

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1289/1047

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

Ρ. ΦΥΛΛΟΥ 1289/1047
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250



Η EMPROS LINES ΣΤΕΛΝΕΙ
ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΥΧΕΣ ΤΗΣ
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES



Securing Ship Lines.

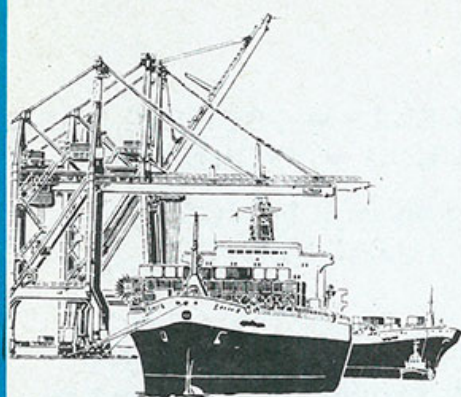
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1289/1047

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. 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: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1289/1047, February 15th, 1989

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
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 7** Άφετηρία τό πετυχημένο «Έλληνικό Προηγούμενο»
Ό Βουλευτής κ. Παύλος Σαρλής σχολιάζει πρόσφα-
το σχέδιο του ΝΕΕ για τή Κοινή Εύρωπαϊκή Πολιτική.
- 13** Έλληνοποίηση τής Ναυτιλίας.
Ό πρόσφατη όμιλία του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Βα-
σίλη Σαραντίτη στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.
- 17** Ναυτιλιακή Άνασκόπηση
Τό δεύτερο μέρος τής ενδιαφέρουσας εργασίας του
κ. Γιώργου Φουστάνου για τίς ναυτιλιακές εξελίξεις
του 1988, όπως προβλήθηκαν από τόν Έμμερήσιο πο-
λιτικό καί οικονομικό Τύπο.
- 26** Έφάπαξ Είσφορά άρθρου 30 Ν. 1579/85
Τό πρώτο μέρος τής διαιτητικής Άποφάσεως για
τήν Έκτακτη έφ' άπαξ είσφορά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 38 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 41 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ**
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

Νά επαναπατρίσουμε τόν έφοπλισμό

«Η Κυβέρνηση, φοβούμενη προφανώς τό λεγόμενο «πολιτικό κόστος» έν όψει μάλιστα έκλογών, άδυνατεί, φαίνεται, νά λάβει όλα εκείνα τά μέτρα πού είναι άπαραίτητα γιά τήν προσέλκυση στό έθνικό νηολόγιο τών έλληνόκτητων πλοίων πού τελούν υπό ξένες σημαίες. Τίποτε όμως δέν τήν έμποδίζει, ούτε άλλωστε υπάρχει «πολιτικό κόστος», νά εξασφαλίσει τίς προϋποθέσεις πού χρειάζονται γιά νά προσελκύσθουν στόν Πειραιά και γενικότερα στήν Έλλάδα οι Έλληνες έφοπλιστές του Λονδίνου οι όποιοι, όπως έχομε ήδη επισημάνει, υπό τήν άπειλή τής νέας νομοθεσίας πού προωθεί ή άγγλική κυβέρνηση θά αναγκασθούν εκ τών πραγμάτων νά εγκαταλείψουν τή Βρεταννία.

Γιά νά διευκολυνθεί ή Κυβέρνηση στίς επιβαλλόμενες ρυθμίσεις πού θά επιτρέψουν τήν εγκατάσταση τών έφοπλιστών του Λονδίνου στήν Έλλάδα επισημαίνουμε ότι αυτή τή στιγμή τά ελληνικά γραφεία του Λονδίνου άνέρχονται σέ 200 περίπου και έλέγχονται από 500 έφοπλιστές, πέραν δηλαδή του ήμισους τών έφοπλιστών τής Έλλάδος, υπό τόν έλεγχο τών όποιων τελεί, σύμφωνα μέ ύπολογισμούς πού δέν επιδέχονται άμφισβήτηση, τό 60% τής υπό ξένες σημαίες

έλληνόκτητης χωρητικότητας. Από τό στοιχείο και μόνον αυτό αλλά και από τό γεγονός ότι ό Πειραιάς θά μετατραπεί αυτόματως σέ διεθνές ναυτιλιακό κέντρο προκύπτει τό τεράστιο όφελος πού θά υπάρξει γιά τόν τόπο άν επιτευχθεί ή προσέλκυση τών έφοπλιστών του Λονδίνου. Από τό στοιχείο επίσης αυτό προκύπτει και τό τεράστιο ενδιαφέρον πού επιδεικνύουν γιά τήν προσέλκυση τών Έλλήνων έφοπλιστών του Λονδίνου, τό Μόντε Κάρο και ή Έλβετία πού ήδη διαμηνύουν πός κάθε κατεύθυνση τίς δυνατότητες και τίς εύκολίες πού παρέχουν, στίς όποιες περιλαμβάνονται και ιδιαίτερα ζουμερές φορολογικές ρυθμίσεις και άλλες διευκολύνσεις.

Έν κατακλείδι τά «Ναυτικά Χρονικά» υπενθυμίζοντας τή φυγή τών Έλλήνων Έφοπλιστών τής Νέας Υόρκης πός τό Λονδίνο, τό Μόντε Κάρο και τήν Έλβετία υπό τήν άπειλή κάποιας παρόμοιας νομοθεσίας επί τής εποχής Κέννεντυ, ύπογραμμίζουν ότι αυτή τή φορά δέν πρέπει σέ καμιά περίπτωση νά χάσουμε τήν εύκαιρία νά συγκεντρώσουμε στήν Έλλάδα τό σύνολο του ελληνικού έφοπλισμού.

ΛΥΠΟΥΜΕΘΑ

Θά τό πούμε — κάτι συνηθισμένο άλλωστε στίς στήλες αυτές — έξω από τά δόντια: Η όμιλία του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη στή Ναυτιλιακή Λέσχη στίς 6 Φεβρουαρίου, τό πλήρες κείμενο τής όποιας δημοσιεύεται σέ άλλες σελίδες, δέν ικανοποίησε. Γιά πολλούς λόγους.

Πρώτο και κύριο γιατί έδειξε ότι ή Έλληνική Πολιτεία βρίσκεται εκτός τόπου και χρόνου, ότι δέν έχει αντιληφθεί αυτά πού γίνονται γύρω μας και ότι δέν θέλει νά ξυπνήσει από τόν βαθύτατο λήθαργο στόν όποιο έχει περιπέσει γιά νά κάνει τίς αναπροσαρμογές πού επιβάλλει ή συγκυρία ώστε νά διατηρηθεί σάν ναυτιλιακή δύναμη.

Δεύτερο, γιατί έμμένει σέ αντιλήψεις πού έχουν ξεπεραστεί από τά πράγματα όπως άποδεικνύεται από τήν καθημερινή ναυτιλιακή πρακτική.

Τρίτο, γιατί έμμένει σέ φραστικές διακηρύξεις πού εκ τών πραγμάτων άποδεικνύεται ότι δέν έχουν καμιά αξία, και,

Τέταρτο, γιατί παριστάνει τόν Πόντιο Πιλάτο.

Η Έλληνική Πολιτεία βρίσκεται εκτός τόπου και χρόνου γιατί δέν έχει αντιληφθεί όχι μόνον όλα αυτά πού κάνουν οι ανταγωνιστριες χώρες γιά νά διατηρήσουν (άλλά και νά αύξησουν, όπως, λόγω χάρη, ή Νορβηγία) τούς έθνικούς τους στόλους χρησιμοποιώντας ακόμη και τά παράλληλα ή θυγατρικά νηολόγια, αλλά και τίς συνθήκες και τό κέρδος πού έχει επιφέρει ή χρησιμοποίηση τής ξένης έδρας και του ξένου πληρώματος.

Η Έλληνική Ναυτιλία έμμένει σέ αντιλήψεις του παρελθόντος γιατί δέν ξεκαθαρίζει τί είναι εκείνο πού θέλει.

Η Έλληνική Πολιτεία έμμένει σέ φραστικές διακηρύξεις πού δέν έχουν καμιά αξία ύποστηρίζοντας ότι τό θεσμικό πλαίσιο παραμένει αναλλοίωτο τή στιγμή πού επί σειρά έτών βάλλεται από άρμόδιους και άναρμοδious και έχει καταστεί τόσο διάτρητο ώστε νά μήν ξέρει κανείς από πού νά φυλαχθεί.

Η Έλληνική Πολιτεία παριστάνει τόν Πόντιο Πιλάτο αφήνοντας στους άλλους νά

κάνουν εκείνα πού πρέπει νά κάνει ή ίδια έάν επιθυμεί νά διαθέτει Ναυτιλία και νά αποκομίζει αυτή και ό ελληνικός λαός εκείνα πού ή τελευταία μπορεί νά προσφέρει.

Είλικρινά, λυπούμεθα, άλλα περιμένε, αλλά δυστυχώς μάς βγήκε «μία από τά ίδια».

ΜΟΝΙΜΟΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Πολλές και συχνές οι διαμαρτυρίες πού φθάνουν στά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τήν έλλειψη άποτελεσματικής προστασίας του ελληνικού πλοίου από τήν Έλληνική Πολιτεία. Και είναι άπολύτως όρθή ή αντίληψη πού διατυπώνεται ότι τά προβλήματα πού έχουν δημιουργηθεί κατά καιρούς σέ βάρος ελληνικών πλοίων όφείλονται άκριβώς σ' αυτή τήν έλλειψη, στήν έμφανή άπουσία του ελληνικού Κράτους, τό όποιο σέ κάθε παρόμοια περίπτωση κινείται μέσω τής βραδύτητας όδου τών διπλωματικών ένεργειών, γεγονός πού άποθρασύνει τούς πάντες.

Όπως καλή ώρα τίς άρχές του Σουδάν και τής Λιβύης.

Οι πρώτες, όπως είναι γνωστό, εξακολουθούν νά κατακρατούν παρανόμως τό ελληνικό ναυαγιστικό «Σμίτ Μάσας II» και τό δεκαπενταμελές πλήρωμα του παρά τό γεγονός ότι ή ελληνική κυβέρνηση προέβη σέ επανειλημμένα διπλωματικά διαβήματα και εξέδωσε στίς 23 Ιανουαρίου και «ρηματική διακοίνωση», τήν όποία οι σουδανικές άρχές έγραψαν στά παλαιότερα τών ύποδημάτων τους άφού οι διαβεβαιώσεις τους ότι τό σκάφος έπρόκειτο νά άπελευθερωθεί τίς άμέσως προσεχείς 24 ώρες ύπήρξαν άνευ αντίκρυσματος — τό σκάφος δέν είχε άπελευθερωθεί ως χθές τουλάχιστον.

Και οι δεύτερες, οι άρχές τής Λιβύης, δηλαδή, δημιούργησαν προβλήματα σέ ελληνικό πλοίο καθυστερώντας τόν άπόπλου του και του επέβαλαν και πρόστιμο έπειδή στό τροφοεφόδιό του περιλαμβάνονταν και είδη προελεύσεως Ισραήλ, χωρίς νά υπάρξει ή παραμικρή αντίδραση από τήν πλευρά μας — τό ΥΕΝ άπλώς γνωστοποίησε τό περιστατικό στίς ελληνικές έφοπλιστικές ενώσεις προκειμένου νά ενημερώσουν τά μέλη τους και νά λάβουν τά απαιτούμενα μέτρα (πού στήν προκειμένη περίπτωση δέν είναι άλλα

Ταυτόχρονα λυπούμεθα και γιά τήν άπουσία εκπροσώπων του προεδρείου τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών από τήν όμιλία του καθ' ύλην άρμοδίου γιά τή Ναυτιλία Υπουργού.

από πέταμα στή θάλασσα τυχόν προϊόντων ή ειδών προελεύσεως Ισραήλ ή όποιασδήποτε άλλης χώρας μέ τήν όποία «δέν τά έχει καλά» ή Λιβύη πού υπάρχουν στό πλοίο) γιά τήν άποφυγή παρόμοιων συνεπειών γιά τά πλοία πού τυχόν θά καταπλεύσουν σέ λιμάνια τής χώρας αυτής!

Μετά τά άνωτέρω άλλα και πλείστα όσα άλλα παρόμοια περιστατικά σέ βάρος ελληνικών πλοίων, τά «Ναυτικά Χρονικά» επανέρχονται στήν πρόταση γιά τή δημιουργία θέσεως μόνιμου ύπηρεσιακού ύφυπουργού στό Υπουργείο Ναυτιλίας ό όποιος θά ασχολείται άποκλειστικά μέ τίς διεθνείς υποθέσεις τής Ναυτιλίας και τήν προστασία του ελληνικού πλοίου σέ όλόκληρο τόν κόσμο.

ΓΟΝΙΜΟ ΕΡΓΟ

Οι στήλες αυτές, πού είναι ιδιαίτερα άυστηρές στίς κρίσεις τους, δέν δίστασαν ποτέ καί δέν θά διστάσουν και στό μέλλον νά πούν τόν καλό λόγο γιά τίς πρωτοβουλίες πού άξίζουν. Και μία τέτοια πρωτοβουλία πού άξίζει τόν καλό λόγο όφείλεται στή διεύθυνση του Τελωνείου Πειραιώς, ή όποία, όπως έπισημαίνει ό Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων Έπικτης - Πειραιώς, μετέτρεψε τήν ΥΕΠ στήν πιό εύελικτη ύπηρεσία του Τελωνείου, προσφέροντας έτσι διευκολύνσεις στίς περιπτώσεις κατάπλου και άπόπλου τών πλοίων, έφοδιασμών και διακινήσεως κόλλων καθώς και άπολυομένων πληρωμάτων. Η ένέργεια αυτή, έπισημαίνει ό Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων, συμβάλλει στήν καλύτερη λειτουργικότητα του λιμένος και γι' αυτό τό λόγο, προσθέτομε έμείς, άξίζουν συγχαρητήρια στή διεύθυνση του Τελωνείου αλλά και ενθάρρυνση γιά τή συνέχιση του γόνιμου έργου. Ταυτόχρονα όμως συγ-

χαρητήρια αξίζουν και στη διοίκηση του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων 'Αττικής - Πειραιώς για την επισήμανση των όρθων ενεργειών και των προσπαθειών της προαναφερθείσης υπηρεσίας.

ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

'Ελλείψει συγκεκριμένων πληροφοριών γύρω από το θέμα της ιδρύσεως Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών 'Αξιών που έχει εξαγγείλει ο 'Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης, υποχρεωτικά περιοριζόμαστε σε γενικότητες.

Μιά κατ' αρχήν γενική παρατήρηση είναι ότι ένα παρόμοιο έγχείρημα, το οποίο είναι ιδιαίτερα σοβαρό, απαιτεί πολύ χρόνο και εμπειριστά μελέτη που να καλύπτει όλες τις παραμέτρους του προβλήματος - λόγου χάρι τι θα γίνει με το θέμα της φορολογίας των ναυτιλιακών αξιών και το παράλληλο θέμα του φόρου κληρονομιάς, καθώς και με άλλα δυσεπίλυτα προβλήματα που έμπεριέχει το έγχείρημα.

Είναι γεγονός ότι αυτή τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, κατά την οποία απέχομε μόλις τέσσερις μήνες από τις βουλευτικές εκλογές, όχι μόνον δεν υπάρχει επαρκής χρόνος για την απαιτούμενη μελέτη και προεργασία, αλλά δεν είναι και η κατάλληλη, διότι είτε το θέλουμε, είτε όχι, θα μας παρασύρει στη δίνη του ό προεκλογικού αγώνα που έχει ήδη αρχίσει πέρα από το γεγονός ότι οι ημέρες νομοθετικού έργου της Βουλής είναι ιδιαίτερα περιορισμένες και κατά κύριο λόγο θα αφιερωθούν στην ψήφισή του νέου εκλογικού νόμου και σε όρισμένα νομοσχέδια τα οποία η κυβέρνηση θεωρεί ως επείγοντα.

Πέρα από αυτήν την γενική παρατήρηση έμιας μίας τρώει ένα βασανιστικό ερώτημα: Μήπως με τις τεράστιες διακυμάνσεις που σημειώνονται στις ναυτιλιακές αξίες, όλη αυτή η ιστορία αποβεί τελικά σε βάρος της Ναυτιλίας ή οποία θα συγκεντρώνει τη μύνη των επενδυτών σε κάθε περίπτωση πτώσεως των αξιών που δεν είναι καθόλου ασύνηθες φαινόμενο;

Με όλα αυτά δεν άμφισβητούμε τις καλές προθέσεις και τα ευγενικά κίνητρα του φίλου 'Υπουργού, πρόκειται για άπλες επισήμανσεις που αποβλέπουν περισσότερο στην προστασία της Ναυτιλίας από καταστάσεις για τη δημιουργία των οποίων δεν θα ευθύνεται.

ΣΚΟΤΩΣΑΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

Τρίβουν τα χέρια τους οι Μαλτέζοι και οι άλλοι ανταγωνιστές μας στον έπισκευαστικό τομέα στη Μεσόγειο για τη μεγάλη προσφορά που τους κάναμε ακόμη μία φορά εξαναγκάζοντας έναν σημαντικό αριθμό πλοίων να κατευθυνθούν στα δικά τους έπισκευαστήρια.

Τα πλοία αυτά — ελληνόκτητα και ξένα — αναγκάσθηκαν να κατευθυνθούν σε άλλα έπισκευαστήρια της Μεσογείου λόγω της πολυήμερης άπεργίας των εργαζομένων στην έπισκευαστική ζώνη του Πειραιώς — οι εργαζόμενοι, δηλαδή, διεκδικώντας όσα αλόγιστα διεκδικούν έδιωξαν από τον Πειραιά τα πλοία που τους εξασφαλίζουν την ιδιαίτερα αποδοτική άπασχόληση!

Οι εργάτες μετάλλου, μετά από 17 ημέρες άποχής από τις εργασίες τους, άνέστειλαν τελικά στις 10 Φεβρουαρίου τις άπεργιακές κινητοποιήσεις τους — συνεχίζουν όμως οι ηλεκτρολόγοι και άλλοι κλάδοι — αλλά το πουλί (στην προκειμένη περίπτωση τα πλοία) είχε στο μεταξύ πετάξει σε άλλη γη, σε άλλα μέρη. Με δυο λόγια, σκοτώσαμε μόνοι μας τις έπισκευές στην έπισκευαστική ζώνη του Πειραιώς και θα χρειασθεί ιδιαίτερα μεγάλη προσπάθεια για να ξανακερδίσουμε το χαμένο έδαφος — στο μεταξύ όμως φοβούμαστε ότι θα δούμε τους εργαζομένους να διαδηλώνουν στους δρόμους του Πειραιώς με αίτημα την εξασφάλιση άπασχολήσεως την όποια οι ίδιοι κλώτσησαν άλόγιστα!

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Η τελική (θετική) διαφορά που προέκυψε στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα μεταξύ των έτών 1987 και 1988 ανήλθε σε 15,8% (1.382 έκατ. δολάρια το δωδεκάμηνο 'Ιανουαρίου — Δεκεμβρίου 1988 έναντι 1.193,1 έκατ. δολαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1987), είναι δε έμφανές ότι ό περιορισμός της αύξήσεως στο έν λόγω ποσοστό, παρά την αύξητική τάση που παρουσίαζε σταθερά τό εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα τους περισσότερους μήνες του προηγούμενου έτους, όφείλεται στη μείωση που έμφάνισε ή συναλλαγματική πρόσοδος από τη Ναυτιλία κατά τον Δεκέμβριο όποτε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 128 έκατ. δολάρια έναντι 143,4 έκατ. δολαρίων του

άντιστοιχου μηνός του 1987, μείωση που νήλθε σε 10,7%.

'Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» όταν κατά τη διάρκεια του 1987 είχαν έμψυχοι αύξητικές τάσεις στο ναυτιλιακό σνάλλαγμα, είχαν υποδείξει ότι έπρεπε διερευνηθεί έπισταμένως τό φαινόμενο γτή συναγωγή των άπαραιτήτων συμπερσμάτων που θα μάς όδηγοΰσαν και στη χραξη της ένδεικνύμενης πολιτικής που ό όδηγοΰσε στην περαιτέρω αύξηση της σναλλαγματικής προσόδου της Ναυτιλίας. 'Ηδη, και μέ βάση την αντίληψη ότι πρέπει πύ τέλους να χρησιμοποιήσουμε όρθά τοί αριθμούς και όχι για εύκαιριακές ζητωκραγές, υποδεικνύουμε ότι ταυτόχρονα πρέπει να διερευνηθούν και τά αίτια που προακλεσαν τη μείωση που έμφανίσθηκε τον περσμένο Δεκέμβριο.

Γιά να ξέρουμε τί μάς γίνεται και για νι μνήν βρεθούμε πρό έκπληξεων που θα άνετρέψουν και κρίσιμους ύπολογισμούς μας.

ΝΕΟ ΠΛΗΓΜΑ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πληροφορήθηκαν άργά χθές τό βράδυ μέ πραγματική όδύνη τον θάνατο του καθηγητή Στρατή Γ. 'Ανδρέαδου που συνέβη στο Παρίσι και άπευθύνουν ειλικρινή συλλυπητήρια στους οικείους του.

Μέ τον θάνατο του Στρατή 'Ανδρέαδου, ό όποιος μέ την πολυοχιδή δραστηριότητέ του πρόσφερε τεράστιες και πολύτιμες ύπηρεσίες προς την 'Ελληνική Ναυτιλία αλλά και την έννική οικονομία, ή Ναυτιλία μας δέχθηκε ένα ακόμη ισχυρό πλήγμα. (Περισσότερα για τη ζωή και τη γενικότερη προσφορά του Στρατή 'Ανδρέαδου προς τη Ναυτιλία και τον τόπο στο έπόμενο τεΰχος).

ΠΑΛΙ ΤΟ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΤ'Μ»

'Επανερχόμαστε στην ύπόθεση του κρουαζιεροπλοίου «'Ολύμπικ Φλέιμ» μέ άφορμή την άπάντηση που έδωσε ό 'Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης στον πλοιοκτήτη κ. 'Ηλία Τροχίδη κατά τη διάρκεια του γεύματος εργασίας στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Ό 'Υπουργός είπε ότι ό νόμος άπαγορεύει την ικανοποίηση του αίτήματος για την έγγραφη του συγκεκριμένου πλοίου στα έλληνικά νηολόγια λόγω της ηλικίας του. Πρόσθεσε, όμως, ότι κάτι θα μπορούσε να γίνει, δηλαδή να ξεπερασθεί τό έμπόδιο του νό-



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

Αφετηρία τό πετυχημένο «Ελληνικό Προηγούμενο»

Του κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ, Βουλευτή, πρώην γεν. γραμμ. ΥΕΝ



Στην Διοικούσα Επιτροπή του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος υποβλήθηκε πρόσφατα προς έγκριση «Πρόταση για Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική».

Διαβάζοντας τό κείμενο, ό αναγνώστης διαπιστώνει ότι δέν πρόκειται για μία, αλλά για όκτώ αόιτοειδείς καί αόυόπαρκτες προτάσεις (Χρηματοδότηση καί Ναυτιλιακή πίστη § 2, Ενίσχυση της Διεύθυνσης Μεταφορών της Commission § 3, Φορολογία επιχειρήσεων καί ναυτικών § 4, Κόστος κοινωνικής ασφάλισης ναυτεργατών § 5, Ναυτικές Ασφάλειες § 6, Ναυπηγήσεις καί Έπισκευές § 7, Λιμενική πολιτική § 8, Καθιέρωση νέου τύπου ευρωπαϊκής ναυτιλιακής εταιρίας § 9), πού όμως δέν συνδέονται μεταξύ τους οργανικά, διότι λείπει ένας κοινός παρονομαστής. Μέ άλλα λόγια, δέν προσδιορίζεται στην Πρόταση ποιά είναι ή φιλοσοφία πίσω από τά μέτρα τά όποια προτείνονται καί έτσι, λείπουν από τό κείμενο οι κατευθυντήριες γραμμές καί ή μακρόχρονη προοπτική.

Πιστεύομε σέ μία ναυτιλία των ανοικτών Θαλασσών ή σέ ναυτιλία των διμερών καί πολυμερών συμβάσεων; Ό Κώδικας Απελευθερώσεως του ΟΟΣΑ προορίζεται για τό κάλαθο των άχρήστων ή θά εξακολουθήσει να είναι ή κοινή αφετηρία των 12 χωρών, Πού αποβλέπουμε; Σέ ευρωπαϊκό πλοίο πού στον ελεύθερο διεθνή χώρο των μεταφορών θά καταστή ανταγωνιστικό απέναντι στα πλοία των σημαίων ευκαιρίας καί του Ανατολικού Μπλόκ, ή πού αντίθετα ή επιβίωση του θά εξαρτάται από διακρατικές συμβάσεις κατανομής φορτίου;

Η έλλειψη κοινού σημείου αναφοράς των επί μέρους ρυθμίσεων της Προτάσεως συν-

δυαζόμενη με την διαπίστωση ότι οι ρυθμίσεις αυτές καθεαυτές αποπνέουν κρατισμό, άφού εκτρέφουν παρεμβατικές πολιτικές, δημιουργούν εύλογη άβεβαιότητα καί άνησυχία.

Επίσης, στην Πρόταση δέν διευκρινίζεται ποιά ναυτιλία άφορούν τά μέτρα πού περιέχονται σέ αυτήν. Την Ωκεανοπόρο Ναυτιλία ή την Συγκοινωνιακή Ναυτιλία; Ας μη λησμονούμε ότι τά προβλήματα της ώκεανοπόρου ναυτιλίας είναι διαφορετικά από εκείνα της συγκοινωνιακής ναυτιλίας (τακτικές γραμμές, conferences) άρα μία κοινή πολιτική στα θέματα της ώκεανοπόρου ναυτιλίας μπορεί όχι μόνο να μη ταυτίζεται, ως προς πολλά σημεία, με τά συμφέροντα της συγκοινωνιακής ναυτιλίας αλλά άρκετές φορές να τά αντιμάχεται.

Οί κατ' ίδιαν προτάσεις, είναι σέ σημαντικό βαθμό λεπτομερειακές καί νομίζω ότι δέν έχουν θέση σέ κείμενο πού φιλοδοξεί να άποτελέσει τη βάση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής. Άρκετές από αυτές είναι θετικές, όπως ή ανάπτυξη της έξωτραπέζικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Όμως όρισμένα από τά όσα προτείνονται δημιουργούν μεγάλα έρωτηματικά. Λόγου χάριν:

α) Δέν μπορεί να θεωρηθή ως στοιχείο πού συμβάλλει στην διαμόρφωση της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής ή ενίσχυση των έξουσιών καί ή αύξηση του προσωπικού της Διευθύνσεως Ναυτιλίας της Commission, για να μη καθυστερεί ή μελέτη καί επίλυση των προβλημάτων καθώς καί ή επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες των κανονισμών της ΕΟΚ.

β) Είναι λανθασμένη ή άποψη ότι ή φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων πρέπει να μείνει έξω από τις ρυθμίσεις μιας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής. Τουλάχιστον στον τομέα της ώκεανοπόρου ναυτιλίας, ένιαία καί όμοιόμορφη φορολογική μεταχείριση του πλοίου καί του πλοιοκτήτη, είναι προϋπόθεση εκ των «ούκ άνευ» του όποιουδήποτε κοινοτικού ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου.

Τέλος είναι άβάσιμη ή κριτική των συντακτών της Προτάσεως κατά του συστήματος της αντικειμενικής φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως έν μέρος άδικου. Αντίθετα, ή αντικειμενική φορολογία του έφοπλισμού (όπως ισχύει στην Έλλάδα) ή όποια έξαντλεί όποιαδήποτε άλλη φορολογική ύποχρέωση του έχοντος ναυτιλιακό εισόδημα, πρέπει να είναι πρωταρχική καί άμετακίνητη θέση της Έλλάδος στις διαβουλεύσεις με τά άλλα κράτη της ΕΟΚ για κοινό θεσμικό πλαίσιο.

Όμως παρά τις σοβαρές καί ουσιαστικές αντιρρήσεις πού εξέτεθηκαν, θά πρέπει κανείς να δεχθεί ότι ή άνω «πρόταση για κοινή

ου, άν τό πλοίο είχε προϋπάρξει έλληνικό. Η επίκληση από τον Υπουργό του «έφευγματος» πού χρησιμοποιούσαν οι άρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ για να έξουδετερώνεται άνοησία πού είχε διαπραχθεί στο παρελόν με τη θέσπιση, μόνο από την Έλλάδα σέ όλόκληρο τον κόσμο, ήλικίας για την έγγραφη πλοίων στο έθνικό νηολόγιο δίνει, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, καί την όρθή λύση ή τη χρυσή τομή στο θέμα πού έχει άναψυξει. Είπε ό Υπουργός ότι τό εμπόδιο του πλοίου θά μπορούσε να ξεπερασθεί άν τό πλοίο είχε προϋπάρξει έλληνικό, υπό την προϋπόθεση, όμως, προσθέτομε, έμεις, ότι συγκεκριμένο πλοίο θά πληρούσε καί τις απαιτήσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων, όπως άλλωστε συμβαίνει (ή πρέπει να συμβαίνει) καί με τά μεγάλης ήλικίας πλοία πού είναι ήδη ένταγμένα στον έθνικό νηολόγο καί εκείνο πού έξετάζεται ή λαμβάνεται άφ' όψει για την παραμονή τους στο έθνικό νηολόγιο δέν είναι ή ήλικίας τους αλλά ή κάψη των άπαιτήσεων πού προαναφέραμε. Οί ίδιες προϋποθέσεις πρέπει συνεπώς να χύσουν καί για τό «Ολύμπικ Φλέϊμ» καθώς καί για όποιοδήποτε άλλο πλοίο. Καί άν λησασθεί, να αλλάξει καί ό σχετικός νόμος, πού δέν είναι επιτρεπτό είναι ή επίσημη ένός νόμου πού έχει ισχύ κατά περίπτωση καί μάλιστα πού πρόσφατα επιτράπη— όρθότατα, κατά την αντίληψη μας— ή γραφή πλοίου μεγαλύτερας ήλικίας από «Ολύμπικ Φλέϊμ».

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Σέ όλόκληρο τον κόσμο τελούν σήμερα ύναυπήγηση 1.254 πλοία συνολικού τοννάζ 11,5 έκατ. τον. γκρός. Οι άριθμοί αυτοί άφέρονται σέ πλοία έμπορικά, αυτοδύναμα, χωρητικότητας άνωτέρας των 100 τόνων. Σέ σχέση με την πρό τριμήνιο κατάσταση εμφανίζεται αύξηση κατά 4,3% έκπροσωπύσα 476.550 τον. γκρός. Έξάλλου 982 οία συνολικού τοννάζ 13,3 έκατ. τον. γκρός βρίσκονται υπό παραγγελία χωρίς ός να έχει άρχίσει ή ναυπήγηση τους. Έπομένως τό παγκόσμιο κανέ παραγγελιών πελατών λάνει 24,8 έκατ. τον. γκρός.

Από τό παραπάνω σύνολο πλέον του 75% οβλέπεται να παραδοθεί πρό του τέλους ύ άρξαμένου έτους 1989. Μεταξύ αυτών πλοία άνήκουν στην κατηγορία των 100-150 χιλιάδων τόννων γκρός, 19 πλοία στην κατηγορία των 125-150 χιλιάδων τόννων καί τά πλοία στην κατηγορία των 150-175 χιλιάδων τόννων. Σέ μεταφορική δύναμη πέν πλοία έμπίπτουν στην κατηγορία των 0-250.000 τον. d.w. καί 23 πλοία στην κατηγορία των 250-300.000 τον. d.w., ένω κανένα ύ υπερβαίνει τους 300.000 τον. d.w.

Τό μεγαλύτερο σκάφος πού άποπερατώκε στο τελευταίο τρίμηνο του περασμένου έτους ήταν τό πετρελαιοφόρο «Fina Europa» 5.000 τον. γκρός καί 254.000 τον. d.w. πού ραγγέθηκε από την Βελγική Petrofina ύ ναυπηγεία Hyundai. Στα ξηρά φορτία τό καλύτερο ήταν τό μεταλλευματοφόρο - άνθρακοφόρο «Nitaka Maru», 94.000 τον. γκρός καί 167.500 τον. d.w. πού ναυπηγήθηκε από την Μιτσουμπισι. Καί τέλος ή Πολωνική Ocean Lines παρέλαβε τό πρώτο κοντέϊνερ, μιας σειράς τριών όμοίων της τάξεως ύ 1.615 EBP, 25.251 τον. γκρός καί 22.800 τον. d.w. πού ναυπηγούνται στα ναυπηγεία ύν του Γκνάνσκ.

PIRAEUS BASED SHIPPING COMPANY REQUIRES ASSISTANT PORT CAPTAIN (GREEK)

Successful applicant must hold Master's certificate, with a good command of English and should not be more than 40 years of age. Experience in operation of bulk-carriers and product carriers is essential. Determination and integrity are a must. Please write with full curriculum vitae to P.O.Box 80264 Piraeus 185 10

Ευρωπαϊκή πολιτική» είναι μία φιλότιμη προσπάθεια για την οποία οι συντάκτες της είναι άξιοι επαίνου.

Στο σημείο αυτό θά πρέπει να υπογραμμισθεί ότι στο Forum των «Ποσειδωνίων» του Ιουνίου '88 οι Έλληνες εφοπλιστές, με παρέμβαση του Προέδρου της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλη, έχουν επίσημα υποδείξει ποιοί πρέπει να είναι οι άξιοι για μία κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή συνεργασία και πολιτική **στόν τομέα της ωκεανοπρόσβασης και των cross traders.** Σύμφωνα με την πρόταση Γουρδομιχάλη η Έλληνική θεσμική και τεχνική υποδομή πρέπει να αποτελέσουν την αφετηρία οποιασδήποτε ευρωπαϊκής ναυτιλιακής συνεργασίας. Όπως όρθα επεσήμανε ο κ. Γουρδομιχάλης οι ευρωπαϊκές ναυτιλίες μπορεί να γίνουν ανταγωνιστικές μόνον αν υιοθετήσουν το «Έλληνικό Προηγούμενο».

Δέν υπάρχει αμφιβολία ότι οι εφοπλιστές μας έχουν δίκαιο. Οι πετυχημένοι στην πράξη έλληνικοί θεσμοί που εδραιώθηκαν το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα, όπως το άποκαλούν οι ξένοι, πρέπει να αποτελέσουν την βάση και το σημείο εκκίνησης της προσπάθειας για την θέσπιση ομοιόμορφου κοινοτικού ναυτιλιακού πλαισίου.

Ας κινηθούμε όλοι, ιδίως Κυβέρνηση, Ευρωπαϊκοί, Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος και άλλοι παράγοντες της ναυτιλίας με συντονισμένες ενέργειες προς την ίδια κατεύθυνση.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟΤΕΡΗ ΛΥΣΗ!

Τά «Ναυπηγεία Έλευσινας», τα οποία σύμφωνα με δημοσίευμα της «Ναυτεμπορικής» που δεν διαψεύσθηκε αντιμετώπιζον πρόβλημα ρευστότητας, διώχνουν με ανακόλουθες ενέργειες που συνιστούν ασυνέπεια επισκευαστικές εργασίες όχι μόνον από το συγκεκριμένο ναυπηγείο αλλά και από όλα τα ελληνικά ναυπηγεία!

Τό συμπέρασμα προκύπτει από καταγγελία — καταπέλτη σέ βάρος των «Ναυπηγείων Έλευσινας» που έγινε από ναυτιλιακή εταιρία στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος και γνωστοποιήθηκε και στα «Ναυτικά Χρονικά» με όλα τα σχετικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν το λόγο το αληθές.

Συγκεκριμένα, η εταιρία Marcetida Cia Naviera S.A. η οποία είχε προγραμματίσει τον δεξαμενισμό του φορηγού «Αρτεμίσιο» που διαχειρίζεται στα «Ναυπηγεία Έλευσινας» κατά το χρονικό διάστημα 5 - 15

Φεβρουαρίου μας κοινοποίησε το κατωτέρω γέλεξ που έστειλε στις 7 Φεβρουαρίου στη διεύθυνση των εν λόγω Ναυπηγείων:

«Αναφερόμενοι εις το αρχικόν γέλεξ μας ημ. 30.12.88, την απάντησιν σας ημ. 4.1.89 και εν συνεχεία δικό μας ημ. 30.1.89, εξεπλάγην με την σημερινήν προφορικήν απάντησιν σας (κ. Κατσαρού) ότι δήθεν τό επί της δεξαμενής πλοίων σήμερα σάς εδήλωσε ότι θά κάνει άμμοβολή εντός της δεξαμενής, πράγμα που δηλώνεται όταν γίνεται ή αίτησις δεξαμενισμού και όχι την τελευταία στιγμή, όπως και έμεις τό άνωτέρω γέλεξ μας ύπό ημ. 30.1.89. Επίσης ότι άναμένετε ένα Άλβανικό πλοίο για τό όποιο ακόμη δέν έχετε άκριβή ήμερομηνία άφίξεως.

Λυπούμεθα διότι οι άνωτέρω δικαιολογίες που έδόθησαν την τελευταία στιγμή είναι άβάσιμες και έξυπηρετούν σκοπούς ενάντια στα συμφέροντα της ναυτιλίας μας, του ναυπηγείου σας, του Έλληνικού λαού και Έλλήνων εργαζομένων και ως έκ τούτου μάς άπωθείτε εις την έξεύρεσιν άλλων λύσεων που αντίκεινται στίς προσπάθειες του Έμπορευγείου αλλά και της Έλληνικής Οικονομίας περί είσροής συναλλάγματος...

Ός σάς γνωρίσαμε τηλεφωνικώς τό άνωτέρω πλοίο μας έφθανε Έλευσίνα στίς 8.2.89 καίτοι πριν παρακλησέως σας, έδόχθημεν την άναμολήν του εις Ράδαν επί 5ήμερον, προκειμένου να σάς δοθί ή χρόνος να εκπληρώσει άνειλημμένες ύποχρεώσεις σας μέχρι 13.2.89.

Η άρνησίς σας να μάς δεχθίτε ή όποία έδόθη τηλεφωνικώς από τον ύμέτερον κ. Κατσαρόν εις τον κ. Λαμόν και τον αρχιμηχανικόν μας κ. Σκούτα, είναι τελείως άβάσιμη και μάς δημιουργεί έρωτηματικά.

Σας βεβαιώνομεν ότι πέραν της οικονομικής ζημίας που υπέστημεν υπό τας άνωτέρω συνθήκας, θά προβληματισθούμε εις τό μέλλον να καταφύγωμεν εις Έλληνικά Ναυπηγεία, πολύ περισσότερον της Έλευσίνος, λόγω της άσυνέπειας ή όποία δέν δικαιολογείται διά ένα μεγάλο Όργανισμό.

Η πράξις σας αυτή, μάς οδηγεί να άναφερθούμε και δημοσίως εις Ε.Ε.Ε., Ναυτικόν Έπιμελητήριο και «Ναυτικά Χρονικά».

Πρέπει να προσθέσουμε ότι σύμφωνα με τό προαναφερθέν δημοσίευμα της «Ναυτεμπορικής», τό «Ναυπηγεία Έλευσινας» θεωρούν ότι τό πρόβλημα ρευστότητας που αντιμετώπιζον έχει προκληθεί από την μη καίρινη έκ μέρους της ΕΤΒΑ ποσού ενός δις εκατομμυρίου δραχμών που αποτελεί τό υπόλοιπο της συμμετοχής της εν λόγω Τραπεζής στο μετοχικό κεφάλαιο των «Ναυπηγείων Έλευσινας» — ή κρατική επιδότηση

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατά την συνεδρίασιν του Έμπορευγικού Συμβουλίου της 10ης τρέχ. τη προτάσει του Έμπορευγού της Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Τζίφου ένεκρίθη ή νέος Άναγκαστ. Νόμος «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των Έλληνικών πλοίων».

— Κατέρχεται κατ' αὐτάς εις Ελλάδα πρός επίτιμιον έρευναν αντιπρόσωπος του «West of England», του Άλληλασφαλιστικού Όργανισμού εις τον όποιον, ως γνωστόν, τό μέγιστον μέρος της ναυτιλίας μας ασφαλίζεται εναντίον κινδύνων ασθeneιών και άτυχημάτων των πληρωμάτων και έτέρων μικροκινδύνων.

— Πληροφορούμεθα ότι ή εφοπλιστής κ. Άριστ. Ώνάσης παρήγγειλεν εις τά Σουηδικά ναυπηγεία του Γκοταβέρκεν και τρίτον δεξαμενόπλοιο χωρητικότητος 17.000 τόννων d.w. και ταχύτητος 15 μιλίων την ώρα.

— Έδομοσιεύθη Β.Δ. διά του όποιου έγοποτήθη προξενικός λιμενάρχης εις Άμβέρσαν και Ρόττερταμ ή αντιπλοίαρχος - λιμενικός κ. Παν. Άλεξανδράκης αντί του όμοιοβάθμου του κ. Άνδρ. Παπαδοπούλου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 196/15.2.1939)

είναι εύκολότατη λύση ενώ ή προσέλευση έπισκευών και άλλων εργασιών άπαιτεί κόπο, μόχθο και συνέπεια γι' αυτό φαίνεται άποφεύγεται.

ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Οί Άδελφοί Παπαδάκη συνεχίζουν την προσφορά τους προς τό Λιμενικό Σώμα και τον τόπο. Μετά τη δωρεά ενός σύγχρονου ναυαγοσωστικού τύπου ARUN, τό όποιο, ως γνωστόν, έχει ονομασθεί «Άντώνιος Παπαδάκης» προς τιμήν του πατρός των, οι Άδελφοί Παπαδάκη ανέλαβαν τίς δαπάνες για την μετεκπαίδευση τριών λιμενικών αξιωματικών στο ναυαγοσωστικό τύπου ARUN και στο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης της Βρετανικής Άκτοφυλακής. Οί εν λόγω αξιωματικοί που είναι οι άνθυποπλοίαρχοι Ι. Μαντάς, Β. Παρασκευόπουλος και Ν. Μοσχούτης βρίσκονταν από την περασμένη Κυριακή στην Άγγλία προκειμένου να άρχίσουν την εκπαίδευσή τους.

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.**

**MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR**

10th Floor Doña Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τό 'Υπουργείο Έσωτερικών μέ σχετική ανακοίνωσή του δίνει σαφείς καί λεπτομερείς οδηγίες γιά τήν άσκηση του έκλογικού δικαιώματος κατά τίς έκλογές γιά τήν ανάδειξη Εύρωβουλευτών από τούς Έλληνες ναυτικούς οί όποιοί θά βρίσκονται στίς 17 'Ιουνίου, όποτε θά διενεργηθούν οί έκλογές στό έδαφος κράτους - μέλους τής ΕΟΚ.

Οί Έλληνες όμως ναυτικοί δέν θά μπορέσουν νά άσκήσουν τό έκλογικό τους δικαίωμα κατά τίς έκλογές γιά τήν ανάδειξη του έθνικού κοινοβουλίου πού θά διενεργηθούν, όπως έχει ανακοινωθεί, τήν ίδια ήμέρα. Μέ δύο λόγια, οί ναυτικοί μας πού θά βρίσκονται στίς 17 'Ιουνίου στό έδαφος όποιουδήποτε κράτους - μέλους τής ΕΟΚ, έκτός όμως τής Ελλάδος, θά μπορούν νά ψηφίσουν γιά τήν ανάδειξη των Εύρωβουλευτών αλλά δέν θά έχουν δικαίωμα νά ψηφίσουν γιά τήν έκλογή των βουλευτών του έθνικού τους Κοινοβουλίου!

Σημειώνουμε τά άνωτέρω άπλως σάν ένα ακόμη παράδοξο από τά πολλά πού παρατηρούνται στόν τόπο αυτόν καί γιά νά επισημάνουμε ακόμη ότι οί Έλληνες ναυτικοί εξομοιώνονται μέ όλους τούς άλλους Έλληνες άναφορικά μέ τά εύρωπαϊκά τους δικαιώματα, στό έσωτερικό τής χώρας τους όμως θεωρούνται πολίτες δεύτερης κατηγορίας καί

δέν τούς επιτρέπεται νά ψηφίζουν όχι μόνον γιά τήν έκλογή Εύρωβουλευτών αλλά ούτε καί γιά τήν έκλογή βουλευτών γιά τό έθνικό τους κοινοβούλιο!

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ ΙΜΟ

Τό Συμβούλιο του ΙΜΟ τίμησε τόν Γενικό Γραμματέα του κ. C.P. Srivastava, ό όποιος άποχωρεί από τή θέση αυτή στό τέλος του άρξάμενου έτους 1989.

Ο κ. Srivastava κατέχει τή θέση του Γεν. Γραμματέα του ΙΜΟ από τό 1974 επανεκλεγείς έκτοτε τρεις φορές. Ός γνωστόν ό Γ. Γραμματέας είναι ό κινητήριος μοχλός τής Διοικήσεως του Όργανισμού, ό χειριζόμενος τίς εργασίες του στά διαστήματα μεταξύ των Γενικών Συνελεύσεων, οί όποιες συνέρχονται κάθε δύο χρόνια. Η τελευταία, 61η Γεν. Συνέλευση, πού συγκέντρωσε τούς αντιπροσώπους των 32 κρατών - μελών του Όργανισμού, συνήλθε μεταξύ 21-25 Νοεμβρίου 1988 καί εξέφρασε τή λύπη της γιά τήν άποχώρηση του Γεν. Γραμματέα.

Μεταξύ των άλλων ό εκπρόσωπος του Καναδά υπεγράμμισε ότι τά 15 χρόνια τής γραμματείας του Srivastava χαρακτηρίζονται από τά προσόντα πού εύχεται κανείς νά διαθέτουν όλοι οί διεθνείς όργανισμοί. Δηλαδή τό ταλέντο, τή διοικητική ικανότητα, τήν τεχνική δεξιότητα, τόν κοσμοπολιτικό

χαρακτήρα των μελών καί τόν ύψηλό βαθμό διεθνούς συνεργασίας. Έξάλλου πολλοί άλλοι σύνεδροι υπέμνησαν τό ρόλο του Γ. Γραμματέα Srivastava στην ίδρυση καί λειτουργία του Διεθνούς Ναυτικού Πανεπιστημίου του Μάλμο.

Ο νέος Γενικός Γραμματέας, πού δέν έχει ακόμα όριστεί, θά λάβει τήν έντολή γιά μία τετραετία άρχόμενη από τήν 1 'Ιανουαρίου του 1990.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», τό 'Υπουργείο επιδιώκει τήν εξασφάλιση τής δανειοδοτήσεως του ΝΑΤ γιά τήν κάλυψη των άναγκών του καί των υποχρεώσεων του πρós τούς ασφαλισμένους γιά περίοδο έξι μηνών καί όχι ενός μηνός όπως γίνεται μέχρι τουδε. Η σχετική προσπάθεια έχει αναληφθεί από τόν Άναπληρωτή 'Υπουργό κ. Άντώνη Ντεντιδάκη, ό όποιος ταυτόχρονα έχει προωθήσει καί τό θέμα τής αύξήσεως των συντάξεων των πλοιάρχων καί των Α' μηχανικών κατά 5% καθώς καί τής ένεργοποιήσεως του Κεφαλαίου Έπικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών. Τά θέματα αυτά συζητήθηκαν σέ ειδική σύσκεψη πού πραγματοποιήθηκε στίς 18 'Ιανουαρίου στό 'Υπουργείο Έθνικής Οικονο-

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνουμε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

μίας με τη συμμετοχή και του κ. Ντεντιδάκη, ήδη δε, σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», αναμένονται οι σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών κ. Δημ. Τσοβόλα.

Είναι αυτονόητο ότι με την δανειοδότηση του NAT για την κάλυψη των αναγκών του έξι μηνών εξασφαλίζεται πλήρως η απρόσκοπτη και χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση καταβολή των συντάξεων στους συνταξιούχους ναυτικούς καθώς και στους παντός είδους «άλεξιπτωτιστές» που εξακολουθούν να λαμβάνουν συντάξεις χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε μία δραχμή στο Ταμείο. Έπ' αυτού και για να μην υπάρχουν οι παρερμηνείες που κυκλοφορούν υπογραμμίζουμε ότι «άλεξιπτωτιστές» είναι και η αρχή οί Δωδεκανήσιοι — έχει υπολογισθεί σχετικά ότι βάσει της ύπαρξής τους από πολλών ετών νομοθεσίας είναι δυνατόν να συνταξιοδοτηθεί από το NAT χωρίς να εισφέρει ούτε δραχμή ακόμη και σήμερα Δωδεκανήσιοι που κατά την εποχή της ένσωματώσεως ήταν ηλικίας μόλις δέκα ετών! — οι όμογενείς από την Αιγύπτο, την Κωνσταντινούπολη και τη Ρουμανία και τέλος εκείνοι που συνταξιοδοτήθηκαν λόγω άτυχής μοίρας αλλά στο μεταξύ έχουν εξαλειφθεί οι συνέπειες του άτυχισμένου χωρίς όμως παρ' όλα αυτά να διακοπεί η συνταξιοδότησή τους από το NAT ενώ ταυτόχρονα ασκούν άλλο επάγγελμα και ένας από αυτούς απέδειξε ότι ήταν — και ένδεχομενως εξακολουθεί να είναι — επαγγελματίας ποδοσφαιριστής, όπως είχε αποκαλύψει ο πρώην Υπουργός Ναυτιλίας κ. Στάθης Άλεξανδρής, αλλά και εκείνοι που έλαβαν σύνταξη από το NAT βάσει των διατάξεων περί διαδοχικής ασφάλισης αφού έκαναν τυπικά ή ουσιαστικά διετή θαλάσσια υπηρεσία κατά τα τελευταία χρόνια της επαγγελματικής τους ζωής ενώ προηγουμένως ήταν κουρείς, οικοδόμοι, επαγγελματίες, μπακάληδες κλπ. και έπρεπε κανονικά να συνταξιοδοτηθούν μετά το 65ο έτος της ηλικίας τους — αυτά, επαναλαμβάνουμε, για να μην υπάρχουν παρερμηνείες σκόπιμες ή μη και για να μην (μάς) παριστάνουν μερικοί τους ξεπνούς.

ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Αυτή η οργάνωση — ή «Επαναστατική Οργάνωση 1η Μάη» — που ανέλαβε την ευθύνη για τη δολοφονία του αντιπροέδρου του Άρειου Πάγου Άναστ. Βερνάρδου με την προκήρυξη που κυκλοφόρησε και δημοσιεύθηκε αυτούσια στις πολιτικές εφημερί-

δες διατυπώνει δύο φορές αιχμές που προκάλεσαν τη δικαιολογημένη, άλλωστε, ανησυχία του εφοπλισμού.

Για να δικαιολογήσει την επίθεση έναντι του ανωτάτου δικαστικού λειτουργού έγραψε συγκεκριμένα στην αρχή σχεδόν τα εξής:

«Όλες σχεδόν οι εργατικές απεργίες έχουν βγει από τα δικαστήρια των άφεντικών παράνομες και καταχρηστικές. Συνδικαλιστές σέρνονται σε δίκες, φυλακίζονται (όπως π.χ. οι ναυτεργάτες στη Λέσβο), νομιμοποιούνται οι απολύσεις τους».

Και εν συνεχεία με πρόσχημα τα εργατικά ατυχήματα:

«Μόνο το 1987 έχασαν τη ζωή τους 82 εργάτες, ενώ ο συνολικός αριθμός των λεγόμενων εργατικών ατυχημάτων έφτασε τις 8.956. Νωπή ακόμη είναι η φρίκη από το πρόσφατο τραγικό θάνατο των εργατών στη κατ' επανάληψη φονική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Πόσοι από τους πραγματικούς υπεύθυνους για όλα αυτά τα εγκλήματα σε βάρος της εργατικής τάξης τιμωρήθηκαν παραδειγματικά από τη λεγόμενη δικαιοσύνη; Πόσοι εφοπλιστές που βούλιαξαν καράβια για να τα πάρουν «χοντρά» από τις ασφαλιστικές εταιρίες πνίγοντας, Έλληνες και ξένους ναυτικούς ή που ανάγκασαν με την απειλή της απόλυσης και της μαύρης λίστας ναυτικούς να ταξιδέψουν με σαπιοκάραβα — πλωτά φέρετρα (65 νεκροί μόνο το 1988) τιμωρήθηκαν από την καθεστωτική ψευδοδικαιοσύνη; Πόσους ή δήθεν δικαιοσύνη τιμώρησε παραδειγματικά, έστω και με αυτούς τους καθεστωτικούς νόμους, για να μπει ένα φρένο στην άσυδοσία των άφεντινών;»

ΑΝ ΣΥΝΕΧΙΣΘΕΙ Η ΠΑΡΑΚΜΗ

Αναφερόμενος στις επιζήμιες επιπτώσεις τις οποίες άμελλίτως θα υποστεί η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εάν ο κοινοτικός στόλος εξακολουθήσει την απειλητική παρακμή του, ο έκ των μελών της Έπιτροπής Μεταφορών της ΕΟΚ κ. S.C. Davis απαρτίθησε τις ακόλουθες 6 κύριες συνέπειες:

α) αύξηση εξάρτησης της ΕΟΚ από τις υπηρεσίες του εφοπλισμού του τρίτου κόσμου.

β) απώλεια των συναλλαγματικών εσόδων των προερχόμενων άμέσως ή έμμέσως από τη ναυτιλία, με αποτέλεσμα την εξαφάνιση μιάς συναλλαγματοφόρου πηγής άδηλων πόρων αναγκών για το ισοζύγιο πληρωμών της Κοινότητας.

γ) περαιτέρω μείωση της απασχολήσεως άμέσως και έμμέσως, καθώς και της ναυτικής πείρας και ειδικότητας. Πράγμα που θα έπηρεαζε ιδιαίτερα τους ναυτικούς με κίνδυνο να εκλείψουν βαθμιαία οι αξιωματικοί και ύπαξιωματικοί, οι οποίοι ήδη από το 1980 μέχρι σήμερα έχουν μειωθεί κατά το ήμισυ.

δ) ελάττωση των παραγγελιών στα Κοινοτικά ναυπηγεία των οποίων κύριος πελάτης είναι ο εφοπλισμός της Κοινότητας.

ε) περιορισμός της έπιρροής της Κοινότητας στις διαπραγματεύσεις της διεθνούς πολιτικής σε τομείς όπως είναι οι υπηρεσίες των εισαγωγικών μεταφορών και η έπεξεργασία διεθνών κανόνων ναυτικής εργασίας και ασφάλειας.

στ) υποχώρηση τέλους σε επικίνδυνο σημείο του μεγάλου στρατηγικού ρόλου που διαδραματίζουν τα έμπορικά πλοία και τα πληρώματά τους στο σύστημα άμυνας των κρατών — μελών της Κοινότητας.

Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Με τον Κανονισμό 4056 του 1986 η Κομισιόν της ΕΟΚ είχε αντιμετώπισει το θέμα των διεθνών θαλασσίων μεταφορών, με άφετηρία η προορισμός τις χώρες της Κοινότητας, των αναφερομένων ειδικά στις τακτικές γραμμές και τις πρακτικές των Ναυτικών Διασκέψεων (Κόνφερανς). Ήδη με ένα νέο Κανονισμό, τον 4260 του 1988 ρυθμίζει το θέμα των προσφυγών έξ αιτίας σχετικών με ένέργειες των Κόνφερανς, προβλεπομένων από τα άρθρα 4 και 5 του ως άνω πρώτου Κανονισμού.

Ο νέος Κανονισμός, ρυθμίζει λεπτομερώς την όλη διαδικασία άσκήσεως των προσφυγών, προσδιορίζοντας τη μορφή τους, την κατάθεσή τους και τον περαιτέρω χειρισμό τους. Ειδικότερα οι διατάξεις του Κανονισμού προβλέπουν ότι η προσφυγή μπορεί να άσκηθεί από φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δικαιολογεί έννομο συμφέρον. Η προσφυγή πρέπει να ακολουθεί το ειδικό τυπικό που προβλέπει ο Κανονισμός και να συνοδεύεται από τα αναγκαία δικαιολογητικά που θεμελιώνουν την άπατηση ή τις αιτιάσεις κατά της Κόνφερανς και των πράξεών της. Πρό της παραπομπής της προσφυγής στη Συμβουλευτική Έπιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ, η Κομισιόν προχωρεί σε άκροαματική διαδικασία στην οποία ο έγκαλούμενος, δηλαδή η κατηγορούμενη έπιχείρηση ή ένωσή έπιχειρήσεων, οφείλει να καταθέσει γραπτώς τις προτάσεις του εντός όρισμένης προθεσμίας, εκθέτοντας τις επί του θέματος απόψεις του. Μόνον οι προτάσεις αυτές θα ληφθούν υπόψη στην περαιτέρω διαδικασία για την έκδοση της απόφασης.

ΤΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Με στόχο την ύπαυγγή όλων των υπό βρεταννική σημαία πλοίων — και ιδίως των έγγεγραμμένων σε βρεταννικά νηολόγια έκτός του Ήν. Βασιλείου — στο ίδιο επίπεδο ασφάλειας, η Βρεταννική Κυβέρνηση έλαβε δύο βασικά μέτρα σε έκτέλεση του νέου περί ναυτιλίας νόμου (Merchant Shipping Act 1988).

Τό πρώτο μέτρο, του οποίου η έφαρμογή αρχίζει από της 20 Ιανουαρίου, άνοίγει τα νηολόγια της Isle of Man και της Βερμούδας στα πλοία όλων των μεγεθών και τύπων. Τα πλοία που είναι γραμμένα σε νηολόγια των κτήσεων του Στέμματος και των έξαρτημέ-

International

TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

νων περιοχών, μπορούν να φέρουν την βρετανική σημαία εφόσον οι εν λόγω περιοχές έχουν προηγουμένως αποδεχθεί τις 6 μεγάλες ναυτιλιακές διεθνείς συμβάσεις μεταξύ των οποίων η Solas, Marpol και Loadline. Σημειωτέον ότι τον Οκτώβριο του 1988 τα νηολογημένα στην Isle of Man πλοία ανέρχονταν σε 139 συνολικού τοννάζ 3,9 εκατ. τον. d.w. και τα νηολογημένα στις Βερμούδες σε 118 συνολικού τοννάζ 7,2 εκατ. τον. d.w.

Τό δεύτερο μέτρο αφορά τα άλλα βρετανικά νηολόγια, ήτοι: Γιβραλτάρ, Cayman, Anguilla, Virgin Islands, Falkland, Guernsey, Jersey, Montserrat και St. Helen. Προς τό παρόν δεν θά υπάρξει ειδική κατηγορία για τό Χόγκ Κόγκ τό οποίο ήδη αποτελεί μέλος του ΙΜΟ και του ΔΟΕ. Τό υπό βρετανική σημαία τοννάζ του νηολογίου Χόγκ Κόγκ ανέρχεται σήμερα σε 36,6 εκατ. τον. d.w.

Κατά τις δηλώσεις του αρμοδίου Υπουργού τά πλεονεκτήματα του βρετανικού νηολογίου από άποψη ποιότητας, προξενικής εκπροσώπησης και δικαιωμάτων προστασίας από τό Βρετανικό Ναυτικό, θά επιτρέψουν στο συγκρότημα των βρετανικών νηολογίων να παραμείνουν μία ισχυρή δύναμη στο ναυτιλιακό κόσμο του 1990 και πέραν.

ΟΙ ΝΑΡΚΕΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Στή διάρκεια του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου, οι Άγγλοι και οι Γερμανοί πόντισαν χιλιάδες νάρκες κατά μήκος των Νορμανδικών ακτών καθώς και ισάριθμες άλλες έκρηκτικές συσκευές (βόμβες, τορπίλες, κλπ.). Μερικοί τίς ανεβάζουν σε 11 χιλιάδες, προσθέτοντας ότι ή θέση τους είναι ουσιαστικά άγνωστη, γιατί οι μισές τουλάχιστον

ποντίσθηκαν τή νύχτα μέ αεροπλάνο. Η άμωδης φύση του βυθού και τά ισχυρά ρεύματα δυσκολεύουν περισσότερο τά πράγματα, γιατί μία ξεκαθαρισμένη ζώνη μπορεί να παρουσιάσει τραγικές εκπλήξεις λίγους μήνες αργότερα.

Υπολογίζεται ότι από τό 1945 ως σήμερα ή συστηματική ναρκαλιεία στην περιοχή έχει εξουδετερώσει πολύ μεγάλο αριθμό ναρκών, ό οποίος τόν τελευταίο καιρό έφθασε τίς 300 ετησίως. Από αυτές τό ένα τρίτο τουλάχιστον είχαν έπισημανθεί από ψαράδες. Άσχετα πάντως από τούς αριθμούς αυτούς τό βέβαιο είναι ότι τά «αποθέματα» ναρκών και λοιπών συσκευών είναι κάθε άλλο παρά ξεκαθαρισμένα. Καί μολονότι είναι γνωστό ότι λόγω τής παλαιότητάς τους παρουσιάζουν λιγότερο κίνδυνο για τή ναυσιπλοία, έπειδή τό σύστημα πυροδοτήσεως κατά κανόνα δεν λειτουργεί πιά, έν τούτοις είναι βέβαιο ότι διατηρούν έκρηκτικές γομώσεις μέ τεράστια καταστροφική δύναμη.

Γιά τήν πρόληψη άτυχημάτων έκ τής αιτίας αυτής παρέχονται αρμοδίως οι ακόλουθες συστάσεις: Κάθε ύποπτη συσκευή να άναφέρεται άμέσως στίς Ναυτικές ή Λιμενικές Άρχες. Κάθε πλοίο πού έχει στο σκάφος του, στα δίχτυα του ή ρυμουλκεί ύποπτη συσκευή, πρέπει να τή θεωρεί επικίνδυνη και να τή χειρίζεται αναλόγως, να συμμορφώνεται μέ τίς συστάσεις των Άρχων, να μήν εϊσέρχεται σε λιμένα και να μήν πλησιάζει άλλα πλοία. Τέλος στο μέτρο πού είναι δυνατό, ή συσκευή να ρίχνεται στη θάλασσα, κατ' άρχήν σε προκαθορισμένο σημείο, άλλως σε βάθος τουλάχιστον 15 μέτρων και πάντα άφου ληφθεί τό στίγμα τής ακριβούς θέσεώς τής.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Ένας Λονδρέζος δικηγόρος, άσχολούμενος επί 15 χρόνια μέ ναυτικές ύποθέσεις, κυκλοφόρησε πρόσφατα τό πρώτο μυθιστόρημα. Τό βιβλίο τιτλοφορείται «Contraband» και περιγράφει μία ιστορία έκβιασμού και δολοφονίας πού έκτυλίσσεται μέ φόντο τό ναυτιλιακό και ναυτασφαλιστικό σκηνικό τό οποίο θεμελιώνεται στή δικαστηριακή πείρα του συγγραφέα.

Οί κριτικοί του Λονδίνου έγραψαν ότι ό συμπολίτης τους δικηγόρος, — του οποίου ή ιστορία δεν απέχει πολύ τής πραγματικότητας — συμμορφώθηκε μέ τό βρετανικό ρητό πού λέει: «γράφε για ότι ξέρεις». Καί φαίνεται πώς δεν τά κατάφερε άσχημα.

Έμείς δεν ξέρουμε αν έχουμε παρόμοιο ρητό, ικανό να παρακινήσει τούς δικούς μας δικηγόρους στή συγγραφή μυθιστορημάτων. Έχουμε όμως τώρα ναυτιλιακή δύναμη τριπλάσια τής βρετανικής. Γεγονός πού σημαίνει ότι οι ναυτικοί μας κατά τεκμήριο ξέρουν πολύ περισσότερα και πολύ συναρπαστικότερα πράγματα. Υπάρχει βέβαια τό θέμα του συγγραφικού ταλέντου. Άλλά έπ' αυτού μπορεί να τούς παρηγορήσει ό λόγος ένός Άμερικανού συγγραφέα, του Χάουαρντ Φάστ, ό οποίος έλεγε ότι για δύο πράγματα πιστεύουν όλοι οι άνθρωποι πώς έχουν ταλέντο: να γράψουν ένα βιβλίο και να οδηγήσουν ένα στράτευμα.

γνωστος λαθρεπιβάτης δεν είχε επάνω του κανένα έγγραφο πού να υποδηλώνει τήν ταυτότητά του και από τά ρούχα του είχε άφαιρέσει κάθε έπιγραφή ή άλλο στοιχείο πού θά μπορούσε να άποτελέσει ένδειξη τής ένθιότητάς του ή έστω τής χώρας όπου ζούσε μέχρις ότου μάς επέλεξε για ... συγκατοίκους του. Καί έπειδή αυτά δεν είναι αρκετά στοιχεία μυστηρίου, ό λαθρεπιβάτης μας, άλλως πώς Γιώργος, όπως τόν βάφτισε τό πλήρωμα, ήταν σιωπηλός. Τελείως σιωπηλός. Από τόν Σεπτέμβριο μέχρι πρίν λίγες μέρες πού τό μυστήριο λύθηκε, κανείς δεν άκουσε τή φωνή του!

Όλο αυτό τό διάστημα χρησιμοποιήσαμε όλα τά μέσα πού μπορούσαμε να φανταστούμε για να ανακαλύψουμε τήν ταυτότητά του. Ψυχίατροι και παθολόγοι, ιερείς και άστυνομικοί τόν έπισκέπτονταν στα διάφορα λιμάνια σε μία προσπάθεια να καταλάβουν ποιός είναι και τό επιδιώκει. Κανένα αποτέλεσμα. Άκόμη και ή Ειδική Υπηρεσία του ΟΗΕ. Άκόμη και ή INTERPOL. Κανείς δεν ήταν σε θέση να μάς βοηθήσει. Καί φυσικά καμιά χώρα δεν τόν δεχόταν. Ούτε οι Κυπριακές Άρχες στίς όποιες άποτανθήκαμε δεδομένου ότι τό πλοίο είναι υπό Κυπριακή σημαία.

Ό λαθρεπιβάτης μας ήταν ό «κανένας». Οί άρχες στα διάφορα λιμάνια όχι μόνο δεν επέτρεπαν τήν άποβίβαση του, αλλά μάς ύποχρέωναν να χρησιμοποιούμε φύλακες ώστε να μήν άποδράσει. Συνολική δαπάνη για τούς πέντε μήνες «φιλοξενίας» περίπου 10.000 δολάρια.

Η ΑΝΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΚΑΤΑΝΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφέρομαι στο άρθρο του Άναπληρωτή Υπουργού Ε.Ν. κ. Α. Ντεντιδάκη, τό όποιο καταχωρήσατε στο τεύχος σας τής 15ης Ιανουαρίου.

Αν και δεν μέ εκπλήττει ότι ό κ. Άναπληρωτής Υπουργός πρίν ή θερμάνει τήν καρέκλα του συμπεραίνων έπιρρίπτει όλες τίς ευθύνες για τό κατάντημα του Ν.Α.Τ. στην «Επάρτη Δεξιά», μέ ξενίζει πού δεν κάνει καμιά άπολύτως μνεία για τό τί άπέγινε τό πιστωτικό ύπόλοιπο των 360 εκατομμυρίων δολλαρίων πού είχε τό Ν.Α.Τ. τό 1981. Λησμονεί έπίσης ό κ. Ντεντιδάκης τό τελικό πλήγμα πού δόθηκε στο Ν.Α.Τ. μέ τήν περίφημη «ΑΝΑΚΛΑΣΗ» ή όποία έχρύσωσε τίς Άεροπορικές Έταιρίες και έγινε έπίσης ή αίτία φυγής πολλών πλοίων.

Τέλος θεωρώ άναγκαίο να ζητηθεί από τόν κ. Άναπληρωτή Υπουργό να σχολιάσει τό άρθρο του κ. Γιάννη Γκούμα πού δημοσιεύεται στο ίδιο τεύχος.

Μετά τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
Έφοπλιστής

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Επιθυμούμε μέσω των «Ναυτικών Χρονικών» να πληροφορησόμε τούς συναδέλφους μας για τό ακόλουθο πρωτοφανές περιστατικό τό όποιο συνέβη στο ύπό τή διαχείρισή μας Δ/Π «Johnny Two».

Ενώ ή συνήθης έμπειρία όλων μας είναι να μεταφέρουμε συνεχώς λαθρεπιβάτες οι όποιοι προέρχονται από χώρες τής Ανατολικής ή τής Δυτικής Άφρικής, τόν περασμένο Σεπτέμβριο, εις τό «Johnny Two» άνακαλύφθηκε λαθρεπιβάτης λευκός και μάλιστα βορειο-ευρωπαίος. Ήταν φανερό ότι είχε έπιβιβασθεί είτε εις Άμβέρσα είτε εις Felixstowe δεδομένου ότι αυτά ήταν τά μόνα λιμάνια όπου είχε καταπλεύσει τό πλοίο. Ό ά-

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Τελικώς, τό θέμα άρχισε νά άποκτά δημοσιότητα στόν τύπο καί τήν τηλεόραση τής 'Αγγλίας καί οί δικηγόροι του CLUB, οί όποιοι όλον αυτόν τήν καιρό προσπαθούσαν νά βρούν λύση, κατόρθωσαν νά άποσπάσουν τήν άδεια τών 'Αρχών εις Felixstowe γιά τήν μεταφορά του σέ ψυχιατρική κλινική γιά εξετάσεις. 'Αν καί αυτό δέν απέδιδε τίποτε, ό λαθρεπιβάτης μας θά επέστρεφε καί πάλι στό πλοίο μετά από δύο μήνες. Καί τότε τό μυστήριο λύθηκε, πάντοτε μέσα σέ άπόλυτη σιωπή: ό λαθρεπιβάτης μας ζήτησε χαρτί καί μολύβι (μέ νοήματα βέβαια) καί έγραψε τό όνομά του, τήν διεύθυνσή του καί τό τηλέφωνό του. Είναι Γερμανός καί ζούσε σ' ένα χωριό κοντά στά 'Ελβετικά σύνορα. Τά στοιχεία επιβεβαιώθηκαν άμέσως από τήν σύζυγό του ή όποία έπληροφόρησε τούς δικηγόρους ότι ό άνδρας τής είχε εξαφανιστεί τόν περασμένο Αύγουστο καί ότι είχε πάντοτε ψυχολογικά προβλήματα. Φυσικά τό Club φρόντισε άμέσως γιά τόν επαναπαρισμό του καί ήδη βρίσκεται στό σπίτι του από τίς 2 Φεβρουαρίου.

'Ηταν μιά άκόμη 'βαπορίσια' ιστορία πού μοιάζει φανταστική.

Φιλικά
DIORYX MARITIME CORPORATION

9.2.89

Σημ. Συντ.: 'Η άνωτέρω ιστορία άποτελεί άφ' έαυτής μιά ουσιαστική άπάντηση στά φληναφήματα καί τίς πρόσφατες συστάσεις τής διοικήσεως τής 'Ενώσεως Ναυτών γιά τή συμπεριφορά έναντι τών λαθρεπιβατών. 'Επί πλέον δείχνει καί τά άπρόοπτα προβλήματα πού άναφύονται κάθε μέρα στά πλοία καί τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά καί τίς επιβαρύνσεις στις όποιες υποβάλλονται χωρίς νά ευθύνονται.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Κυρία Διευθυντά,

Βασικό προσόν τής προόδου κάποιου ατόμου, κάποιας επιχείρησης, κάποιου Κράτους είναι ό στόχος, ό προγραμματισμός, ό ξεκάθαρος καί άταλάντευτος προσανατολισμός σέ κάποια σχέδιο πού θά μελετηθεί προηγουμένως σφαιρικά, έμπεριστατωμένα καί διεξοδικά σέ όλες του τίς λεπτομέρειες καί μετά θά γίνει όρόσημο τέτοιο, πού όλοι οί παράγοντες θά πρέπει νά καταβάλλουν όλες τους τίς δυνάμεις γιά τήν πραγμάτωση αυτού του στόχου-όρόσημου.

'Ετσι κάνουν τά επιτυχημένα άτομα, έτσι κάνουν οί σωστοί επιχειρηματίες, έτσι κά-

νουν οί σωστοί Κυβερνώντες.

'Εμείς πήγαμε άπροετοίμαστοι στό Λονδίνο γιά τόν IMO όπου άποφασίστηκε καί γιά τό μέλλον τών 'Ασυρματιστών. Τό YEN καί τό ύπουργείο 'Επικοινωνιών, παρά τίς πιέσεις από τήν ΠΕΡΡΑΕΝ δέν έχουν ακόμα ξεκαθαρίσει τίς θέσεις τους σχετικά μέ τό τί θά κάνουν γιά τούς 'Ασυρματιστές. Πράγμα πού έπρεπε νά είχε μελετηθεί διεξοδικά καί νά είχε παρθεί άπόφαση πριν νά πάμε στό Λονδίνο. Κι αυτό γιάτί;

Γιατί ήσαν γνωστές οί θέσεις πού θά επικρατούσαν εκεί μιά καί ήξεραν όλοι ποιοί τίς υποστηρίζουν καί πόσοι είναι αυτοί.

Τώρα άφήνουν στήν επιθανάτια άγωνία 3.500 περίπου 'Ασυρματιστές πού περιμένουν νά άκούσουν τίς σκέψεις τό Κράτος γιά τό μέλλον τους. Παράλληλα όμως, βάζουν στίς Σχολές καί άλλους μελλοντικούς άνεργους καί τούς διδάσκουν ένα έπάγγελμα πού δέν θά ύφίσταται μετά από 3-5 χρόνια.

Κι άς μή μιλάμε γιά ραδιοηλεκτρονικούς συντηρητές - έπισκευαστές καί άλλα τέτοια φαιδρά. Δέν γίνεται κανείς όσο κι αν προσπαθήσει ούτε έπισκευαστής ούτε σωστός συντηρητής μέσα σέ τόσο λίγο χρονικό διάστημα, γιά τόσο πολλά ηλεκτρονικά μηχανήματα πού τά πλοία εξοπλίζονται σήμερα καί αν ακόμα γίνει σήμερα, θά είναι άχρηστος αύριο αν κοιτάξουμε τήν καλπάζουσα εξέλιξη τής ηλεκτρονικής. Βιάστηκε ή προηγούμενη Διοίκηση τής ΠΕΡΡΑΕΝ νά αλλάξει τόν τίτλο του Σωματείου, λές καί αυτό ήταν τό πρώτο βήμα πού έπρεπε νά κάνει. Νά λεγώμαστε στά χαρτιά ραδιοηλεκτρονικοί καί άς μή ξέρομε νά έλέγχομε ένα τρανζίστορ.

'Οχι, πρώτα έπρεπε νά μάθουμε, νά γίνουμε τέτοιοι, καί μετά νά πούμε τώρα είμαστε έτοιμοι νά αναλάβουμε τέτοια καθήκοντα. 'Εκτός καί αν είναι ή ήταν ύπέρμαχοι του «είσαι ό,τι δηλώσεις».

Εύκολο νά πάρεις σάν άτομο μιά άπόφαση καί μετά νά τήν άναίρεσεις. Τά αποτελέσματα θά τά έπωμισθεις ό ίδιος.

'Αν μιλάμε όμως γιά Κράτος, μιά άπόφαση καί μιά άναίρεση δέν θά πρέπει νά είναι ούτε εύκολη ούτε καί πρόχειρη, γιάτί τά άποτελέσματα, τά όλέθρια κάποτε άποτελέσματα, δέν τά έπωμίζεται τό Κράτος σάν έξουσία, άμέσως, τά έπωμίζεται ή μερίδα του Λαού γιά τήν όποία παίρνει τίς άποφάσεις ή άναίρει τίς ληφθείσες άποφάσεις. Αυτό είναι μιά τεράστια ευθύνη τών Κρατικών παραγόντων τήν όποία θά πρέπει νά τήν αναλαμβάνουν μέν, αλλά όχι άτιμωρητί.

'Επαιξα κι έχασα, είπε, ξείπα, ύποσχέθη-

κα τό άναίρω.

'Οχι, Κύριοι. Τό Κράτος πρέπει νά έχει άταλάντευτες θέσεις, κρουσάλλινες άπόψεις, πάγια διαυγή προγράμματα πού μελετήθηκαν εξονυχιστικά προηγουμένως καί νά μή πειραματίζεται σέ θέματα πού θίγουν καίρια τό Λαό.

Μιά συμφωνία — είπε κάποιος — γιά νά είναι στέρεη, θά πρέπει καμιά πλευρά νά μήν είναι άδικημένη. Καί μιά άπόφαση κρατικών φορέων γιά νά είναι στέρεη πρέπει νά μήν καταποντίζει, όχι άπλώς νά μήν άδικεί, νά μήν καταστρέφει τήν μερίδα εκείνη τών πολιτών γιά τήν όποία άγόγγυστα άποφασίζει.

Αυτό πού μιλούν σκληρά, δέν τό κάνουν ούτε από άντιπολιτευτική σκοπιμότητα, ούτε από κανενός είδους έμπάθεια — σέ τί άραγε; — ούτε από προσωπικές μικροσκοπιμότητες, ούτε κάνουν τήν κριτική γιά τήν κριτική.

Τό κάνουν από ένδιαφέρον, από άγάπη, από άγωνία γιά τόν άξιοθαύμαστο αυτόν κλάδο πού επί σειρά δεκαετιών ύπηρετούσε καί ύπηρετεί όχι μόνο τήν Ναυτιλία σάν επιχείρηση, αλλά ύπιστους πανανθρώπινους σκοπούς, τήν ίδια τή ζωή τών ναυτικών, τήν έπαφή μέ τούς δικούς τους καί θυσιάσθηκαν σέ εποχές δύσκολες γιά τήν ανθρωπότητα, γιά νά σώσουν τούς συνανθρώπους των. Τό κάνουν γιά τούς νέους πού πάνε νά ακολουθήσουν αυτόν τόν κλάδο που ψυχοραγεί, τό κάνουν γιά τήν ίδια τέλος τήν Πατρίδα τους, γιά τήν Ναυτιλία τής πού τήν έζησαν καί είδαν ένα καλοσσοό μέ 3.500 πλοία πού είχαν τήν γαλανόλευκη στίς 3.500 πρύμνες τους, καί τώρα ψάχνουν νά βρούν κάποια 'Ελληνική σημαία στά λιμάνια καί βλέπουν 'Ελληνικήτητα όνόματα πλοίων μέ σημαίες πολύχρωμες, εκτός τής 'Ελληνικής, τής δικής μας πού συμβολίζει τό χρώμα του ούρανού, — του δικού μας ούρανού καί τής δικής μας θάλασσας — καί τών άφρών τών κυμάτων — τών δικών μας κυμάτων.

'Εχομε ξαναπεί, οί 'Εφοπιστές έχουν πάγιες θέσεις σάν επιχειρηματίες:

Νά κερδίσουν.

Οί ναυτικοί, έχουν πάγιες θέσεις: Νά ζήσουν.

Γιατί τό Κράτος νά μήν έμπεδώσει κάποιες πάγιες θέσεις μετά τών χρόνων πειραματισμούς;

ΝΙΚΟΣ ΚΑ'Ι'ΜΑΚΗΣ
'Ασυρματιστής

Κόρπους Κρίστις, 'Ιανουάριος 1989

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:
John Laing
(Strike Club Management) Ltd

ADMINISTRATIVE OFFICE:
29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Please send me a copy of 'The Strike Club' 1987/88 Annual Report and Accounts and current Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

'Επιτακτική ανάγκη έλληνοποίησης του στόλου

(Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ κ. ΒΑΣ. ΣΑΡΑΝΤΙΤΗ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ)

Κυρίες και Κύριοι,

Θέλω νά ευχαριστήσω τόν Πρόεδρο καί τά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Λέσχης γιά τήν οργάνωση της εκδήλωσης αυτής πού μου δίνει τήν εύκαιρία της επικοινωνίας καί συζήτησης μέ ένα άκροατήριο ύψηλης στάθμης καί διεθνώς καταξιωμένο.

Θέλω επίσης νά εκφράσω τήν χαρά μου πού ή Ναυτιλία μας προοδεύει καί πρωταγωνιστεί ξανά μετά από τή μακρά δοκιμασία της κρίσης πού πέρασε.

Σάν αρμόδιος Υπουργός αισθάνομαι τό βάρος των υποχρεώσεών μου απέναντι σέ ένα τόσο σημαντικό καί ευαίσθητο τομέα, όπως είναι ή 'Εμπορική μας Ναυτιλία, παράλληλα όμως, πιστεύω ότι συμφωνείτε καί σείς πώς οί υποχρεώσεις αυτές είναι κοινές καί μέ κοινές προσπάθειες μόνο μπορούμε νά οργανώσουμε τήν άμυνα της ελληνικής σημαίας.

Γιατί άν ή πρόοδος του στόλου μας έξαρτιόταν μόνο από τόν Διοικητικό φορέα σās διαβεβαιώνω, ότι τώρα δέν θά μιλούσα γιά τίποτε άλλο παρά μόνο γιά μέτρα καί λύσεις.

Οί έμπειρίες του παρελθόντος είναι νωπές, τό μέλλον διαγράφεται θετικό, ή παγκόσμια ναυτιλία άνασυντάσσεται καί ή 'Ελληνική Ναυτιλία πρέπει νά χαράξει μιά νέα πορεία γιά τήν αντιμετώπιση των άναμενόμενων εξελίξεων.

Θέματα όπως ή πραγματική έδρα της επιχείρησης, ή έθνικότητα του ναυτεργατικού δυναμικού καί ή σημαία του πλοίου είναι επιλογές ζωτικής σημασίας όχι μόνο γιά τούς "Ελληνες αλλά καί γιά τούς ξένους επιχειρηματίες.

Η 'Ελλάδα καί ιδιαίτερα ό Πειραιάς είναι ιδανικός τόπος εγκατάστασης γιά ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η γεωγραφική θέση, τά χαμηλά διοικητικά έξοδα, ή ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού καί τό σταθερό θεσμικό πλαίσιο αποτελούν τήν βάση γιά τίς διεθνείς εργασίες του "Ελληνα έφοπλιστή.

"Αλλωστε όπου άλλου καί άν πάει ό "Ελληνας δέν παύει νά είναι μετανάστης καί σάν τέτοιος θ' αντιμετωπίζεται από τούς ξένους.

Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί ό τελευταίος θόρυβος γιά τήν επικείμενη φορολόγηση των "Ελλήνων έφοπλιστών του Λονδίνου.

Τό ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό ικανό σέ μέγεθος καί επαγγελματική κατάρτιση έδωσε τήν ώθηση της Ναυτιλίας μας καί από μέσα του ξεπήδησε ό μεγαλύτερος αριθμός των έφοπλιστών καί των σημερινών στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.



Η ελληνική σημαία προστάτευσε καί προστατεύει μέ κάθε δύναμη τό ελληνικό πλοίο καί αποτελεί τήν πρωτοπορία στο διεθνή στίβο.

Η 'Εμπορική Ναυτιλία καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του ελλείματος του εμπορικού μας ισοζυγίου.

Η είσοδή όμως συναλλάγματος σέ σχέση μέ τόν όγκο της 'Ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι χαμηλή, κ' αυτό οφείλεται στην έλλειψη δεσμών της ναυτιλίας μέ τήν 'Εθνική Οικονομία.

Έχω ξαναπεί ότι τό ελληνικό πλοίο χρηματοδοτείται, κατασκευάζεται, ασφαλίζεται, επισκευάζεται, έφοδιάζεται, άπασχολείται, καί τέλος διαλύεται στο έξωτερικό.

Οί μόνες έπομένως σημαντικές πηγές ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι τά 'Ελληνικά πληρώματα καί ή έδρα μέ τήν έννοια της εγκατάστασης στην 'Ελλάδα.

"Αν ό "Ελληνας έφοπλιστής συνεχίζει νά βλέπει μέ δυσπιστία τόν 'Εθνικό του Χώρο ή συρρίκνωση του 'Ελληνικού νηολογίου καί του ναυτεργατικού δυναμικού θά οδηγήσει σύντομα τήν 'Ελληνική σημαία σέ μιά άσήμαντη δύναμη.

Βέβαια οί πρωτοβουλίες άνήκουν στόν επιχειρηματία καί πρέπει νά βρίσκονται στό χέριο του αποτελεί όμως βασική αρχή ότι γιά νά κινηθεί κάτι χρειάζεται βάση καί όσο πιά γερη είν' ή βάση τόσο πιά ψηλά μπορεί νά φτάσει. "Αλλωστε γιά κάθε άνθρωπο ασφαλές στερως τόπος των έξορμήσεών του εί-

ναι ή πατρίδα του.

Δέν επικαλούμαι τόν συναισθηματισμό ή τόν πατριωτισμό σας γιά τήν αύξηση της είσοδής συναλλάγματος ή τήν αύξηση του όγκου του 'Ελληνικού νηολογίου. Όμως θά προσπαθήσω νά εξηγήσω γιατί τό γενικότερο συμφέρον του "Ελληνα πλοιοκτήτη βρίσκεται στην ελληνική σημαία καί όχι στην σημαία εύκαιρίας.

Είναι γεγονός ότι ό ναυτιλιακός κόσμος της 'Ελλάδας εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο τήν αύξημένη ζήτηση θαλασσίων μεταφορών στην μεταπολεμική περίοδο καί μέ τεράστια άλματα δημιούργησε τόν πρώτο στόλο του κόσμου.

Παράλληλα δημιουργήθηκε καί τό μεγαλύτερο ναυτεργατικό δυναμικό του κόσμου αφού οί "Ελληνες ναυτικοί έφτασαν νά αριθμούν πάνω από εκατό χιλιάδες.

Η κρίση πού ακολούθησε απέδειξε ότι ό 'Ελληνικός στόλος δέν είχε τήν άνάλογη βάση γιά τό μέγεθος του καί έτσι πραγματοποίησε τίς πιά δυσάρεστες πρωτιές στο παροπλισμό καί στίς διαλύσεις.

Έπακόλουθα ήταν ή φοβερή άνεργία των ναυτικών, ή πολυάριθμη έξοδος από τό ναυτικό επάγγελμα, ή μείωση του συναλλάγματος καί γενικά ό πανικός καί ή απόγνωση πού όδήγησε τόν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων στίς σημαίες εύκαιρίας. Αυτή ή σκληρή δοκιμασία ύπηρξε ένα μάθημα γιά όλους, τήν Πολιτεία, τούς Ναυτεργάτες καί τόν 'Εφοπλισμό.

"Αν στην περίοδο κρίσης ή καταφυγή στην σημαία εύκαιρίας αποτέλεσε μιά λύση, δέν μπορώ νά δεχθώ ότι ή λύση αυτή είναι μόνιμη γιά τόν "Ελληνα πλοιοκτήτη.

Η ήγεσία του έφοπλισμού μέ αρκετά επιχειρήματα καί πολύ έπιμονή έστίασε τό θέμα της ανταγωνιστικότητας του πλοίου στο κόστος πληρώματος.

Η κυβέρνηση προσπάθησε καί προσταθεί νά αποδείξει ότι υπάρχουν καί άλλα κόστη του πλοίου καί της 'Επιχείρησης μεγαλύτερου οικονομικού ενδιαφέροντος πού μπορούν νά συμπεσθούν, άν ή Ναυτιλία άποκτήσει μονιμούς καί περισσότερους δεσμούς μέ τόν έθνικό χώρο, αυτό δηλαδή πού έμεις ονομάζουμε ΕΛΛΗΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.

Παρόλα αυτά λόγω της κρίσης καί της δυσπιστίας πού αντιμετωπίσαμε προχωρήσαμε στην ίκανοποίηση του αιτήματος του έφοπλισμού χωρίς βέβαια νά παραγνωρίσουμε τά συμφέροντα των εργαζομένων.

“Ό,τι ήταν δυνατόν να γίνει έγινε στη μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων και έπετράπη ακόμα και η χρησιμοποίηση άλλοδαπών με διμερείς συμβάσεις.

Μεταμορφώσαμε τον Διοικητικό Φορέα από Χωροφύλακα σε Συνεργάτη και συμπαραστάτη του ελληνικού πλοίου.

Τώρα θα συνειδητοποιηθεί απ’ τον έφοπλισμό ή ανάγκη έλληνοποίησης του στόλου ή θα συνεχιστεί το παλιό καθεστώς που όδηγεί στον αφανισμό των Έλληνικών πληρωμάτων και της ελληνικής σημαίας με την ένταξη του ελληνικού στόλου στις σημαίες ευκαιρίας.

Γνωρίζω ότι υπάρχει μία διαφορά της τάξης των εκατό χιλιάδων δολλαρίων στο κόστος πληρώματος σε έτήσια βάση ανάμεσα στην ελληνική σημαία και στις σημαίες ευκαιρίας, και αν δεχτούμε ότι στην περίοδο της κρίσης το ποσό αυτό ήταν σημαντικό, σίγουρα σήμερα δεν είναι.

Διότι υπάρχουν ύψηλά έσοδα και οι απώλειες χρόνου από κακή συντήρηση, από συχνότητα έπισκευών από γενικότερη έλλειψη πείρας και απόδοσης μεταφράζονται σε πολύ μεγαλύτερες διαφοράς οικονομικών πόρων.

“Ετσι το ελληνικό πλοίο έχει αποδεδειγμένα το χαμηλότερο κόστος πληρώματος ανάμεσα στους σημαντικούς έθνικούς στόλους και η διαφορά από το κόστος της σημαίας ευκαιρίας υπερκαλύπτεται από την ποιότητα των ελληνικών πληρωμάτων τουλάχιστον όταν η αγορά είναι καλή.

“Η σοβαρή συμμετοχή του Έλληνα πλοιοκτήτη στις σημαίες ευκαιρίας περίπου είκοσι - είκοσι πέντε στα εκατό, έπιδρά άρνητικά στα συμφέροντά του γιατί ώριοποιεί με την πείρα του, τη φήμη του και την ποιότητά του την εικόνα της σημαίας ευκαιρίας, ένισχύει τον όγκο της και δημιουργεί νέους ανταγωνιστές άφου με το ελληνικό κόστος λει-

τουργούν άτυπες σχολές ναυτικών και έφοπλιστών για τις Φιλιππίνες και άλλες Χώρες.

“Αν ή σημαία ευκαιρίας που αποτελεί τό ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου δεν υπήρχε ή ήταν σε άσημαντο μέγεθος τότε το όριο του ανταγωνισμού θά ήταν ή ελληνική σημαία, και φυσικά ο Έλληνας θά έβγαине από τη κρίση γρηγορότερα και με μικρότερες απώλειες.

“Αν αντίθετα όλοι οι έθνικοί στόλοι καταφύγουν στη σημαία ευκαιρίας το κόστος πληρώματος θά είναι ίδιο για όλους τους πλοιοκτήτες και έπομένως διαφορές θά υπάρχουν μόνον — στις άλλες θέσεις κόστους. Και εκεί ο Έλληνας θά χαθεί ή τουλάχιστον δεν θά είναι ανταγωνιστικός λόγω ύψηλου δανεισμού, ασφαλίστρων και άλλων έξόδων. Μόνο στα διοικητικά έξοδα και γενικότερα στα ώφέλη της ελληνικής έδρας θά διαφέρει, αν βέβαια τότε ή Πολιτεία δεχθεί τά υπό ξένη σημαία πλοία να διαχειρίζονται από την Ελλάδα.

Μπροστά στον έπεκτατισμό της σημαίας ευκαιρίας σε βάρος των έθνικών νηολογίων οι αναπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες δημιούργησαν εντός της επικρατείας τους τά παράλληλα νηολόγια με τά όποια παρέχουν στους έφοπλιστές τους, συνθήκες ανάλογες με αυτές των σημαίων ευκαιρίας.

Σ’ αυτή τη λύση κατέφυγαν ή Ισπανία, ή Γαλλία, Νορβηγία, Δανία και Γερμανία. “Ηδη τό Διεθνές Δανέζικο νηολόγιο αντιπροσωπεύει τό 5,4% του στόλου της Κοινότητας σε βάρος του έθνικού νηολογίου της Δανίας που μειώθηκε 83% από τον προηγούμενο χρόνο.

Κύρια χαρακτηριστικά των θυγατρικών νηολογίων είναι:

— “Η τυπική διατήρηση του γνήσιου θεσμού, σημαία και διοικητική έξάρτησή

— Χαμηλή φορολογία

— Έλεύτερη άπασχόληση των άλλο-

δαπών σε όλες τις ειδικότητες εκτός πλοιάρχου.

Τό νέο αυτό καθεστώς προκαλεί ανισότητα στους όρους έκμετάλλευσης και συνεπώς στρέβλωση του ανταγωνισμού όπως ακριβώς και οι σημαίες ευκαιρίας. Και για τις Χώρες μέλη της Κοινότητας δημιουργείται ένδεχομένως σύγκρουση με τις διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης περί ανταγωνισμού και κρατικών ένισχύσεων.

Στόν έπόμενο κύκλο ύφεσης αν ή σημαία ευκαιρίας και τά παράλληλα νηολόγια συνεχίσουν να έξαπλώνονται, θά έπιβώσουν μόνον οι έταιρίες με μέγала ποσά ίδιων κεφαλαίων και σ’ αυτή τη περίπτωση τις μεγαλύτερες πιθανότητες έχουν οι “Αμερικανοί, οι “Ιάπωνες, και οι Εύρωπαίοι ανταγωνιστές μας.

Διότι δεν είναι μουσικό ότι και στη σημαία ευκαιρίας ή μάχη δίνεται ακόμα με “Ελληνες αξιωματικούς και όχι με τό ύψος των ίδιων κεφαλαίων.

“Ο Έλληνας ναυτικός και τό θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα αποτελούν μέχρι σήμερα τό συγκριτικό πλεονέκτημα του Έλληνα πλοιοκτήτη. “Ας μή γελιόμαστε, ή σημαία ευκαιρίας είναι ουσιαστικά μία τρύπια όμπρέλλα για τον Έλληνα.

Τό έρώτημα που γεννάται μετά απ’ όλα αυτά είναι, αν υπάρχουν περιθώρια ακόμα για την ελληνική ναυτιλία ή θά χαθεί στη δίνη της σημαίας ευκαιρίας.

“Η άπάντηση είναι θετική αν συμφωνήσουμε όλοι οι παράγοντες της Ναυτιλίας ή μάχη του μέλλοντος να την δώσουμε κάτω από την Έλληνική σημαία. Μέσα στον έθνικό χώρο και διά μέσου αυτού στην Εύρωπαϊκή Κοινότητα και τους Διεθνείς “Οργανισμούς είναι θέμα χρόνου να συρρικνωθούν οι αντίπαλοί μας και να ανακτήσει ή ελληνική σημαία ή πρωτοπορία της στον παγκόσμιο στίβο.

“Η άποψη της Κυβέρνησης είναι ότι ή Έλληνική ναυτιλία πρέπει να έλληνοποιηθεί αποκτώντας περισσότερους και μονιμότερους δεσμούς με την Έθνική Οικονομία.

Βεβαίως δεν λησμονείται ότι ο χαρακτήρας της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι διεθνής και άσφυκτιά κάτω από στενά έθνικά πλαίσια.

Τώρα που ξεπεράστηκε ή κρίση τώρα που ανακατατάσσεται ή παγκόσμια Ναυτιλία, έπιβάλλεται οι φορείς να βρουν κοινή βάση με την Πολιτεία και τους έργαζόμενους, μία μακροπρόθεσμη συνεργασία και σχεδιασμό, και για να χαραχθεί μία έπιθετική πολιτική.

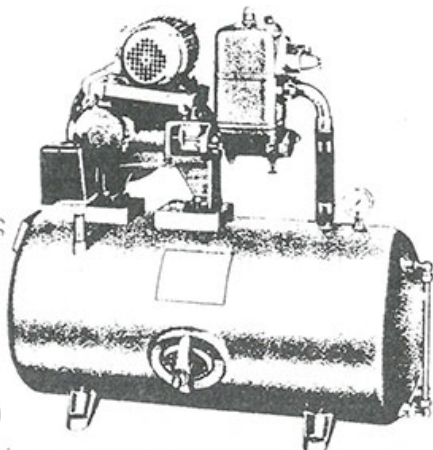
“Η ναυτιλιακή έπιχείρηση είναι έντασης παγίων στοιχείων, άπαιτεί τεράστια κεφάλαια, μέχρι σήμερα είναι προσωποπαγούς χαρακτήρα και άντλει τό μεγαλύτερο μέρος των αναγκών της με δανεισμό από τό διεθνές τραπεζικό σύστημα. “Η πρόσφατη κρίση έβγαλε στην έπιφάνεια τις αδυναμίες της ελληνικής ναυτιλίας και όπως είχα πει στην όμιλία

ΕΜΒΟΛΟΦΟΡΑ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΙΕΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

για νερό οικιακής και βιομηχανικής χρήσης, Δυτ. Γερμανίας τύπου L & LG

Πλεονεκτήματα

- Αναρρόφηση μέχρι 8m (26 feet)
- Εντελώς αθόρυβη λειτουργία
- Βαλβίδες χωρίς ελατήρια
- Όλα τα μοντέλα με ρουλεμάν
- Ενσωματωμένη βαλβίδα ασφαλείας SIOS
- Έτοιμο προς εκκίνηση
- Οικονομία χώρων εγκατάστασης
- Απλά στην συντήρηση
- Πολύ μικρή κατανάλωση ενεργείας σε σχέση με τα αντίστοιχα φυγοκεντρικά.
- Οριζόντια ή κατακόρυφα πιεστικά δοχεία με δείκτη στάθμης (θεατός έλεγχος αέρα)



Για περισσότερες πληροφορίες τηλεφωνήστε μας

Αντήλητική Ελλάδα

ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7 και ΔΟΙΡΑΝΗΣ ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 9569822 - 9568156 ΤΕΛΕΧ 222772 ABSH GR.

μου τό '84 «τήν εξάρτηση του ελληνικού πλοίου από τό εξωτερικό καί τήν ασύνδετη σχέση του μέ τό έσωτερικό».

Η εξάρτηση τής ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας από τίσ Τράπεζες τήν περίοδο πού πέρασε ήταν συγκλονιστική.

Τώρα πολλοί έφοπλιστές άντελήφθησαν τά πλεονεκτήματα τής κεφαλαιαγοράς καί προσανατολίζονται στήν είσαγωγή εταιριών τους στό Χρηματιστήριο τής Νέας Υόρκης καί τών Βρυξελλών. Έτσι άντικαθιστούν τό ξένο κεφάλαιο μέ μετοχές καί έξοικονομούν από τόκους πολύ περισσότερα χρήματα από όσα έξοικονομούν μέ τήν απομάκρυνση τών ελληνικών πληρωμάτων διατηρώντας ταυτόχρονα τήν ποιότητα πού αποτελεί κεφάλαιο άνυπολογίστου αξίας γιά τόν Έλληνα έφοπλιστή.

Επί πλέον άνεξαρτοποιούνται από τούς δανειστής πού στίς ύφέσεις γίνονται δικαιολογημένα ή άδικαιολόγητα οί απόόλυτοι ρυθμιστές.

Όπως είναι γνωστό κατά τή διάρκεια τής πρόσφατης κρίσης ναυτιλιακές εταιρίες μέ χαμηλό κόστος δανεισμού όχι μόνο επέζησαν αλλά άνανέωθηκαν καί άναπτύχθηκαν.

Η Έλληνική λοιπόν άπάντηση στό νέο καθεστώς τών παραλλήλων νηολογίων καί του έπεκτατισμού τής σημαίας εύκαιρίας είναι: είσαγωγή μετοχών ναυτιλιακών εταιριών στό Χρηματιστήριο.

Μέ τόν τρόπο αυτό ανοίγουν οί πύλες του Έθνικού χώρου γιά τήν Έλληνοποίηση τής Ναυτιλίας καί δημιουργείται ροή ξένων κεφαλαίων άφου ύπάρχει μεγάλος αριθμός επενδυτών Έλλήνων καί ξένων πού έπιθυμούν νά αναλάβουν μετοχές ναυτιλιακών έπιχειρήσεων μέσω Χρηματιστηρίου.

Μέ τήν είσαγωγή τών μετοχών στό Χρηματιστήριο οί μετοχές σάν τίτλος άποκτούν άξία διαπραγματεύσιμη καί δέν είναι όπως σήμερα άπλοί τίτλοι στό συρτάρι του πλοιοκτήτη πού έχουν άξία μόνον γι' αυτόν.

Η πιστοληπτική έπιφάνεια του έπιχειρηματία μεγενθύνεται καί φυσικά αύξάνεται ή ρευστότητά του πού μπορεί νά χρησιμοποιηθεί γιά άπόκτηση άλλων σκαφών ή γιά τεχνολογική άνανέωση ύλικού ή άκόμη καί γιά εξόφληση παλαιών χρεών.

