρθυρώνονται ουσιαστικά από το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Η ΕΙΔΗΣΗ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ!

Ζητούμε συγγνώμη από τους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» γιατί στο προηγούμενο τεύχος παραλείψαμε την είδηση της χρονιάς, τούτέστιν τα εγκαίνια του λιμενικού σταθμού που ιδρύθηκε στα Βασιλικά της Εύβοιας τα οποία όχι μόνο έγιναν από τον Υπουργό Ναυτιλίας, που συνοδεύονταν από τον γεν. γραμματέα του YEN και άλλους αξιωματούχους, αλλά λόγω της σπουδαιότητας του γεγονότος ή σχετική τελετή καλύφθηκε και από τα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης και μάλιστα με εικόνα!

Με την ευκαιρία όμολογούμε ότι από δημοσιογραφική άμελεια αποκρύψαμε από τους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» και άλλες δύο σπουδαίες ειδήσεις που άφορούσαν την κήρυξη των εργασιών δύο ομάδων εργασίας από τον Υπουργό Ναυτιλίας και τα όσα περιπούδαστα είχε πει με την ευκαιρία αυτή ο κ. Υπουργός. Και για την άμελεια μας αυτή που είχε σαν συνέπεια να μην ενημερωθούν οι αναγνώστες μας πάνω στο σπουδαιότερο έργο που συντελείται στο Υπουργείο Ναυτιλίας ζητούμε και πάλι ταπεινά συγγνώμη.

48ΩΡΗ ΑΠΕΡΓΙΑ

Η διοίκηση της ΠΝΟ αποφάσισε την Πέμπτη 30 'Οκτωβρίου την κήρυξη 48ωρης πανναυτικής απεργίας σε παγκόσμια κλίμακα έπειδή θεωρεί ότι οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη νέων συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των ποντοπόρων, μεσογειικών και άκτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων έχουν ναυαγήσει και η απόφαση αυτή γνωστοποιήθηκε άμεσα στις οικείες έφοπλιστικές ενώσεις καθώς και στον Υπουργό Ναυτι-

λίας — ή ΠΝΟ αποδίδει το ναυάγιο των διαπραγματεύσεων σε υπαιτιότητα της έφοπλιστικής πλευράς που την κατηγορεί για άδιαλλαξία, αλλά από την τελευταία δεν είχε υπάρξει ως το μεσημέρι τουλάχιστον της Παρασκευής καμία ανακοίνωση.

Αυτό που η ΠΝΟ χαρακτηρίζει «ναυάγιο των διαπραγματεύσεων» ήταν η διάσταση απόψεων που υπήρξε αναφορικά με το ύψος της αύξησης των αποδοχών των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων στη συνάντηση της διοίκησης της ΠΝΟ με την Ε.Ε.Ε. την Τετάρτη 29 'Οκτωβρίου με θέμα την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως.

Στη συνάντηση εκείνη ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλης πρότεινε να χορηγηθεί στα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων η αυτόματη τιμαριθμική αναπροσαρμογή για το χρονικό διάστημα από 1 'Ιανουαρίου μέχρι 31 'Αυγούστου 1986 και αύξηση 9% από την 1 Σεπτεμβρίου 1986 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1987. Στην ίδια συνάντηση ζητήθηκε από την έφοπλιστική πλευρά να περιορισθούν από 16 σε 8 ώρες οι άργιες που προβλέπονται από τη συλλογική σύμβαση και η αποζημίωση λόγω απολύσεως να καθορισθεί σε 15 ημέρες για όλες τις περιπτώσεις και ανεξάρτητα από την περιοχή απολύσεως του ναυτικού.

Αναφέρεται χωρίς να υπάρχει ανάλογη επιβεβαίωση και μία πρόταση που διατυπώθηκε παρασκηνακά να χορηγηθεί αύξηση 5% από την 1 'Ιανουαρίου μέχρι 30 Σεπτεμβρίου και στους μισθούς που θα είχαν διαμορφωθεί μ' αυτόν τον τρόπο αύξηση 7% για το χρονικό διάστημα από 1 'Οκτωβρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1986.

Μετά τη διαπίστωση της διαστάσεως απόψεων η συνάντηση τερματίστηκε και τα περισσότερα μέλη της 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής της ΠΝΟ κατευθύνθηκαν στα γραφεία της 'Ομοσπονδίας προκειμένου να πραγματοποιηθεί έκτακτη συνεδρίαση για να ληφθούν αποφάσεις. Τελικά η 'Εκτελεστική 'Επιτροπή της ΠΝΟ συνήλθε το μεσημέρι της Πέμπτης 30 'Οκτωβρίου και αποφάσισε την κήρυξη 48ωρης απεργίας την 1η Δεκεμβρίου.

Η γνώμη μας για την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί είναι ότι και η απόφαση για την απεργία αυτή καθεαυτή θα βλάψει άμεσα και μακροπρόθεσμα τα συμφέροντα των ναυτικών μας και στην περίπτωση ακόμα που δεν πραγματοποιηθεί για οποιοδήποτε λόγο. Η γνώμη μας αυτή στηρίζεται στο ρεαλισμό και στη βαθύτατη γνώση της πραγ-

ματικής καταστάσεως και των δυνατοτήτων που υπάρχουν.

Θεωρούμε δικαιοτατο το αίτημα των ναυτικών μας για μία προσαρμογή των αποδοχών τους ώστε να περιορισθεί η ζημία που έχουν όλοι οι εργαζόμενοι και η οποία για τους ναυτικούς μας είναι ακόμη μεγαλύτερη λόγω των δαπανών που έκ της φύσεως της εργασίας τους είναι αναγκασμένοι να κάνουν στο έξωτετικό.

Θεωρούμε όμως επίσης δικαιοτατο και απόλυτως λογική την άποψη ότι δεν πρέπει να επιβαρυνθούν υπέρμετρα τα πλοία με 'Ελληνική σημαία τα οποία εξασφάλισαν τα τελευταία χρόνια την απασχόληση των ναυτικών μας — στην ουσία τα πλοία αυτά επιδότησαν την εργασία των ναυτικών μας οι οποίοι ήταν και οι μόνοι κερδισμένοι από την κίνησή τους, γιατί μόνο αυτοί απολάμβαναν.

Θεωρούμε, τέλος, ότι για το καλό και της Ναυτιλίας, και των ναυτικών, και του τόπου μπορούσε — και μπορεί να βρεθεί — η χρυσή τομή, την οποία οφείλουν να αξιώσουν και οι έφοπλιστές και οι ναυτικοί μας από τους εκπροσώπους τους άμεσως και πριν καταφερθεί κατά της υπό 'Ελληνική σημαία Ναυτιλίας το τελειωτικό κτύπημα που θα σημάνει και το τέλος της.

ΣΟΒΑΡΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Η καταγγελία της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων για τη χρησιμοποίηση ρυμουλκών πλημμυλούς έξοπλισμού και επανδρώσεως και μικρής ιπποδυνάμεως για επιφυλακές στις εγκαταστάσεις των εταιριών πετρελαιοειδών στο 'Ικόνιο και στην 'Ελευσίνα πρέπει να διερευνηθεί άμεσα και μάλιστα ιδιαίτερα σχολαστικά. Όχι απλώς γιατί από τους κανονισμούς λιμένος Πειραιώς και 'Ελευσίνας επιβάλλεται η χρησιμοποίηση ρυμουλκών έπαρκους έξοπλισμού και ικανής ισχύος για να μπορούν να ανταποκριθούν σε έκτακτα περιστατικά, όποτε ενδεχομένως να χρειασθεί ή άμεση απομάκρυνση πλοίων από τις περιοχές με αποθήκες πετρελαιοειδών, αλλά κυρίως για να προστατευθούν οι εγκαταστάσεις και κατά συνέπεια και οι γύρω κατοικημένες περιοχές. Κανένας δεν έχει δικαίωμα και δεν μπορεί — ούτε ακόμη και οι πανίσχυρες εταιρίες πετρελαιοειδών — να εκθέτει, με ενέργειες και παραλείψεις, σε κίνδυνο ολόκληρες περιοχές που ήδη είναι πυκνοκατοικημένες και θέλω να πιστεύουμε ότι εάν η καταγγελία αποδειχθεί αληθινή θα ληφθούν άμεσα όλα τα επιβαλλόμενα μέτρα για να εξασφαλισθούν όσα καθορίζουν οι κανονισμοί και όσα επιβάλλει η λογική και η πρόβλεψη.

ΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ

Απόλυτα σωστή η κίνηση που οδήγησε στη δημιουργία της γραμμής Πάτρας — Τεργέστης γιατί θα εξυπηρετήσει και τις ελληνικές εξαγωγές αλλά και τη ροή φορτίων από τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης (Γαλλία, Γερμανία, 'Ολλανδία κλπ.) και τη Βρετανία προς την 'Ελλάδα και τη Μέση 'Ανατολή και ταυτόχρονα θα μάς απαλλάξει από τις γιουγκοσλαβικές πιέσεις με το θέμα των άδειων διελεύσεως αυτοκινήτων.

Υπάρχει μόνο μία αντίρρηση και μία παρατήρηση.

Η αντίρρηση αναφέρεται και στο πλοίο

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

πού χρησιμοποιείται στη γραμμή, και στη σημαία που φέρει: 'Εφ' όσον στη διαχειρίστρια εταιρία, την HELLENIC CYPRIOT MEDITERRANEAN LINES, μετέχει κατά 70% η 'Ελληνική 'Ακτοπλοία που είναι θυγατρική εταιρία της ETBA, τό πλοίο επρεπε να είναι ελληνικό και να μην νοικιασθεί από ξένους και εν πάση περιπτώσει αφού νοικιασθηκε επρεπε να χρησιμοποιεί την 'Ελληνική και όχι την Κυπριακή σημαία.

Η παρατήρηση αφορά την ίση μεταχείριση: "Όσα έχουν εξασφαλισθεί στο πλοίο αυτό αναφορικά με τη σύνθεση πληρώματος και την εξυπηρέτησή του στο λιμάνι της Πάτρας, να εξασφαλισθούν και στα πλοία με 'Ελληνική σημαία τα οποία καλύπτουν σε μόνιμη βάση και όχι ευκαιριακά τη γραμμή 'Ελλάδος - 'Ιταλίας. 'Αλλιώς και τα πλοία αυτά θα αναγκασθούν να αλλάξουν σημαία για να πετύχουν αυτά που έχουν εξασφαλίσει οι περιπτώσιμακοί ανταγωνιστές τους που τρυγούν την αφορόκριμα του καλοκαιριού και έπειτα εξαφανίζονται.

ΑΝΤΙΔΡΑ Η ΙΤΦ

Η γνωστή μας ΙΤΦ αφού «προστάτεψε» όλους τους έγχρωμους ναυτικούς γεμίζοντας τα ταμεία της με «εισφορές» στρέφει τώρα τα βέλη της και εναντίον της προόδου που συνεπάγεται η αλματώδης εξέλιξη της τεχνολογίας. Έσπευσε, λοιπόν, η ΙΤΦ να διαμαρτυρηθεί στον IMO για την απόφαση της νορβηγικής κυβέρνησης να επιτρέψει την διεξαγωγή ενός πειράματος χρησιμοποίησης ως ενός μόνον ατόμου για την ύπηρεσία της γέφυρας σε τρία νορβηγικά πλοία. Η ΙΤΦ χαρακτήρισε την ενέργεια αυτή αντίθετη με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας του IMO που δεν επιτρέπουν λιγότερα από δύο άτομα στην γέφυρα και επικίνδυνη για την ασφάλεια του πλοίου και προσπάθεια να μειωθεί περαιτέρω τό κόστος της επανδρώσεως των πλοίων.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες ο IMO δέχθηκε την παρέμβαση της ΙΤΦ αλλά υπάρχουν διαταγμοί στο συμβούλιο του για την επιβολή κυρώσεων σε μία χώρα - μέλος.

Τα τρία πλοία που συμμετέχουν στο πείραμα, δύο δεξαμενόπλοια και ένα μπάκερ, ανήκουν σε διαφορετικούς πλοιοκτήτες και είναι εφοδιασμένα συστήματα ασφαλείας και προειδοποίησης ιδιαίτερα υψηλής τεχνολογίας.

Επίσης υπάρχει σύστημα τό οποίο ειδοποιεί ήχητικά τους αξιωματικούς που δεν είναι σε ύπηρεσία, όταν ό αξιωματικός της γέ-

φυρας δεν αντιδράσει σε μία προειδοποίηση μέσα σε 30 δευτερόλεπτα.

Τό νορβηγικό υπουργείο Ναυτιλίας παρακολουθεί τό πείραμα αλλά δεν πιστεύει ότι αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου. Κινησεις για την εφαρμογή παρόμοιου συστήματος εξετάζονται και από την Γαλλία και τη Δυτική Γερμανία και ασφαλώς οι αντιδράσεις της ΙΤΦ δεν πρόκειται να αποτελέσουν φραγμό στην τεχνολογική πρόοδο.

ΑΠΟΔΙΔΕΙ Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ

Αρχισε να αποδίδει καρπούς η γενική αντίδραση που υπήρξε για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που δημιουργούσε στα πλοία που κατέπλεαν σε αυστραλιανά λιμάνια ή πιεστική τακτική των τοπικών γιούνιων για τη διενέργεια επισκευών που δεν ήταν απαραίτητες αλλά εξασφάλιζαν απασχόληση τής ναυπηγοεπισκευαστικής επιχείρησης.

Η κυβέρνηση της χώρας για να λύσει τα προβλήματα που δημιούργησε στο διεθνές εμπόριο της η γενική αντίδραση στίς πιέσεις των αυστραλιανών συνδικάτων, ανακοίνωσε την εφαρμογή ενός νέου συστήματος επιχορήγησης για τα επισκευαστικά ναυπηγεία της Αυστραλίας. Και ελπίζεται ότι με την επιχορήγηση αυτή, η οποία φτάνει τό 30% της αξίας του επισκευαστικού συμβολαίου, θά σταματήσουν οι πιέσεις από τα μαστιζόμενα από την έλλειψη απασχόλησεως εργατικά συνδικάτα, προς τα ξένα πλοία για επισκευές, οι οποίες τής περισσότερες φορές δεν ήταν αναγκαίες.

Η επιχορήγηση θά αφαιρείται άμέσως όταν διαπιστώνονται ενέργειες και πιέσεις των συνδικάτων κατά των ξένων πλοίων για επισκευές.

Αυτή την τακτική, της γενικής αντίδρασεως δηλαδή, επρεπε να έχουμε ακολουθήσει και εμείς για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα τα οποία δημιουργούν στα πλοία τα συνδικάτα και οι τοπικές αρχές στην Κακούτα.

ΟΙ ΚΑΡΤΕΣ ΤΗΣ UNICEF

Εφέτος κλείνουν 40 χρόνια από την ίδρυση της UNICEF, 40 χρόνια συνεχούς προσπάθειας για τη σωτηρία 15 εκατομμυρίων παιδιών, που ζούν στον αναπτυσσόμενο κόσμο.

Με την ευκαιρία αυτής της επετείου, η 'Ελληνική 'Επιτροπή Συνεργασίας με την UNICEF ξεκίνησε τη Χριστουγεννιάτικη έκστρα-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Σταθμών αξιοσημείωτων διά την εξομάλυνση των μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας, εν τη ναυτιλία, διαφορών, διά την άπρόσκοπτον συνεργασίαν εφοπλιστού και ναυτεργάτου, αποτελεί ό δημοσιευόμενος νόμος «περί ρυθμίσεως συλλογικών διαφορών εν τη ναυτική εργασία».

— Παρά του κ. Δ. 'Αγγελάτου ηγορήσθη αντί τιμής 7.800 λιρών τό γαλλικόν έπιβατηγόν ατμόπλοιον «Picard», όπερ τιθέμενον υπό αγγλικήν σημαίαν θά χρησιμοποιηθί υπό του άγοραστου διά τουριστικά ταξίδια ανά την Μεσόγειον.

— Κατά τας διενεργηθείσας συμπληρωματικές εξετάσεις προς απόκτησιν διπλώματος άπομηχανικού γ' τάξεως του Ε.Ν. επέτυχον οι κ.κ. 'Α. 'Αντωνιάδης, Δ. Δημητρόπουλος, 'Α. Κατσαρέλος, Ε. Λαμπρόπουλος, Δ. Νανίδης, Π. Σβορώνος και Β. Στέφας.

— Υπό του πλωτού συνεργείου «Πλειάς» έκτελούντος φαιρικάς εργασίας εις τό Νότιον Αιγαίον έτοποθετήθησιν αυτόματοι φάροι 'Αγκα προς διευκόλυνσιν των άγόνων γραμμών Κυκλάδων, επί του μονήρους σκοπέλου Μύρμηγκας και της Βραχώδους νησίδος 'Αβελο.

— Τό α/π «Νικόλαος Γ. Κουλουκουνητής» έναυλώθη από Σαϊγκόν 4.900 τον. όρύζης διά Σφάξ, 'Οράν, Μασσαλίαν, Σέταν ή Πόρτ Βάντρ, 33/6, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου έως 15 Δεκεμβρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 141/1.11.1936)

τεία για την πρόωθηση των καρτών, ήμερολογίων και δώρων της UNICEF με μεγαλύτερη ελπίδα για ένα καλύτερο μέλλον και για τό σκοπό αυτό άπευθύνθηκε και στην Ένωση 'Ελλήνων Έφοπλιστών ζητώντας να ενισχύσει τό έργο της, στέλλοντας σχετική εγκύκλιο στα μέλη της για την αγορά των προϊόντων της UNICEF.

Στήν έκστρατεία αυτή μετέχουν και τα «Ναυτικά Χρονικά» τό όποία συνιστούν ένθερμως σε όλους να άρχίσουν να χρησιμοποιούν από έφέτος τής κάρτες, τό ήμερολόγιο και τό δώρα της UNICEF.



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE READY TO PROTECT THE INTERESTS OF THE GREEK SHIPOWNERS:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS

* SINGAPORE

* MALAYSIA

* INDIA

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

21 ANNON ROAD
#2008 INTERNATIONAL PT BLDG
SINGAPORE 0557

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Ένας Γάλλος γεωργιστής κατέθεσε έπερώτηση για τον Υπουργό Ναυτιλίας σχετικά με τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες που θα προκαλέσει το πρόσφατο Διάταγμα με το οποίο έπετράφη η πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών μέχρι 75% στα γαλλικά πλοία χύδην φορτίου (στερεών ή υγρών πλήν ακαθάρτου πετρελαίου) που νηολογούνται στη Γαλλική Άνταρκτική και συγκεκριμένα στη νήσο Kerguelen — για την οποία γράψαμε σε προηγούμενο σημείωμά μας.

Το σύστημα αυτό, τονίζει ο γεωργιστής, θα προκαλέσει αύξηση της ανεργίας των γάλλων ναυτικών και συγχρόνως οικονομικές δυσχέρειες στο Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο λόγω μείωσης των εισφορών. Έξάλλου και επειδή τα γαλλικά πλοία που δεν έχουν γαλλικό πλήρωμα απαγορεύεται να προσεγγίζουν στους εθνικούς λιμένες, θα αναγκάσει τους έφοπλιστές να χρησιμοποιούν τους ξένους λιμένες, εκτρέποντας έτσι το έθνικό θαλάσσιο έμποριο.

Απαντώντας ο Υπουργός Ναυτιλίας ισχυρίστηκε ότι η αύξηση της ανεργίας προέρχεται από την κρίση της ναυτιλίας, που αναγκάζει τις έφοπλιστικές εταιρίες να πωλούν τα μη αποδοτικά πλοία τους. Οι πωλήσεις αυτές παρατηρούνται ιδιαίτερα στα πλοία χύδην φορτίων. Γι' αυτό και ειδικώς στα πλοία αυτά δόθηκε η εύχρηια νηολογίσεως στη νήσο Kerguelen ώστε να τους επιτρέψει να διατηρήσουν τουλάχιστον τις θέσεις των Γάλλων αξιωματικών και όρισμένων εκ του πληρώματος, οι οποίες αλλιώς θα έχανοντο όριστικά. Έτσι ελπίζεται παράλληλα να μειωθεί και ο ρυθμός άπωλειών των εισφορών του Άπομαχικού Ταμείου. Τέλος ο κίνδυνος έκτροπής του έμπορίου δεν υπάρχει, διότι τα πλοία του νηολογίου της Kerguelen επιτρέπεται να προσεγγίζουν στους εθνικούς λιμένες εφόσον εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

ΤΩΡΑ ΣΙΩΠΑ

Τό ΥΕΝ που γίνεται λαλιότατο όταν υπάρχει κάποια σπάνια, στους καιρούς μας, ευνοϊκή εξέλιξη — όπως έκανε πρόσφατα με άφορμή την πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους και την περασμένη άνοιξη με το θέμα της εντάξεως στο έθνικό νηολόγιο των τεσσάρων υπερδεξαμενοπλοίων του κ. Λάτση όποτε είχε γίνει και ειδική συνέντευξη τύπου για να ανακοινωθεί τό γεγονός — παριστάνει την Άρσακιάδα όταν οι εξέλιξεις είναι δυσμενείς. Απόδειξη τό γεγονός ότι δεν ανακοίνωσε — τουλάχιστον ως τις 30 Οκτωβρίου — την πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος τον περασμένο Αύγουστο και τό οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αύγουςτου, όπότε σημειώθηκε μείωση 16,1% και 0,4% έναντι του αντίστοιχου μηνός και της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1985.

Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η συνθήκη που ίδρυσε την ΕΟΚ δεν περιέχει καμιά διάταξη σχετική με την προστασία του περιβάλλοντος. Έντούτοις από τό 1973 η Κοινότητα παρουσίασε και έθεσε σε έφαρμογή προγράμματα δράσεως για τό περιβάλλον με βάση τό άρθρο 235 της Συνθήκης που επιτρέπει στο Συμβούλιο να λαμβάνει όμόφωνες αποφάσεις για την ύλοποίηση των στόχων της Κοινότητας.

Όπως είναι γνωστό η δικαιοδοσία των παρακτών χωρών πέρων των χωρικών τους ύδάτων είναι ελάχιστη, δεδομένου ότι στην άνοικτή θάλασσα ισχύει τό δίκαιο της σημαίας. Η διάσκηψη όμως του δικαίου της θαλάσσης επέτρεψε στα παράκτια κράτη να επεκτείνουν τη δικαιοδοσία τους σε ότι άφορά την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Καί πράγματι από τό 1977 οι χώρες μέλη της ΕΟΚ δημιούργησαν μία παράκτια ζώνη αποκλειστικής άλιείας 200 μιλίων που καλύπτει τη Βόρ. Θάλασσα και τον Βόρ. Α-

τλαντικό. Η ζώνη αυτή άποτελεί μία μοναδική Κοινοτική ζώνη μέσα στην όποια η Κοινότητα άσκει την κοινή της πολιτική στον άλιευτικό τομέα.

Τώρα όμως, άφ' ής η ΕΟΚ υπέγραψε τό 1984 τη διεθνή σύμβαση περί του δικαίου της θαλάσσης, άρχισε να γίνεται παραδεκτό ότι υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες για τη δημιουργία Κοινοτικής άρμοδιότητας επί της έν λόγω ζώνης και στο πεδίο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ

Στην τελευταία σύνοδο της Έπιτροπής Άσφαλείας του ΙΜΟ, η πρόταση για την έφαρμογή συστήματος άριθμού άναγνωρίσεως πλοίων, συνάντησε εύρεία και εύνοϊκή ύποδοχή.

Όπως είναι γνωστό, σύμφωνα με την πρόταση αυτή, σε κάθε πλοίο θα άντιστοιχεί ένας άριθμός ταυτότητας που θα παραμένει άμετάβλητος, άσχετα από τους έκαστοτε ιδιοκτήτες ή τα έκαστοτε όνόματα του πλοίου. Με αυτόν τον τρόπο ελπίζεται ότι τα πλοία θα είναι καλύτερα έξοπλισμένα για την άποκάλυψη των ναυταπατών, την παράβαση των κανονισμών προστασίας από τη θαλάσσια ρύπανση και την ένίσχυση της άσφαλείας. Τονίζεται έξάλλου ότι με τό σημαντικό σύστημα, τό όνόματα ή οι άριθμοί που δίνονται στα πλοία για άναγνώριση, μπορούν να αλλάξουν εύκολα με τη μεταβολή έθνικότητας, την άλλαγή πλοιοκτησίας ή και άπλως με τη μετανολόγηση ή μετονομασία. Άντίθετα με τό προτεινόμενο σύστημα δεν θα είναι καν άναγκαίο να χαράσσεται ο άριθμός νηολογίου στην πρύμνη ή την παρεία του πλοίου, δεδομένου ότι θα εμφάνεται στο έκαστοτε έγγραφο έθνικότητας του πλοίου, παραμένοντας άμετάβλητος σ' όλη τη διάρκεια της ζωής του.

ΒΥΘΟΚΟΡΟΙ

Η συντήρηση των διωρύγων, των διαύλων προσβάσεως προς τους λιμένες και των πλωτών ποταμών, άπαιτεί συνεχείς και άπανηρές έργασίες, τις όποιες έξασφαλίζουν διάφοροι τύποι μηχανημάτων, άνάλογα με τις συνθήκες της έκβάθυνσης και με τό επιδιωκόμενο έργο. Σε θαλάσσιες έκτάσεις με κινητή ήλυ ή μαλακό πυθμένα χρησιμοποιούνται συνήθως πλωτές άναρροφητικές βυθοκόροι, που είναι άληθινά πλοία, έφοδιασμένα με ένα ή δύο άρθρωτούς άναρροφητήρες που τό ένα τους άκρο φθάνει στο βυθό. Οι άντλίες άναρροφούν ένα μίγμα ήλως και νερού που διοχετεύεται στις κατάλληλες δεξαμενές του σκάφους. Όταν η βυθοκόρος γεμίσει, πηγαίνει στον τόπο άποθηκέυσεως, που συχνά απέχει πολύ από τον τόπο έκσκαφής, για να άδειάσει τό ύλικό της.

Συνήθως όταν άκούμε για αυτά τά λεγόμενα «βοηθητικά ναυπηγήματα» δεν φανταζόμαστε ότι πρόκειται για σκάφη μεγάλης άξίας και ύψηλης τεχνολογίας. Κι όμως μία σύγχρονη άυτοκίνητη πλωτή βυθοκόρος ικάνότητας 2.000 κ.μ. άποτελεί σήμερα επένδυση της τάξεως των 15 ή 20 έκατομ. δολλαρίων. Καταναλίσκει πάνω από ένα έκατομ. δολλαρίων για καύσιμα, θέλει για συντήρηση περί τό 1,5 έκατομμυρίων τό χρόνο και έχει ώριαίο κόστος έκμεταλλεύσεως 1.300 δολάρια.

Γι' αυτό και στον τομέα των βυθοκορήσεων η έφαρμογή των σύγχρονων τεχνολογι-



P. WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) Co. LTD.

Serving Greek Shipping over one century

World wide representatives in Greece for Shipyards in:

ROTTERDAM	DURBAN	RIO DE JANEIRO	HALIFAX
PALERMO	JEDDAH	SAN FRANCISCO	INSCHON - S. KOREA
SINGAPORE	DUBAI	GLASGOW	TAIWAN

Exclusive representatives for:

JARDINES SHIPPING AGENCIES IN:

Singapore, Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand, Hawaii

WILLEM POT B.V., Rotterdam - Anchors, Chaincables, winches, pumps

Sale and Purchase — Demolition Brokers

T. J. GIAVRIDIS - Director

67, Akti Miaouli - 185 37 Piraeus

Phones: 4523601/3 — Telexes: 212527/212332 PWR GR

κων μεθόδων άρχισε πολύ ένωρίς. Έτσι οι βυθοκόροι ύπήρξαν μεταξύ των πρώτων σκαφών που έφοδιάστηκαν με μέσα ραδιοεντοπισμού, άπεικονητών πορείας, μετρητών ύψους παλιρροίας κ.λπ. Ο έλεγχος της έκσκαφής, που γινόταν άλλοτε με άπλά μηχανικά μέσα, έπιτυγχάνεται σήμερα με άρτιώτατους ηλεκτρονικούς δείκτες με άπειρώς άκριβέστερα άποτελέσματα. Ένώ τέλος ο έξοπλισμός πληροφορικής που διαθέτουν οι τελειότερες βυθοκόροι αναφέρεται συγχρόνως στη ναυσιπλοία, τη βυθομέτρηση, την πρόωση, τη βυθοκόρηση και ακόμα τη διαχείρηση του σκάφους.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ 1985

Από τα στατιστικά στοιχεία του Λούδς Ρέτζιστερ για τα ναυτικά άτυχήματα του 1985, προκύπτει ότι κατά τό έτος αυτό διεγράφησαν λόγω όλικής άπώλειας 307 πλοία συνολικού τοννάζ 1.651.210 τον. γκρός. Η χώρα μας έμφανίζεται πρώτη στον σχετικό πίνακα με 343.000 τον. γκρός, έναντι 296.000 τον. του Παναμά, 178.000 τον. της Κύπρου και 107.000 τον. της Λιβερίας.

Για την κατά κατηγορία άτυχήματος κατάταξη των άπωλειών, παρέχονται τα ακόλουθα στοιχεία:

Ναύγια: 108 πλοία 242.234 τον. γκρός. Το μεγαλύτερο άπώλεσθέν σκάφος της κατηγορίας αυτής ήταν τό Νοτιοκορεατικό μικτό σκάφος «Hope Star», 66.543 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που βυθίστηκε άνοιχτά της Καζαμπλάνκας λόγω τρικυμίας.

Προσαράξεις: 74 πλοία 257.429 τον. γκρός, με μεγαλύτερο τό ελληνικό φορτηγό «Στάμης», 30.315 τον. ναυπ. 1972, τό όποιο προσάραξε 12 μίλια βορείως της Δουκέρκης.

Πυρκαγιές - έκρήξεις: 48 πλοία 276.126 τον. γκρός, με μεγαλύτερο τό παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Peliagen One» 19.070 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1982, που έξερράγη σέ Ισπανικό λιμένα.

Συγκρούσεις: 35 πλοία 89.481 τον. γκρός με μεγαλύτερο τό ελληνικό πετρελαιοφόρο «Πάμος» 51.616 τον. γκρός του 1969, τό όποιο συγκρούσθηκε με ισπανικό δεξαμενόπλοιο στά στενά της Μεσσήνης.

Προσκρούσεις: 10 πλοία 13.670 τον. γκρός, με μεγαλύτερο τό παναμαϊκό φορτηγό «Sun Eel», 3.449 τον. του 1966, που προσέκρουσε στό μώλο του λιμένος Μουρόραν.

Έξαφανίσεις: Δύο πλοία 28.570 τον. γκρός, με μεγαλύτερο τό παναμαϊκό μεταλλευματοφόρο «Atctic - Carrier» 28.413 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1966, τό όποιο έξαφανίσθη αΐτανδρο στό Νοτ. Άτλαντικό.

Άλλες αίτίες: (μεταξύ των όποιών και πολεμικές): 30 πλοία 743.700 τον. γκρός, με μεγαλύτερο τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο Fairship L., 131.054 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1974 τό όποιο χτυπήθηκε από πύραυλο στόν Περσικό.

ΣΥΓΚΡΑΤΗΜΕΝΗ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Σειρά θεμάτων που άπασχολούν τους άνεξάρτητους έφοπλιστές πλοίων ξηρού φορτίου, συζήτησε ή έκτελεστική έπιτροπή της Ίντερκάργκο που συναντήθηκε στό Λονδίνο στίς 21 Όκτωβρίου.

Στήν εισαγωγική του όμιλία ό κ. Άριστ. Καραγεώργης πρόεδρος της Ένώσεως των άνεξάρτητων έφοπλιστών που μετέχουν στήν Ίντερκάργκο, χαιρέτησε με συγκρατημένη αισιοδοξία τη σχετική βελτίωση που παρουσίασε ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου τό τελευταίο δίμηνο, ύπογραμμίζοντας ταυτόχρονα ότι είναι τό πρώτο στάδιο μιάς μακράς πορείας που άπαιτείται νά διανυθεί με περίσκεψη μέχρις ότου οι ναύλοι στά φορτηγά φθάσουν σέ ικανοποιητικά επίπεδα.

Κατά τη συνάντηση έθίγησαν ακόμη ή παρατηρούμενη τούς τελευταίους μήνες άνοδος των παραγγελιών σέ ναυπηγεία της Άπω Άνατολής και ειδικότερα της Νοτ. Κορέας, κυρίως για δεξαμενόπλοια και πλοία παραγωγών πετρελαίου και ή ένταση των άεροπορικών έπιδρομών που πλήττουν έμπορικά πλοία στόν Περσικό Κόλπο. Παρά τό γεγονός ότι οι περισσότερες άπώλειες άφορούν δεξαμενόπλοια, ή Ίντερκάργκο συντάσσεται με την Ίντερτάνκο, τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο και την BIMCO στίς προσπάθειες έξοικονομήσεως του προβλήματος με στόχο τόν περιορισμό των επιθέσεων σέ πλοία και τόν τραυματισμό άθών ναυτικών.

Τέλος, στήν συνάντηση της Ίντερκάργκο συζητήθηκε και τό καιριο θέμα του μειωμένου ήθους που παρατηρείται τά τελευταία χρόνια στίς ναυτιλιακές συναλλαγές και κάλεσε τά μέλη της νά προσέξουν ιδιαίτερα τό άνησυχητικό φαινόμενο των άνυπόληπτων ναυλωτών με στόχο τόν σταδιακό άποκλεισμό τους από τός συναλλαγές. Άκόμη έδόθη ή διαβεβαίωση ότι ή Ίντερκάργκο είναι διατεθειμένη νά συνεργασθεί με άλλους Όργανισμούς για την άντιμετώπιση του κοινού αυτού προβλήματος όλων των άνεξάρτητων έφοπλιστών.

ΜΟΝΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ Η ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ

Ο ύπουργός Ναυτιλίας δήλωσε ότι δέν έχει ύποβάλει παραιτήση ό σημερινός άρχηγός του Λιμενικού Σώματος και είμαστε ύποχρεωμένοι νά άποδεχθούμε τη δήλωση αυτή, άν και θεωρούμε ότι ή μόνη ύπηρεσία που μπορούσε (και μπορεί) νά προσφέρει (και στή Ναυτιλία και στό Λιμενικό Σώμα) είναι νά παραιτηθεί άμέσως.

Με την εύκαιρία θέλομε νά ύπογραμμίσουμε ότι ή παρουσία του άρχηγού του Λιμενικού Σώματος στήν έναρξη της διεθνούς συναντήσεως για την παγκόσμια οικονομία και τίς ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις που έγινε πρό ήμερών στή Ναυτιλιακή Λέσχη προκάλεσε άπορίες σέ πάρα πολλούς και ειδικό-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Διαβάζοντας κανείς τό τελευταίο τεύχος της τριμηνιαίας έπιθεωρήσεως Surveyor που εκδίδει ό Άμερικανικός Νηογνώμων και ειδικότερα τό κεφάλαιο που άφιερώνει στή συνεργασία του με τίς ναυτικές και ναυτιλιακές ύπηρεσίες της χώρας, μπορεί νά κάνει όρισμένες χαρακτηριστικές διαπιστώσεις για τά διοικητικά πράγματα της ναυτιλίας.

Η πρώτη είναι ότι ό νέος Άρχηγός της Coast Guard ανέλαβε τά καθήκοντά του για τέσσερα όλόκληρα χρόνια (four year assignment) κατά τη διάρκεια των όποιών, σίγουρος για τη θέση του, θά έφαρμόσει τό πρόγραμμά του.

Η δεύτερη αναφέρεται στό διορισμό ως έπικεφαλής της Ναυτιλιακής Διοικήσεως (Maritime Administration) ενός πρώην άνωτέρου άξιωματικού της Coast Guard με πτυχίο θετικών έπιστημών και Νομικής, ό όποιος είχε ύπηρετήσει σέ διάφορες περιφερειακές και κεντρικές ύπηρεσίες, από τίς Λιμενικές Άρχές και τη κυβέρνηση περιπολικού σκάφους μέχρι τό Ναυτιλιακό Κοινοβουλευτικό Γραφείο και τό Ύπουργείο Μεταφορών.

Παρά τίς παραδοσιακές διαφορές που παρουσιάζει επί του προκειμένου τό άμερικανικό σύστημα (οι όποιες πάντως διαρκώς περιορίζονται με την αύξηση των έμποροναυτικών άρμοδιοτήτων της Άκτοφυλακής και τη διεύθυνση της στή Ναυτιλιακή Διοίκηση) ή άνωτέρω έπιλογή άποδεικνύει πόση σημασία άποδίδεται στή συνύπαρξη της ναυτικής, διοικητικής, και έπιστημονικής μορφώσεως.

Εμείς λοιπόν είχαμε την τύχη νά διαθέτουμε ένα ένιαίο κρατικό διοικητικό φορέα με στελέχη που συνδυάζουν την πείρα της έκτελεστικής ύπηρεσίας με την έπιτελική - έπιστημονική γνώση. Και αντί νά φροντίσουμε για την αναγκαία βελτίωση του συστήματος, με την όλόκληρωση της επαγγελματικής μορφώσεως των στελεχών (ναυτική - έπιστημονική κατάρτιση, μετεκπαίδευση, έξειδίκευση) επιδιώκουμε μιά άμελέτητη διαίρεση του ναυτιλιακού κρατικού φορέα, ή όποια αίρει άκριβώς τη βάση ενός επαγγελματικού συνδυασμού του όποιου άναγνωρίζεται παγκοσμίως σχεδόν ή χρησιμότης.

τερα σέ όσους γνωρίζουν τίς αντίληψεις του, άπορίες που έκφράσθηκαν με τό έρώτημα: Μά τί ήρθε νά κάνει αυτός εδώ;

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

Telexes: 23867 or 21017 FAROS · AR
21331 ARGO · AR.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ο Οκτώβριος δέν παρουσίασε τίποτα τό καινούργιο. Η αναμενόμενη μέ ανυπομονησία έτήσια σύνδοτος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου καί τής Διεθνούς Τραπεζής, δέν απέδωσε τίποτα τό συγκεκριμένο.

Παρά τήν πίεση, τών ΗΠΑ πρὸς τίς κυβερνήσεις τής Δυτ. Γερμανίας καί τής Ιαπωνίας, οὔτε ἡ μία, οὔτε ἡ ἄλλη δέχτηκαν νά μειώσουν τό προεξοφλητικό τους ἐπιτόκιο γιά νά προκληθεῖ μιά ἀνάκαμψη στό ρυθμό ἐσωτερικῆς κατανάλωσης καί αὐξηση τών εἰσαγωγών.

Η ἰδιωτικοποίηση πού ἄρχισε στήν Ἀγγλία (Ταχυδρομεία, πετρέλαια, αὐτοκινητοβιομηχανίες) καί συνεχίστηκε στήν Γαλλία (Renault, Bull, A.G.F.) καί Δ. Γερμανία (Volkswagen, Veba κλπ.) καί Ἰταλία, πρὸς τό παρόν καρκινοβατεῖ.

Η Εὐρωπαϊκή Ἐπιτροπή προβλέπει γιά τό 1987 μιά ἀνοδο τοῦ α.ε.π. τών χωρῶν μελῶν σέ 2,8% ἔναντι 2,5% γιά τό 1986 καί μιά μικρή μείωση στήν ἀνεργία 11,7 ἔναντι 11,9 τοῦ ἐνεργοῦ πληθυσμοῦ τό 1986. Ἐπίσης προβλέπει μιά μικρή ἀνοδο τοῦ πληθωρισμοῦ πού θά ὀφείλεται στήν ἀνάκαμψη τών τιμῶν τών καυσίμων.

Τό Δολλάριο

Μετά τήν καθίζηση τοῦ Σεπτεμβρίου τό χρηματιστήριο ἀξιών τής Νέας Ὑόρκης παρουσίασε σοβαρή ἀνάκαμψη χωρίς ὅμως νά φθάσει ὁ δείκτης Dow Jones τά προηγούμενα ὑψηλά ἐπίπεδα τών 1920 μονάδων.

Ἐν τών μεταξύ ὁ προβληματισμός, σχετικά μέ τήν συνέχιση τοῦ τεράστιου ἐλλείμματος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἰσοζυγίου (18.04 δισεκ. τόν Ἰούλιο, 13.32 δισεκ. τόν Αὐγουστο) παραμένει. Ὑπάρχει τό ἐρώτημα πού πρέπει νά πέσει ἡ τιμή τοῦ δολλαρίου γιά νά ὑπάρξει αἰσθητή μείωση τών εἰσαγωγῶν, ἰδιαίτερα ἀπό τήν Ἰαπωνία καί τήν Δ. Γερμανία. Ἡ δὴ πέρασε ἕνας χρόνος ἀπό τόν Σεπτέμβριο 1985 πού ἀπεφασίσθηκε ἀπό τίς πέντε μεγά-

λες βιομηχανικές χώρες ἡ συνδιασμένη παρέμβαση γιά μιά μείωση τών τιμῶν τοῦ δολλαρίου, πού πέτυχε πέραν τών προσδοκιῶν, ἐπιτυχάνοντας πτώση τοῦ δολλαρίου ἀνω τοῦ 30% ἀλλά τά ἀποτελέσματα ἀργοῦν νά ἐμφανισθοῦν.

Ἐκτός ἀπό τό τρομακτικό ἐλλείμμα στό Ἐμπορικό Ἰσοζύγιο (προβλέπεται ἐλλείμμα 175 δισεκ. δολλ. γιά τό 1986) ὑψίζεται καί τό κολοσσιαῖο ἐλλείμμα στόν κρατικό προϋπολογισμό πού προβλέπεται παρά τίς διάφορες περικοπές νά ξεπεράσει τά 200 δισεκ. δολλάρια.

Ὅσον ἀφορᾷ τόν ρυθμό ἀνάπτυξης, ἡ κυβέρνηση προβλέπει ἕνα 3,5% γιά τό τελευταῖο τρίμηνο τοῦ 86 καί 3% - 4% γιά τό πρῶτο τρίμηνο τοῦ 87. Τουναντίον οἱ ἐμπειρογνώμονες προβλέπουν ἀνοδο 2,5% γιά τό τελευταῖο τρίμηνο καί 1,5% - 2,2% γιά τό πρῶτο τρίμηνο τοῦ 1987.

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ πληθωρισμός ἔχει πέσει στό 1,5% ἀλλά ὑπολογίζεται ὅτι μέ τήν μείωση τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου καί τῆς πιθανῆς ἀνόδου τών τιμῶν τοῦ πετρελαίου ὁ πληθωρισμός τό 1987 θά κυμανθεῖ στά 3,5% - 4%.

Ἀρνητικό στοιχεῖο ἀποτελεῖ ἐπίσης ἡ ἀνεργία πού γιά πρώτη φορά φέτος, παρουσιάζει τόν Σεπτέμβριο μιά μικρή ἀνοδο. Παρ' ὅλα αὐτά στό τέλος τοῦ μηνός τό δολλάριο ἀνέτρεψε πολλές ἀπό τίς προβλέψεις. Στίς 22 Ὀκτωβρίου εἶχαμε τήν ἀνακοίνωση τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου ὅτι τόν Σεπτέμβριο οἱ παραγγελίες εἶχαν αὐξηθεῖ κατά 5% περίπου ἔναντι μειώσεως κατά 2,1% τόν Αὐγουστο. Ἐτσι τό δολλάριο ξεπέρασε γιά λίγο τά 2 μάρκα καί τά 160 γιέν, ἔναντι τοῦ προηγούμενου κλεισίματος στίς 21 Ὀκτωβρίου 1.97 καί 1.53 ἀντιστοίχως.

Ἡ ἀνοδος τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γιέν, ὀφείλεται σέ ἀθρόες ἀγορές δολλαρίων ἀπό τούς Ἰάπωνες πρὸς ἐπένδυση σέ χρεώγραφα ἡ ἀπλῶς σέ καταθέσεις πού ἀποφέρουν πολύ ὑψηλότερα ἐπιτόκια.

Τό Ἰαπωνικό Γιέν

Τά ὑψηλά ἐπίπεδα πού ἔφθασε τό γιέν, προβληματίζει τήν βιομηχανία. Ἴσως γιά πρώτη φορά στά τελευταῖα 10 χρόνια παρουσιάζει πτωτική τάση, ἐνῶ προβλέπεται γιά τό 1987 μιά σοβαρή μείωση τοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης.

Παρά ταῦτα οἱ ἐξαγωγές τόσο πρὸς τίς ΗΠΑ, ὅσο καί στίς χώρες τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, συνεχίζουν μέ ὑψηλό ρυθμό μέ ἀνοίγματα πολλῶν δισεκ. δολλαρίων ὑπέρ τῆς Ἰαπωνίας, καί τοῦτο παρά μιά ἀνοδο τών εἰσαγωγῶν ἀπό τίς ΗΠΑ τῆς τάξεως τοῦ 20,7%.

Παρά τήν παρεμβολή τῆς Κεντρικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἰαπωνίας, τό γιέν πλησιάζει τά δολλ. 1 = γιέν 150, τιμή πού ἀρχίζει νά ἐπιδρά ἀρνητικῶς σέ σειρά ὁμοῶν προϊόντων πού παράγονται τόσο στήν Ν. Κορέα, ὅσο καί στή Ταϊβάν καί Χόγκ Κόνγκ σέ πολύ χαμηλότερες τιμές, καθώς τά νομίσμάτα τους εἶναι συνδεδεμένα μέ τό δολλάριο καί ἔτσι οἱ τιμές τους στήν Ἀμερικανική ἀγορά δέν αὐξήθηκαν.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Ἐάν ἐξαίρεσει κανεῖς τήν ἀνεργία πού συνεχίζει νά ξεπερνᾷ τό 10% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, ὅλοι οἱ ἄλλοι δείκτες φέρουν τήν Γερμανική οἰκονομία στήν πλέον ἐπιζήλο θέση τών Δυτικῶν χωρῶν.

Ἐτσι παρατηρεῖται ἀρνητικός πληθωρισμός ἀπό τόν Ἀπρίλιο τοῦ 1986, μέ - 0,4 τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1986. Τό κόστος ζωῆς ἐπηρεάστηκε ἀπο τῆ μείωση τών τιμῶν τοῦ πετρελαίου καί τῆ μείωση τών τιμῶν τοῦ δολλαρίου. Οἱ δύο αὐτοί παράγοντες μαζί, προκάλεσαν ἀφ' ἑνός τήν κατακόρυφη πτώση τών τιμῶν ἐνεργείας καί ἀφ' ἑτέρου τήν πτώση τών τιμῶν τών εἰσαγόμενων εἰδῶν ἀπό τήν Ἀμερική.

Βεβαίως ἡ ἀνοδος τοῦ Γερμανικοῦ μάρκου ἐπηρεάζει δυσμενῶς τό δυναμισμό τῆς Γερμανικῆς οἰκονομίας (βιομηχανική παραγωγή - 0,3 τόν Αὐγουστο) πλην ὅμως ὁ ρυθμός ἀνάπτυξης παραμένει ἀπό τούς ὑψηλότερους τῆς Εὐρώπης 3% γιά τό 1986, 3,2%

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 and 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 & Iasonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

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

γιά το 1987. 'Εξ' άλλου τό 'Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών προβλέπεται νά παρουσιάσει πλεόνασμα γιά τό 1986 τής τάξεως τών 63 δισεκ. μάρκων.