Φεύγει τό άγχος τών προσωπικών έγυήσεων καί από εταιρία προσωπική ή οικογενειακή μετατρέπεται σέ εύρύτερης βάσης μετόχων. Καί κυρίως παρέχεται μεγαλύτερη δυνατότητα γιά άπόκτηση νέων μονάδων κάθε φορά πού ό πλοιοκτήτης πιστεύει ότι ό τύπος του

πλοίου καί ή χρονική στιγμή είναι κατάλληλη, σέ άντίθεση μέ ότι γίνεται μέχρι σήμερα πού χρειάζεται έξ ιδίων ό πλοιοκτήτης νά διαθέτει σημαντικά ποσά μετρητών καί νά βρεί μεγαλύτερα από δανεισμούς εάν καί όταν πείσει τούς Τραπεζίτες. Γεγονός πού έχει μεγάλη σημασία ιδιαίτερα σήμερα πού τό τραπεζικό χρήμα γίνεται άκριβότερο καί πιό περιορισμένο.

Άξιοποιεί τίσ δυνατότητες χρηματοδότησης τής ναυτιλίας από τήν έσωτερική χρηματαγορά ενώ καί ή Έθνική Οικονομία ώφελείται από τήν είσοδή ξένων κεφαλαίων. Έξάλλου ή έφαρμογή του θεσμού θά προσελκύσει καί άλλες Τράπεζες νά άναπτύξουν τόν κλάδο τής Ναυτιλιακής χρηματοδότησης στήν Χώρα μας.

Οί εταιρίες πού θά θελήσουν νά έπωφεληθούν από τόν νέο θεσμό θά είναι ελληνικές καί ή διάθεση τών μετοχών διά του Χρηματιστηρίου δέν θά υπερβαίνει τό σαράντα έννέα στά έκατό του μετοχικού κεφαλαίου τους έτσι ώστε νά εξασφαλίζεται ή διατήρηση τής ελληνικότητας. Τέλος οί μετοχές θά μπορούν νά εκφράζονται σέ δραχμές καί σέ συνάλλαγμα.

Εκτός από τά παραπάνω βελτιώνεται άμέσως τό καθεστώς πού διέπει τήν έγκατάσταση καί λειτουργία γραφείων διαχειριστριών εταιριών στή Χώρα μας, δημιουργώντας καλλίτερες προϋποθέσεις γιά τήν προσέλκυση καί λειτουργία στον Πειραιά ελληνικών εταιριών πού θ' άναγκασθούν νά άναζητήσουν νέα στέγη για συνέχιση τής δραστηριότητάς τους, άν υλοποιηθούν τά έξαγγελθέντα από τήν Άγγλική Κυβέρνηση φορολογικά μέτρα.

Είναι δυνατόν άκόμη νά γίνουν άνάλογες κινήσεις καί σέ άλλους τομείς μέ τή δική σας σύμφωνη γνώμη καί συνεργασία ώστε τό ελληνικό πλοίο νά ενισχύεται μόνιμα καί σταθερά.

Είναι κρίμα νά εξαρτώμεθα τόσο πολύ άπ' τούς ξένους καί αυτή τήν εξάρτηση νά τήν πληρώνουμε άκριβά κι' ενώ ή ελληνική πλοιοκτησία είναι ή μεγαλύτερη σέ μέγεθος δέν έχουμε καταφέρει άκόμη νά έχουμε ούτε ένα άλληλοασφαλιστικό όργανισμό, ούτε ένα μεγάλο Νηογνώμονα.

Μιλώντας γιά τήν έλληνοποίηση τής ναυτιλίας καί τήν άξία του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού δέν μπορούμε νά παραβλέψουμε τήν σημασία τής εκπαίδευσης.

Στό μεγάλο θέμα τής Ναυτικής Έκπαίδευσης είναι ή κοινή διαπίστωση τής

ανάγκης άμεσης επέμβασης. Αυτόνομος ό βασικός στόχος πού είναι ή εξασφάλιση στελεχών ποιοτικά καί ποσοτικά σέ έπάρκεια καί ή μείωση τής διάρκειας.

Έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος καί φυσικά τά προβλήματα μεγάλωσαν παράλληλα όμως έχει ώριμάσει σέ όλους ή βούληση γιά άμεση άπόφαση καί προσωπικά είμαι έτοιμος νά συζητήσω μέ αυτούς πού πρέπει νά έχουν γνώμη γιά τήν εκπαίδευση μέσα στό πνεύμα τής παραγωγής στελεχών, ίκανών, πειθαρχημένων καί έφοδιασμένων μέ τίσ γνώσεις πού άπαιτούν τά σύγχρονης τεχνολογίας πλοία.

Θέλω μόνο νά τονίσω ότι θεωρούμε άκρογωνιαίο λίθο τήν εκπαίδευση αλλά δέν πρέπει νά υιοθετήσουμε άπόλυτη άντιγραφή συστημάτων πού έχουν έφαρμοσθεί στό εξωτερικό από ναυτιλίες μέ έντελώς διαφορετική από τή δική μας δομή.

Η προσπάθειά μας πρέπει νά τείνει στήν άξιοποίηση τών πλεονεκτημάτων τών συστημάτων αυτών καί τόν περιορισμό τών άδυναμιών τους.

Όπως δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι καί οί έργοδότες πρέπει νά έχουν γνώμη στον αριθμό καί τό είδος τών επαγγελματιών στελεχών, άλλο τόσο δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι ή θεσμοθέτηση τών μεθόδων τής διδασκαλίας καί τών συστημάτων άνήκει στήν Πολιτεία.

Η Κυβέρνησή μας πού πιστεύει στίς δυνατότητες του κλάδου ύποστηρίζει τήν έλληνοποίηση καί έφόσον κι έσείς τό θέλετε έμεις είμαστε έτοιμοι νά στηρίξουμε τίσ Έπιχειρηματικές σας προσπάθειες γιά νά μή γίνει ή ναυτιλία βορά τών ξένων.

Εμείς θά είμαστε κοντά σας γιά νά ακούσουμε κάθε πρόταση πού είναι χρήσιμη γιά τή Ναυτιλία καί νά βοηθήσουμε τήν γρήγορη υλοποίησή της.

Κυρίες καί Κύριοι,

Τελειώνοντας θέλω νά τονίσω ότι είναι άπαραίτητη ή πίστη στήν έθνική δομή τής Ναυτιλίας.

Πρέπει νά ξεφύγουμε από τήν ναυτιλία του χθές, δηλ. του υπερήλικου πλοίου καί τής σημαίας εύκαιρίας.

Η Ναυτιλία του Αύριο βρίσκεται μόνο κάτω από τήν Έλληνική σημαία καί τήν κοινή προσπάθεια.

Έσείς όμως έχετε τά πλοία καί τίσ πρωτοβουλίες.

Άπό σάς εξαρτάται ή Ναυτιλία του Αύριο.

Σας εύχαριστώ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236



OCEAN

**THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS
IN
ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING**

SPECIALISING,

Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering,
Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

LOYAL SHIPPING B.V., ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
BASALSTRAAT 41,3072 AA ROTTERDAM
P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.)
607, Lemos Maritime Bldg
35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Manager Cpt. M.P. VELONIAS
Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®

**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.**



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

(Μέσα από τις στήλες του τύπου)

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

«Ετσι, μπαίνοντας στον ΙΟΥΛΙΟ, έχουμε πάλι νέα για τα μέτρα: «Μέσα στις προσεχείς ημέρες αναμένονται να εξαγγελθούν τα πρώτα μέτρα που θα άφορουν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και την βελτίωση της θέσης των ναυτικών από τον ύπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας Εύαγγελο Γιαννόπουλο. Σύμφωνα με πληροφορίες την Τετάρτη θα ανακοινωθούν οι προτάσεις του ΥΕΝ για την αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης». (24 ΩΡΕΣ 11/7). Έν τω μεταξύ έχει ανακοινωθεί ότι «οι συνταξιούχοι ναυτικοί θα μπορούν να ασκούν το ναυτικό επάγγελμα υπό όρισμένες προϋποθέσεις και περιορισμούς που προβλέπει απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας ή όποια θα δημοσιευθεί στην έφημερίδα της κυβερνήσεως». (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 10/7).

Συζητείται στη Βουλή νομοσχέδιο που ρυθμίζει θέματα του Λιμενικού Σώματος λίγες ημέρες μετά την τραγωδία του «City of Potos». Η συζήτηση τροφοδοτεί τον Τύπο:

Ειδικότερα μιλώντας πρώτος ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ κ. Ε. Πεντάρης σέ επιθετικό τόνο είπε μεταξύ άλλων ότι: «Τό Λιμενικό Σώμα κύριε ύπουργέ υπέστη τραυματισμούς και δέν έχει την αϊγλή και τό κύρος που είχε στό παρελθόν. Δέν είναι τυχαίο ότι παραιτήθηκαν δύο άρχηγοί και ή παραίτησή τους συνδυάζεται μέ την ύποβάθμιση του Λιμενικού Σώματος. Πατάξετε την ύποβάθμιση για τό συμφέρον της Ναυτιλίας της χώρας. Κύριε Έπουργέ, επιτρέψτε μου νά σας πώ ότι την έπαναφορά των πλοίων μέ σημαίες εύκαιρίας την βλέπω πολύ δύσκολη. Όποια κυβέρνηση και άν έλθει, και σεις κύριοι της Δεξιās άν έλθετε στην κυβέρνηση, δέν πρόκειται νά έπαναπαριστούν τά πλοία μέ ξένες σημαίες. ΜΙΧ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ: Πώς τό ξέρετε; ΑΘ. ΔΕΡΒΕΝΑΓΑΣ: Δέν είμαστε «Δεξιά» κύριε πρόεδρε ΕΥΑΓ. ΠΕΝΤΑΡΗΣ: Θά σας έξηγήσω: Ένα καράβι μέ ξένη σημαία σήμερα προσφέρει κέρδη 2-3 έκατομμύρια περισσότερα από την ελληνική σημαία. Ποίος έφοπιστής θά θυσιάσει αυτά τό 2-3 έκατομμύρια; Πώς είναι δυνατόν μέ την άνακύκλωση που είχαμε κάνει που ήταν τό μεγαλύτερο σφάλμα μας...

ΙΩ. ΣΠΑΝΟΣ: Πέστα. ΕΥΑΓ. ΠΕΝΤΑΡΗΣ: Γιατί μέ την άνακύκλωση έφυγαν τά βαπόρια. Γιατί παρουσιάζονται 10.000 ναυτικοί άνεργοι, που όμως δέν ήταν οι πραγματικοί ναυτικοί. Οι πραγματικοί ναυτικοί ήταν οι 2.000. Οι άλλοι 8.000 ήταν ναυτικοί εύκαιρίας. Οι προκάτοχοί σας άφαίρεσαν τίς στολές από



Τό δεύτερο μέρος της ένδιαφέρουσας άνασκόπησης του κ. Φουστάνου, επί τη βάσει των δημοσιευμάτων του ήμερησίου πολιτικού και οικονομικού τύπου για τή Ναυτιλία, που καλύπτει τό δεύτερο εξάμηνο του 1988.

τίς σχολές του Έμπορικού Ναυτικού. Γιατί τίς άφαίρεσαν; ΙΩ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ: Πέστα τα. ΕΥΑΓΓ. ΠΕΝΤΑΡΗΣ: Σās παρακαλώ κ. συνάδελεφε. Δέν τά λέγω αυτά για νά κάνω αντιπολίτευση στην κυβέρνηση. Τά λέγω διότι όταν και παλαιά έλεγα όχι στην άνακύκλωση, δέν μέ άκουσε κανείς. Μήπως ή στολή ήταν έμπόδιο στά μαθήματά τους; Η μήπως δέν τούς τιμούσε ή έθνική στολή του έμπορικού ναυτικού; Κύριοι συνάδελφοι, ήλθαμε νά δημιουργήσουμε και όχι νά ίσοπεδώσουμε τά πάντα» (ΒΡΑΔΥΝΗ 14/7). Στη συνέχεια της συζήτησης και άφου δεχθεί τίς επικρίσεις από τούς βουλευτές και της αντιπολίτευσης, ο ύπουργός θά έμφανισθεί αισιόδοξος: «Ρόδινο προδιέγραψε τό μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας ο άρμόδιος ύπουργός κ. Εύαγγελος Γιαννόπουλος μιλώντας χθές στην Βουλή για τό νομοσχέδιο που άφορά την ρύθμιση θεμάτων του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Ό κ. Γιαννόπουλος, άπαντώντας στις επικρίσεις των βουλευτών της ΝΔ ύπεστήριξε ότι ή ναυτιλία μας βρίσκεται σήμερα σέ φάση άνάκαμψης και τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα αύξάνεται, ένώ σύντομα, όχι μόνο θά έχει εξαλειφθεί ή άνεργία των ναυτικών, αλλά θά ύπάρξει και πρόβλημα στελέχωσης των πλοίων! (ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 15/7).

Όμως, «την παράσταση θά κλέψει»

τό έπεισόδιο που θά δημιουργήσει ο ύπουργός μέ δηλώσεις του στη Βουλή κατά δημοσιογράφων και τό όποιο θά άπασχολήσει έκτενώς τίς στήλες του Τύπου όλων των άποχρώσεων: «Άθήν επίθεση κατά των δημοσιογράφων έκανε χθές στη Βουλή ο ύπουργός Έμπορικής ναυτιλίας Εύαγγελος Γιαννόπουλος» (ΝΕΑ 15/7). «μέ άφορμή χθεσινά δημοσιεύματα όρισμένων έφημερίδων, ότι ο κ. Γιαννόπουλος είπε στη Βουλή, ότι «τά κάναμε θάλασσα, δέν ύπάρχει κράτος» και ότι στό λιμάνι την ώρα που αποβιβάζονταν οι πληγέντες από την τρομοκρατική επίθεση, επιβάτες «γινότανε νά πούμε του Κοτρούλη τό πανηγύρι...». Ό κ. Γιαννόπουλος εξαπέλυσε σφοδρή επίθεση στους συγκεκριμένους δημοσιογράφους, «γιατί κάποτε θά πρέπει νά μάθουν και οι κύριοι δημοσιογράφοι νά σέβονται και τούς όμιλητές της Βουλής, σέ οποιαδήποτε παράταξη και άν ανήκουν, και νά μή τούς λοιδορούν, νά μήν τούς είρωνεύονται και προπαντός νά σέβονται τό λειτουργήμα του βουλευτή». (ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΟΓΟΣ 15/7). «Όπως έξηγήσε ο ύπουργός, όργιστηκε μέ τό δημοσίευμα των δύο συναδέλφων, γιατί τόν πήρε ο άναπληρωτής ύπουργός Προεδρίας Δημ. Μαρούδας και τόν ρώτησε εάν πράγματι είπε όσα τόνο άποδίδονται. Παράλληλα του άνέφερε ότι «ένοχλήθηκε» και ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης. Στό σημείο αυτό, ο κ. Γιαννόπουλος κατηγόρησε τούς δύο συναδέλφους ότι «παίζοντας προφανώς, τόν ρόλο του χαφιέ» τηλεφώνησαν στόν Μαρούδα και του είπαν τό περιεχόμενο του ρεπορτάζ τους» (ΚΕΡΔΟΣ 15/7). «Ό κ. Γιαννόπουλος άπάλειψε τό σχετικό άπόσπασμα ως όμιλία του από τά πρακτικά τό όποιο όμως είχε μαγνητοφωνηθεί σέ κασέτα και έχει ως έξης: — Ποίος νά φωτογραφήσει; Ποιό νάναι εκεί; Πού νά τούς βρείς; Είσαι σοβαρός άνθρωπος κ. Βρεττάκο, μή λές τέτοια πράγματα. Έκεί γινότανε νά πούμε του Κοτρούλη τό πανηγύρι. Τό είδα ο ίδιος, δέν ύπάρχει όργανωμένο τίποτα. Άν χρειαστεί νά μιλήσω τί όργάνωση ύπάρχει στό λιμάνι είτε στό λιμάνια...» (ΕΞΠΡΕΣ 15/7).

Ό ύπουργός όμως θά έπιτεθεί και έναντίον άλλων δημοσιογράφων: «Στη συνέχεια, ο κ. Γιαννόπουλος χαρακτήρισε συντάκτη των «24 ΩΡΩΝ» ήλιθιο, άχαρακτήριστο ντενεκέ ξεγάνωτο» γιατί ο έν λόγω συντάκτης του έκανε δηλώσεις μετά τό ύπουργικό συμβούλιο, μόνο άφου πήρε την διαβεβαίωση του, ότι «θά δώσω τίς δηλώσεις σας και στην Έλευθεροτυπία!» (ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΟ-

ΓΟΣ 15/7).

Αργότερα, ο υπουργός θα ανακαλέσει αυτές τις φράσεις, και ο κυβερνητικός εκπρόσωπος θα εκφράσει «εύχή να μην επαναληφθεί το επεισόδιο» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 16/7). Μετά το νομοσχέδιο για θέματα του Λιμενικού Σώματος, έρχεται πάλι η σειρά για την «άσκηση ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους ναυτικούς» (ΕΞΠΡΕΣ 20/7).

Η σχετική απόφαση του υπουργού δημοσιεύεται στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

«Νά ανακληθεί η απόφαση του ΥΕΝ που επιτρέπει την ναυτολόγηση συνταξιούχων ναυτικών ζητεί η ΠΝΟ (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 20/7). Το θέμα όμως περνά και έρχεται στο προσκήνιο για μία ακόμα φορά — και όχι τελευταία — η ναυτική εκπαίδευση:

«Εντός της ερχόμενης εβδομάδας πρόκειται να ανακοινωθούν από τον υπουργό Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλος τα νέα μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση, γεγονός που αναμένεται να προκαλέσει θύελλα αντιδράσεων στις τάξεις των αυριανών στελεχών του Έμπορικου Ναυτικού» (ΑΥΓΗ 28/7). «Σε έρώτηση δημοσιογράφου για το πώς σκοπεύει το υπουργείο να αντιμετωπίσει πιθανή δυναμική αντίδραση των σπουδαστών για την επαναφορά των στολών ο κ. Γιαννόπουλος απάντησε: Πρώτον πρέπει να αντιδράσουν, δεύτερον να αντιδράσουν δυναμικά και τρίτον θα σάς πούμε πώς θα το αντιμετωπίσουμε. Αλλά δεν πιστεύω ότι θα υπάρξει αντίδραση» (ΝΕΑ 28/7). Έν τω μεταξύ γίνονται πάλι διαβουλεύσεις «θέματα ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και οι προτάσεις της αρμόδιας διεύθυνσης Ναυτικής Έκπαίδευσης του ΥΕΝ, που δόθηκαν προχθές στην δημοσιότητα, εξετάστηκαν χθές σε εύρεια σύσκεψη υπηρεσιακών παραγόντων στο υπουργείο στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι του ΝΕΕ και της ΕΕΕ. Η σύσκεψη πραγματοποιήθηκε ενόψει των μέτρων που πρόκειται να εξαγγείλει την ερχόμενη Τετάρτη ο ΥΕΝ κ. Ε. Γιαννόπουλος». (ΕΞΠΡΕΣ 29/7). Και η ΠΕΝΕΝ θα εκφραστεί επ' αυτού δυναμικά, όπως πάντοτε: «Πληρώματα που θα ταίριαζαν σε καθεστώς γαλέρας και «ναυτιλία που θα συναγωνίζεται σε αυθαιρεσία και τυχοδιωκτισμό τις σημαίες ευκαιρίας» επιδιώκει να συγκροτήσει ή κυβέρνηση υιοθετώντας τις αξιώσεις του έφοπλιστικού κεφαλαίου

για τη ναυτική εκπαίδευση». (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 29/7).

Και ενώ μπαίνουμε στον ΑΥΓΟΥΣΤΟ όλα δείχνουν ότι επί τέλους η εκπαίδευση θα αποκτήσει νέα μορφή με την εξαγγελία των μέτρων. Πράγματι, «Σήμερα αναμένεται να εξαγγελθούν από τον υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας Εύαγγελο Γιαννόπουλο, τα μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση» (ΚΕΡΔΟΣ 3/8). «Όμως η περιπέτεια της εκπαίδευσης δεν τελειώνει εδώ. «Έντονες και άμεσες υπήρξαν οι έφοπλιστικές αντιδράσεις που προκάλεσαν οι προτάσεις της αρμόδιας διεύθυνσης του υπουργείου Ναυτιλίας για τη Ναυτική Έκπαίδευση οι οποίες κοινοποιήθηκαν στις 27 Ιουλίου από τον υπουργό κ. Ε. Γιαννόπουλο. Η ΕΕΕ με επιστολή της γνωρίζει στον κ. Γιαννόπουλο ότι είναι αναγκασμένη να αποσύρει την προσφορά του Έλληνικού Έφοπλισμού που αφορά στην ναυτολόγηση των σπουδαστών των Sandwich Courses» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 4/8).

Έτσι, «Οι διϊστάμενες απόψεις στη ναυτιλία, που δυστυχώς υπάρχουν σε όλα τα θέματα, καθυστερούν τις εξαγγελίες των μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και τη βελτίωση της θέσεως του Έλληνα ναυτικού. Ειδικότερα στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης οι διαφορετικές απόψεις δεν είναι μόνο μεταξύ των έφοπλιστών και των ναυτικών αλλά και μεταξύ των υπηρεσιακών παραγόντων και έφοπλιστών» (24 ΩΡΕΣ 8/8).

Ο υπουργός θα δηλώσει: «Ο διάλογος για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης συνεχίζεται, επί μηδενικής όμως βάσης, ενώ δρομολογήθηκε η διαδικασία για τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος με την τροποποίηση του Ν. 330» (ΕΞΠΡΕΣ 11/8). Θα προσθέσει: «Οι έφοπλιστές απέσυραν τις προτάσεις τους και έμεις τις δικές μας. Είμαστε και πάλι από την αρχή. Οι σχολές είναι κρατικές και έμεις έχουμε την ευθύνη» (ΚΕΡΔΟΣ 11/8). Θα εκφράσει την ικανοποίησή του όμως για την πορεία του νηολογίου:

«Ένα χρόνο σχεδόν από τη φορά που ανέλαβε ως υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας ο κ. Εύαγγελος Γιαννόπουλος, έχουν ψύψει την ελληνική σημαία 176 πλοία όλικής χωρητικότητας 1.652.783 κοχ. Στην συντριπτική τους

πλειοψηφία πρόκειται για σκάφη νεότευκτα και υπερσύγχρονα. Αυτό ανακοίνωσε χτές ο κ. Γιαννόπουλος στη χτεσινή συνάντησή του με τους ναυτικούς συντάκτες. Σε όλους τους πλοιοκτήτες ο κ. Γιαννόπουλος έχει απευθύνει, όπως είπε, επιστολές, με τις οποίες τους ευχαριστεί για τη συμβολή τους στην ανάπτυξη της ελληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας». (ΑΥΡΙΑΝΗ 11/8).

Και ασφαλώς, είναι ικανοποιημένος και από το συνάλλαγμα: «Ο ρυθμός αύξησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος επιβεβαιώνει τις προβλέψεις ότι, μέχρι τέλους του έτους το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θα ξεπεράσει το 1,5 δις δολάρια» (ΚΕΡΔΟΣ 11/8).

Συνάντηση πάλι με τους έφοπλιστές για — τί άλλο — τα μέτρα: «Πολύωρη συζήτηση εφόλης της ύλης είχαν χθές ο υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας Εύαγγελος Γιαννόπουλος με το προεδρείο της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών και συγκεκριμένα με τον πρόεδρό της κ. Στάθη Γουρδομιχάλη και τους κ.κ. Σταύρο Νταϊφά και Γιάννη Γκούμα. Η συζήτηση περιστράφη γύρω από τη σημερινή κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας, τη ναυτική εκπαίδευση και τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου». (ΚΕΡΔΟΣ 19/8). Και ξαφνικά, «μέτρα για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στις σχολές του έμπορικού ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) ανακοινώθηκαν άργα χθές το απόγευμα από το υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας. Τα μέτρα αφορούν την εισαγωγή νέας τεχνολογίας, νέων μαθημάτων και μεθόδων. Παράλληλα με αυτά, προβλέπεται και υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων ενώ η διάρκεια σπουδών καθορίζεται σε τρία χρόνια» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 29/8).

Ο ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ (30/8) θα σημειώσει: «μέτρα υποβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης» ή ΠΕΜΕΝ θα κατηγορήσει «για προχειρότητα» και προσπάθεια αϊφνιδισμού του ναυτεργατικού και σπουδαστικού κινήματος» (ΕΘΝΟΣ 30/8) και η ίδια έφημερίδα θα σχολιάσει (31/8): «Ξένισαν τα νέα μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση που ανακοίνωσε την Κυριακή το υπουργείο Ναυτιλίας. Και ξένισαν θετικά, γιατί ο κ. Γιαννόπουλος δεν ικανοποίησε δύο βασικές «επιθυμίες» των έφοπλιστών που ήταν: Η επαναφορά της στολής για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών και η κα-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

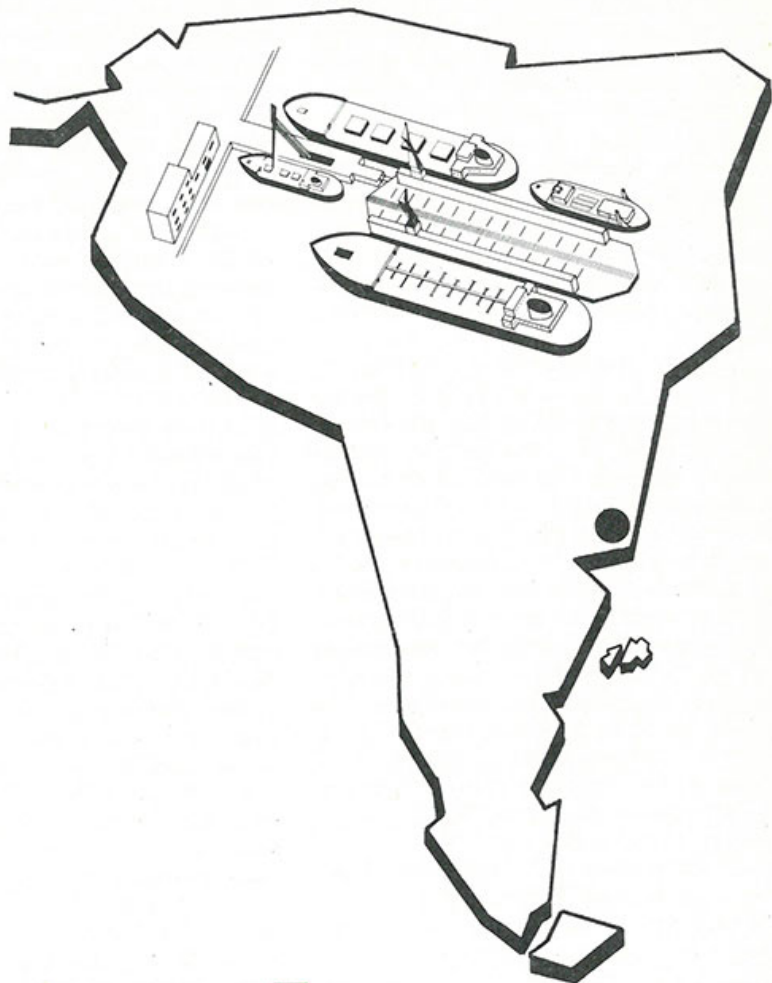
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W, B+W ALPHA.

θιέρωση έναλλασσόμενης θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης. Λέτε να θυμώσε με τους έφοπλιστές ο Βαγγέλης έπειδή οι διαγραφές πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο εξακολουθούν να είναι περισσότερες από τις έγγραφες;»

Θά μπορούμε στον ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ και τις ναυτιλιακές στήλες άπασχολεί βέβαια η εκπαίδευση: Σέ συνέντευξη Τύπου, ο ύπουργός θά πεί μεταξύ άλλων ότι: «Έπρεπε νά γίνει αύστηρότερη ή παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση γιατί ήταν άπαράδεκτο νά φοιτούν ύποψήφιοι ναυτικοί στην πρώτη τάξη των δημοσίων ναυτικών σχολών επί... 6 χρόνια! (ΝΕΑ 1/9). Τά μέτρα όμως του ύπουργείου, δέν φαίνεται νά ίκανοποιούν κανένα «Δυσσαρεστημένοι είναι οι Έλληνες έφοπλιστές γιά τήν μή άποδοχή των είσηγήσεών τους σχετικά μέ τήν άναβάθμιση τής ναυτικής εκπαίδευσης» (ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 2/9). Έτσι, γιά μία άκόμα φορά μετά τήν άνακύκλωση, λαμβάνονται μέτρα άπό τό άρμόδιο ύπουργείο πού δέν ίκανοποιούν και προφανώς δέν ώφελούν κανένα και κυρίως τή ναυτιλία....

Η «Άπογοήτευση άπό τόν έφοπλισμό — Γιά τό θέμα τής ναυτικής Έκπαίδεýσεως» (ΗΜΕΡΗΣΙΑ 6/9) θά έκφραστεί και μετά άπό σύσκεψη πού γίνεται μεταξύ ΕΕΕ και COMMITTEE στον Πειραιά. Καί ένώ συμβαίνουν αυτά άνακοινώνεται ότι: «Δέν έχουν ύποχρέωση καταβολής τής έφ' άπαξ είσφοράς (10%) τά ελληνικά πλοία πού νηολογήθηκαν μετά τό 1975 αλλά και τά παλαιότερα! Αυτό έκρινε τό Διαιτητικό Δικαστήριο μέ τήν 54/88 άπόφασή του προκαλώντας έτσι «έκρηξη» στους έφοπλιστικούς κύκλους, άφού δικαιώνονται οι πλοιοκτήτες οι όποιοι, εύθύς έξ άρχής, είχαν δηλώσει ότι ή έπιβολή τής «έφ' άπαξ» έπί των κερδών είσφοράς, δέν ίσχύει γιά τά πλοία» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 10/9).

Ο ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ (10/9) άνησυχεί: «θά έπιστραφούν έκατομμύρια στους έφοπλιστές;» Οι άνησυχίες του θά άποδειχθούν άβάσιμες. Τό ύπουργείο Οικονομικών — παρά τό «δεδικασμένον», δέν έχει έπιστρέψει μέχρι τήν ώρα πού γράφονται αυτά τουλάχιστον, χρήματα σέ έφοπλιστές.

Τό κλίμα, κάθε άλλο άπό καλό είναι πλέον: «Σκληρή γλώσσα έναντίον άλλων χρησιμοποίησαν χθές ο ύπουργός

Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύάγγελος Γιαννόπουλος και ο πρόεδρος των έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης. Ο πόλεμος ήταν... πολύ σύγχρονος, καθώς εξαπολύθηκε άπό σημαντική άπόσταση — σάν «πόλεμος κουμπιών» δηλαδή — κατά τήν διάρκεια ξεχωριστών συνεντεύξεων Τύπου πού έδωσαν οι δύο «άντίπαλοι» (ΝΕΑ 17/9). Οι περισσότερες δηλώσεις άφορούν φυσικά τή ναυτική εκπαίδευση: Ο κ. Γουρδομιχάλης θά πεί μεταξύ άλλων: «Είμεθα ύποχρεωμένοι νά έκφράσουμε τήν πλήρη αντίθεσή μας στην άκολουθούμενη άπό τό ΥΕΝ τακτική και καλούμε τόν κ. ύπουργό νά προχωρήσει στην λήψη θετικών άποφάσεων μέ γνώμονα τό γενικώτερο έθνικό συμφέρον και άνεξάρτητα άπό όποιεσδήποτε άλλες σκοπιμότητες» (ΜΕΣΗΜΕΡΙΝΗ 17/9).

Ο ύπουργός θά άντιδράσει σέ δηλώσεις του προέδρου τής ΕΕΕ:

«Διέψευσε χθές τόν πρόεδρο τής ΕΕΕ κ. Γουρδομιχάλη ο ύπουργός Ε.Ν. Εύάγγελος Γιαννόπουλος άναφορικά έ τό ποσοστό συμμετοχής των Έλλήνων έφοπλιστών στις δαπάνες γιά τή ναυτική εκπαίδευση» (ΑΥΡΙΑΝΗ 17/9). «Όσο γιά τά λεφτά του ΚΝΕ, άν ληφθή ύπόψη ή κρατική άκόμη ύπόψη ότι οι είσορές των έφοπλιστών προέρχονται άπό τά κέρδη πού άποκομίζουν άπό τήν εργασία των ναυτικών, τότε ή δική τους συμμετοχή είναι κάτω άπό τό 5%» (ΝΕΑ 17/9). Στην ίδια συνέντευξη του προέδρου τής ΕΕΕ θά άναφερθεί άπό τόν ίδιο «Η εταιρία «Γκρής Φάντ LTD» στην όποία μετέχουν σέ μικρό ποσοστό και Έλληνες, θά επενδύσει άρχικά ποσό 20 έκα. δολλαρίων, αγοράζοντας μετοχές εταιριών άπό τό ελληνικό χρηματιστήριο αλλά και έκτός χρηματιστηρίου» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 17/9) «Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγγελος Γιαννόπουλος, πού ρωτήθηκε γιά τήν τελευταία πρωτοβουλία, είπε: «Νά τούς πείτε χαιρετίσματα(!) ότι τήν σήμερον ήμεραν τά 20 έκατομμύρια δολάρια δέν είναι τίποτε. Πάντως, χαιρετίζω τήν πρωτοβουλία (!) ως ύπουργείο Ναυτιλίας γιά επενδύσεις στην Έλλάδα και προτρέπω νά αύξηθεί αύτή ή δυναμικότητα. Γιατί λεφτά υπάρχουν πολλά» (ΝΕΑ 17/9).

Η ένταση του κλίματος άρχίζει νά καλύπτει όλο τό ναυτιλιακό χώρο: Δέν

θά εφαρμόσουν οι σπουδαστές τό νέο στρατοκρατικό κανονισμό λειτουργίας των σχολών Έμπορικού Ναυτικού πού φτιάχτηκε αύθαίρετα άπό τό ύπουργείο Ναυτιλίας μέ άμεση ύπόδειξη τής Ένωσης Έφοπλιστών» (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 21/9) άνακοινώνει ή Έθνική Σπουδαστική Ένωση των Συλλόγων των Σχολών Έμπορικού Ναυτικού, γνωστή ως ΕΣΕ-ΣΕΝ. Καί «Η ΠΕΝΕΝ καταγγέλει έφοπλιστές γιά άνάμειξη στά έσωτερικά της» (ΝΕΑ 21/9). Ο ύπουργός έτοιμάζεται γιά ταξίδι στό Λονδίνο. Έν τώ μεταξύ δηλώνει: «Όσοι τολμήσουν και κάνουν κατάληψη στις ΑΔΣΕΝ, θά άποβληθούν διά παντός!» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 21/9).

Καί σέ σύσκεψη πού θά πραγματοποιηθεί στό ΥΕΝ μέ θέμα τό νέο Όργανισμό, «Άπό τούς νέους Διευθυντές ο ύπουργός ζήτησε συνεργασία και όμοψυχία μεταξύ πολιτικού και στρατιωτικού προσωπικού καθώς και πνεύμα ένότητας και σύμπνοιας προκειμένου νά τερματισθεί ή όποιαδήποτε άντιπαράθεση πού είχε καλλιεργηθεί γιά πολλά χρόνια και πριν άπό τήν εφαρμογή του νέου όργανισμού (ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΩΡΑ 23/9).

Καί ένώ «Οί φορείς τής Ναυτιλίας δέν έχουν καταθέσει άκόμα τις προτάσεις τους γιά τό συνδικαλιστικό νομοσχέδιο, παρά τό γεγονός ότι τήν έπομένη έβδομάδα λήγει ή προθεσμία πού έθεσε τό ΥΕΝ» (24 ΩΡΕΣ 29/9), έρχονται τά νέα άπό τό Λονδίνο, και δέν φαίνονται καθόλου εύχάριστα: «Όριστικό τέλος στό — σύντομο — «είδύλλιο» Εύ. Γιαννόπουλου — Έφοπλιστών δόθηκε χθές στό Λονδίνο. Η συνάντηση πού πραγματοποιήθηκε χθές, εξελίχθηκε σέ συνομιλία μέ έντονο ύφος. Οι εκπρόσωποι του «Κομμίτη» κατηγόρησαν τό ύπουργείο ότι τούς ξεγέλασε στό θέμα τής Ναυτικής Έκπαίδευσης, παρουσιάζοντάς τους λύσεις έντελώς διαφορετικές άπό όσα είχαν συμφωνήσει οι δύο πλευρές. Επίσης κατηγόρησαν τό ύπουργείο γιά άσυνέπεια στό θέμα του νέου Όργανισμού, ο όποιος — παρά τις περί του άντιθέτου έπιβεβαιώσεις του ύπουργού — εφαρμόζεται και οι λιμενικοί άρχίζουν νά νοιώθουν έντονη τήν άπειλή των πολιτικών ύπαλλήλων.

Τέλος οι έφοπλιστές του «Κομμίτη» άρνήθηκαν (όπως και ή ΕΕΕ) νά συγκατα-

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

τεθούν και να δεχθούν τό αίτημα του YEN για χορήγηση 1 δισ. δρχ. από τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως για τήν άποπεράτωση του νέου κτιρίου του YEN. Ο ύπουργός απάντησε — επίσης σέ έντονο ύφος — τονίζοντας ότι οι λύσεις πού έδωσε στά προβλήματα πού του εξέθεσαν κατά καιρούς οι έφοπλιστές «ήταν οι καλύτερες δυνατότες» γιά τό θέμα τής «πολιτικοποίησης» ισχυρίσθηκε ότι «επί των ήμερών του σώθηκε τό YEN και δέν καταργήθηκε» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 29/9).

Φτάνουμε στόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ και διαβάζουμε ότι «παρατάθηκε μέχρι τής 21/10 ή προθεσμία κατάθεσης των δικαιολογητικών των ύποψηφίων σπουδαστών στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές του Έμπορικού Ναυτικού. Όπως γίνεται αντίληπτό, δέν υπήρξε προθυμία προσέλευσης σπουδαστών. Δηλαδή, δέν βρέθηκαν έπτακόσια άτομα, παρά τό γεγονός ότι απέτυχαν χιλιάδες κατά τις έφετεινές εξετάσεις και άλλοι τόσοι παραμένουν άνεργοι και άνεπάγγελτοι, να ακολουθήσουν τό ναυτικό επάγγελμα. (ΚΕΡΔΟΣ 2/10). Όσο και άν αυτό είναι τραγικό γιά τή ναυτιλία, δέν παύει να έχει τις εξηγήσεις του γιά αυτούς τουλάχιστον πού γνωρίζουν καλά τή ναυτική εκπαίδευση πού διαθέτει ή μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου... Έν τώ μεταξύ, «Τροποποιούνται διατάξεις του Όργανισμού του YEN - βελτιώνεται σημαντικά ή θέση του Λιμενικού Σώματος» (ΕΞΠΡΕΣ 5/10), αλλά αρχίζουν άλλα προβλήματα: «Άνταρσία» αναμένεται να ξεσπάσει στις σχολές Έμπορικού Ναυτικού ύστερα από τήν επίθεση πού εξαπέλυσαν χθές έναντίον του ύπουργού Ναυτιλίας Εύάγγελου Γιαννόπουλου... Σέ χθεσινή ανακοίνωσή τους, τά μέλη του Κεντρικού Συμβουλίου τής ΕΣΕΣΣΕΝ αναφέρουν ότι θα καταφύγουν στό δικαστήριο επειδή σέ κάποιες σχολές έχουν αρχίσει να έγγράφονται σπουδαστές μέ τόν καινούργιο κανονισμό, ό οποίος δέν έχει δημοσιευθεί στην έφημερίδα τής Κυβερνήσεως» (ΠΡΩΤΗ 5/10).

Προβλήματα όμως έχουν και οι συνταξιούχοι του NAT τά οποία όμως εύτυχώς λύνονται σχετικά σύντομα: «Όταν ό ύπουργός Έθνικής Οικονομίας λείπει σέ ταξίδι, οι συνταξιούχοι ναυτικοί μένουν απλήρωτοι! τήν καταπληκτική αυτή λογική ανέπτυξε χθές στους δημοσιογράφους ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύ. Γιαννόπουλος. Δικαιολογώντας τό

γεγονός ότι οι 35.000 συνταξιούχοι του NAT άρχισαν μόλις χθές — μέ καθυστέρηση 11 ήμερών — να πάρουν τήν σύνταξή τους, οι κ. Εύ. Γιαννόπουλος είπε: — «Η καθυστέρηση πού παρατηρήθηκε στην καταβολή των συντάξεων στό NAT, οφείλεται στην άπουσία του ύπουργού Έθνικής Οικονομίας Π. Ρουμελιώτη. Μόλις ό τελευταίος ήλθε, υπέγραψε τά σχετικά έγγραφα, τό NAT πήρε δάνειο και άρχισε ή καταβολή των συντάξεων» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 6/10). Ο ύπουργός θα άναφερθεί και σέ άλλα θέματα: Γιά τό NAT: «επανάλαβε τήν δήλωση του ύπουργού Οικονομικών ότι τό 1989 τό NAT θα ένταχθεί στόν Κρατικό προϋπολογισμό. Γιά τις συνομιλίες μέ τό Κομμίτη: «Είμαι πολύ ικανοποιημένος από τήν συνάντησή μου μέ τους έφοπλιστές του Λονδίνου. Και πρόσθεσε, «τά πήγαμε πάρα πολύ καλά», στό μοναδικό θέμα πού υπάρχει διαφορά μεταξύ μας άφορά τόν τρόπο εφαρμογής του συστήματος Sandwich Courses στη ναυτική εκπαίδευση».

Γιά τή στέγαση του YEN: Διεθνής διαγωνισμός θα προκηρυχθεί έντός των ήμερών, δαπάνης 1 δισ. δρχ. γιά τήν άποπεράτωση του έμποροναυτικού μεγάρου του δήμου Πειραιά, στό όποιο θα στεγασθεί τό YEN. Οι πιστώσεις θα εξασφαλισθούν είτε από τόν κρατικό προϋπολογισμό είτε από τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως (ΚΝΕ). Πιθανώς να χρειαστούν 500 έκ. από τό ΚΝΕ» (ΕΞΠΡΕΣ 6/10). Σέ έρώτηση εάν οι έφοπλιστές γιά τό τελευταίο θέμα διεφώνησαν θα απαντήσει, «Δέν έφεραν σοβαρή αντίρρηση» (ΚΕΡΔΟΣ 6/10). Και όμως, οι αντιρρήσεις είναι πολλές αλλά και έντονες από όλο τόν έφοπλιστικό κόσμο, όπως θα φανεύ ξεκάθαρα άργότερα....

Ο ύπουργός ακόμη θα άναφερθεί και στους σπουδαστές των σχολών: «Άνέφερε περιπτώσεις «σπουδαστών» μέ έξη χρόνια στην ίδια τάξη και μάλιστα τόν υπάλληλο τής Γενικής Τράπεζας Έλλάδος, ύποκατάστημα Ρόδου, Μιχ. Κατσαρά. Ο «σπουδαστής» αυτός εισήχθη στη Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών τό 1965 και παρουσιαζόταν μόνο γιά φαγητό! Επίσης, ό ύπουργός ανέφερε ότι ό πρόεδρος τής Έθνικής Σπουδαστικής Ένωσης Συλλόγων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού, κ. Κοσμάς Χαριπαντίδης, φοιτά έξι χρόνια στην ίδια τάξη! (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 6/10).

Στις 7/10 διαβάζουμε στην ΕΞΠΡΕΣ

«Όχι τής ΠΝΟ στό σ.ν. περί ναυτεργατικού συνδικαλισμού», και τήν επομένη, στην ίδια έφημερίδα «πρός ναυάγιο τό σ/ν γιά τό ναυτεργατικό συνδικαλισμό;» μία και γιά μία ακόμα φορά, οι προτάσεις του YEN προς τους ένδιαφερομένους δέν ικανοποιούν κανένα.

Και ό οργανισμός του ύπουργείου όμως φαίνεται να παρουσιάζει κενά: «Νέες ρυθμίσεις γιά βελτίωση του νέου Όργανισμού του YEN — Δρομολογήθηκαν μέ είδική εγκύκλιο του κ. Ε. Γιαννόπουλου» (ΕΞΠΡΕΣ 11/10).

Άλλη μία έρώτηση στη Βουλή. Ο ύπουργός θα απαντήσει σέ έρωτήσεις βουλευτών τής ΔΗΑΝΑ και ΚΚΕ: «Επίδότηση του NAT από τόν κρατικό προϋπολογισμό ζητάει ό ύπουργός Ε.Ν.» (ΚΕΡΔΟΣ 15/10). «Έχουμε οικονομική συντριβή, άφου τό έσοδα γιά τό 1988 ήταν 15 δισ. δρχ. και οι δαπάνες ξεπέρασαν τά 60 δισ. δρχ. Τή διαφορά βέβαια τήν κάλυψε τό NAT μέ δανεισμό, ύπό τήν έγγυση του κράτους».

Η άκατάσχετη αίμορραγία του πάλαι ποτέ «εύρωστότερου ταμείου» συνεχίζεται χωρίς κανείς άρμόδιος να μπορεί να δώσει λύσεις άπ' ότι φαίνεται...

Τά νέα του νηολογίου όμως, πάντα κατά τόν κ. ύπουργό, είναι εύχάριστα. Θα πληροφορήσει τήν Έθνική Άντιπροσωπεία: «Τά πλοία άρχισαν δειλά - δειλά να επανέρχονται. Και είμαι στην εύχάριστη θέση να δηλώσω ότι από τήν ήμέρα πού ανέλαβα τό ύπουργείο, μέ τήν έκκληση πού έκανα, έχουν γυρίσει στό ελληνικό νηολόγιο 220 πλοία» (ΕΘΝΟΣ 15/10). Η χαρά όμως του ύπουργού γιά τό άνωτέρω γεγονός κινδυνεύει να μετριαστεί από τά προβλήματα πού παρατηρούνται τους σπουδαστές των σχολών πού πραγματοποιούν δυναμική πορεία διαμαρτυρίας — χωρίς όμως άποτέλεσμα — σιό YEN. «Στις 11 τό πρωί ό YEN δέχτηκε στό γραφείο του μία αντιπροσωπεία τής ΕΣΕΣΣΕΝ. Άμέσως μετά τήν συνάντηση, οι εκπρόσωποι έννημέρωσαν τους ύπόλοιπους σπουδαστές — πού περίμεναν στην είσοδο του YEN — γιά τήν άδιαλλαξία του ύπουργού στό να άποσύρει τόν νέο κανονισμό. Η άτμόσφαιρα όμως «ήλεκτρίστηκε» ακόμη περισσότερο όταν οι εκπρόσωποι άναφερόμενοι προς τους συμφοιτητές τους γιά τό θέμα των σολών γνωστοποίησαν πώς ό κ. Γιαννόπουλος τους είπε: «Θά τις φορέσετε και θά πηδήσετε» (ΒΡΑΔΥΝΗ 18/10). Και ή ΜΕΣΗΜΕΡΙΝΗ (20/10) γράφει:

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

«Σκληρός εμφανίστηκε χθές ο ύπουργός Ναυτιλίας Εύαγγ. Γιαννόπουλος γιά τούς έπικεφαλής σπουδαστές τών ναυτικών σχολών, οί όποιοι — σύμφωνα μέ τόν ύπουργό — δέν λένε τήν αλήθεια στούς συναδέλφους τους καί έτσι έχει επέλθει άναταραχή, τελευταία, στίς σχολές. 'Ο κ. Γιαννόπουλος είπε χαρακτηριστικά γιά τούς προέδρους τών σχολών: «'Η ήγεσία, είναι σπουδαστές πού δέν έχουν σκοπό νά πάρουν πτυχίο άξιωματικού του 'Εμπορικού Ναυτικού. Παραμένουν πολλά χρόνια στήν ίδια τάξη. Είναι κουμπούρες!». 'Ο επί τής Ναυτιλίας ύπουργός, εμφανίστηκε ακόμα πιό σκληρός όταν ή συζήτηση στράφηκε στόν Κοσμά Χαρπαντίδη, πρόεδρο τής όμοσπονδίας τών σπουδαστών, πού άνήκει στό ΠΑΣΟΚ. 'Ο κ. Γιαννόπουλος δέν δέχτηκε ότι ό συγκεκριμένος σπουδαστής άνήκει στό ΠΑΣΟΚ, αλλά καί ότι είναι άπλός φίλος του Στ. Τζουμάκα καί είπε: «Δέν πιστεύω ό Χαρπαντίδης ν' άνήκει στό ΠΑΣΟΚ καί νά έχουμε τέτοιο άτύχημα!... 'Αν δέ ό Τζουμάκας έχει τέτοιους φίλους, θά προκόψει!».

Καί ή συνέχεια: «Μέ παραπομπή στό στρατοδικείο άπειλει ό ύπουργός Ναυτιλίας τούς σπουδαστές τών δημοσίων σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού στήν περίπτωση πού οί τελευταίοι προχωρήσουν σέ καταλήψεις» (ΕΘΝΟΣ 20/10). 'Αλλά, «δέν πτοούνται οί σπουδαστές τών σχολών έμπορικού ναυτικού από τίς άπειλές του YEN καί συνεχίζουν τίς κινητοποιήσεις τους μέ αίτημα τήν άπόσυρση του «νέου» κανονισμού εκπαίδευσης καί τήν ένταξη τών σχολών στό ύπουργείο Παιδείας» (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 21/10). 'Ετσι, «Νέα ... μπωφόρ στίς ναυτικές σχολές» (ΗΜΕΡΗΣΙΑ 22/10). Οί σπουδαστικές κινητοποιήσεις κλιμακώνονται: «Στό μεταξύ, θά πρέπει νά θεωρείται χαμένη ή χρονιά γιά τούς 1.500 σπουδαστές τών ΑΔΣΕΝ οί όποιοι φέρονται άποφασισμένοι νά έγκαταλείψουν τίς σχολές τους εάν δέν άποσυρθεί ό νέος κανονισμός λειτουργίας. Κάτι πού σαφώς έχει άποκλείσει ό YEN ό όποιος μάλιστα έπισείει τήν ποινή τής διαγραφής γιά τούς αντιδρώντες σπουδαστές. Κύριος χαμένος, όπωρ πολύ συχνά συμβαίνει τελευταία, ή ταλαίπωρη 'Εμπορική Ναυτιλία. (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ 24/10).

Προβλημάτων συνέχεια: «Ναύαγησε

καί πάλι ή άποκατάσταση τής λειτουργίας τών δημοσίων σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού» ό YEN δηλώνει: «Στή σχολή τής Μηχανιώνας μπήκανε μέ «ντού» καί άφού σπάσανε τά κάγκελα. Τούς βγάλανε βία. 'Αν γνώριζα τήν περίπτωση του Κοσμά Χαρπαντίδη, προέδρου τής ΕΣΑΕΣΣΕΝ, θά είχα περιλάβει διάταξη, στό νέο κανονισμό, διαγραφής σπουδαστή, ό όποιος επί όκτώ χρόνια είναι στήν ίδια σχολή», είπε ό κ. Γιαννόπουλος» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 27/10). Οί σπουδαστές άντεπιτίθενται: «'Ο ύπουργός Ναυτιλίας αντί νά άντιπαραθέσει στίς θέσεις του σπουδαστικού κινήματος τίς δικές του θέσεις, έχει επιδοθεί σ' έναν άγώνα τρομοκρατίας μέ τηλεφωνήματα στό σπίτια τών σπουδαστών, παρακολούθηση του σπιτιού του προέδρου μας από ένστολους λιμενικούς κλπ.». 'Ακόμα στήν ίδια άνακοίνωση τονίζεται ότι «οί σπουδαστές προτίθενται νά ύποβάλλουν μηνύσεις σέ βάρος του κ. Γιαννόπουλου γιά συκοφαντική δυσφήμιση» (ΕΘΝΟΣ 29/10).

'Ο ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ συνεχίζει στό ίδιο κλίμα: «'Οξύνονται οί σχέσεις ύπ. Ναυτιλίας - 'Εφοπλισμού» δημοσιεύει ή ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (2/11) καί άναφέρεται σέ έπιστολή του ύπουργού Ε.Ν. πρós τό «Κομμίτη» κατόπιν τής πρόσφατης συνάντησης στό Λονδίνο πού καταλήγει: «Δέν θά παραλείψω, όμως, νά εκφράσω καί πάλι, τήν άπαισιοδοξία μου γιά τίς σχέσεις YEN - πλοιοκτησίας στό μέλλον, ύστερα από τίς επιθέσεις καί τίς άδικες καί ήκιστα φιλικές τοποθετήσεις, από τήν πλευρά μέλους του συμβουλίου σας, γιά τίς λανθασμένες τοποθετήσεις του πού άφορούν τήν ναυτική εκπαίδευση, τής όποιας προδήλως άγνοείται ή δομή, ή σημασία καί προπαντός ό τρόπος έλιγμών γιά τήν έφαρμογή τής πολιτικής άναβάθμισης, πού άναγκάσθηκα εκ τούτου μέ πολλή λύπη νά δηλώσω, άπαντώντας σέ σχετική επιθετική καί άδικη αίτiαση - παρατήρηση, ότι «ώς ύπουργός καί μέλος τής κυβέρνησης δέν επιζητώ, ούτε άποδέχομαι τήν εκτίμηση στό πρόσωπό μου, αυτό μέ άφήνει έντελώς αδιάφορο. 'Εκείνο πού μέ ενδιαφέρει είναι ως ύπουργός νά κάνω τό καθήκον μου υπερασπιζόμενος τά συμφέροντα του κράτους».

Τήν άτμόσφαιρα καί τό κλίμα θά διαταράξει καί ή ΠΕΝΕΝ:

«Σάλο δημιούργησαν στό ναυτιλιακό κόσμο του Πειραιά χθεσινές καταγγελίες του προέδρου τής Πανελληνίας 'Ενωσης Ναυτών σύμφωνα μέ τίς όποιες αυτή τή στιγμή βρίσκεται σέ εξέλιξη ένα καλά οργανωμένο σχέδιο πού εκπορεύεται άπ' τήν ήγεσία τών έφοπλιστών μέ στόχο τήν άλωση του σωματείου» (ΑΥΓΗ 2/11).

Καί μετά τό διάλλειμα αυτό, ό ύπουργός, θά δηλώσει: «Δέν ύπάρχει ρήξη στίς σχέσεις του YEN μέ τούς 'Ελληνες έφοπλιστές». Σέ συνέντευξη Τύπου θά διαψεύσει τά σχετικά δημοσιεύματα «διευκρινίζοντας ότι ύπάρχει διαφωνία άπόψεων μόνο στό θέμα τής ναυτικής εκπαίδευσης καί ειδικά στόν τρόπο έφαρμογής τών Sandwich courses καθώς καί στό θέμα τής χρησιμοποίησης χρημάτων από τό Κεφάλαιο Ναυτικής 'Εκπαίδευσης γιά τήν άποπεράτωση του κτιρίου του 'Εμποροναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά στό όποιο θά στεγαστούν όλες οί ύπηρεσίες του YEN» (ΕΞΠΡΕΣ 3/11).

Καί θά άποδείξει του λόγου τό αληθές μιλώντας στή Ναυτιλιακή Λέσχη άναφέροντας πάλι τά ξεχασμένα, λόγω τών εξελίξεων, μέτρα:

«'Ο ίδιος ό πρωθυπουργός 'Ανδρέας Παπανδρέου καί ή 'Ελληνική κυβέρνηση, θεωρούν τή ναυτιλία μας σαν ένα άπό τούς βασικότερους τομείς τής έθνικής μας οικονομίας, 'Η κυβέρνησή μας παίρνει όλα τά μέτρα γιά τήν υπεράσπισή της. 'Ολες μας οί προσπάθειες κατατείνουν στή σχεδίαση καί λήψη μέτρων, γιά τή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου» (ΑΥΡΙΑΝΗ 4/11).

Οί σπουδαστές όμως συνεχίζουν τόν άγώνα τους. 'Αλλά καί ό ύπουργός κρατά σθεναρή στάση: 'Ετσι, «σε άδιέξοδο κατέληξε, γιά άλλη μιά φορά, ή χθεσινή συνάντηση του ύπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιαννόπουλου μέ τήν αντιπροσωπεία τών σπουδαστών του Ε.Ν. «Πάρτε τό άπόφαση ότι ό νέος κανονισμός ναυτικής εκπαίδευσης δέν πρόκειται γιά κανένα λόγο νά άποσυρθεί. Καί αν δέν σταματήσει όριστικά αυτή ή άποχή θά άρχίσουν οί διαγραφές τών μαθητών καί άλλα παρόμοια μέτρα» (ΠΡΩΤΗ 8/11). Καί ή άπάντηση: «Νά φύγει ό Γιαννόπουλος ζητούν οί σπουδαστές» (ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ 10/11). Καί στό μεταξύ

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS**

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

«'Αντιτίθεται σθεναρώς ή ΕΕΕ στην όποιαδήποτε μεθόδευση χρησιμοποίησης εσόδων από τόν προϋπολογισμό του ΚΝΕ για άλλους σκοπούς πέραν εκείνων που προσδιορίζονται από τήν απόστολή του ΚΝΕ». (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 10/11). Αὐτά σύμφωνα μέ υπόμνημα του προέδρου τής ΕΕΕ πρὸς τόν ύπουργό Ε.Ν.

Καί πάλι ἐπερώτηση στή Βουλή από τήν ΝΔ. Οἱ ἐπερωτῶντες βουλευτές θά μιλήσουν γιά διάλυση τής ναυτικής ἐκπαίδευσης. 'Ο ύπουργός θά πει μεταξύ άλλων: «Δέν μέ ἐνδιαφέρει ἂν τό συγκεκριμένο αὐτόν κύριο, Χαρμπαντίδης εἶναι τό ὄνομά του, τόν ὑποστηρίζει ή νεολαία του ΠΑΣΟΚ. Πρέπει μάλιστα νά σᾶς ἐνημερώσω ὅτι τόν ὑποστηρίζουν καί οἱ ἄλλες νεολαίες στίς προτάσεις καί στίς εἰσηγήσεις πού κάνει. Ναί, συνεχίσε, οἱ ναυτικές σχολές ἔχουν πρόβλημα. "Ὁμως, τό πρόβλημα τό δημιουργοῦν οἱ σπουδαστές ἐκεῖνοι πού θέλουν νά μήν πατάνε τό πόδι τους καί νά παίρνουν πτυχίο. Καί κάτι τέτοιο, τή στιγμή πού ἔχουμε λύσει τά περισσότερα προβλήματα τους, δέν πρόκειται νά τό δεχτοῦμε.» (ΕΘΝΟΣ 12/11).

Ἐπίσης, «'Απαντώντας ὁ ύπουργός Ἐμπορικής Ναυτιλίας κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος παραδέχτηκε ὅτι ἔγιναν κάποια λάθη, τά ὁποῖα ὁμως ἀπέδωκε σέ ὀρισμένους «ἐξ ἁλλοδαπῆς τεχνοκράτες καί ἐκ τῆς ἡμεδαπῆς ἐμπειροτέχνες συμβούλους». (ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 12/11). Ἄλλά καί θά ἀπαντήσει δυναμικά: «Ἐνα χρόνο πού εἶμαι ύπουργός γύρισαν 240 πλοῖα ὑπό τήν ἐλληνική σημαία. "Εφυγαν τά σαρᾶβαλα, οἱ σκυλοπνίχτες, ἐκεῖνα πού δέν μποροῦν νά δουλέψουν ἄλλο. Οὔτε ἕνας "Ελληνας δέν ἄλλαξε σημαία μέ ἐλληνικό πλοῖο (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 12/11).

Καί τήν ὥρα πού λέγονται αὐτά, ὁ πρόεδρος τῆς ΠΕΜΕΝ σέ συνέντευξη Τύπου κάνει τίς προτάσεις του γιά τήν σωτηρία του ΝΑΤ. Καί δηλώνει ἐπίσης ὅτι «γιά νά ἐξυγιανθεῖ τό Ναυτικό Ἀπομαχικό Ταμεῖο πρέπει νά ὑψωθεῖ ή ἐλληνική σημαία σέ ἄλλα 6.120 πλοῖα!» (ΝΕΑ 12/11). Βέβαια, θά προσθέσει ὅτι δέν θά γίνει αὐτό μιά καί νά ἦθελαν οἱ ἐφοπλιστές, δέν ὑπάρχουν τόσα πλοῖα στήν κατοχή τους... "Ὁμως, «Στό «ἀπρόχωρητο ἔχουν φθάσει πλέον οἱ σχέσεις του ΥΕΝ μέ ὄλους τούς παράγοντες τῆς ναυτιλίας μας. Ἐφοπλιστές, ναυτικοί, σπουδαστές καί λιμενικοί, ἀλλά ἀκόμη καί οἱ πολιτικοί ὑπάλληλοι, καταλογίζουν στήν ἡγεσία του ΥΕΝ εὐθύνες γιά τήν ὀξυνση τῶν μεταξύ τους σχέσεων, παρ' ὅτι ή ναυτιλία ἀνακάμπτει...» (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 16/11).

Τό ἐπόμενο εἰκοσιτετράωρο ἀνακοινώνεται μία ἀκόμη ἀναδόμηση τῆς κυβέρνησης. Μετά 14 περίπου μήνες, ὁ Εὐάγγελος Γιαννόπουλος, πέμπτος ύπουργός Ἐμπορικής Ναυτιλίας τῶν κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ, παραδίδει τό ύπουργεῖο σέ ἕναν ἄνθρωπο πού τό γνω-

ρίζει καλά ἀπό προηγούμενη θητεία ὡς Γενικός Γραμματεὺς: Τόν Βασίλη Σαραντίτη. Γιά πρώτη φορά δέ, τό ΥΕΝ ἀποκτᾶ καί ἀναπληρωτή ύπουργό. «'Η τοποθέτηση του ύπουργοῦ κ. Βασίλη Σαραντίτη καί του ἀναπληρωτή ύπουργοῦ κ. Ἄντων Ντεντιδάκη δείχνει ὅτι τό «τελευταῖο τῆ τάξει» ύπουργεῖο παίρνει «πόντους». (ΚΕΡΔΟΣ 18/11).

Στήν παραλαβή του ύπουργεῖου, ὁ νέος ύπουργός θά δηλώσει, μεταξύ άλλων: «Δίνω μεγάλη σημασία στή συνεργασία τῶν τριῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας. Δηλαδή, τῆς πολιτείας, τῶν ναυτικῶν καί τῶν ἐπιχειρηματιῶν. Μόνον ἔτσι, μπορεῖ ή ἐλληνική ναυτιλία νά διατηρήσει τόν πρωταγωνιστικό ρόλο στόν παγκόσμιο στίβο» (ΚΕΡΔΟΣ 19/11).

Στήν ἴδια ἐφημερίδα ἀναφέρεται «Αἰχμηρός ὁ ἀπολογισμός Γιαννόπουλου» δημοσιεύοντας ἀποσπάσματα του λόγου του ἀπερχομένου ύπουργοῦ.

21 Νοεμβρίου. Οἱ 24 ΩΡΕΣ γράφουν: Ὁ Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασίλης Παπαδόπουλος ὑπέβαλε τήν παραίτησή του καί ἐντός τῶν ἡμερῶν ἀποχωρεῖ ἀπό τό ΥΕΝ γιά νά πολιτευθεῖ. Ὁ κ. Παπαδόπουλος ἀπό τό 1984 εἶναι γραμματέας στό ύπουργεῖο καί εἶχε διαδεχθεῖ τόν σημερινό ύπουργό κ. Σαραντίτη». Εἶναι ἀναμφισβήτητα ὁ μακροβιώτερος παράγων του ΥΕΝ τά τελευταῖα χρόνια.

Ἐν τῷ μεταξύ, «Νέος — οὐριος — ἄνεμος πνέει ἀπό χθές στό χώρο τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης ἀμέσως μετά τήν ἐπίσκεψη στόν νέο ύπουργό Ε.Ν. Βασίλη Σαραντίτη, 7 μελοῦς ἀντιπροσωπείας τῆς ΕΞΕΣΣΕΝ» (ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΛΟΓΟΣ 22/11).

Ἐνα τραγικό γεγονός προκαλεῖ τή θλίψη στόν ναυτιλιακό κόσμο: «Ὁ ύπουργός Ναυτιλίας Βασ. Σαραντίτης, δήλωσε: «Ἐκφράζω τήν βαθύτατη λύπη μου γιά τόν ἀπροσδόκητο θάνατο τῆς Χριστίνας Ὑνάση. Ἡ ναυτιλία μας, στήν ὁποία ή οἰκογένειά της ἔχει πολλά προσφέρει, γίνεται φτωχότερη. Εὐχομαι τό ὄνομα Ὑνάσης νά συνεχίσει νά ὑπάρχει στόν ἐλληνικό ναυτιλιακό χώρο μέ τόν ὁποῖο ἔχει συνδέσει τήν ὑπαρξή καί τή φήμη του». (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 22/11).

Στήν πρώτη του συνάντηση μέ τούς ναυτιλιακοὺς συντάκτες ὁ νέος ύπουργός θά πει μεταξύ άλλων: «Ὁ διάλογος καί ή συνεργασία μέ τούς ναυτικούς καί ἐφοπλιστές θά ἀρχίσει πολύ σύντομα γιατί ἀπαιτεῖται ταχύτητα ἐνεργειῶν καί μηδενική ἀπώλεια χρόνου» (ΕΞΠΡΕΣ 24/11). Τήν ἴδια μέρα διαβάζουμε στήν ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ: «Αὔξηση 25% ζητεῖ ή ΠΝΟ γιά τούς ναυτικούς πού ἐργάζονται στά ποντοπόρα Φ/Γ πλοῖα» πράγμα πού ὀριοθετεῖ τήν ἀρχή ἐνός κύκλου δύσκολων διαπραγματεύσεων

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682

μέ την ΕΕΕ. Οί έφοπλιστές έπισκέπτονται τόν νέο ύπουργό. Θά του άναφέρουν: «Όλα τά προβλήματα πού άπασχολούν τόν έλληνικό έφοπλισμό παραμένουν άλυτα. Ένώ οί σχετικές προτάσεις τής "Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών γιά τή βελτίωση τής άνταγωνιστικότητας τών έλληνικών πλοίων καί τή θέσπιση μιās έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής οί όποιες έχουν ύποβληθεί μέ προσωπική έπιστολή στόν πρωθυπουργό κ. Άν. Παπανδρέου στίς 10 Δεκεμβρίου 1985, έχουν άγνοηθεί». (ΕΞΠΡΕΣ 25/11).

Καί όπωςδήποτε ένα μεγάλο πρόβλημα τής ναυτιλίας, παραμένει άλυτο καί δυστυχώς χειροτερεύει μέρα μέ τή μέρα. Παρά τίς πολλές διαβεβαιώσεις λοιπόν, «Στίς γνωστές μεθόδους του δανεισμού θά εξακολουθήσει νά καταφεύγει τό ΝΑΤ καί τό 1989 γιά νά καλύψει τίς άνάγκες του. Στό νέο προϋπολογισμό, πού κατέθεσε στη Βουλή ό ύπουργός Οίκονομικών, Δημήτρης Τσοβόλας, ή λέξη ΝΑΤ ύπάρχει μόνο στην άπόδοση φαρικών τελών. Καμμία έπιχορηγήσ η λοιπόν γιά τό Ταμείο τών Ναυτικών... καί τό μέλον άόρατον. Ό ύπουργός Οίκονομικών, Δημήτρης Τσοβόλας, άπαντώντας σέ έρώτησή μας, γιατί τό ΝΑΤ δέν εντάχθηκε στό νέο προϋπολογισμό γιά έπίδότηση, άπάντησε ότι, δέν ύπάρχει νόμος ό όποιος νά δικαιολογεί κάτι τέτοιο. Στό τέλος του έτους, τό συνολικό έλλειμμα του ΝΑΤ άναμένεται νά ξεπεράσει τά 180 δισεκατομμύρια δραχμές» (ΚΕΡΔΟΣ 29/11). Γιά τό ίδιο θέμα θά ύπάρξει καί δημοσίευμα τήν έπομένη στην ίδια έφημερίδα όπου άναφέρονται μεταξύ άλλων:

«Άξίζει νά σημειωθεί ότι, γιά τή λειτουργία του ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας εύθύνονται καί τά συναρμόδια ύπουργεία (κυρίως Έθνικής Οίκονομίας, Οίκονομικών καί Προεδρίας). Άλλωστε, οί δηλώσεις του πρώην ύπουργού ΕΝ Εύάγγελου Γιαννόπουλου, στίς 21 Νοεμβρίου κατά τήν τελετή παράδοσης του ύπουργείου στόν κ. Β. Σαραντίτη είναι άποκαλυπτικές. Είπε, λοιπόν, ό κ. Γιαννόπουλος (άπό τά άπομαγνητοφωνημένα πρακτικά...): «Μ' άλλον έπικυρίαρχο θά άσχοληθώ τώρα έδω, τόν ύπουργό Οίκονομικών, ό όποιος ύπουργός τών Οίκονομικών, όταν έγώ του είσηγούμην, του έστελνα έγγραφα γιά λύση θεμάτων, πότε μέ έκκλησεις, πότε μέ κεκαλυμμένες σταυροπαραγίες, άπαντούσε άρνητικώς καί δέν έκανε π.χ. τήν άπαλλαγή τών άξιωματικών

τής άκτοπλοΐας άπό κάποιο φόρο, έπρεπε νά γίνει άναστάτωση, νά πάει εκεί τό σωματείο καί νά τό δώσει αυτός ενώ είχε άπό πρόπερι ύποσχεθεί. Έγώ δέν ήμουνά ύπουργός όταν ύποσχέθηκε ότι θά βάλει τό ΝΑΤ στην έπιχορήγηση άπό τόν κρατικό προϋπολογισμό. Καί δέν τόν έχει βάλει παρά τά άλλεπάλληλα έγγραφα καί θά χρειασθεί άγώνας στη Βουλή τώρα. Καί θά συνδέσω τήν παραμονή μου στην κυβέρνηση, γιά νά μπει τό ΝΑΤ στόν κρατικό προϋπολογισμό, γιά νά πάσει εκείνη ή άηδής έπιστολογραφία μεταξύ ΝΑΤ καί οίκονομικών ύπουργείων καί ό δανεισμός εκείνος, πότε έχουμε λεφτά καί πότε δέν έχουμε. «Καί κατέληξε στην όμιλία του ό κ. Γιαννόπουλος: «Ναί είναι άγχος αυτό πού τραβάει καί τό ύπουργείο καί ή διοίκηση του ΝΑΤ καί έμείς προσωπικά καί οί συνταξιούχοι».

Έτσι, φθάνουμε στόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ. «Κανένας συνταξιούχος του ΝΑΤ δέν πρόκειται νά χάσει τήν σύνταξή του. Έχω τήν διαβεβαίωση του ύπουργού Έθνικής Οίκονομίας Π. Ρουμελιώτη ότι έξασφαλίστηκε ή έγκαιρη χρηματοδότηση του ΝΑΤ γιά τήν όμαλή άποστολή τών έπιταγών στους δικαιούχους» (24 ΩΡΕΣ 1/12) δηλώνει ό ύπουργός κ. Β. Σαραντίτης. Καί θά προσθέσει ότι τήν άρμοδιότητα του ΝΑΤ θά αναλάβει ό άναπληρωτής ύπουργός Ναυτιλίας Άντώνης Ντεντιδάκης. Θά έλθουν στό προσκήνιο μετά άπό καιρό πάλι τά μέτρα: «Τήν άπόφασή του νά προχωρήσει τή λήψη μέτρων που θά άποβλέπουν στην αύξηση τών έλληνικών πλοίων ύπογράμμισε χθές ό ΥΕΝ κ. Βασίλης Σαραντίτης. Ό ύπουργός διευκρίνησε ότι τά μέτρα πού θά ληφθούν δέν θά είναι, φυσικά, σέ βάρος τής ναυτεργασίας. Έχουμε σκοπό νά συνεργαστούμε μέ τούς έπιχειρηματίες καί μέ τούς ναυτικούς ώστε νά φανοΰμε δυνατοί καί στό έσωτερικό καί στό έξωτερικό. Δυνατοί, όπως ταιριάζει σέ μιá χώρα μέ μεγάλη ναυτική παράδοση, σέ μιá μεγάλη ναυτική δύναμη». (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 8/12). Έτσι, «Νέο «πακέτο μέτρων» γιά τήν τόνωση τής άνταγωνιστικής ίκανότητας του έλληνικού πλοίου πρόκειται νά ύποβληθεί πρόσ έγκριση στόν Πρωθυπουργό εντός τών προσεχών ήμερών» (ΗΜΕΡΗΣΙΑ 11/12). Καί ό ύπουργός μιλώντας στους δημοσιογράφους, θά δώσει τήν άφορμή νά γράψουν ότι: Μέτρα μέ καθαρά τεχνοκρατικό χαρακτήρα καί μέ στόχο τήν επανάκαμψη τών πλοίων στην έλληνική σημαία καί χωρίς τό άγχος του «σήμερα - αύριο» προσανατολίζεται νά λάβει τό ύπουργείο Ναυτιλίας

(ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 15/12).

Η ναυτιλιακή χρονιά τελειώνει σφραγισμένη άπό... τίς «άμαρτίες» του παρελθόντος: «Ό πρόεδρος τής ΕΕΕ Σ. Γουρδομιχάλης κατέθεσε στόν είσαγγελέα μηνυτήρια άναφορά τυπικά κατ' άγνώστων, ούσιαστικά κατά του πρώην ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας Ε. Γιαννόπουλου γιά ύπόθεση πού άφορά «μή σύννομο» διάθεση 1.5 δισεκατομμυρίου δρχ. Συγκεκριμένα, άναφέρεται σέ μηνυτήρια άναφορά: «Υπάρχουν βάσιμες ύπόνοιες ότι μέ άδιαφανείς διαδικασίες καί μη σύννομο τρόπο διατέθηκε 1.5 δΐς άπό τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαίδευσης γιά τήν άποπεράτωση του νέου κτιρίου του ΥΕΝ». (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 23/12). Ό πρώτην ύπουργός θά άντιδράσει, δίδοντας συνέντευξη Τύπου καί διανέμοντας στους δημοσιογράφους κείμενο άπό 10 δακτυλογραφημένες σελίδες. Κατ' αυτόν: «Έξηγώντας τήν κίνηση Γουρδομιχάλη, ό ύπουργός είπε ότι αυτή εντάσσεται στό πλαίσιο τής προετοιμασίας του προέδρου τών έφοπλιστών, γιά συμμετοχή του στό ψηφοδέλτιο τής Νέας Δημοκρατίας στίς βουλευτικές εκλογές». (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ 24/12).

Τήν ίδια στιγμή σέ άνανκοίνωση του γραφείου τύπου του ΥΕΝ άναφέρονται μεταξύ άλλων τά έξης: «Είναι άυτονόητο ότι προτού ό κ. Γουρδομιχάλης ως πρόεδρος τής ΕΕΕ, προσφύγει στή Δικαιοσύνη γιά ένα τόσο σοβαρό, όπως ό ίδιος ισχυρίζεται θέμα, θά έπρεπε νά έλθει σέ έπαφή μέ τόν άρμόδιο ύπουργό, τού όποίου ή πόρτα είναι γνωστό ότι είναι πάντοτε άνοιχτή σέ όλους» (ΜΕΣΗΜΕΡΙΝΗ 24/12).

Σέ άνακοίνωση τής ΕΕΕ μεταξύ άλλων άναφέρονται: «Τούτο κατέστη άναγκαίο μετά άπό άλλεπάλληλα προφορικά καί έγγραφα διαβήματα, πλήν όμως άκαρπα πρόσ τό ΥΕΝ, πού παρά τίς τεκμηριωμένες άντιρρήσεις, προχώρησε στη διάθεση κονδυλίων άπό τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαίδευσης γιά σκοπούς μή προβλεπόμενους άπό τόν νόμο. (ΕΞΠΡΕΣ 28/12). Καί ό ύπουργός θά δηλώσει, μεταξύ άλλων: «Νομίζω ότι βιάστηκε ό κ. Στάθης Γουρδομιχάλης νά προσφύγει στην Δικαιοσύνη μέ τήν μηνυτήρια άναφορά κατά του ύπουργείου Ναυτιλίας γιά τήν διάθεση κονδυλίου τής ναυτικής εκπαίδευσης στόν προϋπολογισμό δαπανών άποπεράτωσης του ναυτικού μεγάρου». (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 29/12).

Έτσι τελείωσε ένας άκόμα χρόνος...

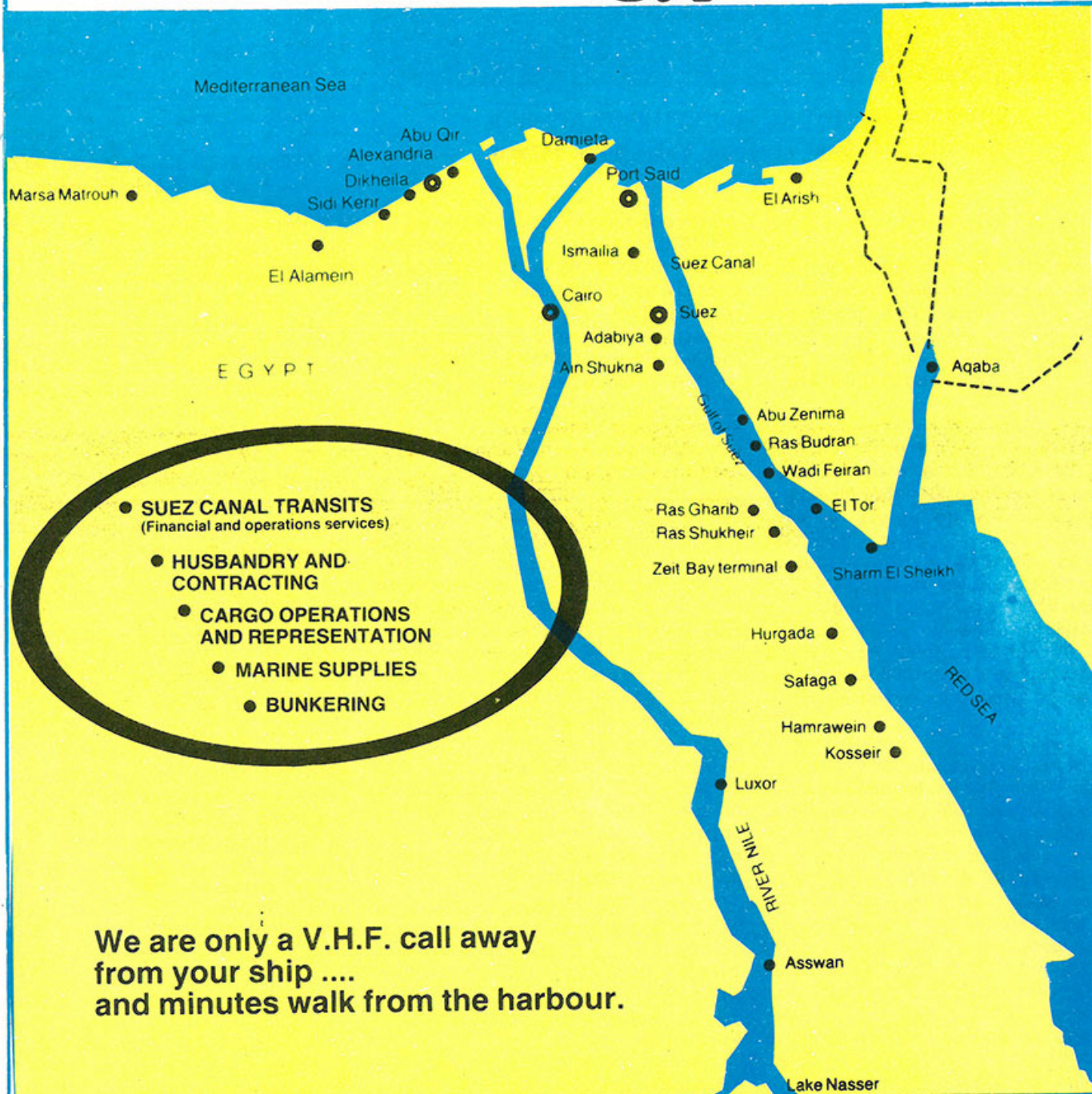
Γ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

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

World Marine

Services in Egypt



**We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus : (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΑΡ. 54/88

“Εκτακτος έφ’ άπαξ είσφορά, άρθρ. 30 Ν. 1579/85

ΜΕΡΟΣ 1ον

Έπιδιαιτητής: Άντ. Άντάμπασης
Διαιτητές: Κων. Άνδρεόπουλος Δικηγόρος, Παν. Καμαρινέας Σύμβουλος Διοίκησης
Δικηγόροι: Κων. Ι. Κοννίδας, Γρηγ. Κρόμπας και Νικ. Γερασίμου Πάρεδροι Διοίκησης.

Δικαιοδοσία διαιτητικού δικαστηρίου. (Μειοψ.). “Εκτακτη έφ’ άπαξ είσφορά του άρθρου 30 ν. 1579/85. Πλειοψηφία άντισυνταγματική για τά πλοία του άρ. 13 των Έγκρ. Πράξεων (Μειοψ.). “Ομόφωνα άντισυνταγματική για τά πλοία πρίν από τό 1975. Α’ φόρος πλοίων. ν. 27/75. Έξουσία νομοθέτη για την αύξηση σύμφωνα μέ τό άρ. 6 ν. 27/75. Αύξηση μέ τό άρθρο 52 ν. 1591/86 για τέ πενταετία 1985/1990 Μειοψ. Συνταγματική. Μειοψηφ. άντισυνταγματική.

Οί διαιτητές συνεδρίασαν επανειλημμένα στο γραφείο του Νομικού Συμβούλου Φορολογίας του Υπουργείου Οικονομικών, κείμενο στην Άθήνα (Χαλκοκονδύλη 9), και συγκεκριμένα στις 27.3.1986, 25.4.1986, 12.6.1986, 20.11.1986, 15.1.1987, 19.3.1987, 1.4.1987, 18.5.1987 και 1.6.1987. Καθόντα γραμματέα έκτέλεσε μέ απόφαση των διαιτητών της 27.3.1986 ό Παναγιώτης Θεοδωρόπουλος, δικαστικός αντιπρόσωπος της διοίκησης. Η επίδικη διαφορά άφορούσε την άναγνώριση α) της μή όφειλης της είσφοράς του άρθρ. 10 του ν. 27/1975 για τά έτη 1983, 1984 και 1985 από τις πλοιοκτήτριες των πλοίων Silver Athens, Silver Cloud και Silver Bay, καθόσον είχαν νηολογηθεί πρίν από την έναρξη της ισχύος του έν λόγω νόμου, β) της άνυπαρξίας ύποχρέωσης καταβολής της έκτακτης είσφοράς που επέβαλε ή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών Ε 15451/8.11.1985 και κύρωσε τό άρθρο 30 του ν. 1579/1985 και γ) του μή νομίμου της αύξησης του φόρου και της είσφοράς πλοίων την όποία πραγματοποίησε

ή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών Ε 10075/1078/Πολ. 232/18.11.1985 και κύρωσε τό άρθρ. 52 του ν. 1591/1986 και άνέκυψε μεταξύ άφενός των προαναφερομένων πλοιοκτητριών, εταιριών, έκπροσωπούμενων στην Έλλάδα από την εταιρία «Stavros Daifas Marine Enterprises S.A.», νόμιμα έκπροσωπούμενη από τον Σταύρο Άντ. Νταϊφά, και άφετέρου του Έλληνικού Δημοσίου.

Οί Διαιτητές, για τό πρώτο αίτημα της διαφοράς, δηλ. για την είσφορά του άρθρου 10 του ν. 27/1975 ως προς τά πλοία που νηολογήθηκαν πρίν από την έναρξη της ισχύος του νόμου αυτού, άποφάνθηκαν κατά τά ειδικότερα διαλαμβανόμενα στην από 1 Ιουνίου 1987 απόφασή τους. Άλλωστε ό αϊτών μέ την ύποβληθείσα στις 12.2.86 δήλωσή του, παραιτήθηκε του αιτήματος αυτού. Οί διαιτητές διαφωνήσαντες περαιτέρω σχετικά μέ την έκταση δικαιοδοσίας του Διαιτητικού Δικαστηρίου, προσέφυγαν, μέ την απόφασή τους αυτή, κατά τέ διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 όλων των έγκριτικών πράξεων σε διορισμό Έπιδιαιτητή, συμφωνήσαντες για τό διορισμό του Άντώνη Άντάμπαση, Έπίκουρου Καθηγητή του Έμπορικού Δικαίου, Δικηγόρου.

Ο Άντώνης Άντάμπασης άποδέχθηκε τό διορισμό του ως έπιδιαιτητή. Υπό την προεδρία του έπιδιαιτητή τό Δικαστήριο συνεδρίασε στις 5.1.1988 στο γραφείο του Νομικού Συμβούλου Φορολογίας, κείμενο στην Άθήνα (Χαλκοκονδύλη 9).

Παρέστησαν 10 προσφεύγουσες ναυτιλιακές εταιρίες.

Έκπροσωπούμενες από τον Σταύρο Άντ. Νταϊφά, νόμιμο έκπρόσωπο και της αντιπροσώπου και διαχειριστριάς των πλοίων τους εταιρίας «Stavros Daifas Marine Enterprises S.A.», ό όποιος και παρέστη μέ τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Κώστα Κοννίδα

ΚΑΙ

Τό Έλληνικό Δημοσίο έκπροσωπούμενο νόμιμα από τον Υπουργό των Οικονομικών και τον Υπουργό Έμπορι-

κής Ναυτιλίας και παρέστη μέ τους Παρέδρους της Διοίκησης Γρηγόριο Κρόμπα και Νικόλαο Γερασίμου.

Άφοϋ έλαβε ύπόψη όσα άνέπτυξαν προφορικά στο Δικαστήριο οί πληρεξούσιοι των διαδίκων κατά την προκείμενη δικάσιμο, τις προτάσεις που ύπέβαλαν και τά έγγραφα που προσκόμισαν.

Καί διασκέφθηκε στις 18.2.88, 21.3.88, 1.4.88, 26.4.88, 10.5.88, 24.5.88 και ώρα 18.30 μ.μ. στο επί της όδου Χαλκοκονδύλη 9, 8ος όροφος, γραφείο του Νομικού Συμβούλου Φορολογίας του Υπουργείου Οικονομικών.

ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

1. “Ως προς τό ζήτημα της δικαιοδοσίας του Διαιτητικού Δικαστηρίου νά έξετάσει και ν’ άποφανθεί για την επίδικη διαφορά, ό έπιδιαιτητής συντάσσεται μέ την άποψη του διαιτητή Κων/νου Άνδρεόπουλου και θεμελιώνει ειδικότερα τέ γνώμη του όπως άκολουθεί.

Σύμφωνα και μέ τέ διάταξη του άρθρου 887 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ. οί διαιτητές «άποφαίνονται περί της δικαιοδοσίας αυτών», άν δέν όρίζεται διαφορετικά στη συμφωνία της διαιτησίας.

Στην ύπό κρίση περίπτωση τέ διεξαγωγή της διαιτησίας προβλέπει ό όρος 21 των έγκριτικών πράξεων για τέ νηολόγηση των προαναφερομένων πλοίων ως έλληνικών, ό όποιος έχει διατυπωθεί, όπως άκολουθεί:

«Οίαιδήποτε διαφοραί άνακύπτουσιν έκ της έφαρμογής της παρούσης έγκριτικής πράξεως μεταξύ των πλοιοκτητών και του Έλληνικού Δημοσίου ή μεταξύ τινος έκ των ένυποθίκων δανειστών και του Έλληνικού Δημοσίου, δέον, πλύν της περιπτώσεως της προβλεπόμενης έν τέ τελευταία παραγράφω του παρόντος όρου 21, όπως έπιλύωνται διά διαιτησίας ένώπιον δύο (2) διαιτητών έμπείρων και μέ ειδίκευσιν εις τά ναυτιλιακά θέματα, έξ ών ό εις θά όρίζεται ύπό του Έλληνικού Δημοσίου και ό έτερος ύπό των πλοιοκτητών ή άντιστοιχώς των ένυποθίκων δανειστών, έφ’ όσον ή ύπό κρίσιν διαφορά άφορά τούτους. Καθ’ ήν περίπτωσηιν τό έτερον των συμβαλλομένων μερών, προσκαλούμενον ύπό του έπισπεύδοντος την διενέργειαν της διαιτησίας, ήθελε βραδύνει πέραν των τριάκοντα ήμερών από της πρόσ τοϋτο κοινοποιήσεως παραλαβής της σχετικής αίτήσεως), νά προβή εις διορισμόν διαιτητοϋ, οϋτος διορίζεται ύπό του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Έλλάδος αίτήσει του έπισπεύδοντος. Η πρόσ διαιτησίαν πρόσκλησις του Δημοσίου ύποβάλλεται εις τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, μή άπαιτούμενης της κοινοποιήσεως ταύτης εις έτερα Υπουργεία.

Έν περιπτώσει διαφωνίας των διαιτητών όρίζεται ύπό τούτων έπιδιαιτη-

της και εν διαφωνία των διαιτητών, δ-
σον αφορά τον διοριστέον επιδιαιτητήν
ούτος διορίζεται επί τη αίτησει, οίονδη-
ποτε εκ των ενδιαφερομένων μερών, ύ-
πό του Baltic Exchange και θα είναι ει-
δικευμένος και έμπειρος εις τα ναυτι-
λιακά ζητήματα. Τό αυτό εφαρμόζεται
και εις πάσαν περίπτωση καθ' ην δέν έ-
ξευρίσκεται τυχόν κατάλληλος διαιτη-
τής.

Η απόφασις της διαιτησίας είναι τε-
λεσιδικος, άμετάκλητος και εκτελεστή
μή υποκειμένη εις ουδέν τακτικόν ή έ-
κτακτον ένδικον μέσον, ουδέ εις οίαν-
δήποτε προσφυγήν ή αίτησιν άκυρώσε-
ως ένώπιον των τακτικών ή διοικητικών
δικαστηρίων, εκτελείται δέ χωρίς νά εί-
ναι ανάγκη νά περιαφθή τόν τύπον της
εκτελέσεως.

Ουδεμία άναστολή ή άναβολή εκτε-
λέσεως της διαιτητικής αποφάσεως ή
της λοιπής διαδικασίας επιτρέπεται.

Παρά τας διατάξεις των προηγούμε-
νων παραγράφων του παρόντος όρου
21 ουδεμία διαφορά υποκειμένη εις
διαιτησίαν δυνάμει των έν λόγω προη-
γουμένων παραγράφων θα τίθεται εις
τήν διαιτησίαν, ουδέ θα διορίζεται διαι-
τητής επί της τοιαύτης διαφοράς άνευ
έγγράφου προς τοϋτο συναινέσεως του
ένυποθηκού δανειστοϋ και άν έτι ήθελε
θεωρηθί ότι ουτος δέν έχει έννομον
συμφέρον.

Σύμφωνα μέ τό άρθρο 112 του Συν-
τάγματος του 1952, ψηφίστηκε τό ν.δ.
2687/1953 «περί επενδύσεως και προ-
στασίας κεφαλαίων έξωτερικου». Τό νο-
μοθετικό αυτό διάταγμα έχει διατηρη-
θεί σέ ισχύ από τό άρθρο. 107 παρ. 1
του ισχύοντος Συντάγματος του 1975.
Έχει χαρακτήρα νόμου αύξημένης τυ-
πικής δύναμης και καθορίζει τό πλαίσιο
μέσα στό όποιο ή Διοίκηση μέ ειδικές
πράξεις της ρυθμίζει πάγια τούς όρους
και προϋποθέσεις πού διέπουν τήν οι-
κονομική λειτουργία του εισαγομένου
κεφαλαίου. Τό άρθρο. 13 του έν λόγω
ν.δ. θεώρησε ως κεφάλαια έξωτερικου,
τοποθετούμενα σέ παραγωγικές επεν-
δύσεις, τά νεότευκτα ή άλλοδαπα πλοία
ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης ά-
πό 1.500 κόρους που νηολογούνται
στήν Έλλάδα επ' όνόματι Έλλήνων ή

άλλοδαπών εταιριών, των όποιών το κε-
φάλαιο άνήκει σέ Έλληνες κατά ποσο-
στό μεγαλύτερο από τά πενήντα έκατο-
στά. Η νηολόγηση των πλοίων αυτών
πραγματοποιείται ύστερα από έγκριση
πού παρέχουν οι Έπουργοί Έθνικής Οι-
κονομίας, Οικονομικών και Έμπορικής
Ναυτιλίας μέ κοινή απόφασή τους δη-
μοσιευόμενη στην Έφημερίδα της Κυ-
βέρνησης (έγκριτική πράξη).

Η έγκριτική αυτή πράξη δέν συνιστά
άπλως τήν τυπική προϋπόθεση για τή
νηολόγηση του πλοίου σέ ήμεδαπό λι-
μάνι και τήν ύπαγωγή του σέ όρισμένο
νομικο καθεστώς, άλλ' άποτελεί ταυτό-
χρονα τήν καταστατική πράξη του καθε-
στώτος αυτού. Κι αυτό γιατί περιλαμβάνει
τίς έξειδικευμένες ρυθμίσεις πού υ-
λοποιούν τήν ιδιαίτερη ουσιαστική προ-
στασία υπέρ του πλοίου πού νηολογεί-
ται ως κεφάλαιο έξωτερικου. Πιο συγκεκρι-
κρίμενα, ή έγκριτική πράξη καθορίζει ά-
νέκκλητα τούς όρους εκμετάλλευσης
του πλοίου. Σύμφωνα μέ τό άρθρο 13
παρ. 2 του ν.δ. 2687/1953, όπως αυτό έρ-
μηνεύθηκε αυθεντικά από τό άρθρο μό-
νο του ν.δ. 2929/1954, ή Διοίκηση έχει
εϋρύτατη διακριτική εύχέρεια και μπο-
ρεί νά επιβάλει όποιοδήποτε όρο ή ύπο-
χρεώσεις άποκλίνοντας από τίς ισχύου-
σες διατάξεις άστικού, έμπορικού και
δικονομικού δικαίου πού έχουν άναγκα-
στικό χαρακτήρα.

Οί εκδιδόμενες από τό 1953 έγκριτι-
κές πράξεις περιλαμβάνουν σταθερά
τόν προκείμενο όρο για τή διαιτητική έ-
πίλυση των διαφορών πού ανακύπτουν
από τήν έφαρμογή τους. Ο ειδικός αυ-
τός όρος συντονίζει τό βήμα μέ τή διά-
ταξη του άρθρου 13 παρ. 2 έδ. ή του ν.δ.
2687/1953 ή όποια διαλαμβάνει ότι ή έγ-
κριτική πράξη μπορεί νά όρίζει «τήν επί-
λυσιν των άναφυσόμενων διαφορών εκ
της έφαρμογής της έγκριτικής πράξεως
διά διαιτησίας».

Άκόμη οι έγκριτικές πράξεις διαλαμ-
βάνουν ειδική διάταξη πού καθορίζει
τίς φορολογικές ύποχρεώσεις του
πλοιοκτήτη ως θαλάσσιου έπιχειρημα-
τία. Όσο αφορά τίς προαναφερόμενες
έγκριτικές πράξεις, πρέπει νά παρατη-
ρηθεί ότι:

α. Οί σχετικές μέ τά πλοία Silver A-

thens, Silver Cloud και Silver Bay όρί-
ζουν στον όρο 12:

«Ός προς τήν φορολογίαν του
πλοίου θα εφαρμόζονται καθ' όλην τήν
διάρκειαν της παραμονής του υπό Έλ-
ληνικήν σημαίαν αι οικείαι διατάξεις
του Ν. 1880/51 «περί φορολογίας των
πλοίων» ως ουτος ισχύει σήμερα, τρο-
ποποιηθείς και συμπληρωθείς μεταγε-
νεστέρως διά των Ν.Δ. 3415/1955,
4094/60, Α.Ν. 465/1968 και Ν.Δ.
509/1970. Πάσα τυχόν διά μεταγενεστέ-
ρου νόμου αύξησης της υπό των άνωτέ-
ρω διατάξεων προβλεπομένης φορολο-
γίας δέν θα έχει έφαρμογήν διά τό έν
λόγω πλοϊον, πάσα όμως μείωσις αυτής
θα ισχύη και διά τοϋτο.

13. Οί πλοιοκτήται ή έν ή περίπτωση
τό πλοϊον άνήκει εις ήμεδαπήν ή άλλο-
δαπήν άνώνυμον ή περιωρισμένης ευ-
θύνης ή οίονδηποτε άλλου τύπου εται-
ρείαν, οι μέτοχοι και οι έταιροι αυτής, ά-
παλλάσσονται από παντός φόρου επί
του εισοδήματος του προερχομένου εκ
των κερδών της εκμεταλλεύσεως του
πλοίου ή εκ των μερισμάτων εκ των ί-
δρυτικών τίτλων ή των μετοχών της
πλοιοκτητρίας εταιρίας, ών είναι κοι-
μισται ή διά τας όποιας τυγχάνουν έγγε-
γραμμένοι, είτε οίονδηποτε αντιστοι-
χου φόρου όστις ήθελε μελλοντικώς έ-
πιβληθί, των ύποχρεώσεων τούτων κα-
λυπτομένων υπό του κατά τον προηγού-
μενον όρον προβλεπομένου διά τό
πλοϊον φόρου, όστις όμοίως καλύπτει
και τήν έξ εκποιήσεως του πλοίου ή έξ
άσφαλιστικής άποζημιώσεως προκύ-
πτουσιν τυχόν ύπεραξίαν της μετοχής
κατά τήν διάλυσιν της εταιρίας ή τήν ύ-
περαξίαν ήτις δυνατόν νά προέλθη εκ
της πωλήσεως των μετοχών των πλοιο-
κτητών. Οί πλοιοκτήται όμοίως απαλ-
λάσσονται από πάσης έρανικής εισφο-
ράς και παντός εκτάκτου φόρου καθώς
και οίασδήποτε άλλης εισφοράς προς
οίονδηποτε άσφαλιστικούς όργανι-
σμούς ή ιδρύματα, πλην των προς τά ά-
σφαλιστικά, οίανδήποτε και άν είναι ή έ-
πιβάλλουσα τήν θέσπισιν των άνάγκη.

Αί εις χρήμα ή είδος διανομαί κερδών
των συνδιοκτητών του πλοίου, επί συμ-
πλοιοκτησίας, εις ουδέν ύπόκεινται τέ-
λος χαρτοσήμου, της ύποχρεώσεως

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

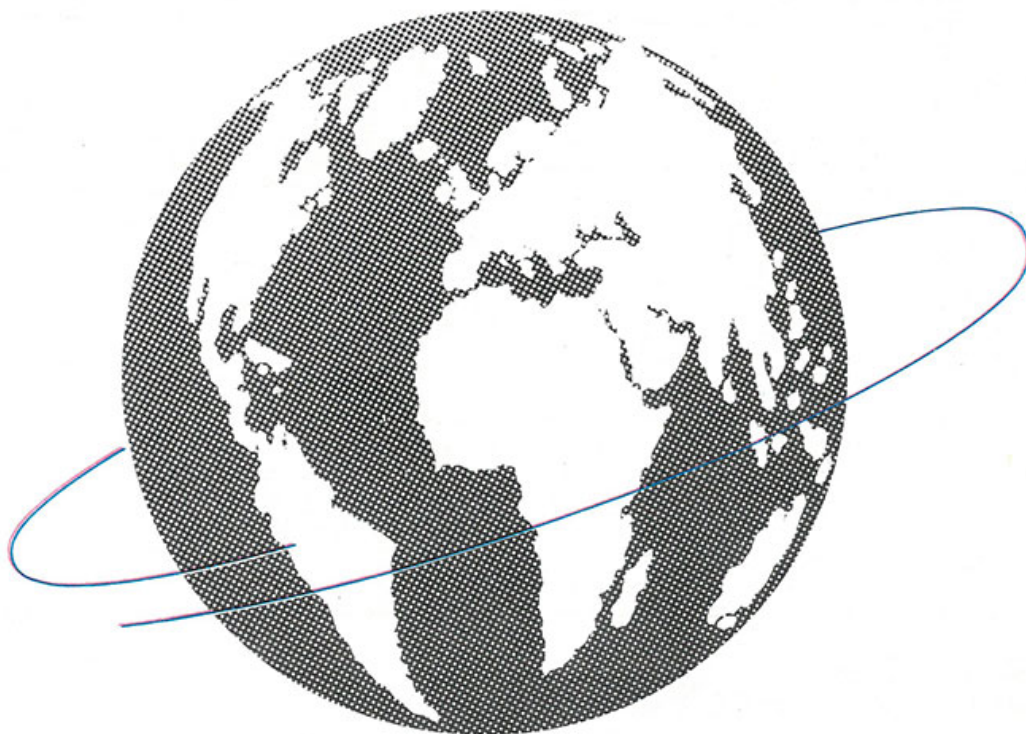
St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJUN G
Telex (A.G.H.): 927498 SAMJUN G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502



ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



HEAD OFFICES: PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 18648 PIRAEUS
TEL.: 4631135-4617410, Telex: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4626268

ταύτης καλυπτομένης, επίσης υπό του κατά τόν προηγούμενον ὅρον 12 φόρου. Ἐπίσης ἀπαλλάσσεται παντός τέλους χαρτοσήμου πᾶσα πρὸς τὴν συμπλοικησίαν λογοδοσία τοῦ διαχειριστοῦ αὐτῆς.