Είναι φυσικό λοιπόν ότι παρά τήν παρέμβαση τής Bundesbank τό δολλάριο έπεσε γιά πρώτη φορά φέτος κάτω από 2 μάρκα, ενώ στίς 24.10 ξεπέρασε τά 2 μάρκα χωρίς καμιά παρέμβαση.

Λίρα 'Αγγλίας

'Η λίρα 'Αγγλίας στίς 17 'Οκτωβρίου έπεσε στο χαμηλότερο επίπεδο έναντι του Γερμανικού μάρκου, Λιρ. 'Αγγλ. 1 = Μάρκ. 2.82 καί τούτο παρά τήν υποστήριξη τής Τράπεζας τής 'Αγγλίας.

Μερικές μέρες αργότερα, ύπηρεξε ή συνάντηση στο Λονδίνο τής κ. Θάτσερ μέ τόν πρόεδρο τής Bundesbank πού πολλοί νόμιζαν ότι προοιωνίζε τήν ένταξη τής στερλίνας στο Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα. Αύτές οι φήμες διαψεύστηκαν από τόν Υπουργό Οικονομικών κ. Λώζον ό όποιος δήλωσε ότι ό χρόνος ήταν ακατάλληλος γιά ένα τέτοιο βήμα.

Πάντως, τό τραπεζικό επιτόκιο αύξήθηκε από 10% σέ 11% σέ μία προσπάθεια στήριξης τής στερλίνας, αφού τό 'Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών προβλέπεται έλλειμματικό γιά τό 1986 έναντι πλεονασματικού τό 1985.

Τέλος, στίς 27 'Οκτωβρίου άνοιξε τό χρηματιστήριο άξιών του Λονδίνου στίς ξένες Τράπεζες καί τούς διεθνείς χρηματιστηριακούς οίκους. 'Ετσι θεωρείται ότι θά διευκολυνθεί ή ιδιωτικοποίηση τών μετοχών πολλών Βρετανικών Συγκροτημάτων όπως ή British Gas καί ή B.P.

'Η 'Ιταλική Λιρέττα

'Ολοι οι δείκτες τής 'Ιταλικής οικονομίας γιά τό 1986 παρουσιάζονται ευνόικοι.

'Ηδη προβλέπεται ότι τό 'Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών θά παρουσιάσει πλεόνασμα τής τάξεως του 1,2% του α.ε.π., έναντι έλλειμματος 1% τό 1985.

'Εξ άλλου προβλέπεται ρυθμός οικονομι-

κής ανάπτυξης 2,8% γιά τό 1986 καί 3,6% τό 1987.

'Ο πληθωρισμός έχει πέσει στά 4%, από τά χαμηλότερα επίπεδα πού γνώρισε ποτέ ή 'Ιταλία, ενώ ή άνεργία συνεχίζει νά μαστίζει τόν εργατικό κόσμο καί ιδιαίτερα τήν Ν. 'Ιταλία καί τούς νέους μέ ποσοστό 12,8% του εργατικού δυναμικού.

'Από τήν άρχή του έτους ή λιρέττα παρουσιάζει άνοδο έναντι του δολλαρίου τής τάξεως του 18%.

Τό Φράγκο Γαλλίας

Στήν Γαλλία παρά τήν πανεθνική άπεργία τών δημοσίων υπαλλήλων τής 21 'Οκτωβρίου γιά μία αύξηση τών αποδοχών καί τήν άποτροπή μείωσης τών θέσεων εργασίας, τά πράγματα δέν πάνε καθόλου άσχημα. 'Ετσι έχομε μία αύξηση του άκαθαρίστου έθνικού προϊόντος γιά τό δεύτερο εξάμηνο, πού άναμένεται νά ξεπεράσει τό 1,2%.

Δυστυχώς ή άνεργία-παραμένει ύψηλή (10,5% του εργατικού δυναμικού) καί γιά τό 1987 προβλέπεται μικρή επιδείνωση (10,7%).

Τουναντίον ό πληθωρισμός βρίσκεται υπό έλεγχο καί είναι από τούς χαμηλότερους τών τελευταίων 10 έτών.

'Η άνοδος του Γαλλικού φράγκου έναντι του δολλαρίου από τόν Φεβρουάριο του 1985, πού ένα δολλάριο ίσοδυναμούσε πρós 10.27 φρ. έχει ξεπεράσει τό 40%.

'Η Δραχμή

Συνεχίζοντας τήν πολιτική διολίσθησης, ή Τράπεζα τής 'Ελλάδος άφησε τήν δραχμή νά πέσει σέ χαμηλότερα επίπεδα όσον άφορά τά βασικά Εύρωπαϊκά νομίσματα.

Αίσθητή γίνεται ή ύποτίμηση τής δραχμής όταν συγκριθούν οι τιμές 'Οκτωβρίου 1986 μέ τίς τιμές 'Οκτωβρίου 1985. 'Ετσι βλέπομε άποκλείσεις τής τάξεως του 15,4% πρós τό γιέν, 13,3% πρós τό Γερμανικό μάρκο, 12,7 πρós τό 'Ελβετικό φράγκο, αλλά καί 12,1% έναντι τής 'Ιταλικής λιρέττας. Τουναντίον βλέπομε μία άνοδο έναντι του δολλαρίου ΗΠΑ, τής Λίρας 'Αγγλίας καί του δολλαρίου Αύστραλίας, 11,6, 14,1 καί 20,5 αντίστοιχα,

πού τίποτε δέν δικαιολογεί αφού ό πληθωρισμός τόσο στίς ΗΠΑ όσο καί στήν 'Αγγλία δέν ξεπερνά τό 3% έναντι 23% στήν 'Ελλάδα.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές δολλαρίου (Νέας 'Υόρκης)

	25.9.86	24.10.86	Διαφορά
Μάρκ. Γερμ.	2.0455	2.0360	- 0,5
Φρ. 'Ελβ.	1.6560	1.6765	+ 1.2
Λιρ. 'Αγγλ.	1.4465	1.4125	+ 2.4
Φρ. Γαλλ.	6.7005	6.6580	- 0.6
Γιέν 'Ιαπων.	154.10	1.6170	+ 4.9
Λιρ. 'Ιταλ.	1412.00	1407.00	-0.4

ΠΙΝΑΞ 2

'Επιτόκια Εύρωνομισμάτων (27.10.86)

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6	6 1/16	6 1/16
Μάρκ. Γερμ.	4 9/16	4 5/8	4 11/16
Λιρ. 'Αγγλ.	10 3/4	10 3/4	10 3/4
Φρ. 'Ελβ.	3 1/2	4 1/8	4 1/8
Φρ. Γαλλ.	8	8 7/16	8 9/16

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή - Τιμές FIXING (Τράπεζα 'Ελλάδος)

	25.9.86	27.10.86	Διαφορά
Δολλ. ΗΠΑ	136.345	137.850	- 1.1
Μάρκ. Γερμ.	66.512	67.880	- 2.0
Φρ. 'Ελβ.	82.072	82.230	- 0.2
Λιρ. 'Αγγλ.	197.210	194.500	+ 1.4
Φρ. Γαλλ.	20.325	20.770	- 2.1
Λιρ. 'Ιταλ. (100)	9.6345	9.8100	- 1.8
Γιέν 'Ιαπ. (100)	88.220	86.190	+ 2.3

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina



Diracción telegráfica CORMORAN - BAIREs

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR
A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ «ΚΛΙΜΑΚΤΗΡΙΑΚΟ ΣΥΝΔΡΟΜΟ»
ΛΟΓΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ!

Κύριε Διευθυντά,

Πολύς λόγος γίνεται τελευταία για τα νέα μέτρα στην ναυτιλία αν και τότε θα άνακωναν και τί θα περιλαμβάνουν. Βέβαια εκτιμητέα είναι η προσπάθεια λήψης των ανω μέτρων αλλά για να είναι αποτελεσματικά θα πρέπει να συνοδεύονται και με δραστητικές μεταβολές στην εργατική νομοθεσία αλλά πρώιστα και με μία ρεαλιστική συμπεριφορά των εκπροσώπων της κρατικής εξουσίας και ειδικότερα της Δικαιοσύνης, ώστε να σταματήσει τό, με διαρκώς αυξανόμενο ρυθμό, φαινόμενο να εκδίδονται αποφάσεις έλλιπώς αιτιολογημένες νομικά, με τό σκεπτικό «φτωχός εργάτης πλούσιος εργοδότης».

Σκοπός της επιστολής μου δεν είναι να κρίνω αποφάσεις της Δικαιοσύνης που άλλωστε ούτε δικαίωμα αλλά ούτε και τίς απαραίτητες ειδικές γνώσεις έχω για να τό κάνω, αλλά άπλά να εκθέσω τούς προβληματισμούς μου μήπως και συγκινηθούν κάποτε οί άρμόδιοι και διορθώσουν τό «κακώς κείμενα» στον χώρο μας, όποτε και μόνον θά δούμε τό βαπορία να έπιστρέφουν στην Έλληνική σημαία και τίς επενδύσεις στην στεριά να πάρουν άνοδική πορεία. Τούτο δε διότι φοβούμαι ότι οί άρμόδιοι του τόπου μας δεν έχουν καταλάβει άκόμη ότι ή πρώτη και μεγάλη κακοδαιμονία που άπομακρύνει κάθε είδους επένδυση είναι ή μονόπλευρη και μονολιτική εργατική νομοθεσία καθώς και ό τρόπος άπιονομής δικαιοσύνης όσάκις καλείται να κρίνει κατά περίπτωση. Κάποτε επιτέλους τό κράτος θά πρέπει να άσχοληθεί σοβαρά και να διορθώσει τό παραπάνω «κακώς κείμενα» όποτε πλέον θά μπορούμε να μιλάμε θετικά για μέτρα προστασίας και ένίσχυσης της Έλληνικής Ναυτιλίας και των επενδύσεων. Με άφορμή πρόσφατο πε-

ριστατικό που άποδίδει με άνάγλυφο τρόπο τό όσα εκθέτω παραπάνω, μου δίδεται ή ευκαιρία να διατυπώσω από τίς στήλες του περιοδικού σας όρισμένες σκέψεις και προβληματισμούς μου με την έλπίδα ότι ίσως συμβάλουν στην διόρθωση της σημερινής καταστάσεως.

Τό περιστατικό άφορά σέ ναυτικό που άπελύθη από τόν Πλοίαρχο με τό σκεπτικό ότι έπασχε από κεφαλαλγίες. Ό ναυτικός στην συνέχεια προσπάθησε να τεκμηριώσει ναυτικό άτύχημα, από δήθεν πτώση του στό μηχανοστάσιο, με συνέπεια να υποφέρει από κεφαλαλγίες. Αυτό όμως δεν μπόρεσε να τό επιτύχει έφόσον οί ισχυρισμοί του ήταν και άβάσιμοι και άναπόδικοι, όπως δέχθηκε και ή δικαιοσύνη, ή όποία έπελήφθη κατά την άγωγή του και στους δύο βαθμούς της. Ένώ όμως απέτυχε έντελώς, όπως ήταν φυσικό, στην θεμελίωση εργατικού άτυχήματος και των άπαιτήσεων του από αυτό, επέτυχε να γίνει άποδεκτό από τό Δευτεροβάθμιο Δικαστήριο τό αίτημά του για χορήγηση μισθών άσθενείας τεσσάρων μηνών με ένα αιτιολογικό που έχει κατά λέξη ως έξης: «... σαφώς προκύπτει ότι ό ένάγων παρουσίασε «κοίλη» και «έξαρσι» «άγχώδους καταθλίψεως» σέ συνδυασμό με κρίση άυχενικού συνδρόμου, που όφειλόταν βασικά όλα τό τελευταία σέ «σύνδρομο κλιμακτηριακό» γεγονός που ιατρικά θεωρείται φυσικό, άφου ό παραπάνω ήταν περίπου 45-50 ετών...».

Η παραπάνω άπόφαση και τό αιτιολογικό της έντείνουν τούς προβληματισμούς μου διότι πιστεύω ότι και ή ύπάρχουσα νομοθεσία δεν έφαρμόστηκε άφου είναι γνωστό ότι οί νόμοι περί εργατικών άτυχημάτων και άσθενείων (ή νομολογία και ή θεωρία) χάρασσαν σαφώς τό πλαίσιο στα όποία έμπιπουν οί έννοιες αυτές και άκολουθως προσδιορίζουν τό «έντευθεν δικαιώματα» του εργαζομένου.

Περισσότερο συγκεκριμένα, για να δικαιούται ό ναυτικός άποζημιώσεως από έρ-

γατικό άτύχημα ή άσθένεια πρέπει τό άτύχημά του ή ή άσθένεια να είναι άποτέλεσμα έκτακτης ή έξαφνης επενέργειας αίτιου έξωτερικού και άσχετου με την ύσταση του οργανισμού του παθόντος, τό όποιο όμως συνδέεται με την εργασία του στο πλοίο και να παρουσιάστηκε κατά την έκτέλεση ή έξ άφορμής αυτής με την επί πλέον προϋπόθεση ότι ή έξωτερική αυτή αίτία θά είναι σύμφωνη με τό λοιπό συντρέχοντα περιστατικά πρόσφορος και πραγματική από την όποία και μόνον να άρρώστησε ό ναυτικός. Καθ' όσον δε άφορά στην άσθένεια πρέπει επιπρόσθετα να μην προϋπήρχε της ναυτολόγησής του ή να ύποτροπίασε, προκειμένου ό ναυτικός να τύχει των σχετικών μισθών άσθενείας πάντα βέβαια με την άπαιτήρηση προϋπόθεση ότι ή άσθένεια είναι άπότοκος της επί του πλοίου ύπηρεσίας του. Η έκτίμηση των συγκεκριμένων σέ κάθε ειδική περίπτωση πραγματικών περιστατικών, προκειμένου να ύπαχθούν στον σχετικό κανόνα δικαίου έναπόκειται στην κρίση των ανθρώπων, οί όποιοι ένδεδυμένοι με την ειδική έξουσία θά άποφανθούν «χωρίς φόβο και πάθος» άμερόληπτα και άντικειμενικά επί του έννώπιον των κρινομένου θέματος κατόπιν «ώριμου σκέψεως».

Πώς να έξηγήσει κανείς τό άποτελέσματα της κρίσεως των κρατικών λειτουργών που κατόπιν «ώριμου σκέψεως» κατέληξαν στο άνωτέρω συμπέρασμα ότι ό ναυτικός έδικαιούτο της ύπό του Νόμου προβλεπόμενης άποζημιώσεως λόγω άσθενείας με τό άφελές αιτιολογικό ότι οί πονοκέφαλοι από τούς όποιους έπασχε, οί όποιοι σημειωτέον κατά κοινή πείρα και λογική βασανίζουν καθημερινά όλους σχεδόν τούς ανθρώπους, όφείλοντο σέ «ΚΛΙΜΑΚΤΗΡΙΑΚΟ ΣΥΝΔΡΟΜΟ» άσθένεια που εκδηλώθηκε επί του πλοίου ως έκ της επ' αυτού εργασίας του.

Πρωτάκουστη στα χρονικά της επιστήμης θεωρία, άφουπρώτιστα χαρακτηρίζει τό κλιμακτηριο σύνδρομο σάν άσθένεια, άκολουθως δε παρουσιάζει και τό άνδρικό φύλο ότι πάσχει από αυτήν.

Με βάση τόν κοινό νού, τό διδάγμα της κοινής πείρας αλλά και ιδιαίτερα την ιατρική επιστήμη όσο και αν άνέτρεξα σέ σχετικά συγγράμματα δεν μπόρεσα να έπεκτείω τόν όρον της κλιμακτηρίου και στον άνδρα, καθόσον οί ψυχοσωματικές ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν τό σύνδρομο από καταβολής κόσμου μόνον στο έτερο φύλο κατά



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328



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 100000 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 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

λογική ακολουθία είναι δυνατόν να αποδοθούν.

Οι ένδογενείς και εξωγενείς παράγοντες που συντελούν στην έκδηλωση αυτής της «ασθενείας» μόνον στην ψυχροσύνθεση του γυναικείου φύλου ταιριάζουν και μόνον σ' αυτόν αφήνουν ανεξίτηλα τὰ ίχνη τους, τόσο στην εξωτερική φυσική όσον και στην εσωτερική ψυχική υπόστασή του.

Πέραν όμως αυτού δεν αιτιολογείται και με το πνεύμα του νόμου, ο οποίος θέλει να προστατέψει το άτομο που ασθενήσει στο πλοίο και η ασθένειά του είναι απότοκος της ύπηρεσίας του σ' αυτό.

Πράγματι και αν ακόμη δεχθούμε ότι πασχει και το ανδρικό φύλο από το «κλιμακτηριακό σύνδρομο» πώς είναι δυνατόν να συμπεριλάβουμε τον όρο αυτόν στην έννοια της ασθένειας όπως την θέλει ο νόμος, έφ' όσον αυτή η κατάσταση αποτελεί ένα συνηθισμένο φαινόμενο που πλήτει κατά νομοτελείακή αναγκαιότητα όλα τα άτομα μιάς συγκεκριμένης ηλικίας.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία.

Διά την THE SAINT NAVIGATION CO. LTD.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ

Πειραιάς, 23.10.1986

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ "Η ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ;

"Οχι πώς η κατάσταση στη ναυτική παιδεία ήταν ποτέ ρόδινη.

"Όμως, όλοι περιμένουμε τη βελτίωση. Καί δεν υπάρχει χειρότερο από τις ελπίδες που διαψεύδονται.

Είναι πιά γνωστό πώς στην εποχή μας η μάχη για την κατάκτηση του κόσμου δίνεται στα πανεπιστήμια και στα έρευνητικά κέντρα. 'Η γνώση είναι δύναμη (Fransin Bacon). Είναι δύναμη πλούτος και υγεία. Οι τέσσερις αιώνες που πέρασαν επιβεβαίωσαν αυτά τα λόγια.

"Ένα κοινωνικό σύνολο για να παραμείνει παραγωγικό και ανταγωνιστικό έχει ανάγκη τη γνώση, το λεγόμενο Know How.

Πολλές υποσχέσεις δίνονται τελευταία κι εμείς πάντοτε ελπίζουμε για το καλό της ελληνικής ναυτιλίας.

"Όμως για να δείξ αύριο καρπό στο δέντρο της ναυτιλίας πρέπει να φυτέψεις σήμερα. Σ' αυτό το φυτώριο υπάρχει όλη η έλπίδα για μιά καλή σοδειά στο μέλλον.

Και το έρωτήμά μας υπάρχει πάντα:

Ποιό είναι σήμερα το κίνητρο για την προσέλευση του νέου στο ναυτικό επάγγελμα;

Τό 1947 έγγραψαν εισαγωγικές εξετάσεις στη Σχολή 'Εμποροπλοιάρχων 2.769 νέοι για 16 θέσεις με βάση βαθμολογίας 14. Τελικώς εισήχθησαν και οι 111 που πέρασαν επιτυχώς όλες τις δοκιμασίες με υψηλή βαθμολογία. Μπορώ να αναφέρω πώς σχεδόν όλοι οι μαθητές αυτής της χρονιάς υπήρξαν ή είναι ακόμη αρχιπλοίαρχοι και διευθυντές ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Δηλαδή διαπιστώνουμε μιά πλήρως επιτυχημένη σταδιοδρομία σ' αυτά τα πολύ δύσκολα χρόνια της ραγδαϊότητας τεχνολογικής εξέλιξης.

Γι αυτό κι αναρωτιόμαστε:

Σήμερα ποιές δυνατότητες επιλογής έχουμε; Καί τί μέτρα έχουμε πάρει γι' αυτό; Μήπως παρακολουθούμε το πλοίο που βουλιάζει από την προβλήτα; "Η μήπως είμαστε μέσα στο «Τιτανικός» κι ακούμε μόνο τη μουσική στο σαλόνι;

ΚΩΣΤΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 26/10/86

TEL: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

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

Λύσεις ΣΗΜΕΡΑ γιατί αύριο θά είναι ΑΡΓΑ

Διαβάζω τά «Ναυτικά Χρονικά» πλέον τών 30 ετών, από τόν καιρό πού ό συγγραμμένος ό πατέρας μου ταξίδευε μέ τό «Κυρήνεια», γιά νά μαθαίνουμε πού ήταν τό πλοίο — καί θυμάμαι τά λίγα πλοία υπό 'Ελληνική σημαία πού είχε τότε στή λίστα του τό περιοδικό, τό περιοδικό τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τά χρόνια πέρασαν καί οι σελίδες μέ τά πλοία αυξάνονταν γιατί περιελάμβαναν συνεχώς νεώτερα καί μεγαλύτερα πλοία, αλλά τά τελευταία χρόνια παρακολουθώ τήν αγωνία τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τή συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου, άκούω κάθε 15ήμερο τόν κώδωνα του κινδύνου πού χτυπούν πρόσ όλες τς κατευθύνσεις καί διαπιστώνω μέ ιδιαίτερη θλίψη ότι δυστυχώς χτυπάνε στού κουφού τήν πόρτα. Παρακολουθώ επίσης τήν αγωνία τών «Ναυτικών Χρονικών» γιατί τά ξένα πληρώματα (Φιλιππινέζοι, Κορεάτες, Πολωνοί, Πακιστανοί κλπ.) επανδρώνουν τά πλοία μας, παρακολουθώ τήν αγωνία πού τά κατέχει βλέποντας τήν 'Ακτή Μιαούλη νά μαραζώνει.

Τά αίτια πού όδήγησαν — καί δυστυχώς εξακολουθούν νά όδηγούν — σ' αυτή τήν τρομακτική συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου είναι γνωστά καί δέν θά τά επαναλάβω, διότι εκείνο πού έχει σημασία αυτή τή στιγμή είναι νά βρούμε τί πρέπει νά γίνει γιά νά σταματήσει ή διαρροή από τήν 'Ελληνική σημαία.

Κατά τή γνώμη μου εκείνα πού πρέπει νά γίνουν σήμερα είναι λίγα, απλά καί πρακτικά — επαναλαμβάνω ΣΗΜΕΡΑ καί όχι ΑΥΡΙΟ — εάν θέλουμε νά βλέπουμε στήν πρύμνη τών βαποριών μας τήν 'Ελληνική σημαία καί όχι τή σημαία του κράτους τών Ζουλού, διότι εκεί θά φθάσουμε εάν δέν βρούμε τή λύση έδω στήν 'Ακτή Μιαούλη.

'Απευθύνουμε στό ύπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας καί τό καλώς έδω καί τώρα νά προχωρήσει άμέσως στήν υλοποίηση εκείνων γιά τά όποια έχουν δοθεί σαφείς καί συγκεκριμένες ύποσχέσεις, δηλαδή:

Πρώτο, στήν επαναφορά τών διμερών συμβάσεων.

Δεύτερο, στή μείωση τής συνθέσεως όπως έκαναν καί όλοι οι Εύρωπαίοι — άλλωστε έμείς δέν είμαστε 'Αμερικανοί γιά νά επιτρέπουμε καί νά άντέχουμε τς πολυτέλειές τους — καί στά πλαίσια τά όποια έχουν ρητώς συμφωνηθεί.

Τρίτο, στήν κατάρτιση νέου έσωτερικού κανονισμού προσαρμοσμένου στίς σημερινές απαιτήσεις.

Τέταρτο, στή ρύθμιση τών διαφορών πού προκύπτουν μεταξύ ναυτικών καί έφοπλιστών από ΝΑΥΤΙΚΑ δικαστήρια καί όχι από τόν όποιονδήποτε εισαγγελέα πού διατάζει τήν άμεση σύλληψη πλοιοκτητών μέ τήν απλή καταγγελία όποιουδήποτε — δέν ύποστηρίζω ότι οι έφοπιστές πρέπει νά είμαστε άσύδοτοι αλλά είναι αναγκαίο όποιαδήποτε δίωξη νά γίνεται βάσει τών νόμων καί κυρίως όταν ύπάρξουν αποδείξεις καί όχι άπλως καταγγελίες.

Πέμπτο, στήν προσαρμογή τών αποζημιώσεων λόγω άπολύσεως στίς σημερινές συνθήκες — τό ύφιστάμενο άκόμη καθεστώς ισχύει από τήν εποχή τής γαϊδίας μου, από τότε δηλαδή πού οι ναυτικοί γύριζαν στήν πατρίδα μετά τήν απόλυσή τους από τό πλοίο όταν τελείωνε τό μπάρκο τους μέ τό «Νέα 'Ελλάς» ή μέ τό «Πατρίς» μέσω Νέας 'Υόρκης σέ 40 ήμέρες καί όχι σέ 15 ώρες μέ τά σημερινά τζέτ.

'Απευθύνουμε επίσης στήν "Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών καί στόν αγαπητό Πρόεδρο κ. Γουρδομιχάλη καί τούς καλώς νά συμφωνήσουν άμέσως σέ λογικά πλαίσια γιά τήν ανανέωση τής συλλογικής συμβάσεως γιά νά διατηρηθούν οι άριστες σχέσεις τής έλληνικής πλοιοκτησίας μέ τούς "Έλληνες ναυτικούς.

'Απευθύνουμε, τέλος, στούς αγαπητούς μας ναυτικούς καί στούς αντιπροσώπους τους στά σωματεία νά σταματήσουν τς άπειλές καί νά σκεφθούν τς δύσκολες στιγμές πού περνάει ή 'Ελληνική Ναυτιλία. Μπορεί μέ τή μείωση τής συνθέσεως νά περιορίζονται οι θέσεις

Τού κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

έργασίας κατά τρεις μέχρι τέσσερις, αλλά διατηρούνται γιά όλους τούς άλλους ενώ χωρίς τά μέτρα πού ζητούνται γιά νά γίνει ανταγωνιστικότο τό έλληνικό πλοίο θά χαθούν καί οι θέσεις άπασχολήσεως τών ύπολοίπων, δεδομένου ότι τά πλοία θά αναζητήσουν λύσεις εκτός του έθνικού νηολογίου πού θά τά διατηρήσουν στή ζωή, άλλωστε μέ τά μέτρα πού ζητούνται δέν θά σταματήσει μόνο ή διαρροή πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο καί κατ' άκολουθίαν καί ό συνεχής περιορισμός τών θέσεων άπασχολήσεως τών ναυτικών μας αλλά θά άρχίσει καί ό επαναπατρισμός τών πλοίων πού θά αύξήσουν τς θέσεις άπασχολήσεως.

Οί καιροί είναι δύσκολοι καί στούς δύσκολους καιρούς όλοι συμφωνούμε νά βρούμε λύσεις πού θά επιτρέψουν τήν επιβίωση — στήν αναζήτηση τών λύσεων αυτών πρέπει νά συμμετάσχει ένεργώς ή ήγεσία τών ναυτικών μας καί νά προχωρήσουμε όλοι μαζί σέ ένα καλύτερο μέλλον καί ή σημαία μας νά κυματίζει σέ όλες τς ήπείρους. Δέν πρέπει νά ύπάρξει ούτε ενός λεπτού καθυστέρηση γιατί ή καθυστέρηση αυτή μπορεί νά καταστεί μοιραία γιά όλους μας, καί γιά μάς τούς έφοπιστές, καί γιά τούς ναυτικούς μας, καί γιά τόν τόπο.

"Ας μή γελιόμαστε, μέ σημαία Ζουλού θά περάσουμε άκόμη μερικούς μήνες, ένδεχομένως μερικά άκόμη χρόνια, στό τέλος όμως θά σβήσουμε όλοι — έφοπιστές, ναυτικοί καί 'Υπουργείο Ναυτιλίας — ενώ μέ τήν 'Ελληνική σημαία στήν πρύμνη μας καί μέ λιμάνι νηολογήσεως τόν Πειραιά καί όλα τά ναυτικά νησιά τής χώρας θά επιβεβαιώσουμε γιά μιá άκόμη φορά τς προσδοκίες τών προγόνων μας καί τών γονιών μας καί οι έρχόμενες γενιές θά μάς εύγνωμούν όλους.

Αυτό προσδοκώ καί εγώ, όπως άλλωστε καί όλοι οι συνάδελφοί μου, γιά νά μπορέσω καί πάλι νά βάλω όλα τά πλοία μου υπό 'Ελληνική σημαία, όπως είχα υπό 'Ελληνική σημαία τά 200 περίπου πλοία πού διαχειρίσθηκα τά τελευταία 20 χρόνια.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1 JJ
TEL: 01 5832286 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και 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

Ε.Ο.Κ. καί 'Ακτοπλοΐα

Τό υπόμνημα τής Κομισιόν καί τά ἔξι παραρτήματα. Τό πρόβλημα τής ἐθνικῆς ἀκτοπλοΐας. Ἡ σύνδεση τῶν ἐθνικῶν νησιῶν. Ἡ ἀντίθεση τῆς Μ. Βρεταννίας. Οἱ διμερεῖς ναυτιλιακές συμβάσεις. Μέθοδοι συναλλαγῆς μέ τό ἀνατολικό μπλόκ. Μιά λεπτομερῆς ἐκθεση στή Γαλλική Ἑνωση Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἡ μακρά πορεία τῆς Εὐρώπης πρός τήν καθιέρωση μιᾶς κοινῆς Κοινοτικῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, συμπλήρωσε ἤδη μιὰ ὁλόκληρη δεκαετία, στή διάρκεια τῆς ὁποίας γνώρισε μακρές περιόδους ἀδράνειας ἀνάμεσα σέ μερικά δειλά βήματα προόδου. Ἐνα ἀπό τά τελευταῖα αὐτά βήματα στάθηκε καί ἡ δημοσίευση τῆς ἐκθέσεως τῆς Κομισιόν γιά τήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική, τήν ὁποία συνοδεύουν ἔξι κείμενα προτάσεων πού χαρακτηρίζονται ὡς παραρτήματα II-1 ἕως II-6.

Ἀπό τά παραρτήματα αὐτά τό πρῶτο ἀναφέρεται στίς συνδυασμένες ἐνέργειες τῶν χωρῶν μελῶν τῆς Κοινότητος γιά τήν προώθηση τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν στό διεθνές ναυτικό ἐμπόριο. Τό δεύτερο ἀφορᾷ τήν ἄρση τῶν ἐθνικῶν περιορισμῶν στή ναυτιλία, τό τρίτο στή διαδικασία διαβουλεύσεων ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν χωρῶν μελῶν καί τό τέταρτο στόν καθορισμό τῆς ἐννοίας «ἐθνική ναυτιλιακή ἐταιρία». Τό πέμπτο ἀφορᾷ τήν κατοχύρωση τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ στίς θαλάσσιες μεταφορές καί τό ἕκτο καί τελευταῖο ἀφορᾷ τή ρύθμιση τῶν παράνομων τιμολογιακῶν πρακτικῶν.

Τό σχέδιο αὐτό τῆς Κομισιόν πρόκειται νά ὑποστῇ τῇ δοκιμασίᾳ τῆς ἔγκρισ-
σης ἀπό τό Συμβούλιο τῶν Ὑπουργῶν. Στό μεταξύ ἡ Κοινότητα τῶν ἐννέα ἐγινε Κοινότητα τῶν 12, πράγμα πού δέν ἀπλοποιεῖ βέβαια τά πράγματα. Γι' αὐτό καί μέ τήν ἐλπίδα νά διευκολυνθεῖ μιὰ γενικώτερη συμφωνία ἡ Ἐπιτροπή ἀποφάσισε νά ἐγκαταλείψει τά παραρτήματα 3 καί 4 καί νά περιορισθεῖ στό πακέτο τῶν ὑπόλοιπων τεσσάρων παραρτημάτων

τῶν πού παρουσιάζουν τήν ἀμεσώτερη ἀνάγκη προωθήσεως.

Ὅπως εἶπαμε τό παράρτημα II-2 ἀναφέρεται στήν ἐφαρμογή τῆς ἐλευθερίας παροχῆς ὑπηρεσιῶν στό ναυτιλιακό τομέα. Εἶναι ἓνα ἀπό τά πῶς δύσκολα καί πῶς ἀμφιλεγόμενα κείμενα, γιατί προσκρούει σέ καταστάσεις ὅπου τά συμφέροντα τῶν χωρῶν μελῶν ἔρχονται σέ ἀντίθεση. Στόχος του εἶναι ἡ ἐφαρμογή στή ναυτιλία μιᾶς ἀπό τίς βασικές ἀρχές τοῦ κοινοτικοῦ δικαίου, δηλαδή ἡ ἄρση κάθε ἐθνικοῦ ἐμποδίου στή δραστηριότητα ἐπιχειρήσεων προερχομένων ἀπό μιὰ ἄλλη χώρα τῆς Κοινότητος. Τά ἐπίμαχα θέματα τοῦ κειμένου αὐτοῦ εἶναι τά ἀκόλουθα:

α) Οἱ ἐθνικές νομοθεσίες περί ἀκτοπλοΐας, οἱ ὁποῖες ἐπιφυλάσσουν ὑπέρ τῆς ἐθνικῆς σημαίας τίς μεταξύ τῶν λιμένων τῆς χώρας θαλάσσιες μεταφορές.

β) Οἱ περιορισμοί στήν ἐκμετάλλευση τῶν θαλάσσιων γεωτρήσεων καί

γ) οἱ διμερεῖς διακρατικές συμβάσεις πού προβλέπουν τήν κατανομή τῶν φορτίων μεταξύ τῶν συμβαλλομένων.

Ὡς πρός τίς νομοθεσίες περί ἀκτοπλοΐας πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ὑπάρχουν χώρες, ὅπως π.χ. ἡ Μ. Βρεταννία, πού ἀγνοοῦν τό σύστημα τῆς ὑπέρ τῆς ἐθνικῆς σημαίας ἐπιφυλάξεως. Ὡς πρός δέ τίς διμερεῖς συμβάσεις κατανομῆς τῶν φορτίων, ὅτι ὑπάρχουν λίγες χώρες τῆς ΕΟΚ πού ἔχουν σχετικό ἐνδιαφέρον, ὅπως π.χ. ἡ Γαλλία ἡ ὁποία κατὰ τή λήξη τῆς ἀποικιοκρατίας τῆς στήν Ἀφρική εἶχε ὑπογράψει συμφωνίες μέ τήν Ἀλγερία καί τήν Τυνησία γιά τήν κατὰ τό ἥμισυ διανομή τοῦ μετα-

ξύ αὐτῆς καί τῶν ἐν λόγω χωρῶν, θαλασσίου ἐμπορίου. Μέ ἄλλα λόγια σέ περίπτωση καταργήσεως τῶν διαφορῶν αὐτῶν συμφωνιῶν ὁρισμένες χώρες ἔχουν νά χάσουν πολλά, ἐνῶ ἄλλες ἔχουν νά κερδίσουν λίγα.

Τό ἀρχικό σχέδιο τῆς Ἐπιτροπῆς ἦταν πολύ πῶς αὐστηρό, προβλέποντας ὅτι κάθε περιορισμός στήν ἐλευθερία παροχῆς ὑπηρεσιῶν θαλάσσιας μεταφοράς θά τερματιζόταν τήν 1 Ἰανουαρίου 1987 γιά τοὺς ὑπηκόους τῶν χωρῶν μελῶν τοῦς ἐγκατεστημένους σέ χώρα μέλος διάφορη τῆς χώρας προορισμοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν. Παράλληλα ἡ Ἐπιτροπή ἀγνοοῦσε τίς σημαίες καί ἐλάμβανε ὑπόψη μόνο τήν ἐθνικότητα τῶν προσώπων, πράγμα πού ἐσήμαινε ὅτι οἱ ὑπηκοοὶ μιᾶς χώρας θά μπορούσαν νά ἀσκήσουν τίς δραστηριότητες ἐκεῖνες πού μιὰ ἄλλη χώρα ἐπιφυλάσσει γιά ὁρισμένα πλοῖα, μέ τό σύστημα προναυλώσεως τέτοιων πλοίων. Γι' αὐτό καί τό σχέδιο εἶχε προκαλέσει σοβαρές ἀντιδράσεις.

Ἰδιαίτερα οἱ χώρες πού διαθέτουν σημαντικές ἀκτοπλοϊκές ὑπηρεσίες, ὅπως ἡ Ἰσπανία, ἡ Γαλλία, ἡ Ἑλλάδα, ἡ Ἰταλία καί ἡ Πορτογαλία, διετύπωσαν πολυάριθμες ἀντιρρήσεις γιά τήν κατάργηση τοῦ συστήματος τῆς ἐθνικῆς ἀκτοπλοΐας. Γιά τίς περισσότερες ἀπό αὐτές ἓνα τέτοιο ἀνοιγμα προϋποθέτει σημαντικές βελτιώσεις στό θέμα τῆς ἐναρμονίσεως τῶν κοινωνικῶν δαπανῶν καί τῶν συνθηκῶν ἐργασίας. Γι' αὐτό κατὰ τῆς ὁμοῦς δυνατῆς ἡ ἐξεύρεση κάποιας λύσεως, οἱ περισσότερες χώρες πρότειναν τόν διαφορισμό τῆς ἰσχύος τῶν Κοινοτικῶν διατάξεων περί ἀκτο-

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 1330 FLOT GR.

πλοΐας καί τή διατήρηση γιά μιά μακρά περίοδο τών μεταφορών μεταξύ τής χώρας καί τών νήσων, δεδομένου ότι οί μεταφορές αυτές έχουν κατά κανόνα χαρακτηριστήρα δημόσιας υπηρεσίας. Η χώρα που επιμένει ιδιαίτερα στην κατάργηση τών έθνικων συστημάτων άκτοπλοΐας, ή Μ. Βρεταννία, πρότεινε νά άφεθεί σέ άπόφαση του Συμβουλίου ή διατήρηση τών μεταφορών προς τά νησιά, άφου όμως τεθεί ως γενικός κανών ή κατάργηση του περιοριστικού συστήματος άπό τής 1 Ιανουαρίου του 1987.

Ενώπιον τών πληθυνόμενων προτάσεων καί τής προφανούς άδυναμίας επιτεύξεως μιάς κοινής συμφωνίας στό πρόβλημα τής άκτοπλοΐας, προτάθηκε νά άφεθεί προς τό παρόν τό θέμα τής άκτοπλοΐας και τό παράρτημα II-2 νά περιορισθεί στό δεύτερο θέμα τών έθνικων επιφυλάξεων, δηλαδή στις διμερείς συμφωνίες. Κατά τήν πρόταση αυτή τίθεται ως άρχή ή ύποχρέωση κάθε χώρας - μέλους ή νά καταγγείλει έντός ορισμένης προθεσμίας τίς διμερείς συμφωνίες της ή τουλάχιστον νά προσαρμοσθεί μέ τή Συνθήκη τής Ρώμης επιτρέποντας στους ύπηκόους τών χωρών τής ΕΟΚ νά απολαύουν όμοίων πλεονεκτημάτων μέ τους ύπηκόους τής χώρας που έχει ύπογράψει τή συμφωνία. Καί ένw προς στιγμή ή λύση αυτή φάνηκε πώς μπορούσε νά επικρατήσει, ή παρέμβαση τών Έλλήνων αντιπροσώπων στό συνέδριο τής 19 Ιουνίου έπα-

νέθετε επί τάπητος τό γενικώτερο θέμα.

Τό ζήτημα παρουσιάζει άναμφιβόλως δύο όψεις. Βέβαια, θά ήταν σύμφωνο μέ τή φιλοσοφία τής Συνθήκης καί μέ τους στόχους του πλήρους ανοίγματος τής έσωτερικής αγοράς, που έχει ορισθεί γιά τήν 1 Ιανουαρίου 1992, νά άρθεί μέ έφάπαξ πράξη του Λουξεμβούργου κάθε περιορισμός μεταξύ τών λιμένων τής Κοινότητας. Έν τούτοις ή ιδέα νά επιτραπών οί έσωτερικές αυτές μεταφορές στά πλοία όποιασδήποτε σημαίας που έχουν άπλως ναυλωθεί άπό ύπηκόους τής ΕΟΚ, δέν είναι σωστή. Δέν πρέπει νά παροράται τό γεγονός ότι ή επικοινωνία μιάς χώρας μέ τά νησιά της δέν μπορεί νά θεωρηθεί σάν μιά κοινή έμπορική μεταφορά. Γιατί οί γραμμές αυτές, που κατά κανόνα είναι έποχιακές, διςτρέχουν τόν κίνδυνο νά εγκαταλείπονται έντελώς τή νεκρή έποχή, ή δέ διατήρηση κατά τήν περίοδο αυτή ενός ελάχιστου μέτρου έξυπηρετήσεως τών κατοίκων τών νησιών παίρνει τό χαρακτηριστήρα δημόσιας υπηρεσίας. Πράγμα που άναγκάζει ορισμένες χώρες, όπως ή Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία (γιατί όχι καί ή Έλλάς) νά εφαρμόζουν συστήματα έπιχορηγήσεως τών πλοίων που άναλαμβάνουν τήν έξυπηρετήρηση τών γραμμών αυτών. Γι' αυτό καί δέν βλέπει κανείς πώς είναι δυνατό οί γραμμές αυτές νά άφεθούν έντελώς σέ κοινούς έμπορικούς ύπολογισμούς καί νά μείνουν άνοι-

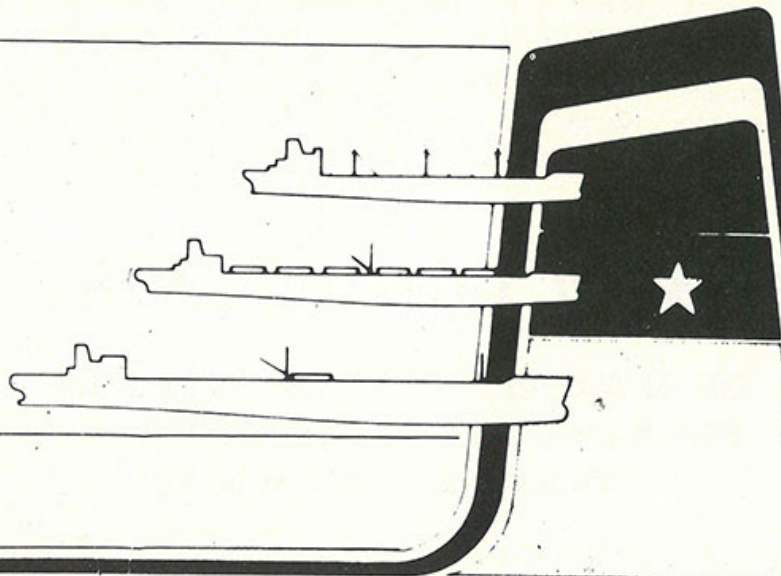
χτές γιά όποιοδήποτε έφοπλιστή μέ πλοία όποιασδήποτε σημαίας.

Όσον άφορά τίς διμερείς συμβάσεις, είναι βέβαιο ότι γενικά δέν συμβιβάζονται μέ τήν Κοινοτική φιλοσοφία περί ναυτιλιακής έλευθερίας. Άλλά είναι έξις βέβαιο ότι μέ τίς χώρες του κρατικού έμπορίου μιά διμερής συμφωνία γιά κατανομή τών φορτίων είναι στη πράξη ή μόνη μέθοδος που έξασφαλίζει στους δυτικούς στόλους μιά κάποια συμμετοχή, άφου οί άλλες συνήθειες μέθοδοι τής Δυτικής ναυτιλίας (έμπορικές συνεννοήσεις, διαπραγματεύσεις στην τιμή τών ναύλων κλπ.) δέν έχουν καμμία έλιίδα επιτυχίας. Καί ναι μέν ή Έπιτροπή θά ήταν διατεθειμένη σ' αυτές τίς περιπτώσεις νά ύποκαταστήσει τά κράτη - μέλη καί νά διαπραγματευθεί αυτή γιά λογαριασμό όλόκληρης τής Κοινότητας άλλα ή ιδέα αυτή άγνοήθηκε άπό τήν ΕΣΣΔ, τήν Άλγερία κλπ. οί όποιες άρνήθηκαν νά χειριστούν τά ναυτιλιακά τους ζητήματα σέ πολυμερές επίπεδο.

Μπροστά σ' όλες αυτές τίς δυσκολίες καί αντίθεσεις, εκφράζεται ή γνώμη ότι θά ήταν ίσως σωφρονέστερο, ή Βρεταννική προεδρεία νά εγκαταλείψει προς τό παρόν όλόκληρο τό θέμα του παραρτήματος II-2 καί νά περιορισθεί στά ύπόλοιπα τρία παραρτήματα που έχουν πιθανότητες γενικωτέρας άποδοχής.

Ε.Σ.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

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

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΟΥ Ι.Υ.Μ.Ι.

Πρός ευνόϊκότερο ασφαλιστικό κόστος

Στις 14 και 15 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στο Άμβουργο η έτησια συνδιάσκεψη της Διεθνούς Ένωσης Θαλασσοασφαλίσεων (INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE — Ι.Υ.Μ.Ι.) στην οποία την Ελλάδα εκπροσώπησαν ο πρόεδρος της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών κ. Ν. Σταματόπουλος, ο αντιπρόεδρος και πρόεδρος της Επιτροπής Σκαφών και Μεταφορών κ. Ν. Άδαμαντιάδης και ο αντιπρόεδρος της ίδιας Επιτροπής κ. Ν. Στράφτης.

Οι εργασίες του Ι.Υ.Μ.Ι. στην εφειμένη συνδιάσκεψη είχαν ένα βασικό χαρακτηριστικό: το γεγονός ότι το 1985 ήταν διεθνώς η πρώτη χρονιά από το 1980 που τόσο οι ασφαλιστές φορτίων, όσο και οι ασφαλιστές σκαφών, είχαν να ανακοινώσουν θετικά αποτελέσματα από τις εργασίες των Κλάδων αυτών.

Παρά τις έπιωρευμένες δυσκολίες, την έκταση και την ένταση των ζημιών, την διεθνή οικονομική και ναυτιλιακή κρίση και τον ανταγωνισμό διεθνής θαλασσοασφαλιστική αγορά στο σύνολό της καθάρωσε να εμφανίσει μαύρους αριθμούς.

Αυτό επιβεβαιώνει τη θέση πως τα μηνύματα των τελευταίων χρόνων: (α) για αύξηση των ασφαλιστρών σε συνάρτηση με τα αυξανόμενα ποσοστά ζημιών, (β) για αναθεώρηση των όρων των ασφαλιστικών καλύψεων, (γ) για αυστηρότερη επιλογή των κινδύνων, (δ) για αποδοτικότερες επενδύσεις και (ε) για συστηματικότερη συνεργασία κράτους - παραγωγών - μεταφορέων - συσκευαστών - ασφαλιστών άρχισαν να παρουσιάζουν τις πρώτες ευόωινες ένδειξεις.

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

Στόν εύπαθή αυτόν τομέα των ασφαλίσεων υπήρχε εδώ και πολλά χρόνια μία φυσιολογική αντίνομία. Από το ένα μέρος οι ασφαλιζόμενοι και οι μεσίτες ασφαλιών που τους εξυπηρετούν αναζητούσαν την εξασφάλιση των εύρύτερων δυνατών όρων κάλυψης με το ευνόϊκότερο δυνατό ασφάλιστρο. Από την άλλη πλευρά οι ασφαλιστές φορτίων άρχισαν να συνειδοποιούν ότι η πρόστασία που παρείχαν έπρεπε και πάλι να περιοριστεί στους κινδύνους μεταφοράς κι όχι να μετατρέπεται, όπως τους επέβαλε ο νοσηρός ανταγωνισμός, σε μία αλόγιστη και άοριστη πολλές φορές «κατά παντός κινδύνου» κάλυψη, που περιλάμβανε ακόμη και τις επακόλουθες ζημιές που μπορούσαν να προκύψουν από τη διακίνηση των αγαθών.

Ξαναγύρισαν έτσι οι ασφαλιστές φορτίων στις παραδοσιακές ασφαλιστικές άρχες που συνοψίζονται στα εξής τέσσερα σημεία:

(α) Άνταγωνιστικό ασφαλιστικό κόστος, που επηρεάζει το τελικό κόστος διάθεσης του προϊόντος.

(β) Όρθολογισμένη ασφαλιστική κάλυψη, που δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι τυποποιημένη, αλλά πρέπει, σε συνάρτηση με το κόστος, να είναι «κομμένη και ραμμένη», στα χαρακτηριστικά της κάθε μεταφοράς.

(γ) Προσαρμοστικότητα στις ανάγκες της αγοράς, πράγμα που δεν εξασφαλίζει η τυποποίηση των καλύψεων και η αγορανομική «τιμολογιακή νοοτροπία» των ασφαλιστρών, και

(δ) Βελτίωση των ασφαλιστικών υπηρεσιών, που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον ταχύ χειρισμό και διακανονισμό των ζημιών.

Όλα αυτά όμως συνεπάγονται τον συνεχή διάλογο μεταξύ ασφαλιζόμενου και ασφαλιστή, ιδίως όσον αφορά τις σημερινές συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτουργεί το διεθνές εμπόριο.

Γιατί η προώθηση των φορτίων στην ένδοξη χώρα, τα μακρά διαστήματα αποθήκευσης, η χρήση ειδικευμένων μεθόδων μεταφοράς για όρισμα προϊόντα, ακόμα και οι γεωγραφικές και κλιματολογικές ιδιαιτεριότητες των χωρών προέλευσης και προορισμού, είναι παράγοντες καθοριστικοί της τελικής κρίσης του ασφαλιστή.

Εδώ ακριβώς είναι που μπαίνει το στοιχείο της τεχνικής κατάρτισης των θαλασσοασφαλιστών όχι μόνο αναφορικά με τις σύγχρονες και τεχνολογικά προηγμένες μεθόδους μεταφοράς, αλλά κυρίως με την πληροφορική και την έγκαιρη μεταφορά τεχνολογίας από αγορά σε αγορά. Ιδιαίτερη, λοιπόν, έμφαση δόθηκε στην Συνδιάσκεψη του Άμβουργου στην ανάγκη προετοιμασίας μιας νέας γενεάς θαλασσοασφαλιστών που συνδυάζοντας την πείρα, την τεχνική γνώση, την πληροφορική και την αλληλοενημέρωση, να είναι αύριο σε θέση να προσφέρουν ουσιαστικότερες υπηρεσίες στον τομέα τους.

Ένας ακόμη παράγοντας που επηρέασε θετικά τα αποτελέσματα του Κλάδου Μεταφορών διεθνώς ήταν ότι κατά το 1985 αποσύρθηκε από την παγκόσμια ναυτιλία ένα μεγάλο ποσοστό του παλιού τοννάζ. Παραμένει πάντως μόνιμος ο προβληματισμός των ασφαλιστών για το ύψηλο ποσοστό κλοπών και για τις ζημιές που οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στον ανθρώπινο παράγοντα ιδίως στις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα τελικά συμπεράσματα από τις αναλυτι-

Για τη σημασία και τα θέματα που συζητήθηκαν στη συνδιάσκεψη αυτή η οποία ήταν μία από τις μεγαλύτερες συναντήσεις ειδικών στον τομέα της ασφαλίσεως φορτίων και σκαφών που πραγματοποιήθηκαν την τελευταία δεκαετία (πήραν μέρος 850 θαλασσοασφαλιστές από 47 κράτη - μέλη), ο κ. Νίκος Άδαμαντιάδης υπέβαλε στις 20 Οκτωβρίου την κατωτέρω έκθεση:

κές εκθέσεις των κρατών - μελών του Ι.Υ.Μ.Ι. που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή φορτίων μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

— Ο Κλάδος Μεταφορών δεν προβλέπεται να παρουσιάσει σοβαρές μεταβολές, έφόσον η πρόσφατη σχετικά πολιτική του, κάτω από τις σημερινές συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας, έχει αποδώσει θετικά αποτελέσματα

— τα αποτελέσματα του Κλάδου Μεταφορών υπήρξαν ικανοποιητικά κυρίως γιατί έλειψαν οι μεγάλες, καταστροφικές ζημιές — οι νομισματικές διακυμάνσεις επηρέασαν σε άρκετες αγορές τα αποτελέσματα και το ύψος παραγωγής ασφαλιστρών

— ο τομέας «πρόληψη ζημιών» παίρνει ολοένα και μεγαλύτερες διαστάσεις και επηρεάζει βαθειά τη λειτουργία του Κλάδου

— η υπερεπάρκεια αντασφαλιστικού καλύμματος και ο ανταγωνισμός δεν αφήνουν περιθώριο για δραστηκή βελτίωση των αποτελεσμάτων του Κλάδου.

ΠΡΟΛΗΨΗ ΖΗΜΙΩΝ

Συναφές είναι και το θέμα της πρόληψης ζημιών στις μεταφορές φορτίων. Πολλές θαλασσοασφαλιστικές αγορές έχουν ήδη προχωρήσει στον τομέα αυτόν και με τη συνεργασία του κράτους, των ασφαλιζόμενων και των μεταφορέων καθώς και με τη σύμπραξη ειδικών φορέων (κρατικών και ιδιωτικών) που ασχολούνται αποκλειστικά με την πρόληψη ζημιών, έχουν έπισημάνει τα θετικά σημεία και τις αδυναμίες που συνοδεύουν τα ποικίλα συστήματα μεταφοράς προϊόντων που υπάρχουν σήμερα.

Τα πεδία που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον τόσο των ασφαλιστών όσο και των ειδικών έρευνών είναι κυρίως:

— η συσκευασία των διαφόρων προϊόντων

— τα υλικά συσκευασίας

— ο ποιοτικός έλεγχος

— η προστασία ειδικότερα προϊόντων ύψηλης τεχνολογίας ή ύψηλης επικινδυνότητας

— η παροχή κινήτρων για την εφαρμογή προηγμένων μεθόδων συσκευασίας / έλεγχου / μεταφοράς.

Η σχετική Επιτροπή του Ι.Υ.Μ.Ι. ειδικώ-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

τερα άσχολήθηκε με την συγκέντρωση στοιχείων γύρω από το φαινόμενο των ναυταπατών που είχε πληξει τη διεθνή ασφαλιστική αγορά από τις άρχες ήδη της περασμένης δεκαετίας. Τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής είναι ότι το φαινόμενο αυτό έχει σημαντικά περισταλάει — κυρίως λόγω των συντονισμένων ενεργειών όλων των συνενδιαφερόμενων μερών — και περιορίζεται σήμερα κυρίως σε ναυταπάτες που γίνονται με παραποίηση των φορτωτικών εγγράφων.

Η συνδιάσκεψη του I.U.M.I. τέλος, άφιεψε πολύ χρόνο στο θέμα των έμπορευματοκιβωτίων. Κλείνουν άλλωστε έφέτος 20 χρόνια από τότε που άρχισε το κονταίνερ να χρησιμοποιείται ευρύτερα στο διεθνές εμπόριο. Η βασική διαπίστωση είναι πως ενώ η χρήση του κονταίνερ ελάττωσε σημαντικά τη συχνότητα των μικροζημιών, παρ' όλα αυτά, αύξησε το ποσοστό των μεγάλων έκτασης ζημιών λόγω συγκέντρωσης ύψηλων αξιών μέσα σ' ένα κιβώτιο. Αυτό δηλαδή που θεωρήθηκε πανάκεια πριν δύο σχεδόν 10ετίες, αποδεικνύεται σήμερα εξίσου έπισημολογούμενο κυρίως λόγω μεγάλης συσώρευσης ασφαλιζόμενων κεφαλαίων. Έτσι ξαναπαίρνουν σε λειτουργία κάποιες βασικές ασφαλιστικές άρχες που έμοιαζε να έχουν ξεπεραστεί με τη χρήση του κονταίνερ.

Συγκεκριμένα οι άρχες:

(α) της έπαρκους συσκευασίας των έπιμερους φορτίων μέσα στο έμπορευματοκιβώτιο

(β) της σωστής στοιβάδας

(γ) της άσφαλούς πρόσδεσης του έμπορευματοκιβωτίου πάνω στο πλοίο

(δ) του επιδέξιου χειρισμού του έμπορευματοκιβωτίου κατά την φορτοεκφόρτωση και προώθησή του,

με όλες τις συνακόλουθες ιδιοτυπίες που παρουσιάζει η μεταφορά ποικίλων προϊόντων που «συμβιούν» στον ίδιο χώρο και που υπόκεινται σε «κοινούς κινδύνους».

Δέν υπάρχει άμφιβολία ότι η επανάσταση του κονταίνερ, που ξεκίνησε για να έξυπηρετήσει τις άνάγκες της όμαδοποιημένης και άσφαλέστερης μεταφοράς φορτίων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος μεταφοράς, θά εξακολουθήσει να άκμάζει, παρ' όλα αυτά προβλήματα που έπισημάνανε παραπάνω, και που άργά ή γρήγορα θά βρουν τη μερική έστω λύση τους.

θύνες που συνδέεται με τη μεταφορά κονταίνερς και έπικίνδυνων φορτίων. Τα προβλήματα που προκύπτουν (ύψηλότερα όρια ευθύνης, θέματα ρύπανσης του περιβάλλοντος, συμμετοχή στην ευθύνη του πλοιοκτήτη και του κυρίου του φορτίου, σωστρα και έξοδα δίδωσης του πλοίου και του φορτίου κ.λπ.) είναι πραγματικά σημαντικά και δέν είναι δυνατό να βρουν σύντομα τη λύση τους καθώς συναρτώνται από διεθνείς συμβάσεις που θά πρέπει να έπικυρωθούν από τις διάφορες χώρες.

Είναι πάντως γεγονός ότι όσο συνθετώρες γίνονται οι συνθήκες διεξαγωγής του διεθνούς έμπορίου και των μεταφορών ειδικότερα και όσο διευρύνεται το κοινωνικό υπόβαθρο των διεθνών νομοθετικών ρυθμίσεων, τόσο και τα θέματα νομικής ευθύνης που άφορούν τις μεταφορές και τις άσφαλίσεις θά έχουν προέχουσα θέση στις διαβουλεύσεις του I.U.M.I.

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

25 χρόνια (1960 - 1985) έντονου ανταγωνισμού στον τομέα της άσφάλισης σκαφών όδήγησαν την διεθνή ναυτασφαλιστική αγορά στο δεινό σημείο που βρισκόταν μέχρι το 1984 με μοναδική εξαίρεση το 1960, το 1967 και την περίοδο 1969-72.

Τά δυσμενή άποτελέσματα — καταστροφικά μάλιστα για όρισμένες περιόδους π.χ. 1961-66 και 1977-82 — δέν ήταν εύκολο να άνατραπούν, ούτε ήταν εύχερες να καλυφθεί ή συνολική ζημιά του 20% περίπου που υπέστη ή ναυτασφαλιστική αγορά διεθνώς από το 1945 μέχρι σήμερα.

Οι λόγοι που όδήγησαν στην κατάσταση αυτή είναι λίγο - πολύ γνωστοί, όδθηκε όμως ή εύκαιρία στην έφετεινή Συνδιάσκεψη του I.U.M.I να επαναδιαπιστωθούν συνοπτικά:

(α) Η μείωση των άσφαλιστρών και των άφαιρετών άπαλλαγών (deductibles) σε συνδυασμό με την διεύρυνση των άσφαλιστικών καλύψεων. Έπακόλουθο αυτής της πολιτικής ήταν ή άδυναμία δημιουργίας ικανών άποθεμάτων για την αντιμετώπιση πραγματικά δύσκολων στιγμών, λόγω αύξημένων ζημιών.

(β) Η δημιουργία περιθωριακών (και περιστασιακών) ναυτασφαλιστικών αγορών που συνέβαλαν ούσιαστικά στον άκριτο ανταγωνισμό

(γ) Η πολιτική της «εύκολης και φθηνής» έπιλογής άσφαλιστών που άκολουθήσαν — πάλι για λόγους ανταγωνισμού — οι διεθνείς μεσιτικοί οίκοι (brokers).

(δ) Ο πληθωρισμός και οι διακυμάνσεις των νομισματικών ίσοτιμιών ιδίως σε περιπτώσεις άπαιτήσεων ό διακανονισμός των ό-

ποιών διάρκεσε πολύ

(ε) Η γενική πτώση των στάνταρντς των πλοίων που ξεκίνησε με τη ναυτιλιακή κρίση στις άρχες του 1970

(στ) Η άπαθής και έπεικής στάση των άνασφαλιστών

(ζ) Η παροχή πρόσθετων κινήτρων με τη μορφή έπιστροφής άσφαλιστρών, έπερπρομηθειών κ.λπ. σε πλοία με καλή άπόδοση, πράγμα που φάλκιδευσε την δημιουργία έπαρκών άποθεμάτων

(η) Η έλλιπή έλληλοενημέρωση μεταξύ άσφαλιστών — άνασφαλιστών και μεσιτών σχετικά με τη συμπεριφορά των αγορών, των πλοιοκτηστών και των στόλων.

Η αντιμετώπιση των παραπάνω σημείων άπαιτεί άναμφισβήτητα συντονισμό προσπάθειών, όμοψυχία και συνέπεια. Καί προς την κατεύθυνση αυτή φαίνεται να κινούνται οι διεθνείς ναυτασφαλιστικές αγορές μετά τα μάλλον άισιόδοξα άποτελέσματα του 1985 που έπιβράβευσαν τις μέχρι σήμερα προσπάθειές τους.

Σ' αυτό βοήθησαν σημαντικά τέσσερις παράγοντες:

(α) ή συρρίκνωση των περιθωριακών εύκαιριακών αγορών

(β) ή ναυτιλιακή κρίση που έστειλε ένα μεγάλο μέρος του διεθνούς τονάζ για σκράπ

(γ) ή σκληρή σχετικά αντιμετώπιση του ανταγωνισμού από την πλευρά των παραδοσιακών άνασφαλιστικών αγορών που δέν ήταν διατεθειμένες να παράσχουν εύκολο, εύρύ και φθηνό άνασφαλιστικό κάλυμμα

(δ) Οι έξελίξεις που σημειώθηκαν στην ναυπηγική και στον τομέα της πρόληψης των ζημιών και της έκπαίδευσης των πληρωμάτων.

Άν στους παράγοντες αυτούς προσθέσει κανείς την έπίδωξη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων να βελτιώσουν τα μέλη της σημαντικά τα στάνταρντς έλέγχου και προδιαγραφών, και άν και οι ένδιαφερόμενες στη Ναυτιλία τράπεζες άναμορφώσουν την δανειοδοτική πολιτική τους, ύπάρχουν βάσιμες έλπίδες πως ή διεθνής ναυτασφαλιστική αγορά θά επανέυρει την ίσορροπία της.

Με μία όμως προϋπόθεση: ότι θά ύπάρχει από την πλευρά των ναυτασφαλιστών ή διάθεση να πειθαρχήσουν σ' όρισμένους βασικούς κανόνες και πως σε καμία περίπτωση ό καλός πλοιοκτήτης δέν θά πρέπει να έπιδoteί έμμεσα τον κακό.

Υπάρχει, λοιπόν, ή έλπίδα άν οι ναυτασφαλιστές μπόρουν να διατηρήσουν και κατά το 1986/87 την όρθολογική γραμμή που με τόση προσπάθεια χάραξαν έδώ κι ένα χρόνο, μαζί με την βελτίωση των ναύλων ό διεθνής έφοπλισμός ν' άρχίσει ν' άπολαμβάνει κι εύνοϊκότερο άσφαλιστικό κόστος.

ΓΕΜΑΤΑ ΝΟΜΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Καί έφέτος άρκετός χρόνος διατέθηκε για την ενημέρωση των μελών του I.U.M.I γύρω από τις έξελίξεις τον τομέα της νομικής ευ-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

Direct Line: (54) 1112589

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

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Του Πλοίαρχου κ. Α. Ι. ΤΖΑΜΤΖΗ

Δημοσιεύουμε τα κύρια σημεία της ενδιαφέροντος προχθεσινής ομιλίας του πλοίαρχου κ. Τζαμτζή, στην εκδήλωση που πραγματοποίησε το 'Ελληνικό 'Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ), στην οποία θίγεται το καίριο θέμα να αποκτήσει η 'Ελληνική Ναυτιλία μία σωστή και κατάλληλη γλώσσα, τόσο αναγκαία για την απαιτούμενη αναβάθμιση της ναυτικής μας εκπαίδευσης.

"Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε στον πρόλογό του ο κ. Τζαμτζής, άφορμή της ομιλίας του στάθηκε η συζήτηση που έχει ξεκινήσει για την ίδρυση στην 'Ελλάδα Ναυτικού Πανεπιστημίου, όπου έχουν αναπτυχθεί διάφορες απόψεις και σκέψεις γύρω απ' το ζήτημα αυτό.

Είναι γενικό το συμπέρασμα πώς είναι αναγκαία η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης ως την ανωτάτη βαθμίδα, αν θέλουμε να βρίσκεται και η 'Ελλάς στην ομάδα εκείνη των κρατών, που αν και δεν μπορούν να αναπτύξουν πρωτογενή έρευνα, τουλάχιστον έχουν την υποδομή να ακολουθούν όσο γίνεται πιο κοντά τους πρωτοπόρους.

Τό ανθρώπινο υλικό υπάρχει. Με μία κάποια οργάνωση και κατάλληλο προγραμματισμό υποστηρίζεται ότι θα μπορούσαμε να κάνουμε σοβαρά βήματα προς την κατεύθυνση εκείνη που βρίσκονται οι έμπροσθοφυλάκες της σύγχρονης τεχνολογίας.

'Αγαθός σκοπός και αναγκαία η προαρμογή!

"Αν μας επιτραπεί όμως στις εύχες και τους αφορισμούς που έχουν εκφραστεί μία άφελής ίσως σε πρώτη όψη, έρως. "Σε ποιά γλώσσα θα διδασχτούν τα ναυτικά οί σπουδαστές"; "Όσο κι' αν ξενίζει η έρώτηση, η άπορία είναι απόλυτα δικαιολογημένη γιατί είτε τό θέλουμε είτε όχι ναυτική γλώσσα και λέγοντας ναυτική γλώσσα έννοούμε ναυτική όρολογία, δέν έχουμε, αλλά στη θέση της υπάρχει ένα περίεργο συνούλευμα από αρχαιοελληνικούς, ξενόγλωσσους, μιζοβάρβαρους και παρεφθαρμένους όρους που μόνο νεοελληνική ναυτική όρολογία δέν είναι. Καί όταν δέν υπάρχει τό απαραίτητο αυτό

όργανο έπικοινωνίας, δέν είναι δυνατόν να έχουμε ναυτική παιδεία ούτε ανώτερη, ούτε ανώτατη ούτε όποιασδήποτε άλλης εκπαιδευτικής βαθμίδας κι' αν έπινοήσουμε. 'Η κάθε μορφή παιδείας ξεκινάει απ' την κατάσταση που βρίσκεται ή σχετική μέ την έπιστήμη ή τέχνη όρολογία. Δυστυχώς στην περίπτωση μας δέν έχουμε ούτε γλώσσα, ούτε όρολογία παρά ένα έλεύθερο βαβελικό πεδίο όπου ό κάθε αότοσχέδιος γλωσσολόγος, τίς περισσότερες φορές πιεσμένος απ' την ανάγκη, δοκιμάζει άνεύθυνα τίς λεξιπλαστικές του ικανότητες. 'Η φτώχεια της νεοελληνικής μας γλώσσας σε ναυτικούς όρους γνήσιους, άπλους, εύχρηστους και εύκολα καθιερώσιμους, τέτοιους που να αποδίδουν σωστά συγκεκριμένες έννοιες έχει γίνει αντίληψη στον κάθε ένα που προσπάθησε να γράψει ή να αποδόσει στα νεοελληνικά ένα τεχνικό ναυτικό κείμενο.

Γιά να κατανοήσουμε καλλίτερα τό ναυτικό γλωσσικό πρόβλημα θα πρέπει να ξεκινήσουμε απ' την αρχή για να δούμε πώς φτάσαμε στη σημερινή κυριολεκτική άγλωσσία. Καί γι' αυτό άς μάς συγχωρεθεί μία ιστορική αναδρομή που θα μάς έπιτρέψει να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη της ναυτικής μας γλώσσας στους δύο τελευταίους αιώνες.

Στό XVII αιώνα, έποχή που άρχισε να ξαναγεννιέται τό έλληνικό έμπορικό ναυτικό, στην 'Ανατολική Μεσόγειο έπικρατούσε ή λεγόμενη «λίγκουα φράνκα» που δέν ήταν τίποτε άλλο από ένα κράμμα από βενετσιάνικους και ισπανικούς κυρίως όρους, μέ αρκετά άραβικά και έλάχιστα τουρκικά και δαλματικά στοιχεία. 'Επειδή ναυτική όρολογία την έποχή εκείνη ήταν σχεδόν άνύπαρκτη στην 'Ελλάδα, έκτός από όρους βέβαια που άφορούσαν σε μικρά πλοία και που εξακολουθούσαν να έπιζούν στο στόμα των ραγιάδων από παλιότερες έποχές, ή νεαρή τότε έλληνική ναυτιλία δέχτηκε τη γλώσσα αυτή που έπικρατούσε και άρχισε να την άφομοιώνει.

Είναι έκπληκτικό πόσο όμαλά και μέ πόσο άξιοθαύμαστο τρόπο είχε άρχισι ή άφομίωση αυτή και πώς άρχισε να δημιουργείται μία γνήσια ζωντανή νεοε-

ληνική ναυτική γλώσσα που άσφαλώς θα εξέλισσονταν σε μία πλήρη γλώσσα αν άφήνονταν άπερίσπαστη κι' άδέσμευτη στο στόμα των ναυτικών της έποχής. Στη γλώσσα αυτή γράφτηκαν και τα πρώτα νεοελληνικά ναυτικά βιβλία που άξίζει να δώσουμε δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Τό πρώτο είναι παρμένο από ένα χειρόγραφο που βρίσκεται ένθετο στο χειρόγραφο πορτολάνο του Βατικανού (τέλος του 16ου αιώνα):

"... εις την μεγάλην τέχνην και άγνώριστον, λέγω την ναυτικήν, τα κοπέλλια όπου έμπαίνουν να μάθουν ναύτες πρώτα μαθαίνουν να λάμνουν και να κάμνουν σκαμούς και τροποτήρες εις την βάρκαν και άπέκει να μαθαίνει να άνεβαίνει άπάνω εις τα κατάρτια και εις τις άντένες και εις τα σκονιά... να μάθει την ναυτική και άπόλλιο άρχίζει να γνωρίζει τους άνέμους, τους καιρούς, να κυβερνά. Καί άπέκει να γνωρίζει εις τό χαρτί τό λέγου «άναβηγάρη», ήγουν εις τό ναυτολογικόν. Καί τότο διά να γνωρίσει τό πώς έχει να άσηκωθεί να ύπάγει από έναν λιμώνα εις άλλον και από τόπον εις τόπον...

... Καί πόσες όργιές έχει βάθος και αν είναι από κάτω άμμος ή πέτρες, να μη κινδυνεύσουν να κοπούν τα σκονιά. Καί ποιός άνεμος βλάπτει τους λιμώνας και μέ ποιον άνεμον ήμπορεί να άσηκωθεί... Καί διότι του τέλειου ναύτη είναι άκόμη να ήξεύρει να άρμενοκώφτει, να ήξεύρει πόσο κατάρτι και πόσην άντένα και τό χόντρος των σκονιών και της άγκυρας κατά την τρόπον και τό βάθος και πλάτος του καραβιού...

Τό άλλο παράδειγμα είναι από τη «Θαλάσσιο Νομοθεσία» του περίφημου Νικολάου Κεφαλά γραμμένη τό 1817:

'Ο Λοστρόμος είναι ό δεύτερος Καπετάνιος, και εκλέγεται παρ' αυτού ή από τους προπριεταρίους' είναι εις χρέος να γνωρίζει καλώς την Μανούβραν ήτοι τά έργαλεία του Καραβιού' πρέπει να ήξεύρει να άρματόνη και να ξαρματώνη τό Καραβί, να κόπτη πανία, και να τα διορθώνη εις καιρόν χαλασμού, να μανουβρίρη τό Καραβί, γυρίζοντάς το καθώς τό καλεϊ ό άνεμος, να γνωρίζη τό πώς πρέπει να άράξη και να ρίψη την

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

ἀγκυραν' νά φυλάξη τήν γούμεναν καί τέλος νά ἐπιστατή όπου νά μή χαλασθῇ κανένα ἐργαλεῖον τοῦ Καραβιοῦ».

Αὐτή περίπου ἦταν ἡ μορφή καί ἡ ἐξέλιξη πού ἐπαιρνε ἡ ναυτική ὁρολογία στά χρόνια πρίν ἀπ' τήν Ἐπανάσταση τοῦ 1821. Ἦταν μιά γλώσσα πού δημιουργήθηκε ἀπ' τήν ἀνάγκη καί πού τήν χρησιμοποιοῦσαν καί τήν ἀντιλαμβάνονταν οἱ ναυτικοί τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. Κανένας βέβαια δέν μπορεῖ νά τῆς ἀρνηθεῖ κάποιο πρωτογονισμό καί ἕναν υπερβολικό ἴσως φόρτο ἀπό ξένα στοιχεία. Αὐτό ὅμως οὔτε βλάβη μποροῦσε νά προξενήσει σέ μιά γλώσσα, ἰδιαίτερα μάλιστα σάν τήν ναυτική πού τήν χαρακτηρίζει πάντοτε ἕνας διεθνισμός κι ὅπως παρατηρεῖ ἕνας γλωσσολόγος: «... ἡ παρουσία ξένων ὀρων εἰς τήν Ἑλληνικήν ναυτικήν ὁρολογίαν δέν ἀποτελεῖ μοναδικόν φαινόμενον. Ἡ ναυτική γλώσσα ἐκάστης χώρας εἶναι ὁ τομεύς εἰς τόν ὁποῖον δύναται, διά πολλοῦ λόγους, νά ἀσκηθῇ ξένη γλωσσική ἐπίδρασις. Ὅπως ταξιδεύουν τά πλοῖα μέ τό ἐμψυχον ὑλικόν καί ἐπισκέπτονται τοὺς διαφορικούς λιμένας, μακρινούς καί κοντινοὺς, καθ' ὅμοιον ἀκριβῶς τρόπον ταξιδεύουν μαζί, ἀόρατοι ταξιδιῶται καί αἱ λέξεις, ἐπισκέπτονται γλωσσικά περιβάλλοντα πολλάκις ὁσχετα πρός αὐτάς καί ξένους καί ἡ ἀπέρχονται ἡ πολιτογραφοῦνται καί παραμένουν ὡς μέλη πλέον τοῦ νέου γλωσσικοῦ περιβάλλοντος. Ἐξ ἄλλου ἡ ναυτική τέχνη ἐξεῖσεται συνεχῶς, εἰς τήν ἐποχή μας μάλιστα μέ πολύ γοργόν ρυθμόν. Νέα ὄργανα, μέ ἐξαρτήματα καί νέοι τύποι πλοίων δημιουργοῦνται καί ὅλα αὐτά ἐχουν κατ' ἀνάγκην τά ἰδικά των νέα ὀνόματα, τά ὁποῖα ταξιδεύουν καί μεταφέρονται μαζί μέ τά ἐπώνυμα ἀντικείμενα. Γίνεται, μέ ἄλλα λίγια, μιά συνεχῆς καί ἀέναος κίνησις τῶν λέξεων καί ἕνας

συμφυρμός τῶν πλέον ἑτερογενῶν γλωσσικῶν στοιχείων. «καί ὅπως ἄλλωστε παρατηρεῖ ὁ Γκαίτε: «Ἡ δύναμις μιᾶς γλώσσας δέν ἐγκτεῖται στό ὅτι ἀποδίδωκεν τό ξένο, ἀλλά στό ὅτι τό καταπίνει».

Ἡ ζωντανή αὐτή στό στόμα τῶν ναυτικῶν γλώσσα εἶναι φανερό πῶς ἂν ἀφήνονταν ἐλεύθερη ν' ἀκολουθήσει τῇ φυσικῇ τῆς ροῇ καί ἐξέλιξη σίγουρα θά ἐπαιρνε μιά μορφή πού θά μπορούσε νά καλύψει τίς ἀνάγκες τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς ἱστιοφόρου τουλάχιστον ναυτιλίας καί μέ κάποια ἐπιστημονική ποδηγεσία καί προσανατολισμό πού θά τῆς δίνονταν, θά ἐξεῖσσανταν σέ μιά τέλεια κι ὁλοκληρωμένη ναυτική γλώσσα. Ἐνα ὄργανο πού θά μπορούσαμε νά συννοηθοῦμε, νά ματαδώσουμε τίς σκέψεις μας καί νά γράψουμε τά ναυτικά μας βιβλία.

Δυστυχῶς ὅμως ἦταν φαίνεται ἀναπόφευκτο νά συνδεθεῖ μέ τό περιβόητο «γλωσσικόν» ζήτημα καί ἔτσι τά πράγματα πῆραν μιά τελείως διαφορετική τροπή πού ὁδήγησε στή διγλωσσία κι ἀργότερα μέ τήν εἰσοδο τοῦ αἵμου στήν τριγλωσσία μιά κι ἐμπαινε πιά στή μέση καί ἡ ἀγγλική ὁρολογία καί τελικά στή ναυτική οὐσιαστικά ἀγλωσσία πού ἐπικρατεῖ σήμερα.

Ἡ τάση αὐτή φαίνεται ἀρχισε νά παρουσιάζεται στή διάρκεια τῆς Ἐπανάστασως, πού ὅπως παρατηρεῖ ἕνας συγγραφέας «... ἀπὸ τῶν μεγίστης μορφώσεως γραμματεῖς τῶν ναυάρχων του, ἐπεδίωκον, διά τοῦ ὅφους τῶν ἐπισήμων ἐγγράφων τήν καθ' ἑξῆς ἐπικράτησιν ἀρχαϊζόντων ὀρων, διεσκευασμένων ἐνίοτε κατὰ τόν τύπον τῆς ὀρθῶς ὀμιλουμένης. Ἀπὸ τῶν Ἀρχείων τῶν ναυτικῶν νήσων καί ἀπὸ τῶν διασωθέντων ἡμερολογίων πλοίων τοῦ Ἀγώνος, συχνά ἡ τοιαύτη προσπάθεια ἐμφανῆς

προβλάλλει». Τό πνεῦμα αὐτό ἀκολούθησαν καί οἱ καινούργιοι ἀξιοματικοί τοῦ ναυτικοῦ πού ἀρχισαν νά ἀποτελοῦν καί τήν διανοούμενη τάξη τοῦ σώματος.

Τό Σεπτέμβριο τοῦ 1840 τό «Ναυτικόν Διευθυντήριον», ὅπως ὀνομαζόταν τότε ὁ Ναύσταθμος ὑπέβαλε στήν ἐπὶ τῶν «Ναυτικῶν Γραμματειῶν» τό τότε Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν πίνακα μέ ὀνοματολόγιο γιά τά διάφορα ὑλικά πού βρίσκονταν ἀποθηκευμένα στό Ναύσταθμο πού ὅπως ἐγραφε: «τά πλεῖστα εἶδη τοῦ ὑλικοῦ ὑπάρχουν γεγραμμένα εἰς τά βιβλία μας μέ Ἱταλικάς, Τουρκικάς καί ἄλλας διεφθαρμένας (!!!) ὀνομασίας».

Ὁ πίνακας αὐτός «ἐξελλήνιζε» κατὰ τό ἀρχαιοπρεπέστερο ἀλλά καί ἀρκετά σόλοικα, 211 ὀνομασίες ἀπὸ ὑλικά πού εἶχαν κοινά ὀνόματα.

Ἡ «Γραμματεία» δέν τό δέχτηκε κι ἀπάντησε σωστά πῶς ἡ «σύνταξις τεχνικῶν ὀρων δέν εἶναι οὔτε εὐκόλος οὔτε ἔργον τοῦ τυχόντος» κι ἀκόμα πῶς ἀπ' τό 1835 εἶχε συσταθεῖ ἐπιτροπή γιά τήν σύνταξη ὀνοματολογίου ἀλλά μέχρι τοῦ 1840 «δέν ἐφάνη τίποτε ἀπ' αὐτήν».

Οἱ ὁπαδοί ὅμως τοῦ ἐξελληνισμοῦ ἐπέμεναν καί τό Διευθυντήριον ἔστειλε ξανά τήν «ὀνοματοθεσίαν» ἐπεξεργασμένη καί βελτιωμένη μέ τήν παρατήρηση πῶς «... ἀντὶ μιᾶς ξένης βαρβάρου καί ἀκαταλλήλου ὀνομασίας προτιμητέα μιά Ἑλληνική ἔστω καί μή ἐντελὴς ὀρθή».

Δύο χρόνια ἀργότερα πού βρίσκονταν στή Γραμματεία ὁ σημαιοφόρος Γερ. Ζωχιός, ὁ λαμπρὸς αὐτὸς μαθητὴς τῆς Ἰονίου Ἀκαδημίας, παρ' ὅλες τίς γλωσσικὲς του ιδέες, εἶδε καθαρά τόν κίνδυνο πού ἀπέρχονταν ἀπ' τήν τάση αὐτή καί πού τελικά μᾶς ὁδήγησε, στό σημερινὸ κυκεῶνα τῆς ναυτικῆς ἀγλωσσίας, καί μέ μιά διαταγή γεμάτη εἰρω-



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

νεία και σαρκασμό αλλά πού δεν μπορεί κανένας να της άρνηθεί όρθολογισμό — παρ' όλο πού ύπογράφεται άπ' τόν Γραμματέα Α. Γ. Κριεζή — έγραφε: «Δέν έφαντάσθημεν ποτέ ότι τό Ναυτικόν Διευθυντήριον σεμνύνεται επί φιλολογία και λόγου δεινότητι, ούδ' ότι τά μέλη αύτού ήθελον ταραχθή επί τοσοῦτον διότι ήναγκάσθημεν ν' αποδοκιμάσωμεν τήν κακόζηλον όνοματολογίαν, τήν όποία πρίν ή λάβη τήν άδειάν μας έτόλμησε τό Ναυτικόν Διευθυντήριον να παρεισάξη εις τόν Ναυτικόν...

Η νέα όνοματολογία είνε Έλληνική; όχι βέβαια. Η παλαιά είνε μέν κατά πολλά βάρβαρος, άλλ' είνε πρός όλους γνωστή, τήν δέ νέαν και αύτοί οί γράφοντες άγνοοῦσι... Τό Ναυτικόν Διευθυντήριον δέν έπρεπε να παρεξηγήση τήν σιωπήν μας ούδέ να έπιχειρισθῇ έργου τοιούτου άφ' ου μάλιστα γνωρίζει ότι Δηλίου δείται κολυμβητοῦ». Καί πρόσθετε: «διατάσσωμεν να παύση και γραφομένη μία γλώσσα, ήτις και ύπ' αύτων των συντακτών τής κακή όμολογεϊται».

Τό πνεῦμα τοῦ Ζωχιού δέν ήταν φαίνεται δυνατόν να έπιζήσῃ και ή σχολή τοῦ «έξελληνισμού» των ναυτικῶν δρων, γνήσιο παιδί τής έποχής μας, γίνονταν όλοένα και πιό ισχυρή και πιό πειστική. Μέσα σ' αύτό τό κλίμα στίς 19 Ιουνίου 1856 ό ύπουργός Άθαν. Μιαούλης, γιός τοῦ μεγάλου ναυάρχου, ύπέγραψε τό Διάταγμα μέ τό όποιο συνιστοῦσε έπιτροπή από τούς πλοιάρχους γ. τάξεως Λ. Παλάσκα και Α. Κουμελά και τόν καθηγητή τοῦ Πανεπιστημίου Φίλιππο Ίωάννου πού σκοπό είχε να συντάξῃ τό έπίσημο ναυτικό όνοματολόγιο.

Τό κακό μέ τήν έπιτροπή ήταν πώς ό μέν καθηγητής γνώριζε τό ναυτικό όνοματολόγιο μέσα άπ' τίς σελίδες τοῦ Όμήρου, οί δύο δέ λαμπροί βέβαια κατά τά άλλα και ύπερβολικά μορφωμένοι άξιωματικοί δέν είχαν ζήσει στήν Έλλάδα. Ό Λ. Παλάσкас έφυγε μικρό παιδί και πήγε στή Γαλλία όπου ύπηρετησε στό γαλλικό ναυτικό ως άξιωματικός και ό Άλ. Κουμελάς «διακόψας τά έγκύ-

κλια μαθήματα εις Μόναχον... έξεπαδεύθη εις Άγγλίαν». Καί οί δύο ήλθαν στήν Έλλάδα και κατατάχθησαν ύποπλοίαρχοι στό Ναυτικό τό 1845.

Η έπιτροπή παρουσίασε τή δουλειά της ύστερα από δύο χρόνια. Η πρώτη έκδοση τοῦ Ναυτικοῦ Όνοματολογίου έγινε τό 1858 και περιείχε σέ 72 σελίδες 1882 όρους χωρίς άρίθμηση. Η κατάταξη των όρων ήταν α' ό λόγιος όρος, β' ό αντίστοιχος γαλλικός, γ' «ό κοινοβαρβατικός» και ό δ' ό αντίστοιχος άγγλικός.

Στά άτμομηχανικά δέν ύπάρχει ό «κοινοβαρβατικός» και τά παραγγέλματα (κελεύσματα) δίνονταν μόνον στή λóγια γλώσσα.

Τό τί έγινε μέ τήν πρώτη δοκιμή για τήν εφαρμογή τοῦ νέου όνοματολογίου ξεπερνάει τή φαντασία και τοῦ πιό ταιλαντούχου εύθυγράφου. Κάποιος μέ τήν ύπογραφή «Πρωτεσίλαος» μάς άφησε μία άρκετά ζωντανή περιγραφή τής «πρόβας τζενεράλε» πού έγινε επί τοῦ «άτμοδρομῶνος Άμαλία». Στήν πρώτη αύτή εφαρμογή οί προσδοκίες τής έπιτροπής διαψεύσθησαν μέ τόν πιό άξιόθρήνητο τρόπο. Γράφει λοιπόν, ό Πρωτεσίλαος: «άλλά ένώ αύτά διέτασσε τό Ύπουργεϊον, (πρόκειται για τήν διαταγή εφαρμογής τοῦ όνοματολογίου), τό κατώτερον προσωπικόν των πληρωμάτων των πλοίων άλλας βουλάς είχε: Τζώρηδες άρβανίτες μέ άφάνταστη χονδροκεφαλία δέν μπορούσαν να κρατήσουν τήν κόκα τους λογισματισμούς τοῦ νέου έπισήμου Ναυτικοῦ Όνοματολογίου και να γίνουν άρχαιοπρεπείς, άλλάζοντας έκφράσεις και ναυτικούς όρους αιώνων, πού τούς κληρονόμησαν άπ' τούς παππούδες των στό διάστημα των έθνικῶν περιπετειῶν τής χώρας μας και τής συνεργασίας των μέ τά ξένα Ναυτικά τής Δύσεως.

Και δέν είχαν άδικο οί άνθρωποι όταν τούς έλεγαν «άνέκτην» ένα άπ' τά πολλά σχοινιά τής εξαρτίας τοῦ πλοίου, πού φυσικό ήταν να τό άκούνε και να τό άποστηθίζουν ως «άνέστης». Κι ακόμα και τοῦτο μέσα στα πολλά: ό στηθιῦρχος, άλλο σχοινί πού έχρησιμοποιεϊτο

για τήν πτύξη των πανιῶν, γι' αύτούς ήταν ό στηθοῦχος. Ό κέλης, ή έλαφρά και ταχεία βάρκα τοῦ κυβερνήτου έλέγετο άπ' αύτούς Γκέλης, ίσως από τήν άλβανική διάλεκτο όπου ή λέξις σημαίνει τόν κόκκορα. Ό πτυχιούχος ναύτης, έκαλεϊτο άπ' αύτούς πετυχιούρχος, ό οιακιστής τσαπιστής, ό εκφορος έμφορας και ό ύπαρχος έπαρχος».

Μέσα σ' αύτή τήν κατάσταση ξεκίνησε τό «Άμαλία» πού ταξίδευε «πάσιν ιστίοις» στό Σαρωνικό. Άπ' τή γέφυρα ό Παλάσкас δίνει τό πρώτο παράγγελμα: «Έτοιμοι πρός άναστροφήν» και συνεχίζει ό Πρωτεσίλαος «Όλοι θυμηθήκαμε πώς αύτό έσήμαινε εκείνο, πού ως τότε τό έκαμναν μέ τό παράγγελμα «όρτα λα μπάντα» δηλαδή να γυρίσει τό πλοίο. Τό δεύτερο παράγγελμα ήταν: «Άγε δή» πού κατά τόν νέον κανονισμόν έδίδετο όταν έπρόκειτο να γίνουν πολλές κινήσεις ή μία έπειτα από τήν άλλη. Αυτό όμως τό «άγε δή» και τούς τό είχαν εξηγήσει πολλές φορές δέν μπορούσε να χωρέσει στήν κεφαλα των ναυτών. Έπρεπε να άναλυθεϊ τί έσήμαινε. Δηλαδή να δοθοῦν στό πλήρωμα λεπτομερή παραγγέλματα για τίς κινήσεις πού θα έξετελοῦντο.

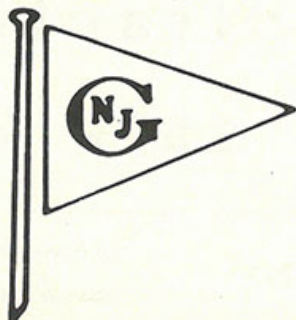
Άρχισε λοιπόν από τό γέφυρα να έξηγεϊται τό «άγε δή» λεπτομερώς ως έξης: «Άρτέμονας έα» — «Κάτω τόν οϊακα» — Τήν κέρκον αντίβαλε». Τό καθ' ένα από τά ... έπεξηγηματικά(!) αύτά παραγγέλματα άφορούσε όρισμένη ομάδα άνδρών τοῦ πληρώματος πού έπρεπε να έκτελέση τήν έν λεπτομερεία διατασσομένη κίνηση.

Άλλά τήν ζάλην πού έπροκάλεσε στίς ναυτικές εκείνες κόκες τό «άγε δή» τήν επέτεινε ό άρμαθός των έπεξηγηματικῶν εκείνων παραγγελλμάτων και ό καθένας έρωτοῦσε τόν διπλανό του: «Τσε θοτ ρέ; (Τί λέει ρέ;)

Και ό Πρωτεσίλαος καταλήγει:

«Ό ύπαρχος πού έστέκετο στό πρόστεγο, βλέποντας ότι τό «Άμαλία» λόγω τοῦ άκατανόητου των διδομένων παραγγελλμάτων εκινδύνευε να μεταβληθεϊ σέ νεώτερον πύργο Βαβέλ, αλλά να πάθει και ζημιές, έσωσε τήν κατάσταση

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



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

μέ την κατωτέρω έρώτηση πού άπηύθυνε στον κυβερνήτη και ή όποία έμεινε έκτοτε ιστορική γιατί έκτός των άλλων έξεφωνήθη σέ άπταιστο καθαρεύουσα: «Σύγχυσις γλωσσών και ίδεών κύριε Κυβερνήτα. Έρμηνεύσω σύν αύτοίς 'Αλβανιστί!». Πράγμα πού έγινε και έτσι σώθηκεν ή κατάσταση».

Έμείναμε κάπως παραπάνω στό σημείο της έφαρμογής του ναυτικού όνοματολογίου γιατί άποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα γιά τό πόσο άνεδαφικό παρουσιάστηκε άπ' την πρώτη κιόλας στιγμή. Ασφαλώς ή πρώτη αύτή έμπειρία θά έπρεπε νά συνεφέρει κάπως τούς άρμόδιους και νά τούς χρησιμεύσει σά μιá καλή άφορμή γιά νά τό καταργήσουν ή τουλάχιστον νά του κάνουν μιá ριζική άναμόρφωση, δυστυχώς όμως ήταν ή έποχή του λογιοτυπισμού και της «κεκαθαρμένης» και τό μοιραίο όνοματολόγιο φάνηκε άπ' την άρχή πώς είχε έλθει γιά νά μείνει κι έτσι όχι μονάχα δέν καταργήθηκε, όχι μονάχα δέν άναμορφώθηκε παρά έπεβλήθη με τή βία μέ άποτέλεσμα νά δημιουργήσει κομφούζιο και ή χάρη του νά φτάνει ως τίς μέρες μας.

Τό 1884 τό περίφημο πιά «Ναυτικών Όνοματολογίων» κυκλοφόρησε σέ δεύτερη έκδοση.

Η έκδοση αύτή ήταν πολύ πιό εύχρηστη άπ' την πρώτη του 1858.

Τό έπίσημο πιά «όνοματολόγιο» είχε πολιτογραφηθεί την έποχή αύτή και είχε άρχίσει νά γίνεται πιστευτό πώς ήταν δυνατόν νά έπιβληθεί και νά έπικρατήσει.

Τό άποτέλεσμα ήταν όμως τά διδακτικά βιβλία και έγχειρίδια νά γράφονται όπως τό παρακάτω πού προέρχεται από ένα κείμενο του 1900 και περιγράφει τόν τρόπο πού ένώνονται δύο σχοινιά: «Κεστρωτή άμμάτις: Όπως ένώσωμεν διά κεστρωτής άμμάτισεως δύο έντριτα καλώδια, έμπλέκομεν τά έμβολα κατά τά άκρα επί άρκετόν μήκος και είτε πλησιάζομεν τά δύο πρós άμμάτησιν άκρα, έμβάλλοντες τά έμβολα του ένός άκρου εις τά κενά του έτέρου. Ποιούμεθα τότε δίερσιν έμπλέκοντες διαδοχικώς έκαστον έμβολον, έκπεπλεγμένου του ένός άκρου υπό τά μή έκπλεχθέντα έμβολα του έτέρου. Έξακολουθοῦμεν ποιούμενοι έφ' έκάστου σχοινίου μίαν ή δύο έτι διέρσεις, όμοίας τή πρώτη και ά-

ποκόπτωμεν τά έξεχούσας άκρας των έμβόλων».