14. Εἰς περίπτωσιν ἐκποιήσεως ὁλοκληρίου ἢ ἰδανικοῦ μεριδίου τοῦ πλοίου εἰς ἡμεδαπὰ ἢ ἀλλοδαπὰ φυσικὰ ἢ νομικὰ πρόσωπα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς αὐτοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐφ' ὅσον το πλοῖον τοῦτο διέπεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Α.Ν. 465/1968 ἢ τοῦ Ν.Δ. 509/1970 θὰ ἔχωσιν ἀντιστοίχως ἐφαρμογὴν αἱ ἀπαλλακτικαὶ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 8 τοῦ ὡς ἄνω Α.Ν. 465/1968 ἢ τοῦ ἀρθροῦ 8 τοῦ ὡς ἄνω Ν.Δ. 509/1970.

Ἐπὶ εἰσφορᾷ τοῦ πλοίου εἰς ναυτιλιακὰς ἐταιρίας, θὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν αἱ διὰ τοῦ Ν.Δ. 3415/55 (ἀρθρον 4 παρ. 2) διατηρηθεῖσαι ἐν ἰσχύϊ διατάξεις τῆς παρ. 3 τοῦ ἀρθροῦ 20 τοῦ Ν. 2246/1952 περὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ πλοίου ἀπὸ παντός φόρου καὶ τέλους.

Ἐπὶ δωρεάς, συστάσεως προικός ἢ κληρονομίας ἀφορώσης τὸ πλοῖον, καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο διέπεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Α.Ν. 465/68 ἢ τοῦ Ν.Δ. 509/1970, θὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν ἀντιστοίχως αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ ὡς ἄνω Α.Ν. 465/1968 ἢ τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ ὡς ἄνω Ν.Δ. 509/1970.

15. Αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 5 τοῦ Ν.Δ. 4419/1964 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 1880/1951 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων» ἐφαρμόζονται καὶ διὰ το περιὸς οὗ ἡ παρούσα ἐγκριτικὴ πράξις πλοίων. Ἡ κατὰ τὸ ἀρθρον 6 ἐδάφιον τοῦ ἀπὸ 1/14 Νοεμβρίου 1836 Β.Δ. «περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» προβλεπομένη πράξις θεωρήσεως τοῦ τίτλου κυριότητος πλοίου, ἀγοραζομένου εἰς τὴν ἀλλοδα-

πὴν, ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς δέν εἶναι ἀπαιτητὴ ὡς πρὸς τὸ πλοῖον περὶ οὗ ἡ παρούσα ἐγκριτικὴ πράξις».

β. Οἱ σχετικὲς μετὰ τὰ πλοῖα Silver Leader, Silver Eagle, Silver Wind, Silver Arrow, Silver Ilex, Silver Gulf καὶ Silver Happiness ἐγκριτικὲς πράξεις διαγράφουν τὶς φορολογικὰς ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν ἐταιριῶν γιὰ τὴν οἰκονομικὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων καὶ τὴν λειτουργία τους ὡς θαλάσσιων ἐπιχειρηματιῶν στοὺς ὅρους 12-15 οἱ ὅποιοι καὶ ἔχουν διατυπωθεῖ ὅπως ἀκολουθεῖ:

«12. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν φορολογία τοῦ πλοίου θὰ ἐφαρμόζονται οἱ διατάξεις περὶ φορολογίας πλοίων πού ἰσχύουν κάθε φορά.

13. Οἱ πλοιοκτῆτες ἢ σέ περίπτωση πού τὸ πλοῖο ἀνήκει σέ ἡμεδαπὴ ἢ ἀλλοδαπὴ ἐταιρία ὁποιοδήποτε τύπου, οἱ μέτοχοι καὶ οἱ ἐταῖροι αὐτῆς, ἀπαλλάσσονται ἀπὸ κάθε εἶδους φόρο γιὰ τὸ εἰσόδημα πού προέρχεται ἀπὸ τὰ κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Οἱ πῶς πάντῳ ἀπαλλάσσονται ἀκόμη ἀπὸ κάθε εἶδους φόρο γιὰ τὸ εἰσόδημα ἀπὸ μερίσματα πού προέρχονται ἀπὸ τοὺς ἰδρυτικούς τίτλους ἢ ἀπὸ μετοχὲς τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, τῶν ὁποίων εἶναι κομιστές ἢ γιὰ τὶς ὁποῖες ἔχουν ἐγγραφεῖ, εἴτε ἀπὸ ὁποιοδήποτε ἀντιστοιχο φόρο, ὁ ὁποῖος θὰ μπορούσε στὸ μέλλον νὰ ἐπιβληθεῖ. Οἱ ὑποχρεώσεις τῶν παραπάνω ἀτομῶν καλύπτονται ἀπὸ τὸ φόρο πού προβλέπεται γιὰ τὸ πλοῖο ἀπὸ τὸν προηγούμενον ὅρο. Ὁ φόρος αὐτὸς καλύπτει ἀκόμη καὶ τὴν ὑπεραξία πού εἶναι δυνατό νὰ προκύψει ἀπὸ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσιν καὶ ἡ ὁποία μοιράζεται εἴτε ὡς μέρισμα, εἴτε ὡς ὑπεραξία τῆς μετοχῆς κατὰ τὴν διάλυσιν τῆς ἐταιρίας, ἢ τὴν ὑ-

περαξία πού εἶναι δυνατό νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν πώλησιν τῶν μετοχῶν τῶν πλοιοκτητῶν.

Οἱ διανομὲς κερδῶν σέ χρῆμα ἢ σέ εἶδος τῶν συνιδιοκτητῶν τοῦ πλοίου, σέ περίπτωση συμπλοικησίας, δέν ὑποκείμεναι σέ τέλος χαρτοσήμου. Ἡ ὑποχρέωσιν αὐτὴ καλύπτεται ἐπίσης ἀπὸ τὸ φόρο τοῦ προηγούμενου ὅρου 12. Ἐπίσης ἀπαλλάσσεται ἀπὸ ὁποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου κάθε εἶδους λογοδοσίας τοῦ διαχειριστῆ τῆς συμπλοικησίας πρὸς αὐτὴν.

14. Σέ περίπτωση ἐκποιήσεως ὁλοκληρίου ἢ ἰδανικοῦ μεριδίου τοῦ πλοίου σέ ἡμεδαπὰ ἢ ἀλλοδαπὰ φυσικὰ ἢ νομικὰ πρόσωπα κατὰ τὴν διάρκεια τῆς παραμονῆς τοῦ κάτω ἀπὸ Ἑλληνικὴ σημαία, δέν ἐπιβάλλονται οἱ, σύμφωνα μετὰ τὸ νόμο φόροι μεταβιβάσεως καὶ τὰ τέλη χαρτοσήμου.

Σέ περίπτωση εἰσφορᾷ τοῦ πλοίου σέ ναυτιλιακὰς ἐταιρίες, θὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν οἱ διατάξεις τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθροῦ 20 τοῦ Ν. 2246/1952 περὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ πλοίου ἀπὸ ὁποιοδήποτε φόρο καὶ τέλους, πού διατηρήθηκαν σέ ἰσχὺ μετὰ τὸ Ν.Δ. 3415/55 (ἀρθ. 4 παρ. 2).

Σέ περίπτωση κληρονομίας πού ἀφορᾷ τὸ πλοῖο καὶ ἂν αὐτὸ διέπεται ἀπὸ τὶς διατάξεις τοῦ Ν. 27/75 «περὶ φορολογίας πλοίων κτλ», θὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν οἱ διατάξεις τῆς περ. γ τῆς παραγρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 20 αὐτοῦ τοῦ Νόμου.

15. Οἱ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 5 τοῦ Ν.Δ. 4419/1964 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 1880/51 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων» ἐφαρμόζονται καὶ γιὰ τὸ πλοῖο στὸ ὁποῖο ἀναφέρεται, αὐτὴ ἡ ἐγκριτικὴ πράξις. Ἡ πράξις θεωρήσεως, ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴ Προξενικὴ Ἀρχή, πού προβλέπεται σύμφωνα μετὰ τὸ ἀρθρον 5 παρα-

BC MARINE TAPE

A strong tape for steel Hatch Cover watertight sealing.



BC Marine Tape (BCM TAPE) is composed of heavy polyethylene backing and a rubberized mastic reinforced by woven polyester.

These combine to produce a tape capable

of withstanding the harshest of conditions while providing a watertight seal. It's adhesive properties allow for application to metal or concrete. A perfect choice for your sealing requirement!

ΤΑ ΚΑΛΥΠΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Γιὰ περισσότερες πληροφορίες παρακαλοῦμε ἐπικοινωνήσατε μετὰ:

DORIAN LTD. — ΤΗΛ. 4525061 - 4180378 — TLX: 21-1944 CHRI GR

γρ. 2 του Ν.Δ. 187/29.9.73 περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, για τον τίτλο μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου που αγοράζεται στην άλλοδαπή, δεν είναι απαραίτητη για το πλοίο στο οποίο αναφέρεται αυτή ή εγκριτική πράξη».

Οι ισχύουσες κατά το χρόνο της υποβολής της διαφοράς σε διαιτησία αλλά και σήμερα ακόμη διατάξεις για τη φορολογία των πλοίων περιλαμβάνονται στο ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεως άλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων». Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρ. 107 παρ. 1 έδ. β του ισχύοντος Συντάγματος, οι διατάξεις των κεφαλαίων Α έως και Δ του τμήματος Α του προκείμενου ν. 27/1975, οι οποίες και αφορούν τη φορολογία του πλοίου ως μέσου για την άσκηση ναυτιλιακής οικονομικής δραστηριότητας, έχουν αυξημένη τυπική δύναμη, όπως δηλ. και η προϋφιστάμενη νομοθεσία για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού.

Συνεκτιμώντας τις διατάξεις αυτές των εγκριτικών πράξεων, ή προκείμενη διαφορά υπάγεται σε διαιτησία, καθόσο έχει νομικό λόγο τούς όρους των εγκριτικών πράξεων. Οι προαναφερόμενοι όροι των εγκριτικών πράξεων για τη φορολογία του πλοίου διαγράφουν την έκταση της φορολογικής υποχρέωσης του πλοιοκτήτη ως θαλάσσιου επιχειρηματία. Οι επτά μάλιστα από τις εγκριτικές πράξεις ορίζουν ότι ο φόρος που επιβαρύνει τα προδιαλαμβανόμενα πλοία, ως όργανα θαλάσσιας μεταφοράς, προσδιορίζεται από τις διατάξεις

για τη φορολογία πλοίων που ισχύουν κάθε φορά. Έπομένως οι πλοιοκτήτριες εταιρίες των πλοίων, αμφισβητώντας την υποχρέωσή τους να καταβάλουν άφενός την έκτακτη εισφορά και αφετέρου τούς φόρους που επιβαρύνουν τα πλοία τους με αυξημένους συντελεστές, διότι οι σχετικές διατάξεις που επέβαλαν την έκτακτη εισφορά και αύξησαν τούς συντελεστές του φόρου που καθορίζει ο ν. 27/1975 **δέν ισχύουν**, ως αντικείμενες στο Σύνταγμα και σίς αυξημένες τυπικής δύναμης διατάξεις των εγκριτικών πράξεων, δημιουργήσαν διαφορά που σχετίζεται με τη ρυθμιζόμενη από τις πράξεις αυτές έκταση της φορολογικής υποχρέωσής τους ως θαλάσσιων επιχειρηματιών και συνακόλουθα έμπιπτει στο πεδίο εφαρμογής τους. Η υπαγωγή δέ της διαφοράς αυτής που δέν έχει ιδιωτικό χαρακτήρα, σε διαιτησία είναι έγκυρη ενώπι της αυξημένης τυπικής δύναμης του οικείου όρου των εγκριτικών πράξεων και της προαναφερόμενης διάταξης του άρθρ. 13 παρ. 2 έδ. η του ν.δ. 2687/1953.

Ο διαιτητής Παναγιώτης Καμαρινέας δέν αποδέχεται την άποψη αυτή και επαναδιατυπώνει τη θέση του, όπως ακολουθεί:

Στό άρθρο 12 του ν.δ. 2687/1953 ορίζεται ότι: «διαφοραί ανακύπτουσιν μεταξύ Έλληνικής Κυβερνήσεως και επιχειρήσεων υπαγομένων εις τό παρόν Ν.Δ. αναγόμεναι εις την έρμηνειάν ή εις ένδεχόμενα κενά της εγκριτικής πράξεως, λύονται διά διαιτησίας όριζομένης έν τη πράξει ταύτη...». Από τη διάταξη αυτή προκύπτει, ότι μπορεί να περιληφθεί σίς εγκριτικές πράξεις του νομοθετικού αυτού διατάγματος ρήτρα διαι-

τητικής επίλυσης των διαφορών μεταξύ του Έλληνικού Δημοσίου και των έπενδυτών, αναφέρεται δέ μόνο σε διαφορές που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή των εγκριτικών πράξεων και αφορούν την έννοια τους (ή τυχόν κενά τους) και όχι την έρμηνεία και εφαρμογή των νόμων που διέπουν την οικεία σχέση, άσχετως αν προβλέπει ή όχι ή εγκριτική πράξη για την εφαρμογή τους (βλ. ΣτΕ 458/1972). Αυτά ισχύουν και για τα κεφάλαια που εισάγονται με τη μορφή πλοίων νηολογουμένων υπό ελληνική σημαία, καθόσο τό ν.δ. 2687/1953 δέν κάνει διάκριση.

Όπως προκύπτει όμως από την κρίσιμη αίτηση οι σχετικές διαφορές αφορούν φορολογικά θέματα, ρυθμιζόμενα άμεσα από φορολογικούς νόμους είτε κοινής τυπικής ισχύος, όπως τό άρθρο 30 του ν. 1579/1985, είτε και αυξημένης τυπικής ισχύος, όπως τα κεφάλαια Α έως Δ του ν. 27/1975, ή έρμηνεία και εφαρμογή των οποίων αποτελεί τό αντικείμενο της επίδικης διαφοράς. Τό γεγονός ότι σίς εγκριτικές πράξεις νηολόγησης των προαναφερομένων πλοίων στην Ελλάδα γίνεται αναφορά, ως προς τη φορολογία τους, στους νόμους αυτούς, δέν καθιστά τις διατάξεις αυτές αντικείμενο ρύθμισης των εγκριτικών πράξεων, ώστε οι σχετικές με αυτές διαφορές να υπαχθούν για τό λόγο αυτό στη δικαιοδοσία των διαιτητών.

Έπομένως τό Δικαστήριο αποφαίνεται κατά πλειοψηφία ότι έχει δικαιοδοσία να έπιληφθεί της υπό κρίση διαφοράς και απορρίπτει τη σχετική ένσταση του Έλληνικού Δημοσίου.

(συνεχίζεται)

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



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262

TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN

FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

ΙΤΑΛΙΑ

Πλοία κοντέινερ-ψυγεία

Τό ναυπηγείο Breda di Marghera κοντά στη Βενετία γιόρτασε την καθέλκυση των δύο πλοίων - κοντέινερ - ψυγείων που ναυπήγησε για λογαριασμό της εταιρείας Tropical Shipping Italiana, θυγατρικής της Castle and Cooke του Λός Άντζελες.

Στά δύο πλοία δόθηκαν τα όνόματα Dole California και Dole Equator. Έχουν μήκος 177,50 μ. και πλάτος 27 μ. χωρητικότητα 15.600 τόν. d.w., ταχύτητα 20 κόμβων και μπορούν να μεταφέρουν 437 EWP. Διαθέτουν πρωτοποριακές λύσεις για την μεταφορά και συντήρηση εύπαθων φορτίων και κυρίως φρούτων, ιδιαιτέρως δέ μπανανών που τοποθετούνται σε εμποροκιβώτια εφοδιασμένα με αυτόνομο σύστημα επαναψύξεως και έλεγχομένης θερμοκρασίας, ούτως ώστε να μπορούν να μεταφερθούν από ένα μέσο μεταφοράς σε άλλο χωρίς να διαταραχθεί ο κύκλος της ψύξεώς τους.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέα γραμμή

Ο Πρόεδρος της Australian Conference άνηγγειλε την καθιέρωση νέας άπ' ευθείας γραμμής μεταξύ του Ήνωμένου Βασιλείου και του λιμένος Άδελαΐδος της Νοτ. Αυστραλίας. Η γραμμή θα εξυπηρετηθεί με πλοία κοντέινερ που θα αναχωρούν κάθε 18 μέρες και θα είναι συμπληρωματική των ήδη παρεχομένων υπηρεσιών της Κόνφερανς. Προβλέπεται ότι θα μειώσει σημαντικά και μέχρι 11 μέρες τον χρόνο αποστολής προς όφελος των φορτωτών της νοτίας κατεύθυνσης, ενώ παράλληλα θα προσφέρει νέες ευκαιρίες άπ' ευθείας αποστολών προς Εύρωπη στους φορτωτές της προς Βορράν κατευθύνσεως.

Ο Πρόεδρος της Κόνφερανς ετόνισε επί τη ευκαιρία την αύξουσα σημασία της Νότιας Αυστραλίας ως κεντρου έπιστημονικών και τεχνικών έρευνών στην περιοχή του Ειρηνικού καθώς και τη σημασία των συνεχώς αυξανόμενων συναλλαγών με την Εύρωπη. Υπεγράμμισε εξάλλου την ένθαρρυνση και την υποστήριξη προς την πρωτοβουλία αυτή τόσο του πρωθυπουργού της Ν. Αυστραλίας όσο και του αρμοδίου Υπουργείου Ναυτιλίας και Λιμένων, οι οποίοι πιστεύουν ότι η νέα γραμμή θα ενισχύσει τις εμπορικές σχέσεις των δύο χωρών προς όφελος των επιχειρηματιών που δρουν στα δύο άκρα της γραμμής.

Τό Νέο Μισθολόγιο

Η Έθνική Ένωση Ναυτικών, η γνωστή

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Διοικητικές μεταβολές

Μεσαύ στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη μετατροπή του Βελγίου σε χώρα ήμισοσπονδιακή, πάρα πολλές αρμοδιότητες άφορώσε τή ναυτιλία και τούς λιμένες θά μεταφερθούν υπό περιφερειακή διοίκηση.

Κατ' έφαρμογή του Νόμου της 8/8/1988 οι σημερινές αρμοδιότητες του Υπουργείου Δημοσίων Έργων οι άναφερόμενες στους θαλάσσιους λιμένες θά μεταφερθούν έξ όλοκληρου στην Περιφερειακή Φλαμανδική Διοίκηση, η οποία έπομένως θά χρησιμοποιήσει τις πιστώσεις που προβλέπει ό κρατικός Προϋπολογισμός του 1989 και θά καθορίσει τις νέες προτεραιότητες και τήν κατανομή των διαθέσιμων πιστώσεων μεταξύ των λιμένων Άμβέρσης, Γάνδης, Ζέμπρουκε και Όσάνδης. Οι Υπηρεσίες πλοηγήσεως, φάρων και φανών, ρυμουλκήσεως και θαλάσσιας άρωγής θά ύπαχθούν έπίσης υπό νέα περιφερειακή έποπτεία. Όμοίως ή ναυτική εκπαίδευση που θά συνεχίσει να είναι δίγλωσση. Η ναυτική όμως άστυνομία και ή επιθεώρηση έμπορικών πλοίων θά παραμείνουν υπό τήν Κοινή Έθνική Έξουσία, καθώς και ή καταμέτρηση και νηολόγηση των πλοίων και ή έθνική και διεθνής ναυτική πολιτική.

Μονολότι έδρεύουσα στην Όσάνδη, ή Διεύθυνση των Θαλασσιών Μεταφορών θά εξακολουθήσει να ύπάγεται στο Έθνικό Υπουργείο Συγκοινωνιών, όπως έπίσης και ή έθνική εταιρία σιδηροδρόμων και τό άεροδρόμιο των Βρυξελλών, τά όποια άπέφυγαν τό κύμα της περιφερειακής κατανομής. Άντιθέτως τό κύμα αυτό δέν άπέφυγαν τά άκτα των έσωτερικών πλωτών όδών και άρτηριών.

ΔΑΝΙΑ

Νηολόγιο για τούς ψαράδες

Τό Υπουργείο Άλιείας της χώρας ζήτησε

άπό τό Υπουργείο Βιομηχανίας να μελετήσει τό θέμα της δημιουργίας ενός ειδικού νηολογίου για τά άλιευτικά σκάφη, αναλόγου μέ τό DIS (Διεθνές Δανικό Νηολόγιο) τό όποιο άρχισε να λειτουργεί άπό τις 22 Αυγούστου του 1988.

Η σκέψη χωριστού άλιευτικού νηολογίου στηρίζεται στο γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες έμπορικών πλοίων έγγεγραμμένων στο DIS πληρώνουν μόνο τούς καθαρούς μισθούς των ναυτικών τους, ενώ οι ιδιοκτήτες των άλιευτικών που είναι έγγεγραμμένα στο κανονικό νηολόγιο της χώρας πληρώνουν τούς άνεκαθάριστους μισθούς άπό τούς όποιους έκπίπτουν τούς φόρους για λογαριασμό του Δημοσίου.

Πίσω άπό τήν αίτηση του Υπουργείου Άλιείας βρίσκονται οι τοπικές Άρχές της Νήσου Μπόρνχολμ, η όποία κείται νοτίως της Σουηδίας στη Βαλτική και ή όποία άποτελεί τό κέντρο της άλιευτικής βιομηχανίας. Υπό τήν παρούσα κατάσταση οι άλιείς της νήσου ίσχυρίζονται ότι τό ένα τρίτο της δυνάμεώς τους κινδυνεύει να μείνει χωρίς δουλειά, πολύ περισσότερο που ή έσοδεία τους του 1987 ήταν μόνο 44.000 τόννοι άλιευμάτων και προβλέπεται να είναι άκόμα μικρότερη τό 1988.

ΙΝΔΙΑ

Νέες γραμμές της Evergreen

Σέ μία προσπάθεια να βελτιώσει τήν έξυπηρέτηση που παρέχει στην περιοχή της Άσίας, ή Evergreen πρόκειται να προσθέσει τό λιμάνι του Κολόμπο της Κεϋλάνης στο έβδομαδιαίο κυκλικό της ταξίδι και θά δρομολογήσει ένα σκάφος για να συνδέσει τό Κολόμπο με τήν Βομβάη και τό Κοξίν. Επίσης ή εταιρία θά χρησιμοποιήσει τις υπάρχοντες γραμμές που συνδέουν τό Κολόμπο με τήν Καλκούτα, τό Μαντράς και τό Καρατσι.

Στήν γραμμή που θά συνδέει τό Κολόμπο με τήν Βομβάη και τό Κοξίν, ή Evergreen θά δρομολογήσει τό κοντεϊνερόπλοιο «Uní Pioneer» μεταφορικής ικανότητας 522 TEU.

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 - Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341



Member of the
Rennies Group

NUS, ζήτησε όπως από τις αρχές του νέου έτους χορηγηθεί στα πληρώματα σημαντική μισθολογική αύξηση, μείωση των ωρών εργασίας και διευθέτηση των άδειών. Οι έφοπλισταί είχαν προτείνει αρχικά αύξηση 5% και στη συνέχεια 5,52% την οποία όμως το Συνδικάτο απέρριψε. Τώρα οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται στο Έθνικό Ναυτικό Γραφείο που είναι αρμόδιο για τα θέματα εργασίας των ναυτικών και στο οποίο εργοδότες και εργαζόμενοι εκπροσωπούνται εξ ίσου. Σημειώνεται τέλος ότι ο νέος περί ναυτιλίας νόμος χρηματοδοτεί γενναία τη ναυτική εκπαίδευση, στην οποία έφέτος προσήλθαν 260 νέοι δόκιμοι.

Αυτόματο σύστημα πηδαλιούχησης

"Ένα αυτόματο σύστημα πηδαλιούχησης για ιστιοπλοϊκά σκάφη που προσφέρεται από Βρετανική εταιρία μπορεί να αφαιρεθεί εύκολα και να ξανατοποθετηθεί όταν χρειαστεί, για να αποφεύγονται οι φθορές που πιθανόν να υποστεί και να εξαιρεθεί ο κίνδυνος κλοπής όταν το σκάφος βρίσκεται σε άγκυροβόλιο.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Άνοδική πορεία του εμπορικού στόλου

Μολονότι την παγκόσμια φήμη της όφειλε κυρίως στα ναυπηγικά της πρωτεία, η ναυτιλιακή της ανάπτυξη δεν είναι λιγότερο έντυπωσιακή αν κρίνει κανείς από τη σταθερή άνοδική πορεία του εμπορικού της στόλου που έφτασε στα τέλη του 1988 τα 1.930 πλοία, 7,3 εκατ. τον. γκρός και κατέχει τη 13η θέση στη παγκόσμια κλίμακα.

Ίδιαίτερο χαρακτηριστικό αποτελεί το γεγονός ότι ένας εξαιρετικά μεγάλος αριθμός Κορεατών ναυτικών, αξιωματικών και πληρωμάτων, υπηρετεί σε πλοία όλων σχεδόν των χωρών του κόσμου. Υπολογίζεται ότι στις αρχές του έτους οι επί των ξένων πλοίων Κορεάτες ναυτικοί έφθαναν τις 42.500, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 16% από το προηγούμενο έτος. Έντυπωσιακός είναι ο αριθμός των αξιωματικών, δεδομένου ότι από το παραπάνω σύνολο ποσοστό

36%, δηλαδή 15.350 είναι αξιωματικοί και 27.150 κατώτερα πληρώματα. Από άποψη κατανομής παρατηρείται ότι οι εν λόγω ναυτικοί υπηρετούν επί πλοίων τελούντων υπό 54 διαφορετικές σημαίες, με την μερίδα του λέοντος υπέρ της Ίαπωνίας ή όποια άπασχολεί το ήμισυ σχεδόν του συνόλου των ναυτικών αυτών. Ένα ποσοστό 10% άπασχολούν τα πλοία του Χόγκ Κόγκ, το δε υπόλοιπο τα πλοία διαφόρων άλλων χωρών προηγούμενων των Παναμαϊκών, Αμερικανικών και Βρετανικών.

Στόν ναυπηγικό τομέα η Ν. Κορέα παρά τις μισθολογικές αυξήσεις και την ανατίμηση του έγχωριου νομίσματος, εξακολουθεί να διατηρεί το ναυπηγικό κόστος της χαμηλότερο του Ίαπωνικού κατά 10-15%, ενώ πρό των μισθολογικών αυξήσεων έφθανε το 30%. Κατά τις εκτιμήσεις των αρμοδίων παραγόντων της χώρας ή συμμετοχή της Ν. Κορέας στην παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή βρίσκεται σήμερα γύρω στο 17%, έλπίζεται δε ότι μέχρι του 1994 θα διπλασιασθεί φθάνοντας το 35%, όταν ή παγκόσμια παραγωγή θα έχει αυξηθεί τότε από τα 3 έκατομ. τον. γκρός στα 4 έκατομμύρια.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έπισκευαστικές εργασίες

Τό Όλλανδικό ναυπηγείο «Wilton - Fijenoord» κέρδισε, μετά από σκληρό συναγωνισμό με άλλα ναυπηγεία της περιοχής, την ανάληψη της επιθεώρησης και των επισκευών του μικτού μπάλκερ «Yarrowong», 85.180 τον. d.w. Τό πλοίο είχε υποστεί σοβαρές ζημιές κατά τό ταξίδι του προς Καναδά λόγω κακοκαιρίας και βλάβης των μηχανών, ενώ τό πλήρωμα τό εγκατάλειψε αφού είχε υποστεί δύο ρήγματα κοντά στην ίσαλο γραμμή. Τό ρυμουλκό «Typhoon» πέτυχε να ρυμουλκήσει τό άκυβέρνητο πλοίο στην παραπάνω έπισκευαστική μονάδα του Σίενταμ της Όλλανδίας.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Ταχύρρυθμη ανάπτυξη

Μέ την έλπίδα των καλύτερων χρόνων

πού φέρνει ή άναζωογόνηση του διεθνούς έμπορίου και ή ανάπτυξη των γειτονικών της χωρών, ή νησιωτική Σιγκαπούρη προσβλέπει στην άνάδειξη της ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου.

Πρός την κατεύθυνση αυτή ή Κυβέρνηση της χώρας άπάλλαξε της φορολογίας τό εισόδημα των χρονοναυλωμένων πλοίων που φέρουν ή σημαία της χώρας και άσχολούνται στις διεθνείς μεταφορές, ενώ παράλληλα άναπροσάρμοσε τά τέλη έγγραφής των πλοίων ώστε να προσελκύσει περισσότερα σκάφη στο νηολόγιό της. "Ήδη άναμένεται να υιοθετήσει νέους ναυτικούς κανονισμούς προς όφελος της έφοπλιστικής κοινότητας.

Η κίνηση του λιμένος προβλέπεται να φθάσει τά 3 έκατ. TEU τό 1988 γεγονός που του επιτρέπει να επιδιώκει με έπιτυχία την τρίτη θέση μεταξύ όλων των λιμένων του κόσμου στον τομέα των κοντέινερς. Παράλληλη είναι ή ένίσχυση των διύλιστηρίων, όπου οι γενόμενες επενδύσεις στοχεύουν στην άντιμετώπιση του συναγωνισμού των διύλιστηρίων της Μέσης Άνατολής και της Νοτιοανατολικής Άσίας. Έπίσης και ή ένίσχυση της άποθηκέυσης πετρελαίου με στόχο να καταστήσουν ή Σιγκαπούρη διεθνές άνεφοδιαστικό κέντρο καυσίμων.

Στόν κατασκευαστικό τομέα εκτιμάται ότι τά ναυπηγεία της Σιγκαπούρης βρίσκονται σήμερα στην καλύτερη από πενταετίας θέση, ενώ στον έπισκευαστικό κλάδο άναδεικνύονται ως τά φθηνότερα ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα του κόσμου.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Τό Αυτόνομο Νηολόγιο

Τό αυτόνομο νηολόγιο, ύστερα από πολύχρονες διαπραγματεύσεις έλπίζεται ότι θά είναι έτοιμο όριστικά τό 1990, αφήνοντας μία πλήρη έπταετία λειτουργίας μέχρι την κατά τό 1997 άνάληψη της Κινεζικής κυριαρχίας. Βάσεις του αυτόνομου νηολογίου θά είναι ή δυνατότης έγγραφής πλοίων άνηκόντων σε εταιρίες έδρεύουσες στο Χόγκ Κόγκ ή πλοίων άνηκόντων σε πρόσωπα μονίμως διαμένοντα στο Χόγκ Κόγκ ή πλοίων χρονοναυλωμένων από πρόσωπα δικαιούμενα να είναι πλοιοκτήτες πλοίων του Χόγκ Κόγκ.



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



TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *
FAX: 3012695

HERMES SHIP CHANDLERS

DURBAN — RICHARDS BAY S. AFRICA

Office Hrs. Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ένιαία ύπηρεσία

Έφορίας - Ταμείου Πλοίων

Η Έφορία Πλοίων και τό Ταμείο Πλοίων ενώθηκαν από την 1η Φεβρουαρίου 1989 και λειτουργούν ως έναια ύπηρεσία με τίτλο «ΔΟΥ Πλοίων Πειραιά».

Τό Ν.Ε.Ε. ζήτησε από τίς έφοπλιστικές ένώσεις νά γνωρίσουν στά μέλη τους αὐτή τήν ἀλλαγὴ ὥστε οἱ ἐπιταγές που ἐκδίδουν νά ἔχουν ἀποδέκτη τήν «ΔΟΥ Πλοίων Πειραιά» καί ὅχι τό Ταμείο Πλοίων γιά τήν ἀποφυγὴ ταλαιπωριῶν καί διατυπώσεων.

Νέα Τελωνεῖα

Τήν 1.4.1989 πρόκειται νά τεθεῖ σέ λειτουργία τό νέο ΙΑ' Τελωνεῖο ἐπισκευῆς πλοίων, ἐφοδίων πλοίων καί ἀεροσκαφῶν. Σύμφωνα μέ τό Π.Δ. 551, προβλέπεται ἐπίσης ἡ ἴδρυση χωριστοῦ Τελωνεῖου ΙΔ' ἀποταμίευσης.

Προγράμματα ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς κατάρτισης

Τό ΥΕΝ υπέβαλε στόν ὑπουργό Ἐργασίας προτάσεις προγραμμάτων ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς κατάρτισης καί ἐκπαιδύσεως γιά τήν τετραετία 1990 - 1993, προκειμένου νά χρηματοδοτηθοῦν ἀπό τό Εὐρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο τά ἔξοδα λειτουργίας τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τά προγράμματα αὐτά εἶναι προϋπολογιζομένου κόστους 9.398 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Ξένοι πρεσβευτές στόν κ. Σαραντίτη

Τόν ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτη, ἐπισκέφθηκαν ἡ πρέσβειρα τῆς Κούβας κ. Πένα ὁ πρέσβης τοῦ Μαρόκου κ. Λά - Ἀμπί καθώς καί ἀντιπροσωπεῖα ἀπό πολωνικά ναυπηγεῖα. Καί στίς τρεῖς συναντήσεις συζητήθηκαν θέματα κοινῆς ἐνδιαφέροντος.

Υπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Φεβρουαρίου ἐζητήθη ἡ ἐγγραφή στό ἑλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν ἐξῆς πλοίων:

— «Μποέμ», μπάλκερ, πρῶν «Marina di Alimuri» ὑπό ἰταλική σημαία, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, 17.728 τόν. γκρός, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Rubistar Shipping Corporation» (κ. Ἀντ. Ψύλλος).

— «Φλάγκ Μαρία», μπάλκερ, πού ὑπέσταιλε τήν παναμαϊκή, 14.786 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1970, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Nuebo Puerto Compania Naviera S.A.» (κ. Δημ. Κατσανδρῆς).

— «Πρόδρομος», φορτηγό, πρῶν «Gold Mountain» ὑπό λιβεριανή σημαία, 7.075 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1963, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Marathos Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Λάζαρος», φορτηγό, πρῶν «Gold Steam» ὑπό λιβεριανή σημαία, 7.062 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1963, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Egina Navigation Corporation» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Ἐναρξίς», φορτηγό, πρῶν «River Jini» ὑπό νιγηριανή σημαία, 10.985 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1979, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Annico Maritime Inc.» (κ. Βασ. Λεονταράς).

— «Μιστράλ II», ἐπιβατηγό, πρῶν «La Valletta» ὑπό ἰταλική σημαία, 2.147 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Κρουαζιέρα Σαρωνικοῦ Ναυτικῆς Ἑταιρία» (κ. Γεώργ. Ἀλεβίζος).

— «Θάλεια», μπάλκερ, πρῶν «Maritime Baron» ὑπό παναμαϊκή σημαία, 33.374 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1982, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Seabay Shipping Corporation» (κ. Σπύρ. Ροσόλιμος).

— «Ἐνάλιος Αἶθρα», δεξαμενόπλοιο, πρῶν «Φοῖνιξ», 1.596 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Ἐνάλιος

Αἶθρα Ναυτική Ἑταιρία» (κ. Δημ. Σερέτης).

— «Ἰωάννης Ζαφειράκης», μπάλκερ, πρῶν «Pacific Pioneer», ὑπό λιβεριανή σημαία, 35.626 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1982, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Hudson Bay Shipping Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός — Ἑλλάς).

— «Πρεστίζ», δεξαμενόπλοιο, πού ὑπέσταιλε λιβεριανή σημαία, 40.683 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1976, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Lancer Corporation» (κ. Θεμιστ. Λευκαντινός).

Ἀγοραπωλησίες

— Στούς Κινέζους ἐπωλήθη τό ἑλληνικό φορτηγό «Ἀγάπη» 15.151 τόν. d.w., 10.006 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 1,8 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκερ κάρριερ «Cyprus Star» 21.950 τόν. d.w., 13.443 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, ὑπό ἐμπιστευτικούς ὄρους.

— Σέ ξένα συμφέροντα ἐπωλήθη τό ἑλληνικό πρὸντακτ κάρριερ «Ἀργοναύτης» 31.241 τόν. d.w., 18.309 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 7,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς ἐπωλήθη τό ἑλληνικό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ὁβελίξ» 59.250 τόν. d.w., 31.714 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 14,4 ἑκατ. δολλαρίων, τιμή ἡ ὁποία περιλαμβάνει μακρά χρονοαὐλωση.

— Κινέζοι εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκερ κάρριερ «Ἀγιάννης» 50.300 τόν. d.w., 27.138 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 11 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ ἰταλικά συμφέροντα ἐπωλήθη τό ὑπό λιβεριανή σημαία δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ὀλύμπικ Σάν II» 82.056 τόν. d.w., 42.820 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 12,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν τό νορβηγικό μικτό πλοῖο «Acina» 132.290 τόν. d.w., 62.416 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 13,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα ἐπωλήθη τό φορτηγό πολλαπλῆς χρήσεως «Φόρουμ Ἑξπρές» 21.994 τόν. d.w., 12.800, ναυπηγήσεως 1975, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 5,8 ἑκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ φορτηγοῦ πλοίου «Νικόλ» 16.000 τόν. d.w., 11.771 τόν. γκρός, ἰσπανικῆς ναυπηγήσεως 1978, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 5,2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Εὐρωπαίους ἐπωλήθη τό ὑπό ἑλληνική σημαία δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Πήγασος» 37.182 τόν. d.w., 20.000 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1981, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 14,5 ἑκατ. δολλαρίων.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Ανέλαβε ο νέος πρόεδρος του Οίκου Ναύτη

Ανέλαβε τα καθήκοντά του, ο νέος πρόεδρος του Οίκου Ναύτου κ. Ι. Καραδημήτρης, ο οποίος διαδέχθηκε τον κ. Βασσόπουλο που παραιτήθηκε για προσωπικούς λόγους.

Μιλώντας στην τελετή ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτης υπογράμμισε ότι η πολιτεία θα συνεχίσει να ρίχνει το βάρος των προσπάθειών της για τη βελτίωση των παρεχομένων από τον Οίκο Ναύτη υπηρεσιών. Καί επισημάνει ότι το ΥΕΝ έχει σχεδιάσει ένα πλατύ πρόγραμμα κοινωνικής πρόνοιας για τον Έλληνα ναυτικό που τίθεται σταδιακά σε εφαρμογή και με το οποίο θα αυξάνονται οι μέχρι τώρα παροχές θα βελτιώνεται η ιατρική, φαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη και θα επιτυγχάνεται μεγαλύτερη προσέγγιση στον Έλληνα ναυτικό και την οικογένειά του στα ζωτικά θέματα της υγείας του. Στα πλαίσια αυτού του προγράμματος και ακριβώς για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων ο κ. Σαραντίτης ανακοίνωσε την κατάργηση του πλάφον.

Ο κ. Καραδημήτρης είναι δικηγόρος και από το 1982 Πρόεδρος του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν.

Η υποβολή δηλώσεως φορτίου στον ΟΛΠ

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς γνωστοποίησε στις εφοπλιστικές ενώσεις και στους ναυτικούς πράκτορες την 317/2.9.88 πράξη του διοικητικού συμβουλίου με την οποία καθίσταται απαραίτητη η υποβολή, από τον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη ή ναυτικό πράκτορα, δηλώσεως φορτίου για καταβολή δικαιωμάτων του ΟΛΠ, στην οποία θα ανα-

γράφεται το είδος, η συσκευασία, η ποσότητα και το βάρος του προς μεταφόρτωση, μετατόπιση (Shifting) και φορτοεκφόρτωση φορτίου καθώς και ο όρος υπό τον οποίο κομίζεται αυτό (Σότο Παλάγκο ή F.I.O.).

Υπαγωγή επενδύσεων στον Ν. 1262

Δημοσιεύθηκαν στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως υπουργικές αποφάσεις με τις οποίες υπάγονται στις διατάξεις του Αναπτυξιακού Νόμου 1262/82 οι επενδύσεις.

• Της εταιρίας «Ση Μπρήζ Γιώτιγκ» ΕΠΕ για επένδυση 28.150.000 δρχ. που αφορά τη ναυπήγηση δύο τουριστικών - επαγγελματικών σκαφών με έδρα το Δήμο Βούλας. Έπιχορήγηση 46% (12.949.000) και επιδότηση.

• Του κ. Νικολάου Πολίτη για επένδυση 72.000.000 δρχ. που αφορά τη ναυπήγηση τουριστικού επαγγελματικού σκάφους με έδρα τη Γλυφάδα. Έπιχορήγηση 52% (37.440.000).

• Του κ. Φίλιππου Μηλιώνη για επένδυση 127.200.000 δρχ. που αφορά τη ναυπήγηση τεσσάρων τουριστικών - επαγγελματικών σκαφών με έδρα τον Πειραιά. Έπιχορήγηση 38% (48.336.000).

Η άστική ευθύνη για ρύπανση

Στάλθηκε από το ΥΕΝ για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως το Π. Διάταγμα με το οποίο γίνεται αποδεκτό το Πρωτόκολλο του 1976 της Διεθνούς Συμβάσεως «Άστική Ευθύνη για ζημιές ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή του 1969».

Με το εν λόγω πρωτόκολλο τροποποιούνται οι διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως που αναφέρονται στη νομισματική μονάδα

υπολογισμού, σε περιπτώσεις προκλήσεως ζημιών ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή.

Επιμορφωτικό σεμινάριο στην ΠΕΜΕΝ

Σεμινάριο με θέμα «Η έλικα του πλοίου, ή κατασκευή της και βασικές ιδιότητες λειτουργίας της» και όμιλητή τον ηλεκτρολόγο μηχανολόγο κ. Απόστ. Δόμβρο πραγματοποιήθηκε στις 9 Φεβρουαρίου στην Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν. Το σεμινάριο, το οποίο παρακολούθησαν περισσότεροι από 300 μηχανικοί, πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια των επιμορφωτικών εκδηλώσεων που οργανώνει η οικεία επιτροπή της ΠΕΜΕΝ, ο πρόεδρος δέ της Ένώσεως κ. Άθαν. Σταματοπούλος μιλώντας σχετικά είπε ότι η διοργάνωση σειράς διαλέξεων με τεχνικά θέματα είναι μία προσπάθεια να βοηθήσει τους μηχανικούς να ανταποκριθούν όσο το δυνατόν καλύτερα στις σημερινές απαιτήσεις του πλοίου με την εφαρμογή της νέας τεχνολογίας.

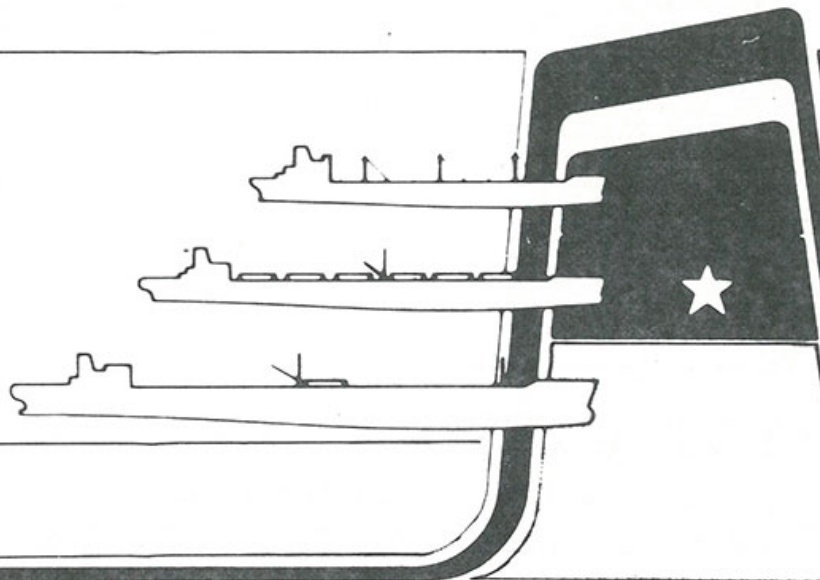
Η Ένωση, είπε ο κ. Σταματοπούλος, δεν έχει σκοπό να υποκαταστήσει στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης την Πολιτεία αλλά να βοηθήσει τους μηχανικούς σε θέματα που δεν παρέχονται από τη ναυτική εκπαίδευση.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από το ΥΕΝ ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

• Πλοίαρχοι Ίωαν. Φατούρος, από το προξενικό λιμεναρχείο Λονδίνου στην κεντρική υπηρεσία του υπουργείου και Διαμ. Δουμάνης από το ΥΕΝ στο προξενικό λιμεναρχείο Λονδίνου. Ο κ. Δουμάνης θα συντονίζει, επιπρόσθετα, τα θέματα IMO, για τα οποία απαιτούνται τεχνικές γνώσεις.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

• Πλωτάρχες Ίωάν. Μαρκέλος από τό λιμεναρχείο Έλευσίνας στό ΥΕΝ καί Γεώργ. Μουσταίρας, από τήν ΑΔΣΕΝ Έλευσίνας στό λιμεναρχείο Έλευσίνας.
• Υποπλοίαρχοι Δημ. Γκολέμης καί Άνέστ. Μαργέτης από τό ΥΕΝ στήν ΑΔΣΕΝ Έλευσίνας ό πρώτος καί στό λιμεναρχείο Έλευσίνας ό δεύτερος.
• Ό Άνθυποπλοίαρχος Εύθ. Κωνσταντινίδης από τό λιμεναρχείο Καβάλας στό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης.

Τό μέλλον των ραδιοηλεκτρονικών

Ειδική ομάδα εργασίας μέ τή συμμετοχή εκπροσώπων του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος, τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί τής Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας συγκροτείται στό ΥΕΝ γιά νά μελετήσει τίς σχετικές διεθνείς διατάξεις καί νά εισηγηθεί τίς αναγκαίες τροποποιήσεις τής Έκπαιδεύσεως καί τής μετεκπαιδεύσεως του προσωπικού ραδιοηλεκτρονικών των εμπορικών πλοίων καθώς καί του Κανονισμού Έσωτερικής Υπηρεσίας.

Τήν ΠΝΟ θά εκπροσωπήσει στήν Όμάδα Έργου ό πρόεδρος των Ραδιοηλεκτρονικών Ε.Ν. (ΠΕΡΡΑΕΝ) κ. Κ. Κλήμης.

Τά σχέδια τής εταιρίας «Στρίντζης Λαίνας»

Η τελετή τής πύτας στό γραφείο τής εταιρίας «Στρίντζης Λαίνας» αποτέλεσε τήν ευκαιρία γιά τήν ανάπτυξη των επιχειρηματικών σχεδίων καί στόχων τής εταιρίας.

Μιλώντας στήν τελετή ό διευθύνων σύμβουλος κ. Γεράσιμος Στρίντζης υπογράμμισε ότι τά επιχειρηματικά σχέδια τής εταιρίας γιά τό άμεσο μέλλον είναι ή ολοκλήρωση του επενδυτικού της προγράμματος πού στοχεύει στόν εκσυγχρονισμό καί στήν ένισχυση του έπιβατηγού της στόλου καθώς καί στή δημιουργία νέου δεύτερου ξενοδοχειακού συγκροτήματος. Οι στόχοι τής εταιρίας γιά τό άπώτερο μέλλον προβλέπουν έξ άλλου τή διεύρυνση των δραστηριοτήτων της, στό χώρο των διεθνών έπιβατηγών θαλασσίων γραμμών μέ άφετηρία τήν Έλλάδα, στόν τομέα των κρουαζιερόπλοίων καθώς καί στήν όργάνωση ειδικού μηχανισμού καί

μεθόδων γιά τήν εξυπηρέτηση των Εύρωπαίων κυρίως τουριστών μέ κεντρικό άξονα τή χώρα μας. Τέλος ό κ. Στρίντζης αναφέρθηκε στίς συνεχείς προσπάθειες τής εταιρίας γιά ανάπτυξη καί πρόοδο καί υπογράμμισε τή σημασία τής παραγωγικότητας καί τήν πίστη των εργαζομένων γιά τήν εργασία προς όφελος των ιδίων καί τής εθνικής οικονομίας.

Ό αριθμός κλήσεως του Λ.Σ. Χερσονήσου

Άπό τό ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι ό νεοϊδρυθείς στή Χερσονήσο Έρακλείου Κρήτης λιμενικός σταθμός, έχει τηλεφωνικό αριθμό κλήσεως 0897 - 23111.

Ναυπήγηση άλιευτικών

Καθελκύθηκε από τά ναυπηγεία «Κούταλ — Κωστέρια» Ο.Ε. στό Πέραμα τό άλιευτικό σκάφος «Αίμιλία» Ίδιοκτησίας των Άφών Βατίστα. Τό σκάφος κατασκευάζεται μέ έπιδότηση από τήν Ε.Ο.Κ. καί τό Έλληνικό Δημόσιο καί μέ δανειοδότηση από τήν ΑΤΕ.

Έξάλλου άρχισαν οι εργασίες ναυπήγησης του άλιευτικού υπερπόντιας άλιείας καί γαρίδας «Άγιος Σπυρίδων» τής εταιρίας «Έλαφόνησος Άλιευτική Ν.Ε.

Η πρόωση του σκάφους θά γίνεται από μία μηχανή ντήζελ 750 ΗΡ, ένώ γιά τή συντήρηση των άλιευμάτων θά διατίθεται ψυγείο χωρητικότητας 180 μ3 καί γιά τήν κατάψυξη θά υπάρχουν δύο καταψυκτήρες (φούρνοι) 10 μ3 ό καθένας.

Τό σκάφος θά ένταχθεί στόν Έλληνικό Νηογνώμονα μέ τήν άνώτατη κλάση γιά πλοίες άνοικτής θάλασσας.

Λαθρεπιβάτης

Στό έλληνικό φορτηγό «Olympic Promise» βρέθηκε ένας ένδονήσιος λαθρεπιβάτης, ό όποιος είχε έπιβιβασθεί, κατά δήλωσή του στόν πλοίαρχο, ένώ τό σκάφος βρισκόταν στό Port Kelang.

Πρόστιμα

Τό ύπολιμεναρχείο Κατάκωλου επέβαλε στόν πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Καλιόπη» μέ σημαία Μάλτας, πρόστιμο 500.000 δρχ. γιάτί προκάλεσε ρύπανση μέ πυρηνέ-

λαιο, τής θάλασσας σέ έκταση 250 τετραγωνικών μέτρων.

Έξάλλου τό λιμεναρχείο Ίσθμιας επέβαλε στόν πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Aditya Vikram» μέ σημαία Ίνδίας, πρόστιμο 80.000 δρχ. γιάτί προκάλεσε μικρής έκτασης ρύπανση τής θάλασσας μέ πετρελαιοειδή.

• Τό λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε πρόστιμα στους ύπεύθυνους των δεξαμενοπλοίων «Ίωάννα» καί «Μεγαλόχαρη» συνολικού ύψους 213.502 δρχ. γιά ύπερφόρτωση καί άλλες μικροπαραλείψεις.

Έρώτηση γιά τήν πολιτική τής ΕΟΚ

Τό Άθηνάϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων μετέδωσε από τίς Βρυξέλλες ότι ό Έλληνας Εύρωβουλευτής καί Πρόεδρος τής Έπιτροπής Μεταφορών του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατέθεσε στό Συμβούλιο Υπουργών τής ΕΟΚ έρώτηση γιά τήν πολιτική Εύρωπαϊκής Κοινότητας στό θέματα τής Έμπορικης Ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, ό κ. Άναστασόπουλος μέ τήν έρώτησή του αύτή ζητεί εξηγήσεις γιά τό πώς συμβιβάζεται ή θέση του Συμβουλίου τό όποιο έχει ζητήσει από τήν Κομισιόν νά προτείνει κοινοτικά μέτρα γιά τήν ένίσχυση του φθίνοντος κοινοτικού στόλου, μέ τίς καταγγελίες των Εύρωπαίων έφοπλιστών ότι πλοία άνατολικών χωρών (κρατικού έμπορίου) ναυλώνονται γιά τή μεταφορά σημαντικού μέρους τής επισιτιστικής βοήθειας τής Κοινότητας προς τίς τρίτες χώρες.

Τό «Ίλλιρία» διέσωσε Άργεντινούς ναυαγούς

Τό έλληνικό κρουαζιερόπλοιο «Ίλλιρία» διέκοψε κρουαζιέρα του καί πήρε μέρος σέ έπιχείρηση διασώσεως ναυαγών, του πλοίου «Μπάχια Πάραϊσο», του Πολεμικού Ναυτικού τής Άργεντινής, τό όποιο είχε έξωκείλει στό βράχια κοντά στό νησί Άνβερς Άϊλαντ τής Άνταρκτικής καί είχε πάρει κλίση 30 μοιρών.

Τό έλληνικό κρουαζιερόπλοιο περισυνέλεξε 80 από τούς ναυαγούς, τούς όποιους μετέφερε στό νησί τής Άνταρκτικής.

Γιά τήν πράξη αύτή, άπονεμήθηκε από τά

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS:"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

υπουργεία Έθνικης Άμυνας της Αργεντινής και των ΗΠΑ εύφημη μνεία στον πλοίαρχο και τα μέλη του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου.

• Ο Υπουργός κ. Βασ. Σαραντίτης, με τηλεγράφημά του προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του «Ιλλίρια», καθώς και προς τους πλοίαρχους και τα πληρώματα του δεξαμενόπλοιου «Προμηθέας» και του φορτηγού «Νόρθ Κίνγκ» εξέφρασε τις ευχαριστίες του για τη συμβολή τους στη διάσωση ναυαγών.

Σεμινάριο ναυτικής μετεωρολογίας

Σεμινάριο ναυτικής μετεωρολογίας για τους αξιωματικούς γεφύρας των εμπορικών πλοίων διοργανώνει από 13 μέχρι 17 Μαρτίου 1989 στις εγκαταστάσεις της στον αερολιμένα Έλληνικού η Έθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία.

Η ΕΜΥ ζητεί από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες στα πλοία των οποίων υπάρχουν μετεωρολογικοί σταθμοί της να δώσουν άδεια σε έναν αξιωματικό γεφύρας από κάθε πλοίο να παρακολουθήσει το πρώτο σεμινάριο ναυτικής μετεωρολογίας της ΕΜΥ, το οποίο μπορούν να παρακολουθήσουν και αξιωματικοί ασυρμάτου, εφ' όσον το επιθυμούν.

Δηλώσεις συμμετοχής πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 6 Μαρτίου.

Τραυματισμός ναυτικών.

Από βραχυκύκλωμα που έγινε στον ηλεκτρικό πίνακα του μικτού πλοίου «Κυμώ», καθώς το πλοίο έπλεε ανοικτά από το Σαντιάγκο, έπαθαν εγκαύματα σοβαρά ο ηλεκτρολόγος Βασ. Αποστολάκος και ελαφρότερα ο Α' μηχανικός Νικόλ. Σιβίτος και ο λιπαντής Ίωάν. Δρόσος. Ο Αποστολάκος μεταφέρθηκε σε νοσοκομείο του Σαντιάγκο όπου θα χρειασθεί να νοσηλευθεί, σύμφωνα με γνωμάτευση των ιατρών, επί τρίμηνο.

Τροποποιήσεις Διεθνούς Συμβάσεως

Από το YEN στάλθηκε για δημοσίευση

στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο γίνονται αποδεκτές τροποποιήσεις της συμβάσεως «περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα 1972».

Οι νέες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από τον IMO και αφορούν στην περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας στη θάλασσα και στον εκσυγχρονισμό των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων.

Οι νέοι κανόνες θα εφαρμοσθούν διεθνώς από τις 19 Νοεμβρίου 1989 από όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας και περιοχής πλώων.

Η πίττα του ΣΩ.Ν.Π.Α.Π.

Σήμερα και ώρα 7 μ.μ. θα πραγματοποιηθεί στο επιβατηγό - όχημα ταχυγό «Silver Paloma» της εταιρίας Afroessa Lines η τελετή της πίττας του Σωματίου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς, στη διάρκεια της οποίας θα απονεμηθούν τιμητικές διακρίσεις σε όσους πρόσφεραν εξαιρετικές υπηρεσίες για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένος Πειραιώς. Κατά την έναρξη της εκδηλώσεως θα μιλήσει ο γεν. γραμματέας του ΣΩ.Ν.Π.Α.Π. κ. Ζήσης Λυχναράς, θα ακολουθήσει προσφωνήση του προέδρου κ. Χρήστου Παπαδάκη και η απονομή των τιμητικών διακρίσεων. Εν συνεχεία θα ακολουθήσει η εύλογια της πίττας από τον Μητροπολίτη Πειραιώς κ. Καλλίνικο και όμιλία από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Βασίλη Σαραντίτη, ο οποίος θα κόψει και την πίττα. Θα ακολουθήσει δεξίωση.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΕΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΩΝ

Ανακοινώθηκε από τον εκδοτικό οργανισμό Lloyd's of London Press η έκδοση του νέου Έλληνοαγγλικού και Αγγλοελληνικού Λεξικού Ναυτιλιακών Όρων του κ. Peter R. Brodie κατά μετάφραση και απόδοση στην Έλληνική του κ. Ιωάννου Ε. Βλασσόπουλου.

Στην ίδια ανακοίνωση, γίνεται επί τη ευ-

καιρία και πάλι λόγος για την εργασία του Δικηγόρου κ. Πάνου Μαρκογιάννη περί του καθεστώτος της Κατάσχεσης Πλοίων στην Ελλάδα (Arrest of Ships - Greece), η οποία έχει κυκλοφορήσει από έτους περίπου και είναι, καθώς τον γνωρίζουμε, η μόνη μέχρι σήμερα Έλληνική εργασία η οποία έχει δημοσιευθεί από τον εκδοτικό όργανισμό των Lloyd's.

Ο Όδηγός «Peril at sea and Salvage»

Το International Chamber of Shipping (ICS) σε συνεργασία με το Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) εξέδωσε την τρίτη έκδοση του Όδηγου «Peril at sea and Salvage» έκαστο αντίτυπο του οποίου κοστίζει 8.000 λίρες Αγγλίας συμπεριλαμβανομένων και των ταχυδρομικών τελών.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στο τεύχος 11 (Νοέμβριος 88) της μηνιαίας νομολογιακής έκδοσης δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου (έκδοση - διεύθυνση Ίακ. Σέρρη) δημοσιεύονται 3 αποφάσεις του 1988 (2 του Συμβουλίου Επικρατείας και 1 του Εφετείου Αθηνών) για θέματα ναυτιλιακής φορολογίας. Επίσης 2 αποφάσεις του 1988 για θέματα θαλάσσιας μεταφοράς (αποζημίωση για βλάβες φορτίου, χρονοαύλωση) και 2 αποφάσεις του Πολ. Πρωτοδ. Πειραιώς για ναυτιλιακά δάνεια και έγγραφα. Τέλος από την πρόσφατη ναυτιλιακή νομοθεσία δημοσιεύονται η Συλλ. Σύμβαση του εκπαιδευτικού πλοίου «Ευγένιος Ευγενίδης» και ο Κανονισμός κατ'αλληλόκληρο οχημάτων γαλίων πλοίων.

Τα δέκα χρόνια του GEAR CLUB

Το Gear Club, ο Σύλλογος, δηλαδή, των μηχανικών που έχουν αποφοιτήσει από τον Ασπρόπυργο, θα γιορτάσει τη συμπλήρωση δέκα ετών από την ίδρυσή του με τον ετήσιο χορό του που θα πραγματοποιηθεί το ερχόμενο Σάββατο 18 Φεβρουαρίου στο ξενοδοχείο «Ιντερκοντινένταλ». Λόγω του γεγονότος αυτού αναμένεται ότι θα υπάρξει μεγάλη συμμετοχή και γι' αυτό οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να σπεύσουν να προμηθευθούν προσκλήσεις.

Ο χορός του Συλλόγου Αποφοίτων Κύμης

Μεθαύριο Παρασκευή 17 Φεβρουαρίου και ώρα 9 μ.μ. θα πραγματοποιηθεί στο κοσμικό κέντρο «Φωλιά», στη Δροσιά, επί της Λεωφόρου Μαραθώνος, ο ετήσιος χορός του Συλλόγου Αποφοίτων Πλοίαρχων της Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Κύμης, στον οποίο έχουν κληθεί όλα τα μέλη και οι φίλοι τους.

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Προελεύσεως Εμπορικού Ναυτικού ή Πολυτεχνείου με πείρα σε Δεξαμενόπλοια, ζητείται για να αναλάβει τεχνική διεύθυνση ομάδας πλοίων Μεγάλης Ναυτιλιακής Εταιρίας.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού
Τ.Θ. 80 127 Πειραιά

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

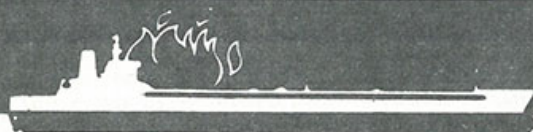
Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	Έλληνική	10.996	1979	Κατά την άγκυροβόληση στη Χαμίνα στις 5/2, προσέκρουσε σε αποβάθρα και υπέστη έλασματουργικές ζημιές στην πλώρη. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV	Παναμαϊκή	9.282	1982	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 31/1 στο Σάν Χουάν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	Κυπριακή	11.954	1972	Κατά την εκφόρωση στο Γουϊλμίνγκτον στις 8/2, υπέστη πυρκαϊά.
ΤΗΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	Κυπριακή	12.376	1973	Υπέστη ζημία σε γερανό στο Γκέιμς στις 21/1.
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ	Κυπριακή	8.413	1975	Κατά το ταξίδι Κι-κουίμπε για Ρότερνταμ υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 25/1.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΑΓΚΟΝ	Έλληνική	10.713	1973	Κατά το ταξίδι Μπαγκαυίλλα για ΗΠΑ υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στη Σάντα Μάρτα για επισκευές στις 28/1.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	Έλληνική	13.179	1972	Υπέστη ζημιές σε κάλυμμα κύτους στη Μπαγκόγκ, στις 28/1.
ΚΥΔΩΝΙΑ	Κυπριακή	9.634	1977	Μαρακάιμπε για Μαϊάνζας προσάραξε στον Όρινόκο στις 7/2.
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	Κυπριακή	13.867	1971	Κούβα για Ρουσόκ, προσάραξε στη Χάιερ Μπάρν, στις 10/2, σε θέση 55.50 Β, 10.57 Α.
ΣΤΑΛΛΩ 2	Έλληνική	22.118	1968	Υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στις 12-14 Ιανουαρίου κατά το ταξίδι Ν. Όρλεάνη για Βομβάη και κατέπλευσε στο Γιβραλτάρ για επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	Κυπριακή	2.293	1977	Κατά το ταξίδι Κίγκστον για Πόρτ Έσκουϊνελ εμφορτίο καυσίμων, προσάραξε ανάμεσα στο Μπέαρ Μπούς Κέυ στις 1/2.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ	Κυπριακή	3.822	1972	Ανέφερε βλάβη στη κυρία μηχανή στην Πάρα, στις 13/2.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1066 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πριν εστιάσουμε την προσοχή μας στα πεπραγμένα του πρώτου δεκαπενθημέρου του Φεβρουαρίου ως ριζούμε μια βιαστική ματιά στα πρόσφατα, παρόντα και... μέλλοντα ζητήματα που έχουν σχέση με τη ναυλαγορά, μια απόπειρα, δηλαδή, γενικότερης θεώρησης των εξελίξεων.

Τό 1988 όμολογουμένως υπήρξε μια πολύ καλή χρονιά για την πλοιοκτησία και τελείωσε σε κρεσέντο πού, παρά τους έκφρασθέντες φόβους, συνεχίσθηκε και κατά τον πρώτο μήνα του νέου έτους. Πρόβλημα έρμηνείας παρουσιάζει η πρόσφατη (δύο ή τριών τελευταίων εβδομάδων) σχεδόν ραγδαία πτώση, πρόβλημα χωρίς τη δυνατότητα μιάς άμεσης πειστικής απάντησης. "Αν πρέπει να πιθανολογήσουμε, ίσως θα τό αποδίδουμε σε συγκυριακά φαινόμενα ή και συνειδητές ενέργειες μεγάλων ναυλωτών (έν οίς και η Σοβιετική "Ενωση) που πρόσφατα διαπίστωσαν απώλεια κάθε ελέγχου στην προς τα άνω πορεία των ναύλων.

Από μια βαθύτερη θεώρηση και προσεκτική αξιολόγηση των δεδομένων, οδηγείται κανείς στο (πάντα έπισημολογούμε) πρόκεινται για τη Ναυτιλία και δη τη ναυλαγορά) συμπέρασμα, ότι τα παρόντα φαινόμενα είναι πρόσκαιρα και ότι πίσω τους κρύβεται μια δυναμική ζήτηση (potential demand) που σύντομα θα εκδηλωθεί οδηγώντας σε νέα ύψηλά επίπεδα.

Αξίζει εν προκειμένω να παραθέσουμε βραχύ πρόσφατο δημοσίευμα της "Ιαπωνικής Έγκριτης «Kaiji Press» (σε δική μας ελεύθερη μετάφραση) πού, αν δεν εξαντλεί τό θέμα, χαρακτηρίζει και σε κάποιο μέτρο δικαιολογεί την κρατούσα αισιόδοξη στάση της πλοιοκτησίας.

«Οι "Ιαπωνικοί Έμπορικοί Οίκοι" αρχίζουν να ναυλώνουν πλοία για "Αμερικανικό σίτο.

• Οι "Ιαπωνικοί Έμπορικοί Οίκοι, περιλαμβανομένων της Mitsubishi Corp. και της Mitsui & Co., αρχισαν να ναυλώνουν πλοία προς μεταφορά σιτηρών από τη Δυτική Ακτή ΗΠΑ, έλεγαν έμπορικές πηγές.

• Οι αὐτοί κύκλοι έλεγαν ότι τά πλοία πού ναυλώνονται είναι τύπου χύδην φορτίου (bulkcarrier) μεγέθους handy (40.000 TDW) άνήκοντα στην ΥΚ και τη SANKO STEAMSHIP.

* Νοούνται τά γνωστά Trading Houses.

• Στους έν λόγω Έμπορικούς Οίκους περιλαμβάνονται επίσης ή C.I.T.O.H, ή NISSHO I-WAI και ή ZENNO.

• Η ενέργεια αὐτή στηρίζεται στη διαπίστωση ότι τά σιτηρά από Κόλπο ΗΠΑ είναι χαμηλής ποιότητας λόγω της ξηρασίας. Έπιπροσθέτως αποδίδεται στα εξής:

1) Η διαφορά ναύλου για πάναμαξ μεταξύ Κόλπου και Δυτικής Ακτής έχει φθάσει τά 10 δολάρια.

2) Η ΕΣΣΔ άναμένεται να αγοράσει 6-7 εκατομμύρια τόννους σιτηρών από τις ΗΠΑ έντός του Μαρτίου - Απριλίου, στέλνοντας έτσι τη ναυλαγορά στα ύψη.

3) Οι ναῦλοι για τά handy size πλοία είναι σχετικά χαμηλοί.

Θεωρούμε τό δημοσίευμα, τόσο ως προς την κατά γράμμα άνάγνωση όσο και ως προς την έρμηνεία του (ή υπογράμμιση είναι των «Ναυτικών Χρονικών»), άποκαλυπτικό των τάσεων της αγοράς και σκόπιμο θεωρούμε να προσθέσουμε τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

Ένώ πολλά εξαρτώνται από τον τρόπο με τον όποιο ό νέος Αμερικανός Πρόεδρος θα αντιμετωπίσει τό πρόβλημα του πράγματι τεράστιου έξωτερικού έλλείμματος, μπορούμε με σχετική βεβαιότητα να προΐδουμε ότι οι τιμές του γαιάνθρακος και των σιδηρομεταλλευμάτων θα κρατηθούν σε λογικά επίπεδα, πράγμα πού θα διατηρήσει (αν όχι και αύξησει) την τρέχουσα ζήτηση ένω, παραλλήλως, οι άποτυχημένες έσοδείες σιτηρών του 1988 σε Σοβιετική "Ενωση και Κίνα σημαίνουν κάτι άλλο για τό 1989 και σε αυτόν τον τομέα.

Με δεδομένη τη συγκρατημένη είσοδο νέου τοννάζ στην αγορά από ναυπηγήσεις — και παρά την ουσιαστική άνυπαρξία αγοράς διαλύσεων — εικάζεται ότι μία άποδεκτή ισορροπία θα έπικρατήσει στους προσεχείς μήνες, χωρίς δυσάρεστα για την πλοιοκτησία άπρόοπτα.

Έν πάση περιπτώσει, τά άνωτέρω σχόλια έχουν ουσιαστική ισχύ μέχρι και του τέλους της άνοιξης και άδηλο παραμένει πώς θα διαμορφωθεί ή αγορά κατά τό θέρος και μετά από αυτό. "Αν πρέπει να πιθανολογήσουμε, κερδοφόρα άπασχόληση επιφυλάσσεται για τό πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια του παρόντος έτους.

Μετά από τά προηγηθέντα, μία σύντομη ματιά στην τρέχουσα κατάσταση:

Γενική πτώση της ζήτησης έσήμανε άξιοσημείωτη πτώση των έπιπέδων των ναύλων στις κύριες περιοχές με τους 52.000 τόννους σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για "Ιαπωνία κατερχομένους στα δολ. 23 έως δολ. 23.50 για συνδυασμό λιμένων. Ο προς Κόντινεντ αντίστοιχος ναῦλος κυμαίνονταν περί τά δολ. 14.50, ένω κάτω των δολ. 15 οδηγείτο ό ναῦλος από Β. Ειρηνικό για "Ιαπωνία.

Έν τούτοις, ή πτώση δέν ήταν τόσο έκδηλη στα μικρότερα μεγέθη (25-40.000 TDW) τά όποια έν πολλοίς διατήρησαν τά προσφάτως κτηθέντα.

Με δεδομένη δέ τη συνεισφορά γαιανθράκων και σιδηρομεταλλευμάτων, για τά μεγάλα πλοία, και λιπασμάτων και ζάχαρης, για μικρότερα, θά ήταν παρακεκινδυνευμένο να μιλήσουμε για «γενική πτώση της αγοράς», εις πείσμα των γνωστών δεικτών πού βρίσκονταν σε συνεχή ύποχώρηση.

Έν προκειμένω σημειώνουμε τους 100.000 τόννους γαιάνθρακος από Χ. Ρόουντς για Ταϊβάν στα δολ. 18.15 φίο, τους 83.000 τόννους για Γαλλία στα δολ. 9.10 και, στα σιδηρομεταλλεύματα, τους 85.000 τόννους από Δυτ. Αφρική για "Ολλανδία στα δολ. 7 φίο και τους 90.000 τόννους από Βραζιλία για Β. Ισπανία στα δολ. 8.25 με 7 συνολικά ήμέρες. Στη ζάχαρη, οι 14.000 τόννοι από "Άγιο Μαυρίκιο για Λονδίνο στις λίρες 16.75 και αριθμός κλεισιμάτων για λιπάσματα (όχι μόνο για "Ινδία) πιστοποιούν μία μάλλον "άνθισταμένη" αγορά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μετά από τά μάλλον έκτενη παραπάνω σχόλια, άρκει να σταχυολογήσουμε κάποιες πρόσφατες πράξεις:

"Απώ "Ανατολή:

— 78.000 τόν. d.w. για Κόντινεντ, δολ. 10.850.

— 39.000 τόν. d.w. κυκλικό Β. Ειρηνικού, δολ. 9.750.

— 26.000 τόν. d.w. κυκλικό Β. Ειρηνικού, δολ. 7.500.

"Ατλαντικός:

— 71.700 τόν. d.w., κυκλικό "Ατλαντικού, δολ. 12.250.

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 - ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 ZERV GR — FAX: (0721) 81243

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

— 50.500 τόν. d.w. κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 10.300.
— 24.000 τόν. d.w., από Γιβραλτάρ για Δ. 'Αφρική, μέσω 'Αγίου Λαυρεντίου, δολ. 8.500.

"Άλλες περιοχές:

— 37.500 τόν. d.w., από 'Ερυθρά για 'Απ' 'Ανατολή, μέσω Ν. 'Αφρικής, δολ. 9.650.
— 22.000 τόν. d.w. (Fortune), από Σιγκαπούρη για κυκλικό 'Αυστραλίας, δολ. 7.400 ή μερσιώς.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

"Αν και ζωηρές διατηρούμε αμφιβολίες ως προς την αυστηρή τήρηση των συμφωνηθεισών ποσοστώσεων μεταξύ των χωρών του ΟΠΕΚ, ό εν πάση περιπτώσει περιορισμός της παραγωγής σε σχέση με τους τελευταίους μήνες του 1988 αναμφισβότως αποτελεεί την κύρια αιτία της πτώσεως της ζήτησεως. "Αν σε τούτο προστεθεί και ό μάλλον ελαφρύς χειμώνας μέχρι τώρα σε Εύρώπη και ΗΠΑ, παρέχεται έπαρκής αιτιολογία της τρεχούσης πτώσεως που τείνει να εξελιχθεί σε μίνι - κρίση. "Εν τούτοις, οι παράγοντες της αγοράς — κυρίως ή πλοιοκτησία — διατηρεί την ψυχραιμία της και, τουλάχιστον μέχρι στιγμής, ανθίσταται κάπως στην ανεξέλεγκτη πώση των επιπέδων των ναύλων.

"Όπως δὴποτε, ή συσσώρευση χωρητικότητας στον Περσικό είναι γεγονός που οὐδείς δύναται να παρίδει και οι τελευταίες πράξεις σαφώς μαρτυρούν την κακοδαιμονία που επιτείνεται αν ληφθεί υπ' όψη ή σχέση της νέας κλίμακος ναύλων (WS) σε σχέση με εκείνη του Β' εξάμηνου του 1988.

"Ετσι, μέσα σε παλινωδίες και με περαιτέρω ελαφρές πτωτικές τάσεις, ό ναύλος VLCC για δύση διαμορφωνόταν περί τό WS

35, προς 'Ανατολάς περί τό WS 37-39 και μόλις λίγο ανώτερος ήταν για 'Ερυθρά. Στά αυτά πρακτικώς επίπεδα σημειώσαμε ULCC (300.000 τόν.) για δύση WS 35 και μόλις WS 34,5 για 'Ερυθρά (400.000 τόν.).

"Ασθενέστερη ή Μεσόγειος, με κάποιες στιγμές ανόδου της ζήτησεως περί τά μέσα του δεκαπενθημέρου, διεδόρφωνε τους 80.000 τόνους περί τό WS 95-100 για ένδο-μεσογειακή μεταφορά.

Καθίζηση διαπιστώνουμε στη Δυτική 'Αφρική με τους 120.000 τόνους για ΗΠΑ στά WS 64-65 με πτωτικές τάσεις και πάντα με την υπενθύμιση ότι αναφερόμαστε στο νέο World Scale.

"Η κακοκαιρία και ή εξ αυτής αδυναμία προσεγγίσεως στον τόπο φορτώσεως εσήμανε προσωρινή ανάπαυλα της δραστηριότητας από τη Βόρειο Θάλασσα. "Αν προσθέσουμε και την εκ του καταστροφικού συμβάντος στην εξέδρα Piper Alpha επίπτωση στην παραγωγή, αποκτούμε την έναρξη εικόνα μιας περιορισμένης αγοράς που τείνει να ανακάμψει. Οι 80.000 τόννοι για τοπική μεταφορά κινήθηκαν στά WS 110 ένω σημειώσαμε και τη ναύλωση VLCC για Κόλπο ΗΠΑ στά WS 43.

Χωρίς ιδιαίτερη έμπνευση ή Καραϊβική (ί-σως και λόγω των καιρικών συνθηκών, ως προαναφέρουμε) πλήρωνε τους χαρακτηριστικούς 70.000 τόνους στά WS 100 (περίπου) για ΗΠΑ.

Στά καθαρά φορτία, παράγοντες ή ανάλυση των όποιων ξεπερνά τους σκοπούς και τά όρια του παρόντος, έφεραν καχεξία. Στόν Περσικό, οι 50.000 τόννοι για 'Ιαπωνία πλήρωναν περί τά WS 180 ένω, σε κάπως καλύτερη μοίρα, ή Μεσόγειος κυμάνθηκε μεταξύ WS 220 - 250 με εξάρσεις κατά περίπτωση που έφθαναν τό WS 280.

πλάνκα και Ναυτόρ, δολ. 19,75 φίο, 4 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, αρχές Φεβρουαρίου.

ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ: Ρίβερ Πλέιτ 15.000 τόν. πέλλετες Τυνησία, δολ. 45 φίο, 2.000/700 τόν. φορτοεκφόρτωση, αρχές Φεβρουαρίου.

ΑΡΚΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Λισαβώνα, δολ. 15 φίο, 5 ήμέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-11.

ΔΑΜΩΝ: Βορ. Ειρηνικό 33.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 22 φίο, 5 ήμέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-13.

ΑΡΙΕΛ: Χάμπτον Ρόντς 60.000 τόν. γαιάνθρακες Χάβρη, δολ. 9 φίο, 6 ήμέρες, Φεβρουαρίου 1-10.

ΑΤΤΙΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. περίπου σιτηρά χύδην Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 20 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Ιανουαρίου.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: Λόγκ Μπής και Ρόμπερτς Μπάνκ 120.000 τόν. κώκ και γαιάνθρακες Νότιο Κορέα, δολ. 10,80 φίο, 12 ήμέρες, τέλη Φεβρουαρίου.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: Νέα 'Ορλεάνη 16.500 τόν. ζάχαρη σε σάκκους 'Ακαμπα, δολ. 54,24 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 1-10.

ΣΗΜΠΟΣΣ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 17,75 φίο, 5 ήμέρες/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου.

ΣΗ ΜΟΝΑΡΚ: 'Αμερ. Κόλπο 23.000 τόν. περίπου σιτηρά Βάντο και Ραβέννα, δολ. 632.500 κατ' αποκοπή φίο, 13 ήμέρες, τέλη 'Ιανουαρίου.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 23,50 φίο, χωρίς ένδιάμεσο λιμάνι, 11 ήμέρες, τέλη Φεβρουαρίου.

ΕΥΝΙΚΗ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Κίνα, δολ. 26,75 φίο, 11 ήμέρες, Μαρτίου 10-25.

ΑΡΤΕΜΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Κίνα, δολ. 26,90 φίο, 11 ήμέρες, Μαρτίου 1-15.

ΤΖΗΝΙ ΙΙ: Τάμπα 20.000 τόν. φωσφάτα Μπορντώ, δολ. 19,75 φίο, 10.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Δυτ. 'Αυστραλία, 210.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Νότιο Κορέα δολ. 6,40 φίο, δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 10-12 ήμέρες, τέλη Φεβρουαρίου.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Ναουντχιμπού 90.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Αμβέρσα, δολ. 5,25 φίο, 5 ήμέρες, Φεβρουαρίου.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Ούμ Σάιντ 8.000 λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 18,75 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 3-10.

ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ: 'Ακαμπα 18.000 τόν. φωσφάτα Δυτική 'Ακτή 'Ινδίας, δολ. 21,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τόν. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-12.

ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ: Βορ. Γαλλία 25.000 τόν. κριθής 'Αλγερία, δολ. 18 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 6-10.

ΕΥΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 'Αμβέρσα 16.650 τόν. ζάχαρη σε σάκκους Μεραίνα /'Ισκεντερούν, δολ. 37 φίο, όψιόν 'Ακαμπα δολ. 44 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-20.

ΒΑΤΗΣ: Μορμουγκάο 130.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Υμουίντεν, δολ. 9,50, 30.000/30.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΥΤΥΧΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 26.500 τόν. περίπου γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο και Λά Γκουάιρα δολ. 20,50 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 31- Φεβρουαρίου 6.

ΑΛΦΑ: Βαλτιμόρη 22.000 τόν. περίπου Καζακ-



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ: 27.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Ντάρμπαν / Ρίτσαρντς Μπαϊν άρχές Μαρτίου, έπαναπαράδοση Χάβρη / Αμμούργο, δολ. 7.100 τήν ήμέρα.

ΒΙΓΚΟΡ: 16.100 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ρίο 'Ιανέιρο Φεβρουάριο, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.250 τήν ήμέρα.

ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ: 18.950 τόν. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Κέην Τάουν άμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με έπαναπαράδοση Μπουεναβεντούρα, δολ. 6.300 τήν ήμέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.670 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Δαρδανέλλια άμεση, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.000 τήν ήμέρα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: 27.100 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ρεκαλάδα Φεβρουαρίου 6-12, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ και Περού με έπαναπαράδοση Κριστομάλ / Βοστώνη, δολ. 8.500 τήν ήμέρα πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Σίμπα Φεβρουαρίου 9-13, δύο ταξίδια 60-100 ήμερών με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 8.350 τήν ήμέρα.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: 63.990 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουάριο, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.800 τήν ήμέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: 234.752 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία, 'Ιανουαρίου 23- Φεβρουαρίου 5, ταξίδι 4-6 μηνών προς δολ. 18.000 τήν ήμέρα.

ΣΟΝΙΑ: 52.327 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Φεβρουαρίου 7-12, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.000 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Μπρίτις Κολούμπια με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.500 τήν ήμέρα.

ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.: 27.430 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νάντη Φεβρουαρίου 6, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Αιγύπτο, δολ. 9.300 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 30.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΚΤΗ: 28.930 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Φεβρουαρίου 12-20, έπαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 8.050 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 13.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.530 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουάριο, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.595 τήν ήμέρα.

ΣΙΔΕΡΗΣ: 27.150 τόν. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Σκώ, Φεβρουαρίου 8-14, έπαναπαράδοση Κολόμπο — Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 10.750 τήν ήμέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΑ: 45.244 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία άρχές Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Δυτ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 9.500 τήν ήμέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 7-10, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.400 τήν ήμέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τόν. d.w. του 1981, παράδοση

Φιλιππίνες άρχές Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 11.000 τήν ήμέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.800 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουάριο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.200 τήν ήμέρα.

ΑΡΓΩ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: 37.880 τόν. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Μπελαουάν Φεβρουαρίου 11-17, ταξίδι με φορτίο σιτηρών μέσω Αυστραλίας και Πακιστάν, δολ. 10.400 τήν ήμέρα, συμπερ. υπέρωρων.

ΒΕΛΟΣ: 26.100 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Νοτ Λόντον Φεβρουαρίου 8-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 7.500 τήν ήμέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ άρχές Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 12.000 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.767 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Μπρισμαίν και Κουβέιτ με έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 13.000 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: 68.700 τόν. d.w. του 1989, παράδοση νεότευκτο 'Ιαπωνία τέλη 'Ιανουαρίου, έπαναπαράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 13.550 τήν ήμέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ: 61.636 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Βόσρε έως Φεβρουαρίου 2, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 14.500 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 93.500 για πλού υπό έρμα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.348 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία άρχές Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 20.750 τήν ήμέρα.

ΙΟΣ: 65.298 τόν. d.w. του 1985, παράδοση ΗΒ άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 16.000 τήν ήμέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 58.248 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Νότιο 'Ισπανία άμεση, ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 13.500 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ: 23.130 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμμούργο άμεση, ταξίδι 2-5 μηνών με έπαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 9.000 τήν ήμέρα.

ΒΡΥΣΣΙ: 15.240 τόν. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Καζαμπλάνκα 'Ιανουαρίου 29-31, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 5.300 τήν ήμέρα.

ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV: 49.100 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Μπούγκενβιλ 'Αϊλαντ τέλη Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.225 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΝΙΤΣΑ Α.: 63.800 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κόντινεντ άμε, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού, δολ. 14.250 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΦΗ: 64.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ Φεβρουάριο, ταξίδι μέσω Κπέμε, δολ. 15.500 τήν ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ: 38.900 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική τέλη Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.000 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.280 τόν. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία μέσω Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτή ΗΠΑ και Νέας Ζηλανδίας με έπαναπαράδοση 'Ανατολ. Αυστραλία, δολ. 10.600 τήν ήμέρα.

ΤΕΡΝ: 34.365 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμμούργο άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.500 τήν ήμέρα.

ΠΕΝΤΕΛΗ: 114.000 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 10-20, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ με έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμμούργο, δολ. 16.500 τήν ήμέρα.

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: 27.000 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Βορ. Χαττέρας άμεση, έπαναπαράδοση Σκανδιναυία, δολ. 8.500 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 90.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Ράς 'Ισα 240.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 37,75, Φεβρουάριο.

ΣΗΟΥΘ: Σαρδηνία 30.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 220, άμεση.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Μίνα Σαούντ 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 112,5, όψιόν Αυστραλία, WS 110, Φεβρουαρίου 5.

ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: 'Ινδονησία 97.000 τόν. Καραιβική, άμεση, ναύλος δέν εγνώσθη.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραιβική 52.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 145, Φεβρουαρίου 3.

ΧΕΡΑ: Σιντί Κερί 100.000 τόν. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 80, Φεβρουαρίου 10.

ΜΕΡΙΝΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 175, Μαρτίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Στούρε 80.000 τόν. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 150, Φεβρουαρίου 17.

ΝΟΤΟΣ: Δυτική 'Αφρική 130.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 63,75, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 70, Φεβρουαρίου 13.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Σιντί Κερί 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 170, Φεβρουαρίου 8.

ΚΙΝΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Σιντί Κερί 80.000 τόν. Βενετία, WS 105, Φεβρουαρίου 6.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Κάργκ 'Αϊλαντ 130.000 τόν. μέρος φορτίου Γκντάνσκ, WS 60, Φεβρουαρίου 1.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περσικό Κόλπο 400.000 τόν. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 39, Φεβρουαρίου 4.

ΣΗΕΜΠΡΕΣΣ: Ζουετίνα 80.000 τόν. Σαρρόκ, WS 102,75, Φεβρουάριο.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Ρόττερταμ 73.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 130, Φεβρουαρίου 7.

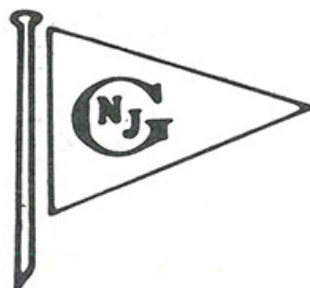
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Μονκστάντ 110.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 92,5, Φεβρουαρίου 11.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Τής 67.000 τόν. μέρος φορτίου Γκότεμποργκ, WS 129, Φεβρουαρίου 17.

ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Κωνσταντία 33.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 220, Φεβρουαρίου 9.

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**

ΠΑΡΙΣ II: Άλγερία 78.000 τόν. Φός, WS 97,5, Φεβρουαρίου 10.
 ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Ράς Ίσα, Όμάν και Ντουμπάι 250.000 τόν. μέρος φορτίου Κίνα, WS 35, Φεβρουαρίου 15.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΨΥ: Ράς Σουκχέιρ 115.000 τόν. Ίταλία, WS 76, Φεβρουαρίου 14.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. μέρος φορτίου Ίταλία, WS 37,5, Φεβρουαρίου 14.

Οι αγοραπωλησίες

Πρώτα, μερικές γενικές παρατηρήσεις, όπως αυτές παράγονται από τη μελέτη των προσφάτων και τρεχουσών εξελίξεων σε συνδυασμό με την «αίσθηση» (feeling) των παραγόντων της αγοράς:

1) Έξακολουθεί ο αγοραστικός πυρετός των Νορβηγών που τώρα επεκτείνεται και προς πλοία πολλαπλής χρήσεως μέχρι και 15 ετών και μέχρι 15.000 τόν. d.w.

2) Η πλοιοκτησία του Χόγκ Κόγκ καταβάλλει μία κατ' αρχήν επιτυχή προσπάθεια διατήρησης του ελέγχου μέρους της αγοράς.

3) Κινέζοι αγοραστές περιέρχονται τα ναυτιλιακά κέντρα προβαίνοντας σε επιλεκτικές αγορές ενώ, παράλληλα, προγραμματίζεται σειρά παραγγελιών σε εντόπια ναυπηγεία τα οποία, εν όψει τούτου, είναι απόλυτα να διαπραγματευθούν έξωθεν παραγγελίες.

4) Ενώ η ΕΣΣΔ, είτε επίσημα μέσω των αρμοδίων κρατικών οργάνων της είτε με υποκατάστατα, προβαίνει σε αγορές ενίων τύπων πλοίων (ιδίως μπάλκ κάρριερς) μικρής ηλικίας, τοποθετεί επίσης νέες παραγγελίες στο εξωτερικό, με πιο πρόσφατη περίπτωση εκείνη της Νότιας Κορέας, όπου φέρεται παραγγέλλουσα ξέι τουλάχιστον πλοία 20-40.000 τόν. d.w. και τρία δεξαμενόπλοια μεγέθους aframax (80 - 100.000 TDW).

5) Οι Έλληνες παρουσιάζουν ιδιόζουσα εικόνα, πωλώντες ευκαιριακά σε μάλλον υψηλές τιμές και αγοράζοντας επιλεκτικά. Σάν παρατήρηση βραχυπρόθεσμης σημα-

σίας, οι έορτές του Νέου Κινεζικού έτους (4-7 Φεβρουαρίου) περιόρισαν την κίνηση των ημερών στο ζωτικό χώρο Κίνα - Ίαπωνία - Κορέα με άμεση επίπτωση και στα λοιπά ναυτιλιακά κέντρα.

Ας ρίξουμε μία ματιά στις πρόσφατες πράξεις που σε μεγάλο βαθμό περιλαμβάνουν δραστηριότητα του Ίανουαρίου καθυστηρημένα γνωσθείσα:

Δεξαμενόπλοια:

— T/T NICHIO (230.000/1972) δολ. 9.000.000 (εκ φημών).

— T/T PEGASUS I (229.288/73) δολ. 13.000.000.

— M/T YORK MARINE (112.740/74) δολ. 13.000.000 (περίπου).

— M/T TAMBA MARU (86.987/79) δολ. 19.500.000.

— M/T OLYMPIC SUN II (82.000/75) δολ. 12.500.000.

— M/T SANTA BARBARA / LUCIA (66.700/79) δολ. 15.000.000 έκαστον.

— M/T PEGACUS CONFIDENCE (36.383/80) δολ. 14.000.000.

— M/T ARGONAFIS (31.250/74) δολ. 7.500.000.

Αναφέρθηκαν, τέλος, μερικές πράξεις επί μικρών πλοίων, εν οίς τό M/T VAG PRABHU (7.300/78) στά δολ. 4.300.000, τό M/T SHOUN DYNASTY (6.700/83) στά δολ. 5.000.000 και τό M/T CASSIOPEIA (5.250/71) αντί δολ. 1.700.000.

Μικτά πλοία:

Η έλλειψη έπαρκούς αριθμού δεξαμενόπλοίων οδηγεί στη λύση του μικτού πλοίου, επί του οποίου σημειώσαμε ικανό αριθμό προσφάτων πράξεων:

— O/O LIBERTY STAR (138.000/75) δολ. 14.500.000.

— O/O ACINA (125.200/73) δολ. 13.500.000.

— O/O PABLO GARNICA (117.200/74) δολ. 12.500.000.

— OBO OCEAN TRADER (104.850) δολ. 14.000.000.

— OBO FINIX (84.137/78) δολ. 13.000.000.

Μπάλκ κάρριερς:

Αριθμός διαπραγματεύσεων χωρίς όριστική κατάληξη, πωλήσεις υπό αίρεση και μερικές άκυρώσεις προσφάτων πωλήσεων κάνουν την αναφορά μάλλον επισφαλής. Με κάθε φυσική επιφύλαξη, αναφέρουμε:

— M/V NEWFOREST (155.800/72, αρχικά σαν OBO) δολ. 15.000.000.

— M/V AIRONE SB (63.500/76) δολ. 12.200.000.

— M/V SONIA (54.100/74) δολ. 7.500.000.

— M/V AIGIANNIS (50.300/77) δολ. 11.000.000.

— M/V CAYELIER DE LA SALLE (38.962/77) δολ. 11.000.000.

— M/V MATUMBA II (35.223/75) δολ. 9.150.000.

— M/V GENERAL DUQUE (35.223/75) δολ. 9.650.000.

— M/V FREE SPIRIT (34.698/82) δολ. 12.800.000 (περίπου).

— M/V LIBEXTRADE (34.060/83) δολ. 13.000.000.

— M/V GOLDEN PRINCESS (35.177/85) δολ. 14.500.000.

— M/V PERLAS (27.700/77) δολ. 8.500.000.

— M/V BAILEY (28.243/80) δολ. 10.000.000.

— M/V NAVIGATOR (23.170/78) δολ. 8.800.000.

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ — ΜΕ
 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ ΜΕΣΑ — ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ
 ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
 ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
 ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
 ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
 ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
 ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
 ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
 ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
 ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
 ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

— M/V CYPRUS STAR I (22.700/71) δολ. 3.500.000.
 — M/V SEAHAWK (22.830/79) δολ. 7.500.000.
 — M/V TALISMAN (22.658/72) δολ. 3.200.000.
 — M/V HANDY PRINCESS (16.900/77) δολ. 5.000.000.
 — M/V RIMI (16.735/74) δολ. 3.500.000.
 — M/V EAST PRIDE (11.582/72) δολ. 2.200.000.
 — M/V NAUTILUS PRIMO (6.587) δολ. 2.150.000.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Έδω ή δραστηριότητα υπήρξε σαφώς μικρότερη ενώ ή ανάμιξη του «κλασικού» tweendecker με τό containership δημιουργεί κάποια σύγχυση περί την κατάσταση και αξιο-λόγηση των σχετικών πράξεων:

— M/V NICOLE (15.927/78 στην Ίσπανία) δολ. 5.200.000.

Τό πλοίο έχει δυνατότητα μεταφοράς 384 TEU.

— M/V AGIOS ANDREAS (15.737/77 στην Ίσπανία) δολ. 5.500.000.

Δυνατότητα 340 TEU με 5 υποδοχές ψυγείου.

— M/V BOLESLOW CHROBRY (9.895/67 στην Πολωνία) δολ. 1.300.000 (περίπου). Έ-λαφρό έκτόπισμα 4.900 τόννοι.

Καί τελειώνουμε με την πώληση σέ μή γνωσθείσα τιμή του πλοίου πολλαπλής χρή-σεως με ψυκτικούς χώρους 20.000 περίπου κυβ. μέτρων και δυνατότητα μεταφοράς 852 TEU (302 ψυγεία) M/V NEW ZEALAND CA-RIBBEAN (18.250/80 Δ. Γερμανία).

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η άναφορά στον ειδικό αυτό τομέα της ά-

γοράς θά μπορούσε νά άπουσιάζει τελείως άπό τό παρόν δελτίο δεδομένου ότι ουδεμία χαρακτηριστική πράξη περιήλθε προσφά-τως σέ γνώση μας.

Η προσφορά πλοίων είναι ελάχιστη και οι αιτούμενες τιμές πολύ ύψηλές. Καί τοúτο έ-νώ ή Νότια Κορέα έχει όριστικά σιγήσει, ή Κίνα σχεδόν ύπνώγει, τό Πακιστάν άντιμε-τωπίζει τό δασμό είσαγωγής και άλλα έσω-τερικά προβλήματα, ή Ίνδία πιθανόν «έξεμέ-τησε» τό λιγοστό διαθέσιμο συνάλλαγμα, ό άλλοτε γίγας, ή Ταϊβάν, άπουσιάζει και ή Εύ-ρώπη ουδένα ούσιαστικό παίζει ρόλο.

Θεωρητικά, ή τιμή του scrap σιό Μπαγ-κλανιές έφθανε τό δολ. 250 χωρίς νά άκου-σθει πράξη.

Χαρακτηριστικά, γνωστοί μεσίτες ήδη δια-κόπτουν την άναφορά στις διαλύσεις στα τα-κτικά δελτία άγοραπωλησιών που έκδί-δουν...

NO COMPROMISE!

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED

«TRADEWINDS»
 190 VAUXHALL Bridge Road
 London SW1V 1DX
 Telephone: (01) 8289911
 Fax: (01) 8289179
 Telex: 895-6714 FRIXOS G



at Argentina

HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
 IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

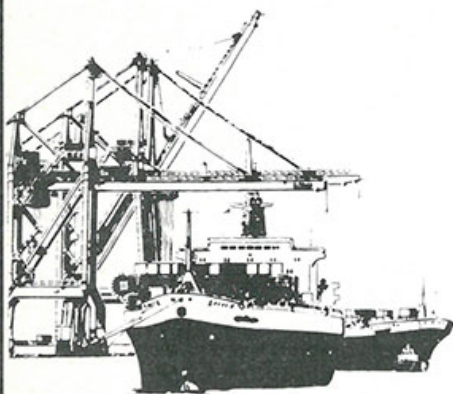
Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

NAFTIKA CHRONIKA



THE FUTURE OF THE EMPIRE

Commenting on the future of the Onassis shipping empire the *Journal de la Marine Marchande* points out that the Onassis fortune had already been shared out by Aristotle Onassis, before his death in 1965, half to his daughter Christina and the other half to the foundation named after his son who had been killed in a plane crash.

The Alexander S. Onassis Foundation, which is dedicated to charitable works, manages the family's commercial interests via the ASO Compania Naviera which controls eight ships and is headed by a three-man Board of Directors composed of Messrs. S. Papadimitriou, P. Ioannides and A. Zambelas. The will stipulated that the Foundation was to continue its shipping and commercial activities.

The management of Christina's fortune, estimated at one billion dollars, is in the hands of the Springfield Shipping Company with head office in Piraeus and offices in London, New York and Monte Carlo. It has a fleet of 25 ships of 2.5 million grt. headed by the 277,553 dwt. tanker 'Alexander Onassis'. Of the 25 ships, 13 fly the Greek flag while the rest are registered under various 'free' flags, mainly in Panama. Christina's heir is her daughter Athina, only three years old, whose estate is, by law, managed by her father Thierry Roussel, who however, has none direct involvement in the management of the Onassis Empire.

THE MAIN PROBLEM

The main problem that faces Greek shipping today is how to bring back Greek-owned tonnage to the Greek flag. It is a problem that should be occupying us day and night, not merely because the country should profit from shipping activity and not only because our seamen should be able to count on continuous employment and healthy pension funds but for the very survival of Greek shipping.

The need for this repatriation was brought home to us once more at a recent ceremony by the Masters and Ma-

tes Union to honour masters who had saved lives at sea.

The first thing to be settled in this respect is to find out what the Greek state has in mind and not what the shipowners or the seamen and their union representatives want. And, by the way, these union representatives have perpetrated fatal errors and deserve a large share of the blame for the present situation — for the fact that the greatest volume of Greek-owned shipping is not registered in Greece.

PERMANENT UNDERSECRETARY

Many complaints are being received by this journal on the lack of effective protection of Greek ships by the Greek government. Indeed, many of the problems faced by Greek ships are entirely due to this lack of protection which, when extended, is usually made through slow-moving diplomatic channels which encourages some authorities to act in an entirely arbitrary manner. Like the authorities in Sudan and Libya for instance.

The Sudanese authorities continue to hold the Greek salvage vessel 'Smit Matsas II' and its 15 man crew despite repeated demarches by the Greek government and a 'note verbale' which the Sudanese ignored since they did not act on their assurance that the vessel would be released within 24 hours.

The Libyan authorities, on their side, created problems and delays for a Greek ship and finally imposed a fine because oranges of Israeli origin were found in its food stores. There was no reaction to this from the Greek government, the Ministry of Mercantile Marine merely reporting the fact to the shipowners' unions and advising them to jettison anything originating in a country with which Libya did not maintain good relations, before calling at a Libyan port.

Following these and many other instances of a similar kind we will repeat our suggestion that there should be a permanent undersecretary at the Ministry of Mercantile Marine who will occupy himself exclusively with international shipping affairs and the protection of Greek ships throughout the world.