Και νά σημειωθεί πώς τό κείμενο αύτό σκοπό είχε νά διδάξει στους ναύτες πώς νά ματίζουν τά σχοινιά!! Τά ναυτικά όμως βιβλία και κείμενα δυστυχώς γιά όλους έπρεπε νά γράφονται σ' αύτή τή γλώσσα.

Δυστυχώς τό όνοματολόγιο αύτό της Έπιτροπής των Λ. Παλάσκα, Α. Κουμελά και Φ. Ίωάννου άποτέλεσε την πρώτη και την τελευταία προσπάθεια πού έγινε ποτέ σ' όλόκληρη τή ζωή του νεώτερου έλληνικού κράτους γιά νά καθοριστούν οι ναυτικοί όροι. Την άνάγκη γιά την άνανέωσή του την έπισήμανε άπ' τό 1898 κιόλας ό Μ. Γούδας πού έγραφε:

«Η άνεπάρκεια του κοινού ναυτικού όνοματολογίου, ένένετο πρό χρόνων καταφνης διά της καθ' ήμέραν έπιβαλλομένης άνάγκης πρós όνοματοθεσίαν των συσκευών ναυτικών και νέων τεχνικών όρων».

Αν αύτά γράφονταν γιά τό ναυτικό όνοματολόγιο στό τέλος του περασμένου αιώνα, εύκολα μπορεί νά φανταστεί κανένας τί θά έπρεπε νά γραφεί σήμερα.

Τό 1914-15 τό ύπουργείο Ναυτικών σύστησε μιá έπιτροπή μέ σκοπό την «συμπλήρωσιν του ναυτικού όνοματολογίου πάντων των τότε κλάδων του ναυτικού», οι εργασίες όμως σταμάτησαν μέ τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο πού μεσολάβησε. Μιά νέα προσπάθεια έγινε πάλι τό 1933 μέ έισηγητή τόν ακαδημαϊκό και ναύαρχο Σ. Λυκούδη και όρίσθηκε νέα πολυμελής έπιτροπή «πρós συγγραφήν λεξικού των έπιστημονικών και τεχνικών όρων».

Δυστυχώς ούτε ή δεύτερη αύτή έπιτροπή στάθηκε πιό τυχερή άπ' την πρώτη γιατί τά πολυτάραχα γεγονότα της έποχής εκείνης κι' ό δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, πού άκολούθησε, δέν την άφησαν νά προχωρήσει στό έργο της.

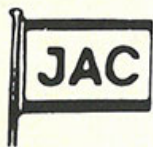
Μεταπολεμικά έχουμε μερικές ιδιωτικές προσπάθειες γιά λεξικογράφηση περισσότερο παρά πρωτότυπες εργασίες. Απ' αυτές θά αναφέρουμε τό «Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων» του πλοιάρχου λιμενικού ΝΑ Κουρμπέλη πού κυκλοφόρησε σέ άλληπάλληλες εκδόσεις και χρησιμοποιείται εύρύτατα σήμερα

στούς ναυτιλιακούς κύκλους και δύο εργασίες του πλοιάρχου Οίκ. Π.Ε. Σεγδίτσα.

Τόσο οι παραπάνω εργασίες, όσο και οι άλλες παρόμοιες πού παρουσιάστηκαν μεταπολεμικά, ύποφέρουν άπ' την άμαρτωλή κληρονομιά του παρελθόντος. Ο Κουρμπέλης άποδίδει τούς άγγλικούς όρους ή μέ τούς αντίστοιχους όρους του «έπισήμου» όνοματολογίου ή όπου εισάγει καινούργιους τούς άποδίδει περιφραστικά, χωρίς βέβαια οι παρατηρήσεις αυτές νά μειώνουν την άξία και τή χρησιμότητα του έργου.

Τό πρώτο λεξικό του Π.Ε. Σεγδίτσα έχρι τόν τίτλο: «Οι κοινói ναυτικοί μας όροι και αι ρωμανικά γλώσσαι». Σ' αύτό γίνεται μιá άνώφελη προσπάθεια νά άποδοθούν 1420 ζωντανοί ναυτικοί όροι πού προέρχονται από ιταλικές πηγές, μέ όρους του νεκρού αρχαιοελληνικού όνοματολογίου όπως καρνάγιο = τροπιστήριον, γάντζος = κοντός, κόραξ, άγκιστρον κλπ. Ακόμα σέ πολλές περιπτώσεις έχουμε και περιφραστικές άποδόσεις.

Τό δεύτερο λεξικό του ίδιου συγγραφέα μέ τόν τίτλο «πεντάγλωσσον λεξικόν ναυτικών όρων» περιλαμβάνει 9.604 ναυτικούς όρους στά έλληνικά, άγγλικά, γαλλικά, ιταλικά και ισπανικά. Τό λεξικό αύτό πάλι σέ πεντάγλωσση μορφή, αλλά μέ γερμανικά αντί γιά έλληνικά θεωρήθηκε τόσο έπιτυχημένο ώστε ανέλαβε την έκδοσή του ό διεθνής έκδοτικός οίκος Elsevier του Άμστερνταμ (1965-1966) σέ τρεις τόμους μέ τόν τίτλο «Elsevier's Nautical Dictionary». Δυστυχώς όμως ή έλληνική έκδοση, προφανέστατα άπ' την βαβελική κατάσταση της ναυτικής μας γλώσσας άπ' την μιá πλευρά και την προσθήκη άπαρχαιωμένων όρων του περίφημου «όνοματολογίου» πού είχαν άπαλειφθεί άπ' την έκδοση του Άμστερνταμ, έκαναν την έλληνική έκδοση τέτοια πού νά αξίζει μονάχα σάν άποθήκη από λέξεις χωρίς καμιά πρακτική άξία. Ιδιαίτερα χαρακτηριστική είναι ή έκτεταμένη χρήση σά στοιχείο εισόδου των όρων του «έπισήμου» όνοματολογίου πού τόσο φαίνεται έπιρρεασμένος ό λεξικογράφος έτσι πού γιά νά βρεί κανένας πώς λέγεται άγγλικά, γαλλικά, ιταλικά ή ισπανικά ή μπαρούμα της βάρκας, θά πρέπει νά ψάξει στή «πεισμάτιον λέμβου», τή ματσό-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

λα στο «τυπάζ», την ξαφνική καταιγίδα στο «πέμφιξ» κλπ. Τυπική ακόμα είναι η περίπτωση της λέξεως embargo που ένω άγγλικά, γαλλικά ισπανικά και ιταλικά μένει αμετάβλητη στα ελληνικά αποδίδεται «κωλυσιπλοία» και πολλές άλλες λέξεις τέλεια ξένες στη ζωντανή ναυτική μας γλώσσα, που συχνά θυμίζουν εκείνο το ανεπανάληπτο «άραχι-δέλαιο» κοινώς φυσικόλαδο που τό έπίσημο έδεσματολόγιο του έμπορικού ναυτικού μας παρουσίασε πρίν λίγα μόλις χρόνια.

Κι εδώ συμπληρώνουμε την ιστορική ανασκόπηση για τις περιπέτειες της νεοελληνικής ναυτικής μας γλώσσας.

Τί έγινε όμως στο διάστημα αυτό στην πράξη; Άπλούστατα ο ναυτικός τραμπολίζονταν ανάμεσα στο αρχαϊκό νεκρό ονοματολόγιο που οι λιγοστοί προσπαθούσαν νά επιβάλλουν και τό ζωντανό «κοινοβαρβαρικό» που οι πολλοί χρησιμοποιούσαν γιατί τούς έξυπηρετούσε στην καθημερινή ναυτική τους ζωή.

Οί λίγοι όμως επιμένανε και έπειδή βλέπανε πώς δέν μπορούσαν νά καθιερώσουν τό «ονοματολόγιο» στόν προφορικό λόγο προσπαθούσαν νά τό επιβάλλουν στο γραπτό μιά και αυτοί κρατούσαν τούς κοντυλοφόρους.

Έτσι ο ναυτικός όταν άρμένιζε λασκάδα στο ήμερολόγιο έπρεπε νά σημειώσει «εύφορομέν», όταν έφτιαχνε «γάσες» μέ την καβίλλια κατασκεύαζε «Κεστρωτάς άγκύλας» κι όταν του χρειαζόταν λίγος σπάγγος έπρεπε νά ζητήσει «μέρμιθον», όταν άναπρώριζε «ήρχετο εΐς περιαγωγήν», τό πινό του πικιού είχε γίνει «τέθρον του κέρατος» και ή ντισεράδα του «κηρωτός μανδύας»

Τά πράγματα περιπλέχτηκαν ακόμα περισσότερο άπ' τό γεγονός πώς ναύτες του έμπορικού ναυτικού που μάθαιναν στα καράβια τους τό «κοινοβαρβαρικό» ονοματολόγιο όταν στρατεύονταν στο πολεμικό Ναυτικό έπρεπε νά μάθουν τό «έπίσημον» κι' όταν μεταπήδουσαν πάλι στο έμπορικό έπρεπε νά ξαναρχίσουν άν όχι άπ' την άρχή τουλάχιστον άπό κάπου που τό είχαν αφήσει, συχνά όμως κρατούσαν κάτι άπ' όσα είχαν μάθει στο πολεμικό ναυτικό, είτε γιατί τούς άρεσε ή στροφή πρós τόν «πλοΐτο» της ελληνικής γλώσσας είτε άπό κάποια διάθεση σπουδαιότητας μέ αποτέλεσμα νά δημιουργείται μιά χωρίς προηγούμενο χαοτική κατάσταση στη ναυτική γλώσσα που χειροτέρευε συνεχώς.

Παράλληλα τά ναυτικά βιβλία, γραμμένα συνήθως άπό αξιωματικούς του ναυτικού και άργότερα και άπό εκείνους του Λιμενικού Σώματος, γράφονταν στην «έπίσημον» έτσι που νά χρειάζεται μεταφραστική γιά νά τά καταλάβουν οί ναυτικοί.

Μέ την εισβολή του άτμου στη ναυτική και τόν παραμερισμό τών ίστιοφό-

ρων φυσικό ήταν ένα μεγάλο μέρος άπ' τό «έπίσημον» ονοματολόγιο νά περιέλθει σέ άχρηστία και ίσως ή εποχή εκείνη, τό τέλος του περασμένου αιώνα, ήταν μιά καλή ευκαιρία γιά νά διορθωθεί ότι λαθεμένα είχε γίνει.

Δυστυχώς όμως και ή ευκαιρία αυτή χάθηκε άνεπίστρεπτα. Ή ελληνική ναυτιλία στη νέα αυτή εποχή άρχισε νά προσανατολίζεται στα άγγλικά δεδομένα μέ αποτέλεσμα ν' άρχίσει μιά εισροή άγγλικών όρων στην ναυτική μας όρολογία που έρχονταν νά καλύψει ότι άδειο παρουσιάζονταν στόν Έλληνικό χώρο.

Άπ' τό τέλεια άταίριστο αυτό πάντρεμα της άγγλικής μέ την ελληνική έπίσημη όσο και κοινή όρολογία δημιουργήθηκε ένας γλωσσικός κυκλώνας που άμφιβάλλουμε άν υπάρχει δεύτερος σέ άλλο τομέα της νεοελληνικής τεχνολογίας.

Θά νόμιζε κανένας πώς τά τελευταία χρόνια, μέ τή γενική άνοδο του μορφωτικού έπιπέδου τόσο τών αξιωματικών και τεχνικών του έμπορικού ναυτικού, όσο και τών κατωτέρων πληρωμάτων, ή κατάσταση θά είχε άντιμετωπιστεί άν όχι ριζικά, τουλάχιστον θά είχε κάπως βελτιωθεί. Δυστυχώς όμως ή κατάσταση χειροτέρεψε και χειροτερεύει μέρα μέ τή μέρα.

Οί άγγλικοί όροι ή χρησιμοποιούνται πιά αυτοίσοι μιά και δέν υπάρχουν αντίστοιχοι ελληνικοί ή ή άπόδοσή τους στα ελληνικά άποτελεί χώρο γιά νά έφαρμόζει τις λεξιπλαστικές του ικανότητες ο κάθε σχετικός ή άσχετος τις περισσότερες φορές, μέ άποτέλεσμα νά εμφανίζονται σχεδόν καθημερινά κακόηχοι, σχοινοτενείς και δυσκολοπρόφερτοι όροι όπως τό container που έγινε ελληνικά «έμπορευματοκιβώτιο» ή τό fore peack (συλλαβές δύο) που έγινε ελληνικά «πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσσεως» (13 συλλαβές).

Στό μεταξύ έπειδή υπάρχει ή ανάγκη κατά κάποιο τρόπο γιά συνεννόηση πάνω στα ναυτικά θέματα, μέσα άπ' αυτόν τόν κυκλώνα ξεπετάχθηκε μιά τέλεια άκατανόητη γιά τούς άμήτους γλώσσα που μέ τή σημερινή άλματώδη τεχνολογική εξέλιξη σέ λίγο θά είναι άδύνατο νά μπει πιά σέ καλούπια κι άπ' τούς πιό φωτισμένους ακόμα γλωσσολόγους. Δυστυχώς έξελληνισμένοι ύποφερτοι ναυτικοί όροι δέν φαίνεται πιθανό πώς πρόκειται νά δημιουργηθούν και νά έπιβληθούν ποτέ τόσο γιά τήν περίπτωσή μας έχουμε πιά γλώσσα που έχει πιά έπιβληθεί και που ριζώνει καθώς περνάει ο καιρός όλο και πιό βαθειά, όσο και άπ' τό γεγονός πώς κανένας δέν νοιάζεται άν όχι νά έξελληνίσει τουλάχιστον νά θεσμοθετήσει κάποιο είδος ναυτικής όρολογίας. Έτσι τό νά ξεριζωθεί τό άπίθανο αυτό άγγλοελληνικό άμάλγαμα και νά ένοφθαλμισθεί στη θέση του μιά σειρά άπό καθαρούς νεοελ-

ληνικούς εύχρηστους όρους θά πρέπει μάλλον νά τό άποκλείσουμε.

Γιά νά πάρει κανένας μιά άμυδρή ιδέα γιά την κατάσταση που έπικρατεί σήμερα στο έμπορικό μας ναυτικό τουλάχιστον θά δώσουμε στη συνέχεια όρισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα παρμένα άπό διάφορα σύγχρονα ναυτικά βιβλία και μελέτες που τά περισσότερα άποτελούν εκπαιδευτικά κείμενα. Πρίν άπ' αυτά όμως θά θέλαμε νά δώσουμε την εξήγηση πώς δέν υπάρχει διάθεση γιά κριτική της γλώσσας τών συγγραφέων γιά τούς όποιους μονάχα ίσως επαινói άξίζουν, άφού παρά τή μεινεκτικότητα του γλωσσικού όργάνου που είχαν στη διάθεσή τους, αποφάσισαν νά μεταδώσουν τις ναυτικές τους γνώσεις και σ' άλλους;

«Ο κατασκευαστής θά έφαρμόζει σύστημα σημάτων των πλινθωμάτων (ingots), πρισμάτων (billets), πλατειών (πλάκες, slabs) έλασμάτων πλατειών (πεπλατησμένοι ράβδοι, bars και λοιπού ύλικού».

«Τό φρεάτιον της άλύσεως (στρίτσι, chain locker) χρησιμεύει διά τήν στοιβάση των άλύσεων των άγκυρών. Τά κύτη (άμπάρια, holds) είναι χώροι διά τήν στοιβάση του φορτίου. Έπί του καταστρώματος υπάρχουν τά στόμια των κυτών (κουβούσια, hatches). Τό λεβητοστάσιον (στόκολο, boiler room) είναι ο χώρος κλπ. Τά καννάβινα σχοινιά άλοΐφονται μέ κεδρίαν (κατράμι) και λέγονται κεδρωτά (κατραμδα, tared)... τά κυριώτερα μέρη του τροχήλου (μακαράς, block) είναι ή θήκη (shell), τό κάρυον (ράουλο, sheave) και ο άξων (pin).

Χαρακτηριστικά κείμενα που άπεικονίζουν τή σύγχυση που έπικρατεί στη ναυτική μας γλώσσα θά μπορούσε νά παραθέσει κανένας άπ' όσα τεχνικά ναυτικά κείμενα γράφτηκαν στα τελευταία έκατό χρόνια.

Πρίν άπό 90 σχεδόν χρόνια ο Μ. Γούδας έγραφε: «Ή καθιερωθείσα ονοματολογία δέν είναι ακόμα επαρκής διά τας σημερινάς ανάγκας του ναυτικού, του όποιου οί διάφοροι κλάδοι άπό ήμέρας εΐς ήμέραν τελειοποιούμενοι μεταμορφούνται τελείως. Όσοι εκ τών συναδέλφων έπεχείρησαν και όλίγας έτι γραμμάς νά χαράξωσιν έπί τεχνικού τινος θέματος, όσοι άπεπειράθησαν νά έξελληνίσωσι και αυτήν ακόμη τήν άπλήν περιγραφήν και χρήσιν ενός τυχόν εκ τών άπείρων όργάνων, τά όποια καθ' ήμέραν έπιβάλλονται εΐς τήν ναυτικήν ύπηρεσίαν, όμολογοΐσι τας δυσυπερβλήτους δυσκολίας, πρò τών όποίων εύρέθησαν, ιδία διά τήν μεταγλώττισιν όρων έπιστημονικών και τεχνικών. Αύτός εγώ τουλάχιστον ουχί σπανίως εύρέθην έν άμηχανία εΐς τιαύτην περίστασιν».

Στό διάστημα που μεσολάβησε άπό τότε που γράφονταν τά παραπάνω ή κατάσταση όχι μονάχα δέ βελτιώθηκε,

άλλ' αντίθετα επιδεινώθηκε με την εισβολή από νέους όρους που γεννήθηκαν απ' την τεχνολογική επανάσταση που επικρατεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια.

Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω παράδειγμα παρμένο απ' τον ισχύοντα νέο «Κανονισμόν πρὸς Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ 1972» πού δημοσιεύθηκε τὸ 1974 ὅπου ὁ κανὼνας 24 πού στὰ ἀγγλικά εἶναι «Towing and Pushing» καὶ γαλλικά «Remorquage et poussage» ἔχει ἀποδοθεῖ στὰ ἑλληνικά «Ρυμούλκησης κατ' ἐφελευσμόν καὶ παραγωγήν». Μπορεῖ νὰ φαντασθεῖ κανένας τὸν καπετάνιο τοῦ ρυμουλκού νὰ λέει στὸ πλήρωμά του: «Ἐτοιμασθεῖτε γιὰ ρυμούλκηση... κατ' ἐφελευσμόν!!!» Γιὰ ὄνομα τοῦ Θεοῦ! Κι ὅμως βρίσκειται ἐῖσι τυπωμένος στὴν Ἑφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 203 Α' 7.10.74).

Εἶναι ἀλήθεια βέβαια πὼς ὅλοι οἱ συγγραφεῖς παλαιότεροι καὶ σύγχρονοι προσπάθησαν νὰ δώσουν τὸν καλύτερο αὐτὸ τους, τὸ ὄργανο ὅμως δὲν κατόρθωνε νὰ τοὺς βοηθήσει. Ἀποτέλεσμα; Ἡ φυγὴ ὅσων τουλάχιστον μποροῦσαν, ἀπ' τὸ ἑλληνικο κείμενο καὶ ἡ καταφυγὴ στὴν ἀφθονή ἀγγλοσαξωνική βιβλιογραφία μὲ συνέπεια τὴν μεγαλύτερη εἰσροή ἀγγλικῶν ὄρων αὐτοῦσιων καὶ ἀμετάφραστων ἢ παραμορφωμένων, ἰδιαίτερα τὰ τελευταία μεταπολεμικά χρόνια μὲ τὴν καλπάζουσα τεχνολογία.

Ἡ πασίγνωστη πλοῦσια ἑλληνική γλῶσσα στὸ ναυτικό τομέα παρουσιάζεται ἀπίθανα φτωχή. Δὲν ἔχουμε ὄρους γιὰ καινούργια εἶδη, σκεῦῃ ἢ ἔννοιες πού γεννιοῦνται ἀσταμάτητα τὰ τελευταία χρόνια ὅπως: Roll on Roll off, day-ship, gas carrier, containers, pallet, unitised cargo, VLCC, LPG, OBO καὶ χίλιους ὅσο ἄλλους καὶ τοὺς δεχόμαστε ἀτόφιους γιὰ νὰ μπορέσουμε νὰ συνεννοηθοῦμε. Καὶ ἡ εἰσβολὴ συνεχίζεται. Κι αὐτὸ γιὰτὶ δὲν ὑπάρχει σήμερα ἓνα κατάλληλο ὄργανο πού θὰ μπορούσε νὰ ἀποδίδει στὰ ἑλληνικά τὶς νεοεισαγόμενες κυρίως ἔννοιες.

Ἡ πληθοπαράγωγη νεολογισμῶν εἶναι πιά καθημερινὸ φαινόμενο σὲ ὅλες τὶς γλῶσσες τοῦ κόσμου. Φυσικά συμβαδίζει μὲ τὸν ὀργασμὸ στὴ θεωρητική, ἐπιστημονική καὶ τεχνολογική ἔρευνα, πού παρατηρεῖται στὶς χώρες πού χρησιμοποιοῦν τὰ ἀγγλικά, τὰ γαλλικά, τὰ ρωσικά, τὰ γερμανικά ἢ ὅποια ἄλλα γλῶσσα ἀκόμα ἀνήκει στὶς μεγάλες τῆς ἐποχῆς μας. Ὅμως ἡ διάπλαση νέων λέξεων στὶς γλῶσσες τῶν χωρῶν ὅπου διεξάγονται οἱ ἔρευνες εἶναι πρωτογενής, δηλαδή, μπορεῖ νὰ ἐνέχει καὶ τὸ στοιχείο τῆς αὐθαιρεσίας. Ἐκεῖ, στὶς πηγές, χρειάζονται τὴ νέα λέξη ἀνάλογα μὲτὶς ἀνάγκες πού πρωτοδιαπιστώνονται καὶ ἐκεῖ τὴν δημιουργοῦν ἢ τὴν πλάθουν ὅπως νομίζουν ὅτι τοὺς ἐξυπηρετεῖ καλύτερα. Οἱ γλῶσσες τῶν ὑπολοίπων χωρῶν πού ἀποδέχονται τὸ πε-

ριεχόμενο τῆς ξένης ἔρευνας μαζί μὲ τὸν κατακλισμὸ τῶν καινοφανῶν ὄρων, χωρὶς νὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ αὐθαιρετοῦν, γιὰτὶ τότε ἡ συνεννόηση μὲ τίς πηγές γίνεται ἀδύνατη.

Πὼς ἀντιδρᾷ, λοιπόν, ἡ δική μας γλῶσσα σ' αὐτὸν τὸν ἀναπόφευκτο κατακλισμὸ, τὸν ὁποῖο εἴμαστε ὑποχρεωμένοι νὰ δεχθοῦμε καὶ νὰ ἀφομοιώσουμε ἂν θέλουμε νὰ πορευτοῦμε μὲ τὸν αἰῶνα μας; Γιὰ νὰ ὁμολογήσουμε τὴν πικρὴ ἀλήθεια, μᾶλλον δὲν ἀντιδρᾷ. Τὰ πράγματα ἔχουν ἐγκαταλειφθεῖ στὴν τύχη ἀπὸ ὅσους θὰ ἦταν ἐνδεχομένως ἀρμόδιοι νὰ ἀντιμετωπίσουν αὐτὴ τὴν πραγματικότητα.

Τὸ κύριο βάρος τῆς εἰσαγωγῆς χιλιάδων νέων ὄρων καὶ τῆς προσαρμογῆς τους στὸ γλωσσικὸ μας σύστημα ἔχει πέσει στὸς ὤμους τῶν ταπεινῶν μεταφραστών.

Συμπέρασμα: Ναυτική ἐκπαίδευση κάτω ἀπ' τὶς σημερινές γλωσσικές πελαγοδρομίες δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξει, οὔτε μπορεῖ νὰ γραφοῦν ἐκπαιδευτικά κείμενα, ἀξια γιὰ τ' ὄνομά τους, οὔτε σωστὴ διδασκαλία μπορεῖ νὰ γίνει οὔτε στρωτὸς γραπτὸς ἢ προφορικὸς λόγος ν' ἀναπτυχθεῖ. Μὲ τὴν κατάσταση πού επικρατεῖ σήμερα ἐκεῖνοι πού μπαίνουν στὸ ναυτιλιακὸ στίβο σπαταλοῦν πολὺτιμες δυνάμεις νὰ μάθουν ὄρους πού δὲν θὰ τοὺς χρησιμεύσουν πουθενά δηλαδή τοὺς ἀρχαιοελληνικούς, ὄρους πού θὰ χρησιμοποιήσουν στὴν καθημερινή πρακτική τους, τοὺς «κοινοβαρβαρικούς» ὅπως ἐπεκράτησε νὰ τοὺς ὀνομάζουν καὶ τέλος τοὺς ἀγγλικούς πού τοὺς εἶναι ἀπαραίτητοι γιὰ τὴν δουλειά τους, τὴν ἐπέκταση τῶν γνώσεών τους κι' ἀκόμα γιὰ νὰ κατανοήσουν τοὺς σὲ χρῆση νεοελληνικούς ὄρους πού προέρχονται ἀπ' αὐτοὺς.

Τί πρέπει ἢ τουλάχιστον τί εἶναι δυνατόν νὰ γίνει;

Ἐπιβάλλεται νὰ συνταχθεῖ ἓνα νεοελληνικὸ ναυτικὸ λεξιλόγιο πού θὰ διευκολύνει τόσο τὴν ἐκπαίδευση ὅσο καὶ τὴ σπουδὴ καὶ τὴν ἔρευνα τῆς ναυτικῆς ἐπιστῆμης καὶ τέχνης. Ἐνα λεξιλόγιο, πού θὰ ἐκσυγχρονίσει τοὺς παλιούς καὶ θ' ἀποδώσει τοὺς ξένους ὄρους κι' ὅταν λέμε ἐκσυγχρονισμό καὶ ἀπόδοση δὲν ἐννοοῦμε τὴν περιβόητο «ἐξελληνισμόν» τῶν διαφόρων ὄρων πού ἀρκετὰ ἀκριβὰ τὸν πληρώσαμε καὶ τὸν πληρώνουμε ἀκόμα. Μᾶς χρειάζεται ἓνα λεξιλόγιο πού θὰ κάνει κατανοητὸς μὲ κάποια ἀκρίβεια καὶ φυσικότητα τὶς διάφορες ἔννοιες στὴ γλῶσσα μας, ἔστω κι' ἂν αὐτὲς ἔχουν ξενικὴ προέ-

λευση.

Εἶναι φανερό πὼς χρειάζεται σοβαρὴ καὶ ὑπεύθυνη δουλειά καὶ μόχθος πολὺς, περισσότερο δὲ ἀπ' ὅλα ἔρευνα καὶ γνώση γύρω ἀπ' τὰ ναυτικά. Εἶναι ἀνάγκη νὰ συσταθεῖ μιὰ ἀντιπροσωπευτικὴ ἐπιτροπὴ πού θὰ μετέχουν σ' αὐτὴ ἐκπρόσωποι ἀπ' τὴν Ἀκαδημία, τὰ ναυτικά ὑπουργεῖα, τεχνικοὶ τοῦ πλοίου, τεχνικοὶ τῆς ναυτιλιακῆς συναλλαγῆς, γλωσσολόγοι κ.ἄ. καὶ θὰ πρέπει ἢ ἐπιτροπὴ αὐτὴ νὰ δουλέψει τόσο πάνω στὸν ἐκσυγχρονισμό τοῦ ὀνοματολογίου πού σήμερα ὑπάρχει ὅσο καὶ στὴν ἀπόδοση τῶν ξένων ὄρων πού χρησιμοποιοῦνται εἴτε αὐτοῦσιος εἴτε λαθεμένους.

Μονάχα ἔτσι θὰ μπορέσουν νὰ δημιουργηθοῦν οἱ ἀνετες προϋποθέσεις γιὰ νὰ προσπελάσουν οἱ ἐκπαιδευόμενοι τὶς συχνὰ δύσκολες ἔννοιες τῆς ναυτικῆς θεωρίας καὶ πρακτικῆς, γιὰτὶ σήμερα σπαταλοῦν τὶς δυνάμεις τους στὸ ν' ἀφομοιώσουν γιὰ τὸ ἴδιο πράγμα ἓνα ὄρο ἀπ' τὴν ἀρχαιοελληνικὴ γραπτὴ ναυτικὴ γλῶσσα, ἓναν ἄλλο ἀπ' τὴν «κοινοβαρβαρική» κι ἓνα ἀπ' τὴν ἀγγλική.

Οἱ Ἀγγλοὶ, ὅταν θέλουν νὰ ἀκριβολογήσουν κάπου καὶ δὲν βρίσκουν τὴν κατάλληλη λέξη ἔχουν τὴν ἔκφραση: «The Greeks have a word for it» δηλαδή «οἱ Ἕλληνες ἔχουν μιὰ λέξη γι' αὐτό». Στὴν περίπτωσή μας οἱ Ἕλληνες εἶναι φτωχότεροι ἀπ' ὅσο νομίζεται. Ἐχουν περισσότερες ἀπὸ μιὰ καὶ καμμία σωστή καὶ κατάλληλη. Εἶναι ἀνάγκη ἢ ἑλληνικὴ ναυτιλία ν' ἀποκτήσει τὴ γλῶσσα τῆς γιὰτὶ δὲν μπορεῖ νὰ ὑπάρχει ναυτικὴ ζωὴ σάν δὲν ὑπάρχει ναυτικὴ γλῶσσα.

A. I. TZAMTZHS

1. Delatte: Les Portulans Grecs - Liege 1947 σελ. XIII-XIV.
2. Καπετάν Νικολάου Κεφαλᾶ: «Θαλάσσιος Νομοθεσία» ἐν Βιέννῃ τῆς Ἀυστρίας 1817 σελ. 23-24.
3. Α. Καραναστάση: Ὁ γλωσσικὸς Ἀτλας τῆς Μεσογείου. περ. «Ἀργώ» Αὐγούστου 1966 σελ. 35.
4. Μολυβιές στὸ περιθώριο. Σκέψεις ξένων συγγραφέων πάνω στὰ αἰώνια θέματα τοῦ ἀνθρώπου. Οἱ ἐκδόσεις τῶν φίλων 1978.
5. Σ. Ἐμμ. Λυκούδη: Περί τοῦ παρ' ἡμῖν Ναυτικοῦ Ὀνοματολογίου Πρακτικὰ Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν τομ. ΙΔ'. 1939 σελ. 85-103.
6. Δ. Γ. Φωκά: Χρονικά τοῦ Ἑλληνικοῦ Β. Ναυτικοῦ 1833 - 1873 Ἀθῆναι 1923 σελ. 149-151.
7. Πρωτοσίλαος: Αἱ ἀπορίαι τοῦ Παλάσκα. Ναυτικὴ Ἑλλάς Μάιος 1938 σελ. 567-568.
8. Μ. Θ. Ματθαίου: Ἐγχειρίδιον χειριστοῦ. Ἐν Ἀθῆναις 1900 σελ. 81-82.
9. Μ. Γούδα. Πρόλογος στὸ Γαλλοελληνικὸ Λεξικὸ Ναυτικῶν ὄρων Α. Παλάσκα Ἀθῆναι 1898 σελ. ια'.
10. Μ. Γούδα δ.π. σελ. γ'.

at Argentina

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116183, 3114208, 3111384, 3113387,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121816

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. 1588/1986

Δικαστής: Στυλιανή Γιαννούκου

Δικηγόροι: Κων. Μίγγος, Κων. Ανδρέο-
πουλος

Οι διατάξεις του Ν. 1376/83 «περί μέ-
τρων γιά τήν αντιμετώπιση τής ναυτι-
λιακής κρίσης καί συναφών διατάξεων
«καί οι βάσει αυτού καί τής σχετικής 'Υ-
πουργικής αποφάσεως καταρτισθείσες
διμερείς συμβάσεις μεταξύ ΕΕΕ καί άλ-
λοδαπών 'Ενώσεων δέν αντιβαίνουν
στις διατάξεις του Συντάγματος. 'Η κα-
τά τό άρθρο 288 ΑΚ άρχή τής ίσης μετα-
χειρίσεως προϋποθέτει έκουσία έκ μέ-
ρους του έργοδότη παροχή πρός όρι-
σμένους μισθωτούς τής ίδιας κατηγο-
ρίας καί συνεπώς δέν εφαρμόζεται ό-
που ή παροχή γίνεται σύμφωνα μέ ύπο-
χρέωση επιβαλλόμενη από τόν νόμο ή
διάταξη συλλογικής συμβάσεως. Νόμι-
μες καί δεσμευτικές οι διμερείς συμβά-
σεις.

Μέ τήν κρινόμενη άγωγή ίστορείται
ότι, κατόπιν συμβάσεως ναυτικής έργα-
σίας άορίστου χρόνου, ή όποία καταρτί-
σθηκε στόν Πειραιά στίς 9.12.1984 μετα-
ξύ του ένάγοντος — άλλοδαπου ναυτι-
κού καί τής δεύτερης έναγομένης, ή ό-
ποία ένεργοϋσε τυπικώς σάν αντιπρό-
σωπος στήν 'Ελλάδα τής πρώτης ένα-
γομένης — πλοιοκτητηρίας του άναφε-
ρομένου στήν άγωγή πλοίου, στήν
πραγματικότητα όμως σάν έφοπλίστρια
αυτού, από κοινού μέ τόν τρίτο καί τέ-
ταρτο των έναγομένων, προσλήφθηκε
στήν ύπηρεσία αυτών σάν βοηθός θα-

λαμηπόλου, σύμφωνα μέ τούς όρους
του 'Ελληνικού δικαίου καί του καθορι-
ζόμενου από τήν έκάστοτε ισχύουσα
σχετική ΣΣΝΕ μισθού καί ναυτολογήθη-
κε στό παραπάνω πλοίο, στό όποιο ύπη-
ρέτησε μέχρι τής 22.2.1985, όποτε απο-
λύθηκε στόν λιμένα Νόρντενχαμ Γερ-
μανίας, κατόπιν καταγγελίας τής ένδί-
κου συμβάσεως από τόν πλοίαρχο, χω-
ρίς παράπτμά του. "Ότι, κατά τή διάρ-
κεια τής ναυτολογήσεώς του στό πλοίο
αυτό, οι καταβαλλόμενες σ' αυτόν απο-
δοχές ήταν κατώτερες των καθοριζόμε-
νων από τή ΣΣΝΕ. Μέ βάση τά άνωτέρω
ζητεί, όπως μέ απόφασή του Δ/ριου αυ-
τού, ή όποία νά κηρυχθεί προσωρινώς
έκτελεστή, ύποχρεωθούν οι έναγόμενοι
εις όλόκληρον έκαστος νά καταβάλουν
στόν ένάγοντα, γιά διαφορές δεδου-
λευμένων αποδοχών, υπερωριακής ά-
πασχολήσεως, άδείας καί γιά αποζη-
μίωση απολύσεως τό συνολικό ποσό
των δρχ. 339.966, νομιμοτόκως από τής
απολύσεώς του, άλλως από τής επιδό-
σεως τής άγωγής, μέχρι έξοφλήσεως.
'Η άγωγή αυτή άρμοδίως εισάγεται
πρός έκδίκαση ένώπιον του Δ/ρίου αυ-
τού (άρθ. 3,16 έδ. 2, 22, 25, 37 παρ. Ι
ΚΠολΔ) κατά τήν προκειμένη ειδική δια-
δικασία των εργατικών διαφορών
(άρθρ. 663 έπ. ΚΠολΔ) καθ' όσον άφορά
άξιώσεις που άπορρέουν από σύμβαση
ναυτολογήσεως (άρθρ. 82 ΚΙΝΔ) καί
πρέπει, μετά τήν καταβολή του άναλο-
γούντος στό καταψηφιστικό αίτημα αυ-
τής, τέλους δικαστικού ένσήμου, μετά
των έπ' αυτού ύπέρ τρίτων ποσοστών
(βλ. σχετ. τά ύπ' αριθμ. 145664, 68363, ά-
γωγόσημα καί τά επικολληθέντα στό
δεύτερο άπ' αυτά ένσημα ύπέρ ΤΝ καί

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 29
ΤΠΔΠ) νά έρευνηθεί περαιτέρω, κατά
τήν νομική καί ουσιαστική βασιμότητά
της.

Κατά τό άρθρο 1 παρ. 1 καί 2 του Ν.
1376/83 «περί μέτρων γιά τήν αντιμετώ-
πιση τής ναυτιλιακής κρίσης καί συνα-
φών διατάξεων (ΦΕΚ Α', 96/18.7.1983) έ-
πιτρέπεται ύστερα από απόφαση του 'Υ-
πουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας που δη-
μοσιεύεται στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερ-
νήσεως, ή κατά παρέκκλιση του άρθρου
83 του ΚΙΝΔ ή άλλης σχετικής διάταξης
καί των Συλλογικών Συμβάσεων που ί-
σχύουν κάθε φορά σύναψη συμφωνιών
μεταξύ τής 'Ενώσης 'Ελλήνων 'Εφοπλι-
στών (ΕΕΕ) καί άλλοδαπών συνδικαλι-
στικών όργανώσεων, που θα καθορί-
ζουν τό ύψος αποδοχών των άλλοδα-
πών ναυτικών που εργάζονται σέ φορ-
τηγά ποντοπόρα πλοία όλικής χωρητι-
κότητας 3.000 κόρων καί άνω. Οι αποδο-
χές δέν μπορεί νά είναι κατώτερες από
αυτές που κάθε φορά ισχύουν στή χώ-
ρα τους. 'Η διάρκεια τής παρέκκλισης
καθορίζεται μέ τήν παραπάνω απόφαση
που δέν μπορεί όμως νά υπερβαίνει τήν
διετία από τή δημοσίευσή της στήν 'Ε-
φημερίδα τής Κυβερνήσεως.

Οι πιό πάνω συμφωνίες ισχύουν από
τήν κατάθεσή τους στό 'Υπουργείο 'Εμ-
πορικής Ναυτιλίας καί ή ισχύς τους
παύει τό άργότερο κατά τή λήξη της,
κατά τήν προηγούμενη παράγραφο πα-
ρέκκλισης».

Στήν προκειμένη ύπόθεση οι έναγο-
μενοι μέ τίς έγγραφες προτάσεις τους,
ισχυρίζονται ότι, κατά τήν πρόσληψη
του ένάγοντα συνωμολογήθηκε ρητά,
ότι αυτός θα άμείβεται κατά μήνα, σύμ-
φωνα μέ τίς αποδοχές που καθορίστη-
καν από τήν ειδική διμερή σύμβαση που
καταρτίσθηκε, μεταξύ τής 'Ενώσεως
'Ελλήνων 'Εφοπλιστών καί τής 'Ενώσε-
ως 'Εργατών Τανζανίας (JUWATA) Τμή-
μα Ναυτικών, τής όποιας είναι μέλος ό
ένάγων καί ή όποια διμερής συμφωνία,
είναι έγκυρη, νόμιμη καί δεσμευτική γιά
τά συμβληθέντα μέρη, κατά τόν ν.
1376/83.

"Ότι, κατ' έφαρμογή τής συμφωνίας
αυτής ό ένάγων έλαβε ότι έκδικαιούτο
καί ότι, μη έφαρμοζόμενης στήν προκει-
μένη ύπόθεση τής 'Ελληνικής ΣΣΝΕ,
πρέπει νά άπορριφθούν σάν άβάσιμες,

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS
OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

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

οί ζητούμενες απ' αυτόν διαφορές των δεδουλευμένων αποδοχών του. 'Ο ενάγων αντιθέτως, αντικρούοντας τόν προαναφερθέντα, καταλυτικό των άγωγικών, περί διαφορών αποδοχών, κονδυλίων του, ισχυρισμόν των έναγομένων αντίτινεί αντισυνταγματικότητα του νόμου αυτού (1376/83) κατά τὰ λεπτομερώς αναφερόμενα στις έγγραφες προτάσεις του. Οί ισχυρισμοί αυτοί των διαδίκων πρέπει νά έρευνηθούν περαιτέρω. 'Απ' όλα τὰ προσκομιζόμενα καί επικαλούμενα από τούς διαδίκους έγγραφα, μεταξύ των οποίων οί νομίμως, μετά πρόσκληση του ενάγοντος κατ' άρθρου 671 ΚΠολΔ, ληφθείσες ενώπιον του Είρηνοδίκου Πειραιώς, ένορκες καταθέσεις των μαρτύρων των έναγομένων (βλ. υπ' αριθμ. 1039, 1940/86 ένορκες βεβαιώσεις) από τούς ισχυρισμούς καί έπί μέρους όμολογίες των διαδίκων, αποδείχθηκαν, κατά την κρίση του Δ/ρίου αυτού τὰ ακόλουθα: Σύμφωνα με τό έδ. 1 της υπ' αριθμ. 70150/6537 της 17/20.10.83 απόφάσεως του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας πού άφορά τή σύναψη συμφωνιών μεταξύ των 'Ενωσης 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών (ΕΕΕ) καί άλλοδαπών συνδικαλιστικών οργανώσεων καί ή όποια εκδόθηκε κατ' έξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 1 του αναφερόμεντος στην άρχή της παρούσης Ν. 1376/83 περί «μέτρων γιά τήν αντιμετώπισης της ναυτιλιακής κρίσης κ.λπ.», έπιτρέπεται κατά παρέκκλιση του άρθρου 83 του ΚΙΝΔ όπως τροποποιήθηκε με τόν ν. 451/76 ή άλλης σχετικής διάταξης, καί των Συλλογικών Συμβάσεων πού ισχύουν κάθε φορά, ή σύναψη συμφωνιών μεταξύ της ΕΕΕ καί άλλοδαπών συνδικαλιστικών οργανώσεων πού θά καθορίζουν, σύμφωνα με τίς διατάξεις του Ν. 1376/83 τό ύψος των αποδοχών των άλλοδαπών ναυτικών πού θά ναυτολογούνται βάσει των άνωτέρω συμφωνιών σε 'Ελληνικά φορτηγά ποντοπόρα πλοία όλικής χωρητικότητας 3.000 κόρρων καί άνω. 'Η απόφαση αυτή, σύμφωνα με τό έδ. 5 αυτής, ισχύει γιά δύο χρόνια από τή δημοσίευσή της στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατόπιν της παραπάνω ύπουργικής απο-

φάσεως καί σύμφωνα με αυτήν, καταρτίσθηκε μεταξύ της 'Ενωσης 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών καί της 'Ενωσης 'Εργατών Τανζανίας «JUWATA» Τμήμα Ναυτικών, τό από 7.9.1984 Συμφωνητικό τό όποίο εφαρμόζεται μόνο στους Τανζανούς ναυτικούς πού προσλαμβάνονται σε πλοία ξηρού φορτίου καί δεξαμενόπλοια με έλληνική σημαία από της ήμερομηνίας ύπογράφης του καί μετέπειτα, εξαιρούνται δε αυτού, όσοι ναυτικοί ύπηρετούσαν ήδη πριν από τήν ύπογραφή του, στα πλοία αυτά.

Με αυτό, του όποιου ή ισχύς συμφωνήθηκε γιά 24 μήνες, καθορίσθηκαν, μεταξύ άλλων οί βασικοί μισθοί κατά είδικότητα των ναυτικών αυτών, καθώς έπίσης ή συμπληρωματική άμοιβή τους, ή πληρωμή άδείας καί ή ύπερωριακή άμοιβή τους, πού θά καταβάλλονται σε νόμισμα της χώρας αυτής, δηλ. σελλάκια Τανζανίας (βλ. σχετ. έδ. 1 έπ. 3, 4, 5, 8 σε συνδυασμό με τό παράρτημα Α του συμφωνητικού αυτού). 'Εξ άλλου, όπως προκύπτει από τό προσκομιζόμενο καί επικαλούμενο από τούς έναγομένους υπ' αριθ. Πρωτ. 70150/7159/1.10.85 έγγραφο του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας - Δ/ση Ναυτικής 'Εργασίας, τό παραπάνω Συμφωνητικό κατατέθηκε στις 12/9/1984 στο YEN, καί έπομένως ή ισχύς του άρχισε από της ήμερομηνίας αυτής, σύμφωνα με τό άρθρο 1 έδ. 2 του ν. 1376/83. Μετά τήν ισχύ της διμερούς αυτής συμφωνίας, ύπογράφηκε μεταξύ του ενάγοντος καί της δεύτερης έναγομένης, ή όποια ένεργούσε τυπικώς, μέν έπ' ονόματι καί γιά λογαριασμό της πρώτης έναγομένης, κυρίας του ύπό 'Ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου Χ νηολογίου Πειραιώς Χ χωρητικότητας 22.3000 τόννων d.w. στην πραγματικότητα όμως, σάν έφοπλίστρια του πλοίου αυτού, άφού, κατά τόν επίδικό χρόνο προσελάμβανε τὰ μέλη του πληρώματος καί έμφανίζονταν ως άσκούσα τή διαχείριση καί διεύθυνση του πλοίου αυτού, γιά λογαριασμό της (βλ. προσαγόμενο αντίγραφο του 'Ελληνικού Ναυτικού 'Οδηγού, στή σελ. 302), ή από 9.12.1984 σύμβαση έργασίας (άριθμ. 29/84), δυνάμει της όποιας προσελήφθη

ό ενάγων - Τανζανός ύπήκοος καί μέλος της 'Ενώσεως 'Εργατών Τανζανίας «JUWATA» γιά νά προσφέρει τίς ύπηρεσίες του σάν βοηθός θαλαμηπόλου, έπί του πλοίου αυτού, γιά όρισμένο χρόνο δηλ. γιά 9 1/2 μήνες, σύμφωνα με τούς όρους της προαναφερθείσης από 7.9.1984 συναφθείσης διμερούς συμφωνίας μεταξύ της ΕΕΕ καί της JUWATA (βλ. σχετ. ένορκη κατάθεση του μάρτυρος των έναγομένων Χ).

Οί μηνιαίες αποδοχές του ενάγοντος, συμφωνήθηκαν στις 3.373 σελλάκια Τανζανίας τὰ όποία αντιστοιχούσαν σε 22.491 δραχμές.

'Επίσης συμφωνήθηκε ότι, γιά κάθε ώρα ύπερωριακής έργασίας του θά άμείβεται με 19.05 σελλάκια Τανζανίας ή 127 δραχμές. Σε έκτέλεση της συμβάσεως αυτής, ό ενάγων έπιβιβάσθηκε στο πλοίο αυτό καί ναυτολογήθηκε στις 9/12/84 ύπηρετήσε δε σ' αυτό μέχρι της 22.2.1985, όποτε απολύθηκε στο λιμένα Νόρντενχαμ Γερμανίας. 'Η παραπάνω σύμβαση ναυτικής έργασίας, ή όποία συνήφθη, όπως προκύπτει από τήν ήμερομηνία της (9/12/1984) μετά τήν έναρξη ισχύος της διμερούς συμφωνίας (άρθρ. 1 παρ. 2 ν. 1376/83) είναι δεσμευτική γιά τὰ συμβληθέντα μέρη, άφού καί ή τελευταία διμερής συμφωνία έλαβε χώρα συννόμως, δηλαδή μετά τήν έκδοση της κατ' έξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 1 ν. 1376/83 άνωτέρω υπ' αριθμ. 70150/6537 της 17/20.10.83 ΑΥΕΝ καί τή δημοσίευσή της στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Β 607/20.10.83) έντός δε του καθοριζόμενου από τό έδάφ. 1 του άρθρου 1 ν. 1376/83 χρόνου ισχύος της απόφάσεως αυτής. Περαιτέρω, καθόσον άφορά τόν ισχυρισμό του ενάγοντος περί αντισυνταγματικότητας του νόμου αυτού, θά πρέπει νά λεχθούν τὰ ακόλουθα:

Κατά τό άρθρο 22 παρ. 1 του ισχύοντος Συντάγματος του 1975, «'Η έργασία άποτελεί δικαίωμα καί τελεί υπό τήν προστασία του Κράτους, μεριμνώντος διά τήν δημιουργία συνθηκών άπασχολήσεως πάντων των πολιτών καί διά τήν ήθικήν καί ύλικήν έξύψωση του έργαζόμενου άγροτικού καί άστικού πλη-



RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING

TEL.: (718) 816.8850
TELEX: 6852840
CABLES: ROMOTSHIPS NEW YORK

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

θυσμού.

Πάντες οι εργαζόμενοι, ανεξαρτήτως φύλου ή άλλης διακρίσεως δικαιούνται ίσης αμοιβής δι' ίσης αξίας παρεχομένην εργασίαν».

Έξ άλλου, κατά τό άρθρο 5 παρ. 1 του Συντάγματος, έκαστος δικαιούται νά αναπτύσσει ελευθέρως τήν προσωπική του καί νά συμμετέχει εἰς τήν κοινωνική, οικονομική καί πολιτική ζωή τῆς χώρας, ἐφόσον δέν προσβάλλει τά δικαιώματα τῶν ἄλλων καί δέν παραβιάζει τό Σύνταγμα ἢ τά χρηστά ἤθη. Ἀπό τό συνδυασμό τῶν διατάξεων αὐτῶν, προκύπτει ὅτι ὁ νομοθέτης ἔχει τήν εὐχέρεια ὅπως, κατά τήν ρύθμιση τῶν ὁρῶν ὑπό τούς ὁποίους διασφαλίζεται τό δικαίωμα τῆς ἐργασίας θεσπίζει ὁρους καί περιορισμούς ὡς πρός τήν ἀσκηση κάποιου ἐπαγγέλματος «ἐξ ἀντικειμένου καί κατ' ἴσιν ἐναντί πάντων μεταχειρίζιν» ὥστε, δέν δύναται νά νομοθετεῖ κατά τρόπο διαφορετικό, οὔτε νά εἰσάγει ἐξαιρέσεις καί νά κάνει διακρίσεις ὡς πρός ὠρισμένας κατηγορίας προσώπων, ἐκτός ἂν λόγῳ γενικωτέρου κοινωνικοῦ ἢ δημοσίου συμφέροντος συνοδευόμενοι μέ ἐπιτακτικές ἀνάγκες τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας δικαιολογούν τήν διαφορετική μεταχείριση τους (Ὁλ. Α.Π. 234/79 ΝοΒ 27, 1270, Στ. Ε 2370/84 στή Νομολογία 1985 Κ. Μπέη, βλ. σχετ. καί Ὁλ. Α.Π 1751/84, Ὁλ. Α.Π 1939/84 ΝοΒ 33, 639, 645 Ὁλ. Α.Π 913/80 ΝοΒ 29, 293 Ὁλ. Α.Π 1470/77 ΝοΒ 26, 1190). Στή κρίνόμενη ὑπόθεση, εἶναι μέν ἀλήθεια, ὅτι, μέ τίς προαναφερθεῖσες διατάξεις τοῦ ν. 1376/83 εἰσάγεται σέ βάρος τῶν ἁλλοδαπῶν ναυτικῶν διάκριση ἀφοῦ ὡς πρός αὐτούς, συντρεχουσῶν βεβαίως καί ὅλων τῶν λοιπῶν προϋποθέσεων, ὅπως ἀνωτέρω εἰδικώτερα καθωρίσθηκαν, εἶναι δυνατόν νά καθορισθοῦν, κατά παρέκκλιση τοῦ ἀρθροῦ 83 ΚΙΝΔ, (ὅπως ἰσχύει σήμερα) ἢ ἄλλης σχετικῆς διατάξεως καί τῶν συλλογικῶν συμβάσεων πού ἰσχύουν κάθε φορά, διαφορετικές ἀποδοχές. Πλὴν ὅμως ἡ διάκριση αὕτη, ἐπιβάλλεται στή συγκεκριμένη περίπτωση γιά λόγους γενικωτέρου κοινωνικοῦ ἀλλά καί δημοσίου συμφέροντος συνδεόμενου μέ ἐπιτακτικές ἀνάγκες τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας.

Εἰδικώτερα καί ὅπως ἀναφέρεται στήν Εἰσηγητική ἐκθεση ἐπὶ τοῦ σχεδίου τοῦ νόμου αὐτοῦ, ἡ συνεχιζόμενη

παγκόσμια οικονομική κρίση ἔχει μεγάλες καί σοβαρές ἐπιπτώσεις στίς διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Στόν Ἑλληνικό χώρο ὁμως τό πρόβλημα εἶναι περισσότερο πιεστικό καί οἱ ἐπιπτώσεις τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης ἔχουν ἀμεσες συνέπειες ἄλλων στήν αὐξηση τῆς ἀνεργίας καί στή μείωση τῆς εἰσροῆς συναλλάγματος. Ἐτσι τά μέτρα πού ὑλοποιούνται μέ τό νόμο μεταξύ τῶν ὁποίων καί ἡ, κατά παρέκκλιση τοῦ ἀρθροῦ 83 τοῦ ΚΙΝΔ ἢ ἄλλης σχετικῆς διατάξεως καί τῶν συλλογικῶν συμβάσεων πού ἰσχύουν κάθε φορά, συνομολόγηση συμφωνιῶν μεταξύ τῶν ΕΕΕ καί συνδικαλιστικῶν ὁργανώσεων τῆς ἁλλοδαπῆς μέ τίς ὁποῖες καθορίζεται τό ὕψος τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἁλλοδαπῶν ναυτικῶν, ἀποβλέπουν στήν καταπολέμηση τῆς ἀνεργίας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν στήν ἀνάσχεση τῆς συρρίκνωσης τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, στήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, γιά νά ξεπεραστεῖ ἡ κρίση πού ἔχει ἤδη δημιουργήσει ἀμεσους κινδύνους γιά ὁ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί τῶν ναυτικῶν μας ὅπως ἔχει διαπιστωθεῖ, μόνον ὅταν ὑπάρχουν πλοῖα μέ ἑλληνική σημαία ὑπάρχει ἀπασχόληση γιά τούς Ἑλληνες ναυτικούς καί ἡ χρησιμοποίηση ἑλληνικῶν πληρωμάτων δημιουργεῖ τήν ἀνάγκη ἐγκατάστασης ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν στήν Ἑλλάδα μέ τήν ἀντίστοιχη ζήτηση προϊόντων καί ὑπηρεσιῶν ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Ἐξ ἄλλου καὶ ὅσον ἀφορᾷ τόν ἰσχυρισμό, τοῦ ἐνάγοντος σύμφωνα μέ τόν ὁποῖον σέ ἀντίθεση μέ τά προεκτεθέντα, ἡ ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 1 ἐπ. ν. 1376/83 εἶναι ἀντισυνταγματική καί ἐκ τοῦ λόγου ὅτι, παρέχεται ἡ δυνατότητα στοὺς ἐφοπλιστές νά χρησιμοποιοῦν ἁλλοδαπούς ναυτεργάτες καί χαμηλότερες ἀποδοχές καί ἔτσι νά παραμένουν ἀνεργοί οἱ Ἑλληνες ναυτικοί πρέπει νά ἀπορριφθεῖ σάν ἀβάσιμος, ἀφοῦ μέ τό ἀρθρο 3 τοῦ ν. 1376/83 καθιερώνονται δύο βασικές προϋποθέσεις γιά νά ἐπιτραπῇ ἡ ναυτολόγηση τῶν ἁλλοδαπῶν δηλ. α) νά μή προσφέρονται ἀνεργοί Ἑλληνες ναυτικοί νά ἐργασθοῦν μέ τούς ὁρους τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καί β) νά μή ξεπερνᾷ τό ποσοστό τῶν ἁλλοδαπῶν πού θά ναυτολογοῦνται τό 30% τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως κάθε Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐπίσης, μέ τήν παρ. 2 τοῦ ἀρ-

θροῦ αὐτοῦ, προβλέπεται συγκρότηση Ἐπιτροπῆς πού ἀποφαίνεται σέ περιπτώσεις ἀμφισβήτησεων γιά τόν χαρακτηρισμό ναυτικοῦ σάν ἀνέργου καί γιά τή ναυτολόγησή του, ἔτσι ὥστε νά διασφαλίζεται συννεπία τῶν ἀνωτέρω, προτίστως ἢ ἀπασχόληση τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Κατ' ἀκολουθία, ὁ περί ἀντισυνταγματικότητος τῶν ἀνω διατάξεων τοῦ ν. 1376/83 ἰσχυρισμός τοῦ ἐνάγοντος πρέπει ν' ἀπορριφθεῖ σάν ἀβάσιμος κατ' οὐσίαν. Τέλος, ἡ προκύπτουσα ἀπό τό ἀρθρο 288 ΑΚ ἀρχή τῆς ἴσης μεταχειρίσεως, προϋποθέτει ἐκουσία ἐκ μέρους τοῦ ἐργοδότη παροχή πρός ὠρισμένους μισθωτοὺς πού ἀνήκουν στήν ἴδια κατηγορία καί ἐπομένως ἐπὶ παροχῆς γεγομένης σύμφωνα μέ ὑποχρέωση πού ἐπιβάλλεται ἀπό τόν νόμο ἢ διάταξη συλλογικῆς συμβάσεως ὁ ἐργοδότης πού ἐξαιρεῖ ἄλλους ἀπό τίς ἴδιες συνθήκες τελούντες μισθωτοὺς, δέν πράττει ἐναντίον τῆς καλῆς πίστεως ὥστε νά ὑποχρεοῦται ἐναντί τῶν τελευταίων, σέ ἐκπλήρωση τῆς παροχῆς (ΑΠ 1084/84 ΔΕΝ 41/439). Ἐπομένως, στή συγκεκριμένη περίπτωση δέν μπορεῖ νά ἐφαρμοσθεῖ ἡ ἀπορρέουσα ἀπό τό ἀρθρο 288 ἀρχή, ὅπως ἀβάσιμος ἰσχυρίζεται ὁ ἐνάγων καὶ ὅσον, ἡ συναφθεῖσα μεταξύ τῶν διαδίκων συμφωνία, στηρίχθηκε στή διατάξη τοῦ ν. 1376/83. Κατ' ἀκολουθία ὅλων τῶν προεκτεθέντων, στή κρίνόμενη ὑπόθεση δέν ἔχουν ἐφαρμογή οἱ διατάξεις τῆς ΣΣΝΕ πληρωμάτων ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων πού ἴσχυε κατά τόν χρόνο ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος (καί κυρώθηκε μέ τήν ὑπ' ἀριθμ. 70114/4894/84 καί 70114/384/1985 ΑΥΕΝ) ἀλλά τῆς προαναφερθείσης διμεροῦς συμβάσεως καί ἐπομένως, πρέπει τά κονδύλια τῆς κρίνομένης ἀγωγῆς μέ τά ὁποῖα ὁ ἐνάγων ζητεῖ, τίς διαφορές πού προκύπτουν ἀπό τήν ἐφαρμογή τῆς Ἑλληνικῆς ΣΣΝΕ, ὡς πρός τίς καταβληθεῖσες σ' αὐτόν ἀποδοχές γιά μισθούς, ὑπερωριακή ἐργασία καί ἀδεια τοῦ ἐπιδέου χρονικοῦ διαστήματος, νά ἀπορριφθοῦν σάν ἀβάσιμα κατ' οὐσίαν, μή ἰσχυριζόμενου αὐτοῦ ὅτι οἱ ἀποδοχές αὐτές ἦταν τυχόν κατώτερες τῶν καθοριζομένων ἀπό τήν προαναφερθεῖσα διμερῆ σύμβαση ἢ τῶν καθοριζομένων ἀπό τήν νομοθεσία τῆς πατρίδος του (Τανζανίας).

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRXOS C
Cables: FRXOS LONDON EC1

‘Η άπαλλαγή αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τό φόρο εισοδήματος

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία δύο έγκυκλίου του υπουργείου Οικονομικών που αναφέρονται στο θέμα της άπαλλαγής από τό φόρο εισοδήματος των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα με τόν όρο της άμοιβαιότητας.

Συγκεκριμένα, με άφορμή έρωτήματα που υποβλήθηκαν στη Διεύθυνση Φορολογίας Εισοδήματος αναφορικά με τη γνησιότητα πιστοποιητικού που παρέχεται από αρμόδιες φορολογικές αρχές ξένων χωρών, προκειμένου περί άπαλλαγής από τό φόρο εισοδήματος στην Ελλάδα των ναυτιλιακών και αεροπορικών επιχειρήσεών τους, με τόν όρο της άμοιβαιότητας, γνωστοποίησε τά έξής:

1. Με τίς διατάξεις της παρ. 2 της παραγρ. 2 του άρθρου 6 του Ν.Δ. 3843/58, όρίζεται ότι άπαλλάσσονται από τό φόρο εισοδήματος τά κέρδη που πραγματοποιούν στην Ελλάδα αλλοδαπές επιχειρήσεις από τήν έκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία και άεροσκαφών, με τόν όρο της άμοιβαιότητας.

Όπως έχει γίνει πάγια δεκτό από τή Διοίκηση, γιά τή διαπίστωση της ύπαρξης της άμοιβαιότητας, απαιτείται νά προσκομίζεται πιστοποιητικό της αρμόδιας Φορολογικής Αρχής, της χώρας που είναι εγκατεστημένη και έχει πραγματική έδρα ή αλλοδαπή ναυτιλιακή ή αεροπορική επιχείρηση ή οργανισμός, στο όποιο θά αναφέρεται ότι οί έλληνικές ναυτιλιακές ή αεροπορικές επιχειρήσεις άπαλλάσσονται από τό φόρο εισοδήματος, γιά τά κέρδη που πραγματοποιούν στη χώρα αυτή από τήν έκμετάλλευση πλοίων ή άεροσκαφών τους, με βάση τό έσωτερικό θεσμικό φορολογικό δίκαιο που ισχύει ή επικρατεί και με τό όποιο προβλέπεται ή άπαλλαγή του εισοδήματος αυτού από τό φόρο.

2. Περαιτέρω, με τήν αριθ. Ε. 1270/31/12.6.1984 Έγκυκλίο μας έγινε δεκτό, ότι τό πιστοποιητικό αυτό πρέπει νά φέρει και τή θεώρηση του Έλληννα Προξένου που βρίσκεται στη χώρα αυτή, γιά τή γνησιότητα του έγγραφου της αρμόδιας Φορολογικής Αρχής.

3. Έπειδή κατά τήν έφαρμογή της πιά πάνω έγκυκλίου δημιουργήθηκαν δυσκολίες γιά τήν βεβαίωση της γνησιότητας του έγγραφου από τίς έλληνικές προξενικές Αρχές σās γνωρίζουμε τά έξής:

Τό προσκομιζόμενο πιστοποιητικό, κατά τό περιεχόμενό του, θεωρείται γνήσιο με τήν ύπογραφή του από τόν αρμόδιο εκπρόσωπο της Φορολογικής Αρχής της ξένης χώρας.

Έξάλλου, όπως μάς γνώρισε τό Υπουργείο Έξωτερικών, ή θεώρηση του πιά πάνω πιστοποιητικού από τίς προξενικές Αρχές της χώρας μας στην αλλοδαπή, βεβαιώνει κατά περίπτωση, τό γνήσιο της ύπογραφής είτε του αρμόδιου εκπροσώπου της Φορολογικής Αρχής, είτε του εκπροσώπου του Υπουργείου Έξωτερικών της ξένης χώρας που ύπογράφει γιά τό γνήσιο της ύπογραφής αυτής.

Έπομένως, ή θεώρηση του πιστοποιητικού αυτού από τήν προξενική Αρχή της χώρας μας στη ξένη χώρα, έχει τήν πιά πάνω έννοια και είναι άπαραίτητη, μόνο στις περιπτώσεις που ύπάρχει έλληνική προξενική Αρχή στη χώρα αυτή. Αν όμως δέν ύπάρχει σ' αυτή έλληνική προξενική Αρχή, τότε τό γνήσιο της ύπογραφής του αρμόδιου εκπροσώπου της Φορολογικής Αρχής, βεβαιώνεται μόνο με τή θεώρηση του πιστοποιητικού αυτού από τή διπλωματική ή προξενική Αρχή της ξένης χώρας στην Ελλάδα.

4. Ένόψη των άνωτέρω, όταν στο πιστοποιητικό που προσκομίζουν οί ενδιαφερόμενες αλλοδαπές επιχειρήσεις στις Οίκον. Έφορίες γιά τήν άπαλλαγή τους από τό φόρο εισοδήματος με τόν όρο της άμοιβαιότητας, διαπιστώνεται τό γνήσιο της ύπογραφής της αρμόδιας Φορολογικής Αρχής της ξένης χώρας που έχει ύπογράψει τό έγγραφο αυτό σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν πιά πάνω και από τό περιεχόμενο του όποιου προκύπτει άπαλλαγή από τό φόρο εισοδήματος των έλληνικών ναυτιλιακών ή αεροπορικών επιχειρήσεων γιά τό εισόδημα ή κέρδος που πραγματοποιούν αυτές στην ξένη χώρα, τό έγγραφο αυτό θεωρείται γνήσιο προκειμένου νά έχουν έφαρμογή οί διατάξεις της παρ. 2 της παραγρ. 2 του άρθρου στόν Ν.Δ. 3843/58.

5. Κάθε διαταγή που ρυθμίζει κατά

διάφορο τρόπο τό πιά πάνω θέμα παύει ισχύουσα.

Γιά τό θέμα της φορολογίας εισοδήματος των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων τό υπουργείο Οικονομικών είχε γνωστοποιήσει στις 12 Ιουνίου τά έξής:

1. Σύμφωνα με τίς διατάξεις του β' άρθρου της περιπτ. δ' του άρθρου 4 του Ν.Δ. 3843/58, γιά τίς αλλοδαπές ατομικές ή εταιρικές επιχειρήσεις και Όργανισμούς, που έκμεταλλεύονται πλοία υπό ξένη σημαία, ύφίσταται ύποχρέωση καταβολής φόρου στην Ελλάδα γιά τά κέρδη που προκύπτουν από τή μεταφορά έπιβατών, έμπορευμάτων και λοιπών πραγμάτων γενικά από Έλληνικά λιμάνια και μέχρι τό λιμάνι προορισμού τους ή μέχρι τό αλλοδαπό λιμάνι έπιβίβασης των έπιβατών ή μεταφόρτωσης των έμπορευμάτων σέ πλοίο άλλης αλλοδαπής έπιχείρησης, ανεξάρτητα από τήν ύπαρξη ή όχι μόνιμης εγκατάστασης στην Ελλάδα της πλοιοκτήτριας επιχείρησης.

2. Περαιτέρω, με τίς διατάξεις της περιπτ. δ' της παραγρ. 2 του άρθρου 6 του ίδιου ως άνω Ν. Διατάγματος, όρίζεται ότι, άπαλλάσσονται από τό φόρο εισοδήματος τά κέρδη που πραγματοποιούν στην Ελλάδα αλλοδαπές επιχειρήσεις από τήν έκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία, υπό τόν όρο της άμοιβαιότητας, ήτοι έφόσον παρέχεται άπαλλαγή από τό φόρο εισοδήματος των Έλληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα που βρίσκεται ή έδρα των αλλοδαπών επιχειρήσεων, είτε ρητά με διάταξη νόμου, είτε και στην περίπτωση που ή παραπάνω άπαλλαγή παρέχεται με Διοικητική Πράξη κατά νομοθετική έξουσιοδότηση, όπως αυτό έγινε δεκτό και με τήν αριθμ. 55/1981 γνωμοδότηση της Όλομέλειας του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

3. Ένόψη των παραπάνω διατάξεων, εργάται, αν ύφίσταται θέμα άπαλλαγής από τόν Έλληνικό φόρο εισοδήματος των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, γιά τά κέρδη τους που προκύπτουν στην Ελλάδα από τήν έκμετάλλευση πλοίων που φέρουν σημαία άλλου Κράτους από εκείνη της χώρας που βρίσκεται ή έδρα τους, στην όποια

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

αναγνωρίζεται ή απαλλαγή των Έλληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τό φόρο εισοδήματος με τόν όρο της άμοιβαιότητας.

4. Είναι προφανές ότι, οι διατάξεις της περιπτ. δ' του άρθρου 4 και οι διατάξεις της περιπτ. δ' της παραγρ. 2 του άρθρου 6 του Ν.Δ. 3843/58, άποβλέπουν στη φορολόγηση του εισοδήματος των άλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, έφόσον ή γενεσιουργός αίτία του εισοδήματος αυτού βρίσκεται στην Ελλάδα και τήν απαλλαγή του φορέα της μεταφοράς, ήτοι του νομικού προσώπου της Έταιρίας ή του Όργανισμού, από τόν Έλληνικό φόρο εισοδήματος, έφόσον στην άλλοδαπή χώρα πού βρίσκεται ή έδρα των νομικών αυτών προσώπων στην οποία έχουν συσταθεί και λειτουργούν αυτά, παρέχεται απαλλαγή των Έλληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τόν όρο της άμοιβαιότητας.

Έπομένως, ως κριτήριο χαρακτηρισμού έταιρίας ή Όργανισμού, κατά τήν έφαρμογή των παραπάνω διατάξεων, ως άλλοδαπου νομικού προσώπου όρισμένης χώρας λαμβάνεται ή πραγματική έδρα αυτού. Η άποψη αυτή, στηριζόμενη στο άρθρο 10 του Α.Κ., έγινε δεκτή από τό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, τό όποιο με τήν 496/1973 γνωμοδότησή του έκρινε ότι, ως πραγματική έδρα του νομικού προσώπου νοείται ό τόπος στον όποιο λαμβάνονται οι βασικές για τή λειτουργία του αποφάσεις και από τόν όποιο δίνονται οι έντολές, κατευθύνεται

αυτό και έλέγχεται τό αποτέλεσμα της δράσης του.

Κατά συνέπεια, με βάση όσα έκτέθηκαν παραπάνω και για τήν έφαρμογή των σχετικών διατάξεων με τόν όρο της άμοιβαιότητας, όπως ισχύει στο φορολογικό νόμο, λαμβάνεται υπόψη τό θεσμικό φορολογικό δικαιο της άλλοδαπής χώρας εντός της οποίας έχει πραγματική έδρα ή άλλοδαπή ναυτιλιακή επιχείρηση ή Όργανισμός, με τό όποιο παρέχεται άμοιβαία απαλλαγή των Έλληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, άνεξάρτητα από τήν έθνικότητα του πλοίου (της σημαίας του).

Στίς περιπτώσεις αυτές, προκειμένου να διαπιστωθεί ή ύπαρξη της άμοιβαιότητας πρέπει να προσκομίζεται πιστοποιητικό της αρμόδιας Φορολογικής Αρχής της χώρας πού είναι έγκατεστημένη ή άλλοδαπή ναυτιλιακή επιχείρηση ή Όργανισμός και στο πλοίο θα αναφέρεται ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις απαλλάσσονται από τό φόρο εισοδήματος για τά κέρδη πού πραγματοποιούν στην χώρα αυτή με διάταξη νόμου ή με Διοικητική Πράξη πού έχει έκδοθει κατά νομοθετική έξουσιοδότηση. Τό πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να φέρει και τή θεώρηση του Έλληνα προξένου πού βρίσκεται στη χώρα αυτή για τή γνησιότητα του έγγραφου της αρμόδιας Φορολογικής Αρχής, και θα ισχύει για χρονικό διάστημα ενός έτους από τό χρόνο έκδοσης αυτού.

Όσον αφορά τό έρώτημά σας, σχετι-

κά μέ ποιές χώρες ισχύει ή απαλλαγή από τό φόρο εισοδήματος των άλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τόν όρο της άμοιβαιότητας, σας γνωρίζουμε ότι, ή Υπηρεσία μας δέ διαθέτει στοιχεία από τά όποια να προκύπτουν ποιές χώρες απαλλάσσουν τις Έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις από τό φόρο εισοδήματος, άλλωστε ή διαπίστωση της άμοιβαιότητας σε προγενέστερο χρόνο δέν είναι έπαρκής, καθόσο είναι δυνατό να έχει καταργηθεί ή σχετική διάταξη στην άλλοδαπή Νομοθεσία και στη δεδομένη στιγμή να μην υπάρχει άμοιβαιότητα.

5. Διευκρινίζεται ότι, τά παραπάνω δέν έχουν έφαρμογή για κράτη με τά όποια ή Ελλάδα έχει συνάψει διμερείς συμβάσεις για τήν άποφυγή της διπλής φορολογίας του εισοδήματος πού προέρχεται από τήν έκμετάλλευση πλοίων σε διεθνή επικοινωνία, όποτε εφαρμόζονται άποκλειστικά οι σχετικές διατάξεις των κατ' ιδία συμβάσεων, με βάση τά θεσπιζόμενα σ' αυτές ιδιαίτερα κριτήρια (έδρα επιχείρησης, λιμάνι νηολόγησης κτλ.). Μέχρι σήμερα τέτοιες συμβάσεις έχουν συναφθεί με τις ακόλουθες χώρες: ΗΠΑ, Μ. Βρετανία, Σουηδία, Γαλλία, Ινδία, Ιταλία, Δ. Γερμανία, Κύπρο, Βέλγιο, Αυστρία, Φινλανδία, Ολλανδία, Ισραήλ, Νορβηγία, Έλβετία, Πολωνία, Δανία, Βουλγαρία, Αίθιοπία, Ρουμανία, Νοτιοαφρικανική Δημοκρατία, Λίβανο, Γιουγκοσλαβία, Συρία, Κίνα, Ρωσία, Πακιστάν και Μαρόκο.



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: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Teifax: (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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Την 1 Ιουλίου του τρέχοντος έτους ο Γαλλικός έμπορικός στόλος άνω των 500 τον. γκρός, περιελάμβανε 306 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 5.548.407 τον. γκρός ή 9.912.191 τον. d.w.

Η κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση του στόλου αυτού είναι η ακόλουθη:

Επιβατικά:

Υπερωκεάνια δύο, 17.358 κοχ.
Λοιπά επιβατικά 23, 161.601 κοχ.
Αερόστρωμα τρία, 1.851 κοχ.

Φορτηγά:

Γραμμές 58 σκάφη, 293.322 κοχ.
Κοντέινερς 49 σκάφη, 1.010.702 κοχ.
Ψυγεία 10 σκάφη, 45.180 κοχ.
Μπάλες κάρριερς 33 σκάφη, 796.869 κοχ.
Μικτά ένα σκάφος, 130.930 κοχ.
Χημικά κλπ. 13 σκάφη, 35.798 κοχ.
Άκτοπλοϊκά 10 σκάφη, 3.534.
Λοιπά 39 σκάφη, 69.919 κοχ.

Δεξαμενόπλοια:

Πετρελαιοφόρα ποντοπόρα 25 σκάφη, 2.548.336 κοχ.
Πετρελαιοφόρα άκτοπλοϊκά 27 σκάφη, 167.449 κοχ.
Υγραεριοφόρα έπτά σκάφη, 257.922 κοχ.
Λοιπά έξι σκάφη, 7.636 κοχ.

ΔΑΝΙΑ

Νέα μείωση

Στό διάστημα της πρώτης εξαμηνίας του έτους ο έμπορικός στόλος της χώρας έλαττώθηκε κατά 15 πλοία 62.800 τον. d.w. Η έλάττωση αυτή επήλθε γιατί ενώ διεγράφησαν του νηολογίου 29 πλοία, 26 πού πουλήθηκαν στο έξωτερικό και τρία πού ναυάγησαν ή διαλύθηκαν συνολικού τοννάζ 294.800 τον. d.w., τά έγγραφέντα ήταν μόνο 14, από τά όποια έπτά νεοαναπήγητα και έπτά άγορασθέντα στο έξωτερικό συνολικού τοννάζ 197.800 τον. d.w. Η διαφορά των 34.200 τόνων όφείλεται σε μετασκευές και μεταποιήσεις.

Στίς 30 Ιουνίου ο Δανικός στόλος περιελάμβανε 565 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 6.791.500 τον.d.w. Έξ αυτών τά 309 είναι φορτηγά τράμπς, τά 120 φορτηγά γραμής, τά 89 πετρελαιοφόρα και τά υπόλοιπα 47 έξειδικευμένα πλοία διαφόρων τύπων, ενώ τά πετρελαιοφόρα αντιπροσωπεύουν μεταφορική ικανότητα 4.249.400 τον. d.w. Τέλος έκ του συνόλου των νηολογημένων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο περίπου 3,2 έκ. τον. γκρός καλύπτουν πλοία ναυπηγμένα στα έθνικά ναυπηγεία.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η Harag Lloyd

Έγινωσθη ότι η Harag Lloyd προτίθεται να προχωρήσει σε νέες πωλήσεις περί των 10 παλαιών πλοίων της και να τά αντικαταστήσει με ναυλωμένα σκάφη. Η πώληση αυτή θά επιφέρει την απόλυση 200 περίπου ναυτικών. Τά προς πώληση πλοία είναι τά «Borussia», «Hammonia» και «Bavaria» καθώς και τέσσερα πλοία της σειράς Express των 16.736 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1971.

Πρόθεση της έπίσης είναι να πωλήσει τρία ακόμη σκάφη πού είχε ή διαλυθείσα εταιρία της Hansa Line της Βρέμης. Σήμερα πάντως ή Harag Lloyd διαθέτει στόλο 28 πλοίων πού άπασχολούν για την επάνδρωσή τους προσωπικό περίπου 1.500 άτόμων.

Έφόσον οι άνωτέρω πωλήσεις πραγματοποιηθούν ή Harag Lloyd θά πάψει να είναι ή πρώτη ναυτιλιακή εταιρία της Γερμανίας από πλευράς μεγέθους στόλου και την πρώτη θέση θά καταλάβει ή Hamburg Sud.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τή βοήθεια των Τραπεζών

Η Tokumaru Kaiun είναι μιά έφοπλιστική εταιρία πού διαθέτει τέσσερα ιδιόκτητα πλοία συνολικού τοννάζ 24.843 τον. γκρός και 42 ναυλωμένα σκάφη συνολικού τοννάζ 283.691 τον. γκρός. Ο στόλος αυτός περιλαμβάνει έξειδικευμένα πλοία μεταφοράς ύγραερίων, χημικών προϊόντων, μικρά μπάλκερς και πλοία - ψυγεία. Είδικως τά πλοία ψυγεία της επιτρέπουν να συνεργάζεται με τίς μεγάλες άλιευτικές έπιχειρήσεις της χώρας.

σεις της χώρας.

Πρόσφατα όμως ή εταιρία αυτή είδε τά χρέη της να συμποσούνται σε 120 δισεκατομ. γιέν, έκ των όποιων τά 25 δισεκ. όφείλει στα ναυπηγεία της Κουρουσίμα. Καί πρό του κινδύνου καταρρεύσεως προσέφυγε στις έθνικές Τράπεζες ζητώντας χρηματοδοτική βοήθεια. Πρόκειται ειδικότερα για την τράπεζα Taiyo του Κόμπε, την Τράπεζα μακροπροθέσμων πιστώσεων, την Τράπεζα Νίππον Τράστ και την Ασφαλιστική εταιρία Daichi. Οι έν λόγω Όργανισμοί συμφώνησαν κατ' άρχήν να βοηθήσουν την εταιρία, σκέπτονται όμως να κινητοποιήσουν και άλλους χρηματοδοτές για να έπιμερισθεί περισσότερο τό ρίσκο των νέων χορηγήσεων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ναυσίβιος άμυντικός έξοπλισμός

Σημαντική ύπηρε ή συμμετοχή της Μεγ. Βρεταννίας στην έκθεση Άμυντικού Έξοπλισμού «Defendory International» πού πραγματοποιήθηκε με έπιτυχία στον Πειραιά μεταξύ 14-18 Όκτωβρίου.

Από τά παρουσιασθέντα ναυσίβια έκθέματα, στην παραγωγή των όποιων άναμιγνύονται Βρεταννικές εταιρίες, άναφέρουμε περιληπτικά τά ακόλουθα:

Σκάφος έπιφανείας με δυνατότητα καταδύσεως:

Τό μίνι υποβρύχιο «Subskimmer», είναι έπιθετικό σκάφος πού μπορεί να άναπτύξει ύψηλές ταχύτητες και στην έπιφάνεια και κάτω από τό νερό.

Σέ χρόνο μικρότερο του ενός λεπτού αυτό τό φουσκωτό σκάφος πού έχει μήκος 5 μέτρων και σκληρό κύτος, ώθείται δέ από κινητήρα ίπποδύναμης 80 HP, μπορεί να μετατραπεί σε υποβρύχιο με δύο μονάδες προώθησης και όκτώ μπαταρίες πού είναι τοποθετημένες στο κύτος του σκάφους.

Τό «Subskimmer» είναι κατάλληλο για έπιχειρήσεις πού απαιτούν ταχύτητα, μπορεί να μεταφέρει μέχρι τέσσερις δύτες και διαθέτει την ικανότητα να προσεγγίσει ένα στόχο χωρίς να γίνει αντίληπτο είτε με τόν ήχο είτε από ραντάρ. Η άκτίνα δράσης του είναι 100 μίλια στην έπιφάνεια με ταχύτητα πλευσης 25 κόμβων και άνώτατη ταχύτητα 28 κόμβων, και έξι μίλια υποβρυχίως με ταχύτητα 2 1/2 κόμβων.

Τό σκάφος μπορεί να άφθεθεί άγκυροβολημένο στο βυθό και άργότερα μπορεί να έντοπισθεί με τή βοήθεια φάρου ήχοναυσιπλοίας και έντοπισμού (SONAR) πού τίθεται σε λειτουργία από άπόσταση, να έπιστρέψει στην έπιφάνεια ή να άπομακρυνθεί απότό σημείο εκείνο υποβρυχίως ή κάτω από τό νερό άκριβώς στην έπιφάνεια με μόνο τά κεφάλια των δυτών να βγαίνουν έξω από τό νερό. Οι πρόσφατα άνεπτυγμένες παραλλαγές του σκάφους περιλαμβάνουν τό μοντέλο Nightstar πού είναι έφοδιασμένο με i-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

σχυρούς προβολείς και είναι κατάλληλο για επιχειρήσεις διάσωσης ναυαγών.

Σκάφη ναυτικής υποστήριξης:

Η Swan Hunters, η οποία πέρασε πρόσφατα σε ιδιωτικά συμφέροντα, προσέλκυσε τό ενδιαφέρον των αρμοδίων του πολεμικού ναυτικού για τη ναυπηγική εμπειρία που διαθέτει κυρίως σε βοηθητικά και σκάφη ναυτικής υποστήριξης.

Ανάμεσα στα έκθέματα της εταιρίας παρουσιάστηκαν μοντέλα νέας σχεδίασης για το πλοίο διοικητικής μέριμνας «Σέρ Γκάλαχαντ» — που αυτή την εποχή ναυπηγείται στο ναυπηγείο της εταιρίας στο Γουόλσεντ — και για μία αποβατική πλατφόρμα.

Κατά την τελευταία εξαετία η εταιρία έχει ναυπηγήσει πέντε αντιτορπιλικά Type 42 και δύο αεροπλανοφόρα της κατηγορίας Invincible για το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό. Αυτή την εποχή βρίσκονται υπό ναυπήγηση τρεις φρεγάτες Type 22, καθώς τα τελευταία χρόνια η εταιρία έχει επιφέρει ριζικές αλλαγές στην τεχνολογία και την ικανότητα παραγωγής και κατέχει πλέον πρωτοποριακή θέση όσον αφορά την ανάπτυξη και εφαρμογή γραφικών παραστάσεων ηλεκτρονικού υπολογιστή στη διαδικασία σχεδίασης πολεμικών ή συμβατικών πλοίων.

Τελευταίου τύπου στροβιλοκινητήρας:

Ο στροβιλοκινητήρας Marine Spey, ισχύος 14 μεγαβάτ, που αποτελεί την τελευταία εξέλιξη στη σειρά προωθητικών συστημάτων για πλοία επιφανείας που παράγει η εταιρία Ρόλλς Ρόυς, ήδη κινεί πλοία του Βρετανικού Βασιλικού Ναυτικού και της Ιαπωνικής Ναυτικής Δύναμης Αυτόαύμνας. Αυτή

την εποχή στη Βρετανία βρίσκεται υπό ανάπτυξη και μοντέλο των 18 μεγαβάτ.

Ο στροβιλοκινητήρας αυτός γεφυρώνει το χάσμα που υπάρχει ανάμεσα στους «Type» και «Olympus», και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν κινητήρας κύριας προώθησης ή προώθησης πλεύσης ενός πολεμικού πλοίου, ιδιαίτερα στα συστήματα COGAG (συνδυασμένου αερίου και αερίου), CODAG (συνδυασμένου πετρελαίου ή αερίου) και CODAG (συνδυασμένου πετρελαίου και αερίου).

NORBHGIA

Αναδιάρθρωση τών δανείων της Wilhelmsen

Αναδιάρθρωση των χρεών της με τους κύριους όφειλέτες πραγματοποίησε ακόμη και η μεγάλη νορβηγική ναυτιλιακή εταιρία Wilh. Wilhelmsen σε μία προσπάθεια να ξεπεράσει τη δεινή ναυτιλιακή κρίση χωρίς απώλειες. Το πρώτο εξάμηνο του 1986, η εταιρία είχε ζημίες ύψους 17 εκατ. δολλαρίων και αναγκάστηκε να απολύσει 120 εργαζόμενους από το προσωπικό ξηράς.

Η αναδιάρθρωση των χρεών έχει διάρκεια δύομισι χρόνων και περιλαμβάνει πληρωμή τόκων, άμεση πληρωμή μέρους των χρεών και εκπτώσεις στο υπόλοιπο χρέος.

Η πτώση των τιμών του πετρελαίου έχει πλήξει τα οικονομικά του νορβηγικού συγκροτήματος, καθώς πέντε από τις επτά πλωτές εξέδρες που ελέγχει είναι χωρίς απασχόληση για το 1987. Όπως ανακοινώθηκε από το 1987 τα περισσότερα πλοία του στόλου της, συμπεριλαμβανομένων μπάλκερς,

δεξαμενοπλοίων και κοντινερροπλοίων καθώς και των πλοίων εφοδιασμού θα νηολογηθούν σε ξένα νηολόγια. Πρόσφατα άλλωστε η εταιρία αποσύρθηκε από τις τακτικές γραμμές ΗΠΑ — Μέσης Ανατολής και Ευρώπης — Μέσης Ανατολής.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Προβλήματα στο διάπλου της Διώρυγας

Παρά τα προβλήματα που δημιούργησε στη κίνηση της Διώρυγας του Παναμά η κατάρρευση γιγνών τοιχωμάτων λόγω των προσφάτων βροχών, η κυκλοφορία των πλοίων συνεχίζεται μέσω ενός περιορισμένου διαύλου πλάτους 140 ποδών. Η περιοχή Γκόλντ Χίλλ, στη Κουκαράτσα όπου σημειώθηκε η κατάρρευση στις 13 Οκτωβρίου έχει παλαιά ιστορία συνεχών δονήσεων και παρακολουθείται στενά από τις ομάδες επιθεωρητών της Επιτροπής της Διώρυγας.

Σύμφωνα με πρόσφατες εκτιμήσεις των μηχανικών της Επιτροπής, η τελευταία κατάρρευση ήταν χειρότερη από εκείνη του 1974 και ο πλήρης καθαρισμός της Διώρυγας από τα διάφορα υλικά που εμποδίζουν την κυκλοφορία θα διαρκέσει αρκετές εβδομάδες.

Μεταξύ 17 και 20 Οκτωβρίου συνολικά 71 πλοία διέπλευσαν την Διώρυγα, μερικά από τα οποία ήταν μεγέθους παναμαξ και βυθίσματος μέχρι 39,5 ποδών, χωρίς να αντιμετωπίσουν προβλήματα ασφαλείας, καθώς η έκσκαφη για την απομάκρυνση των εδαφικών υλικών συνεχίζεται με έντονο ρυθμό.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού εμπορικού στόλου.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1985 ήταν
17.163.000.000 δολάρια.

Για πληροφορίας αποστείνετε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνο αντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΠΕΡΣΙΑ

Αγορές μεγάλων τάνκερς

Προσπαθώντας να ενισχύσει τις πετρελαιοεξαγωγικές του δυνατότητες το Ιράν κινείται προς την αγορά δύο υπερδεξαμενοπλοίων VLCC συνολικής αξίας περί των 21 εκατ. δολλαρίων. Πρόκειται για σκάφη της τελευταίας δεκαετίας που βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, το «Mississippi» 284.299 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973 και το «Chase Venture» 284.632 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975. Τα δύο πλοία θα ενισχύσουν τον στόλο των πετρελαιοφόρων της χώρας που υπέστη σοβαρά πλήγματα μετά την εξάρση των τελευταίων Ιρακινών επιδρομών. Πρόσφατα η Περσία αγόρασε επίσης το δεξαμενόπλοιο «Burmac Bahamas» 254.891 τόν. d.w. ναυπηγήσεως του 1976 με κόστος αγοράς 9,5 εκατ. δολλαρίων, το οποίο είχε υποστεί ζημιές από ιρακινή επίθεση τόν περασμένο χρόνο.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Θά γίνει ιδιωτική η NOL;

Κατά τις δηλώσεις του πρωθυπουργού της χώρας η ιδιωτικοποίηση της εθνικής κρατικής ατμοπλοίας Neptune Orient Line (NOL) θα της επέτρεπε να καταστεί συναγωνιστική, ιδίως στην αμερικανική αγορά. Μολονότι η διαχείρισή της ακολουθεί τους κανόνες των ιδιωτικών επιχειρήσεων και μολονότι οι μετοχές της παίζονται στο χρηματιστήριο, εν τούτοις το Κράτος κατέχει τη πλειοψηφία. Και τούτο σημαίνει ότι διορίζονται στο Διοικητικό της Συμβούλιο υπάλ-

ληλοι οι οποίοι κατά κανόνα δεν έχουν σχέση όχι μόνο με τη ναυτιλία αλλά ούτε καν με το εμπόριο. Αντίθετα η ιδιωτικοποίησή της θα συνέβαλε εκτός των άλλων στην άρση των εμποδίων που δημιουργεί η αμερικανική νομοθεσία ή οποία επιβάλλει όπως τα υπό κρατικό έλεγχο πλοία υποβάλουν εγκαίρως τις τιμές των ναύλων τους στη Ναυτιλιακή Επιτροπή.

Υπενθυμίζεται ότι η NOL ιδρύθηκε το 1968 και διαθέτει υπηρεσίες τακτικών γραμμών, πετρελαίου, ξηρών φορτίων και γενικών εμπορευμάτων. Έξυπηρετεί τις αμερικανικές άκτες στο πλαίσιο μιάς τριμερούς συμφωνίας με μία ναυτιλιακή εταιρία της Κορέας και μία του Χόγκ Κόγκ. Στην χρήση του έτους 1985 παρουσίασε ζημία της τάξεως των 16,9 εκατομ. δολλαρίων Σιγκαπούρης.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Στοιχεία της δυνάμεως

Σύμφωνα με στοιχεία της Ένώσεως Πλοιοκτητών της Σοβ. Ένώσεως σχετικά με τη κίνηση του εμπορικού στόλου της ΕΣΣΔ κατά την περίοδο 1981-1985, ο όγκος των διαμετακομιζομένων εμπορευμάτων με σοβιετικά πλοία αυξήθηκε σε 16,9 εκατ. τόνους από 14,7 εκατομμύρια, ενώ την ίδια περίοδο ο αριθμός των γραμμών τις οποίες εξυπηρετούσαν σοβιετικά πλοία μειώθηκε σε 52 από 63. Το μερίδιο του σοβιετικού στόλου στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο αναφέρεται ότι ανέρχεται σε 7,3% με βάση τον νάβ, σε 3,8% με βάση την αναλογία τόννου/μίλια και σε 4,5% με βάση τόννους χωρητικότητας.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Προσφεύγουν στην Κίνα

Δύο κολοσσοί του έφοπλιστικού πανθέου του Χόγκ Κόγκ, η Wan Kwong και η Tung προσέφυγαν έμμεσα στη Κινεζική βοήθεια για να αντιμετωπίσουν μερικώς τις οικονομικές τους δυσκολίες.

Τό συγκρότημα Tung στις αρχές του περασμένου μήνα πέτυχε δάνειο 120 εκατομ. δολλαρίων από τον κ. Χ. Φώκ επιχειρηματία γνωστό για τις στενές σχέσεις του με τους ιθύνοντες της Λαϊκής Κίνας. Εξάλλου στο τέλος του ίδιου μήνα τό συγκρότημα Wan Kwong γνώρισε στους πιστωτές του ότι υπέγραψε συμφωνία για τη σύσταση κοινής εταιρίας με την Κινεζική εταιρία China International Trust and Investment Corp.

Ο έφοπλιστικός οίκος Tung υπολογίζεται ότι έχει χρέη 2,6 δισεκ. δολλαρίων κατανεμημένα μεταξύ 150 δανειστών. Ο στόλος του, αποτελούμενος σήμερα από 150 πλοία πρόκειται να πλουτισθεί με επτά πετρελαιοφόρα και πέντε κοντεϊνερπλοία παραγγελμένα σε Ιαπωνικά ναυπηγεία.

Εξάλλου ο οίκος Wan Kwong υπολογίζεται ότι έχει χρέη της τάξεως των 850 εκατ. δολλαρίων, από τα οποία τό 40% σε Ιαπωνικά συμφέροντα. Από τις αρχές του έτους αγωνίζεται να επιβιώσει με ένα σχέδιο που προβλέπει τη μείωση του στόλου, από τα 50 πλοία που διαθέτει σήμερα σε 40 αποδοτικές μονάδες, υπό την εκμετάλλευση της ιδρυτικής οικογένειας Chao, της οποίας η συμμετοχή στο κεφάλαιο θά γίνει μειοψηφία.

High disbursements in Singapore?

Change to Jardine Shipping Agencies

- No mark-ups on bills
- All expenses at cost
- Competitive agency fees
- Prompt despatch of accounts
- Professional, experienced staff
- Prompt response to all enquiries
- Same day funding available through P. Wigham-Richardson

Contact:

Jardine Shipping Agencies

SINGAPORE HEAD OFFICE:

Direct Line 2218151

Switchboard 2218011

Tlx: RS 24179 JARSHIP

Fax: 224-0209

or

**P. Wigham-Richardson
(Hellas) Co Ltd**

Mr Tim Giavridis Tel: 4523601/3

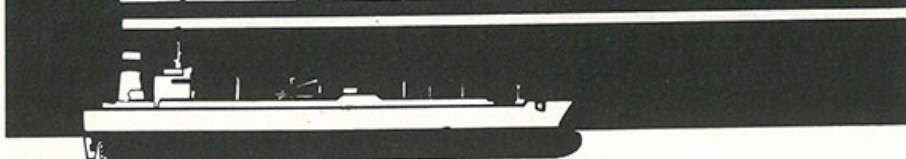
Tlx: RS 212332/212527 PWR



Other Jardine Shipping Agencies offices in:

Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand and Hawaii.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι εισαγόμενοι στις σχολές

Στις δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού εισάγονται εφέτος 530 σπουδαστές (505 άνδρες και 25 γυναίκες).

Αναλυτικότερα, στις σχολές πλοίαρχων εισάγονται 200 άνδρες και δέκα γυναίκες, στις σχολές μηχανικών 245 άνδρες και πέντε γυναίκες και στις σχολές ραδιοτηλεγραφιών 60 άνδρες και δέκα γυναίκες.

Οι πίνακες με τα όνοματά των εισαγομένων έχουν τοιχοκολληθεί στην είσοδο του Υπουργείου Ναυτιλίας καθώς και στην είσοδο της Διευθύνσεως Έκπαιδευσεως, στην οδό Νοταρά 92, και οι επιτυχόντες πρέπει να παρουσιασθούν στις σχολές στις οποίες εισάγονται μέχρι τις 10 Νοεμβρίου γιατί αλλιώς θα χάσουν το δικαίωμα φοίτησεως και η θέση τους θα καταληφθεί από επιλαχόντες. Για το εκπαιδευτικό έτος 1976-77 είχαν υποβληθεί συνολικά 914 αιτήσεις υποψηφίων — 845 από άνδρες και 69 από γυναίκες.

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των παρακάτω επτά πλοίων:

— «Ιωάννης Ζαφειράκης», μπάλκερ, πρώην «Brazil Venture», υπό λιβεριανή σημαία, ναυπηγήσεως του 1981, 18.610 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «MAGELLAN SHIPPING Co. LTD» (Σ. Λιβανός - ΕΛΛΑΣ Ναυτιλιακή).

— «Μόντομπα», μπάλκερ, πρώην «Kildonan Venture», υπό λιβεριανή σημαία, ναυπηγήσεως του 1982, 18.011 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «SANDSPRING S.A.» (SPRINGFIELD SHIPPING Co. PANAMA S.A.).

— «Χλόη», μπάλκερ, πρώην «Sycee» υπό βρετανική σημαία, ναυπηγήσεως του 1982, 36.202 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «PANIA SHIPPING CORPORATION» (Ναυτιλόν Πρακτορείον ΝΕΔΑ ΕΠΕ).

— «Μπονίτο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Tiskeri» υπό φινλανδική σημαία, ναυπηγήσεως του 1969, 62.357 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «LAGONDA SHIPPING CORPORATION» (Κ. Κων. Γλυνός).

— «Τράιντεντ Μάρινερ», μπάλκερ, πρώην λιβεριανό υπό το αυτό όνομα, ναυπηγήσεως του 1983, 17.210 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «CONTINENTAL COMMERCIAL ENTERPRISES INC.» (Marine Managers LTD).

— «Τράιντεντ Βέντσιουρ», μπάλκερ, πρώην λιβεριανό υπό το αυτό όνομα, ναυπηγήσεως του 1983, 17.210 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «ALPINE COMMERCIAL ENTERPRISES INC.» (Marine Managers LTD).

— «Άλφα Φλέϊμ», μπάλκερ, πρώην «Deborah L.» υπό λιβεριανή σημαία, ναυπηγήσεως

του 1982, 32.320 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «ALPHA FLAME COMPANY NAVIERA S.A.» (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκερ «Θεοδότα» 80.190 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1986, έναντι ποσού περί των 1,5 εκατ. δολλαρίων με παράδοση όπως εύρισκεται στην Ελλάδα.

— Έλληνες αγόρασαν σε πλειστηριασμό το μπάλκερ «Bunko Maru» 51.672 τόν. d.w. ναυπηγηθέν από τη Χιτάτσι το 1986, εφοδιασμένο με φορτωτήρες, έναντι ποσού 3,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το μπάλκερ «Sagr Yanbu» 34.121 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 1,25 εκατ. δολλαρίων.

— Ιταλοί είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου «Αγία Ελένη» 84.141 τόν. d.w. 45.330 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Γιουγκοσλαβία το 1976, έναντι ποσού περί των 7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκερ «Ace Hero» 16.657 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθαν τα δύο μπάλκερ «Sun Crest» και «Sun Ray» 41.479 τόν. d.w. ναυπηγηθέντα στη Μισοούι το 1984, εφοδιασμένα με φορτωτήρες, έναντι τιμής εν bloc 15 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Σοβιετικά συμφέροντα επωλήθησαν τα τρία αδελφά μπάλκερ με δυνατότητα μεταφοράς κοντέινερς «Θαλασσινή Άξια», «Παντελής Α. Λεμόν» και «Βασίλης Κασιόκης», 24.232 τόν. d.w., 16.794 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στην Γερμανία το 1984, έναντι τιμής εν bloc 20 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το μικτό πλοίο «Astro Energy» 158.000 τόν. d.w., ναυπηγή-

σεως 1973, έναντι ποσού περί των 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τα δύο δεξαμενόπλοια «Maersk Buchan» και «Maersk Angus» 100.000 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα το 1968 και 1967 αντίστοιχα έναντι ποσού περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε η δεξαμενόπλοιο «Papaioann» 40.200 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκερ «Deborah L.», 65.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1982 έναντι ποσού περί των 7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το μικρότερο δεξαμενόπλοιο «Nuala» 20.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1962, έναντι ποσού περί των 600.000 δολλαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν το πάναμαξ μπάλκερ «Queen Nora» 60.200 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν το μπάλκερ με δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Shannon» 37.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του handy size μπάλκερ «Αννα» 29.300 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 1,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το πλοίο γενικού φορτίου «Stork I» 16.270 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 850.000 δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το φορτηγό πλοίο «Agio» 18.600 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού 530.000 δολλαρίων.

— Τα αδελφά μπάλκερ «Sea Prosperity» «Sea Monarch» και «Sea Glory» 28.250 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984, και 1983 περιήλθαν σε Έλληνες έναντι ποσού περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιου «Amoco Cremona» 73.982 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, χωρίς να γνωσθεί τιμή αγοράς.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το πάναμαξ μπάλκερ «Santa Silvia Maru» 62.703 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκερ «Ocean Seagull» 25.400 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στη Βουλγαρία το 1980, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες απέκτησαν το μπάλκερ «Pacific Exporter» 26.370 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 950.000 δολλαρίων.

ΝΕΟΣ ΧΩΡΙΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΖΗΤΕΙ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

— ΑΠΟΦΟΙΤΟΣ Α.Σ.Ο.Ε.Ε.

— ΠΟΛΥΕΤΗ ΠΕΙΡΑ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΟΙΚΟ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

— ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ — POST FIXTURE (CHARTERPARTY CLAIMS/
FREIGHT COLLECTIONS/LAYTIME STATEMENTS Κ.Α.Π.

ΜΕ ΑΡΚΕΤΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ CHARTERING.

ΓΙΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΗΛ. 4518713 (09.00 - 18.00)

8643827 (13.00 - 17.00μ.μ.)

— Σέ "Ελληνες έπωλήθη τό μπάλκερ «Seljun Maru» 24.300 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ "Ελληνες έπωλήθη τό handy size μπάλκερ «Torres Strait», 23.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί τών 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Τό διπλόελο κοντεϊνερόπλοιο «Australia» 22.271 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 1.093 TEU, ναυπηγηθέν στή Φινλανδία τό 1974, αγοράσθηκε από "Ελληνες πού δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία.

— "Ελληνες είναι οί αγοραστές του γαλλικού μπάλκ κάρριερ «Aurag» 26.638 τόν. d.w. ισπανικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί τών 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης αγόρασαν τό ναυπηγηθέν στή Γαλλία μπάλκ κάρριερ «Eglantine» 31.065 τόν. d.w. του 1968, έναντι ποσού 830.000 δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό, "Ελληνες απέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ «New Star» 40.524 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί τών 2,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ "Ελληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Kildonan Venture» 33.100 τόν. d.w. έφοδιασμένο μέ φορτωτήρες, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι ποσού περί τών 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, "Ελληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Mearsk Semakan» 61.900 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έξι γερανοί τών 15 τόν., έναντι τιμής περί τών 7,5 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— Σέ «Τζίνα Σ.» μετονομάσθηκε τό αγοράσθέν κοντεϊνερόπλοιο «Australia», 22.271 τόν. γκρός του 1974. Σημαία Κύπρου.

— Σέ «Εύπο Άγκσα» μετονομάσθηκε τό μπάλκερ μεταφοράς ξυλείας «Silver Arrow» 25.884 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977 και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Σέ «Φελίσιτυ» μετονομάσθηκε τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Maersk Buchan» 101.977 τόν. d.w. του 1968 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

Διαλύσεις

— Στήν Ινδία έπωλήθη γιά διάλυση τό ελληνόκτητο μπάλκ κάρριερ «Πόρτο Άλλέγκρε» 15.093 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, αντί δολ. 112 ανά τόννο βάρους.

— Πακιστανοί διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκερ «Γουόρντ Νομπίλιτυ» 22.817 τόν. γκρός, 8.153 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 108 ανά τόννο βάρους.

— Στή Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γουόρντ Νιούς» 22.797 τόν. γκρός, 8.392 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 116,50 ανά τόν. βάρους.

— Τέλος, Ταϊλανδοί διαλυτές αγόρασαν

τό ελληνόκτητο μπάλκερ «Σήλακ» 26.528 τόν. γκρός, 8.700 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 113,50 ανά τόννο βάρους.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Αύγουστο υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω δύο πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Γρέγος, λιβεριανό, 30.325 τόν. γκρός, από 28.5.86, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαϊοκρασάς.

— «Ζαρνάτα», λιβεριανό, 69.339 τόν. γκρός, από 5.6.86, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαϊοκρασάς.

Οί διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά έξής πέντε πλοία:

— «Λάμπερχορν», λιβεριανό, 63.519 τόν. γκρός, από 16.9.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Τρέιντρηζολβ», παναμαϊκό, 25.395 τόν. γκρός, από 16.9.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Άλεξία V», παναμαϊκό, 12.994 τόν. γκρός, από 13.8.86, λόγω πωλήσεως.

— «Άλέξης», λιβεριανό, 12.252 τόν. γκρός, από 16.9.86, λόγω πωλήσεως.

— «Έρυθριάνη», παναμαϊκό, 19.044 τόν. γκρός, από 31.7.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

● Στίς 30.8.86 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 299, συνολικής χωρητικότητας 5.413.594 τόν. γκρός.

Σύνoδος τής Έπιτροπής του Μνημονίου τών Παρισίων

Στίς 14 και 15 Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε στό Έλσίνκι ή 9η συνάντηση τής Έπιτροπής του Μνημονίου συνεννοήσεως γιά τόν έλεγχο τών πλοίων στό λιμάνι (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL).

Η συνάντηση του Έλσίνκι στήν όποία έλαβαν μέρος εκπρόσωποι τών άρμοδίων ύπουργείων τών 14 χωρών - μελών του Μνημονίου ήταν ή πρώτη μετά τή Διάσκεψη γιά «Άσφαλή Πλοία και Καθαρές Θάλασσες» πού έγινε τόν Άπρίλιο στή Χάγη. Στή διάσκεψη εκείνη οί άρμόδιοι ύπουργοί είχαν έξετάσει και άξιολογήσει τά πρώτα χρόνια λειτουργίας του Μνημονίου και καθόρισαν τήν πολιτική γιά τό μέλλον. Κατά τή συνάντηση τής Έπιτροπής στό Έλσίνκι συζητήθηκαν τ' άποτελέσματα Διασκέψεως πού χρειάζονται ύλοποίηση, ένα δέ από αυτά άφορούσε τή συνεργασία μέ τήν Άκτοφυλακή τών ΗΠΑ και ή Έπιτροπή καθόρισε τό πλαίσιο καθώς και τίς διαδικασίες γιά τυχόν συνεργασία και μέ άλλες χώρες. Επίσης ή Έπιτροπή άσχολήθηκε και μέ τό θέμα τής συνεισφοράς τών χωρών μελών στίς δαπάνες λει-

τουργίας του συστήματος πληροφόρησης πού έχει εγκατασταθεί στό Σάν Μαλό τής Γαλλίας και περιέχει στοιχεία έπιθεωρήσεων πλοίων από τίς χώρες μέλη. Μέ τό σύστημα έχουν συνδεθεί σχεδόν όλες οί χώρες - μέλη πού μπορούν μέ εύθεια γραμμή νά ενημερώσουν τήν τράπεζα πληροφοριών και νά άντλούν πληροφορίες και στοιχεία. Τέλος από τήν Έπιτροπή αποφασίστηκαν νά ενημερώνεται κάθε χρόνο τό «Έγχειρίδιο γιά τούς Έπιθεωρητές» πού τυπώθηκε τό 1986 και νά οργανωθεί σεμινάριο Έπιθεωρητών τό 1987 στήν Πορτογαλία.

Ο έλεγχος στό Άμβούργο γιά περιστατικά ρυπάνσεις

Ο προξενικός λιμενάρχης Άμβούργου άνέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι οί άρμόδιες ύπηρεσίες τής Όμοσπονδιακής Γερμανίας συνεχίζουν, κατόπιν έντολών του Γερμανικού Έδρωγραφικού Ίνστιτούτου, νά διενεργούν άυστηρό έλεγχο γιά έντοπισμό περιστατικών ρυπάνσεως και άντικανονικών έγγραφών στό βυλία πετρελαίου. Και προσθέτει ότι τό προξενικό λιμεναρχείο σέ κάθε περίπτωση κατάπλου ελληνικού πλοίου στό Άμβούργο καθοδηγεί λεπτομερώς τόν πλοίαρχο και τόν Α' μηχανικό σχετικά μέ τήν όρθή τήρηση του βιβλίου πετρελαίου.

Η χρήση συμβόλων τών σωστικών μέσων

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών κοινοποίησε στό μέλη της τά έγγραφα ύπ' αριθμ. MSC 53/WP 15 και MSC 53/WP 15/CORR. 1 τής 53ης συνόδου τής Έπιτροπής Ναυτικής Άσφαλείας (MSC) του IMO πού άφορούν τά σύμβολα σχετικά μέ τά σωστικά μέσα, όπως αυτά έγκρίθηκαν από τήν MSC.

Η Έπιτροπή διευκρίνισε ότι τά σύμβολα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 1 πρέπει νά χρησιμοποιούνται μόνο άν τηρούνται στό πλοίο τά σχετικά σωστικά μέσα και μέσα καθαίρεσης λέμβων, ενώ τά σύμβολα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 2 μπορούν νά χρησιμοποιούνται προαιρετικά.

Η ΑΤΑ τών συνταξιούχων

Η Διεύθυνση Τιμών και Είσοδημάτων του ύπουργείου Έθνικής Οικονομίας ένέκρινε τή χορήγηση τής ΑΤΑ γιά τό τρίτο τετράμηνο του 1986 (4,7%) στους συνταξιούχους του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου, ή όποία έπρόκειτο νά χορηγηθεί άνταδρομικά από τήν 1 Σεπτεμβρίου μαζί μέ τή σύνταξη του Νοεμβρίου.

Τό δίπλωμα ήλεκτρολόγου

Τό YEN άνακοίνωσε τήν κατάρτιση σχεδίου Προεδρικού Διατάγματος πού προωθήθηκε ήδη στό Συμβούλιο τής Έπικρατείας γιά έπεξεργασία και άφορά τή σύσταση διπλώματος ήλεκτρολόγου Ε.Ν., τά ειδικά προσόντα τών ύποψηφίων γιά τήν άπόκτησή του πού είναι συνδυασμός έξετάσεων και θαλάσσια ύπηρεσία, καθώς και τά καθήκοντα τών ήλεκτρολόγων στό πλοίο.

Λαθρεπιβάτες στό «Κρήτη Ρούμπι»

Στό φορτηγό «Κρήτη Ρούμπι», βρέθηκαν άμέσως μετά τήν άναχώρηση του σκάφους από τό Μαδράς τής Ινδίας, δύο Ινδοί λαθρεπιβάτες οί όποιοι έπρόκειτο νά άποβιβασθούν στίς Φιλιππίνες, όπου κατευθυνόταν τό πλοίο, γιά έπαναπατρισθούν.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (TRAINING MANUAL)

Έκδόθηκε και διατίθεται από τά «Ναυτικά Χρονικά», τό «Έγχειρίδιο Έκπαίδευσης» ύπό κ. Γ. Μαρκογιάννη, τό όποιο είναι σύμφωνο μέ τίς τροποποιήσεις 1983 τής SOLAS '74 και μέ τό όποιο πρέπει νά είναι έφοδιασμένα τά έμπορικά πλοία μέ τρία άντίτυπα από 1/10/86.

Πρόκειται γιά τήν πρώτη έκδοση στήν Έλληνική γλώσσα, ή όποία και έγκρίθηκε από τήν Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων.

Η ναυσιπλοία στο Σουέζ

Οι αιγυπτιακές ναυτιλιακές αρχές ανακοίνωσαν ότι από τον Οκτώβριο θα εγκατασταθούν στη Διώρυγα του Σουέζ και την Έρυνθρα Θάλασσα τρεις νέες πλωτές εξέδρες στις θέσεις:

- α) 28° 51' 02.93" Β, 33° 04' 14.17" Α.
- β) 28° 13' 38.59" Β, 33° 26' 03.57" Α.
- γ) 28° 11' 01.16" Β, 33° 27' 24.21" Α.

Όλες οι εξέδρες διαθέτουν οπτικό φάρο και ήχητικό σύστημα προειδοποίησης με ακτίνα 5 μιλίων.

Επίσης μέχρι τις 2/11 θα συνεχίζονται οι εργασίες τοποθέτησης ύποβρυχίου άγωγου πετρελαίου μεταξύ των θέσεων:

- α) 28° 16' 43" Β, 33° 19' 09" Α και
- β) 28° 14' 54" Β, 33° 15' 14" Α.

Κατά τη προσέγγιση στις περιοχές αυτές, τα πλοία πρέπει να είναι σε κατάσταση έτοιμότητας για τη διενέργεια ελιγμών αποφυγής συγκρούσεως.

Η ναυσιπλοία στο Βόσπορο

Μεταξύ 11 και 13 Νοεμβρίου θα εκτελεστούν εργασίες στην Δεύτερη Γέφυρα του Βοσπόρου και κατά συνέπεια η ναυσιπλοία στο Στενό της Κωνσταντινούπολης ρυθμίστηκε από τη Λιμενική Αρχή ως εξής:

α) Τα πλοία που πρόκειται να διασχίσουν τον Βόσπορο πρέπει να έλθουν σε ραδιοεπικοινωνία με τον παράκτιο σταθμό του Βεσίλκου (TAH).

β) Η προσωρινή παύση της κυκλοφορίας θα σημειώνεται με οπτικά σήματα σε φάρους στην είσοδο της Μαύρης Θάλασσας και της Θάλασσας του Μαρμαρά.

Αλλαγή Φάρου στον Περσικό

Ο Όργανισμός Ναυτιλίας του Ιράν ανακοίνωσε ότι ο φάρος του διαύλου Μπαντάρ Μπουσίρ, Νο. 6, έχει τοποθετηθεί σε νέα θέση: 28° 59' 08" Β, 50° 45' 48" Α.

Η Διώρυγα της Κορίνθου

Η Διώρυγα της Κορίνθου θα διαπλάτυνθεί και θα εκβαθυνθεί ώστε να καταστεί ανετότερη και ταχύτερη η διέλευση του συνόλου σχεδόν των πλοίων που κινούνται μεταξύ Αδριατικής και Αιγαίου ή Μαύρης Θάλασσας.

Η διαπλάτυνση και εκβάθυνση της Διώρυγας της Κορίνθου που θα γίνει με την ανακατασκευή των κρηπιδωμάτων της (θα αποκτήσει πλάτος 25 μ. και βάθος 10 μ.) και θα στοιχίσει έξι δισεκατομμύρια δραχμές ανακοινώθηκε από τον πρόεδρο της ομώνυμης εταιρίας κ. Θ. Κοτσώνη, ο οποίος με την ευκαιρία έδωσε στη δημοσιότητα και στοιχεία για τη κίνηση της διώρυγας που είναι αυξημένη έναντι της περυσινής με αποτέλεσμα να αυξηθούν ανάλογα και τα έσοδα.

Εκτός από τη διαπλάτυνση και εκβάθυνση της διώρυγας μελετάται η κατασκευή πρότυπης μαρίνας για 400 σκάφη υψηλού τουρισμού στο Ισθμια όπου κατασκευάζεται ήδη μία βυθιζόμενη γέφυρα σαν αυτή που έχει κατασκευασθεί και λειτουργεί στην Ποσειδωνία.

Εκπλειστηριασμός πλοίου τύπου Lash στην Ιταλία

Σύμφωνα με στοιχεία που μας έστειλε ο Έμπορικός Έπιτετραμμένος της Αυστρίας στην Αθήνα, στις 19 Νοεμβρίου θα παραγοματοποιηθεί στο Λιβόρνο δημόσιος πλειστη-

ριασμός του πλοίου «Lash Italia» 26.400 κ.ο.χ. ναυπηγήσεως 1970, το οποίο μπορεί να επιθεωρηθεί στο λιμάνι της Νεαπόλεως.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνήσουν με τον Dott. Edouardo Pasta στο τηλέφωνο 0039 586 880192.

Πρακτορεύσεις πλοίων στην Τουρκία

Με την ανάθεση της εκπροσώπησης στην Ελλάδα στην εταιρία Transmar του όμιλου επιχειρήσεων Cerrahgil της Ίνσταμπούλ, ο πρόεδρος της Transmar κ. Γιώργος Καβούκας παρέθεσε κοκτέιλ τό μεσημέρι της 23 Οκτωβρίου στον Ναυτικό Όμιλο.

Στην εκδήλωση παρέστη ο εύρισκόμενος στην Ελλάδα πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του γκρουπ της Cerrahgil κ. Έσρέφ Κερράχογλου, ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Κώστας Φαφαλιός, οι πρόεδροι των Ένώσεων Τουριστικών και Μεσογειακών Πλοίων κ.κ. Ποταμιάνος και Άλεξανδράτος και πολλά

μέλη της εφοπλιστικής κοινωνίας του Πειραιώς.

Σημειώνουμε ότι, εκτός της πρακτορεύσεως πλοίων πλέον και σε όλα τα λιμάνια της Τουρκίας, η εταιρία Transmar αναλαμβάνει και τη πετρέλωση πλοίων με πολύ ανταγωνιστικούς όρους.

Ο κ. Ν.Δ. Πατέρας επίτιμο μέλος της ΠΕΠΕΝ

Η Πανελληνία Ένωσις Πλοιοάρχων ανακοίνωσε επίτιμο μέλος της τόν κ. Νίκο Διαμ. Πατέρα για τη πολυετή προσφορά του ίδιου και της οικογενείας του προς την Ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτικούς.

Εκδήλωση του Germanisher Lloyd

Ο Πρόεδρος της Έλληνικής Έπιτροπής του Germanisher Lloyd κ. Ιωάννης Β. Γουλανδρής και τα μέλη της διευθύνσεως του Γερμανικού Νηογνώμονα κ.κ. Χέρμαν Χέλμς και Ράινχαρτ Μάου, δεξιώθηκαν στις 22 Ο-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 29 Οκτωβρίου. Τιμές σε δολ. ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380 CST	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	68/73	72/77.50	145/147
Βοστώνης	79/81.55	81/85.50	145/146
Ν. Υόρκης	72.50/74	75/78	135/140
Φιλαδέλφειας	73/77	77/78	135/140
Βαλτιμόρης	75/76	78/79	135/138
Νόρφολκ	74/76	77/78	135/138
Σαβάννας	80/82	83/87	136/138
Τζάκσονβιλ	77/78	78.50/79.50	135/136
Π. Έβεργκλεϊτς	87/88	91/92	140/142
Τάμπας	77/80	78.50/83	132.50/140
Μόμπιλ	72/75	74.50/78	135/139
Ν. Ορλεάνης	69.50/74	71/75.75	135/139
Μπώμοντ/Π. Άρθουρ	69/70	75.50/76	139/140
Χιούστον	69/71	71.50/73.50	135/140
Κ. Κρίστι	77/79	79/82	135/138
Λός Άντζελες	63.50/70	66/72	125/145
Σάν Φραντζίσκο	68/70	70/72	135/140
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	76/78	77/80	160/161
Σιάττλ	68/75.50	73/76.50	135/145
Βανκούβερ	75/77	81/83	165/175
Άγ. Ευσταθίου	81/83	84/85	150/155
Φρήπορτ/Μπαχάμας	79.50/80	83.50/84	150/152
Τρίνινταντ	85.50	96.45	153
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	81/81.50	84/84.50	157/158
Σαϊντ Κρουά	12.35	12.95	21.35BBL
Βενεζουέλας	12.50	12.88	20.17BBL
Βραζιλίας	80	83	270
Άμβέρσας	63/64	67/68	105/108
Ρότερνταμ	63/64	67/67.50	100/105
Άμβούργου	63.50/64	66.50/67.50	110/111
Βορ. Γαλλίας	73/76	79/83	128/132MTW
Νοτ. Γαλλίας	71/72	77/79	119/122MTW
Ισπανίας	72/73	75/76	131/132MTW
Θέουτας	74/75	76/77	125/130MTW
Γένοβας	77/79	81/83	130/134
Αύγουστας	75/76	79/80	130/134
Πειραιώς	76/77	78/80	122/124
Σουέζ Κανάλ	79.50/80	79.50/80	157.50/158
Τζέντας	—	73/75	147/150
Νταμμάμ	—	73/75	147/150
Ράς Ταούρα	—	75	150
Κουβέϊτ	71/76	75/80	140
Ντάρμπαν	—	78/79	245/246MTW
Sigkaroyrhw	70.50/71	73.50/75	110/112
Ιαπωνίας	83/85	87/89	150/155

Σεμινάριο για Έφαρμογές Ύψηλης Τεχνολογίας στη Ναυτιλία



Με την συνεργασία των διοργανωτών Joint Branch RINA + IMARE και του τμήματος Ναυπηγών του Έθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου πραγματοποιήθηκε στο Ίδρυμα Εγγενίδου σεμινάριο για τις εφαρμογές ύψηλης τεχνολογίας στο χώρο της ναυτιλίας.

Στό πρώτο μέρος του σεμιναρίου, ο καθηγητής του NEWCASTLE UNIVERSITY, R.V. Thompson αναφέρθηκε στη διαθεσιμότητα ενεργειακών πόρων παγκοσμίως, τονίζοντας τις αναμενόμενες διαφοροποιήσεις πηγών, ποσοτήτων και τύπων πρωτογενούς ενέργειας, με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές και στην εξέλιξη συστημάτων προώσεως πλοίων.

Ο δεύτερος ομιλητής κ. J.S. Carlton του LRS παρουσίασε μία γενική άποψη των προγραμμάτων έρευνας του Lloyds Register of Shipping στις περιοχές: Παρακολούθηση λειτουργίας κινητήρων DIESEL, καύση δυναμικών άξονικών συστημάτων, πρόωση, ανάλυση τάσεων και μηχανική θραύσεων. Αναφέρθηκε επίσης μεταξύ άλλων σε διεθνές έρευνητικό πρόγραμμα στην περιοχή κινητήρων ντίζελ με 20 συνεργαζόμενους οργανισμούς μεταξύ των οποίων και το Τμήμα Ναυπηγών του Ε.Μ.Π.

Ο τρίτος ομιλητής Δρ. Π.Σ. Κατσουλάκος του LRS αναφέρθηκε στη δυνατότητα χρήσεως Expert Systems στον σχεδιασμό και την λειτουργία πλοίων. Παρουσίασε μία δια-

δικασία για τη δημιουργία Expert Systems θίγοντας κυρίως την ανάπτυξη επαγγελματικών κανόνων σε Η/Υ δίνοντας παραδείγματα δύο πρωτοτύπων συστημάτων για διάγνωση βλαβών κινητήρων και για προσδιορισμό χαρακτηριστικών καυσίμου.

(Τα Expert Systems μπορούν να θεωρηθούν προγράμματα Η/Υ που προσομοιώνουν την ανθρώπινη γνώση και εμπειρία σε ένα συγκεκριμένο τομέα, έχοντας συγχρόνως τη δυνατότητα «μαθήσεως» δηλαδή απόκτησεως νέων γνώσεων κατά τη λειτουργία τους).

Στό δεύτερο μέρος του Σεμιναρίου, ο οικονομικός καθηγητής Ν. Κυρτάτος του Ε.Μ.Π. αναφέρθηκε στη θεωρία ανάπτυξης μοντέλλων ηλεκτρονικού υπολογιστή που προσομοιώνουν την λειτουργία κινητήρων.

Τέτοια μοντέλλα χρησιμοποιούνται για πρόβλεψη επιδόσεων, εκτίμηση πρωτοτύπων και άλλες εφαρμογές κατά την σχεδίαση κινητήρων. Επίσης μπορούν να συνδυαστούν με Expert Systems για διαγνωστική και έλεγχο κινητήρων.

Τέλος, ο κ. Schmidt - Sorensen της MAN - B & W Diesel παρουσίασε τις τελευταίες εξελίξεις στη σχεδίαση άργόστροφων κινητήρων ντίζελ για πρόωση πλοίων αναφερόμενος στη θερμική απόδοση, την συνολική ενεργειακή οικονομία εγκαταστάσεων προώσεως καθώς και σε πρόσφατες εφαρμογές συστημάτων ζεύξεως στροβίλων ισχύος (Turbo Compound) σε ντίζελομηχανές.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Σεπτέμβριο 682 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η δημιουργία ναυτιλιακού τμήματος στο ΕΒΕΠ

Εύρεία απήχηση είχε μεταξύ των ασχολουμένων με παραναυτιλιακές δραστηριότητες επιχειρήσεων το άρθρο που δημοσίευσαν τα Ν.Χ. στο τεύχος της 15 'Οκτωβρίου, σχετικά με την ανάγκη δημιουργίας ενός ναυτιλιακού τμήματος στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς.

Γνωρίζουμε στους αναννώστες μας ότι ο κύριος ύποκινητής της προσπάθειας αυτής είναι ο κ. 'Ιωάννης Πολυχρονόπουλος, ο οποίος έχει αναπτύξει τα τελευταία χρόνια μία πολυσχιδή δραστηριότητα στον τομέα κατασκευής και προμηθείας ναυτιλιακού εξοπλισμού και γνωρίζει από πρώτο χέρι τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι παρεμφερείς επιχειρήσεις στην προσπάθειά τους να αυξήσουν τις πωλήσεις τους προς την Έλληνική Ναυτιλία.

Έλληνικό Πρότυπο Ναυπηγικής

Ένα νέο σχέδιο Έλληνικού Προτύπου δόθηκε σε δημόσια κρίση από τον Έλληνικό Όργανισμό Τυποποίησης. Πρόκειται για το ΕΛΟΤ 970 «ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ — ΒΑΡΟΥΛΚΑ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ» το οποίο προδιαγράφει τα χαρακτηριστικά των αυτόματων και μη βαρούλκων πρόσδεσης, τα οποία λειτουργούν με ηλεκτρική, υδραυλική ή ενέργεια ατμού. Τα βαρούλκα αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν για εργασίες χειρισμού, συγκράτησης και αποθήκευσης των συρματόσχοινων πρόσδεσης πάνω σε μονό τύμπανο καθώς επίσης και για τους έλιγμούς της τελικής φάσης πρόσδεσης του πλοίου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το τεύχος 9 (Σεπτέμβριος 1986) της μηνιαίας νομολογιακής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. 'Ιακώβου Σέρρη.

Στό τεύχος αυτό δημοσιεύονται τέσσερις δικαστικές αποφάσεις αναφερόμενες ειδικά στα δικαιώματα του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Επίσης τρεις αποφάσεις του Συμβουλίου 'Επικρατείας σχετικές με τη ναυτιλιακή φορολογία. Καί τέλος έξι αποφάσεις του 'Αρείου Πάγου καί του 'Εφετείου Πειραιώς επί ναυτεργατικών ατυχημάτων (καρδιακή προσβολή, επίδειξη άσθενείας, ατύχημα εκτός πλοίου κλπ.). 'Εξάλλου από τη ναυτιλιακή νομοθεσία δημοσιεύονται τα τελευταία Προεδρ. Διατάγματα καί 'Υπουργικές 'Αποφάσεις επί διαφόρων θεμάτων.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

κτωβρίου στις αίθουσες του Ναυτικού Όμίλου πολλούς εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας, οι οποίοι συνεργάζονται με το Germanischer Lloyd.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
BINTZENΣΙΑ	Έλληνική	14.568	1978	Υπέστη ζημιές στο Σ. Τζών στις 9/10. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	Έλληνική	9.736	1977	Επιθεωρήθηκε στη Γιοκοχάμα συνεπεία ζημίας στην κυρία μηχανή που υπέστη εν πλώ στις 11/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΛΟΫ'ΑΛΤΥ	Κυπριακή	22.523	1971	Υπέστη ζημιές σε ηλεκτρογεννήτριες, κατά την εκφόρτωση στη Μανίλα, στις 12/9.
ΞΙΦΙΑΣ Ι.	Κυπριακή	5.932	1974	Ανέφερε βλάβη του πηδαλίου, στον Πειραιά στις 24/10.
ΣΑΝΡΑΪ'Ζ ΑΛΦΑ	Παναμαϊκή	4.661	1969	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στο Ρίο Χάινα, στις 22/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
RENA	Έλληνική	14.651	1972	Επιθεωρήθηκε στη Σουραμπάγια, στις 23/10 συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 1/9. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	Παναμαϊκή	59.882	1979	Επιθεωρήθηκε στη Σετουμπάλ, στις 24/10, συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη σε άγνωστη ήμερομηνία. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΟΡΕΜΠΑΕ	Κυπριακή	39.656	1975	Κατά τό ταξίδι προς Λ. Τσάρλς, συγκρούστηκε με τό κοντεϊνερόπλοιο «Pagai», ανοικτά του Άϊλας ντός Ρόγκς στις 25/10, καί υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΔΑΜΑΣ	Λιβεριανή	45.300	1983	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στη Ραβέννα, συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη σε σύγκρουση με τό τάνκερ «Gin» στις 25/9. Αναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν.

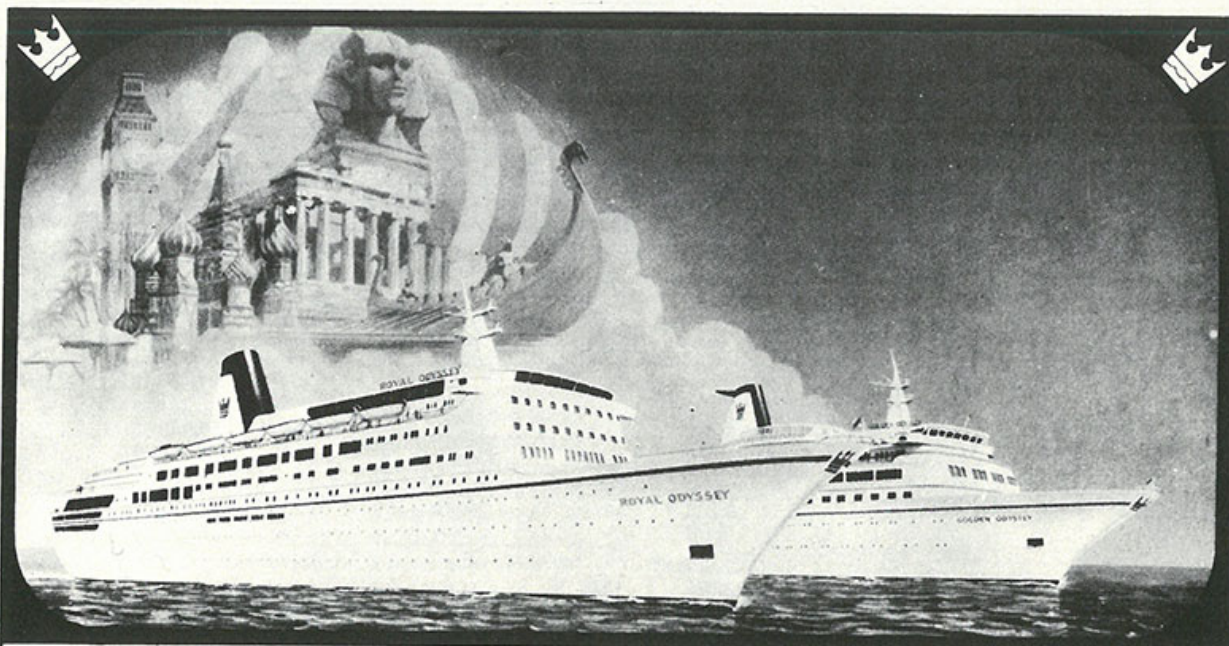


el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (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



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

TRANSAFRICA SHIPPING INC.

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.

Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.

Intermarine Bunkering Services.

**SHIPOWNERS—CHARTERERS—LINER OPERATORS
SHIPBROKERS—CONTRACTORS—BUNKER SUPPLIERS**

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

**INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)**

TEL.: 4111375, 4173172, 4172194

TELEXES: 21-2845, 21-1178,

21-2742 INMA GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερή, κυρίως με την έννοια της στασιμότητας, διατηρήθηκε η παγκόσμια ναυλαγορά στα μεγάλα μεγέθη ξηρού φορτίου κατά το παρελθόν δεκαπενθήμερο.

Τούτο ιδίως αναφέρεται στη διακίνηση των σιτηρών οι χαρακτηριστικοί δείκτες/ναύλοι των οποίων συγκρατήθηκαν για με την από Κόλπο ΗΠΑ προς Κόντινεντ διαδρομή στα δολ. 7.25, ενώ στα δολ. 12 κλείνονταν οι προς 'Ιαπωνία αντίστοιχες ναυλώσεις.

Πάντοτε στα σιτηρά, αξιόλογο υπήρξε το ενδιαφέρον προς 'Ερυθρά Θάλασσα από 'Αμερική και Ευρώπη.

Λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που προσείλκυσε η εν λόγω μεταφορά και χάριν των αναγνώστων μας που μπορεί να έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον σχετικά, παραθέτουμε λεπτομέρειες κλεισιμάτων:

- 38.500 τόν., από Τής Πόρτ για Τζέντα, δολ. 12.15 φίο, 4.000/3.000 φορτίσ.
- 35.000 τόν., από Τίλμπουρι για Τζέντα, δολ. 11.25 φίο, 4.000/3.000.
- 38.000 τόν., από 'Αμβέρσα για Τζέντα, δολ. 11.50 φίο, 5.000/3.000.
- 45.000 τόν., από Β. Ειρηνικό για Τζέντα, δολ. 14 φίο, 3.000 εκφόρτ.
- 35.000 τόν., από Ρουέν για Τζέντα, δολ. 12.25 φίο, 5.000/3.000.

Και οι Μεγάλες Λίμνες είχαν ενδιαφέρον και χαρακτηριστική είναι η ναύλωση για 18.000 τόνους με συμπλήρωση μέχρι 25.000 τόνους από Τολέδο και 'Αγ. Λαυρέντιο, αντίστοιχα, για 'Αλγερία στα δολ. 21.50 και δολ. 15.50 φίο με 1.000 εκφόρτωση.

"Όπως φαίνεται από τα παραπάνω, ο Ευρωπαϊκός χώρος κινήθηκε δραστήρια. Παράλειψη θά ήταν να μην αναφέρουμε και τις Αιγυπτιακές αγορές από 'Αμερική με τους 25.000 τόνους από Χαττέρας στα δολ. 15.25 φίο με 5 ημέρες/1.000 εκφόρτωση.

'Αντιθέτως, ελάχιστα ακούστηκαν η Νότια 'Αφρική και η Νότια 'Αμερική.

'Ικανοποιητική η ζήτηση στο γαϊάνθρακα

όπου σημειώσαμε φορτώσεις από όλες τις βασικές περιοχές, μερικές των οποίων και παραθέτουμε:

- 110.000 τόν. από Χ. Ρόουντς και Ν. 'Αφρική για Ποχάγκ, δολ. 6.90 με βάση 3 φόρτωση, 1 εκφόρτωση.
- 55.000 τόν. από Χ. Ρόουντς για 'Ιαπωνία, δολ. 9.75 με 5 ημέρες.
- 55.000 τόν. από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 10.15 με 5 ημέρες.
- 55.000 τόν., από Γκλάντστοουν για Μάλμο Σουηδίας δολ. 10 με φόρτωση κλίμακος/25.000 εκφόρτωση.

'Ανάλογη η ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα όπου επίσης παρατηρήθηκε ελαφρά βελτίωση:

- 150.000 τόν., από Περού για Κόντινεντ δολ. 4.80 φίο.
- 70.000 τόν. από Ν. Βραζιλία για Βέλγιο, δολ. 5.70 φίο.

Τα λιπάσματα κινήθηκαν με αυξανόμενους ρυθμούς και άνοδο των ναύλων. Πλήν της 'Ινδικής Κυβερνήσεως, η οποία ναύλωσε πλοία σε ποικίλες περιοχές παρατηρήθηκε κίνηση και προς Κίνα και άλλους προορισμούς.

Στη ζάχαρη, ως σημειώσαμε τους 16.000 τόνους από 'Αν. Αυστραλία για 'Ιαπωνία στα δολ. 12 φίο. "Αλλωστε περιθωριακή και ουδόλως καθοριστική των εξελίξεων η συμμετοχή του προϊόντος στην αγορά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας καλύφθηκε με αρονοναυλώσεις ταξιδιού σε μισθώματα σταθερά έως ελαφρώς άνοδικα. "Ας παραθέσουμε μερικά:

- 16.000 DWT, από Κοπεγχάγη για Κίνα, δολ. 4.300.
- 40.000 DWT, από Γερμανία για 'Απω 'Ανατολή, 100 ημέρες περίπου, δολ. 4.650.
- 29.400 DWT, από 'Αγγλία για κυκλικό Μ. Λιμνών, δολ. 4.300.

— 26.600 DWT, από Γερμανία για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 3.600.

— 64.500 DWT, από Κόλπο ΗΠΑ για Ν. Κορέα, δολ. 5.000 πλέον δολ. 130.000.

— 41.100 DWT, από Τάμπα για Κόλπο ΗΠΑ μέσω Κόντινεντ, δολ. 4.000.

— 22.300 DWT, από Ν. 'Αφρική για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 3.750.

— 16.000 DWT, από Βραζιλία για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 2.700.

— 125.000 DWT, από 'Ιαπωνία για Κόντινεντ μέσω Αυστραλίας, δολ. 6.500.

— 64.000 DWT, από Αυστραλία για 'Ιαπωνία, δολ. 5.400 πλέον δολ. 90.000.

Μία τάση εξισώσεως της ζήτησεως σε όλες τις περιοχές ίσως να βρίσκεται κοντά στην πραγματικότητα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κάτω από την πίεση των διαθεσίμων αποθεμάτων άργου πετρελαίου σε όλες τις κύριες αγορές και υπό τη σκιά των νέων ποσοτώσεων του ΟΠΕΚ, η παγκόσμια ναυλαγορά πετρελαίου κατήλθε στα κατώτατα τσως επίπεδα της χρονιάς στα μέσα του 'Οκτωβρίου, για να γνωρίσει εν συνεχεία περιθωριακές και ελάχιστα ενθαρρυντικές βελτιώσεις σε μερικούς τομείς όπως η Καραϊβική και η Μεσόγειος.

Γενικώς, πιστεύεται ότι η υπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας, περιλαμβανομένου μεγάλου άριθμού VLCC, στον Περσικό θά σταματήσει κάθε τάση άνοδου των ναύλων, έστω και αν η ζήτηση ήθελε προσεχώς αύξηθεί. 'Η εικόνα για τον υπόλοιπο χρόνο του 1986 είναι σχεδόν καθορισμένη. Οι 280.000 τόννοι για δυτικές όψιόν στα WS 19-20 και τα WS 23-24 για 'Ερυθρά είναι η νέα πραγματικότητα.

Κρίνουμε ακατάλληλη την στιγμή για να σχολιάσουμε τις λοιπές αγορές - περιοχές δεδομένου ότι, την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές, όλα βρίσκονται εν εξέλιξη.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Θά προσθέσουμε βεβαίως, ότι διαφορετική είναι ή εικόνα στα καθαρά φορτία που δείχνουν αξιολογική κινητικότητα και ζήτηση

πού, αν δεν βρίσκεται στο ύψιστο σημείο της χρονιάς, εξακολουθεί να παρέχει βιώσιμους ναύλους.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΤΤΙΚΟΣ: Σαίντ Λόρενς 28.600 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 13,50 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μπαϊν Κομό/Πόρτ Καρτιέ δολ. 13,25 φίο, 4 ήμερες/900 τον. φορτοεκφόρτωση 'Οκτ. 25-30.

ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Καρθαγένη, δολ. 10,50 φίο, 5 ήμερες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Οκτωβρίου.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ.: Τολέδο 18.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 24,75 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 4 ήμερες συμπλήρωση Σαίντ Λόρενς έως 25.000 τον. δολ. 44,50 φίο, 'Οκτωβρ. 22-25.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ: Τολέδο 17.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία δολ. 24 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβριο.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Βαλτιμόρη 49.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 7,770 φίο, 5 ήμερες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 17-25.

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Βορείως Χαττέρας 27.500 τον. γεννήματα Αίγυπτο δολ. 14,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 24-30.

ΤΣΕΡΡΥ: Μεγ. Λίμνες με συμπλήρωση Σαίντ Λόρενς έως 20.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 21/30 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 20-30.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ: Μεγ. Λίμνες 16.500 τον. με συμπλήρωση έως 23.000 τον. Σαίντ Λόρενς 'Αλγερία, δολ. 27/20 φίο, 4 ήμερες φόρτωση μόνον από Λίμνες δολ. 30 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 20-30.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Ντουλούθ 13.000 τον. γεννήματα Λεμεσό, δολ. 23 φίο, 4 ήμερες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΜΑΙΡΥΛΑΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 19.950 τον. σιτηρά 'Αμπουκίρ, δολ. 350.000 κατ' αποκοπή φίο, 17 ήμερες, 'Οκτωβρ. 25-28.

ΔΑΦΝΗ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 27.000 τον. σιτηρά Ταϊβάν, δολ. 14,25 φίο 5 ήμερες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Οκτωβρίου.

ΝΤΕΡΜΠΥ: 'Αμερ. Κόλπο 53.000 τον. γεννήματα 'Αμστερνταμ / Ρότερνταμ / 'Αμβέρσα / Γκέντ δολ. 7,25 φίο, 11 ήμερες, 'Οκτωβρ. 30 - Νοέμβρ. 5.

ΕΥΜΑΡ: Σαίντ Λόρενς 26-27.500 τον. σιτηρά Σταβάνγκερ, δολ. 8,75 φίο, 8 ήμερες, Νοέμβρ. 3-12.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: Ποταμό Μισισσιππί δύο συνεχή ταξίδια, 77.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 7,25 φίο, 12 ήμερες, Νοέμβρ. 20-28.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ: 'Αμερ. Κόλπο 12.000 τον. σιτηρά Μάλτα, δολ. 16 φίο, 3 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβρ. 1-5.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. σιτηρά νότιο 'Ισπανία, δολ. 11 φίο, 3.500 τον. εκφόρτωση, αρχές Νοεμβρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ: 'Ακαμπα 14.000 τον. φασφά δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 9 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 29 - Νοέμβρ. 5.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ: Ρουέν 35.000 τον. (10%) Τζέντα, δολ. 12,25 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 29 - Νοέμβρ. 3.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: Σουηδία 10.000 τον. άλευρα σέ σάκκους Βιετνάμ, δολ. 33,50 δύο λιμένες φορτώσεως, 14 ήμερες/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβριος.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.: 27.078 τον d.w. του 1974, παράδοση Πορτογαλία, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.244 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Λόγκ Μπής Νοέμβρ. 1-7, επαναπαράδοση Κασίμα/Χαυθμάν, δολ. 4.000 την ημέρα πλέον δολ. 95.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΡΟΛΙΝ Π.: 22.300 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Σιγκαπούρης άμεση, ταξίδι μέσω Πόρτ Χέντλαντ με επαναπαράδοση Ταϊβάν/Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 2.990 την ημέρα.

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 26.120 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ 'Οκτωβρ. 28-29, ταξίδι μέσω 'Ερυθράς και Περσικού εκτός 'Ιράν/Ιράκ με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΚΤΗ: 28.935 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα 'Οκτωβρ. 19-25, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ δολ. 3.750 την ημέρα, 4 ήμερες επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή δολ. 3.950 την ημέρα, 4 ήμερες επαναπαράδοση Βοστώνη/Γιβραλτάρ δολ. 3.650 την ημέρα.

ΝΕΝΑ: 71.700 τον d.w. του 1974, παράδοση Μπιλμπάο άμεση, ταξίδι 30-70 ημερών προς δολ. 4.000 την ημέρα.

ΜΠΡΗΜ: 42.244 τον d.w. του 1985, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Νοέμβρ. 1-9, επαναπαράδοση 'Ιαπω-

νία δολ. 4.500 την ημέρα, πλέον δολ. 65.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ: 16.694 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Οκτωβρ. 21-24, επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΦΡΗΝΤΟΝ ΑΣ: 14.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τουρκία άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.372 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιμμινχαμ 'Οκτωβρ. 28-30, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / 'Αμβούργο, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ: 15.300 τον. d.w. του 1974, παράδοση ΗΒ/ 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Οκτωβρ. 30 - Νοέμβρ. 5, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 2.650 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΚΟΝΑ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 115, 'Οκτωβρ. 17.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίνα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, 4 ήμερες Μεσόγειο WS 150, 4 ήμερες άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 125, 'Οκτωβρ. 14.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 49.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 118, 'Οκτώβριο.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Χαβάη WS 110, 4 ήμερες 'Αμερ. Κόλπο WS 120, 4 ήμερες δυτική ακτή ΗΠΑ WS 105, 4 ήμερες ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 100, 'Οκτωβρ. 23.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 125, 4 ήμερες Δυτ. 'Αφρική WS 140, 'Οκτωβρ. 27.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Μεσόγειο 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, Μεσόγειο WS 135, 4 ήμερες άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 115, 'Οκτωβρ. 17.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Καραϊβική 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 33, 'Οκτωβρ. 19.

ΕΙΡΗΝΗ: 'Ανατολ. άκτι Μεξικού 125.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ J S 23, 4 ήμερες Μεσόγειο WS 22, 'Οκτωβρ. 26.

ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική ακτή 'Ινδίας, WS 175, 'Οκτώβριο.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Πρίνος 55.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 75, 'Οκτωβρ. 27.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Μοντρεάλ 35.000 τον. άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 125, 4 ήμερες 'Αμερ. Κόλπο WS 110, 'Οκτ. 24.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 75, 'Οκτωβρίου 2.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 20.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, WS 177, 'Οκτωβρ. 23.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά,

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



μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 135, 'Οκτωβρ. 23.
 ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Κάγιο ντέ 'Αρκας 125.000 τον. ά-
 κτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 32,5, 'Οκτωβρ. 24.
 ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίκντα 29.000 τον. καθα-
 ρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135,
 'Οκτωβρ. 16.
 ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέ-
 ρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 130, όψιόν
 ΗΒ/Κόντινεντ WS 107,5, 'Οκτωβρ. 22.
 ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 52.000 τον. καθαρά,
 μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 114,5 'Οκτώβριο.
 ΛΗΤΩ: Πέννινγκτον 125.000 τον. μέρος φορτίου,
 'Αμερ. Κόλπο WS 32,5, 'Οκτωβρ. 26.
 ΟΔΥΣΣΕΑΣ: 'Ερυθρά Θάλασσα 120.000 τον. μέ-
 ρος φορτίου Ταϊβάν WS 26, 'Οκτωβρ. 30.
 ΝΤΟΡΙΣ: Σίντι Κερρί 120.000 τον. μέρος φορτίου
 ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 35, 'Οκτώβριο.
 ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Σκίκντα 29.000 τον. κα-
 θαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 133, όψιόν Μεσόγειο WS
 143, όψιόν ΗΠΑ WS 23, 'Οκτωβρ. 19.
 ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ: Λιβύη 22.000 τον. μέρος φορτίου,
 'Ισπανία WS 158,5, 'Οκτώβριο.
 ΝΟΤΟΣ: Σαλλόμ Βόε 128.000 τον. μέρος φορτίου,
 Τριέστη WS 25, 'Οκτωβρ. 19.
 ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Μπαχρέιν 70.000 τον.
 μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία WS 53,5, 'Ο-
 κτωβρ. 21.
 ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καρίμπο 50.000 τον. μέρος φορτίου,

άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 80, όψιόν Μπαχάμας WS 85,
 όψιόν Πουέρτο Ρίκο WS 100, 'Οκτωβρ. 19.
 ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά
 άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο WS 130, Νοέμβρ.
 1.
 ΛΟΓΙΑΛΤΥ: 'Ινδία 30.000 τον. καθαρά, μέρος
 φορτίου δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 800.000 κατ' άποκο-
 πή, Νοέμβριο.
 ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζαία 75.000 τον. μέρος
 φορτίου Λαβέρα WS 82,5, 'Οκτωβρ. 28.
 ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Σιντίρ Κερρί 77.000 τον. Φός WS
 55, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, 'Οκτωβρ. 29.
 ΙΑΣΩΝ: 'Ορμούζ 110.000 τον. μέρος φορτίου Σιγ-
 καπούρη, WS 37,5 Νοέμβριο.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ II: Κεύχαν 240.000 τον. μέ-
 ρος φορτίου Ρότερνταμ WS 32,5 Νοέμβρ. 2.
 ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: 'Ες Σάιντερ 80.000 τον. μέ-
 ρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο
 WS 55, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟ- ΠΛΟΙΩΝ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: 96.651 τον. d.w. του
 1975, ένα έτος πρός δολ. 3,35 ανά τόννο, όψιόν 6
 μήνες πρός 3,55/τόννο και οι έπόμενοι 6 μήνες
 πρός 3,55/τόννο.

ύπηρεζε ζωηρή και μεγάλος αριθμός πλοίων
 βρίσκεται υπό διαπραγμάτευση ή επιθεώρη-
 ση.

'Ο μεγάλος αριθμός των πράξεων αλλά
 και ή άβεβαιότητα περί την τελική έκβαση
 μάς άποτρέπουν από του νά επιχειρήσουμε
 πλήρη παράθεση.

'Αρκούμεθα, λοιπόν, σε λίγες χαρακτηρι-
 στικές περιπτώσεις:

MV GIBALTAR PANCY (122.500/1972),
 δολ. 4.100.000.

MV THEOMANA (80.200/1965) δολ.
 1.530.000.

MV SYCEE (64.000/1982) δολ. 8.000.000.

MV MAERSK SEMAKAU (61.190/81) δολ.
 7.400.000.

MV SUN RAY/SUN CREST (40.500/1984)
 δολ. 7.450.000 έκαστον.

MV SAQR YANBU (34.100/72) δολ.
 1.250.000.

MV HOSHO MARU (24.300/1984) δολ.
 3.800.000.

MV ACE HERO (16.650/1977) δολ.
 1.100.000.

Μικρή ή κίνηση στα πλοία γενικού φορ-
 τίου. Σε άποτυχία οδηγήθηκε ή προσωρινή
 πώληση του MS "LAGOS VENTURE"
 (18.257/77) στα 1.600.000 περίπου, ενώ δολ.
 1.250.000 έπιανε τό φρήντομ "KYTHNOS"
 του 1976.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σταθερές κρατήθηκαν οι τιμές σε μάλλον
 ικανοποιητικά επίπεδα.

Μέχρι και δολ. 125 πληρώθηκαν στην Ταϊ-
 βάν για 22.500 τόννους OBO ενώ, για μικρό-
 τερα μεγέθη και τύπους, δολ. 110-117 ήταν
 οι τρέχουσες τιμές.

Στά δολ. 117 κλείνονταν πλοίο 13.000 τόν-
 νων στην Κίνα με δολ. 108-112 για μικρότερα
 μεγέθη.

Στά ύψηλά επίπεδα των δολ. 108-110 κρα-
 τήθηκε ή 'Ινδία με τό Πακιστάν σε άπόσταση
 αναπνοής.

Περί τά δολ. 100 πλήρωνε τό Μπαγκλαν-
 τές για 4.000-5.000 τόννους.

'Ιδιαίτερα στάσιμη ήταν ή αγορά στο Με-
 σογειακό χώρο.

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τή διαγραφόμενη πτώση τής ναυλα-
 γοράς πετρελαίου, ή ζήτηση χωρητικότητας
 καλών προδιαγραφών και, έπομένως, οι άν-
 τίστοιχες τιμές κινήθηκαν σε ύψηλά επίπε-
 δα. Τούτο πρέπει κατ' άρχήν νά άποδοθεί
 στην έλλειψη ικανού αριθμού άποδεκτών
 πλοίων που διατίθενται πρός πώληση και,
 άφ' έτέρου, στον περίφημο «ψυχολογικό πα-
 ράγοντα» που έλάχιστα φαίνεται χρονικά νά
 συμβαδίζει με τήν πορεία των ναύλων.

Με μοχλό τό 'Ιράν και τήν αγοραστική του
 δραστηριότητα, οι τιμές των VLCC κρατήθη-
 καν ύψηλές, όπως δείχνουν οι ακόλουθες
 πράξεις που παρατίθενται με κάθε επιφύλα-
 ξη ως πρός τήν ακριβή τιμή:

MT CHASE VENTURE (284.652/1975) δολ.
 11.000.000.

MT MISSISSIPPI (279.750/1973) δολ.
 10.500.000.

MT BERGE BRAGD/KINS (284.000/71-70)
 δολ. 19.000.000.

Σε μικρότερα μεγέθη σημειώσαμε:
 MT TIISKERI, (114.430/1969), δολ.
 4.050.000.

MT AFFINITY (56.000/1976), δολ. 8.400.000
 (P/C).

MT BERNARDO STROZZI (39.219/67) δολ.
 2.600.000.

MT IDA HELENE (31.600/1975) δολ.
 7.500.000 (P/C).

MT PETROVULK ROVER (30.000/1982) δολ.
 12.500.000 (P/C).

Με τή βοήθεια μιάς μάλλον ζωηρής ναυ-
 λαγοράς, οι δραστηριότητα στα bulkcarriers

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

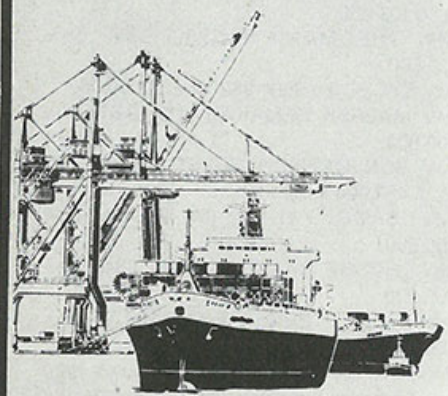
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

NAFTIKA CHRONIKA

POSITIVE RESULTS



REGISTRATION NUMBER

At the last meeting of IMO's Safety Committee the proposal for establishing a system by which ships can be identified by a registration number met with broad approval.

According to this proposal, every ship will have a registration number which shall remain unchanged regardless of any change of ownership, flag or name it may undergo during its lifetime. The object of such a number is to prevent maritime fraud and make it easier to trace a ship in cases of sea pollution or any infringement of safety rules. As things stand, a ship can change its name, registry, and ownership overnight, making it difficult to trace. The permanent registration number, if applied, need not be chiselled into the ship's plates but will have to be inscribed on every document relating to changes in name, registry or ownership and cannot be changed during its lifetime.

Adapting the crew complement requirements of Greek ships to current conditions would actually lead to increased employment for our seamen — even for those among lower deck crews who are real seamen — and not in reduced employment as claimed by some union officials who, for reasons best known to themselves, cannot see beyond their noses.

This may seem paradoxical at first sight and, indeed, if one takes into account 650-860 ships of more than 3,000 grt. flying the Greek flag and in commission at the moment, a reduction in their crew complements would result in reduced employment. But the measure which, together with others sought for a long time by the shipowners, is aimed at preventing the transfer of the few remaining Greek - flag ships to other registries and bringing back those that have already transferred.

So under the terms of a more up to date crew complement, three or four persons would be made redundant but the remaining 17 or 18 would be safe in their

TAX EXEMPTION

Norwegian ships need to reduce their crew costs in order to remain competitive with foreign flag ships. This means that Norwegian crews will have to accept wage cuts and it also means they will have to be compensated for such cuts in other ways. The solution hit upon by Norwegian shipowners is to ask the government to exempt seamen from income tax and to allow the employment of foreign nationals on Norwegian ships, maintaining Norwegians in key posts.

Today, a Norwegian ship manned by Norwegians costs about 4 million crowns more than one manned by Chinese, Filipinos or Spaniards. This tremendous difference has led to a continuous reduction of Norwegian flag tonnage amounting to about 3 million tons during the first half of the year. At this rate, there will be only 300 ships in the Norwegian merchant fleet by 1990 and only 10,000 seamen.

On the other hand, the proposals made by the shipowners regarding tax exemption and part employment of foreign crews might enable Norway's merchant fleet to survive.

QUESTION AND ANSWER

A French senator tabled a question for the Minister of Mercantile Marine on the economic and social consequences of the recent decree by which dry or liquid bulk carriers (except crude oil car-

riers) flying the flag of the French Antarctic possession of Kerguelen Island, about which we wrote in a previous issue, are allowed to employ foreign crews up to 75% of their complement.

The senator maintained that this would bring about increased unemployment among French seamen and create financial difficulties for the Seamen's Pension Fund since there would be fewer contributions to it. Moreover, the requirement that French flag ships not manned by a French crew cannot call at French ports will force shipowners to use foreign ports, thus diverting France's profits from sea trade to other parts.

In reply, the Minister claimed that the increase in unemployment is a result of the shipping crisis which has forced maritime companies to sell off their uneconomical units, particularly in the field of bulk carriers. For this reason, they have been given the opportunity to register such ships at Kerguelen Island so that at least French officers and petty officers could be assured of employment and some contributions preserved for the pension fund. Finally, there will be no loss of sea trade because Kerguelen - flag ships are allowed to call at French ports provided they are engaged in international trading.

The Treaty of Rome contains no provisions for the protection of the environment. Nevertheless, since 1973, the EEC

THE EEC AND THE ENVIRONMENT

The Treaty of Rome contains no provisions for the protection of the environment. Nevertheless, since 1973, the EEC

has applied action programmes on the environment on the basis of Article 235 of the Treaty which allows the Council to take unanimous decisions for achieving the aims of the Community.

Although a country's jurisdiction at sea does not extend beyond its territorial waters and on board ships flying its flag, the Conference on the Law of the Sea, however, has allowed coastal states to extend their jurisdiction in matters concerning the protection of the environment. Indeed, from 1977, EEC member countries have created an exclusive 200 mile fishing zone which covers the North Sea and the Atlantic. This is a unique EEC zone in which the EEC exercises its common policy on fishing.

Now, however, since the EEC signed the 1984 international convention on the law of the sea, it has begun to be accepted that conditions are suitable for extending EEC jurisdiction in the zone on matters of protection of the environment as well.

● DRY CARGO MARKET: STILL A LONG WAY TO GO

The Executive Committee of the International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO) met in London on October 21st and considered a number of issues affecting the dry bulk shipping industry.

The Chairman, Menis Karageorgis, expressed a cautious welcome for the slight market improvement which had taken place over the last two months. "But this" he said "is just a first step in what will have to be a lengthy and patient process of recovery to economic viability". He added that "The marginally better freight and time charter rates obtainable recently are due in large part to increased demand and to the fact that Owners have adopted a firmer line and refused to accept very low rate levels". He suggested that they had perhaps been encouraged by Intercargo's "stop this madness" message to the industry in July.

The Committee expressed concern over the flush of orders for newbuildings, particularly in South Korean yards. Vice Chairman Morten Werring commented that "So far it seems that the majority of orders have been for tankers and not a great deal of damage has yet been done to the delicately balanced recovery formula achieved through a high level of scrapping, a low level of newbuildings with an end in sight to the bulge of deliveries from the yards". But he stressed "The paramount need is to maintain this fragile balance".

Another important matter discussed was the continuing series of attacks on merchant ships in the Gulf. With very

few exceptions the targets had been tankers, but Intercargo fully supports other organisations such as ICS, Bimco and Intertanko in their endeavours to focus attention on this problem and to achieve some results.

Members of the Committee underlined the necessity to continue to devote attention to the problem of declining ethics. Bruce Farthing, Consultant Director of Intercargo, explained that discussions with other concerned organisations in this sphere so far indicated that for various practical reasons joint action might not always be possible. It was important that each group was also to take its own initiatives. Nevertheless Intercargo will welcome any opportunity to tackle problems of malpractices in cooperation with other bodies. The problem is common to all independent shipowners.

Mr. Farthing will be speaking on this subject at the Seatrade Conference in November in Hong Kong.

The 1987 Annual General Meeting of Intercargo will take place in Oslo to coincide with the Norshipping Exhibition.

● THE COAST GUARD AND THE MINISTRY

In going through the last issue of the magazine "Surveyor", published by the American Bureau of Shipping, and reading the article relating to the Bureau's cooperation with the country's administrative services in the field of shipping and maritime affairs, we came across several points that are worth noting.

The first is that the new Coast Guard chief has been appointed on a four-year

assignment which will give him enough time to carry out his programme.

The second is that the person who has been appointed to head the Maritime Administration is a former senior Coast Guard officer with a degree in law and who has served in many capacities ranging from command of a Coast Guard cutter to administrative post in Washington.

In spite of the traditional differences of the American system (which, however, are constantly being eliminated with the increased jurisdiction of the Coast Guard over merchant shipping and its infiltration of the Maritime Administration) the choices made above prove how much importance is attached to the coexistence in one person of maritime, administrative and professional experience.

We had the good fortune of having an administrative body for shipping with officials who combined the experience of executive service with administrative and professional competence. And instead of providing them with further education in their professional field we have embarked on an unstudied division of our maritime administration which will destroy the basis of the combined experience which is almost universally recognised as ideal.

● EXCESS OF ZEAL

It has been noticed by the shipping community that some legal counsellors who work for banks are often imbued with an excess of zeal that deprives the crew of wages owed to it after foreclosure by the bank on a ship to which loans have been extended and have not

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

been repaid.

It has also been noticed that some of these lawyers also resort to delaying tactics with the object of disheartening such crews and persuading them to compromise by accepting a percentage of the money owed to them and relinquishing further claims.

These tactics are completely unjustified and unacceptable since they affect the weaker element in the case and those responsible for such tactics should be made to desist. So much for the present and we hope we shall not be obliged to revert to this subject.

ABS ANNOUNCES NOMINATIONS OPEN FOR SHEPHEARD MARITIME SAFETY AWARD

American Bureau of Shipping has announced that nominations are being accepted for the 1986 Rear Admiral Halert C. Shephard Award for Achievement in Merchant Marine Safety.

The prestigious international award is given for a single outstanding contribution to merchant marine safety, or for dedication and constructive participation in activities associated with maritime safety over a period of time. Nominees may include individuals such as ship operators, naval architects, marine engineers, ship repairers, shipbuilders, and those associated with ship operations, government, or marine associations. As the purpose of the Shephard Award is to encourage and inspire merchant marine safety, it is intended that

younger individuals be given equal consideration for nomination.

The award was established by the American Institute of Merchant Shipping in 1976 in honor of the late Admiral Shephard, who served in the United States Coast Guard as Chief, Office of Merchant Marine Safety, and was internationally acclaimed for his work in this field. The award is administered by the American Bureau of Shipping.

LARGE VESSELS MOVING THROUGH PANAMA CANAL

Traffic continues to move through the Panama Canal and the landslide which occurred on Monday 13 October 1986 at Cucaracha Reach south of Gold Hill in Gaillard Cut appears to have stabilised. However, ship traffic is restricted to one way movement in the slide area through a cleared channel of approximately 140 ft. Between October 17-19 a total of 71 vessels moved through the canal and it was estimated that on Monday 20 October, 23 ships transited the waterway.

A number of Panamax deep draught vessels, (including maximum 39.5 foot draught) safely transited the Panama Canal on October 20th, as dredging continued around the clock to remove earth and rock which slid into the canal. Commission officials are optimistic that they will be able to continue to transit similar large ships, thereby lessening delays encountered by this class of vessel.

The Gold Hill area where the slide oc-

cured has a history of small movements and is constantly monitored by the Panama Canal Commission's bank stability surveillance teams.

Initially, the present slide was not believed to be as extensive as the last major slide which occurred in 1974. However, subsequent assessment by Commission engineers is that this slide, which began moving after heavy rains inundated the area recently, may be worse than the 1974 slide and it could take weeks to completely clear the channel of rocks, earth and vegetation.

BRITISH PARTICIPATION AT DEFENDORY INTERNATIONAL '86

British participation this year at Defendory International, one of Europe's leading defence exhibitions, has been considerable, in view of the increasing interest of British companies in defence projects.

Products or models featured by a joint venture group of 39 British exhibitors at Defendory International '86 which took place in Piraeus from 14-18 October 1986, included aircraft, warships, submarines, armoured vehicles, gas turbines, diesel engines, cathode ray tubes, communication and avionics equipment, aviation landing aids, computers for artillery and mortar fire control, respirators, camouflage netting and defence books and journals.

50 YEARS AGO

— A noteworthy milestone has been marked in normalising relations between the owners and the crews through the enactment of the law "on regulating collective differences in maritime employment".

— The French passenger steamship "Picard" has been bought for 7,800 pounds by Mr. D. Angelatos who will transfer it to the British flag and use it for cruises in the Mediterranean.

— The following have passed their exams and been awarded their Third Engineer's certificates: A. Antoniadis, D. Dimitropoulos, A. Katsarellos, E. Lampropoulos, D. Nanides, P. Svoronos and S. Stephas.

— Automatic Aga lights have been installed by the lighthouse tender "Pleias" in the southern Aegean on the Myrmingas reef and on the rocky islet of Avelo.

— The s.s. "Nikolaos G. Kulukundis" was fixed from Saigon with 4,900 tons of rice for Sfax, Oran, Marseilles, Settan or Port - Vandre, 33/6, loading November 20 to 15 December.

(Naftika Chronika No. 141, 1/11/1936)

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

DECK AND ENGINE REPAIRS
ELECTRICAL REPAIRS, PIPE WORK,
HYDRAULIC, REFRIGERATION,
FIRE FIGHTING

PLEASE CONTACT
CHRIS MARINE
C. PAPATHEODOROU
M.Sc. (MUNICH), C. ENG. FIMARE MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL 4178181 - TEL 9810439 (A.O.H.)
TX 24 1015 CRIS GR



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΩΝ	79	10428
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

ΑΙ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785

ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ Ι.Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400

δ. Σουέζ 9/10		
ε. Μαρούσι 3/9		
α. Φουτζέιρα 7/9		
ε. Πόρτ Έλίζαμπεθ 1/10		
ε. Καρταγόνα 10/9		
α. Πειραιά 26/9		
άρχει Πειραιά		
στο Ρεσίφ 9/10		
πρός Πάτρα		
άρχει Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 10/9		
πρός Ίνδονησία 27/8		
α. Ρίο Ίανέιρο 9/9		
Όλκιη 'Απόλεια		
ε. Ναγκόγια 6/10		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάνη 28/9		
α. Πόρτ Σουδάν 13/9		
α. Πειραιά 8/10		
μετ. «Αγιοδ (λ.)		
ε. Κολούμπια 20/9		
δ. Θέρωντε 'Αλαντ 13/9		
άρχει Έλευσίνα		
στο Άμστερνταμ 30/9		
α. Ρίο Γκράντες 28/9		
α. Βενετία 3/10		
α. Δουνκέρκη 24/9		
άρχει Ίθακή		
α. Πειραιά 18/9		
α. Μ. Μαγκάνοι 18/9		
α. Τζέντα 20/9		
α. Κασσιούγκ 2/10		
ε. Γουίλελμοχάβεν 8/10		
άρχει Χαλκίδα		
στο Π. Έλίζαμπεθ 2/10		
ε. Χιούστον 28/9		
ε. Βομβάη 22/9		
α. Βαλτιμόρη 30/9		
ε. Ρόττερνταμ 12/10		
ε. Ντάς Άλαντ 29/9		
α. Άλεξάνδρεια 27/8		

α. Πειραιά 12/9		
δ. Παναμά 30/9		
α. Πόρτ οφ Σπαίν 26/9		
α. Χιούστον 20/9		
α. Χιούστον 30/9		
δ. Παναμά 29/9		
α. Άμβέρσα 2/9		
α. Μίνα Καμπούς 10/9		
ε. Πειραιά 8/10		
δ. Θέρωντε 'Αλκ 20/9		
μετ. «Jute Express» (κ.)		
α. Λιανουγκάγκ 18/9		
α. Μαυρίκιο 13/9		
α. Βοστώνη 6/9		
επωλήθη άλλοδαπούς		
δ. Σουέζ 24/9		
α. Πειραιά 29/9		
δ. Σουέζ 10/10		
δ. Γιβραλτάρ 20/9		

άρχει Πειραιά		
α. Ρεσίφ 22/9		
α. Σουέζ 27/9		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Άσντοντ 8/10		
στο Μπαντάρ Χομείνι		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Πειραιά 8/10		
διάλυση Ταιβάν		
πρός Νορβηγία 30/9		
α. Θεσσαλονίκη 24/9		
α. Τσίμπα 28/8		
στο Μουτσούρε 19/8		
ε. Γκίλογκ 29/9		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Σάξ 6/10		
πρός Ίαπωνία 26/9		
άρχει Έλευσίνα		
α. Νιούπορτ 6/10		
άρχει Πειραιά		
α. Μουάρα Χάρμπορ 23/9		
ε. Ρίο Ίανέιρο 26/9		
α. Ρόττερνταμ 2/10		
α. Όηλαντ 23/9		
α. Π. Νουάρ 19/9		
α. Ντάρμπαν 6/10		
επωλήθη άλλοδαπούς		
ε. Βομβάη 5/10		
υπό ναυπήγηση		
α. Χάρμακ 18/9		

ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
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 ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΞΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι ΟΜΦ	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
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΘΗ	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.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	3376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5333
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409

ε. Μπ. Άϊρες 27/9		
ε. Κηλόνγκ 4/10		
στη Μανίλα 2/8		

ε. Φιλαδέλφεια 1/10		
α. Τζέντα 29/9		
ε. Χάτσονοχ 5/10		
δ. Παναμά 30/9		
α. Μπουλβάν 30/9		
α. Μπαχραϊν 7/10		
α. Χάμιλτον 26/9		
α. Κολούμπια 22/9		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Π. Χώκαμπούρ 28/9		
α. Άρκα 1/10		
α. Θεσσαλονίκη 24/9		
ε. Μπρισμπαϊν 7/10		
ε. Βομβάη 2159		
α. Κόρκ 1/10		
δ. Παναμά 15/9		
ε. Λά Γκουλέτ 6/10		
ε. Άλγκεκίρας 24/9		
α. Λός Άντζελες 27/9		
α. Εϊγκάγκ 31/8		
δ. Παναμά 24/9		
α. Ν. Όρλεάνη 27/9		
ε. Νιούκαστλ 28/9		
α. Ν. Υόρκη 30/9		
α. Νητρώιτ 2/10		
α. Πόρτ Κέμπλα 28/9		
ε. Σπέζια 7/10		
α. Λός Άντζελες 28/9		
δ. Πόρτ Σάϊδ 9/10		
α. Μαρούσι 13/9		
α. Βαλέντσια 8/10		
α. Π. Έλίζαμπεθ 24/9		
ε. Χιούστον 2/10		
α. Υμουίντιν 1/10		
α. Τίς 4/10		
δ. Παναμά 30/9		
α. Επτάνησα 8/9		
δ. Ντάρμπαν 1/10		
α. Λέγκχορν 3/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Τενερίφ 24/9		
άρχει Άμβούργο		
ε. Ν. Όρλεάνη 22/9		
ε. Φουτζέιρα 3/10		
α. Μένα αλ Άχμάντι 3/10		
πρός Όζακα 2/9		
ε. Ν. Όρλεάνη 28/9		
δ. Σουέζ 31/8		
ε. Γιοκοχάμα 1/10		
άρχει Τάραντα		
α. Λός Άντζελες 30/9		
ε. Φιλαδέλφεια 29/9		

α. Ανκόνα 7/10		
ε. Κωνίπολη 30/8		
άρχει Έλευσίνα		
α. Βρέμη 30/9		
ε. Ντάρμπαν 1/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Νάπολη 2/10		
επωλήθη		
α. Ντελφζύλ 8/10		
επωλήθη άλλοδαπούς		
πρός Κάντλα		
α. Άντοφαγκάστα 13/9		
άρχει Πειραιά		
ε. Σάντος 5/9		
άρχει Πόρτσμπουρ		
ε. Κόμπε 3/10		
α. Γιούροπουρτ 17/9		
δ. Παναμά 9/9		
δ. Παναμά 29/9		
ναυπηγ. Σασέμπο		
άρχει Πειραιά		
α. Κολούμπια Ρ. 24/9		
ε. Ίντισόν 29/9		
ε. Βομβάη 29/9		
ε. Λίβερπουλ 10/10		
πρός Κορέα		
δ. Παναμά 27/9		
δ. Σκά 27/9		
α. Σάντος 30/9		
α. Άδελαΐδα 10/9		
α. Ντουάλα 9/9		
α. Τζέντα 28/9		
α. Βρέμη 24/9		
ε. Ν. Όρλεάνη 30/9		

ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Ρίο Γκράντε 2/9	ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άρχει Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Ντάρμπαν 9/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Φουτζέιρα 1/10
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	άρχει Έλευσινα
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Κοκόλα 30/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Ντάρ-εζ-Σαλάμ
ΑΡΑΝ	80	10428	πρόξ Λάγος 8/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Πειραιά 4/4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	α. Ζίρκου 29/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 29/8
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	πρόξ Ίταλία	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυτό 9/10
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Λομέ 25/9	ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	έπωληθη άλλοδαπούς
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Ν. Όρλεάνη 13/9	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Βικτώρια 16/9
ΑΡΗΣ	71	15119	δ. Γιβραλτάρ 2/10	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ε. Άλεξάνδρεια 23/8
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Τενερίφη 13/9	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σουέζ
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Χάμπτον 29/9	ΓΙΟΝΙΤΥ	71	9508	α. Άκρομα 18/9
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει Ίθρα	ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ.	60	3847	α. Μπαμνόντ 30/8
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΝΙΤΥ	77	14275	ε. Τής 10/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Λισσαβόνα 4/9	ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπαμνόντ 30/8
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	άρχει Έλευσινα	ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	77	14274	ε. Ντάρ-εζ-Σαλάμ 25/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Όζακα 4/10	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Ύ	74	19702	α. Μαντάρ Άμπας 28/8
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ντάρμπαν 15/9	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Ύ	73	9290	α. Κόμπε 3/10
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Δουνκέρκη 9/10	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Ύ	65	2986	α. Πειραιά 6/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λονδίνο 4/10	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	3998	δ. Π. Σαίδ 9/10
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Σιγκαπούρη 1/10	ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Ν. Όρλεάνη 28/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΐΝΤ	83	21200	α. Πειραιά 18/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΎ	65	10987	έπωληθη άλλοδαπούς	ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	έπωληθη άλλοδαπούς
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	έπωληθη άλλοδαπούς	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βαλπαράϊζο 1/10
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Ρουέν 29/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Άμπιτζάν 23/8
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Όζακα 1/10	ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΛΐΡ	76	16014	ε. Γουίλμινγκτον 30/9
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Σαλβαντόρ 21/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Σαγκάη 22/9	ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 1/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Κινούρα 30/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Κορούνα 24/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Τάμπα 8/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Π. Σαίδ 19/9
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Μαυρίκιο 2/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Νιούκαστλ 24/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 30/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Κόμπε 2/10	ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Σαβόνα 10/9
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Χάμπτον 28/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Μομπιλ 30/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Βενετία 6/10	ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Σαλβαντόρ 19/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊόι	ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Γιβραλτάρ 26/9
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	μετ. «Αρχόντισσα» (Μπχ.)	ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Γάνδη 26/8
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Γενόβα 2/10	ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Γιβραλτάρ 26/9
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Σιγκαπούρη 19/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΑΣΛΕΎ	70	13363	δ. Παναμά 28/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Σάντος 17/9
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Ρας Τανούρα 8/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	έπισκευές Γενόβα 11/10
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Νόρντεκχαμ 7/10	ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	πρόξ Γιβραλτάρ
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Π. Νουάρ 19/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ρίο Γκράντε 23/9
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Αιγούστα 29/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Σάντος 15/9
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Όρλεάνη 18/9	ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	78	14800	α. Ν. Όρλεάνη 28/9
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (δ.)	71	9466	έπωληθη άλλοδαπούς	ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Παρανάγουα 21/9
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	πρόξ Χόγκ Κόγκ	ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕΐΣ	74	13036	α. Σιγκαπούρη 21/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	παρέμεινε στη δύναμη	ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Π. Έβεργκλέιντς 25/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Μπουλέν Μπαϊν 23/8	ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479	ε. Πειραιά 17/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	α. Άμβέρσα 9/10	ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 28/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΎ	62	4916	άρχει Πειραιά	ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531	α. Γιβραλτάρ 7/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΎ	78	5868	άρχει Πειραιά	ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΟΡΑΐ ΖΟΝ	75	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	έπωληθη άλλοδαπούς	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Τσάρλεστον 29/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Πειραιά 22/9	ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	δ. Καυμάν Μπράκ 20/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	διάλυση Ίνδια	ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	πρ. «Torres Strait»
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Ρόττερνταμ 7/10	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	69	22915	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Άμβέρσα 11/10	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	άρχει Πειραιά
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 23/9	ΓΚΡΕΐΣ Λ.	71	16306	άρχει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301	ε. Άντισφακράστα 30/9	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Πειραιά
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Λανουά 26/9	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Λας Πάλας 20/9	ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	α. Τζέντα 22/9
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Παρανάγουα 12/9	ΓΟΥΐΝΤΡΟΤ	62	1427	α. Τζέντα 22/9
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Ντάρμπαν 4/10
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	διάλυση Τουρκία	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Ν. Όρλεάνη 28/9
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Χιούστον 1/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Φουτζέιρα 26/9	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Μπαγκόγκ 3/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Χαμίνα 3/10
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Σμύρνη 22/9	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Γιούροπουρτ 9/10
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλλη	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ντάρμπαν 4/10
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Μπελαγουάν 18/9
ΒΑΡΗ	82	22474	πρόξ Κασσιόγκ 2/9	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Κουβέιτ 17/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	α. Κουβέιτ 17/9
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Λας Πάλας 26/9
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	δ. Σουέζ 2/10
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Τάμπα 18/9
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Γιβραλτάρ 24/9
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 12/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	86	17199	α. Μπαχραϊν 6/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΤ (δ.)	86	17199	δ. Γιβραλτάρ 29/9
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Αιγούστα 30/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Φουτζέιρα 2/10	ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278	α. Χόλνγκεντ 11/9
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	μετ. «Hoege Danas» (ε.)
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	ε. Σιγκαπούρη 4/10
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Γιοκοχάμα 27/9
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	ε. Γιοκοχάμα 27/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Γιοκοχάμα 27/9
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Γιοκοχάμα 27/9
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	πρ. «Troja»
ΒΟΥΛΑΚΑΝ	80	9989	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ντάρμπαν 4/10
ΒΥΖΑΝΤΑΐΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Τής Μπαϊν 11/10
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ρουέν 2/10
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	δ. Παναμά 27/9
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Παναμά 27/9
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Παναμά 27/9
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ε. Παναμά 27/9
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ε. Παναμά 27/9
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646	μετ. «Aneizina» (κ.)
			α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	άρχει Γαλαξείδ
			α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Mermaid Jupiter»
			α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	πρ. «Αίγις Μπαλτικ»
			α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Νιούκαστλ 22/9
			α. Φουτζέιρα 2/10	ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. Σάν Φραντσκο 23/9
			α. Φουτζέιρα 2/10				α. Τσουρούγκα 8/9

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46842
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΙΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13831
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018

ε. Τσιτακόγκ 3/10		
πρός Παλάου Σαμπού 21/8		
μεσογειικές μεταφορές		
ε. Λάρνακα 6/10		
πρ. «Κόνδωρ»		
α. Πειραιά 13/9		
δ. Θέρωντεν 'Αϊλαντ 29/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10		
α. Μαλάγα 2/10		

ἀργεί Βασούρα		
α. Πόρτ Λίνκολν 8/8		
ἀργεί Γαλαξείδι		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 17/9		
ε. Τάραντα 6/10		
α. 'Αλγκεκίρας 3/10		
α. Γιοκοχάμα 23/9		
'Ολική 'Απόλεια		
στη Σιβιταβέτσια		
α. Ρότερνταμ 4/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 1/10		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/9		
α. Μόντρεαλ 25/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 1/10		
α. Σαβόνα 7/10		
α. Βενετία 1/10		
α. 'Αλγκεκίρας 29/8		
μεσογειικές μεταφορές		
ε. Μπαγκόγκ 7/9		
α. Πειραιά 3/10		
μετ. «Elizabeth K.» (κ.)		
α. Γιάμπο 23/9		
στις Μπίτερ Λέικς		
ἀργεί Πειραιά		
α. 'Ασράμ 2/10		
ε. Ρεσίφ 29/9		
α. Γκλάντσον 26/9		
α. Λός 'Αντζελες 17/9		

α. Γιούροπορτ 6/10		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/9		
α. Κάλουντμποργκ 20/9		
ε. Λισσαβόνα 1/10		
ε. Λόγος 5/9		
α. 'Αμβέρσα 11/10		
α. Λός 'Αντζελες 24/9		
ε. Μπαχράιν 7/10		
δ. Σουέζ 2/10		
α. Βόλο 16/9		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ραβέννα 19/9		
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 22/9		
α. Γιοκοχάμα 5/9		
α. Χόγκ Κόγκ 6/9		
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 15/8		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 3/10		
ε. Γιοκοχάμα 4/10		
α. Πόρτ Λίνκολν 4/9		
σωστό όνομα «Έντερπράϊζ 1» (π.)		
α. Νιούκαστλ 23/9		
ε. Τής 8/10		
α. Σιγκαπούρη 3/9		
ε. 'Ακαμα 26/9		
ἀργεί Πειραιά		
στο Πάτσι (όποθήκη)		
ε. Χουάγκου 18/9		
ε. Χάιφα 1/10		
ε. Γιβραλτάρ 18/8		
δ. 'Επτάνησα 21/8		
επωλήθη		
α. Σιγκαπούρη 16/9		
α. 'Αμβέρσα 19/9		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Καλκούτα 4/10		
α. Ρίο Γκράντε 25/9		
ε. Ναπίερ 5/10		
μεσογειικές μεταφορές		
α. Σ. Τζών 26/9		
ἀργεί Στυλίδα		
ἀργεί Πειραιά		
α. Κάδιξ 2/10		
ε. Π. 'Ελίζαμπεθ 2/10		
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9		

ε. Χάιφα 8/10		
πρός Βαστόνη 27/9		
α. 'Αλγκεκίρας 23/9		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 12/9		
στο Σάντος 2/10		
ε. 'Ασόντον 9/10		
ε. Καοσιούρ 2/10		
πρός Μπουργκός 30/9		
στο Σάν 'Αντόνιο 27/9		
δ. Γιβραλτάρ 2/10		
α. Χάμπτον 19/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/9		
ἀργεί 'Αργιστόλι		

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΥΣΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΛΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΙΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	35131
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904

ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΞ	85	34400
ΙΟΥΣΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΑΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300

ε. Σιγκόγκ 27/9		
στο 'Αντεν		
πρός 'Ολλανδία		
ε. Βομβάη 3/10		
ε. Μασσαλία 8/10		
ε. Πειραιά 2/10		
α. Σιγκαπούρη 20/9		
πρός Λειψός 12/9		
δ. Γιβραλτάρ 8/10		
ε. Πειραιά 13/8		
επωλήθη αλλοδαπούς		
ε. Σάντος 16/9		
πρός 'Ιαπωνία		

ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Γκαίτερμποργκ 27/9		
α. 'Αμβέρσα 30/8		
α. Τόκυο 27/9		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/9		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σ. Μάικλε 8/9		
α. Σιγκόγκ 11/9		
α. Φιλαδέλφεια 23/8		
α. Ρότερνταμ 2/10		
δ. Σουέζ 21/9		
μεσογειικές μεταφορές		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/9		
ε. Δρέπανον 17/9		
ε. Γιοκοχάμα 4/10		
α. Κουγκντόν 24/9		
ε. 'Αλεξάνδρεια 11/8		
α. Πειραιά 9/5		
μετ. «'Αρμενιστής» (ε.)		
α. Μόντρεαλ 30/9		

α. Πόρτ 'Αρθουρ 23/9	
α. Λίβερπουλ 11/9	
ε. 'Ικόνιο 16/9	
ε. Σάντος 15/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Λισσαβόνα 8/10	
δ. Γιβραλτάρ 2/9	
στη Λουάντα	
μετ. «Flot» (κ.)	
α. Κολόμπο 19/9	
μετ. «Transberlin» (κ.)	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/9	
δ. Παναμά 10/9	
στο Όυμ Κάσορ	
δ. Γιβραλτάρ 26/9	
α. Π. Σαΐδ 1/10	
α. Τζέντα 27/8	
ἀργεί Ρίβερ Φώλ	
α. 'Αντοντ 26/9	
α. Φιλαδέλφεια 9/8	
α. Κόμπε 25/9	
ἀργεί Βουβόδη	
α. Π. Σαΐδ 9/10	
α. Ντάρμπαρν 9/9	
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 10/7	
ε. Φατέχ Τέρμιντα 6/10	

ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟ.ΥΚΑΡ ΒΙΚΤΟΥΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΙΔΙΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΣΙΛΟΥΤ	70	24963
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΦΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΛΕΤ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΠ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΊΑΜΟΝ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ΄Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ΄ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ΄ΙΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΓΥ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΩΔ ΕΜΑ (δ.)	77	18858
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ.	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ.	71	2994
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΤ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ.	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547

α. Π. Σαΐδ 22/9
δ. Γιβραλτάρ 4/10
α. Νιούκασλ 5/10
α. Σγκαπούρη 6/10
α. Μίλφορντ Χαβέν 4/10
α. Παλδού Μπακόμ 12/9
δ. Πανομά 12/9
α. Ρότερνταμ 18/9
α. Χάμπτον 26/9
α. Σγκαπούρη 24/9
α. Τσίμα 26/9
ἀρνεί Πειραιά
α. Μαϊρά 29/9
ἀρνεί Πειραιά
α. Πειραιά 19/9
α. Ράς Τανούρα 21/9
ἀρνεί Πειραιά
ε. Ίντσόν 24/9
δ. Βανκούβερ 20/9
ἀρνεί Πειραιά
ἀρνεί Πειραιά
ε. Χάιφα 7/10
α. Πειραιά 24/8
α. Ρότερνταμ 8/10
α. Πειραιά 8/10
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Σάντος 28/9
α. Χόγκ Κόγκ 4/10
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Ρότερνταμ 6/10
α. Μουάσα 9/9
ε. Κόμπε 5/10
α. Τερνέστη 8/10
α. Σγκαπούρη 19/9
α. Ταραγκόνα 30/9
ὕπὸ ναυπηγησης
α. Ρεϊά 28/9

α. 'Αυστηράνται 4/10
ε. Χάρβη 9/10
α. Ντουμπί 3/10
ναυπηγ. Σπλιτ
ε. Εϊγκόγκ 27/9
α. Κόμπτε 2/10
υπό ναυπηγησής
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Ταρράκα 4/9
α. Τζέντα 28/9
α. Πειραιά 27/9
ε. Παρασιόριμπο 25/9
δ. Π. Σαϊδ 3/10
α. Τεργεστή 7/10
ε. Ρεσιφ 22/9
ναυπηγ. Σπλιτ
α. Τενερίφ 30/9
ναυπηγ. Ναγκασάκι
άρχει Πειραιά
α. Φός 1/10
α. 'Αμβέρσα 18/9
α. 'Αμβέρσα 8/10
α. Τοκονάγια 23/9
επιπλήρη άλλοδαπούς
άρχει Πειραιά
α. Ρότερνταμ 2/10
άρχει Πειραιά
α. Ντάρπαμ 4/10
α. Νιούκαστλ 2/9
α. Πειραιά 3/9
ε. Μόρεχεν Σίτυ 24/9
α. Τσίμπα 30/9
α. Λός 'Αντζέλες 26/9
επιπλήρη άλλοδαπούς

α. Άλγκεκίρας 3/10
 άργει Λευκάδα
 ε. Πειραιά 5/10
 α. Σάντος 17/9
 ε. Βομβάρ 3/9
 άργει Πειραιά
 α. Καζαμπάνκα 5/9
 ε. Ν. Όρελάντ 2/10
 άργει Έκσεινα
 ε. Σάντος 29/9
 άργει Γαλιερίδι
 άργει Πειραιά
 άργει Στουμπάλ
 ε. Καστσακόαρκος 10/9
 άργει Πειραιά
 στη Θεσσαλονίκη 13/7
 στη Φιλαδέλφεια (άποθή)
 «Αυβούρη 11/10
 α. Σινκαπούρη 26/9
 πρόσ Κόμπο ΗΠΑ
 α. Πειραιά 15/9
 α. Λός Αντζέρας 1/10
 ε. Μουστουέρ 30/9
 α. Βαρκελώνη 7/10
 π. «Νιμντά»
 ύψους παναμαϊκή
 άργει Πειραιά
 άργει Βαθώρα
 α. Χόβικ 15/9
 άργει Πειραιά
 α. Γκιζόν 4/9
 ε. Μουπτάς 18/9
 άργει Χαλκίδας
 επηγάλη άλλοδαπουά

ΛΥΔΙΑ II.	72	10008
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΝΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18983
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	3142
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
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	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.	70	8455
ΜΕΪΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΞΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082
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 ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	59	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562

MINI ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
MINI ΑΙΜΠΡΑ	70	1592
MINI ΑΙΝΚ	71	1592
MINI ΛΙΟΤ	70	1582
MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
MINI ΛΟΥΜ	74	1577
MINI ΛΟΥΣ	71	1594
MINI ΛΩΝΤ	70	1592
MINΩΣ	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

πρ. «Μεσσαριά»
πρ. «Stork I»
πρ. «Jarama»

πρὸς Ἀλεξάνδρεια 16/9
ε. Πειραιά 27/9
ε. Πειραιά 28/9
α. Λιβερπούλ 7/10
δ. Κων/πολὴ 18/9
α. Αὐγούστα 30/9
α. Ντῶρμπαν 21/9
ἀργεὶ Πειραιά
α. Βρέμη 7/10
α. Σάο Φρανσίσκο 8/9
ε. Γουασιόνα 6/9
ε. Ἀμβέρσα 6/10
α. Ν. Ὑόρκη 29/9
ε. Ἀμβούργο 9/10
ε. Σινγκapoύρη 2/10
δ. Σάω 9/9
α. Μπ. Ἀίρες 26/9
ἐπωλήθη ἄλλοδαπούς
ἀργεὶ Σέτουμπά
α. Πειραιά 22/9
δ. Γιβραλτάρ 1/9
πρὸς Κισαρράζου 10/10
μετ. «Vali»

ἀργεὶ Πειραιά
σὺν Σάντος 30/9
ἀργεὶ Ἀ. Τσάρξ
ε. Ντῶρμπαν 30/9
α. Σάντος 28/9
α. Ἀμβέρσα 4/9
ε. Γιουρούπουρη 11/10
α. Δουκνέκρη 26/9
ε. Βόλο 15/6
διάλυση Κασσιούγκ
α. Μολλέν:ιο 8/9
ἀργεὶ Πειραιά
α. Πειραιά 18/9
α. Πόρτ Σάϊδ 23/9
ε. Ἀντιόντ 27/9
α. Θεσσαλονίκη 1/10
ε. Γκίλογκ 5/10
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Σάο Σεμπασιτίο 21/9
α. Μπιντούλου 24/9
ε. Σάν Λορέντζο 30/9
δ. Σουεζ 1/10
ἀργεὶ Γιβραλτάρ
ἀργεὶ Πειραιά
α. Λὰς Πάλμας 24/9
α. Κόμπε 19/9
ε. Πασαγιές 21/9
α. Ν. Ὁρλεάν 19/9
μεσογειακὲς μεταφορὲς
στὴν Ἄγκρα ντὸς Ρέις 5/10
α. Λοριέντ 1/9
δ. Παναμά 30/9

α. Ἀμβέρσα 1/10
α. Γκλάντσουσιν 10/9
α. Πειραιά 22/7
ἀργεὶ Πειραιά
α. Τῆς 22/8
α. Σπλιτ 26/9
δ. Π. Σάϊδ 6/10
α. Ν. Ὁρλεάν 26/9
α. Φιλαδέλφεια 28/9
α. Ν. Ὑόρκη 8/9
α. Σάντος 27/9
σὺν Σάντος 27/9

ἀργεὶ Ν. Ὁρλεάν
α. Ν. Ὁρλεάν 30/9
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά
δ. Παναμά 17/9
ἀργεὶ Ν. Ὁρλεάν
ἀργεὶ Ν. Ὁρλεάν
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Ν. Ὁρλεάν
α. Ν. Ὁρλεάν 24/9
α. Βαλέντσια 19/9

ε. Γκιζάν 7/9
 άργει Έλευσίνα
 ε. Μασσαλία 7/10
 άργει Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάνη 30/9
 ε. Γκιζάν 18/8
 άργει Ν. Όρλεάνη
 άργει Πειραιά
 άργει Ν. Όρλεάνη
 α. Γενόβα 9/10
 α. Άμβέρσα 19/9
 ε. Λας Πάλμας 5/10
 α. Χιούστον 22/8
 α. Άμβέρσα 11/10
 α. Τεργέστη 3/10
 άργει Πειραιά
 ε. Καλαμπάκ 8/9
 α. Σγκαπούρη 8/9
 άργει Σόφια

ε. Βενετία 17/6
 έπωληθη άλλοδαπους
 α. Λεμεσός 25/9
 α. Βομβάη 27/9
 α. Τερνέσιτ 8/10
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Έλευσινά
 ε. Άκαμπα 18/9
 α. Δουνκέρκη 9/10
 άργει Έλευσινά
 ε. Ταϊτούγκ 31/7
 α. Πόρτ Κέμπλα 8/9
 α. Νιούκαστλ 24/9
 α. Άμβέρσα 2/10
 α. Πειραιά 29/9
 α. Σαβόνα 7/10
 ε. Πειραιά 8/10
 μεταφορές Τζέντας
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεταφορές Τζέντας
 μεταφορές Τζέντας
 α. Γουέστερνπορτ 4/10
 α. Μομπάσα 27/9
 άργει Ρίβερ Φωλ
 α. Ν. Γουέστηνπορτ 21/5
 α. Έλ Παλίτο 30/9
 δ. Σουέζ 10/10
 α. Σιγκαπούρη 16/9
 έπωληθη
 άργει Γαλαξείδι
 ε. Ντάρμπαν 26/9
 άργει Λομπότ
 α. Ντάρμπαν 13/9
 έπωληθη διδλυση
 ε. Καλένα Πατρίλος 19/9
 α. Τέμα 3/9
 α. Νιούκαστλ 30/9
 α. Όζάκα 4/10
 άργει Γαλαξείδι
 α. Σ. Τζών 25/9
 στό Μπροφφόντεν 10/10
 α. Μπ. Άιρες 27/8

α. Π. Σαΐδ 30/9
δ. Γιβραλτάρ 5/10
α. Βαλπαραιζο 27/9
δ. Παναμά 29/9

ΠΟΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875
ΡΑ'ΙΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' I (δ)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΚΙ (μ)	85	25250
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ)	69	16229
ΡΟΔΟΣ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1563
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	81	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΙ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ(μ)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ)	56	10287
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ)	76	163810

ε. Σιγκαπούρη 6/10
επισκευές Πειραιά
διάλυση Ταϊλάνδη
α. Σ. Άννα Μπαϊν 15/9
α. Σ. Νικόλας 25/9
στο Σουέζ (αποθήκη)
άρχει Πειραιά
α. Κεϊχάν 22/9
α. Τάραντα 6/10
α. Βαλτιμόρη 19/9
α. Τζουέμα 25/8
ύψωση κυπριακή
ε. Πειραιά 30/9
α. Λονδίνο 8/10
α. Κόμπε 4/10
ε. Πειραιά 27/9
α. Σαγκάη 29/8
α. Πειραιά 28/9
α. Πειραιά 3/10
α. Πειραιά 25/9
δ. Παναμά 25/9
α. Βαλλέτα 24/7
α. Πειραιά 17/9
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 19/8
δ. Σουέζ 26/9
α. Πειραιά 15/9
α. Κολούμπια Ρ. 16/9
πρ. «Αλτάντικ Χέριτς»
διάλυση Κασσιούγκ
δ. Κων/πολη 16/9
α. Σαντάνα 14/9
ε. Χιούστον 1/10
άρχει Λορέ

α. Μπ. Άιρες 25/9
πρ. «Ocean Endeavour»
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Πόρτ Κέμπελ 6/10
άρχει Πειραιά
α. Κάντα 26/9
ε. Νητρούτ 27/9
α. Σάντος 24/9
α. Ντάρμπαρν 29/8
δ. Γιβραλτάρ 17/9
α. Άκαμπα 13/9
α. Σανταβαλά 4/10
επώληθη Έλληνες
ε. Μπρέικ 9/10
ε. Τσάρτσαλ 9/10
άρχει Πειραιά
άρχει Λομπίτο
άρχει Πειραιά
α. Ντόρντρεχτ 20/8
α. Τσάρλεστον 15/9
α. Πειραιά 4/10
α. Ίταζάι 1/9
α. Σ. Βίνσεντ 8/8
ε. Ν. Όρλεάνη 16/9
άρχει Πειραιά
ε. Λορέ 23/9
α. Σιγκαπούρη 25/9
α. Λύττελτον 6/9
α. Σάν Λορέντζο 24/9
δ. Σουέζ 24/9
άρχει Χαλκίδα

δ. Κων/πολη 6/9
α. Ντάρμπαρν 15/9
δ. Σουέζ 30/9
ε. Σούνεϊ 6/10
στο Άμστερνταμ 13/10
ε. Κορίντο 11/9
α. Άμπερσα 28/9
α. Ντουλούθ 24/9
δ. Γιβραλτάρ 6/10
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 20/9
α. Ν. Όρλεάνη 29/8
άρχει Χαλκίδα
α. Ναγκόνια 25/9
α. Σαβόνα 24/9
πρ. Μάρσα ελ Μπρέγκα
ε. Ναγκόνια 3/10
δ. Παναμά 1/9
α. Φλάισγκ 26/9
ε. Γουίλμινγκτον 2/10
α. Μπελέμ 19/9
α. Γκάνσκ 12/9
πρ. «Γλυφάδα»
α. Τζέντα 20/9
δ. Έλσινόρη 24/9
ε. Πειραιά 8/10
δ. Ντόβερ 19/9

άρχει Πειραιά
στο Χόγκ Κόγκ 13/10
ε. Νιχάμα 30/9
ε. Ντάρμπαρν 5/10
α. Νιούπορτ 2/10
άρχει Πειραιά
α. Ντόρντρεχτ 24/9
α. Ράς Τανούρα 4/9

ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΕΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΖΙΑ (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 ΜΠΑ'Υ'	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123
ΦΑΡΟΞΙΠ Α. (δ)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ)	84	31411
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Α. (δ)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577

ΦΙΛΙΚΟΣ Α. (δ)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ (δ)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
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 ΣΙΠΙΤ	83	19550

άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
στο Σουέζ
α. Τζέντα 21/9
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 8/10
α. Χάμπτον 28/9
επώληθη άλλοδαπούς

στο Γκουαγιακούλ
α. Φατέξ Τέρμιναλ 5/10
α. Ρότερνταμ 10/10
μεσογειακές μεταφορές
στη Σιγκαπούρη
μεσογειακές μεταφορές
ε. Γλασκώβη 4/10
α. Κόμπε 22/9
δ. Σουέζ 1/10
ε. Λέγκχορν 8/10
στο Μπόννυ
άρχει Πειραιά
α. Βοστώνη 2/10
δ. Παναμά 24/9
α. Βρέστη 25/9
α. Ρότερνταμ 11/10
άρχει Πειραιά
άρχει Άστακό
δ. Σουέζ 1/10
ε. Γδύνια 7/10
α. Τζέντα 29/9
ε. Νικόσια 26/9
άρχει Α. Τσάρλς
επώληθη Έλληνες
στο Μπ. Άμπας 4/9
α. Χιούστον 22/9
άρχει Πειραιά
α. Βομβάη 1/9
α. Λεμεσό 4/9
άρχει Έλκουσίν
άρχει Α. Τσάρλς
α. Θεσσαλονίκη 25/9
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά
ε. Τάραντα 7/10
άρχει Πειραιά
στο Γκιζάν (αποθήκη)
στο Άλγερ
ε. Σιγκαπούρη 30/9
ε. Πειραιά 23/9
α. Λονδίνο 11/9
ε. Σάν Φρανσίσκο 30/9
ε. Πειραιά 1/7
α. Κομπέ 3/10
α. Χιούστον 10/9
α. Μίνα αλ Φαχάλ 31/8
ε. Σάντος 23/9
ε. Άλγκεκίρας 28/9
ε. Φιλαδέλφεια 29/9
άρχει Πειραιά

α. Καέν 5/10
α. Βανκούβερ 21/9
ε. Κασσιούγκ 27/9
α. Πειραιά 6/10
άρχει Χαλκίδα
α. Σ. Ευστάθιο 11/9
μεσογειακές μεταφορές
ε. Χόγκ Κόγκ 22/9
α. Ν. Ύορκη 20/9
α. Κόγκ Άιλαντ 6/10
α. Ρότερνταμ 19/9
α. Σούνεϊ 5/10
α. Ράς Τανούρα 25/8
α. Τζέντα 17/9
ε. Λεμεσό 2/10
δ. Σουέζ 20/9
ε. Άκαμπα 17/9
ε. Ν. Όρλεάνη 1/10
πρ. Άπλων

δ. Σουέζ 29/9
δ. Π. Σαϊδ 1359
δ. Σάουθστολ Σόαλ 26/9
επώληθη άλλοδαπούς
στο Μπάγιο Γκράντες 29/9
α. Μομπά 13/9
ε. Ν. Ύορκη 2/7
α. Πειραιά 8/8
α. Γιούροπορτ 10/10
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 2/10
α. Μογκανίου 30/8
ε. Χιούστον 24/9
δ. Σουέζ 5/10
α. Πειραιά 3/10
επώληθη άλλοδαπούς
α. Τζουέμα Τέρμ. 21/8
α. Σιγκαπούρη 22/9
στο Χωρ αλ Ζουμαϊρ
α. Σμύρνη 22/9
α. Φατέξ Τέρμ. 14/9
στο Κοτόνου 20/9
ε. Σάντος 1359

ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671

α. 'Ιταζάι 23/8
α. Τζουέμα 8/9
α. Τακόμα 29/9
ε. 'Ικουικ 18/9
ἀργεί Πειραιά
δ. Σουέρζ 27/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί 'Ελευσίνα
α. Κολούμπια Ι. 1/9
ε. Πειραιά 4/10
ε. Παραντίη 28/9
πρός Νάρβικ 7/10
α. Ν. 'Υόρκη 11/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί 'Αμβέρσα

ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΙΙ.	67	3831
ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

α. Πειραιά 15/9
ε. 'Ηράκλειον 25/9
δ. Π. Σαΐδ 7/10
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Κόρπους Κρίσι 8/9
δ. Σκώ 3/10
μεσογειακές μεταφορές
στή Φουτζέιρα
μεσογειακές μεταφορές
δ. Παναμά 27/9
ναυπηγ. Ταμένο
ἀργεί Χαλκίδα

Seatrader Maritime Inc.

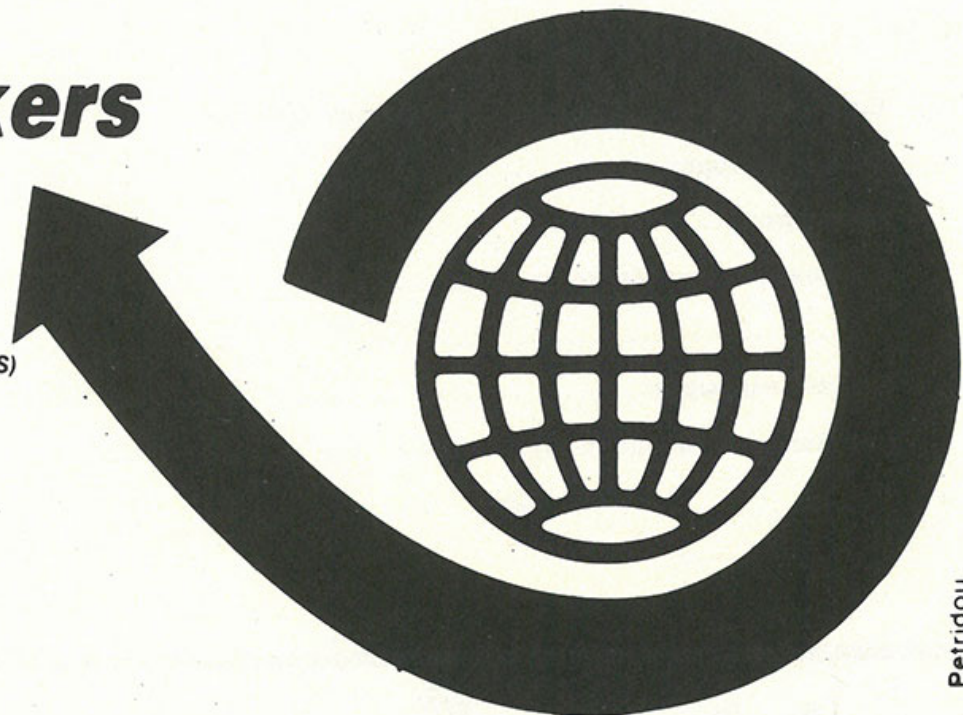
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI — ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

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 πού 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, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS "TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA
TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΓΑ'Ι'Α 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
Α'Ι'ΚΟΝ*	71	27958
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051

Α'Ι'ΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΙΟΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΑΣ (δ.Μ.)	69	93547
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	(3)	10299
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ (Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

δ. Π. Σαΐδ 17/8	
προς Φορταλέζα 5/7	
δ. Γιβραλτάρ 10/8	
ε. Πειραιά 1/4	
ε. Κοτονού 6/8	
ε. Πειραιά 24/8	
στών Πειραιά 30/8	
α. Ταϊτσούγκ 24/5	
ύψωσε ελληνική	
προς Χοντίντα 19/7	
ε. Ακαμπα 29/7	
ε. Μαπούτο 6/8	
δ. Παναμά 2/8	
α. Χιούστον 30/7	
ε. Σάντος 22/8	
ε. Τζέντα 24/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βομβόη 7/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
α. Λός Άντζελες 24/8	
α. Σάλλομ Βόρε 29/8	
ε. Πόρτο ω Πρίνς 31/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 5/8	
α. Παλάου Μπακόμ 25/8	
α. Ν. Όρκη 20/8	
α. Άλ Ρουές 25/8	
ε. Μίλφορντ Χάβεν 28/8	
α. Πειραιά 25/8	
ε. Άμβέρσα 29/8	
ε. Άμστερνταμ 2/8	
α. Θεσσαλονίκη 25/8	
ε. Πόρτο Έμπεδόκλε 21/8	
άρχει Πειραιά	
α. Ίντσόν 17/5	
ε. Ροζάριο 22/8	
ε. Πειραιά 23/8	

στό Καράτσι 26/8	
στο Ταμπίκο	
άρχει Πειραιά	
επωλήθη διάλυση	
α. Ν. Όρλεάνη 5/6	
α. Μένα άλ Άχμαντί 20/8	
άρχει Ρίβερ Φώλ	
ε. Βρέστη 27/8	
α. Τενερίφη 9/8	
δ. Παναμά 21/8	
δ. Ντόβερ 5/8	
ε. Άντοφαγκάστα 2258	
ε. Λάγος 26/7	
πρ. «Λούνα»	
α. Μουτσούρε 8/8	
α. Άνκόντα 6/8	
α. Σάλλομ Βόε 24/8	
προς Κούβα 5/7	
ε. Πειραιά 2/8	
μετ. «Ση Χόουπ» (κ.)	
προς Άμβέρσα 22/7	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/8	
άρχει Πειραιά	
προς Ντάρ-ες-Σαλαάμ	
προς Πειραιά 30/7	
α. Ντάρμπαν 2/8	
α. Σάο Σεμπαστιάο 13/8	
α. Λός Πάλαμας 22/8	
α. Πειραιά 3/9	
α. Μπελαγουάν 15/8	
ε. Π. Καμπέλλο 2/7	
πρ. «Τιμπεσί»	
ε. Βηρυτό 12/8	
α. Σ. Μάικας 26/8	
διάλυση Τοιτακόγκ	
προς Καράτσι	
α. Χιούστον 15/8	
ε. Μόντρεα 12/8	
α. Τενερίφη 12/8	
α. Παρανάγουα 12/8	
ε. Παρανάγουα 30/7	
α. Ν. Πλύμουθ 27/8	
ε. Σαγκάη 14/5	
δ. Παναμά 47/18	
ε. Πειραιά 14/8	
α. Λισαβώνα 19/8	
α. Χάμπτον 1/8	
α. Μόντρεαλ 2/8	
ε. Καβάλλα 10/8	

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14789
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λη(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΑΝΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	62	8967
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764

δ. Σουέζ 28/8	
πρ. «Αίρπα III»	
ε. Φός 21/8	
διάλυση Ν. Κορέα	
α. Γκάλβεστον 1/8	
α. Πόρτο Βέσμε 19/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 24/8	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Π. Καμπέλλο 1957	
ε. Πειραιά 20/7	
προς Μπανκόνγκ 1/9	
α. Κων/πολη 30/7	
προς Ρουέν 19/8	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 5/8	
α. Μπωμόντ 2/7	
ε. Μπ. Άίρες 20/8	
ύπεστείλε ελληνική	
στο Σουέζ 12/4	
προς Μογκαντίσου 17/7	
α. Ρίο Γκράντε 16/8	
ε. Κόμπε 28/8	
α. Λός Πάλαμας 10/8	
ε. Άμβέρσα 30/8	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 20/8	
α. Γένοβα 14/8	
α. Μαυρίκιο 19/8	
ε. Βόλο 3/7	
μετ. «Υπαπαντή»	
δ. Σουέζ 22/8	
ε. Καρταγένα 26/8	
ε. Πειραιά 31/7	
ε. Σάν Βισέντε 18/8	
δ. Κων/πολη 8/7	
α. Ν. Όρκη 23/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Φός 24/8	
ε. Θεσσαλονίκη 20/8	
ε. Βομβόη 13/8	
α. Σ. Μάικας 23/8	
α. Άλ Ρουές 18/8	
α. Βρέστη 14/8	
α. Π. Νουάρ 24/7	
α. Κόμπε 28/8	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 15/8	
ε. Καλκούτα 20/8	
α. Μπωμόντ 18/8	
ε. Άσντοντ 21/7	
α. Ν. Όρλεάνη 18/8	
άρχει Πειραιά	
προς Μουκάλλα 17/6	
α. Λάνσεστον 11/8	
α. Γιβραλτάρ 6/8	
α. Θέοντα 24/7	
άρχει Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 23/8	
α. Σιγκαπούρη 20/8	
επωλήθη διάλυση	
ε. Πειραιά 24/4	
προς Γκάλβεστον 31/7	
α. Τζέμπελ Άλι 24/8	
α. Φός 14/8	
α. Πόρτο Σαΐδ 27/8	
α. Ν. Όρλεάνη 2/7	
ε. Μέρσεϋ Μπάρ 29/8	
προς Σαγκάη 24/7	
α. Δουνκέρκη 1/8	
στη Σύρο 21/8	
ε. Μπουενόβεντούρα 21/7	
στη Μομπάσα (άποθήκη)	
δ. Γιβραλτάρ 11/8	
α. Χόβικ 6/8	
ε. Π. Μαντρινόν 9/8	
α. Όζακα 27/8	
ε. Πειραιά 15/7	
α. Εϊλάτ 12/8	
α. Ν. Όρλεάνη 21/7	
δ. Γιβραλτάρ 8/8	
α. Αύγουστα 13/8	
προς Κοναρού	
δ. Σουέζ 9/8	
προς Παραμαρίμπο /8	
ε. Κολτζακόλκος 17/8	
α. Κορούνα 29/8	

ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Σουέζ 29/8	72	20432	ε. Χάβρη 24/8
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	ε. Σουέζ 27/8	67	2838	πρ. «Prima Jemina»
ΓΚΑΖ ΤΖΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Νάπολη 26/8	75	39995	στο Σάλλου Βόε 14/8
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Κορούνα 22/8	58	3825	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	ε. Φουτζέιρα 8/8	59	3704	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Φουτζέιρα 20/8	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	α. Φόουεϊ 21/8	70	3971	αργεί Πειραιά
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Κων/πολη 13/8	68	4202	αργεί Πειραιά
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Μένα-αλ-Αχμάντι 17/8	81	31000	α. Λός 'Αντζελες 21/8ε
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	ε. Φλάσσινγκ 19/8	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Παναμά 18/8	69	10524	α. Μπ. 'Αίρες 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 6/8			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Μπ. 'Αίρες 17/7			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	α. Βαρκελώνη 30/7			
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	ε. Πειραιά 9/8			
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Σιγκαπούρη 28/5			
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355	στο Ντουμπάι 12/7			
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Χιούστον 15/8			
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	αργεί Πειραιά			
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	αργεί Πειραιά			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Παλμοντάι 21/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Τζώρτζετσον 20/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Παλάου Μακάο 28/7			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σακάι 4/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	διάλυση Ταϊβάν			
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Λός Πάμας 20/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. 'Αμβούργο 28/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 4/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Τερνέστη 20/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	δ. Σουέζ 17/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	δ. Σουέζ 17/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δ. Ντόβερ 16/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Σιγκαπούρη 25/8			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Φατέχ Τέρμιναλ 20/8			
ΓΟΥΡΦΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Γένοβα 14/7			
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9/85			
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Σαλβαντόρ 18/8			
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	δ. Γιβραλτάρ 15/8			
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	α. Λός 'Αντζελες 1/8			
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Σιγκαπούρη 20/8			
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. 'Αμβέρσα 30/8			
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206	ε. Πειραιά 14/8			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	πρ. «Φρήντομ Ι»			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	δ. Μπρανσμπούτελ 7/8			
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/8			
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπλ.)	86	34620	α. Σιγκαπούρη 6/8			
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Ντάρμπαν 13/8			
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Τσιταγκόνγκ 26/8			
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές			
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	αργεί Πειραιά			
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Πειραιά 5/8			
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μπωμόν 1257			
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 17/8			
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	δ. Π. Σαΐδ 29/8			
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/8			
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634	δ. Μάλτα 2/8			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Χάμπτον 20/8			
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Σάλλου Βόε 24/8			
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	δ. Π. Σαΐδ 21/8			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Φιλαδέλφεια 20/8			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Σάλλου Βόε 16/8			
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Σ. Τζών 21/8			
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ						
(κ.)	72	16207	α. Ραβέννα 25/8			
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Λότα 19/7			
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	δ. Σουέζ 29/8			
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	ε. Χορμούζ 1/8			
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Μόντρεαλ 25/8			
ΕΜΠΡΕΣΣ (κ.)	65	8187	ε. Λάρνακα 27/8			
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	77	11083	δ. Παναμά 9/8			
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρ. Κωνσταντίνου 20/7			
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καρατάι 23/8			
ΕΡΗΝΗ (π.)	81	15178	α. Νόρνερχαμ 9/8			
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	δ. Σουέζ 19/8			
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλ 18/8			
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	α. Ντάρμπαν 21/8			
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	ε. Ντουάλα 2/8			
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. Κόμπε 27/8			
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	δ. Παναμά 18/8			
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Παρανάγουα 14/8			
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ντάρμπαν 31/7			
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. 'Αμβέρσα 22/8			
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Βαλπαράϊσο 12/8			
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Σάροχ 13/8			
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Κέϊν Τάουν 12/8			
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	δ. Κων/πολη 7/8			
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Τζέντα 4/5			
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)			
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. 'Ομοσάγ 2/8			
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. 'Επτάνησα 6/8			
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	δ. Π. Σαΐδ 16/8			
ΒΗΝ	79	16379	ε. Ντητρόϊ 25/8			
ΗΡΑ	79	16390	α. 'Ιμμιγκχαμ 8/8			
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Θεσσαλονίκη 12/8			
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969	στο 'Ασάμπ 24/8			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Σουέζ 28/8			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βασώρα			
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	στο Λαράκ 15/8			
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382	α. Π. Σαΐδ 28/8			
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Χιούστον 25/7			
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	επωλήθη διάλυση			
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκου			
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Μπ. 'Αίρες 26/7			
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Χάμπτον 19/8			
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	α. Λός Πάμας 24/7			
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827	α. Ν. 'Υόρκη 22/8			
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	ε. Ρούκον 28/8			
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432	α. Σουέζ 29/8			
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838	ε. Σουέζ 27/8			
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Νάπολη 26/8			
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	α. Κορούνα 22/8			
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	ε. Φουτζέιρα 8/8			
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	α. Φουτζέιρα 20/8			
ΙΟΣ (π.)	70	3971	α. Φόουεϊ 21/8			
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	δ. Κων/πολη 13/8			
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Μένα-αλ-Αχμάντι 17/8			
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ε. Φλάσσινγκ 19/8			
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	α. Παναμά 18/8			
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 6/8			
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Μπ. 'Αίρες 17/7			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	α. Βαρκελώνη 30/7			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.)	83	17066	ε. Πειραιά 9/8			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948	ε. Σιγκαπούρη 28/5			
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	στο Ντουμπάι 12/7			
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Χιούστον 15/8			
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	αργεί Πειραιά			
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Παλμοντάι 21/8			
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579	α. Τζώρτζετσον 20/8			
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Παλάου Μακάο 28/7			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			α. Σακάι 4/8			
(Μ.)	67	16098	διάλυση Ταϊβάν			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Λός Πάμας 20/8			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716	δ. Σουέζ 4/8			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018	ε. Τερνέστη 20/8			
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	δ. Σουέζ 17/8			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	δ. Ντόβερ 16/8			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Σιγκαπούρη 25/8			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Φατέχ Τέρμιναλ 20/8			
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			ε. Γένοβα 14/7			
(κ.δ.)	81	1800	α. Χαλκίδα 8/9/85			
ΚΑΡΛΟΒΑ (Μπλ.)	75	29314	ε. Σαλβαντόρ 18/8			
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	δ. Γιβραλτάρ 15/8			
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Λός 'Αντζελες 1/8			
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Σιγκαπούρη 20/8			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	ε. Πειραιά 14/8			
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	πρ. «Φρήντομ Ι»			
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	δ. Μπρανσμπούτελ 7/8			
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/8			
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Σιγκαπούρη 6/8			
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	δ. Σουέζ 6/8			
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	διάλυση γκαντί			
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	πρ. «Norse Carrier»			
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	δ. Ντόβερ 28/8			
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	αγορά από 'Ισπανούς			
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	α. Φουτζέιρα 21/8			
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (Μ.)	58	3631	πρ. Φουτζέιρα 17/7			
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Φαλκονόρα 23/8			
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	στο Σίρρι (άποθήκη)			
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213				
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969				
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756				
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626				
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009				
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814				
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200				
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126				
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994				
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221				
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221				
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540				
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809				
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777				
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-						
ΖΟΣ (κ.)	67	11056				
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068				
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042				
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	31366				
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590				
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162				
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	635				

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	πρός Ούντεβάλλα 13/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 9/8
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995	α. Ντάρμπαν 20/8
ΜΑΡΙΑ (Φ.λ.)	77	20502	α. Γάνδη 25/8
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. 'Επτάνησα 24/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Λίβερπουλ 31/8
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Σιγκαπούρη 19/8
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224	ε. Θεσσαλονίκη 24/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Άννα Μπαϊ 19/8
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	μετ. «Ρίσεον» (κ.)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέζ 14/8
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	α. Τζέμπελ Ντάνα 15/8
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	ε. Μπ. Άϊρες 15/8
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σαβόνα 27/8
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	δ. Παναμά 2/8
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρός 'Ινδία
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	δ. Σουέζ 20/8
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	18623	α. Λός Πάλμας 24/7
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Τζέντα 25/7
ΜΕΛΕΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/8
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός ΗΠΑ
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φ.λ.)	67	21141	στη Μανίλα 1/8
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Γιβραλτάρ 17/8
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	δ. Ντόβερ 22/8
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνυ (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ (π.)	75	3522	υπέστειλε λιβερτιανή
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ἀργεί Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σάουθεντ Άνκράτζ 28/8
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15345	πρ. «Άγ. Νικόλαος III»
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	δ. Παναμά 20/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Τσαγκουαράμας 20/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Χάμπτον 14/8
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 12/8
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 17/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	δ. Παναμά 2158
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Θεσσαλονίκη 24/7
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Δεμεράρα 14/8
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	πρός Πόρτο Βέσμε 8/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	πρός Άλγερία 17/7
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μουπίλ 1058
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	α. Ντάρμπαν 23/8
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Λομέ 5/8
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	διάλυση 'Ινδία
ΜΠΑ'Υ ΡΟΝ (π.)	61	1480	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	στο Λόγος 11/8
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	πρός Σουέζ 29/7
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	ε. Τάμπα 6/8
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	ἀργεί Άστακό
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	ε. Θεσσαλονίκη 31/7
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	ε. Βενετία 25/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Πειραιά 18/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λ.β.)	73	31861	πρός Μανίλα
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Ντάρμπαν 20/8
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	ε. Μουπόσα 6/8
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Ρας Τανούρα 20/8
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΝΤΕ (δ.κ.)	67	41524	α. Άμβέρσα 29/8
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Μπουένος Άϊρες 24/7
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Γιβραλτάρ 19/8
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	α. Γιοκοχάμα 27/8
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Βερμούδα 19/8
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Περισίου

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Γιοκοχάμα 28/8
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	πρός Γιβραλτάρ
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	α. Σαβόνα 23/8
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069	πρός Ταϊτάκον
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Βανκούβερ 19/8
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειάκες μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς
ΝΕΔΙΙ (δ.κ.)	74	39018	α. Καρταγένα 20/8
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897	δ. Σουέζ 15/8
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρός Σουέζ 18/7
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	δ. Π. Σαΐδ 31/7
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	ἀργεί Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΥ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ἀργεί Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	ἀργεί Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	πρός 'Ινδία 12/7
ΝΙΦΗΡ (δ.κ.)	73	9842	α. Πειραιά 9/9
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Κολούμπια 13/8
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	ε. Πειραιά 25/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103	ε. Πειραιά 25/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. ΙΙ (κ.)	6	1473	πρ. «Τούξπαν»
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ἀργεί Άμσούργα
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998	πρός Άρούμπα 3/8
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	

ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844	
ΝΟΡΘΟΥ'ΝΤ	70	12063	
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	113778	
ΝΤΟΝΗ Γ'ΝΥΛΑ	70	17355	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΑ (κ.ΙΟ)	73	17355	
ΝΤΟΡΑ	76	16369	
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	
ΟΒΘΥΓΕΥΣ (π.)	64	19140	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	73	18958	
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ VI (π.)	75	8196	
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	76	11477	
(Φ.λ.)	60	11434	
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	75	59639	
ΟΣΕΑΝ Ι ΟΧ'ΤΝΕΡ (κ.)	75	59639	
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	
ΟΥΑ'Ι'Η ΡΟΟΥΖ	84	13852	
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259	
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	

ΠΑ'Ι'ΗΝΗΡ (π.)	74	9712	
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541	
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617	
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182	
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	
ΠΗΛΑΝΗΡ ΝΦΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	
ΠΑΡΙΖΑ (Μ.)	68	8887	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	
ΠΕΛΑΑ (π.)	67	38636	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	
ΠΕΛΟΥ	76	9872	
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802	
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15668	
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ ΥΡδ.κ.)	65	13408	
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	
ΠΗΓΗΦΟΣ (φ.)	72	16205	
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269	
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376	
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	

ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (π.)	73	59193	
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	
ΠΡΟΤΑΓ ΗΜΦΗ ΟΟΟΟΟ	74	16126	
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	

ε. Άκαμπα 6/8			
πρ. Κονακρύ			
πρ. Ντόλλυ ΙΙ			
ἀργεί Πειραιά			
δ. Π. Σαΐδ 18/8			
α. Γόνυια 27/8			
πρ. «Βασίλης»			
ε. Γκάνδη 26/8			
στο Παλάου Σαμπού			
πρ. Ρίο 'Ιανέιρο 15/8			
α. Παρανάγουα 19/8			
πρ. Μπ. Άμπα 24/7			
ε. Νάντη 27/8			
πρ. Χώρ Φακάν 12/8			
α. Σιγκαπούρη 20/8			
α. Τής 28/8			
δ. Σουέζ 23/8			
ἀργεί Άστακό			
ε. Κονοού 21/8			
α. Πειραιά 1/9			
ἀργεί Πειραιά			
α. Κεϊπτάουν 15/8			
δ. Γιβραλτάρ 24/8			
δ. Σουέζ 26/8			
α. Τζούμα Τέρμιναλ 6/9			
α. Ντόλλυ Μπόκας 12/8			
α. Σιγκαπούρη 19/8			
ἀργεί Πειραιά			
ἀργεί Πειραιά			
α. Κόρπους Κρίστι 17/8			
α. Φάλεϊ 29/8			
ἀργεί Πειραιά			
ἀργεί Πειραιά			
μεσογειάκες μεταφορές			
ἀργεί Πειραιά			
ε. Σουντάλορα 22/8			
ἀργεί Πειραιά			
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/8			
α. Άννα Μπαϊ 4/8			

α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7			
α. Λός Πάλμας 6/8			
δ. Σουέζ 26/8			
α. Άμβέρσα 30/8			
ε. Άσταμούλα 17/8			

ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	75	16191
ΡΕΪ'ΖΟΜΠΙΑ (κ.)	67	11407
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΞΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΟΥΖ ΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ(π.)	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΥ'Ι'Ν (κ.)	67	31578
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5061
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗ (κ.)	71	9900
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650

α. Βρέμν 20/8
 άργει Άστακό
 προς Φαλκλάντς 7/8
 προς Γιβραλτάρ 23/8
 διάλυση 1/νδία
 α. Λάγος 26/7
 άργει Πειραιά
 α. Τσάρλοττον 17/8
 α. Τάμπα 31/7
 α. Λας Πάλμας 24/6
 μετ. «Neritonia» ('Ονδ.)
 α. Ροζάριο 13/8
 ε. Πειραιά 14/5
 ε. Τεργέστη 4/8
 ε. Σάντος 23/8
 α. Άμστερνταμ 23/8

στη Τζέντα (άποθήκη)
 ε. Ντάρμπαν 16/8
 α. Μπ. Άιρες 11/8
 α. Μπανονμάτελ 9/8
 δ. Ντόβερ 30/7
 α. Ν. Υόρκη 19/8
 α. Πειραιά 14/8
 ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 20/8
 προς Άλγερία 15/7
 α. Χουέλβα 14/8
 ε. Πειραιά 11/8
 πρ. «Εκτωρ»
 δ. Π. Σαΐδ 13/8
 α. Κοτονού 25/7
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Πόρτο Καμπέλλο 29/7
 ε. Τσιτακόβι 25/8
 στο Ρίο Χάινα 19/7
 άργει Πειραιά
 ε. Άντροσάν 26/8
 στο Μπ. Άιρες 18/8
 ε. Μπ. Άιρες 11/8
 α. Βάστο 2/8
 δ. Σουέζ 11/8
 ε. Γένοβα 22/8
 προς Κούβα 25/6
 α. Βενετί 12/8
 δ. Π. Σαΐδ 21/8
 στο Πόρτο Άρθουρ
 α. Λαμπουάν 10/8
 ε. Πόρτο Άρθου 7/8
 α. Μανφρεντόνια 14/8
 α. Πειραιά 12/9
 α. Άμστερνταμ 20/8
 α. Παλέρμιο 12/8
 δ. Σουέζ 14/8
 α. Σιγκαπούρη 17/8
 α. Ν. Όρλεάν 23/8
 α. Γιβραλτάρ 16/8
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Βοστώνη 12/8
 α. Ν. Υόρκη 18/8
 α. Τενερίφ 13/8
 προς Άβανα
 ε. Παρανάγουα 10/8
 στο Λάγος
 πρ. «Νορτ Ποντ»
 προς Άβανα 26/8
 ε. Τζέντα 8/8
 διάλυση Γκουάμ
 ε. Νέλσον 21/8
 δ. Παναμά 27/7
 διάλυση Κίνα
 ε. Πρόβιντενς 4/8
 ε. Τζέντα 10/8
 α. Μπορντ 19/8
 ε. Πειραιά 3/8
 α. Αύγουστα 6/8
 δ. Γιβραλτάρ 24/8
 α. Σιγκαπούρη 19/8
 α. Βενετία 18/8
 α. Σάντος 23/8
 στη Μανίλα 1/8
 ε. Βομβάη 14/4
 ε. Ν. Υόρκη 22/8
 άργει Πειραιά
 α. Κουβέιτ 2/8
 ε. Πειραιά 5/4

ε. Ρίο Γκράντε 12/5
 α. Σιγκαπούρη 3/8
 α. Χιούστον 17/8
 δ. Παναμά 21/8
 ε. Λά Γκουέρα 2/8
 ε. Τζέντα 14/8
 πρ. «Lamborn»
 α. Χάμπτον 15/8
 στο Μπαντάρ Χομεϊνί
 α. Νταμάμ 26/8
 α. Τζέντα 9/8
 α. Τσάρλοττον 23/8
 δ. Σουέζ 15/8
 α. Ρίο Γκράντε 10/8
 άργει Πειραιά

ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΞΕΣΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	58	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.)	69	1931
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΜΗΤΟΣ (Λιβ.)	69	9078
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΩΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (π.)	71	9306
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΙΒΟΡΙΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930

άργει Πειραιά
 δ. Έπτάνησα 8/8
 α. Σάντος 6/8
 α. Φουτζέιρα 4/8
 α. Θεσσαλονίκη 23/7
 προς Μπ. Άιρες 5/8
 α. Ροζάριο 20/8
 ε. Πειραιά 19/7
 ε. Σάο Φρανσίσκο 13/8
 ε. Μπαγκκόκ 15/8
 δ. Κωνίπολη 27/7
 άργει Πειραιά
 α. Φουτζέιρα 22/8
 πρ. «Αριστοτέλης»
 προς Ματάνζας
 προς Καζαμπλάνκα 1/7
 προς Ιαπωνία 19/7
 α. Ροζάριο 1/8
 ε. Χαλδία 15/7
 α. Θεσσαλονίκη 14/8
 α. Φρήτσον 14/8
 α. Ντάρμπαν 19/8
 άργει Άστακό
 άργει Άστακό
 δ. Έπτάνησα 7/8
 ε. Ρότερνταμ 30/8
 ε. Μογκαντίσου 26/7
 α. Ούμ Σαΐδ 20/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 25/7
 ε. Άλεξάνδρεια 14/7
 ε. Ρίο Γκράντε 18/8
 άργει Άστακό
 στο Βάλβις Μπαϊ 12/8
 δ. Γιβραλτάρ 8/8
 ε. Μπαγκκόκ 13/8
 α. Φρήντντλ 24/8
 δ. Σουέζ 21/8
 α. Διαμάντι 20/8
 άργει Πειραιά
 πρ. «Μάουντ Υδρα»
 ε. Λάγος 29/7
 ε. Ν. Όρλεάν 22/8
 άργει Χαλκίδα
 α. Μιλάζο 12/8
 α. Γιοκοχάμα 29/7
 ε. Πειραιά 12/5
 α. Λας Πάλμας 16/8
 πρ. «Navios Champion»
 α. Βενετία 21/8
 ε. Μπουένα Βεντούρα 29/7
 ε. Τρίπολη 12/8
 στο Τούεζαν

ε. Νταμάμ 4/8
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάν 21/8
 α. Γουλιμχάβεν 16/7
 α. Ρουέν 27/8
 προς Τρίνταντ
 α. Λός Άντζελες 3/8
 α. Βοστώνη 21/8
 α. Σχέζαϊν 28/5
 ύπεστείλει σημ. Μάλτας
 ε. Τζέμπελ Άλι 26/8
 ε. Βικτώρια 12/8
 στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)
 α. Άλεξάνδρεια 10/8
 ε. Σιμίλιν 18/8
 α. Βόλο 4/8
 ε. Θεσσαλονίκη 13/7
 στη Μπετζάγια (άποθήκη)
 ε. Άλεξάνδρεια 10/8
 α. Βασιλικό Μπ. 25/8
 α. Τάραντα 22/8
 α. Φουτζέιρα 8/8
 ε. Χορμούζ 20/8
 α. Σιγκαπούρη 23/8
 ε. Χουέλβα 18/8
 δ. Σουέζ 4/8
 προς Χό Τσι Μίνχ Σίτυ
 ε. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 14/8
 στο Σάντος 17/8
 έπισκευές Πειραιά 29/8
 α. Σ. Τζών 14/8
 πρ. «Brazilian Reefer»
 άργει Άμβούργο
 ε. Πειραιά 17/8
 άργει Άμβούργο
 πρ. «Belgian Reefer»
 ε. Μπαρμπερς Π. 27/8
 ε. Σιγκαπούρη 8/7
 α. Ράς Τανούρα 10/8
 α. Πόρτ Έλζαμπεθ 11/8
 ε. Πειραιά 4/3
 στον Πειραιά 27/8
 α. Κολόμπο 27/8
 α. Ντάρμπαν 29/7
 ε. Π. Σαΐδ 19/8
 ε. Λέγκχορν 21/8
 άγορά από Ισπανούς
 α. Καστέλλον 24/7
 α. Πόρτ οφ Σπαϊν 16/8
 πρών «Κασκίότος»
 ε. Κουινγκντάο 9/8

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



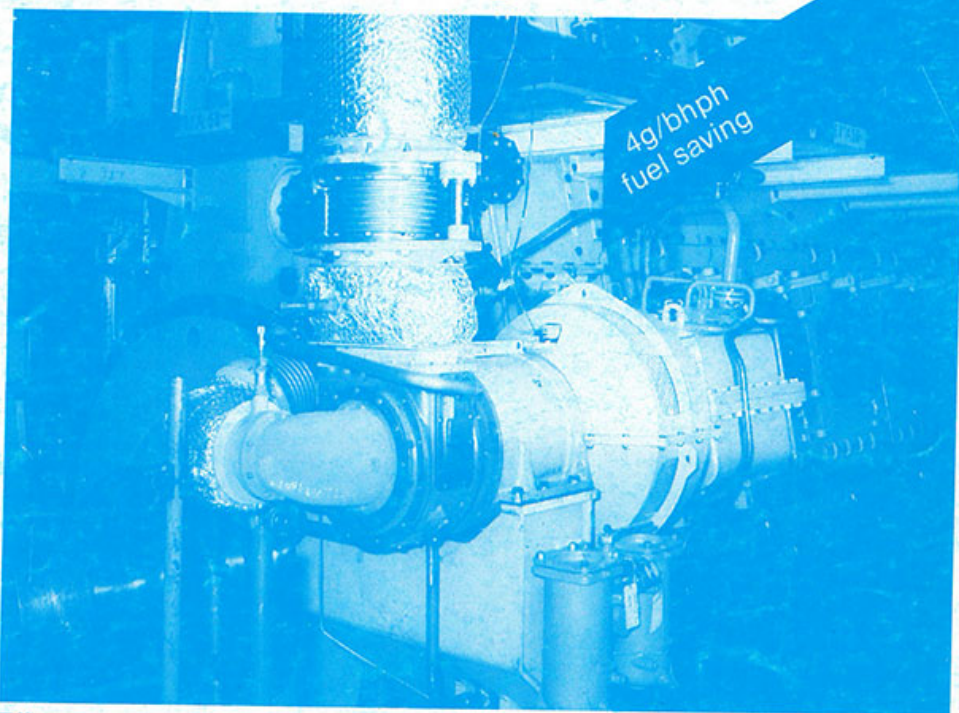
AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



RTA

Further Advance in Fuel Economy RTA+Efficiency-Booster



Efficiency-Booster on a 6 RTA 58 engine.

Leading in
Diesel Technology

SULZER®

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-811122, Telex 896 060 70

Nautech O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
GR-10671 Athen