WE SHOULD WEEP

Greek television proudly showed scenes of the transport of the two sections of the tanker 'Anangel Angel' which was ripped in two by an explosion while undergoing repairs at a Perama yard. The sections were loaded on to a spe-

cial craft for transport to a shipyard in South Korea where the new midsection is already under construction and will be ready for fitting on to the two sections when they arrive.

What the announcer, who hailed this technical achievement, failed to realise was that this midsection could have been built at our own shipyards and we should all be weeping at the reason why this cannot be. Because the entire cost of transport and construction of the new mid-section is going to be considerably less than the cost of building the mid-section and fitting it to the two parts in Greece. And this is because we are not at all competitive, mainly because of the extremely low productivity of our nationalised shipyards where all who work in them consider themselves civil servants and expect to continue being paid high wages and salaries and the expense is going to cost the Greek taxpayer a total of one and a half million drachmas in 1989.

THE EC COMMISSION APPROVES

The EC Commission has finally approved the exceptional arrangement by which the Dutch government will undertake 35% of the wages and social security obligations of seamen. By this arrangements, shipowner's hope to reduce the running costs of Dutch-flag ships without affecting the take-home pay of Dutch seamen. EC approval was needed for this measure otherwise the Dutch would have been contravening articles 92 and 93 of the Treaty of Rome.

Following EC approval the Dutch government has allocated 50 million florins for this purpose to cover the period prior to January 1, 1989.

Other measures in favour of the shipowners are a reduction in the crew complement of Dutch ships and permission to employ foreign seamen on ships built in the country, for which the owners had received an investment subsidy. However, such subsidies have been reduced from 25% to 12.5% and it has been stipulated that Dutch seamen alre-

ady employed cannot be replaced by foreigners.

WRITING TALENT

A London barrister who has occupied himself for 15 years with shipping affairs, has recently published his first novel entitled 'Contraband'. It is the story of blackmail and murder against a background of shipping and marine insurance bases on the author's considerable experience in courts of law.

The critics have hailed his book as a good example of the saying: 'Write what you know about'.

We do not know if we have a similar saying in Greek which could prompt our own lawyers to write novels. But we now have a fleet three times the size of Britain's which should mean that our shipping experts should know much more and have more thrilling tales to tell than their British colleagues. Of course, there is also the matter of writing talent and perhaps they can be consoled by Howard Fast's remark that he believed all men had the talent to write one book and lead a regiment.

WORLD SHIPBUILDING

In the entire world, there are 1,254 ships under construction today totalling 11.5 million grt. The figures refer to merchant ships of more than 100 grt. This

represents a 4.3% increase over the previous quarter or 476,550 grt. Moreover, 982 ships of 13.3 million grt. are on order but whose keels have not yet been laid. Consequently, the world order book contains a total of 24,8 million grt.

Of the above total more than 75% is due for delivery by the end of 1989.

Among them, 18 ships are in the 135-150,000 - ton class and 7 in the 150-175,000 ton class. In dwt. terms, five ships are in the 200-250,000 dwt. range and 23 in the 250-300,000 dwt. range. No ship exceeds the 300,000 dwt. limit.

The largest ship to be completed during the last quarter of 1988 was the tanker 'Fina Europa' of 125,000 grt. and 254,000 dwt. ordered by Belgium's Petrofina at Hyundai. Of dry cargo ships the largest was the ore-coal carrier 'Nittaka Maru' of 94,000 grt. and 167,000 dwt. built by Mitsubishi. Finally, Poland's Ocean Line has taken delivery of its first container ship of a series of three sister ships of 1615 EVP, 25,251 grt. and 22,800 dwt. being built at the Lenin yard in Gdansk.

BIMCO PROTESTS NIGERIA CHARGE

BIMCO has protested to the Nigerian National Maritime Authority, Lagos, over the retroactive extension of its three percent, or USD 3.00, service charge per ton cargo to tramp including liquid, and has asked the authority to reconsider

its decision.

Carriers, says BIMCO, have been provided with no opportunity of taking this added cost into their contract negotiations.

BIMCO has consistently opposed the implementation of charges which seek to finance the running of national bodies established as a consequence of the Liner Code of Conduct in an endeavour to implement the Convention and to monitor cargo flow. BIMCO acknowledges Nigeria's right to implement the Code, but not to extend it to bulk cargoes.

THE SECRETARY-GENERAL OF IMO

The IMO Council has honoured its Secretary-General, he is the prime mover of the organization's administration and handles its affairs between general meetings which are held every two years. The last, the 61st., which brought together delegates from IMO's 32 member-countries, was held between November 21 and 25 1988 and expressed its regret at the departure of the Secretary-General.

The Canadian delegate remarked that the 25 years of Mr. Srivastava's tenure were marked by qualities that all international organizations should envy. These were the qualities of talented administrative ability, technical efficiency and a high degree of international cooperation. Other delegates sang the praise



ses of Mr. Srivastava for his role in setting up the International Maritime University of Malmo.

FORMER HOME LINES EXECUTIVE JOINS ABS

Andrea Puccio has joined the staff of American Bureau of Shipping as Passengership Projects Manager. With many years of experience with passenger liners and cruise vessels, Mr. Puccio will help ABS extend its classification of this type of vessel.

Until recently, Mr. Puccio was the Vice President of Home Lines Technical Department, where he supervised the re-conversion and newbuilding of all Home Lines vessels, including the 'Atlantic' and the 'Homer'. He was responsible for all technical matters relating to classification, maintenance and repair, and operations.

50 YEARS AGO

— At the cabinet meeting of the 10th of February, the new law on crew complements on Greek ships proposed by the Undersecretary of Mercantile Marine, Mr. Tsifos, was approved.

— A representative of the West of England club is expected in Greece shortly for on the spot investigations. The Club covers most of Greek shipping's mutual insurance risks for crew sickness and accidents and other small risks.

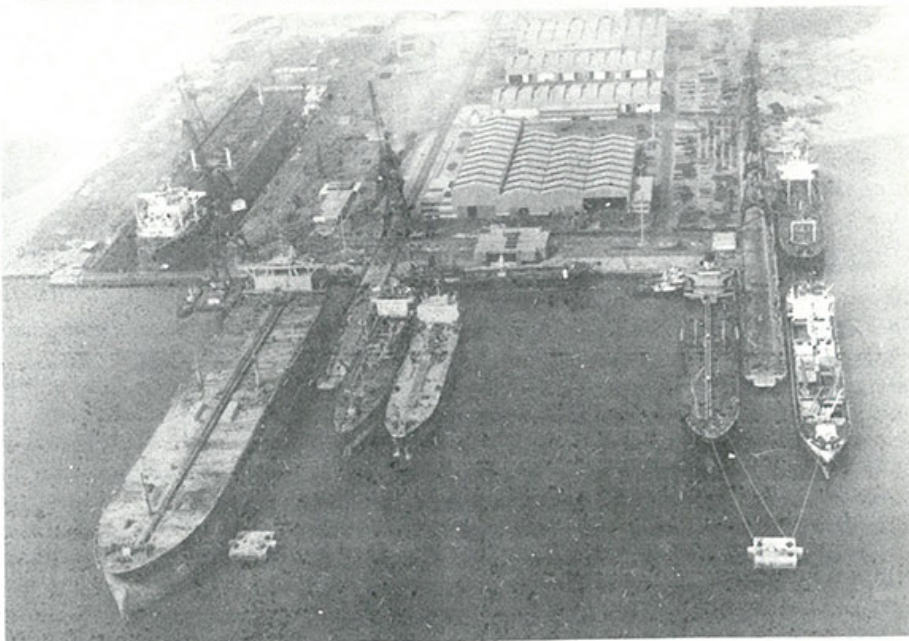
— We are informed that the shipowner, Mr. Aristotle Onassis has ordered a third diesel powered tanker at the Gota-verken yards in Sweden. The ship is of 17,000 dwt. with a speed of 15 knots.

— A decree has been published by which Coastguard commander Pan. Alexandrakis has been appointed consular port officer at Antwerp in replacement of commander Andreas Papadopoulos.

TANKER OWNERS URGED TO REJECT OBNOXIOUS CHARTERING CLAUSES

A new initiative designed to rid the

ASRY GEARED UP FOR INCREASED DEMAND IN POST WAR ERA



The cease fire in the Arabian Gulf and the restoration of peace is expected to bring a much increased demand for ship repairs in the area.

During the war ASRY has been able to develop its know-how and technology and to increase productivity as a result of the large repairs carried out during hostilities. Consequently ASRY has been able to reduce prices to the great benefit of shipowners. ASRY's prices are now cheaper than competing shipyards in the Gulf and are in line with those of Singapore yards.

The workforce has been restructured with the aim of improving quality, reducing times and lowering costs and to this end more experienced technicians and supervisors have been brought in from Portugal and from the Far East.

tanker industry of unfair chartering clauses was launched by the International Association of Independent Tanker Owners. INTERTAKO's members, representing the vast majority of the world's independent fleet, are urged to reject ambiguous and biased terms which frequently result in heavy financial penalties and, in some cases, encourage deliberate pollution of the marine environment.

Mr. Harvey Williams, Chairman of INTERTANKO's Documentary Committee underlined that for the first time in more than a decade, tanker owners are operating in a market favourable enough to allow them to resist the many inequitable chartering clauses now in common use.

These clauses, despite their abnormal nature, have been around for long enough to have become deeply ingrained in operating practices. Nevertheless, independent owners may now have an opportunity to shake them off, once and for all. The strength or weakness of the market should be reflected in freight rates - not in charter party conditions.

This strategy was agreed following the latest meeting of INTERTANKO's Documentary Committee, and the campaign will aim:

— To improve exchange of information within INTERTANKO's membership, to identify the scale of use of imbalanced clauses and highlight serious examples of abuse.

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 YOUR IN CYPRUS

— To initiate educational activities, on an international scale, to underline the nature of the commercial threats posed by obnoxious clauses.

— A major effort to increase, recognition of the value of the clauses used in INTERTANKO's Tankvoy 87 to solve major current chartering problems.

— To continue introducing fair and balanced charter party terms to close the gap between extreme views held by charterers and owners.

INTERTANKO's Documentary Committee has criticized several charter party forms still in common use, including Asba II and the very numerous additional clauses used by some of the leading oil traders. Members have been warned against the use of Asba II — which INTERTANKO would like to see withdrawn from the market. It also argues that the traders's standard terms would benefit from substantial rationalisation. In contrast, the Committee has reacted favourably to Shell's recently introduced Shellvoy 5, a form similar to Tankvoy 87. Both charters were prepared with a view to their being acceptable equally to owners and to charterers.

USEFUL NEW DICTIONARY OF SHIPPING TERMS

A new English Greek and Greek English dictionary of shipping terms compiled by Peter R. Brodie and translated by John S. Vlassopoulos has been recently published by Lloyd's of London Press Ltd.

Focusing on maritime and commercial terms in modern usage, the dictionary offers an economical and efficient way of saving time and cutting translation costs. Subjects covered include voyage and time charters, cargoes, documentation, ports, geographical and meteorological features, ship types and safety at sea.

EVERGREEN INITIATES SERVICES TO INDIA, SRI LANKA AND PAKISTAN

In a move aimed at upgrading its services to the Indian sub-continent, Evergreen is adding the port of Colombo to its weekly eastbound and westbound Round the World services and is to introduce its own dedicated feeder vessel to link the Sri Lankan port with the Indian ports of Bombay and Cochin.

In addition, Evergreen will make use of commercial feeders operating between Colombo and Calcutta, Madras and Karachi.

The new links will provide Evergreen Customers in Europe, North America and Asia with fast and reliable connections to and from India and its neighbours, Sri Lanka and Pakistan.

'YARRAWONGA' TO WILTON-FIJENOORD

The badly damaged 85,180 tonne deadweight ore/bulk oil carrier 'Yarrowonga' will be drydocked at Wilton-Fijenoord's Schiedam yard.

The 'Yarrowonga' having a length of

252 metres was on her way from Sweden to Canada for a cargo of ore when she ran into bad weather having hurricane force and causing serious engine troubles.

After having been drifted as 'dead' ship the damage sustained was considerable: a hole in the starboard plating just above the water line of about 20 square metres and one in the port side of around 150 square metres.

After all members of the 32 strong crew safely left the vessel the Wilmson tug 'Typhoon' succeeded in getting the 'Yarrowonga' under control.

The 'Yarrowonga' is managed by the Hamburg company Chemicalien Seetransport and was built in Yugoslavia in 1971 under the name of Capetan Carras.

1989 EDITION OF BIMCO HOLIDAY CALENDAR

Recognised internationally, the Holiday Calendar of BIMCO is indispensable in shipping offices and on board vessels, thus saving time and money.

Essential when fixing vessels, planning voyages in lines trades, making trips, etc. the Calendar lists general holidays in 140 countries, local holidays and working hours in more than 760 ports around the world.

Price for members of BIMCO is DKK 320.00. For non-members, who must pay in advance, the price is DKK 490.00.

The above prices include packing, air-mail postage worldwide and one supplement updating the Calendar, issued in May.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)

(ψ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073	ε. Φουτζέιρα 23/10
ΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800	πρόξ Όναχάμα 6/11
ΑΠΗ...	69	10006	ε. Ρεσίφ 26/10
ΓΕΛΙΚΗ...	65	8374	ε. Σάντος 6/11
ΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ...	69	9099	ε. Τσιτακόγκ 10/11
ΙΑ ΣΚΕΠΗ...	68	9031	πρόξ Σάντο Ντομίγκο 19/10
ΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500	πρόξ Ουλάσν 13/10
ΙΑΣΟΣ...	82	36000	α. Πόρι Μωχ. Κασίμ 22/10
ΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	10815	πρόξ Πόρι Έλίζαμπεθ 27/10
ΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ...	68	25003	πρόξ Κίνα 7/11
ΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ...	69	14029	α. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΤΟΣ...	72	3065	πρόξ Άσνιον 10/11
ΜΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ...	69	6326	πρόξ Πάρι 9/11
ΙΗΝΑΙ...	67	9443	πρόξ Βιτόρια 30/10
ΙΛΩΝ...	79	10428	πρόξ Τασμανία 8/11
ΙΛΟΣ (δ.)...	69	2671	πρόξ Άγ. Θεόδωρος 5/11
ΙΒΑΙ...	70	8898	ε. Γένοβα 9/11
ΙΑΙΟΝ...	77	14274	α. Ρουέν 14/10
ΚΑΤΕΡΙΝΗ...	64	5931	σιόν Πειραιά 18/9
ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	16006	α. Βομβάη 22/10
ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084	πρόξ Πόρι Σουδάν 4/11
ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800	α. Νιηρόν 13/10
ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800	ε. Νιάρ ές Σαλάμ 29/10

ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083	πρόξ Νιηρόν 26/10
ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021	πρόξ Ρίτσαρντ Μπαί 8/10
ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ...	77	10153	πρόξ Ιαπωνία 6/11
ΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ...	83	20960	πρόξ Τουρκία 2/11
ΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ...	77	38484	πρόξ Άμβούργο 6/11
ΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	73	8224	πρόξ «Άλκυον»
ΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	83	35000	πρόξ Γιοκοχάμα 6/11
ΖΙΑΝ ΣΗ...	73	53964	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
ΩΛΟΣ (δ.)...	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗ...	77	16080	πρόξ Κίνα 3/11
ΡΙΤΑΣ...	78	13889	πρόξ Κορέα 3/11
ΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764	πρόξ Περσικό 27/8
ΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638	πρόξ ΗΠΑ 13/10
ΤΑΙΑ...	75	23785	πρόξ Σιγκαπούρη 6/11
ΒΟΡΑΔΑ...	77	5868	άρχει Πειραιά
ΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058	α. Πειραιά 9/11
ΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575	πρόξ Σουγκέι Ραζά 4/10
ΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641	ε. Σιγκαπούρη 30/10
ΕΞΑΝΔΡΟΣ II...	77	1598	ε. Σαβόνα 9/11
ΕΞΑΝΔΡΟΣ III...	77	1584	ε. Πειραιά 15/10
ΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084	σιό Μπαντάρ Άμπάς
ΘΑΙΑ...	74	23757	πρόξ Βοστώνη 14/10
ΚΡΑΤΩΡ...	83	15857	πρόξ Ροσίτκ 10/11
ΙΝΕ...	63	10383	ε. Άμστερνταμ 1/10
ΙΝΤΑ...	73	23218	πρόξ Βραζιλία 4/11
ΚΑΙΟΣ...	77	12123	ε. Κινούρα 2/11
ΚΙΜΟΣ...	85	24700	πρόξ Κηλαγκ 3/11
ΚΜΗΝΗ...	79	10996	ε. Μάουντ Μαγκκόου 2/11
ΚΥΟΝΙΣ...	73	13631	πρόξ Βανκούβερ 25/10
ΚΥΟΝΙΣ (δ.)...	87	17612	ε. Λέ Χάβρη 9/11
ΜΑ...	80	11584	πρόξ Μπαγκόγκ 20/10
ΜΠΑ...	69	4796	πρόξ Άμβούργο 24/10
ΜΠΕΡΤΑ...	84	17882	α. Τολέδο 2/11
ΟΝΗΣΟΣ (δ.)...	72	17355	πρόξ Ραβέννα 8/11
Σ ΤΡΕΝΓΚΟ...	86	12963	πρόξ Νιόρμαν 10/11
ΦΑ ΣΗ (δ.)...	68	35450	πρόξ Εύξεινο Πόντο 4/11
ΦΑ ΤΖΟΥΠΠΕΡ...	85	14400	πρόξ Κηλαγκ 24/9
ΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	85	10511	πρόξ Βομβάη 4/11
ΦΑ ΦΕ'Ι'Θ...	84	22000	πρόξ Όζάκα 6/10
ΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ...	82	32320	πρόξ Νιούκασλ 6/11

ΑΖΟΝΙΑ...	77	9328	πρόξ Ίλιγκάν 7/11
ΑΡΥΑΛΙΣ...	83	13600	πρόξ Βρέμη 11/11
ΙΛΛΑ...	72	13631	ε. Άμπιζάν 3/10
ΟΡΓΟΣ...	83	34000	ε. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΦΙΤΡΙΠΗ...	78	10995	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΦΙΩΝ...	78	11173	ε. Χουάγκου 28/9
ΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996	ε. Ουμ Σαϊδ 5/11
ΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061	α. Σάν Λορένζο 28/10
ΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996	πρόξ ΗΠΑ 29/10
ΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10000	α. Ν. Όρλεάνη 30/10
ΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996	πρόξ Μανίλα 4/11
ΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ...	74	13633	α. Τέας Σίτι 31/10
ΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ...	74	13348	πρόξ Άσταμπούλα 5/11
ΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889	ε. Βανκούβερ 10/11
ΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ...	82	29487	πρόξ Ίλισεβοκ 8/11
ΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ...	83	20432	α. Πόρι Κέλαγκ 29/8
ΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΑΙΤΖΕΝΣ...	82	24655	πρόξ Αούγουστα 2/11
ΑΓΓΕΛ ΑΗΝΤΕΡ...	85	14400	α. Σουβά 1/11
ΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633	πρόξ Λά Σπέζια 28/10
ΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889	πρόξ Μπαγκόγκ 12/11
ΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	84	24643	πρόξ Άμβέρσα 22/10
ΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ...	83	18641	πρόξ Βραζιλία 11/10
ΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ...	82	19343	ε. Βιζκαπατίνι 9/11
ΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ...	74	13631	πρόξ Μπαγκόγκ 6/11
ΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633	πρόξ Ν. Άμερικη 5/11
ΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ...	84	24643	πρόξ Μπουσάν 20/10
ΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	79	10993	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889	πρόξ Σαγκάη 4/11

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	76	13633	πρόξ Νιούαλα 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229	ε. Πόρι Μωχ. Μπίν Κασίμ 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883	δ. Παναμά 31/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633	πρόξ Μπουεναβεντούρα 25/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631	πρόξ Κοπερ 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633	πρόξ Ιαπωνία 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633	ε. Νιάρβιν 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378	πρόξ Άκαμπα 9/11
ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584	πρόξ Ίντισόν 30/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688	πρόξ Σαγκάη 29/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222	πρόξ Γιβραλτάρ 20/10
ΑΝΑΦΗ...	85	34400	πρόξ Τόκιο 25/10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634	πρόξ Άγλερία 22/9
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500	πρόξ Ρας Τανούρα 4/11
ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500	πρόξ Κασίμα 8/11
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ...	83	10520	ε. Καλκούτα 1/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505	α. Τάραντα 7/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505	ε. Σιγκαπούρη 6/11
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ...	73	32781	πρόξ Σάν Φρανσίσκο 4/11
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ...	77	20676	πρόξ Μόνιρεαλ 27/10

ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376	πρόξ Άκαμπα 9/11
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996	α. Μασσαλία
ΑΝΘΙΠΗ Λ...	76	16646	ε. Χόγκ Κόγκ 5/11
ΑΝΘΟΣ...	79	11000	πρόξ Βιεννάμ 5/11
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527	α. Σαβόνα 8/11
ΑΝΝΑ Λ...	79	12214	πρόξ Χόγκ Κόγκ 2/11
ΑΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808	πρ. «Φορτ Δέφφερ εν»
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826	πρόξ Κίνα 28/10
ΑΝΤΕΛΙΝΑ...	77	16356	ε. Γιβραλτάρ 3/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193	πρόξ ΗΠΑ 30/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169	δ. Παναμά 8/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130	πρόξ Κορέα 9/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ...	84	36353	πρόξ Βιτόρια 4/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300	πρόξ Ιαπωνία 3/11
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941	πρόξ Πόρι Κέμπλα 26/10
ΑΝΤΙΟΠΗ...	78	10996	δ. Παναμά 28/10
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	86	18000	ε. Ν. Υόρκη 8/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622	δ. Παναμά 7/11
ΑΝΤΡΙΑ...	72	19276	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΞΙΟΣ (δ.)...	79	19463	ε. Ν. Όρλεάνη
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ...	76	6051	πρόξ Μονρόβια 31/10
ΑΠΕΣ...	73	16397	ε. Νιουλούβ 3/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716	πρόξ ΕΣΣΔ 8/10
ΑΠΝΟΙΑ...	75	34409	σιήν Άκαμπα 6/10
ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713	πρ. «Γρανάδα»
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	82	13800	πρόξ Ν. Άμερικη 9/11
ΑΡΑΝ...	80	10428	ε. Νιόρμαν 4/11
ΑΡΦΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	74	18309	πρόξ Άρούμπα 28/10
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	78	20328	ε. Πόρι Κάρτιερ 28/10
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ...	78	20328	ε. Σαγκάη 31/10

ΑΡΕΤΗ...	73	13631	πρόξ Σιγκαπούρη 9/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II...	72	20239	πρόξ Κίνα 10/11
ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134	πρόξ Κίνα 9/10
ΑΡΙΑΝΗ I...	68	5230	ε. Πειραιά 24/9
ΑΡΙΑ...	70	7571	α. Άσντον 10/11
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	85	13600	ε. Γιοκοχάμα 9/11
ΑΡΙΩΝ...	73	13633	πρόξ Παλεμπάγκ 16/10
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ...	76	10801	πρόξ Ν. Καληδονία 29/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ...	76	5999	ε. Σκελεφία 3/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ...	76	10494	πρόξ Σιγκαπούρη 3/11
ΑΡΚΑΔΙ...	83	4097	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑ...	84	20494	ε. Καζαμπλάνκα 6/11
ΑΡΚΑΣ...	88	36309	πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 7/11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ...	81	16300	πρόξ Ιαπωνία 12/10
ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144	ε. Ίντισόν 21/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ...	75	22575	πρόξ Κοϊνχουαγκνιό 28/10
ΑΡΤΕΜΙΣ...	87	36648	πρόξ Βανκούβερ 5/11
ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	66259	πρόξ Νιότζες 10/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)...	84	22172	πρόξ Άλεξάνδρεια 4/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149	πρόξ Σιμπούσι 23/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	76	19633	ε. Κοϊνγκνιό 17/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25063	πρόξ Ταϊβάν 28/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	85	13600	ναυπηγ. Άϊσί
ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001	ε. Τερνέσι 5/11
ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500	πρόξ Φιλαδέφεια 6/11
ΑΣΛΕ'Υ...	70	13363	πρόξ Π. Νουάρ 20/10
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)...	85	45065	πρόξ Έλλάδα 29/10
ΑΣΤΕΡΙΣ...	81	34447	ε. Παράντιν 1/11
ΑΣΤΗΡ...	74	13633	α. Βομβάη 26/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485	α. Φιλαδέφεια 4/11
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033	πρόξ Βενεζουέλα 25/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)...	81	14582	α. Κληβελάν 8/11

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399	α. Φουτζέιρα 2/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ...	78	10350	ε. Βομβάη 14/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΙΝΣΕΣ...	78	9636	ε. Γένοβα 26/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)...	78	35315	πρόξ Γιαντάι 15/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ...	77	37456	σιό Καοσιούγκ 7/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ...	81	35840	πρ. «Pacific Wisdom»

πρόξ Νιούαλα 6/11	
ε. Πόρι Μωχ. Μπίν Κασίμ 18/10	
δ. Παναμά 31/10	
πρόξ Μπουεναβεντούρα 25/10	
πρόξ Κοπερ 11/11	
πρόξ Ιαπωνία 5/11	
ε. Νιάρβιν 7/11	
πρόξ Άκαμπα 9/11	
πρόξ Ίντισόν 30/10	
πρόξ Σαγκάη 29/10	
πρόξ Γιβραλτάρ 20/10	
πρόξ Τόκιο 25/10	
πρόξ Άγλερία 22/9	
δ. Γιβραλτάρ 9/11	
πρόξ Ρας Τανούρα 4/11	
πρόξ Κασίμα 8/11	
ε. Καλκούτα 1/11	
α. Τάραντα 7/11	
ε. Σιγκαπούρη 6/11	
άρχει Τάραντα	
πρόξ Σάν Φρανσίσκο 4/11	
πρόξ Μόνιρεαλ 27/10	

πρόξ Άκαμπα 9/11	
α. Μασσαλία	
ε. Χόγκ Κόγκ 5/11	
πρόξ Βιεννάμ 5/11	
α. Σαβόνα 8/11	
πρόξ Χόγκ Κόγκ 2/11	
πρ. «Φορτ Δέφφερ εν»	
πρόξ Κίνα 28/10	
ε. Γιβραλτάρ 3/11	
πρόξ ΗΠΑ 30/10	
δ. Παναμά 8/11	
πρόξ Κορέα 9/11	
α. Σιγκαπούρη 28/11	
πρόξ Βιτόρια 4/11	
πρόξ Ιαπωνία 3/11	
πρόξ Πόρι Κέμπλα 26/10	
δ. Παναμά 28/10	
ε. Ν. Υόρκη 8/11	
δ. Παναμά 7/11	
ε. Σιγκαπούρη 10/11	
ε. Ν. Όρλεάνη	
πρόξ Μονρόβια 31/10	
ε. Νιουλούβ 3/11	
πρόξ ΕΣΣΔ 8/10	
σιήν Άκαμπα 6/10	
πρ. «Γρανάδα»	
πρόξ Ν. Άμερικη 9/11	
ε. Νιόρμαν 4/11	
πρόξ Άρούμπα 28/10	
ε. Πόρι Κάρτιερ 28/10	
ε. Σαγκάη 31/10	

προς Σιγκαπούρη 9/11
 προς Κίνα 10/11
 προς Κίνα 9/10
 ε. Πειραιά 24/9
 α. Άσντον 10/11
 ε. Γιοκοχάμα 9/11
 προς Παλεμπάγκ 16/10
 προς Ν. Καληδονία 29/10
 ε. Σκελεφία 3/11
 προς Σιγκαπούρη 3/11
 άργει Πειραιά
 ε. Καζαμπλάνκα 6/11
 προς Κόλπο ΗΠΑ 7/11
 προς Ίαπωνία 12/10
 ε. Ίντσόν 21/10
 προς Κουίνχουαγκντό 28/10
 προς Βανκούβερ 5/11

 προς Ντότζες 10/11
 προς Άλεξάνδρεια 4/11
 προς Σιμπούσι 23/10
 ε. Κουίνγκντό 17/10
 προς Ταϊβάν 18/10
 ναυπηγ. Άϊδί
 ε. Τερνέστη 5/11
 προς Φιλαδέλφεια 6/11
 προς Π. Νουάρ 20/10
 προς Ελλάδα 29/10
 ε. Παραντίτι 1/11
 α. Βομβάη 26/10
 α. Φιλαδέλφεια 4/11
 προς Βενεζουέλα 25/10
 ε. Κλάιβελιν 8/11

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'Υ	78	5868	στην Κακούτα	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 6/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τερνέσιον 30/10	ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Θεσσαλονίκη
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 12/10	ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	προς Πειραιά 25/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Σουραμπάγια 13/10	ΕΛΛΗΝ	76	12315	προς Τζέντα 3/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Ταράλεστον 8/11	ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Κατάι 4/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς 'Αγκόλα 8/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	προς Βαλβίς Μπαϊ 9/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	προς Περού 21/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Κακούτα	ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. 'Ανακόρτες 7/11
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	προς Πειραιά 7/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	προς Λένινγκραντ 10/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 9/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	προς Γιβραλτάρ 31/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 30/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	προς Ούλσταν 24/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	ε. Πειραιά 7/11	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Μομπάσα 8/10
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	ε. Πειραιά 7/11	ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	προς Τουρκία 3/11	ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Λουάντα 11/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Παράναγιο 2/11	ΕΜΑ	64	4986	προς Πειραιά 17/11/87
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	προς Μεθούλ 13/9	ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	ε. Μορμουγκάο 5/11
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιούρπορτ 5/11	ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	ε. Πειραιά 17/10
ΒΙΒΗ Μ	78	16000	στό Σαουθάμπτον 4/11	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. 'Αμβέρσα 12/11
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Σιγκαπούρη 14/9	ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρ. «Μαρίαντ»
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	προς Ματάνι 18/10	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	84	22208	ε. Σάο Σεμπασιτιό 28/10
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	προς Κίληακ 8/11	ΕΣΠΛΟΡΕΡ	85	22208	α. Κρόφτον 10/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Λέγκχορν 10/11	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	προς Σιγκαπούρη 27/10
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	προς Δ. 'Αφρική 2/11	ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πενάγκ 6/11
ΒΟΛΟΣ I	58	10340	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΜΙΝΗ	72	15951	προς Πειραιά 8/11
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	προς Σάν Σιπράν 29/10
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Σαβάννα 7/11	ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Χόγκ Χόγκ 9/11
				ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	76	16844	α. Χάμπτον 5/11
				ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	73	13631	προς Ντουλούθ 9/11
				ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	10006	προς Ναμίμπια 31/10
				ΕΥΘΥΗΣ	84	24310	προς 'Αρούμπα 16/10
				ΕΥΡΟΣ (δ.)	79	10996	προς 'Ακαμπα 11/11
				ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	10342	προς Μαρούτι 24/10
				ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	75	57160	προς Δ. 'Αφρική 18/10
				ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)			
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	προς 'Ακαμπα 9/11	ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 10/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές	ΖΑΝΗΣ	81	22857	α. Φιλαδέλφεια 5/11
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Ταϊβάν 24/10	ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	στό Λάγος 11/11	ΖΕΥΣ	71	87667	υπέστειλε κυπριακή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας	ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	προς Πουέρτο Καμπέλο 19/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Τερνέσιον 31/5	ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Μακάι 10/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Καταγένη 11/11	ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Μπρισμπαϊν 10/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Τέμα 29/10	ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΝ	78	13941	προς Σιγκαπούρη 8/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	προς Μπαγκκόκ 6/11	ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Χόγκ Χόγκ 3/11
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	προς Αϊντο 28/10	ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Κασοισούγκ 1/11
ΓΙΟΥΡΩΧΗ	77	14274	προς 'Αλεξάνδρεια 17/10	ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Γιοκοχάμα 8/11
ΓΙΟΥΡΩΧΑ'Υ	74	19702	προς Τζέντα 6/11	ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Χάιφα 8/11
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/10	ΖΙΝΙ	76	11348	προς Ντουάλα 4/11
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	προς Πύλο 26/10	ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/11
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	προς Μπανίας 2/11	ΖΙΤΓΟΥ'Υ'ΝΤ	81	16700	προς Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 2/11	ΖΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Πόρτ Σάιτς 4/11
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Ράς Γκαρίμ 8/11	ΖΦΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς 'Ιαπωνία 30/10
				ΖΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680	προς Βόλο 27/10
				ΖΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Φρημάντιλ 9/11
				ΖΘΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 9/11
				ΖΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	προς Λέ Χάβρη 11/11
				ΖΘΕΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	δ. Παναμά 17/10
				ΖΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	προς Τόκιο 21/10
				ΖΘΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	προς Σιγκαπούρη 18/10
				ΖΘΥΡΓΙΚΙΑ	87	12963	προς Παντζάκ 8/11
				ΖΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Μασσαλία 29/10
				ΖΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Μπιζέρτα 2/11
				ΖΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς 'Οδησσό 3/11
				ΖΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	προς Μπαγκκόκ 23/10
				ΖΙΟΝΙΑΝ ΓΑΛΛΑΥ	72	9964	προς Πάτρα 5/11
				ΖΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Υ'ΝΤ	83	20960	ε. Κωσταζακόλκος 23/10
				ΖΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβάρη 10/10
				ΖΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	προς Βομβάρη 31/10
				ΖΙΟΣ	85	34400	προς 'Ιαπωνία 4/11
				ΖΙΩΝΝΑ (δ.)	69	1110	προς Καλαμάτα 7/11
				ΖΙΩΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. 'Αλεξάνδρεια 2/11
				ΖΙΩΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	προς Κόβενας 8/11
				ΖΙΣΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	προς Μελβούρνη 11/10
				ΖΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Λός 'Αντζελες 4/11
				ΖΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Βιτόρια 30/10
				ΖΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Πειραιά 1/11
				ΖΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Σιγκαπούρη 30/9
				ΖΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Ντομμό 1/11
				ΖΚΑΒΙΝ Λ.	70	16285	προς Κίνα 26/10
				ΖΚΑΝ Λ.	77	35716	πρ. «Quebec»
				ΖΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Μονόπολη 22/10
				ΖΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	προς 'Αλγερία 24/9
				ΖΚΑΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Σικάγο 5/11
				ΖΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	προς Παλδου Λαγκαουί 31/10
				ΖΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Νιουκασλ 7/11
				ΖΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Βομβάρη 10/11
				ΖΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	προς Μαρούτι 11/11
				ΖΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ	81	15819	προς Κίνα 4/11
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	προς Δ. 'Αφρική 15/10
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/10
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	ε. 'Αντίφερ 9/11
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	77	21194	προς Βανκούβερ 25/10
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Τ.	82	36284	πρ. «Fort Resolution»
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116	προς 'Αλεξάνδρεια 1/11
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	82	36341	πρ. «Stena Africa»
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ			
				ΖΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281	προς Καναδά 31/7
				ΖΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
				ΖΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	12412	προς Τζέντα 12/11
				ΖΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Πειραιά 3/11
				ΖΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Θεσσαλονίκη 8/11
				ΖΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σάν Φραντσκο 2/11
				ΖΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρ. «Venture Reefer»
				ΖΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. «Zenith M.»
				ΖΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	ε. 'Αμβέρσα 13/11
				ΖΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Μοτρίλ 2/11
				ΖΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς 'Ελλάδα 31/10
				ΖΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασύρα				
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς 'Ινδία 2/11				
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Χαλούλ 'Αϊλάν 26/9				
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Α. 'Αφρική 3/10				
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Λαβ 6/11				
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Κερτίχ 24/10				
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. 'Ακαμπα 21/10				

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Βρέμη 3/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Φουτζέιρα 14/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	προς Γιοκοχάμα 28/10
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Βοστώνη 2/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ	71	38820	προς Νιούκασλ 30/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	προς Σάουθ Ράιτγκ Πόιντ 4/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/11
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	προς Μπουσάν 2/11
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Μίνα αλ Φαχάλ 14/10
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	προς Αβόνα 5/10
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	προς Γιβραλτάρ 30/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Λουάβα 27/10
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	προς Μπείρα 4/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Λάγος 23/10
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Γιβραλτάρ 30/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	προς Αμψούργο 13/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 1/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Αλεξάνδρεια 22/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Μαϊάνζας 10/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	προς Αγ. Θεοδώρου 25/10
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Χιούστον 6/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	προς Γαλλία 3/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Αρούμπα 28/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκόγκ 30/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 21/10
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Τ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Γκουαγιακούιλ 1/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς Γιβραλτάρ 19/10
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	προς Παρανάγουα 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	προς Μπ. Αίρες 5/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σάντος 6/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	προς Απία 5/10
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Νιγηρία 3/10
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	ε. Αμστερνταμ 3/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	προς Μπράς 26/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φώλεϊ 11/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Ν'άρ ες Σαλάμ 3/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Μ. Μαγκανούϊ 6/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 17/10
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγείται Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	προς Σμόρνη 9/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Θεσσαλονίκη 21/10
ΚΡΙΤΟΝΑΣ	76	6598	α. Γουλιμγκτον 9/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	προς Κούβα 6/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Τσιμπόε 2/11
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ	53	1924
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΥ Λ	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΝΑ Π.	73	36330
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	76	11049
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ Υ	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ (δ.)	65	12079
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344

προς Νακόνικα 20/10	
προς Βαρκελώνη 9/11	
προς Σάνκ Άντοράζ 10/11	
ε. Σάο Σεμπατιάο 3/11	
προς Λορέντζ 23/10	
προς Κόνιενεϊ 29/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10	
προς Φιλαδέλφεια 5/10	
ε. Αμβέρσα 8/11	
προς Γιβραλτάρ 6/9	
προς Μαϊάνζας 28/10	
ε. Πειραιά 10/12/87	
επιβλήθη Έλληνες	
ε. Πειραιά 17/10	
ε. Κάνιλα 3/10	
προς Λουάντα 22/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/11	
α. Ασνιόν 8/11	
α. Χάιφα 2/11	
προς Κακογκάβα 10/11	
προς Δ. Αφρική 21/10	
επιβλήθη	
προς Ν. 'Ορλεάνη 4/11	
προς Ιταλία 9/11	
προς Άκαμα 10/11	
α. Σάν Λορέντζο 11/10	
προς Χάμιλτον 28/10	
προς Πόρτ Κέλαγκ 31/10	
προς Δ. Αφρική 10/10	
πρ. «Golden Fate»	
προς Ν. Υόρκη 27/10	
ε. Πειραιά 4/10	
μετ. «Ενάλιος Πρωτεύς» (ε.)	
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10	
α. Χάιφα 10/11	

ΜΑΡΙΚΑ	72	5580
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ	88	30831
ΜΑΡΙΝΟΣ Κ.	77	14584
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II	75	18642
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Γ'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Γ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Γ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΑΚΟ	67	2602
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Τ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	72	13920
ΝΟΡΒ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797

προς Κριστομάλ 25/10	
προς Αρακάζου 3/11	
προς Βενετία 10/11	
πρ. «Θεοφανώ»	
ε. Σουίνουσκ 9/11	
πρ. «Απολλωνία XII»	
ε. Μπαντόρ Σαχ. Ρεζάι 23/9	
προς Λά Σνέζια 11/11	
ε. Μπουσάν 31/10	
ε. Γουαλλορού 11/11	
προς Τσιβάν 4/11	
ε. Ριγίκα 2/11	
προς Βοστώνη 20/9	
σιν. Κοτονό 3/11	
προς Ουλσάν 29/10	
ε. Σάν Λορέντζο 9/11	
προς Άλγερ 21/10	
ε. Πόρτ Κανάβεραλ 31/10	
ε. Ικόνιο 3/11	
προς Κων/πολη 2/11	
πρ. «Valiant Reefer»	

προς Κό Σισάγκ 17/10	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Χιούστον 18/10	
ε. Μαϊάνζας 14/10	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
προς Γρενάδα 6/11	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/10	
ε. Χιούστον 6/11	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Χιούστον 9/11	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Δεμεράρα 3/11	
ε. Ν. Υόρκη 4/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/11	
προς Κίγκστον 2/11	
προς Σεβίλλη 10/11	
αργεί Πειραιά	
προς Μπαρμπάντος 7/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/8	
α. Χιούστον 24/10	
α. Μομπιλ 27/10	
α. Φρήπορτ 17/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10	
δ. Παναμά 27/10	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Φρήπορτ 28/10	
ε. Χιούστον 10/11	
προς Κόλομπο ΝΗΤΑ 28/10	
προς Ν. 'Ορλεάνη 8/11	
προς Νοβοροσίσκ 29/10	
α. Σ. Τζών 26/10	
προς Ρόττερταμ 28/10	
προς Γιαντίβ 28/10	
προς Ιαπωνία 2/11	
πρ. «Βόγιαζερ»	
προς Μπαγκλαντές 8/11	
προς Ν. Αφρική 30/10	
επιβλήθη	
προς Τζουμπάιλ 8/10	
α. Σαβόνα 4/11	
προς Μίλφορντ Χάβεν 11/11	
ε. Τζουμπάιλ 2/11	
α. Τζουμπάιλ 27/10	
α. Σαβόνα 24/10	
προς Ινιόν 5/11	
ε. Μπανγκόγκ 13/10	
προς Ν. Αμερική 145/10	
προς Κόλε Τέρμιναλ 2/11	

προς Ιαπωνία 10/11
προς Κωνσταντία 20/10
προς Βάρνα 17/10
προς Κόρκ 9/11
προς Πουέρτο Κορτζ 5/11
πρ. «Juliet»
ε. Λέγκχορν 10/11
προς Χοντζέντα 3/11
δ. Παναμά 4/11
προς Συρία 27/10
προς ΗΠΑ 28/10
προς Άλγκεθίρας 28/10
α. Γκάνδη 30/10
σιν. Δαμνέτα (αποθήκη)
προς Άλγερ 3/11
προς Γιβραλτάρ 3/11
προς Ιταλία 6/11
α. Ομοσλγ 4/11
προς Ρας Λανούφ 26/10
προς Πότι 28/10
προς Αύγουστα 6/11
αργεί Πειραιά
προς Γκλάντσουον 3/11
αργεί Πειραιά
ε. Παλέριο 10/11
πρ. «Maroglio K.»
ε. Μαρακάμπο 25/9
ε. Ν. Όρλεάνη 7/11
πρ. «Νικόλαος Α.»
προς Τζέντα 18/10
ε. Τακόμα 9/11
πρ. Ν. Κορβ 3/11
πρ. «Μπαρμπανίκος»
ε. Γιοσκοάμα 6/11
προς Καμαρό 1/11
προς Πειραιά 9/11
προς Ρεϊνίον 5/11
προς Ρότερνταμ 5/11

ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Άλεξάνδρεια 26/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Ροστόκ 28/10
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Άλγερία 4/11
ΝΤΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 19/10
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μονφαλκόνε 7/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Άλγερία 25/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Μερσίνα 18/10
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	πρός Σφάξ 10/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Μπιλμπάο 9/11
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	δ. Παναμά 8/11
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Κόρυτον 11/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	δ. Παναμά 23/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 13/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	δ. Παναμά 6/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	πρός Μπαλμπάο 4/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ν. Όρλεάν 6/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	πρός Άκωμπα 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	ε. Βανκούβερ 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Ταϊβάν 12/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	πρός Ύμεν 19/10
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρ. «Juan A. Lavalleza»
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Πειραιά 27/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Ίαπωνία 26/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	ε. Ουλάσν 19/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός Μπαγκλαντές 1/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Τορόντο 3/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Μεσόγειο 29/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Κομά Μπαϊν 15/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Κωνσταντίνα 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός ΗΠΑ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρός Λένινγκραντ 19/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	πρός Κίλαγκ 25/10
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	πρ. «Arrow Gdansk»
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Μάνιρε ντε Ντεους 7/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	ε. Λας Πάλμας 10/11
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	επωλήθη
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στη Σάρζα 20/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	ε. Κόμπε 10/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Κάντινκ 8/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Ν. Όρλεάν 29/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Μαντιλιούτο 9/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Σιαμ 9/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Ίαπωνία 30/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Λουλέα 4/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Κοντρέσν 24/10
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρός Πόρτ Καρτιέρ 4/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ν. Όρλεάν 7/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	σπίς Οσκαρσν 12/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Νορβηγία 28/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Ρόττερνταμ 22/10
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Ίαπωνία 27/10
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	πρός Κονακρά 30/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Δ. Αφρική 6/9
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 3/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Όμάν 25/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μαρίλα 29/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Κονακρά 9/10
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Μομπάσα 20/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Κακογκάβα 4/11
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 7/11
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρ. «Hanseatic Reefer»
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Ρας Τανούρα 26/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Άμπιζάν 8/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 1/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Νταμμά 7/11
ΠΕΛΑΓ	79	10993	α. Χιούστον 3/11
ΠΕΛΑ	71	1594	πρός Θεσσαλονίκη 2/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586	μετ. «Trade Sky» (κ.)
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	πρ. «Lady Aalke»
ΠΕΛΦΑΛΪΕΡ	82	2477	ε. Βηρυτό 3/11
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Άμβέρσα 12/11
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Μήλο 26/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρός Ίαπωνία 4/11
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Ιράν 1/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ν. Αφρική 13/10
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρ. «Σημιούζι»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 4/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Χιούστον 3/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Γιοκοχάμα 21/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρός Άμπιζάν 4/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Πειραιά 31/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Σιγκαπούρη 27/10
ΠΗΤΡ Α.	84	35808	ε. Ν. Όρλεάν 9/11
ΠΙΤ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 27/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Λάγος 30/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	σπίς Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Πειραιά 9/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	πρός Βηρυτό 25/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 5/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Μόντρεαλ 2/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Τζακάρα 8/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Χονγκόνγκ 19/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Τολέδο 7/11
ΠΟΠΗ	67	11002	πρός Άλγερία 31/10

ΠΟΠΗ	73	19564	πρ. «Πόπη Φ.»
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Βενεζουέλα 10/11
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	πρ. «Ερικό»
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάλοιουθ 6/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Bambouli»
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	σπίς Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Βενεζουέλα 29/10
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρ. «Σηντιούτι»
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Άρούμπα 2/11
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Μελβούρν 11/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μαντράς 11/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.			
(δ.)	87	27333	πρός Ουλάσν 14/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Σιβιταβέτσια 6/11
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Ταϊτιά 5/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 10/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	πρός Γιβραλτάρ 26/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 10/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Γιούροπορ 7/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Σόγιο 8/10
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Πειραιά 8/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.	77	1573	ε. Σέτε 31/10
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Χάιφά 4/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Πιεραράρι 3/11
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Μπαγκόγκ 5/10
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	επισκευές Πειραιά 13/8
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Ν. Αφρική 15/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβά 29/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Καστελαλμαρε ντι Σιάμπια 2/1
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Ολλανδία 31/10
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Έλλάδα 2/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκαλάρ 26/9
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Λίβερπουλ 9/11
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	υπόναυπήληση
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Μπαγκλόν 2/11
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Όδησσό 18/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Σαντοβαλ 3/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός Γιοκοχάμα 9/9
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουινς»
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Μήλο 4/11
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Ταϊακόγκ 7/11
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρός Κίνα 3/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Άλγερία 16/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ε. Πειραιά 3/11
ΣΕΡΦΟΣ	67	12228	ε. Σάο Φρανσίσκο 6/11
ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	67	988	πρ. «Smarga»
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Γκίλογκ 9/11
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Σάντος 7/11
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Έλλάδα 27/10
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Ν. Υόρκη 8/11
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Πειραιά 20/9
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Κολούμπια ρίβερ 22/10
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11866	πρός Σ. Νικόλας 4/11
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Ν. Ιόρ ες Σαλάμ 29/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	πρός Μακαάμπα 19/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	επωλήθη Νορβηγούς
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Μπελαγούαν 16/10
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Νορβηγία 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Αγ. Βικέντιο 5/11
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Γιουγκοσλαβία 10/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Ρίο Ιανέιρο 6/11
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	85	10511	πρός Παπετι 1/11
ΣΚΑΠΟΥΪ'ΝΤ	70	9077	πρός Σιγκαπούρη 29/10
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	επωλήθη
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Γέλα 26/10
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Σουέζ 20/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούροπορ 11/10
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701	ε. Ρίο Ιανέιρο 23/10
ΣΤΑΛΩ 2.	68	22118	ε. Μασάν 27/9
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Καμσάρ 25/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Ν. Όρλεάν 1/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Ν. Αμερική 3/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Χίμπι 4/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Σιβιταβέτσια 4/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Ρας Τανούρα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Γιοκαγιάμας 4/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	δ. Σουέζ 8/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Κορέα 21/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	σπίς Λά Λιμπεράν (ἀποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Σ. Τζών 5/11
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Χιούστον 9/11
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229	ε. Πόρτ Άρθουρ 13/9
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	ε. Ρεσίφ 14/8
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Ν. Όρλεάν 8/11
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	μετ. «Nani» (κ.)
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρός Όνομιόν 27/10
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Μεξικό 2/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Π. Νουάρ 11/10
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Κεμπέκ 27/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/10
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σπίς Γκιζάν (ἀποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Ν. Ιόρ ες Σαλάμ 17/10
ΤΟΝΥ	62	6246	πρός Μήλο 29/10
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	ε. Βαλτιμόρη 9/11
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Ταγκονούρα 27/9
ΤΟΥΚΑΝΑ	76	36204	πρός Σουόο 29/10
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός Μπαγκόγκ 28/9
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Ούμ Σαίνι 5/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Σαγκάι 31/10
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.	68	2760	πρός Γαλλία 8/11
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Σιμπενίβ 5/11
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪ'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Ίαπωνία 31/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός ΗΠΑ 10/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Ίαπωνία 24/10

ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός 'Ινδία 27/10
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	πρός 'Ηράκλειο 10/11
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323	ε. Μόριζ 11/11
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	α. Ρας Τανούρα 14/9
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15162	α. Κόρπους Κρίσι 6/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	πρός Πόρτλαντ 29/9
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255	πρός 'Ιράν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ε. Μανιράς 11/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	πρός 'Ιράν 3/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	στη Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	πρός 'Αρούμπα 8/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	α. Πασιρ Γκουιντάκ 19/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049	πρός Πόρτλαντ 1/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049	πρός Σιγκαπούρη 3/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049	πρός 'Ιαπωνία 31/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	πρός Πορτογαλία 4/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Τζουμπάιλ 1/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	πρός Τζάκσονβιλ 22/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	πρός 'Αρούμπα 2/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	πρός Καναδά 5/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	πρός Ταμπίκο 6/11
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	πρός 'Ισπανία 21/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	ε. 'Αρχαίους 9/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513	α. Ειγκάγκ 21510
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831	ε. Μοντεβιδέο 10/11
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Κόρπους Κρίσι 4/11
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971	στο Γουακαμάτσου 14/11

ΦΟΡΟΥΜ Α' Τ'ΛΑΝΤ.....	76	18933	
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568	
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	69	8064	
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680	
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	
ΧΛΟΗ.....	82	36202	
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103	
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ.....	73	6900	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	

ε. Χιούστον 9/11	
α. Πόρτ Σάιθ 10/11	
πρ. «Ocean Peace»	
στον Περσικό	
πρός Πενάγκ 10/10	
πρός 'Αρούμπα 22/10	
πρός Πειραιά 9/11	
ε. Βομβάη 8/9	
πρός ΗΠΑ 24/10	
α. Ρας Τανούρα 5/11	
στη Σιγκαπούρη 29/10	
πρός Κορέα 6/11	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 1/10	
ε. Πειραιά 10/11	
ε. Γκουαϊμάς 28/10	
στον Πειραιά 18/10	
στον Πειραιά 20/10	
στην Μασσαλία 29/10	
δ. Ντόβερ 4/11	
άρχει Πειραιά	
ε. Γουακαμάτσου 23/10	
ε. Ν. 'Υόρκη 10/11	
πρός Τζέντα 12/11	
ε. Τζέντα 23/10	
πρός Ρόττερνταμ 1/11	
πρός 'Αμβέρσα 20/9	
μεταφορές Περσικού	
πρ. «Arrow Gdynia»	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μέλιτος
Λαβ = Λιβανόνο

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = δηλώσε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = ανεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.).....	74	8915	πρός Τζέντα 1911
ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132	πρός Μπαγκόγκ 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685	πρός 'Ιράν 22/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.).....	71	11069	πρός Τοιμπότε 26/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180	πρός Μαχαράιν 21/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).....	78	15825	α. Μπαμόντ 27/10
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777	πρός Μπουεναβεντούρα 6/11
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.).....	57	1147	πρός Λαττάκια 26/11
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.).....	71	18922	ε. 'Αμβέρσα 1/12
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355	πρός Μανασούς 26/11
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).....	73	15478	α. Ρουέν 1/12
ΑΔΑΜΑΣ.....	83	45300	ε. Σούλλομ Βόε 3/12
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΑΔΕΛΦΑ (κ.).....	82	14644	ε. Σιγκαπούρη 5/10
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	30450	α. Ρόττερνταμ 2/12
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833	πρός Λά Γκουαίρα 11/19
ΑΕΛΛΩ.....	78	36548	πρός Ν. 'Υόρκη 29/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).....	69	11621	ε. Γκαίμπερ 19/11
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373	ε. 'Αμβέρσα 1/12
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507	πρός 'Αλγέρι 8/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495	πρός Κάντλα 27/11
ΑΘΗΝΙΑΝ.....			δ. Π. Σάιθ 1/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	πρός Μαράκκιμπο 28/11
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509	πρός Λάγος 14/11
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500	ε. Μορμούγκο 28/11
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495	πρός Ν. 'Υόρκη 11/11
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509	πρός Γιβραλτάρ 15/11
ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350	πρός Μπουσάν 22/11
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485	πρός 'Ιταλία 15/11
ΑΘΛΟΣ IV(κ.).....	66	1716	ε. 'Οριστόν 21/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.).....	77	1400	α. Βανκούβερ 18/11
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.).....	75	15491	μεταφορές Περσικού
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	ε. Μανιράς 27/11
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747	
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.).....	82	1051	πρ. Βενεζουέλα 14/11
ΑΙ'ΛΣΑ.....	72	16235	πρός Λά Παλός 27/11
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376	πρός Ν. 'Υόρκη 29/11
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.).....	72	31935	πρός ΗΠΑ 17/11
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181	στη Ν. 'Ορλεάνη 3/12
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.).....	72	43479	πρός Μαπούτο 20/10
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720	πρός 'Οδησσό 10/11
ΑΙ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.).....	76	32567	πρός Φιλαδέλφεια 2/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	πρός 'Ιαπωνία 24/11
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	74	33061	στη Σιγκαπούρη 15/11
ΑΚΑΚΙΑ I (κ.).....	81	14644	πρός Μίνα Καμπούς 24/11
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.).....	69	5694	πρός ΗΠΑ 31/10
ΑΚΟΗ.....	74	68596	ε. Ρόττερνταμ 2/12
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943	πρ. Π. Καμπέλλο 26/10
ΑΚΟΥΡ II (κ.).....	73	8824	πρός Ν. 'Ορλεάνη 3/11
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701	πρός 'Αμπιζάν 14/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765	πρός Ποχάγκ 14/11
ΑΚΤΗ.....	77	14998	πρός Νιητρώιτ 19/11
ΑΚΤΗ (κ.).....	74	15756	στο Χορμούζ
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.).....	75	109567	πρός 'Ιντσόν 13/11
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724	α. Φουτζέιρα 20/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).....	75	93108	πρός Βομβάη 23/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134	α. 'Αμμούργα 1/12
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/11
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.).....	72	10237	πρός Θεσσαλονίκη 26/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.).....	69	1434	α. 'Αμβέρσα 3/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.).....	75	40633	πρός Πόρτλαντ 18/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	πρός 'Ιαπωνία 7/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.).....	77	16356	πρ. «Αντελίνα»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ (π.).....	80	11961	πρός 'Αναμπα 26/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).....	74	15205	ε. Πασκάουλα 9/11
ΑΛΘΕΑ (κ.).....	71	20045	πρός ΗΠΑ 7/11
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875	ε. Χάμπτον 23/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.).....	65	29196	πρός Μπαντίο 5/11
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375	πρός Ταϊουάν 4/11
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.).....	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277	πρός Ρίβα 15/11
ΑΛΟΗ (κ.).....	70	1599	πρός 'Αλγερία 16/11
ΑΛΠΙΝ (π.).....	65	5060	πρ. Τζέντα 17/11
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287	α. Τουμπάρδο 2/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598	πρ. Πουέρτο Καμπέλλο 28/11
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640	θέση 54.48 Β, 10.52 Α 17/11
ΑΛΦΙΟΣ.....	81	30747	πρ. 'Ιμμινγκχαμ 14/11
ΑΛΦΙΟΣ.....	84	35209	πρ. Λός 'Αντζελες 16/11
ΑΜΑΖΩΝ.....	71	31584	πρ. 'Ινδία 4/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.).....	69	2521	πρ. Θεσσαλονίκη 26/11
ΑΜΕΥΣΤ (κ.).....	78	13889	επαλήθευ Νορβηγούς
ΑΜΟΥΛΥΝΤΟΣ (κ.).....	62	43253	ε. Γενοβά 28/11
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).....	13	25649	πρ. Χώρ Φακάν 21/11
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.).....	75	20879	πρ. Βραζιλία 31/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.).....	72	122936	στον Περσικό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713	ε. Χιούστον 29/11
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.).....	69	14446	πρ. Σιγκαπούρη 23/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.).....	77	17001	ε. Σάν Νικόλας 27/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.).....	77	6898	πρ. Σουέζ 18/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.).....	69	3826	μεσογειακές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.).....	72	9284	μετ. «Kalisti» (κ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	πρ. Ποχάγκ 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.).....	77	6597	πρ. Λάγος 16/11
ΑΝΕΜΗ (π.).....	69	9.952	α. Σιγκαπούρη 25/11
ΑΝΘΟΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.).....	78	1123	ε. Τζέντα 23/11
ΑΝΘΙΑ (κ.).....	73	14364	πρ. Μπρίστολ 28/11
ΑΝΙΤΑ I (κ.).....	76	4617	ε. Ντεμεράρα 27/11
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.).....	80	30507	πρ. 'Ιαπωνία 22/11
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111	πρ. Λονδίνο 29/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).....	71	1594	πρ. Τρίπολη 22/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.).....	60	5911	πρ. Μανγκάλια 8/11
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402	α. Π. Σάιθ 25/11
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.).....	81	9095	πρ. Ζντάνοβ 21/11
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).....	80	15358	πρ. Σικάγο 5/11
ΑΝΤΑΛΙΑ (μ.).....	76	10936	επαλήθευ Νορβηγούς
ΑΝΤΑΛΙΑ II (π.).....	74	14671	πρ. Νοβοροσίσκ 10/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.).....	71	17975	πρ. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/11
ΑΝΤΕΛΑ II (π.).....	74	14324	πρ. Κων/πολη 30/11
ΑΝΤΕΛΑ Ν. (κ.).....	74	15412	πρ. Κολόμνο 19/10
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.).....	70	3201	ε. Μανφρέντσια 28510
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (π.).....	75	10936	πρ. «La Pallice»
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν. (κ.).....	86	22273	πρ. Πακιστάν 30/11
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ (Μπχ.).....	72	6680	α. Πειραιά 28/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.).....	69	10793	μετ. «Malek» (π.)
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.).....	76	23715	πρ. Σαγκάη 22/11

ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Σαβάννα 1/12	70	54134	προς Χωρ Φακάν 6/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Ναντόρ 24/11	77	10460	ε. Πιορίνο 23/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Φουτζέιρα 30/11	83	24843	πρ. «Vostok 6»
ΑΙΩΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	προς Μπένι 21/11	71	12959	στή Τσιταγκόνγκ 3/12
ΑΙΩΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 20/11	84	24850	ε. Ν. «Ορλεάνη» 27/11
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	α. Μομπάσα 22/10	76	13027	α. Νιόρμπαν 19/11
ΑΠΙΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	α. Μομπάσα 22/10	84	21193	ε. Βανκούβερ 1/11
ΑΠΙΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Μομπάσα 22/10	85	21193	α. Κόρπους Κρίστι 25/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Μομπάσα 22/10	76	13024	προς Καλέπα Πατρίλλος 1/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1559	α. Μομπάσα 22/10	75	13036	προς Σ. Τζών 29/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Μομπάσα 22/10	75	17355	προς Βομβόη 23/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1559	α. Μομπάσα 22/10	68	9417	ε. Παλέρνο 24/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Μομπάσα 22/10	77	14531	ε. Σφός 21/11
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	α. Μομπάσα 22/10	79	13005	προς Πόρτο Κομπέλλο 23/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Μομπάσα 22/10	72	12959	ε. Μομπάσα 19/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Μομπάσα 22/10	83	24843	δ. Παναμά 31/10
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Μομπάσα 22/10	77	11733	ε. Μόνγκλα 25/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μομπάσα 22/10	77	14531	α. Ν. «Ορλεάνη» 8/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ	81	21164	α. Μομπάσα 22/10	77	13036	δ. Παναμά 12/11
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	78	12774	α. Μομπάσα 22/10	77	21737	ε. Ν. «Ορλεάνη» 24/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	70	71080	α. Μομπάσα 22/10	81	11503	πρ. «Glory Field»
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	82	32224	α. Μομπάσα 22/10	84	34253	ε. Λός Πάμας 28/11
ΑΡΓΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Μομπάσα 22/10	68	9067	προς Ίντσον 26/10
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Μομπάσα 22/10	79	12214	α. Κιπέμπε 22/11
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Μομπάσα 22/10	74	22997	ε. Κόμπε 1/12
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Μομπάσα 22/10	75	16421	προς Κωνσταντίνζα 31/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	76	125465	α. Μομπάσα 22/10	70	1982	ε. Τζακάρτα 14/11
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	73	12834	α. Μομπάσα 22/10	75	3971	προς Βιλαγκορόθια 7/11
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	71	4992	α. Μομπάσα 22/10	70	9907	α. Άλεξάνδρεια 23/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	79	11223	α. Μομπάσα 22/10	83	24500	ε. Κάνιλα 22/10
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	81	9387	α. Μομπάσα 22/10	83	28268	α. Χιούστον 15/11
ΑΡΜΑ (Μ.)	66	30647	α. Μομπάσα 22/10	80	40551	α. Νιόρμπαν 23/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	68	2571	α. Μομπάσα 22/10	81	40357	προς Αυστραλία 27/11
ΑΡΟ (κ.)	75	17355	α. Μομπάσα 22/10	73	2219	προς Σιγκαπούρη 17/11
ΑΡΟΖΑ (κ.)	72	3908	α. Μομπάσα 22/10	70	56799	α. Πόρτ Άρθουρ 28/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	71	92026	α. Μομπάσα 22/10	71	56800	προς Πογκάκ 14/10
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ.Β. (κ.)	79	23193	α. Μομπάσα 22/10	73	114933	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Μομπάσα 22/10	78	126261	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Μομπάσα 22/10	79	126260	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Μομπάσα 22/10	66	39042	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	α. Μομπάσα 22/10	77	16278	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Μομπάσα 22/10	73	10713	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Μομπάσα 22/10	76	23938	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι (π.)	77	9786	α. Μομπάσα 22/10	71	37115	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (π.)	77	9783	α. Μομπάσα 22/10	69	16229	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ (π.)	82	9282	α. Μομπάσα 22/10	74	20712	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙV (π.)	82	9282	α. Μομπάσα 22/10	75	8884	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9437	α. Μομπάσα 22/10	70	32758	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Μομπάσα 22/10	59	1226	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Μομπάσα 22/10	77	12590	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Μομπάσα 22/10	72	17355	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	α. Μομπάσα 22/10	86	34620	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Μομπάσα 22/10			
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΕΒΕΪ (κ.)	71	9857	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΕΛΟΣ Ι. (κ.)	75	15981	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΗΝΤΑΓΚΡΑΙΝΗ (κ.)	73	15683	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΗΝΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. Μομπάσα 22/10			
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Μομπάσα 22/10			
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1559	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΥΡΟΛΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΔΑΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΡΟΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4.764	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	83	24843	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΪΤΛΕΪ ΜΠΑΪΥ (κ.)	70	9907	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ	83	24500	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Μομπάσα 22/10			
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ ΝΤΙΟΥΕΝΤ (μ.)	73	114933	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	78	126261	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	79	126260	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	66	39042	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (δ.κ.)	77	16278	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ ΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	73	10713	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (κ.)	76	23938	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (κ.)	71	37115	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (κ.)	69	16229	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (κ.)	74	20712	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (κ.)	75	8884	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥΕΝΤ (κ.)	70	32758	α. Μομπάσα 22/10			
ΝΤΙΟΥ						

ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	προς Βομβάρη 1/11	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Τουτικόριν 21/11
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	προς Πόρτι Καρτιέρ 26/11	ΚΟΛΟΜΠΟ (Κ.)	70	2913	επιληθθ δλοδοπούς
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	ΚΟΝΜΑΝ Ι (Κ.)	77	15446	προς Μομπόσα 30/11
ΖΕΒΡΑ (Κ.)	76	15446	πρ. «Ibn Khaldoun»	ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (Κ.)	77	15043	ε. Σάν Νικόλας 17/11
ΖΕΤΤΑ (Κ.)	71	20516	ε. Χοντίντα 15/11	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Τζέντα 25/11
ΖΕΥΣ Ι (Π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)	ΚΟΡΑΛ (Κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Λάρνακα 27/11	ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.κ.)	74	112825	προς Χορμούζ 1/18
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Νικόσια 26/11	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Τακόρα 17/11
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (Κ.)	76	32465	ε. Χόγκ Κόγκ 1/12	ΚΟΡΥΤΟΝ (Κ.)	75	17175	προς Ντάρμπαν 21/11
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (Κ.)	76	32465	προς Λός 'Αντζελες 23/11	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Πόρτι Κέλαγκ 21/11
ΖΩΗ Χ. (Π.)	68	10182	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ν. Ζηλανδία 21/11
ΗΒΗ	79	16379	προς Σικάγο 23/10	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γουγκρεϊ 26/11
ΗΡΑ	79	16390	προς Νιγηρόν 10/11	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	προς Πόρτι ντέ Μπούκ 30/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (Π.)	57	2875	προς 'Ερελί 25/11	ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	ε. Φλάσσικ 25/11
ΗΡΩ	76	17129	ε. Ν. 'Υόρκη 31/10	ΚΡΙΣΣΑ (Π.)	79	12784	προς 'Αλγέρι 16/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	προς Σιγκάγκ 26/9	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	προς Τζουμπάιλ 21/10
ΗΣΤ ΠΡΑΐ'ΝΤ (Κ.)	72	6721	προς Σαμαρίνα 12/11	ΚΥΘΝΙΑ (Κ.)	77	9634	ε. Ματάνζας 15/10
ΗΣΤΜΑΝ (Κ.)	79	12214	προς Μπείρα 29/11	ΚΥΘΡΑ (Κ.)	68	1599	προς Λεμεσό 22/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (Κ.)	85	25076	α. Μανίλα 19/11	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (Κ.)	68	10313	ε. Γιούροπορτ 3/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (Κ.)	84	25063	προς ΗΠΑ 6/11	ΚΥΜΩ (Π.)	74	65685	προς Σεμαόνα Μπαϊ 14/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασώρα	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	ε. Βομβάρη 2/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (Κ.)	74	55425	προς Τουμπάρα 26/11	ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (Κ.)	71	13443	α. Φλάσσικ 1/11
ΘΑΛΙΑ (Π.)	76	16873	προς 'Ινδία 22/10	ΚΥΡΑ (Κ.)	74	8558	προς Κωνσταντίνα 18/11
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	προς Πειραιά 17/11	ΚΥΡΗΝΙΑ (Κ.)	71	15951	προς Βρέμη 30/11
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (Κ.)	74	35540	ε. 'Ακρομα 10/11	ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.)	65	1509	προς Σουέζ 19/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ.)	72	28021	προς Γιβραλτάρ 26/11	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (Κ.)	72	16018	προς Ν. 'Υόρκη 25/11
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κ.)	82	15296	προς Κουαντάν 30/11	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Πόρτι Σουδάν 15/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (Κ.)	75	65055	προς Ρόττερταμ 19/11	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Γιούροπορτ 3/12	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	προς «Castle Lady»
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. 'Ακρομα 2/11	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	μετ. «Diamond Express» (Κ.)
ΘΕΟΝΙΚ (Κ.7)	68	16616	προς Καράτσι 17/11	ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (Κ.)	78	1250	προς Ντουαντίμπο 26/10
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (Κ.)	70	1467	προς Τούδρ 7/11	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΐ'Υ (Κ.)	72	83714	προς Σαγκάη 18/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	προς Νουαντίμπο 8/11	ΛΑΙΛΑΥ (Κ.)	76	12166	προς 'Ιντάν 13/10
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Πειραιά 3/11	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	προς 'Αμνέσσα 23/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	71	995	προς Πειραιά 2/11	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	ε. Ρεσίφ 28/11
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεϋ.)	77	997	προς Σμύρνη 30/11	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (Κ.)	73	8558	α. 'Ησι Λόντον 26/9
ΘΩΜΑΣ Γ. (Κ.)	65	1000	ε. Πειραιά 1/12	ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	72	8558	α. Μογκαντίσου 8/11
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	μετ. «Mild Extend» (Π.)	ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (Κ.)	73	8558	προς Μασάουα 28/11
ΙΚΑΡΙ (δ.Π.)	76	4985	προς Ντάρ ες Σαλάμ 30/11	ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (Κ.)	73	8558	ε. Ταϊκόνγκ 19/11
ΙΛΛΙΝΙΟΙΣ (δ.)	75	137854	προς Φουζέιρα 10/11	ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (Κ.)	73	8558	ε. Τίς 2/12
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	προς Ρόττερταμ 23/11	ΛΑΚΥΜΑΝ (Κ.)	80	16225	προς Ντάρ ες Σαλάμ 24/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Φουζέιρα 21/8	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (Κ.)	78	10698	προς 'Αντίν 13/11
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Κ.)	74	9192	πρ. «Marbonita»	ΛΑΜΑ (Κ.)	77	3727	προς Ρεσίφ 27/10
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (Κ.)	80	19256	προς Βέντιπλις 13/11	ΛΑΜΕΡ (Κ.)	71	17175	προς Κορέα 22/11
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (Κ.)	78	29991	πρ. «NS-Alliance»	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Κακογκάβα 30/11
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (Κ.)	77	11488	ε. Καζάν 30/11	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (Κ.)	77	8976	ε. Σάντος 30/11
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	προς Κίνα 31/10	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (Κ.)	78	8980	προς Κουελιμάνε 13/10
ΙΡΙΣ	70	5278	προς 'Αλγερία 12/11	ΛΑΟΥΡΑ 1. (Π.)	75	12416	προς Φιλιππίνες 11/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	προς Βενεζουέλα 11/11	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (Π.)	75	12416	ε. 'Ασφάξ 15/11
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (Κ.)	76	8372	ε. Βρέμη 30/11	ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	προς 'Αρακόζου 28/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Βανκούβερ 11/11	ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.)	68	22244	α. Πόρτι ντέ Μπούκ 1/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Π.)	76	15608	προς Τσεκκα 10/11	ΛΑΞΕΣΗΣ (Κ.)	73	17648	δ. Παναμά 24/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	77	11159	ε. Βομβάρη 24/9	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	προς ΕΞΣΔ 30/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (Κ.)	77	12772	πρ. «Κάβο Ματαπάς»	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.Κ.)	71	118865	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	προς Σουαίμπα 11/11	ΛΕΙ'Κ ΣΤΑΡ (Κ.)	71	13446	ε. Μόγκλα 10/11
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.Κ.)	70	17485	προς Σουαίμπα 11/11	ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	προς Λέ Χάβρη 26/11
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (Κ.)	69	9731	προς Κίνα 12/11	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (Κ.)	74	18700	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/11
ΚΑΛΥΝ (Κ.)	69	11430	ε. Σιγκαπούρη 8/11	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (Κ.)	75	15684	ε. Ταϊτανγκόγκ 5/11
ΚΑΜΕΛΙΑ (Π.)	73	19476	προς Κασσιούγκ 7/10	ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (Κ.)	73	15498	προς Κίνα 7/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (Κ.)	77	21667	προς Κούβα 23/8	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΐ'ΤΖ (Κ.)	72	17914	προς Κούβα 17/10
ΚΑΝΤΙΑ (Κ.)	72	21743	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Κ.)	74	17414	προς Βατούμ 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Τζουμπάιλ 20/11	ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	προς Γερμανία 19/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κ.)	76	16037	α. Κληβελάντ 29/11	ΛΕΥΖΕΝΤ (Π.)	71	3864	προς Ντάρβες 28/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (Κ.)	73	63218	προς Μπουκάναν 23/11	ΛΕΥΚΑΣ Αΐ'ΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	προς Πειραιά 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Κ.)	68	15720	προς Ν. 'Ορλεάνη 10/11	ΛΕΩΝ (Κ.)	73	15382	α. Λορέντ 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Παναμά 29/11	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	προς Βραζιλία 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (Κ.)	69	34613	προς Καμρόν 15/11	ΛΗΝΤΕΡΜΑ (Κ.)	70	10399	ε. Λά Γκουάλετ 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Π.)	58	2966	ε. Βηρυτό 18/11	ΛΗΝΤΕΡΜΑ (Κ.)	77	19373	ε. Λά Γκουάλετ 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ.)	69	10650	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/11	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.Κ.)	68	53075	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (Κ.)	76	10430	α. Ντάρμπαν 18/11	ΛΗΤΩ (Π.)	72	6106	ε. Ντουάλα 12/11
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (Κ.)	71	16372	α. Πόρτι Βέσσε 23/11	ΛΙΑΤΥ Τ. (μ.7)	54	1991	ε. Μπείρα 5/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Κ.)	73	11954	στον Πειραιά 16/9	ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (Π.)	69	17872	α. 'Υμουίντεν 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρ. «Georg Russ»	ΛΙΝΑ ('Ον.)	66	2953	προς Γάνδη 25/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς 'Ιντάν 8/11	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (Κ.)	74	8931	προς Πειραιά 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κ.)	68	13532	προς Γουάιννα 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (Κ.)	68	8978	ε. Αύγουστα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	82	36865	προς 'Αλγκεθίρας 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (Κ.δ.)	81	1800	ε. Αύγουστα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	82	36865	α. Τέλας Σ-ιτι 22/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (Κ.)	74	17135	ε. Λός Πάλας 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	75	6617	α. Ντάρμπαν 7/11
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	α. Ντάρμπαν 28/110	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	75	34745	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 28/11
ΚΑΡΙΝΑ (Κ.)	72	11954	προς Λένινγκραντ 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	76	15904	προς Σαγκάη 11/10
ΚΑΡΙΟΝ (Κ.)	72	10605	δρυγεί Πειραιά	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	30168	προς 'Οδισσό 9/11
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ ('Ονδ.)	65	1219	α. 'Αμνέσσα 3/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	76	8731	προς Γιουγκοσλαβία 23/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (Κ.)	77	19166	ε. Πειραιά 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	70	11329	μετ. «George» (Λιβ.)
ΚΑΣΤΟΡΑ (Κ.)	72	12182	προς Γκουάντα 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	68	35987	α. Σφάξ 4/11
ΚΑΣΤΩΡ (δ.Κ.)	77	19459	ε. 'Αμνέσσα 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	9800	α. Μπαγκνόλι 23/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	70	9101	δ. Καυμάν Μπράκ 5/12
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Γιούροπορτ 24/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	71	9810	προς Λουάντα 11/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (Π.)	57	1324	βυθίστηκε 26/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	63	36634	προς Λουάντα 15/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Κ.)	76	10805	δρυγεί Σαουδική 'Αραβία	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	73	18892	α. Σάο Σεμπαστιάν 10/11
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Βηρυτό 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	71	11242	προς Σιμπόλγκα 10/11
ΚΕΐ'Π ΚΟΡΦΟΥ (Κ.)	78	9862	ε. 'Αμνέσσα 2/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	77	20502	προς 'Ασφάξ 20/11
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (Κ.)	77	9942	προς 'Ιαπωνία 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	64	3447	προς Νοβοροσίσκ 26/11
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΐ'Υ (Κ.)	71	9826	ε. Λόγος 5/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	76	10108	προς Ρόττερταμ 24/11
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Καζαμπλάνκα 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	77	18604	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΓΙΗΡΙΟΡ (Κ.)	74	8896	προς Βραζιλία 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	65	13512	μεταφορές Περιοικού
ΚΕΐ'Π ΣΥΡΟΣ (Κ.)	78	8898	α. Λομπέ 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	76	17324	α. Μπαμνόν 10/11
ΚΕΐ'Π (μ.)	64	999	ε. Λισσαβόνα 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	30341	προς Βαρελάνη 18/11
ΚΕΛΛΑ (Κ.)	69	16229	προς Σιβετβετία 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	70	18628	ε. Κοξίν 4/11
ΚΕΝ Αΐ'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Βομβάρη 26/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	73	72336	α. Λέ Χάβρη 1/12
ΚΕΝ ΣΚΑΐ'Υ (Π.)	73	22126	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	71	1516	ε. Πειραιά 29/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Κ.)	72	11954	στη Τζέντα 2/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	69	10708	ε. 'Ιντσόν 22/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μαλάγα 18/7	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	69	15520	ε. Λά Γκουάλετ 23/11
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (Π.)	74	16682	προς Ν. 'Υεμένη 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	20715	α. Κομά Μπαϊ 7/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.Κ.)	69	46890	ε. Χόγκ Κόγκ 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	73	15498	προς Φιλιππίνες 12/11
ΚΙΚΑ (Κ.)	76	19451	προς Σίντι Κερρί 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	79	10991	προς Λός 'Αντζελες 16/11
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (Π.)	66	6995	προς Ν. 'Ορλεάνη 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	76	21372	προς Πειραιά 13/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (Π.)	69	1572	α. Γδύνια 27/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	71	16623	προς 'Ιαπωνία 24/11
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	μεταφορές Ν. Τουνίνας	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	67	60655	επιληθθ Νορβηγούς
ΚΙΤΣΑ (Κ.)	76	24800	στο Τέμπο Μπαϊ 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	67	1096	προς Μονφρεντόνα 11/1/88
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.)	76	15756	προς Ταρραγκόνα 22/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	81	32723	προς Γκρεσίκ 22/11
ΚΛΕΙΩ (δ.Κ.)	68	40626	προς Βομβάρη 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	76	9872	προς Περισκό 12/11
			προς Τουάμπες 25/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	73	112306	ε. Μόγκλα 21/11

συστόλ όνομα «Μέριτ 1»

ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΡΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΛΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ ('Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ' ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ *	78	13889
ΝΑ'ΓΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	72	20654
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΩΔΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ M. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206
ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΡΔΕΡΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΑΙΗΛΟΡ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959

πρός Καναδά 25/11		
πρός Φιτζ 25/10		
πρός Ουόσαν 31/10		
πρός 'Αρούμπα 30/11		
α. Τέξας Σίτυ 27/51		
πρός 'Αμπιζάν 19/11		
οτό Μόντρεαλ 28/7		
πρός 'Αμστερνταμ 8/11		
πρός 'Ιαπωνία 27/11		
ε. Πόρτ Σάιθ 22/11		
άργει Ν. 'Ορλεάνη		
άργει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Φουτζέιρα 3/12		
α. Χάμιλτον 19/11		
πρός 'Ινδία 7/10		
πρός ΗΠΑ 23/1		
πρός Γάνδη 28/11		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/11		
α. Κόρπους Κρίστι 12/10		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/10		
πρός Γιβραλτάρ 9/11		
πρός Μπ. 'Αίρες 20/11		
μετ. «Lamda» (λ.)		
πρός Γάμπου 23/11		
α. 'Ελλεσμέρε Πόρτ 18/11		
μεταφορές 'Ινδονησίας		
πρός 'Αναμπα 26/11		
πρός Μπαγκόγκ 7/11		
στη Σεμάγκα (άποθήκη)		
πρός 'Αμβέρσα 29/6		
α. Ρός Σουχέιρ 25/11		
μετ. «Tina» (Κεζ.)		
πρός 'Ινδία 9/11		
πρός Ρίο Χάινα 29/11		
α. Τζέντα 2/11		
α. Ντάρμαν 20/11		
α. Σιγκαπούρη 10/11		
πρός Βομβάη 20/11		
πρός 'Ιαπωνία 25/10		
πρός Ρουέν 30/11		
πρός Τσιταγκόνγκ 22/11		
πρός Γιβραλτάρ 1/12		
α. Λάγος 15/11		
πρός 'Ιαπωνία 21/11		
πρός Δομινικανή Δημ. 11/11		

ε. Γκέλφε 2/12		
ε. Τσιταγκόνγκ 30/11		
ε. Τάμα 19/11		
ε. Καράτσι 26/11		
δ. Παναμά 19/11		
πρός 'Ιαπωνία 8/11		
πρός 'Ινδία 4/11		
πρός Κωνσταντινού 29/11		
πρός Αιθιοπία 22/11		
ε. Χάμπτον 29/11		
πρός Κίνα 23/9		
πρός Ρουέν 22/11		
πρός Τουρκία 10/9		
μετ. «Blue River» (κ.)		
ύψωσε κυπριακή		
πρός Ούμπε 17/11		
πρός Μασσαλία 1/12		
πρός Ν. 'Ορλεάνη 13/11		
πρός 'Αλγερία 17/10		
ε. Σμύρνη 21/11		
πρός Βιτόρια 22/11		
ε. Καστακόλκος 30/10		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11		
ε. Κοτονού 26/11		
οτόν Περσικό		
πρός Σιγκαπούρη 26/11		
οτό Σουέζ 26/11		
επώληθη Μάτα		
α. Γιούροπορτ 3/12		
α. Μπαχραϊν 24/10		

πρός Λάγος 30/10		
ε. Σάο Σεμπασιάν 17/10		
πρός Φλάσσιγκ 29/11		
ε. Γκράντ Καϊμάν 17/11		
πρός Μαϊάμι 17/11		
ε. Μασσαλία 29/11		
πρός Μογκαντίσου 25/11		
πρός Νιγηρία 2/11		
μετ. «Delfi»		
πρός Βομβάη 6/11		
α. Γιοκοχάμα 21/11		
πρός Τύνιδα 17/11		
οτό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)		
πρός Πόρτ Σουδάν 18/11		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/11		
πρός Σάντος 20/11		
πρός 'Ισάν 1/11		
μεταφορές Περσικού		
πρός Ν. 'Αφρική 16/11		
μετ. «Leo M.» (κ.)		
ε. Σιγκαπούρη 1/12		
πρός 'Αναμπα 24/11		
ε. Λέ Χάβρη 27/11		
πρός Πακιστάν 24/9		
ε. Θάντερ Μπαϊ 24/11		
πρός Ρόττερνταμ 29/10		
πρός Πόρτ 'Αρθουρ 30/10		
πρός Κόζε 'Αϊλάντ 10/11		
πρός Κόρπους Κρίστι 18/11		
πρός Φιλαδέλφεια 15/11		
μεσογειακές μεταφορές		
επώληθη		
πρός Βανκούβερ 26/11		
α. Μπελέμ 21/10		
ε. Κοξίν 14/11		
ε. Τσιταγκόνγκ 19/11		
ε. Μπαχναγκάρ 16/10		

ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709
ΟΥΑ'Ι'Τ ΓΟΥΝΤ (μ.)	66	3881
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΑΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-		
ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΛΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2803
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΤΟΣ (Βρ.)	70	1437
ΠΟΛΛΟΥΣ I. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180
ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525

ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΟΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39582
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704

ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	πρός Γουαντί Φείραν 26/11	ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΙ'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Μομπάσα 19510
ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 29/11	ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridien» ('Ονδ.)
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Γιούροπορτ 18/11	ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	πρός Χιροσίμα 14/11
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/11	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Μπαντάρ Φακάν 15/11
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Μόντρεαλ 28/11	ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	ε. Μομπάσα 4/11
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα 24/10	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Τερνιόζεν 18/11
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	πρός Γκουάντα 10/10	ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Γιοκοχάμα 15/11
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	πρός Σφάξ 25/11	ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	πρός Κουϊντέρ 9/11
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/11	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Ροστόκ 30/11
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Κουβέιτ 12/11	ΣΚΥΡΝΑ (δ.)	74	75049	πρός Μπαντάρ 'Αμπας 20/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός 'Ιταλία 25/11	ΣΚΥΡΝΑ (κ.)	77	8989	πρός Ρίγα 13/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Ντάρμπαν 17/11	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	30340	α. Σαφάγκα 30/11
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	πρός Γιβραλτάρ 26/11	ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	13540	ε. Θεσσαλονίκη 3/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	πρός Βενεζουέλα 30/11	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	103508	πρ. «Reunion»
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	πρός Μπουρνγκάς 24/11	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	4827	έπισκευές Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	μτ. «Gofar» (κ.)	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	1595	πρός Δ. 'Αφρική 18/10
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	α. Τζουμπάιλ 18/9	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	34054	πρός Ρότερνταμ 29/11
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	πρός Τύνιδα 28/11	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	12518	ε. Σουέζ 1/12
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Δαμιάτα 26/11	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	68	31290	ε. Πειραιά 17/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Βόλο 25/11	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	12518	πρός Βομβάη 11/11
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	μεσογειακές μεταφορές	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Κολούμπα 26/11
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	α. Τζουμπάιλ 18/9	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	πρός Τύνιδα 28/11	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Θεσσαλονίκη 28/11
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	πρός Ρόζι 'Αϊλάντ 18/11	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	στή Βομβάη 18/11	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. 'Αλεξάνδρεια 26/11
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	πρός Δανία 30/11	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός Φιλιππίνες 21/11
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	ε. Νταμάμ 27/11	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Σαμαρίνα 11/11
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Βρεστί 2/12	ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	66	22617	α. Γκάλβεστον 1/11
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Γουαντί 10/11	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	άρχει Πειραιά
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Πόιντ Νουάρ 17/11	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	πρός Κωνσταντίνα 20/11
ΣΑΟΥΓ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	πρός Σουρία 26/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Πειραιά 1/12
ΣΑΟΥΓ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ντάρμπαν 28/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Χαίφα 28/11
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	πρός Τζέντα 27/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρ. «Omaniah»
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	πρός Χορμούζ 23/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρ. «Philchem»
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	α. Χιουσόν 19/11
ΣΕΒΙΑΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Τζουμά 20/11	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μπέιρα 8/11	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Καρατάς 24/11
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Φιλιππίνες 9/11
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ Ι. (κ.)	70	12578	πρός 'Αμβέρσα 30/11	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρός Πειραιά 1/11
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	πρός Σάν 'Αντόνιο 26/11	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Κασσιόφυκ 9/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	δ. Παναμά 19/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	πρός Ρας Τανούρα 25/11
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Λονδίνο 3/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	9822	πρός Μπιλμπάο 30/11
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρός Μπαλμπόα 1/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	9076	α. Μομπάσα 8/10
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	πρός Λάγος 4/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	16317	πρός Σιγκαπούρη 17/11
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Ρότερνταμ 2/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	18736	ε. Ντάρμπαν 28/11
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 30/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	13631	πρός Κίνα 21/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	ε. Κολούμπα 29/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	6254	μετ. «Veronica»
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	α. Φουτζέιρα 28/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	11562	πρός Τζέντα 12/11
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ ΙΙ (κ.)	82	19494	μετ. «Beta» (Μπχ.)	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	19420	ε. Αϊβερπούλ 24/11
ΣΗ ΛΩΡΕΑ (δ.κ.)	68	66113	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	10372	ε. Πόρτ Χάρκωτ 26/11
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	πρός Ντουμπάι 27/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	19735	πρός Σαγκάη 17/11
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	πρός Δουβλίνο 31/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	10328	πρός Ντάρμπαν 30/10
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	πρός Βαρκελώνη 30/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	24615	πρός Λός 'Αντζελες 25/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. 'Αμβέρσα 3/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	16329	ε. Χιουσόν 25/11
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	στή Ν. 'Ορλεάνη 30/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	16275	πρός Γκέιμς 29/11
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	ε. Γκουαγιακούιλ 27/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	22294	α. 'Αμβέρσα 3/12
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Τενερίφη 28/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	66	18781	πρός Μομπάσα 26/11
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Χάμιλτον 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	3531	πρός Μαυρίκια 26/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	πρός Μπριοντ 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	83	35762	πρός Κόλπο ΗΠΑ 11/11
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	α. Κιτιμάι 1/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	81	3375	πρός 'Αλγέρι 16/11
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	πρός Νοβοροσκόκ 18/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	9954	πρός Μπαγκκόκ 18/11
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	πρός Τέξας 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	9044	ε. Λέ Χάρντ 29/11
ΣΗΜΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	πρός 'Αρζίου 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	77	21926	πρός Κίνα 13/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Νταμάμ 21/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	16023	πρός Βινγκάκ 15/11
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	ε. Αύγουστα 23/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	9833	πρός Βαρκελώνη 23/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	πρός Καρατάς 28/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	78	15660	πρός Μομπάσα 30/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ροζάριο 30/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	12376	α. Μπριοντ 24/11
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	πρός Τρίπολη 8/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	83	21000	πρός ΗΠΑ 29/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	πρός Κουβέιτ 9/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	5406	πρός Τάμπα 23/11
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρός Κούβα 27/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	12376	πρός 'Αλγέρι 9/11
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	α. Τολέδο 25/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	15356	ε. Γκάλβεστον 27/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Γιβραλτάρ 1/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	9082	πρός Βρέμη 17/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Ρότερνταμ 3/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	68	9627	ε. Μανφρεντόνια 23/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Γιβραλτάρ 1/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	9777	ε. Φόνες 16/11
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΟΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Γιούροπορτ 25/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	20670	πρός 'Οράν 30/10
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Νάπολη 10/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	5538	μετ. «Γκούιντ Τρέινιερ» (π.7
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	πρός Χιουσόν 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	4881	α. Πειραιά 15/11
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	πρός Φλάσσινγκ 'Νοτ 1/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	13550	πρός 'Αλγέρι 1/11
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	πρός 'Ασούμα 17/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	77	17339	ε. Λά Γκουέρα 29/10
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	πρός Αύγουστα 30/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	18953	ε. Κολούμπα Ρίβερ 24/4
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Σπλιτ 21/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	8915	πρός Σαγκάη 19510
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Τενερίφη 19/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	50849	πρός Γκίζόν 28/11
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Καζαμπλάνκα 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	71	109197	α. Ντουμπάι 8/11
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	στή Λέικ Τσάρλς 23/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	30746	πρός 'Ινδονησία 31/10
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	ε. Ντόβερ 27/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	73	43867	α. 'Αμοστερνταμ 24/11
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Ν. 'Υόρκη 1/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	13567	πρ. «Tokyo Rainbow»
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Πειραιά 28/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	13547	πρ. «Japan Rainbow»
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	ε. Σάν Λορένζο 28/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	76	18953	ε. Κολούμπα Ρίβερ 23/11
ΣΗΣΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	πρός Νιγηρία 19/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	43867	πρ. «Lantak Peak»
ΣΗΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός 'Οράν 14/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	79317	πρός Κωνσταντίνα 10/11
ΣΗΤΣΑ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	75	18794	πρός 'Οδησσό 15/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	25394	α. Βοστώνη 28/10
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στή Βομβάη 14/4/86	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	113950	ε. Ρας Τανούρα 23/11
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Τάλλιν 28/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΣΗΦΑΡΕΡ	73	29763	πρός Σάο Φρανσίσκο 22/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	12463	α. Παναμά 30/11
ΣΗΧΑΠΟΥ (κ.)	73	14353	α. 'Αλεξάνδρεια 23/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	11644	πρός Μπουσάν 28/11
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. 'Αμβέρσα 2/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	80	8826	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/11
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Κάνιλα 2/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	80	14397	α. 'Νοτ Λόντον 1/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρός 'Αμπιζάν 26/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	11644	πρός Λίβερπούλ 24/11
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. «Pita»	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	47133	πρός Ούμ Σαΐδ 2/12
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigato»	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	10059	ε. Τζέντα 22/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Καζαμπλάνκα 29/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	82	15953	πρός Τζέντα 25/11
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	α. 'Αλεξάνδρεια 7/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρός 'Ινδονησία 9/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	66	4572	πρός Λάγος 16/11
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Μπαλμπόα 20/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	5595	ε. Ν. Μαγκαλόρ 14/10
ΣΙΑΙΜΝΑ	78	32508	α. Τζέντα 21/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	77	15901	ε. Μόνγκλα 22/11
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Περισκό 15/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	77	20608	πρός Μπελαχουάν 20/10
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Πόρτ Σουδάν 23/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	69	12840	μετ. «Γιούαλ Μόντρεαλ» (ε.)
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Παρανάγιο 27/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	74	67202	α. Μπιλμπάο 24/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	70	15216	πρός Πειραιά 29/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 29/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	66	4572	πρός Λάγος 16/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	5595	ε. Ν. Μαγκαλόρ 14/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Γιούροπορτ 18/11	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	77	15901	ε. Μόνγκλα 22/11
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Ν. 'Ορλεάν				

ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)*	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)*	70	14786
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
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330
ΦΟΙΝΙΞ (δ.π.7)	72	2895
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045

ε. Βομβάρη 16/11	
πρός 'Αγκόλα 27/7	
στο Γιαντάι	
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 30/11	
δ. Παναμά 21/10	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Πασιρ Γκουινάγκ 16/9	
πρός Χώρ Φοκάν 8/11	
πρός Πειραιά 21/11	
πρός Τρίπολη 23/11	
ε. Νάπολη 28/11	
πρός Γιάννου 21/11	
πρός 'Αλγερία 22/11	
πρός Γιοκοχάμα 15/11	
πρός 'Ισπανία 31/10	
πρός Βομβάρη 22/11	
πρός 'Αμπιτζάν 26/11	
ε. Κάρτα 13/11	
πρός Σιγκαπούρη 28/11	
ε. Νάπολη 22/11	
έπισκευές Πειραιά 11/7	
α. Φιλαδέλφεια 9/11	
α. Ειγκάγκ 30/7/1987	
πρός Α. 'Ακτιή ΗΠΑ 18/11	
πρ. «Θήτα 'Αργώ»	
ε. Ροζάριο 1/12	
δ. Παναμά 13/11	
α. Χιούστον 26/11	
πρός 'Ινδία 26/11	
ε. Ρουέν 23/11	
στη Χονολουλού 30/11	
ε. Νιόρμπαν 20/11	
στο Ρίο 'Ιανέιρο 24/11	
ε. Λιανουγκάγκ 9/11	
α. Χόγκ Κόγκ 23/11	
πρός Δακάρ 26/10	
πρός 'Αβόνα 29/10	
πρός Ταλλίν 23/11	
πρ. «Φρίο 'Αιλάντικ»	
πρός 'Αγκόλα 6/10	
πρός 'Αμπιτζάν 25/11	
πρός Χιλή 13/11	
ε. Λας Πάμας 1/12	
ναυπηγείται 'Ακίτσου	
ε. Μπαγκόγκ 24/10	

ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2862
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΜΠΙ (Μ.)	71	15922
ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΙΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

πρός Νουαντίμπου 23/11	
α. Γουάρι 28/ 0	
πρός Λάγος 28/11	
α. Φόυνες 23/11	
πρός Νουέβα Γκερόνα 18	
πρός Τεργέστη 25/11	
α. Κοτονού 26/11	
πρός Νουαντίμπου 31/10	
έπισκευές Πειραιά 26/10	
ε. Γκντάνοκ 16/11	
πρός Λουάντα 12/11	
πρός Ντομίνικα 24/11	
πρός Σιγκαπούρη 30/11	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/11	
πρός Νταμπιέρ 8/11	
στη Σιγκαπούρη 10/6	
ε. Δουνκέρκη 29/11	
ε. Ναντόρ 28/11	
πρός Μπαγκόγκ 15/11	
ε. Νταλιάν 13/11	
πρός Κωνσταντίνα 20/11	
πρός 'Αμβούργο 28/10	
πρός Συρία 10/11	
πρός Σαγκάη 8/10	
πρός Χάμιλτον 21/11	
έπισκευές Πειραιά 8/11	
πρός Βρέστη 29/11	
πρός Ράς Λανούφ 28/11	
ε. Πειραιά 27/11	
α. Χιούστον 30/11	
πρός 'Ινδονησία 26/8	
πρός Κουαντάν 24/11	
ε. Χουάγκου 1/11	
πρός Ταϊβάν 21/11	
μετ. «Pacific Crystal» (π.)	
ε. Γ'Κάλεστον 24/11	
α. Σιγκαπούρη 1/12	
α. Τόρρε 'Ανουζιάτα 1/12	
πρός Κίνα 20/11	
πρός Περισκό 26/11	
πρός Θεσσαλονίκη 9/11	
πρός Ντουάλα 26/11	
δ. Παναμά 15/11	
ε. Κακινάνα 11/11	

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς «Ελληνες Ναυτικούς»

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τών συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μῆς γύρω ἀπό τὰ θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλά καί γιά τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιᾶ ἐιδική προσφορά γιά νά μπόρῶσιν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες

Ἡ ἐιδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1989, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στή Γραφεῖα τῶν Πειραιῶς τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 5.000.
— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 6.000 (ἐναντί δρχ. 8.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ αὐτές τίς ἐιδικές τιμές συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομείστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νῦν, παρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

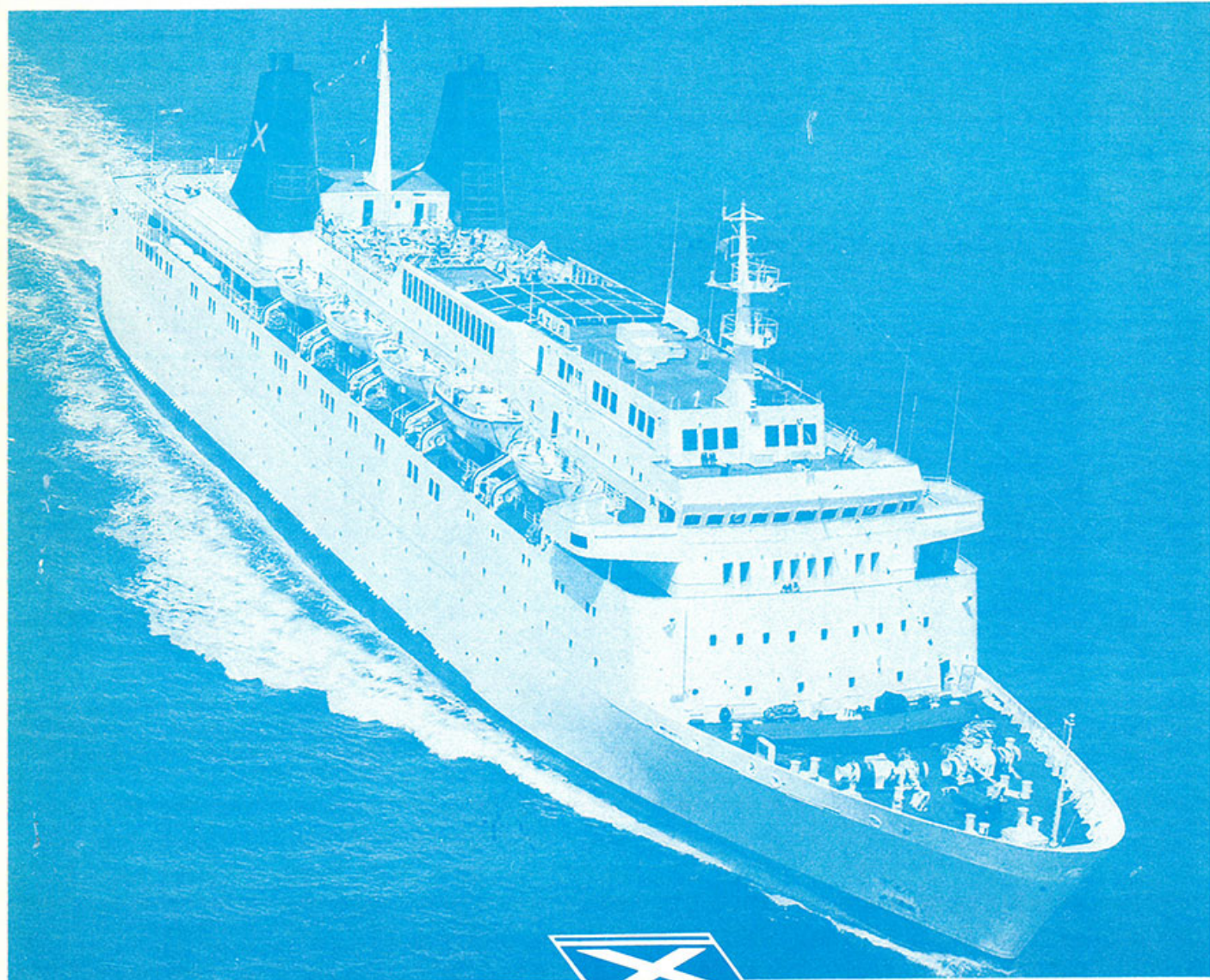
Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Υπογραφή:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry