

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1988

Αρ. Φύλλου 1273/1031

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Posidonia'88 Ποσειδώνια 88

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ
ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1273/1031
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
 - L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
 - YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY
-

**NAFTOMAR Head office**

NAFTOMAR SHIPPING & TRADING CO
252-254 Kifissias Avenue,
GR 15231-Halandri
Athens - Greece
TEL.: (01)6472041
TELEX: 218541/218222/218039 NAFT GR
FAX: 6472944

NAFTOMAR World wide

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, Av. des Champs-Élysées
75008 Paris-France
TEL.: (1)43.59.14.33
TELEX: 640641CHEMGAZ/640695 NAFTMAR
FAX: 45632200

MARGAS INTERNATIONAL CORPORATION
3310 Ponce de Leon Boulevard
Coral Gables, Florida 33134-U.S.A.
TEL.: (305) 4460660
TELEX: 264145 MGAS

NAFTOMAR AGENCIES ROTTERDAM B.V.
POB 867 - 3160 ab RHOON
ANTH VAN HOBOKENSFRAAT 14
3161 KS RHOON Holland
Tel.: (1890) 13222
Telex: 62004 CChem nl





Securing Ship Lines.

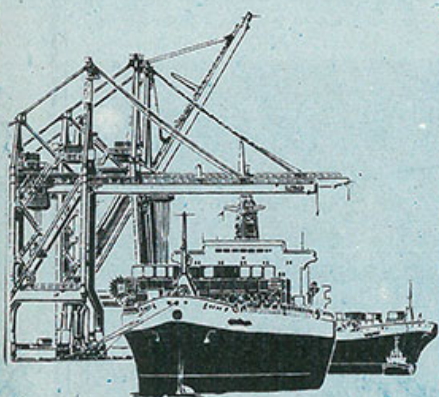
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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 57ο**

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1273/1031

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» Πειραιώς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1273/1031, June 15th, 1988

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 Κοινοτικός στόλος καί Έλληνική Ναυτιλία**
Αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» στην πρόοδο
πού έχει μέχρι σήμερα συντελεσθεί σέ Κοινοτικό
έπίπεδο γιά τήν διαμόρφωση μιās κοινής Ναυτιλια-
κής Πολιτικής γιά τήν προστασία των στόλων των
κρατών - μελών ενάντια σέ άθέμιτο ανταγωνισμό.

ΕΥΑΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ:	Κοινός στόχος ή Εύρωπαϊκή όλοκλήρωση.
Γ.Ν. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:	Η Ναυτιλιακή Πολιτική τής Κοινότητας
ΣΤ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ:	Έλληνικός Έφοπλισμός καί Εύρωπαϊκή Ναυτιλία
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ:	Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΑΓΑΚΟΣ:	Η ασφάλεια τής Ναυσιπλοΐας
ΑΝΤΖΕΛΟ ΚΑΡΟΣΣΙΝΟ:	Εύρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική
Γ. ΠΡΑΣΙΑΝΑΚΗΣ:	Η λιμενική πολιτική τής Έλλάδος

- 36 Η Έτήσια Σύνοδος τής Ίντερκάργκο.**

- 39 Έμπορικά Πρότυπα καί Διαχείριση Πλοίων
μέχρι τό 2.000**
Ένδιαφέρουσα όμιλία του κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη,
προέδρου τής Ίντερτάνκο.

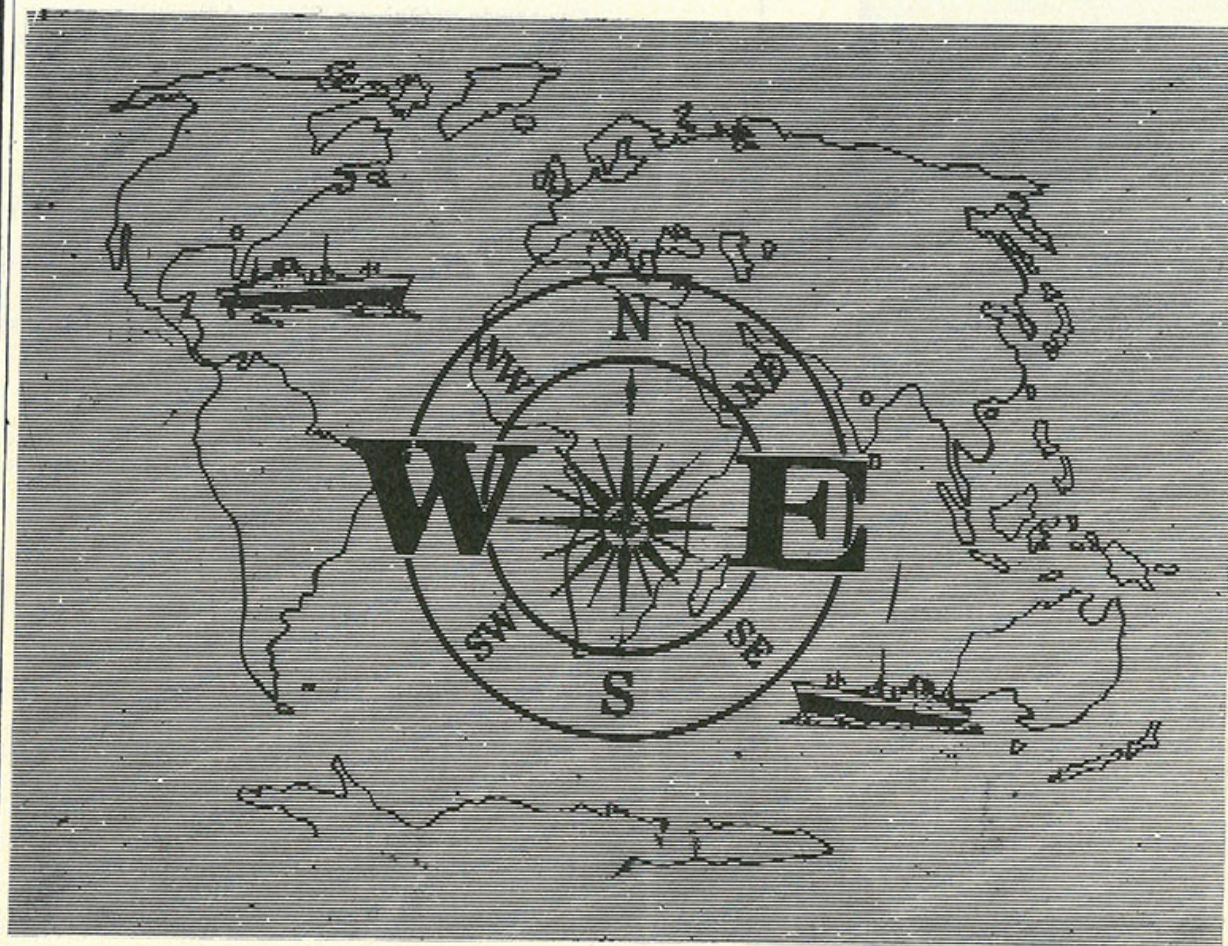
- 46 Τά φετεινά «Ποσειδώνια».**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
49 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
50 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
53 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
62 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
64 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
66 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
68 ENGLISH SUPPLEMENT
71 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



HELLARABIA Bunkers



12 YEARS

OF CONTINUOUS SERVICE IN THE BUNKERING
WORLD, ALWAYS GUARANTYING TOP QUALITY
EFFICIENCY, PROMPTNESS

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A.
Marine Building
1, Skouze Str.,
Piraeus 185 35

Tel: 4183875 - 4183876
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

Fax: 4511592

‘Ο Πειραιᾶς διεθνές κέντρο

‘Η πρωτοβουλία του ελληνικού έφοπλισμού για την ανάδειξη του Πειραιᾶς σέ ναυτιλιακό κέντρο και χρηματοοικονομικό κέντρο με κοινωτική αλλά και διεθνή διάσταση θα ώφελήσει αναμφισβήτητα ιδιαίτερα τόν τόπο. Καί για τόν λόγο αυτόν πρέπει νά ένισχυθεῖ από όλους άνεξαιρέτως, γιατί όλοι άνεξαιρέτως οἱ Έλληνες θα ώφεληθοῦν έπειδή ένα τέτοιο κέντρο θα έχει όρίζοντες και έπεκτάσεις και σέ άλλους τομείς — πέρα από τή Ναυτιλία — τής Έθνικῆς Οικονομίας.

Γιά τήν ανάδειξη του Πειραιᾶς σέ κοινοτικό και διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοοικονομικό κέντρο υπάρχουν όλες οἱ απαιτούμενες προϋποθέσεις. Κατ’ άρχήν, όπως πολύ εύστοχα υπογράμμισε στό Φόρουμ τών «Ποσειδωνίων» ο Πρόεδρος τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστῶν κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, ο ελληνικός έφοπλισμός διαθέτει τό πολύτιμο κεφάλαιο τής παραδόσεως και τής έμπειρίας. Παράλληλα μέ τό επιχειρηματικό know-how του ελληνικού έφοπλισμού υπάρχει μία επιτυχημένη θεσμική και τεχνική ύποδομή, ή οποία ασφαλώς επιδέχεται διεύρυνση και ανάπτυξη.

Υπάρχει επίσης τό πλεονέκτημα τής κοινοτικής ταυτότητας. Υπάρχει ακόμη ή στενή σχέση εκτίμησης και έμπιστο-

σύνης μεταξύ του ελληνικού έφοπλισμού και τών σημαντικότερων παραγόντων τής παγκόσμιας οικονομίας. Τέλος ύπάρχει ή βούληση του έν προκειμένου άρμοδίου Υπουργού για τή διατήρηση του έλέγχου τών ελληνόκτητων πλοίων από τό πάτριο έδαφος ή όποία εκδηλώθηκε ήδη μέ τήν προώθηση τών αναγκαίων νομοθετικῶν ρυθμίσεων για τήν επέκταση τής δυνατότητας τών ναυτικῶν εταιριῶν του Νόμου 959/79 νά εκμεταλλεύονται ή νά διαχειρίζονται και πλοία υπό ξένη σημαία και φυσικά ύπάρχει και τό πλεονέκτημα τής γεωγραφικής θέσεως τής χώρας πού είναι έξ ίσου σημαντικό για τήν ανάδειξη του Πειραιᾶς σέ κοινοτικό και διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοοικονομικό κέντρο.

Έκείνο πού προέχει τή στιγμή αυτή είναι ή υλοποίηση τής πρωτοβουλίας του ελληνικού έφοπλισμού πού πρέπει νά γίνει μέ ιδιαίτερα προσεκτικά βήματα. Υπό τήν έννοια αυτή άποκτά ιδιαίτερη σημασία ή πρόταση του κ. Γουρδομιχάλη για μία νέα διεθνή συνάντηση μέ πρωτοβουλία τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστῶν μέσα στό 1989 για νά συζητηθοῦν οἱ λεπτομέρειες τής δημιουργίας του διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιᾶς.

ΔΙΩΧΝΟΥΝ ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν έπισημάνει έπανειλημμένως τά τελευταία δύστυχα χρόνια ότι τό NAT γενικώς αλλά και τά τερτίπια τών μανδρινῶν του ήταν μία από τίς σημαντικότερες αιτίες φυγῆς τών πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο. ‘Η άπαλλαγή από τίς επιβαρύνσεις του NAT και ή ταυτόχρονη άποφυγή τών έπαθειῶν πού δημιουργοῦσαν οἱ μανδρίνοι του μέ τίς δστοχες και (πολλές φορές) έχθρικές πρὸς τοὺς ανθρώπους τής Ναυτιλίας ενέργειες ή τίς παραλείψεις τους ήταν συνήθως τό πρώτο βήμα στή δραματική προσπάθεια για έπιβίωση μέσα στίς σκληρές συνθήκες πού είχε δημιουργήσει ή πρωτοφανής και ιδιαίτερα παρατεταμένη ναυτιλιακή κρίση τής δεκαετίας του 1980.

Μετά τή δραματική συρρίκνωση του έθνικού νηολογίου και κατά συνέπεια τών εισφερόντων πρὸς τό NAT (και πρὸς τόν τόπο) πλοίων θά ένόμιζε κανείς ότι οἱ του NAT «είχαν βάλεϊ μυαλό» και ότι θά έκαναν πρωτίστως αὐτοί τά άδύνατα δυνατό για νά προσελκυθοῦν εκ νέου στό έθνικό νηολόγιο (και φυσικά και τό NAT) τά ελληνόκτητα πλοία πού εξακολουθοῦν νά ποτίζουν ξένες αὐλές τή στιγμή πού τόσο διψάει ή δική μας.

‘Αμ δε! Αὐτά πού θεωρεῖ φυσικό κάθε λογικός άνθρωπος, στό NAT θεωρεῖται, φαίνεται παράλογο. Καί όχι μόνο δέν γίνεται τίποτα πρὸς τήν άνωτέρω κατεύθυνση, αλλά επί πλέον οἱ του NAT κάνουν ό,τι μπορούν ώστε οἱ πλοιοκτήτες πλοίων μέ ξένες σημαίες νά μήν ασφαλίζουν πλέον ούτε τά πληρώματα τών πλοίων τους: Οἱ μανδρίνοι του NAT άρνοῦνται συγκεκριμένα στοὺς πλοιοκτήτες τό δικαίωμα νά καταγγέλλουν, όποτε θέλουν αὐτοί, τή σύμβαση τήν όποία υπογράφουν μέ τό NAT για τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τους πού υπηρετοῦν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες. ‘Η άρνηση προβάλλεται ακόμη και όταν μεταβιβασθεῖ τό πλοίο, οἱ μανδρίνοι δέ του NAT ύποστηρίζουν ότι οἱ συμβάσεις ασφάλισης πληρωμάτων είναι ένταυσίον διαρκείας, δέχονται όμως τήν καταγγελία τής συμβάσεως έφ’ όσον τό πλοίο ύψώσει ‘Ελληνική σημαία!

‘Η άρνηση του δικαιώματος καταγγελίας

τής συμβάσεως πρὶν συμπληρωθεῖ ένα έτος από τής υπογραφῆς της σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει νά συνεχίσει νά καταβάλει στό NAT εισφορές για ναυτικούς πού δέν θά υπηρετοῦν πλέον στό έν τῷ μεταξύ πωληθέν πλοίο και ταυτόχρονα νά καταβάλει για τό ίδιο χρονικό διάστημα και τήν εισφορά του Νόμου 29 για ένα πλοίο του όποιου δέν έχει πλέον τήν κυριότητα. Και φυσικά, κανένας δέν είναι διατεθειμένος νά πληρώνει κοροϊδιστικά χρήματα έπειδή έτσι άποφάσισαν οἱ μανδρίνοι του NAT και κατά συνέπεια κανένας δέν θά δεχθεῖ έφεξής νά καταστεῖ έρμαιο τής βουλησεως τους πού δέν στηρίζεται ούτε στήν άπλή λογική.

Βεβαίως ή εκτός πραγματικότητας άξίωση τών μανδρινῶν του NAT μπορεί νά περιγραφεί μέ τή μέθοδο τής ύψώσεως τής ‘Ελληνικής σημαίας και τής έν συνεχεία διαγραφῆς του πλοίου από τά ελληνικά νηολόγια, οἱ πλοιοκτήτες όμως δέν θέλουν νά καταφεύγουν σέ «κομπίνες» για νά κάνουν τή δουλειά τους πού απαιτεῖ άλλωστε πρωτίστως ταχύτητα, ή έννοια τής όποιας είναι παντελῶς άγνωστη στό NAT.

Πρέπει νά σημειώσουμε ότι ή έν λόγω άξίωση τών μανδρινῶν του NAT δημιουργεῖ και τό ένδεχόμενο ναυτικοί πού υπηρετοῦσαν σέ συμβεβλημένο πλοίο τό όποιο πουλήθηκε αλλά παρ’ όλα αὐτά εξακολουθοῦν νά καταβάλλονται γι’ αὐτοὺς εισφορές μέχρι ότου συμπληρωθεῖ έτος από τής υπογραφῆς τής σχετικής συμβάσεως νά αναλάβουν στό μεταξύ εργασία σέ κάποιο πλοίο μέ ‘Ελληνική σημαία ή ακόμη και σέ συμβεβλημένο μέ τό NAT όποτε για τά ίδια πρόσωπα τό NAT θά εισπράττει διπλές εισφορές!

Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας τό θέμα πρόκειται νά έλθει πρὸς συζήτηση στό διοικητικό συμβούλιο του NAT. Φυσικά δέν είμαστε σέ θέση νά προεξοφλήσουμε τήν άπόφαση πού θά ληφθεῖ. Πρέπει συνεπῶς νά ύπάρξει ή άμεση και άποτελεσματική παρέμβαση του Υπουργού για νά είναι ή όρθή. Καί για νά μάθουν επί τέλους οἱ μανδρίνοι του NAT ότι δέν μπορούν μέ τίς ενέργειες — όπως στή συγκεκριμένη περίπτωση — ή τίς παραλείψεις τους νά τινάξουν στόν άέρα

τίς προσπάθειες πού καταβάλλονται για νά προσελκυθοῦν τά πλοία στό έθνικό νηολόγιο.

Φ.Π.Α. και Ν. 89/67

Ευνοϊκές ρυθμίσεις για τή Ναυτιλία αναφορικά μέ τίς διαδικασίες εξαγωγῆς έφοδίων και ύλικῶν πού αποστέλλονται στό πλοία και τίς εκπτώσεις και επιστροφές του Φ.Π.Α. για τίς εταιρίες του Ν. 89/67 φέρεται ότι προωθεί τό ύπουργείο Οικονομικών.

‘Η αντίληψη αυτή δημιουργήθηκε σέ σεμινάριο του Συνδέσμου ‘Ανωνύμων ‘Εταιριῶν πού πραγματοποιήθηκε στις 20 Μαΐου μέ θέμα «ή έκταση άπαλλαγῆς από τόν Φ.Π.Α. τών ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων» και εισηγητές τούς κ.κ. Μπεκιάρη και Καλλέργη τής Διευθύνσεως Φ.Π.Α. του ύπουργείου Οικονομικών.

Κατά τή σχετική συζήτηση λοιπόν:

● Προέκυψε ότι τό ύπουργείο Οικονομικών μελετά τήν άποπλοποίηση τής διαδικασίας εξαγωγῆς τών ύλικῶν και έφοδίων πού αποστέλλονται στό πλοία μέσω τών άεροδρομίων μέ τήν έπίδειξη και σφράγιση μόνον του «δελτίου άποστολής».

‘Από εκπρόσωπο ναυτιλιακής εταιρίας πού παρακολούθησε τό σεμινάριο προτάθηκε νά ισχύσει τό ίδιο και για τά ύλικά και έφοδια πού στέλλονται στό πλοία τά όποία βρίσκονται σέ ελληνικά λιμάνια για νά άποφεύγεται ή διαδικασία εκδόσεων ΕΞΕΛ ή όποία είναι και χρονοβόρα αλλά και άπαιτεῖ σημαντική δαπάνη για άμοιβή τών εκτελωνιστῶν, οἱ εκπρόσωποι όμως του ύπουργείου Οικονομικών επιφυλάχθηκαν νά άπαντήσουν επί τής προτάσεως αυτής προκειμένου νά τή μελετήσουν.

● Οἱ εκπρόσωποι του ύπουργείου Οικονομικών ύποστήριξαν ότι οἱ εταιρίες του Ν. 89/67 μπορούν νά τυχουν έκπτωσης και επιστροφῆς του Φ.Π.Α. κατά τή διαδικασία του άρθρου 23 παρ. 2 έδάφιο α’ ακόμη και για τά γενικά τους έξοδα και άνέφεραν ότι έτοιμάζουν σχετική έγκύκλιο ή άπόφαση μέ τήν όποία θά ρυθμίζονται όρισμένα θέματα.

Σημειώνεται ότι έπειδή μέχρι σήμερα ή

γνώμη των αρμοδίων της Οικουμενικής Έφορίας Πλοίων ήταν αρνητική για τις εταιρίες του Ν. 89/67 και για το λόγο αυτόν δεν έχουν υποβληθεί μηνιαίες ή διμηνιαίες καταστάσεις έκπτώσεως και έπιστροφής του Φ.Π.Α., ο εκπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρίας που παρακολούθησε το σεμινάριο ζήτησε να προβλεφθεί στην εγκύκλιο ή απόφαση που πρόκειται να εκδοθεί η δυνατότητα υποβολής δηλώσεων έκπτώσεως αναδρομικά από 1.1.1987, από την ημερομηνία δηλαδή εφαρμογής του Ν. 1642/86 περί Φ.Π.Α.

Παρά το γεγονός ότι η αντιμετώπιση των προτάσεων από τους εκπροσώπους του υπουργείου Οικονομικών ήταν θετική, έμειν θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρξει και παρέμβαση του υπουργείου Ναυτιλίας ώστε να επιταχυνθούν οι σχετικές ρυθμίσεις και δεν αμφισβάλουμε ότι ο Υπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος θα κάνει χωρίς χρονοτριβή ό,τι χρειάζεται εν προκειμένω.

ΤΑ ΠΕΡΙ ΜΠΟΥ'ΥΚΟΤΑΖ

Κάτι όπωσδήποτε δεν πάει καλά σ' αυτόν τον τόπο: Έκείνοι, λόγου χάρη, που ξεσίζουν συστηματικά τα ιμάτιά τους για τις έπεμβάσεις των ξένων στα έσωτερικά μας, ζήτησαν για μία ακόμη φορά την επέμβαση ξένων για να άσκησουν πίεση στην ελληνική κυβέρνηση!

Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από ανακοίνωση των ενώσεων ΠΕΜΕΝ, ΠΕΝΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, τα αυστραλιανά συνδικάτα, έπειτα από υπόκίνησή τους, θα άρχισουν να εφαρμόζουν μποϊκοτάζ εναντίον των ελληνικών πλοίων σε «ένδειξη συμπαράστασης στον άγώνα των Έλλήνων ναυτεργατών και των σωματείων τους για το σταμάτημα των διώξεων» — έννοούν την καταδίκη από δικαστήριο της Χίου όρισμένων ναυτικών για έπεισόδια που είχαν προκαλέσει στη διάρκεια άπεργίας.

Υπάρχει ένα έρώτημα για τις τρεις οργανώσεις, οι όποιες μάλιστα στην ανακοίνωσή τους μιλάνε και για «τή συνετή στάση των αυστραλιανών συνδικάτων»: Πόσες φορές τα αυστραλιανά συνδικάτα ή και τα άλλα στα

όποια καταφεύγουν κατά σύστημα οι δικοί μας και ζήτησαν τη συμπαράστασή τους για την επίλυση δικών τους υποθέσεων ή άκόμη και για την άσκηση πίεσεως στις κυβερνήσεις τους; Και γιατί δεν ζητούν ποτέ και τη συμπαράσταση των συνδικάτων των άνατολικών χωρών;

Υπάρχει όμως και ένα έρώτημα και προς την άλλη πλευρά, δηλαδή των έφοπλιστών και των ναυτικών: Θα άφήσουν άναπάντηση και τη νέα πρόκληση, όπως έγινε και με τις κατηγορίες που είχαν έκτοξευθεί για τα ναρκωτικά; Από το ύποκινούμενο από έδω μποϊκοτάζ των αυστραλιανών συνδικάτων δεν θα ζημιωθούν μόνον οι έφοπλιστές, θα ζημιωθούν έμμεσα αλλά το ίδιο ουσιαστικά και οι ναυτικοί μας άφου κινδυνεύουν να δοούν και τα έλάχιστα πλέον πλοία που βρίσκονται άκόμη στο έθνικό νηολόγιο να αλλάζουν σημαία για να αποφύγουν μελλοντικές περιπέτειες που είναι δυνατόν να προκαλέσουν με τα καμώματά τους οι άνεγκέφαλοι — είναι ό έπιεικέστερος χαρακτηρισμός που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε — συνδικαλιστές.

Τό πρόβλημα, βεβαίως, έπρεπε να άπασχολήσει και την Έλληνική Πολιτεία αλλά οι εκπρόσωποί της έχουν πάντοτε πρό όφθαλμών τό λεγόμενο «πολιτικό κόστος» και δεν κάνουν τό παραμικρό.

ΠΑΛΙ ΤΕΡΤΙΠΙΑ;

Μας καταγγέλλεται ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πιέζονται για την πρόσληψη και ναυτολόγηση ηλεκτρολόγων σε πλοία στα όποια ή μόνη εργασία που κάνουν είναι ή αντίκατάσταση των λαμπτήρων που καταστρέφονται, έπειδή στο ΓΕΝΕ είναι γραμμένοι όρισμένοι έπιδοτούμενοι άνεργοι ηλεκτρολόγοι!

Τό έρώτημα που άνακύπτει από την άξιωση αυτή είναι τί είναι πραγματικά εκείνο τό όποιο έπιδίδει ή Έλληνική Πολιτεία, έάν δηλαδή θέλει να υπάρχει ένα πλοίο στο έθνικό νηολόγιο ή να εξασφαλίσει τη ναυτολόγηση ενός άνέργου, και έπιδοτουμένου έστω, ηλεκτρολόγου ό όποιος, επαναλαμβά-

νομε, τό μόνο που κάνει στο πλοίο είναι να άντικαθιστά τους λαμπτήρες που καταστρέφονται, εργασία που στα σπίτια μας την κάνει ό καθένας μόνος του χωρίς τη βοήθεια ήλεκτρολόγου.

Νά άφήσουμε, λοιπόν, τά τερτίπια κατά μέρος και νά κοιτάξουμε την ουσία, νά κοιτάξουμε νά διατηρήσουμε τά πλοία που έχουν άπομείνει στο έθνικό νηολόγιο και άργότερα, γιατί τώρα άποδεικνύεται ότι δεν μπορούμε, νά προσπαθήσουμε νά επαναπατρίσουμε όλα τά έλληνόκτητα πλοία που νέμονται σήμερα διάφορες ξένες χώρες και όχι ό τόπος που έχει τόση άνάγκη από την συναλλαγματική συνεισφορά της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Και έπειδή μιλάμε για τερτίπια άναφέρουμε, για νά τό πληροφορηθεί και ό κ. Γιαννόπουλος, ότι όπως λέγεται στην Άκτή Μιαούλη, τά τερτίπια κάποιου προξενικού λιμεναρχη τά άμέσως προηγούμενα χρόνια στοίχισαν στο έθνικό νηολόγιο κάπου 320 πλοία!

ΚΑΤΑΔΙΚΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ

Τό Άνώτατο δικαστήριο του Λονδίνου καταδίκασε τό βρεταννικό ναυτεργατικό σωματείο National Union of Seamen (NUS) σε πρόστιμο 150 χιλιάδων λιρών και κατάσχεση της περιουσίας του.

Η άπόφαση αυτή είναι άποτέλεσμα της δικαστικής διαμάχης μεταξύ του ΝUS και του έφοπλιστικού όίκου Ρ & Ο, εναντίον του όποιού τό ΝUS είχε κηρύξει στάση εργασίας σε όλους τους έπιβατικούς λιμένες της χώρας, προκαλώντας την άδυναμία άπόπλου των πλοίων της UK - Sealink θυγατρικής της Sea-Containers Ltd. Η Sealink πέτυχε από τό δικαστήριο την έκδοση διαταγής επαναλήψεως εργασίας, ή δέ παρά ταύτα συνέχισε της άπεργίας θεωρείται παράνομη στη Μ. Βρεταννία, έπειδή άποτελεί περιφρόνηση της δικαστικής άποφάσεως.

Η κυριώτερη περιουσία του ΝUS είναι τό κτίριο της έδρας του στο Λονδίνο. Παράλληλα μέχρις άρσεως της κατασχέσεως χάνει τη διαχείριση των οικονομικών του. Για νά άρθεί ή κατάσχεση θα πρέπει τό Σωματείο νά συμμορφωθεί με την έντολή επαναλήψεως της εργασίας και νά ζητήσει συγγνώμη. Από την πλευρά της ή Sealink έδήλωσε ότι δεν είχε καμμία διάθεση νά στραφεί εναντίον του Union αλλά δεν της άπέμενε άλλη λύση.

Οι ναυτικοί κύκλοι πιστεύουν ότι τό ΝUS άναλαμβάνει έναν πολύ έπικίνδυνο για τό μέλλον του άγώνα, δεδομένου ότι ή Ρ & Ο είναι διατεθειμένη νά δαπανήσει μεγάλα ποσά. Ωστόσο τό Union κάλεσε ήδη τά μέλη του που εργάζονται σε ποντοπόρα και κρουαζιερόπλοια νά σταθούν αλληλέγγυα με τους συναδέλφους τους της άκτοπλοίας. Όλα αυτά δείχνουν ότι για νά έπιτευχθεί ένα κάποιο θετικό άποτέλεσμα στην όλη διαμάχη, θα χρειασθεί πολύς κόπος και χρόνος.

ΜΟΧΛΟΙ ΓΙΑ ΕΚΒΙΑΣΜΟΥΣ

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαπιστώνουν από την καθημερινή πρακτική ότι είναι άνασφαλείς από τις διάφορες διατάξεις νόμων που υπάρχουν στη χώρα μας και από την έρμηνεία που δίδεται κάθε φορά στις διατάξεις αυτές.

Ένα συγκεκριμένο παράδειγμα έτέθη τις ημέρες αυτές ύπ' όψει μας και τό φέρομε στη δημοσιότητα για νά υπάρξουν οι άναγ-

For docking and repairs

up to 100,000 dwt

**OUR MAN
IN PIRAEUS
IS DENIS
BERNARDOS**

**Call him at S.S.R.S. Ltd. 41 33 902
for details of our facilities**



**Versatile Pacific
Shipyards Inc.**

SHIPBUILDERS • SHIP REPAIRERS • GENERAL ENGINEERS
VANCOUVER AND VICTORIA, BRITISH COLUMBIA, CANADA

καίες ρυθμίσεις, γιατί αλλιώς φοβούμεθα ότι κτίζουμε στην άμμο και ότι δεν πρόκειται να αποδώσει ή καταβαλλομένη προσπάθεια για τόν έπαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων.

Συγκεκριμένα, άλλοδαπός ναυτικός που είχε εργασθεί επί διμήνου σχεδόν το 1986 σε ελληνικό πλοίο με τούς όρους και αποδοχές της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως, κατέθεσε το 1988 μήνυση έναντι του πλοιοκτήτη και δύο συνεργατών του γιατί δεν του καταβλήθηκαν οι διαφορές της μισθοδοσίας του που προέκυψαν από τη συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που υπογράφηκε μετά την απόλυσή του από το πλοίο επικαλούμενος τις διατάξεις του άρθρου μόνου του Α.Ν. 690/1945 που προβλέπει ότι

«Πως εργοδότης ή διευθυντής ή επιτετραμμένος ή εκπρόσωπος μη καταβάλλων έμπαροθέσμως εις τούς παρ' αὐτῶν μισθοῦ ἀπασχολουμένους τὰς εις τούτους ὡς ἐκ τῆς σχέσεως ἐργασίας ὀφειλομένας ἀποδοχὰς ἢ πάσης φύσεως χορηγίας, τὰς καθοριζομένας εἴτε ὑπὸ τῆς συμβάσεως ἐργασίας, εἴτε ὑπὸ συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας, τιμωρεῖται ἐπὶ τῇ μηνύσει τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ φυλακίσεως μέχρι τριῶν μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς».

Πρέπει να σημειωθεί ότι βάσει του άρθρου 289 σε συνδυασμό με το άρθρο 291 του Κ.Ι.Ν.Δ. που θεσπίστηκε με τον Νόμο 3816/1958 οι αξιώσεις του πληρώματος παραγράφονται μετά πάροδο ενός έτους που αρχίζει όταν λήξει το έτος κατά το οποίο γεννήθηκε ή απαίτηση και στη συγκεκριμένη περίπτωση ή απαίτηση του εν λόγω ναυτικού έπρεπε να έγερθεί από 1.1 μέχρι 31.12.1987 γιατί την 1.1.1988 υπέπεσε σε παραγραφή.

Παρά ταῦτα, παρά το γεγονός δηλαδή ότι δεν υπήρχε απαίτηση, το δικαστήριο καταδίκασε τόν πλοιοκτήτη σε φυλάκιση και του επέβαλε ταυτόχρονα και χρηματική ποινή και δεν έλαβε καθόλου υπόψη:

Πρώτο, ότι αφού έχει παραγραφεί ή απαίτηση κατά το οικείο άρθρο του ΚΙΝΔ δεν υπάρχει απαίτηση και συνεπώς είναι ανίσχυρη ή διάταξη του Α.Ν. 690/1945 που προϋποθέτει ύπαρκτη απαίτηση, βεβαία και εκκαθαρισμένη.

Δεύτερο, ότι το ποινικό δικαστήριο δεν μπορεί, ούτε άλλωστε είναι αρμόδιο, να εφαρμόσει το αρμόζον στη σύμβαση δικαιο και εν συνεχεία να διαπιστώσει ποιές είναι οι απαιτήσεις του εργαζομένου αφού κανένα έγγραφο προσκομίζεται, εκτός του εγγράφου της μηνύσεως.

Τρίτο, ότι ή μή καταβολή διαφορῶν μισθοδοσίας, συνεπεία μεταγενέστερης υπογραφῆς συλλογικῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, οὐδέποτε μπορεί νά ὀφείλεται σέ ὁλόκληρο ἀφού εἶναι ἀγνωστὴ ή νέα μισθοδοσία κατὰ τόν χρόνο τῆς ἀπολύσεως.

Τέταρτο, ότι εάν ή ετήσια παραγραφή δεν αντιμετωπισθεί σοβαρά από το δικαστήριο ως ἀνυπαρξία ἀπαιτήσεως καὶ ἐφαρμοσθεῖ ή πενταετής παραγραφή του Α.Ν. 690/1945, πλήττονται εὐθέως οἱ συναλλαγές γιατί ὁ ἐργοδότης δέν ἀπαλλάσσεται τῶν τυχόν ὀφειλῶν μετά τήν πάροδο ἑτοῦς ἀλλά μετά ἀπό μία πενταετία.

Πέμπτο, ότι ὁ Α.Ν. 690/1945 ἐκδόθηκε σέ ἀρμονία τῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος πού στό ἄρθρο 250 προβλέπει πενταετή παραγραφή γιά μισθοῦς καὶ ἀποδοχῆς ὑπαλλήλων καὶ ὑπηρετῶν, ἐνῶ ὁ Νόμος 3816/1958 περί ΚΙΝΔ, πολύ μεταγενέστερος τοῦ

690/45, καθιέρωσε τήν ετήσια παραγραφή, ή ὁποία ἀποτελεῖ μία μορφή δικαίου πού ἐξασφαλίζει τήν ἀσφάλεια τῶν συναλλαγῶν.

Ἐκτο, ότι μέ τόν δρόμο τῆς μηνύσεως ὁ μηνυτής δέν ἐξασφαλίζει τήν εἰσπραξη τῶν τυχόν ἀπαιτήσεών του οὔτε βεβαίως τήν ήθική ικανοποίησή του, ἀλλά ἐξασφαλίζει ἐνα μέσον ἐκβίασεως γιά τήν πληρωμή ἀπαιτήσεων πού ἔχουν παραγραφεί καὶ μπορεῖ νά μήν εἶναι οὐσιαστικά καὶ νομικά ὑπαρκτές.

Τό συγκεκριμένο ἀποτέλεσμα τῆς ἐν λόγω ἀποφάσεως εἶναι ὅτι ὁ πλοιοκτήτης θά ἀναγκασθεῖ νά πληρώσει παραγεγραμμένη ἀπαίτηση, δηλαδή ἀπαίτηση πού δέν ὑφίσταται νομικά, γιά νά ἀπαλλαγεί στό Ἐφετεῖο καὶ ἔτσι ἐπιτυγχάνεται ὁ σκοπός τοῦ μηνυτή νά εἰσπράξει παραγεγραμμένη ἀπαίτηση.

Τό συμπέρασμα ἀπό ὅλα αὐτά εἶναι ὅτι πρέπει νά ὑπάρξει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση ή ή ἀποσαφήνιση τῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου 289 τοῦ Ν. 3816/1958 σέ σχέση μέ τόν Α.Ν. 690/1945, ή ή νομοθετική ρύθμιση τοῦ ὅλου θέματος γιά νά μήν γίνονται οἱ δικαστικές ἀποφάσεις μοχλοὶ γιά ἐκβίαση.

ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΑ ... ΚΑΙ ΑΛΛΑ

Πολλά, κατ' άλλους θετικά, κατ' άλλους ἀρνητικά, ἀκούσθηκαν κατὰ τήν περίφημη τηλεοπτική ἐκπομπή, κατὰ τήν ὁποία ὁ Ὑπουργός Ναυτιλίας τῆς πρώτης ναυτιλιακῆς δυνάμεως στόν κόσμο ἦρθε σέ ἀμεση ἐπαφή μέ τό εὐρύ κοινό καὶ ἀπάντησε σέ ποικίλες ἐρωτήσεις, άλλες θετικές, οἱ περισσότερες ὁμως ὑποβουλιαίες, μέ στόχο νά πληγεί καὶ πάλι ή Ἑλληνική ναυτιλία.

Θά σταθοῦμε σέ δύο κατὰ τή γνώμη μας καίρια σημεία, πού ὀπισωδῆποτε ἀφισαν κάτι τό θετικό στό πολυπρόσωπο καὶ κατὰ κανόνα ὄχι ἰδιαίτερα ἐνήμερο κοινό τῆς ἐλληνικῆς τηλεοράσεως.

Τό πρῶτο καὶ βασικότερο, ὁ Ἑλληνικός λαός ἀκούσε γιά πρώτη φορά ἕναν Ὑπουργό Ναυτιλίας νά λέγει μέ ἄρρος ὅτι οἱ Ἑλληνες ἐφοπλιστές προσφέρουν σημαντικό ἔργο πρὸς τήν πατρίδα τους χωρίς νά ζητοῦν ἀνταλλάγματα καὶ ὅτι ὑπῆρξαν, εἶναι καὶ θά παραμείνουν πατριῶτες, προσφέροντας ἀγόγγυστα ὅποτε ή πατρίδα τό ζητήσει.

Τό δεύτερο θετικό, κατὰ τή γνώμη μας, στοιχεῖο προήλθε ἀπό τήν ἐρώτηση τοῦ κ. Νίκου Βερνίκου πρὸς τόν ὑπουργό κ. Εὐάγγελο Γιαννόπουλο σχετικά μέ τό σῆμα πού χρησιμοποιεῖ ἀκόμη τό ἐλληνικό ραδιόφωνο.

Εἶναι πράγματι, καιρός, νομίζουμε, ὅταν ὁ μισός καὶ πλέον πληθυσμός τῆς Ἑλλάδος ζεῖ ἀπό τή Ναυτιλία καὶ τόν Τουρισμό νά ἀλλάξει καὶ τό χαρακτηριστικό σῆμα τῶν δύο προγραμμάτων τῆς ΕΡΤ πού ἀπευθύνονται ἀκόμη, πρὸς τούς λίγους ἐναπομείναντες βουνίσσιους αὐτῆς τῆς χώρας.

PORT ENGINEER

For appointment based at Larak/Hormouz. To supervise maintenance and operation of managed VLCC's. Must have extensive experience of repair and maintenance of steam turbine VLCC's. Early employment desired. Attractive terms with regular home leave facility.

Apply in confidence with full C.V. particulars to:
FLDN - P.O.Box 80076 — PIRAEUS

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Δύσκολον περίοδον διέρχεται καὶ πάλιν ή φορτηγὸς ναυτιλία. Τά σκάφη ἀμεσον ὑφιστάμενα τόν ἀντίκτυπον τῆς περιστολῆς τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀθρόα ἐπαναπλέουν εἰς τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας.

— Ἀλλοῖα πράγματι εἶναι ή σημερινή μορφή τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ ἐταιρική ὀργάνωσις προσαρμόζεται καλύτερον εἰς τήν τόσας ἀπροόπτους διακυμάνσεις ὑφισταμένην ναυτικήν βιομηχανίαν.

— Ἡ πρό τινων ἡμερῶν ἀνακοινωθεῖσα ὑπὸ τῶν Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν νέα κλίμαξ ἀσφαλιστρων πολέμου διὰ τὰς πρὸς τήν Ἰσπανίαν καὶ Κίναν φορτώσεις εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς κρατούσης ἐκεῖ ἐπικινδύνου καταστάσεως διὰ τήν ναυσιπλοΐαν.

— Τήν 26 Μαΐου καθελκύσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Short Brothers Ltd., ἐν Σόντερλαντ, τό πλοῖον «Ἐλένη Κουλουκουνητή», ναυπηγηθέν διὰ λογαριασμόν τῆς ἐταιρίας «Ἀτλαντικός» διευθυνομένης ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου τῶν ἀδελφῶν Κουλουκουνητή. Τήν 30 Μαΐου καθελκύσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Burtisland τό φορτηγόν «Ἀσπασία Νομικοῦ» ναυπηγηθέν διὰ λογαριασμόν τῆς ἐταιρίας «Πέτρος Νομικός» τοῦ Πειραιῶς.

— Διὰ προκηρύξεως τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Δ. Ρεδιάδη, ἐκτίθεται εἰς δημόσιον διαγωνισμόν ή ἐπὶ συμβάσει μετὰ τοῦ ἐλληνικοῦ δημοσίου προνομιακῆ ἀνάληψις τῆς δι' ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων ἐκτελέσεως τῆς συγκοινωνίας Ἑλλάδος — Β. Ἀμερικῆς.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 180/15.6.1938)

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΑ

Μέ ικανοποίηση σημειώσαμε τῆς παροτρύνσεις πού μᾶς ἔκαναν ἀρκετοὶ φίλοι καὶ ἀναγνώστες νά συνεχίσουμε καὶ νά παρουσιάσουμε τακτικότερα μελέτες σχετικά μέ τά στατιστικά στοιχεῖα καὶ ἀναλύσεις πού ἀφορῶν στίς διάφορες κατηγορίες πλοίων τοῦ ἐλληνόκτητου στόλου, ὅπως ή σχετικὴ μέ τά δεξαμενόπλοια πού δημοσιεύθηκε στό τεῦχος τῆς 1ης Ἰουνίου.

ΒΑΣΗ ΤΟ «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ»

Του βουλευτή κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ

Σέ όμιλία μου στό Ναυτικό Μουσείο 'Ελλάδος τόν Μάρτιο του 1980, είχα πει ότι όσον άφορά τήν ώκεανοπόρο ναυτιλία, δέν μπορεί νά γίνει λόγος γιά κοινή εύρωπαϊκή πολιτική άν μιά τέτοια πολιτική δέν συνδυασθεί ταυτόχρονα μέ τήν καθιέρωση από τά κράτη μέλη τής ΕΟΚ



όμοιομόρφου θεσμικού πλαισίου γιά τήν ναυτιλία, πού στήν πράξη σημαίνει όμοιομόρφο σύστημα φορολογίας, ναυτικής έργασίας, διοίκησης ναυτιλίας κτλ. Είχα στήν συνέχεια προτείνει αυτό τό όμοιομόρφο πλαίσιο νά βασισθεί στους έπιτυχημένους στήν πράξη 'Ελληνικούς θεσμούς.

Μέ χαρά έπομένως άκουσα τόν κ. Στ. Γουρδομιχάλη, πρόεδρο τής ΕΕΕ, στό πρόσφατο φόρουμ τών «Ποσειδωνίων» νά ύποστηρίξει στήν όμιλία του ότι τό έλληνικό έπιχειρηματικό know how καί ή 'Ελληνική θεσμική καί τεχνική ύποδομή πρέπει νά άποτελέσουν τήν άφετηρία όποιασδήποτε εύρωπαϊκής ναυτιλιακής συνεργασίας. Όπως όρθά έπισημάνε ό κ. Γουρδομιχάλης, οί εύρω-

παϊκές ναυτιλίες μπορεί νά γίνουν ανταγωνιστικές μόνο άν υιοθετήσουν «τό 'Ελληνικό προηγούμενο» καί κατέληξε μέ τήν πρόταση τής άναβάθμισης του Πειραιά σέ εύρωπαϊκό κέντρο παροχής ναυτιλιακών καί χρηματο-οικονομικών ύπηρεσιών μέ παγκόσμια άπήχηση.

Εύχομαι οί λόγοι του. Προέδρου τής ΕΕΕ καί τά όσα σημαντικά άναφέρουν τά «Ναυτικά Χρονικά» στό τεύχος αυτό νά τύχουν προσοχής όχι μόνο από τους 'Ελληνες ύπηρεσιακούς παράγοντες αλλά καί από τους εύροβουλευτές μας οί όποιοι μετέχουν στίς διαβουλεύσεις διαφόρων όργάνων τής ΕΟΚ γιά τήν διαμόρφωση κοινής πολιτικής στήν ναυτιλία.

Η σύγχυση, σκόπιμη ή όχι, άνάμεσα στα προβλήματα τής ποντοπόρου ναυτιλίας καί έκείνα τής συγκοινωνιακής ναυτιλίας (τακτικών γραμμών καί άκτοπλοϊας) πρέπει κάποτε νά παύσει. Πρέπει οί 'Ελληνες άρμόδιοι, όταν συζητούν θέματα ναυτιλίας στήν ΕΟΚ, νά θέτουν στους έαυτούς των αλλά καί προς τους συνομιλητές των τό έρώτημα γιά ποιά ναυτιλία συζητούν. Γιά τήν ώκεανοπόρο καί τους Cross traders ή γιά τίς τακτικές γραμμές καί τίς Conferences;

Έπίσης τό θέμα τής άναθεώρησης του Κώδικα Τακτικών Γραμμών τής UNCTAD είναι χωριστό κεφάλαιο, καί πρέπει νά μείνει χωριστό κεφάλαιο. Η έπίσημη 'Ελληνική θέση είναι γνωστή καί πάγια από τό 1974 στό θέμα αυτό. 'Ας έλπίσουμε ότι δέν πρόκειται νά αλλάξει.

Οί άξονες γιά μιά κοινή εύρωπαϊκή ναυτιλιακή συνεργασία τέθηκαν έπίσημα από τους έφοπλιστές μας. Θεωρώ τό γεγονός αυτό σημαντικό, άν μή τί άλλο καί διότι ή έπιλογή αυτή είναι ή μόνη σωστή. 'Ας κινηθούμε όλοι, ιδίως κυβέρνηση, εύρωβουλευτές καί παράγοντες τής ναυτιλίας στήν ίδια κατεύθυνση.

Μέ τήν εύκαιρία σπεύδω νά διορθώσω με τόν «δαίμονα» τής φωτοσυνθέσεως πού παρείσφρησε καί εις μέν τόν 'Όμιλο Λάτση δέν άνέφερε δύο πλοία: τό «Πάρης» 362.118 τόν. d.w. του 1975 καί «Πάρης II» 87.325 τόν. d.w. του 1980, άμφότερα ύπό έλληνική σημαία, εις δέ τή περίπτωση του Γκρούπ «Πλειάδες» έκανε τόσα λάθη πού είμαστε ύποχρεωμένοι νά δημοσιεύσουμε άμέσως έν συνέχεια τά πλήρη στοιχεία του στόλου τής τών δεξαμενοπλοίων, πού συνολικά έλέγχει 1.287.694 τόν. d.w.:

«Αίας» Κύπρου, 1972, 259.447 τόν. d.w.
«Αναξ», Κύπρου, 1972, 259.447 τόν. d.w.
«Αραμής» Λιβερίας 1977, 155.505 τόν. d.w.
«Όμπελίξ» 'Ελληνική, 1977, 59.250 τόν. d.w.
«Αζών», Λιβερίας, 1972, 219.277 τόν. d.w.
«Αργος», Λιβερίας, 1974, 219.165 τόν. d.w.
καί «Σιμπέλιους» Παναμά, 1972, 116.053 τόν. d.w.

ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Κύριο χαρακτηριστικό τών έφετεινών «Ποσειδωνίων», κατά κοινή παραδοχή τών ναυτιλιακών κύκλων του Πειραιώς, ή εύθυμη διάθεση 'Ελλήνων καί ξένων πού προκαλούσαν οί διατυπούμενες αισιόδοξες προβλέψεις τόσο γιά τό άμεσο όσο καί τό μεσοπρόθεσμο μέλλον τής άγοράς.

Καί ενώ σχετικά μικρό ύπήρξε τό ένδιαφέρον γιά τό χώρο τής 'Εκθεσης αυτόν καθ' έαυτό, καί αντίστοιχα περιορισμένος ό αριθμός τών έπισκεπτών κατά τίς έκτιμήσεις τών έκθετών, ζωηρότατη ήταν ή κίνηση στό περιθώριο τής έκδηλώσεως. Ναυτιλιακά γραφεία, αίθουσες (καί πισίνες!) ξενοδοχείων γνώρισαν συνθήκες συνωστισμού. Νέες γνωριμίες έγιναν, παλιές έπιβεβαιώθηκαν καί ό Πειραιάς έζησε στιγμές εύφορίας μέ τήν επικράτηση μιās πανηγυριώτικης (μέ τήν καλή έννοια) διάθεσης όπου ή πατροπαράδοτη 'Ελληνική φιλοξενία έφθασε στό άποκορύφωμά της.

Τό μικρό ή περιορισμένο, κατά τήν έκφραση όρισμένων, ένδιαφέρον πού έπιδείχθηκε κατά τήν φετεινή διοργάνωση τών «Ποσειδωνίων» προκάλεσε πολλές σκέψεις άναφορικά μέ τή συχνότητα τής έκθέσεως αυτής. 'Αρκετοί στή διάρκεια της καί κυρίως έκθετες άλλα καί άλλοι διατύπωσαν τήν αντίληψη ότι παρά τό γεγονός ότι τά «Ποσειδωνία» παρέχουν μία μοναδική εύκαιρία γιά τή διεθνή προβολή τής χώρας, θά ήταν χρήσιμο γιά τήν έπιβίωση καί τή διατήρηση του θεσμού νά έπιμκυνθεί ό χρόνος έπαναλήψεως. Γιατί, όπως ύποστηρίχθηκε, οί τεχνολογικές έξελίξεις πού σημειώνονται στό ναυτιλιακό χώρο κάθε δύο χρόνια δέν είναι πλέον

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

133, CECIL STR.
* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188 (6 lines)
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTORS:
GEORGE PILILIS (HELLENE)
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)
TEL: A.O.H. 2514670

σχετικών αποστάσεων και πειθαρχίας που επιβάλλει ή τόσο μικρή αλλά και τόσο δύσκολη κοινωνία του πλοίου μας.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία
Γ.Τ.

Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Αθήνα 25.5.1988

Σημ. Συντ.: Τα στοιχεία του επιστολογράφου είναι γνωστά στα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά δεν δημοσιεύονται κατόπιν επιθυμίας του ή οποία είναι απολύτως εύλογη.

Η ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΠΑΡΕΝΟΧΛΗΣΗ ΟΙΚΕΙΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία δύο επιστολές που έστειλε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο Διευθυντής της Περιφερειακής Διεύθυνσης Υπεραστικών Άνταποκρίσεων Πρωτεύουσας κ. Βασ. Ξιάρχος σε απάντηση σχολίων με τα οποία επισημαινόταν η επανάληψη κρουσμάτων τηλεφωνικής παρενοχλήσεως οικείων ναυτικών μας μετά από τηλεφωνήματα των συγγενών τους από τα πλοία. Ύπενθυμιζουμε ότι συνιστούσαμε στον ΟΤΕ να λάβει τα ενδεικνυόμενα μέτρα ώστε να εντοπισθούν οι παρενοχλούντες και στην αντίληψη αυτή εξακολουθούμε να εμμένουμε — δυστυχώς δεν μπορούν να παρασχεθούν συγκεκριμένα στοιχεία, όπως ζητεί ο κ. Ξιάρχος, οι οικείοι των ναυτικών μας που έχουν παρενοχληθεί διατάζουν να βγούν στο προσκήνιο γιατί φοβούνται — απολύτως εύλογα κατά την αντίληψή μας — ότι τελικά θα βγούν ήθικα ζημιωμένοι. Συνεπώς μόνον ο ΟΤΕ — με τα σχετικά μέσα που διαθέτει — είναι εκείνος που μπορεί να τερματίσει τα περιστατικά παρενοχλήσεως των οικείων των ναυτικών μας.

Στην πρώτη επιστολή του ο κ. Ξιάρχος με ημερομηνία 25.4.88 αναφέρει τα εξής:

Κύριε Διευθυντή,

Αναφερόμενοι στο δημοσίευμα του εγκριτικού περιοδικού σας (άρ. φύλλου 1268/1026 της 1.4.1988) με τίτλο «ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΤΕ» που περιήλθε σε μας στις 19.4.1988, σας παρέχουμε τις ακόλουθες πληροφορίες:

Οι υπάλληλοι του Όργανισμότης μας που εξυπηρετούν τη συνολική παρακτιτική ανταπόκριση εργάζονται με ζήλο και ένθουσιασμό (αλλά και με ιδιαίτερη ευαισθησία, αφού πολλοί απ' αυτούς προέρχονται από τη μεγάλη ναυτική οικογένεια) προκειμένου να προσφέρουν στους ναυτικούς μας τις καλύτερες δυνατές τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες. Η συμπεριφορά τους, εξάλλου, είναι άψογη, όπως αυτό τό έχουν ομολογήσει κατά καιρούς οι καθ' οιονδήποτε τρόπο εξυπηρετούμενοι από τις Υπηρεσίες μας ναυτικοί, άλλ' όπως κι εσείς δέχεστε με τη σχετική σημείωση του συντάκτη σας, που είναι καταχωρημένη στη σελίδα 13 του με αριθμό φύλλου 1248/1007 της 1.6.1987 περιοδικού σας.

Αν κατά τη διεξαγωγή ή γενικότερα τη διαχείριση των ραδιοεπικοινωνιών σημειώθηκε κάποιο περιστατικό ανάρμοστης συμπεριφοράς προς τους ανταποκρινομένους, αυτό τό θλιβερό όπωςδήποτε γεγονός δεν πρέπει κατ' ανάγκην ν' αποδοθεί στους υπαλλήλους μας, αφού διάφοροι άλλοι παρόντες, όπως ανεπιθύμητες και συμπτω-

ματικές συνακροάσεις στο αστικό τηλεφωνικό δίκτυο ή στο ραδιοηλεκτρονικό δίκτυο, παρεμβάσεις των πολυπληθών ραδιοερασιτεχνών στα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα κλπ, μπορούν ν' αποτελέσουν τη γενεσιουργό αίτια στην προκείμενη περίπτωση.

Πάντως, στη διακαή επιθυμία μας να αρθούν οι όποιεςδήποτε αμφιβολίες και να παγιωθούν άριστες σχέσεις και αμοιβαία εμπιστοσύνη μεταξύ των Υπηρεσιών μας και του συναλλασσόμενου μ' αυτές κοινού, παρακαλούμε να μās παράσχετε συγκεκριμένα στοιχεία που να θεμελιώνουν τό βάσιμο των αιτιάσεων, γιά να προβούμε στην περαιτέρω διερεύνηση της υποθέσεως, στον καταλογισμό εύθυνών στην περίπτωση που ήθελεν προκύψει αποδεδειγμένες εύθύνες εις βάρος κάποιου συγκεκριμένου υπαλλήλου μας και στην αύστηρή και παραδειγματική τιμωρία του.

Μέ τιμή
ΒΑΣ. ΞΙΑΡΧΟΣ
Δ/ντής Περιφ. Διοικήσεως

Και ή δεύτερη με ημερομηνία 1.6.88 προσθέτει:
Κύριε Διευθυντή,

Αναφερόμενοι στο δημοσίευμα του εγκριτικού περιοδικού σας (άρ. φύλλου 1270/1028 της 1.5.1988) με τίτλο «ΝΑ ΤΟΥΣ ΕΝΤΟΠΙΣΕΙ Ο ΟΤΕ» και σε συνέχεια της 925.4/435984/25.4.1988 επιστολής μας, σας βεβαιώνουμε ότι ο Όργανισμός μας αποδείξει ξεχωριστή σημασία στην όσο γίνεται καλύτερη εξυπηρέτηση του συναλλασσόμενου με αυτόν κοινού, πολύ δε περισσότερο

όταν τις τηλεπικοινωνιακές του υπηρεσίες προσφέρει στο ναυτικό μας κόσμο. Και τις υπηρεσίες του αυτές φροντίζει πάντοτε να τις προσφέρει με λεπτότητα και ευγένεια που προσιδιάζουν στο κύρος του ΟΤΕ.

Αν παρ' όλα αυτά, σημειώνονται κάποια περιστατικά ανάρμοστης συμπεριφοράς και ένοχλητικά άσφαλώς γιά τούς ανταποκρινομένους, αυτό δε θά πρέπει κατ' ανάγκην να ένοχοποιήσει αποκλειστικά τούς υπαλλήλους μας, αφού και άλλες πιθανότερες αίτίες (εκτός απ' αυτές που αναφέρονται στην άνωτέρω επιστολή μας), όπως ή άνεξέλεγκτη λειτουργία των πολυπληθών παράνομων ιδιωτικών ραδιοσταθμών κλπ., μπορεί να συμμετέχουν στην έκδήλωση παρόμοιων με τό καταγγελλόμενο θλιβερών όπωςδήποτε περιστατικών.

Μέ την έκφραση της ειλικρινούς δυσάρεσκειάς μας γιά την καταγγελλόμενη άθρη συμπεριφορά προς τούς οικείους των ναυτικών και μέ τη διαβεβαίωση πώς ή Υπηρεσία μας είναι διατεθειμένη να επιβάλλει τις πρόστιμες αύστηρότατες κυρώσεις στον υπάλληλο ή στους υπαλλήλους της, στην περίπτωση που ήθελεν προκύψει εις βάρος τους αποδεδειγμένες κατηγορίες, παρακαλούμε και πάλι να μās παράσχετε συγκεκριμένα στοιχεία που θά βοηθήσουν την έρευνά μας, ώστε και ή υπόψη άπαράδεκτη κατάσταση να σταματήσει και ή οποιαδήποτε ύποψία γιά άνάρμοστη συμπεριφορά να παύσει να πλανάται εις βάρος τίμιων και εύσυνείδητων υπαλλήλων.

Μέ τιμή
ΒΑΣ. ΞΙΑΡΧΟΣ

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
MALAYSIA
THAILAND

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

OPERATIONS: G. J. TOPAKAS (HELENE) AOH. 2208682

Jardine Shipping Agencies

Operating throughout the Far East
and now in China



Jardine Shipping Agencies (Hong Kong) Ltd., the only registered foreign shipping company in China, with resident staff at offices in Beijing, Shanghai and Guangzhou linked by a leased line telex system, is able to provide an efficient supervisory services on behalf of shipowners, and operators at all main China ports.

For detailed information please contact:
JARDINE SHIPPING AGENCIES (HONG KONG) Ltd.
38/F., Connaught Centre,
G.P.O. Box 70, Hong Kong
Tel: 5-8439256
Telex: 63652/74145 JMSHA HX
Contact: Mr. Patrick Ng

or our Representative office in Greece
T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.
14, Skovze St.
185 36 PIRAEUS - GREECE
Tel.: 4516.195, 4180.916
A.O.H.: 8010.542, 8084.328
Telex: 213207 GMS GR
Telefax: 4182432
Contact: Mr. T. Giavridis



Ἀφίερωμα

Κοινοτικός στόλος καί Ἑλληνική Ναυτιλία

Η ΤΑΚΤΙΚΗ συνεδρίαση τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου στήν Ἀθήνα καί οἱ συναντήσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μέ τόν Ἑλληνα ὑπουργό Ναυτιλίας καί ἐκροσώπους τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τῶν Ἑνώσεων πού ἐκπροσωποῦν τή ποντοπόρων καί ἐπιβατηγῶν ναυτιλία, τήν ΠΝΟ καί τόν ΟΛΠ, σέ συνδυασμό μέ τίς ποικίλες ἀναφορές τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας γιά τή κοινή ναυτιλιακή πολιτική πού πρέπει νά υἱοθετηθεῖ ἡ Κοινότητα γιά τή βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν στόλων τῶν κρατῶν - μελῶν, οἱ ὁποῖες ἐκφράσθηκαν κατά τίς ἐκδηλώσεις πού πραγματοποιήθηκαν κατά τή διάρκεια τῆς ἐκθέσεως τῶν «Ποσειδωνίων '88», μέ κορυφαία τό Συνέδριο πού ἔλαβε χώρα στίς 9 Ἰουνίου, προσέφεραν τό ἐναυσμα στά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τό ἀφίερωμα αὐτό, σέ μία προσπάθεια νά παρουσιασθεῖ μία ὁλοκληρωμένη εἰκόνα τῆς προόδου πού ἔχει συντελεσθεῖ μέχρι σήμερα, σέ Κοινοτικό ἐπίπεδο, γιά τή δραστηριοποίηση τοῦ στόλου τῶν κρατῶν - μελῶν καί ἰδιαίτερα τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου πού κατέχει τή πρώτη θέση στό χώρο τῆς κοινοτικῆς ναυτιλίας μέ 36% τοῦ συνόλου τοῦ κοινοτικοῦ στόλου, ἤ τό 46% τῆς δυνάμεως σέ ποντοπόρα πλοῖα μεταφορᾶς χύδην ξηρῶν φορτίων καί δεξαμενοπλοίων.

ΣΗΜΕΡΑ, στό χώρο τῆς Κοινότητας ἔχουν τεθεῖ οἱ βάσεις γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνούς προστατευτισμοῦ καί γιά τήν προστασία τῶν φορέων τῶν κρατῶν - μελῶν ἐναντίον σέ ἀθέμιτο ἀνταγωνισμό, μέσα ἀπό τό πλέγμα **τεσσάρων Κανονισμῶν** πού υἱοθέτησε τό Συμβούλιο τῶν Ὑπουργῶν τῆς ΕΟΚ τόν Δεκέμβριο 1986.

Οἱ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ αὐτοί πού **ρυθμίζουν**:

— τήν ἐλεύθερη παροχή ὑπηρεσιῶν στίς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές,

— τίς λεπτομέρειες ἐφαρμογῆς τῶν περί ἀνταγωνισμοῦ διατάξεων τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης στίς θαλάσσιες μεταφορές,

— τήν καταπολέμηση ἀθέμιτων πρακτικῶν καθορισμοῦ ναύλων, καί

— τήν προάσπιση τῆς ἐλευθερίας προσβάσεως τῶν Κοινοτικῶν πλοίων στά διακινούμενα διεθνῶς φορτία, ἀποτελοῦν τό νομικό πλαίσιο γιά τή διαμόρφωση κοινῆς δράσης μέ στόχο νά ἐξουδετερωθοῦν οἱ δυσμενεῖς συνέπειες γιά τό κοινοτικό πλοῖο ἀπό μέτρα καί πρακτικές πού τρίτα κράτη ἐφαρμόζουν γιά προστα-

σία τῶν πλοίων τους, καθώς καί γιά τή διατήρηση τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνιστικοῦ περιβάλλοντος, μέσα ἀπό τό ὁποῖο θά μπορεῖ νά δραστηριοποιηθεῖ ὁ κοινοτικός στόλος.

ΕΥΕΛΠΙΣΤΟΥΜΕ λοιπόν ὅτι, μέσω τοῦ πλέγματος τῶν συμφωνιῶν πού ἔχει ἡ Εὐρωπαϊκή Κοινότητα μέ τό σύνολο σχεδόν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν μπορεῖ νά διαμορφώσει μία εὐρύτερη διεθνή πολιτική καί νά περιφρουρήσει τόν ὑγιή ἀνταγωνισμό στόν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

ΕΛΠΙΖΟΥΜΕ ἀκόμη ὅτι ἡ χώρα μας, ἡ ὁποία ἀναλαμβάνει τήν Προεδρία τῆς Κοινότητας ἀπό 1ης Ἰουλίου, θά καταβάλλει κάθε προσπάθεια πρὸς τήν κατεύθυνση αὐτή.

ΣΤΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ πού ἀκολουθεῖ φιλοξενοῦνται οἱ ἀπόψεις πού ἐκφράσθηκαν ἀπό τόν Ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Εὐάγγελο Γιανόπουλο, τόσο κατά τήν συνάντησή του μέ τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου στίς 2 Ἰουνίου, ὅσο καί στήν ὁμιλία του στό Συνέδριο τῶν Ποσειδωνίων στίς 9 Ἰουνίου. Ἐπίσης ἡ ὁμιλία τοῦ προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν, εὐρωβουλευτή κ. Γιώργου Ἀναστασόπουλου σχετικά μέ τή Ναυτιλιακή Πολιτική τῆς Κοινότητας, καθώς καί οἱ ἐπισημάνσεις τοῦ Προέδρου τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Στάθη Γουρδομιχάλη σχετικά μέ τόν Ἑλληνικό Ἐφοπλισμό στά πλαίσια τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας.

ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ οἱ θετικές προτάσεις πού ἐκφράσθηκαν ἀπό τόν Ἀντιπρόεδρο τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος κ. Βασίλη Κούση στήν σύνοδο τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν, σχετικά μέ τὰ θέματα πού ἀπασχολοῦν τόν ἐλληνικό στόλο στά πλαίσια διαμορφώσεως τῆς κοινοτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί οἱ ἀπόψεις τοῦ Προέδρου τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς κ. Γιώργου Πρασσανάκη σχετικά μέ τή Λιμενική Πολιτική.

ΤΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ μας ὁλοκληρώνεται μέ τίς δύο προτάσεις ψηφίσματος, οἱ ὁποῖες κατατέθηκαν στήν Σύνοδο τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν πού πραγματοποιήθηκε στήν Ἀθήνα ἀπό τόν Εὐρωβουλευτή κ. Λεωνίδα Λαγάκο, μέ θέμα «Ἀσφάλεια στήν Θάλασσα» καί τοῦ Εὐρωβουλευτή κ. Ἀντζέλο Καροσσίνιο γιά τή «Λιμενική Πολιτική τῆς Κοινότητας».

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

**‘Η εισήγηση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Ευάγγελου
Γιαννόπουλου προς την ‘Επιτροπή Μεταφορών του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:**

‘Αποτελεί τιμή για μένα, ή πρόσκληση που μου άπευθύνετε και ιδιαίτερη χαρά το γεγονός ότι θα άπευθυνθώ σέ σας, τούς ανθρώπους που έχετε έκλεγεί και έπιφορτισθεί, από τούς λαούς των Κρατών - Μελών της Κοινότητας, μέ τό καθήκον της άποφασιστικής και άποτελεσματικής συνδρομής του έργου των άλλων Κοινοτικών οργάνων.

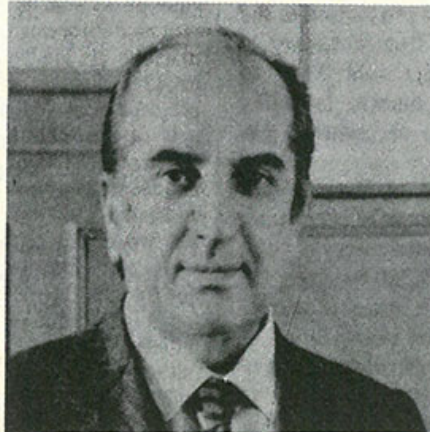
Ειδικά σήμερα, τό καθήκον αυτό είναι ιδιαίτερα βαρύ, άφού σάν κοινός στόχος όλων των Κρατών - Μελών, έχει τεθεί ή Εύρωπαϊκή όλοκλήρωση, προς τό συμφέρον και της Εύρώπης σάν σύνολο αλλά και καθενός κράτους - μέλους χωριστά.

Σάν ειδικοί επί των μεταφορών, γνωρίζετε ότι ό μεγαλύτερος όγκος μεταφορών σέ παγκόσμια κλίμακα έξακολουθεί νά πραγματοποιείται από τή θάλασσα. ‘Όμως ό κοινοτικός στόλος, έχει συρρικνωθεί στό 17% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (Ιούνιος 1987), λόγω της συνεχιζόμενης παγκόσμιας κρίσης, άφού ή κρίση αυτή πλήττει κυρίως στην Κοινότητα. ‘Επίσης γνωρίζετε, ότι ό διεθνής χαρακτήρας της ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, ξεπερνά τά γεωγραφικά όρια της Κοινότητας και ό τι παρά τήν κρίση, τό κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς έξακολουθεί νά είναι τό χαμηλότερο. Δέν πρέπει άλλωστε νά μάς διαφεύγει τό γεγονός, ότι τό μεγαλύτερο τμήμα του είσαγο-εξαγωγικού εμπορίου της Κοινότητας, διεξάγεται διά θαλάσσης.

Τά άνωτέρω, ύπογραμμίζουν τόσο τό ζωτικό ένδιαφέρον που έχουν για την Κοινότητα οι θαλάσσιες μεταφορές όσο και τό μέγεθος των ναυτιλιακών της συμφερόντων, αλλά συγχρόνως καθιστούν σαφές ότι ή ΕΟΚ έχει όχι μόνο καθήκον αλλά και ύποχρέωση τόσο προς τά κράτη - μέλη της, όσο και προς τήν παγκόσμια κοινότητα, νά πάρει μέτρα, προκειμένου νά ξαναπάρει ή Κοινοτική Ναυτιλία τή θέση που της άρμόζει παγκοσμίως.

‘Εχουν αναλυθεί από πολλούς τά αίτια που προκάλεσαν τή μείωση του Κοινοτικού στόλου. ‘Ο προβληματισμός είναι κοινός. Τό συμπέρασμα όμως όλων των αναλύσεων είναι ένα και μοναδικό και σ’ αυτό συμφωνούν όλοι οι άναλυτές. Τό Κοινοτικό πλοίο έχει χάσει τήν ανταγωνιστικότήτά του έναντι των μη Κοινοτικών πλοίων, μέ άλλα λόγια έχει γίνει άκριβότερο. ‘Η πραγματικότητα στην παγκόσμια ναυτιλιακή άγορά δέν είναι καθόλου εύχαιρη για τά κοινοτικά παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. ‘Η φυγή των Κοινοτικών πλοίων προς τις σημαίες εύκολίας συνεχίζεται και οι άναπτυσσόμενες χώρες ξεπέρασαν κιόλας τόν στόχο που είχαν βάλει για τό 1990. Ξεπέρασαν τό 20% της παγκό-

σμιας χωρητικότητας. Ποιά είναι όμως τά άποτελέσματα του Κοινοτικού προβληματισμού; Πού καταλήγουν οι ειδικοί της Κοινότητας και τί μέτρα προτείνουν για τή θεραπεία του κακού. Τουλάχιστον έμεις, δέν γνωρίζουμε συγκεκριμένες προτάσεις, παρά μόνο κάποιες κατ’ άρχήν ιδέες, τις όποιες και δέν θεωρούμε ότι βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση.



‘Αρκετές από τις χώρες-μέλη, στράφηκαν στη λύση των γνωστών παραλήλων νηολογίων, προκειμένου νά περυσώσουν τή Ναυτιλία τους. Μά τά παράλληλα αυτά νηολογία δέν είναι οίονει σημαίες εύκαιρίας; Και αυτή όμως ή λύση είναι προσωρινή. Μπορεί νά συγκρατήσουν μέρος του στόλου τους, τό πρόβλημα όμως παραμένει άλυτο. ‘Εμείς έδώ στην ‘Ελλάδα, είμαστε αντίθετοι μέ τά νηολόγια αυτά και για λόγους άρχης, και γιατί δέν πιστεύουμε ότι μπορούν νά άποτελέσουν τή λύση για τήν άνακαμψη του Κοινοτικού στόλου. ‘Επί πλέον, πιστεύουμε ότι παραβιάζονται τόσο οι περί άνταγωνισμού διατάξεις της Συνθήκης Ε.Ο.Κ., όσο και αυτές περί των κρατικών ενισχύσεων.

Γίνεται πολύς λόγος για τήν ένιαία έσωτερική άγορά και τήν Εύρωπαϊκή όλοκλήρωση. Δέν μπορώ νά μήν άναφερθώ και έγώ σαυτήν γιατί ειδικά στόν τομέα της ναυτιλίας, φοβάμαι ότι γίνεται κάποια σύγχυση. ‘Η έσωτερική άγορά δέν είναι αυτοσκοπός και δέν σχετίζονται τουλάχιστον άπόλυτα, όλες οι πολιτικές των οικονομικών τομέων της Κοινότητας μέ αυτήν. ‘Η έσωτερική άγορά είναι μία έσωτερική ύπόθεση της Κοινότητας μέ σκοπό τή δημιουργία ίσων εύκαιριών και ίσων όρων άνταγωνισμού των Κοινοτικών ύπηκόων, στίς μεταξύ τους οικονομικές σχέσεις, μέσω της άρσης των έμποδίων στην άσκηση των οικονομικών δραστηριοτήτων μεταξύ των χωρών - μελών και της έφαρμογής συνθηκών πλήρους έλευθερου και θεμιτού άνταγωνισμού μεταξύ των ύπηκόων των κρατών - μελών. Αυτό όμως δέν ισχύει στίς θαλάσσιες μεταφορές. ‘Ο-

πως προανέφερα και όπως πολύ καλά γνωρίζετε, ή Ναυτιλία έχει κατ’ άρχήν διεθνή χαρακτήρα και δέν όριοθετείται μόνο από τις μεταξύ των χωρών - μελών οικονομικές σχέσεις. Τά κοινοτικά πλοία προσφέρουν τις ύπηρεσίες τους σέ παγκόσμια κλίμακα και δέν είναι ύπερβολή νά λεχθεί, ότι πάρα πολλά άπ’ αυτά γεννιούνται και πεθαίνουν χωρίς νά προσεγγίσουν σέ κοινοτικό λιμάνι.

Βεβαίως υπάρχουν επί μέρους τομείς και θέματα, όπως π.χ. έλευθερη διακίνηση των ναυτικών, ή κοινωνική προστασία, τά προσόντα των ναυτικών κ.λ.π. τά όποια πρέπει νά ρυθμιστούν στα πλαίσια της έσωτερικής άγοράς, είναι όμως πολύ σημαντικό, νά γίνει συνείδηση στους άσχολούμενους μέ τά Ναυτιλιακά πράγματα, ότι άν θέλουμε νά βγει ή Κοινοτική Ναυτιλία από τήν κρίση που περνά, πρέπει νά ρίξουμε τό βάρος προς τήν ένίσχυση της άνταγωνιστικότητας του Κοινοτικού πλοίου έναντι των άνταγωνιστών του και όχι σέ κοντόφθαλμες ρυθμίσεις ένδοκοινοτικού χαρακτήρα. Τέτοιες ρυθμίσεις, ένδεχομένως, θα θεραπεύσουν προσωρινά τήν κατάσταση, όχι όμως όλης της Κοινοτικής Ναυτιλίας, αλλά μερικών μόνο ναυτιλιών, σέ βάρος και τό νομίζω αυτό, σέ βάρος των άλλων, ένώ τό πρόβλημα της επίβωσης της Κοινοτικής Ναυτιλίας σάν συνόλου, θα παραμένει.

Πρέπει όμως νά άναγνωρίσουμε ότι έχει γίνει μία πάρα πολύ καλή άρχή προς τή σωστή κατεύθυνση και αυτή είναι ή ύιοθέτηση από τό Συμβούλιο Ε.Κ. τόν Δεκέμβριο του 1986, των τεσσάρων κανονισμών που έχουν τεθεί έδώ και ένα χρόνο σέ έφαρμογή και άποτελούν τά θεμέλια της Ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας. Οι κανονισμοί αυτοί, όριοθετούν πάρα πολύ σωστά, τήν Ναυτιλιακή Πολιτική της Κοινότητας έναντι των τρίτων άνταγωνιστών της. ‘Ο προστατευτισμός των άναπτυσσόμενων χωρών όχι μόνο δέν ύπεχώρησε μετά τήν έπιτυχία του στόχου του 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας, αλλά αντίθετα συνεχίζεται καλύπτοντας όλους τούς τομείς των θαλασσίων μεταφορών. ‘Ενώ κατ’ άρχήν ένδιαφέροντο για τις τακτικές γραμμές, έδώ και μερικά χρόνια έφαρμόζουν προστατευτικά μέτρα και στίς χύμα μεταφορές. Οι τέσσερις λοιπόν κανονισμοί άποσκοπούν στη σωστή κατεύθυνση, στην καταπολέμηση δηλ. του προστατευτισμού που άσκοούν οι τρίτες μη Κοινοτικές και κυρίως άναπτυσσόμενες άνταγωνίστριές μας χώρες. ‘Ελευθερία πρόσβασης στα φορτία, κατάργηση των διμερών συμφωνιών κατανομής φορτίων, καταπολέμηση των άθέμιτων πρακτικών στόν καθορισμό των ναύλων και έφαρμογή των περί άνταγωνισμού κανόνων της Συνθήκης ΕΟΚ στίς Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, που είναι τά άντικείμενα των κανονισμών αυτών, άποτελούν σαφώς «έπιθετική» πολιτική έναντι των μη Κοινο-

τικών Ναυτιλιών που δεν σέβονται και δεν εφαρμόζουν την παραδεκτή από όλους τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς καθώς και από τη μέχρι διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, άρχη του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Η σωστή εφαρμογή των κανονισμών αυτών πρέπει να αποτελέσει το κύριο μέλημα της Κοινότητας, προκειμένου να εκτιμηθούν σωστά τα αποτελέσματά τους στον Κοινοτικό στόλο. Εκτός αυτού όμως η μη σωστή εφαρμογή τους, θα έχει δυσανάλογες επιπτώσεις στα κράτη - μέλη. Όταν αποφασίζεται π.χ. η κατάργηση των διμερών συμφωνιών κατανόησης φορτίων, αρχίζοντας από τη σταδιακή προσαρμογή του στα Κοινοτικά πλαίσια, δεν είναι σωστό αλλά ούτε και εξυπηρετεί την Κοινοτική πολιτική ή συνέχιση της πολιτικής αυτής, με τη σύναψη νέων διμερών συμφωνιών από τα κράτη - μέλη. Επί πλέον, δε, αποτελεί και σαφή παραβίαση του Κοινοτικού κεκτημένου από τις χώρες - μέλη που εξακολουθούν να παίρνουν τέτοια μέτρα.

Ένα από τα θέματα που απασχολεί εδώ και χρόνια την Κοινότητα είναι ο Κώδικας συμπεριφοράς των τακτικών γραμμών, που ανήκουν στις Conferences. Έδώ, πρέπει να τονιστούν μερικές σημαντικές λεπτομέρειες, γιατί το θέμα αυτό θα μας απασχολήσει και πάλι το φθινόπωρο του 1988, όποτε θα πραγματοποιηθεί στη Γενεύη, Διεθνής Διάσκεψη για την αναθεώρηση του Κώδικα. Κατ' αρχήν δεν πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός ότι ο Κώδικας είναι οργανο σαφώς προστατευτικού χαρακτήρα αφού προβλέπει κατανομή των φορτίων που μεταφέρονται από τις Conferences, σε αντίθεση με την πάγια Κοινοτική πολιτική που έχει σαφώς φιλελεύθερο προσανατολισμό. Επίσης, σημαντικό είναι το γεγονός, ότι ο Κώδικας τέθηκε σε ισχύ, το 1983, μετά την κύρωση του από δύο κοινοτικές χώρες, την Όλ-

λανδία και τη Γερμανία και μετά ακολουθήσαν και άλλες Κοινοτικές χώρες (Αγγλία - Γαλλία - Βέλγιο - Ιταλία).

Η Ελλάδα δεν έχει κυρώσει τον Κώδικα, για λόγους κυρίως άρχης και αυτού το στάδιο, ενόψει δηλαδή μιάς αναθεωρητικής διάσκεψης, δεν κρίνουμε σκόπιμο να προχωρήσουμε στην κύρωσή του. Νομίζω όμως ότι τόσο οι χώρες - μέλη που τον έχουν κυρώσει, όσο και αυτές που δεν τον έχουν κυρώσει, πρέπει να καταβάλλουν όλες τους τις προσπάθειες, ώστε το νέο όργανο που θα προκύψει από την αναθεωρητική διάσκεψη, να έχει λάβει υπόψη του και να είναι «σύννομο» τόσο με το υπάρχον τώρα πιά Ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο της Κοινότητας, όσο και με τις πάγιες αρχές της Συνθήκης Ε.Ο.Κ., περί ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και τη μη λήψη προστατευτικών μέτρων.

Είναι καθήκον μας λοιπόν σαν Κοινότητα αλλά και στα πλαίσια του ΟΟΣΑ του οποίου όλοι είμαστε μέλη, να υπερασπιστούμε αυτούς τους τομείς των θαλασσίων μεταφορών και να μην ενδώσουμε σε πιέσεις, ούτε για τη νομιμοποίηση του προστατευτισμού που ασκείται από μη Κοινοτικές χώρες, ούτε για την επέκτασή του σε τομείς όπως οι προαναφερόμενοι, που μέχρι τώρα έχουν αναγνωρισθεί από όλα τα Διεθνή όργανα που ασχολούνται με τη Ναυτιλία, ότι πρέπει να παραμείνουν κάτω από ελεύθερο και ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Όταν τον Δεκέμβριο του 1986, το Συμβούλιο Ε.Κ. υιοθέτησε την Κοινή Ναυτιλιακή πολιτική, ταυτόχρονα κάλεσε με ψήφισμα την Ε. Επιτροπή, να υποβάλει και συμπληρωματικά μέτρα, για την ολοκλήρωση της πολιτικής αυτής. Μέχρι τώρα, η Ε. Επιτροπή δεν έχει υποβάλλει κανένα σχέδιο συγκεκριμένων μέτρων και το μόνο που γνωρίζουν τα κράτη - μέλη και αποτελεί κατ' αρχήν

αντικείμενο συζητήσεων, είναι κάποιες πρώτες ιδέες και πιθανές προσεγγίσεις στο θέμα, κάτω από το γενικό πλαίσιο και τίτλο, θετικά μέτρα. (Positive Measures).

Μερικές, κυρίως βόρειες χώρες, προσβλέπουν σε ρυθμίσεις μέσα στο εσωτερικό της Κοινότητας, επικαλούμενες το πνεύμα της ενιαίας Ευρωπαϊκής πράξης. Σαν στόχο, έχουν την εξομείωση των επιπέδων της ανταγωνιστικότητας των Κοινοτικών στόλων. Έτσι, τάσσονται υπέρ των οικονομικών ενισχύσεων στη ναυτιλιακή επιχείρηση. Εμείς πιστεύουμε, ότι θα πρέπει κατ' αρχήν να επιτευχθεί μία γενικότερη έναρμόνιση και συνοχή μεταξύ των οικονομιών και των βιοτικών επιπέδων όλων των κρατών - μελών της Κοινότητας και μετά να προχωρήσουμε στην υιοθέτηση μέτρων, όπως τα ανωτέρω και μάλιστα στον ιδιόμορφο τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Μέσα στο γενικό αυτό πλαίσιο, έχουν γνωστοποιηθεί στα κράτη - μέλη, από την Ε. Επιτροπή και κάποιες ιδέες για τη ρύθμιση των κρατικών ενισχύσεων, επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων κ.λ.π. Στο θέμα αυτό είμαστε απόλυτοι. Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 92 και επόμενα της συνθήκης ΕΟΚ που θέτει συγκεκριμένους περιορισμούς, χωρίς παρεκκλίσεις. Τουλάχιστον εμείς, δεν είμαστε διατεθειμένοι να συμφωνήσουμε, με προτάσεις για άνοχη από την Κοινότητα, κρατικών ενισχύσεων προς τις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν θα είναι σύμφωνες με τα ανωτέρω άρθρα της Συνθήκης.

Αποτελεί σαφή παραβίαση της Συνθήκης, ή χωρίς περιορισμούς χρηματοδότηση της Ναυτιλίας, από όρισμένα κράτη - μέλη που έχουν τέτοιες δυνατότητες, γιατί έτσι ανατρέπονται οι συνθήκες του ανταγωνισμού μεταξύ των

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

κοινοτικών στόλων. Τά κράτη - μέλη που δεν έχουν δυνατότητες χρηματοδότησης της Ναυτιλίας τους τί θα κάνουν; Ποιός θα πληρώνει για αυτούς;

Οί αρμόδιοι στην Κοινότητα, πρέπει να αντιμετωπίσουν τό θέμα με μεγάλη προσοχή. Παροτρύνσεις όπως αυτή για στροφή στην προτίμηση των Κοινοτικών πλοιοκτητών σε μοντέρνα, πλήρως εξοπλισμένα τεχνολογικά πλοία, είναι σωστές, αλλά δεν νομίζω ότι μπορούν να λύσουν τό πρόβλημα. Άρκετοί Κοινοτικοί πλοιοκτήτες, κυρίως κρατών - μελών που έχουν τή δυνατότητα κρατικών ενισχύσεων, έχουν ήδη στραφεί προς αυτή τήν κατεύθυνση. Η Κοινότητα όμως, πρέπει να λάβει υπόψη της ότι οί χρηματοδοτικές δυνατότητες διαφέρουν στα κράτη - μέλη και σε όρισμένα αυτά ή υπάρχουν πολύ περιορισμένες τέτοιες δυνατότητες, ή δεν υπάρχουν καθόλου, ώστε να καλύψουν τις μεγάλες επενδύσεις που απαιτούνται για αυτά τά πλοία. Πρέπει λοιπόν να προτείνει συνολικά μέτρα, που θα λαμβάνουν υπόψη τόσο τις περί ανταγωνισμού διατάξεις της Συνθήκης, όσο και

αυτές περί κρατικών ενισχύσεων.

Συμπερασματικά θα μπορούσα να πω, ότι ή Κοινοτική ναυτιλία, βρίσκεται τά τελευταία χρόνια, συνεχώς αντιμετώπιση, με προβλήματα. Διεθνής Ναυτιλιακή κρίση και όλοένα αυξανόμενος προστατευτισμός τρίτων χωρών, είναι τά κυριότερα. Ό στόχος όμως στον όποιο πρέπει να στραφεί ή Κοινότητα είναι φανερός. Τά θεμέλια της ναυτιλιακής πολιτικής έχουν μπει πολύ σταθερά, με τήν υιοθέτηση των τεσσάρων κανονισμών που ανέφερα στην αρχή. Η συμπλήρωση και ίσχυροποίηση της πολιτικής αυτής, που σε τελευταία ανάλυση διασφαλίζει όχι μόνο τά συμφέροντα των πλοιοκτητών και των φορτωτών αλλά και των ναυτεργατών και αυτά άκόμα του Εύρωπαιού καταναλωτή, θα επιτευχθεί άφενός με τήν σωστή εφαρμογή των Κανονισμών, άφετέρου δέ με τή λήψη συμπληρωματικών μέτρων προς τήν ίδια κατεύθυνση, δηλαδή τήν βελτίωση της ανταγωνιστικότητας όλων των Κοινοτικών πλοίων έναντι των τρίτων μή κοινοτικών πλοίων και όχι με τήν βελτίωση κάποιων Κοινοτικών στό-

λων σε βάρος των υπόλοιπων. Τά συγκεκριμένα μέτρα που θα προταθούν από τήν Ε. Έπιτροπή πρέπει να είναι προς αυτήν τήν κατεύθυνση και νομίζω ότι έκφράζω και τά δικά σας αίσθήματα, αν πω ότι τά περιμένουμε όλοι με ανυπομονησία.

Βεβαίως και στίς μεταξύ των κρατών - μελών σχέσεις, επιβάλλεται να συνεχιστούν οί προσπάθειες για όμοιόμορφες ρυθμίσεις, αλλά τά βήματα έδώ πρέπει να είναι προσεκτικά και συνετά ώστε να άποφευχθούν άδιέξοδα και κλυδωνισμοί.

Τέλος, ένόψη όχι μόνο της αναλήψεως της προεδρίας από τή χώρα μου, αλλά και των συζητήσεων που θα συνεχιστούν σε όλα τά Κοινοτικά όργανα και μετά τήν Έλληνική Προεδρία, μπορώ να σας διαβεβαιώσω, ότι ή Έλληνική αντιπροσωπεία, θα συνεχίσει όπως πάντα να συμμετέχει σαυτές ενεργά και έποικοδομητικά, με στόχο τις άνωτέρω κατευθύνσεις.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

‘Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Κοινότητας

Του Εύρωβουλευτή κ. Γ. Ν. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ, προέδρου της Έπιτροπής Μεταφορών του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Η συζήτηση αυτή, για τήν κοινοτική πολιτική πραγματοποιείται σε ώρα που μπορούμε λιγότερο πιά να μιλάμε για κρίση, στην παγκόσμια ναυτιλία. Περισσότερο από ένα χρόνο τώρα ή αγορά ανέκαμψε και ή κοινοτικών συμφερόντων ναυτιλία έσπευσε να άξιοποιήσει τήν εξέλιξη αυτή. Η έλληνόκτητη ναυτιλία εύρέθει στην πρωτόπορεία και όρισμένες έπισκοπήσεις υποδεικνύουν ότι με 84 εκατ. τόννους d.w. άνέκτησε τήν κυρίαρχη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία.

Όπως όμως κι αν εκτιμήσουμε τήν εξέλιξη αυτή — και ύστερα από μιά παρατεταμένη κρίση, οί Έλληνες πλοιοκτήτες δεν μπορούν ίσως να άποκρύψουν τήν ύπερηφάνειά τους γιατί κατόρθωσαν να ξεπεράσουν πολλές άπ’ τις δυσχέρειες που οί ανταγωνιστές τους από πολύ ίσχυρότερες χώρες δεν μπόρεσαν ν’ αντιμετωπίσουν —, σε εύρωπαϊκό επίπεδο δεν είναι δυνατό να χαίρουμε.

Γιατί, αν ή κρίση για τήν παγκόσμια ναυτιλία σταμάτησε, ή κρίση για τή ναυτιλία με τις σημαίες των κρατών - μελών της Κοινότητας άμείωτη συνεχίζεται. Τό 1980 οί στόλοι τους υπό τις σημαίες αυτές αντιπροσώπευσαν περισσότερο από 29% του παγκόσμιου τοννάζ, τό 1987 λιγότερο από 17%. Τά τελευταία δύο χρόνια ειδικότερα είχαμε τήν άπονηολόγηση δύο κατά μέσον όρο πλοίων καθημερινά από τό κοινοτικά νηολόγια. Καί είναι κατ’ έξοχή συζητήσιμο αν ή

σημερινή έλληνική κυβέρνηση μπορεί να άντλει παρηγοριά από τό γεγονός ότι μέσα σ’ αυτή τήν έπταετία ό υπό έλληνική σημαία έμπορικός στόλος μειώθηκε περίπου κατά τό ήμισυ, ενώ ό βρετανικός κατά 70%.

Ό ρυθμός της άπονηολογήσεως έπιβραδύνθηκε ίσως κάπως τούς τελευταίους αυτούς μήνες. Άλλ’ ή τάση της φυγής άπ’ τις κοινοτικές σημαίες δεν άνετράπει. Καί δεν μπορούμε στό σημείο αυτό να άποφύγουμε τό έρώτημα: Πόσο σημαντική είναι για τήν Κοινότητα ή διατήρηση ενός στόλου υπό τις σημαίες των κρατών - μελών της; Είναι πραγματικά ή διατήρηση αυτή άναγκαία; Δεν μπορούν οί στόλοι με τις σημαίες των κρατών - μελών ν’ αναπληρωθούν από στόλους κοινοτικών συμφερόντων;

Οί άπαντήσεις στό έρώτημα αυτό μπορεί να διαφέρουν, άλλ’ ή άποψη της πλειοψηφίας είναι σαφής: Ός πρώτη έμπορική δύναμη στον κόσμο, με έξωτερικό έμπόριο 600 δισεκ. δολλαρίων τον χρόνο, που καλύπτει περισσότερο από 20% των παγκοσμίων εισαγωγών και εξαγωγών (τό 95% των εξαγομένων και εισαγομένων προϊόντων μεταφέρεται διά θαλάσσης, ενώ από τή θάλασσα διεξάγεται και τό 35% του ένδοκοινοτικού έμπορίου), ή Κοινότητα έχει άνάγκη ένός αξιόλογου έμπορικού στόλου.

Τόν χρειάζεται για να εξασφαλίζει τήν άνεξαρτησία της, για να είναι σε θέση, να έπηρεάζει τό κόστος και τήν ποιότητα στη μεταφορά αγαθών, για να

έπικουρείται άμυντικά σε περίοδο έντάσεως ή πολέμου, για να συμβάλει στό ίσοζύγιο και στην άπασχόληση, για να παρέχει εργασία στίς συγγενείς προς τή ναυτιλία βιομηχανίες, για να χρησιμοποιεί τά εύρωπαϊκά λιμάνια, που είναι άνάμεσα στα μεγαλύτερα στον κόσμο. Οί περισσότερες άπ’ τις ναυτασφαλιστικές έταιρίες βρίσκονται στην Εύρώπη και ή κατάσταση ως προς τά τραπεζικά ιδρύματα δεν είναι που διαφορετική. Ό κοινοτικών συμφερόντων στόλος, επί του όποιου τά κράτη - μέλη δεν άσκοούν πλήρη έλεγχο, δεν μπορεί να έκπληρώσει όλες αυτές τις άποστολές.

Άπό τήν έκτίμηση αυτή πηγάζουν ή άνησυχία για τή μείωση των στόλων όλων των κρατών - μελών και τό ζωνρό ένδιαφέρον για τή συζήτηση ως προς τά κοινοτικά μέτρα ενισχύσεώς τους.

Οί ναυτιλιακές μεταφορές παραδόξως ήταν ό τελευταίος τομέας στον όποιο έπιδώχθηκε μιά κοινή πολιτική και ό πρώτος που άπόκτησε ένα πυρήνα κοινής πολιτικής, με τήν υιοθέτηση από τό Συμβούλιο των Υπουργών των τεσσάρων Κανονισμών τό Δεκέμβριο του 1986.

Η άρχική, καθυστέρηση πρέπει να συνδεθεί με τή διατύπωση της Συνθήκης της Ρώμης. Η Συνθήκη έπέβαλε όμοφωνία για τήν αντιμετώπιση των θεμάτων της πολιτικής των θαλασσίων και έναερίων μεταφορών και δεν κατέστησε σαφές αν οί γενικοί της κανόνες έφαρμόζονταν και στους δύο αυτούς

τομείς. Τό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο έκλη-
θει νά καλύψει τό κενό. Καί μέ τήν από-
φασή του στήν υπόθεση 167/73, πού ά-
ναφερόταν στή γαλλική νομοθεσία πού
περιόριζε τό δικαίωμα άπασχολήσεως
σέ γαλλικά πλοία μονάχα σέ γαλλικής
έθνικότητας ναυτικούς, τό Δικαστήριο
καθόρισε ότι οί γενικές άρχές τής Συν-
θήκης ίσχυαν καί στίς θαλάσσιες καί έ-
ναέριες μεταφορές, κατά τόν ίδιο τρό-
πο πού εφαρμόζονταν καί στους άλ-
λους τομείς τών μεταφορών.

Άλλά, ποιές είναι οί γενικές άρχές
τής Συνθήκης; Κατά τήν άποψη τών νο-
μικών ύπηρεσιών τής Κοινότητας, περι-
λαμβάνουν τήν άρχή τής έλευθερίας κυ-
κλοφορίας τών αγαθών, ύπηρεσιών καί
κεφαλαίων, τήν άρχή τής έλευθερίας έγ-
καταστάσεως τών φυσικών καί νομικών
προσώπων καί τήν άρχή του έλευθερου
καί θεμιτού άνταγωνισμού.

Η τελευταία αυτή άρχή αποτέλεσε
τή βάση τής ναυτιλιακής πολιτικής τής
Κοινότητας, στήν πρώτη της φάση. Καί
ήταν τούτο έναρμονισμένο μέ τή φιλο-
σοφία τής Συνθήκης τής Ρώμης, πού
δέν μεταβλήθηκε τό μόνο πού άλλαξε
μέ τήν Ένιαία Εύρωπαϊκή πράξη, ήταν ή
διαδικασία λήψεως αποφάσεων, καθώς
ή όμοφωνία άντικαταστάθηκε από τήν
αύξημένη πλειοψηφία, μέ μίαν έλληνική
επιφύλαξη τής όποίας ή βασιμότητα έ-
ξακολουθεί άκόμη νά τίθεται υπό συζή-
τηση.

Στήν πράξη, ώστόσο, τά πράγματα έ-
ξελίχθηκαν διαφορετικά καί δέν θάπρε-
πε νά τό άποκρύψουμε. Η Συνθήκη δέν
έμπόδισε τήν Κοινότητα νά αναπτύξει
προστατευτικές πολιτικές σέ διάφο-
ρους τομείς όπως, γιά παράδειγμα τήν
Κοινή Άγροτική πολιτική ή τήν πολιτική
στίς έξωτερικές οικονομικές σχέσεις —
μέ κοινό έξωτερικό δασμολόγιο γύρω
στό 10%, στό όποιο θάπρεπε νά προ-
στεθεί καί τό κόστος μεταφοράς, μέ ά-
ποτέλεσμα οί κοινοτικοί βιομήχανοι νά
έκκινούν μέ διαφορά 15%- 20% έναντι
τών μή κοινοτικών άνταγωνιστών τους
— ή τή ναυπηγική βιομηχανία, μέ έπιδο-
τήσεις από τούς προϋπολογισμούς καί
τής Κοινότητας καί τών κρατών
μελών.

Έάν ή ναυτιλιακή πολιτική δέν έπη-
ρεάσθηκε από άνάλογα έκτιμήσεις του-
το δέν θάπρεπε νά άποδοθεί στήν από-
φασή γιά τήν όλοκλήρωση μέχρι τέλους
του 1992 τής ενιαίας έξωτερικής άγο-
ράς, μέ τήν κατάργηση τών συνόρων
μέσα στήν Κοινότητα καί τήν ένδυνάμω-
ση του άνταγωνισμού. Η ναυτιλία, έν
τούτοις, μέ τόν διεθνή της χαρακτήρα,
δέν έγνώρισε ποτέ παρόμοια σύνορα.
Χρειάσθηκε πάντα νά άντιμετωπίσει ί-
σχυρό άνταγωνισμό σέ παγκόσμια κλί-
μακα καί τό 1992 δέν πρόκειται νά μετα-
βάλει αυτή τήν προοπτική.

Ο έξωτερικό αυτός προσανατολι-
σμός τής ναυτιλίας χαρακτηρίζει καί
τούς Κανονισμούς του 1986, μέ δύο άπ'
τους όποιους ή Κοινότητα έπεδίωξε νά
άμυνθεί άπέναντι του προστατευτισμού
τών τρίτων. Τά όρια μεταξύ άμυντικών
ένεργειών καί του προστατευτισμού
δέν είναι ώστόσο πάντοτε πολύ ευδιά-
κριτα. Ποίος μπορεί νά πείσει τούς άλ-
λους ότι δέν καταφεύγει καί ό ίδιος σέ
προστατευτικά μέτρα γιά νά άμυνθεί ά-
πέναντι του προστατευτισμού τών τρί-
των;

Από τούς ίδιους Κανονισμούς δέν ά-
πόσιάζουν, άλλωστε, από τήν άλλη
πλευρά, καί καθαρά προστατευτικά
στοιχεία. Δύσκολα θά μπορούσε κανείς
νά ύποστηρίξει ότι οί διασκέψεις τακτι-
κών γραμμών (conferences), όσοδήποτε
κι άν είναι αναγκαίες, γιά τή ναυτιλία ό-
ρισμένων κοινοτικών χωρών καί όποια
κι άν παρουσιάζουν πλεονεκτήματα, έ-
χουν όποιαδήποτε σχέση μέ τήν άρχή
του έλευθερου καί θεμιτού άνταγωνι-
σμού. Τήν παραβιάζουν άσυζητητέ καί
τό γεγονός ότι τό Εύρωπαϊκό Κοινοβού-
λιο, μέ τόν όμιλητή σας ως εισηγητή, ύ-
ποχρέωσε τό Συμβούλιο νά υίοθετήσει
ως βάση καί τό άρθρο 86 τής Συνθήκης
καί νά άνοίξει έτσι κάπως αυτές τίς τύ-
που καρτέλ διασκέψεις, τίς κατέστησε
μονάχα πιό άνεκτές.

Γνωρίζουμε όλοι φυσικά ότι δέν ζού-
με σ' ένα ιδιόωδη κόσμο. Καί πρίν κα-
ταγγείλουμε τόν προστατευτισμό τών
άλλων, πρέπει νά λάβουμε ύπόψη τά
προστατευτικά στοιχεία πού ύπάρχουν
στή δική μας πολιτική, τίς τάσεις προ-

στατευτισμού ή τούς πειρασμούς πού ύ-
φίστανται σέ όρισμένες άπ' τίς δικές
μας χώρες τής Κοινότητας.

Αυτοί είναι οί βαθύτεροι λόγοι, γιά
τούς όποιους ύπήρξε τόσο δύσκολο νά
διαμορφώσουμε μία κοινή ναυτιλιακή
πολιτική στήν ΕΟΚ. Καί άν δέν είχε με-
σολαβήσει ή κρίση πού έπληξε τόσο
σκληρά καί τήν κοινοτική ναυτιλία καί ή
βρετανική προεδρία δέν είχε έπιδείξει
εύελιξία καί διάθεση συμβιβασμού, δέν
θά είχαμε φθάσει ούτε στους Κανони-
σμούς του Δεκεμβρίου 1986. Άλλ' ό
πρώτος αυτός πυρήνας μιάς κοινής
ναυτιλιακής πολιτικής δέν θάπρεπε νά
μάς κάνει νά λησμονούμε ότι επί χρόνια
ή Κοινότητα άπλώς παρακολουθούσε
τήν κρίση νά κορυφώνεται, χωρίς νά άν-
τιδρά καί ότι κι όταν άρχισε νά διαμορ-
φώνει μία πολιτική ώφειλε νά γνωρίζει
ότι ή πολιτική αυτή δέν θά άπέτρεπε
τήν άπονηολόγηση. Ός εισηγητής του
Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου είχα διατυ-
πώσει τήν έκτίμηση αυτή καί τά γεγονό-
τα τήν έπιβεβαίωσαν.

Υπάρχει τώρα μία γενικότερη συναι-
νεση μέσα στήν Κοινότητα ότι οί τέσσε-
ρις Κανονισμοί άντιπροσωπεύουν ένα
έπιτυχές πρώτο βήμα, άν καί ή συνάινε-
ση άπουσιάζει ως προς τήν έρμηνεία
καί τόν τρόπο τής εφαρμογής τους. Καί
ύπάρχει άκόμη μία δέσμευση ως προς
τόν έλευθερο καί θεμιτό άνταγωνισμό,
που συνάδει μέ τήν άρχή τής έλευθε-
ρίας του έμπορίου, τήν όποία καθιέρω-
σε ή Συνθήκη τής Ρώμης. Οί δύο αυτοί
παράγοντες δέν άρκεσαν, ώστόσο, γιά
νά μάς κατευθύνουν προς τή δεύτερη
φάση τής κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Όταν τό Συμβούλιο ψήφισε τούς Καν-
ονισμούς, έθεσε τήν έμφασή στήν ά-
νάγκη νά μειωθούν οί άνισότητες στό
κόστος λειτουργίας μεταξύ τών κοινοτι-
κών στόλων καί τών ξένων άνταγωνι-
στών τους. Καί ανατέθηκε στήν Εύρω-
παϊκή Έπιτροπή νά ύποβάλει προτά-
σεις προς αυτή τήν κατεύθυνση μέ σκο-
πό νά ένισχυθεί ό κοινοτικός στόλος ά-
πό δημοσιονομική, κοινωνική καί τεχνι-
κή άποψη.

Ένάμιση χρόνο άργότερα, ή Έπιτρο-
πή έπεξεργάζεται άκόμη τίς προτάσεις

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER - 9424906

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

της για τα λεγόμενα θετικά μέτρα. Μας υπέβαλε εκθέσεις προόδου των εργασιών της και ιδέες, άλλ' όχι προτάσεις.

Η κατάσταση άλλαξε ουσιαστικά, ενώ μεταξὺ. Όρισμένα κράτη μέλη δὲν περιορίστηκαν αδιάφορα στὸ νὰ παρακολουθοῦν τὰ πλοῖα τους νὰ ἀπονηολογούνται καὶ νὰ μεταφέρονται στὰ ἀνοιχτά νηολόγια μὲ σημαίες εὐκαιρίας, τῶν ὁποίων ἡ αὔξησις «ἐξισορρόπισε» τὴ μείωσις τῶν κοινοτικῶν στόλων, ἐνῶ οἱ στόλοι τῶν χωρῶν τῆς Ν.Α. Ἀσίας καὶ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν λάμβαναν ἐπίσης τὴν ἀνιούσα. Ἡ ἀνάπτυξη τῶν νηολογίων τῶν ὑπερποντίων ἐδαφῶν (off-shore) ἦταν ἡ ἀπάντησί τους στὸ πρόβλημα πού ἀντιμετώπιζαν. Τὰ νηολόγια αὐτὰ δὲν σταμάτησαν τὴ φυγή, ἀλλὰ ἐπιβράδυναν τὸ ρυθμὸ τῆς. Δὲν ἔλυσαν τὸ πρόβλημα, ἀλλὰ τὸ περιέπλεξαν ἀκόμη περισσότερο.

Ἐχουμε τώρα δύο παράλληλα νηολόγια σὲ ὁρισμένες κοινοτικές χώρες, τὰ Α καὶ Β, ἢ οἰκονομικά νηολόγια. Ὑπάρχουν ἐπίσης τὰ ἀνοιχτά νηολόγια, πού ἐξασφαλίζουν διαφορά 500.000 δολ. καὶ πλέον κάθε χρόνο, στὰ ἐξοδα μισθοδοσίας τοῦ πληρώματος ἑνὸς πλοίου ὅπως καὶ τὰ νηολόγια τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ τῶν χωρῶν τοῦ κρατικοῦ ἐμπορίου (Κομεκόν). Καὶ μὰς ὑποβλήθηκαν ἀκόμη ιδέες γιὰ ἓνα κοινοτικὸ νηολόγιο καὶ μιά κοινοτικὴ σημαία, πού κατὰ τὴν ἀποψη τοῦ ἐπιτρόπου Στάνλεϋ Κλίντον Νταϊήβις θὰ μπορούσε νὰ ἀντικαταστήσει τὰ νηολόγια τῶν ὑπερποντίων ἐδαφῶν καὶ ἴσως νὰ ἀποτρέψει καὶ τὴν ἀπονηολόγησι.

Ἀλλὰ καὶ, ἂν, ἐπρόκειτο ἀκόμη νὰ παραβλέψουμε τὸ γεγονὸς, ὅτι ἡ Κοινότητα δὲν ἀποτέλεσε, μέχρι σήμερα τουλάχιστον, οὔτε ὁμασπονδιακὸ Κράτος καὶ τὸ δίκαιο τῆς θαλάσσης βασίζεται στοὺς δεσμούς μεταξύ ἑνὸς Κράτους καὶ τῶν πλοίων πού φέρουν τὴ σημαία

του, τὸ ἐρώτημα παραμένει πού οἱ ιδέες αὐτές θὰ μπορούσαν νὰ μὰς ὁδηγήσουν. Πρόκειται μήπως νὰ ἀνταγωνισθοῦμε τὰ ἀνοιχτά νηολόγια, ἀντιγράφοντας τα καὶ ὑποκαθιστώντας μ' αὐτὰ τὰ ἐθνικά μας νηολόγια. Ποιὰ θὰ ἦταν ἡ διαφορά καὶ ποῖός θὰ μπορούσε νὰ σταματήσει τὰ σχόλια γιὰ τὸν φαρισαϊσμὸ μας;

Ὅταν τὰ ἐξοδα ἑνὸς ὁλλανδικοῦ πλοίου ἐμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ) ἀναλύονται σὲ 41,3% ἐξοδα κεφαλαίου, 21,1% γιὰ τὴν ἐπ'ἀνδρῶση, 6,9% γιὰ τὴ συντήρησι καὶ 4,1% γιὰ τὴν ἀσφάλισι τοῦ πλοίου, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι οἱ προτάσεις γιὰ τὴ μείωσι ἐστὼ καὶ τμήματος τῶν ἐξόδων αὐτῶν θὰ μπορούσαν νὰ βοηθήσουν τοὺς κοινοτικούς στόλους νὰ ἀνακτήσουν τὸ ἀπολεσθέν συγκριτικὸ τους πλεονέκτημα. Σοβαρὲς προσπάθειες πρὸς τὴν κατεύθυνσι αὐτή, μαζί μὲ τὴ διεύρυνσι τῆς ἀρχικῆς συννενοήσεως μὲ τὴν Ἰαπωνία ὥστε νὰ περιληφθεῖ καὶ ἡ Νότιος Κορέα καὶ νὰ καταστῇ ἔτσι δυνατὸς ὁ ἐλεγχος τῆς ὑπερπλεονασματικῆς παρουσίας τῶν πλοίων στὴν ἀγορά, θὰ μπορούσαν πράγματι νὰ ἀποδώσουν ἀποτελέσματα.

Οἱ ιδέες καὶ οἱ προτάσεις δὲν λείπουν. Ἐκεῖνο πού ἀπουσιάζει εἶναι ἡ αἴσθησι τῆς κατεθύνσεως καὶ μιά μακροχρόνια προοπτική. Δὲν πρόκειται νὰ ἀναπτύξουμε τὸν ἐλεύθερο καὶ θεμιτὸ ἀνταγωνισμό, πρὸς ὄφελος ὅχι μόνο ὁρισμένων πλοιοκτητῶν καὶ ἴσως καὶ ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν παραγωγῶν καὶ καταναλωτῶν, ἐάν ὑποκύψουμε σὲ προστατευτικὰς τάσεις γιὰ νὰ περισώσουμε βραχυχρονίως, ὅτι δὲν εἶναι δυστυχῶς δυνατὸ νὰ περισωθεῖ.

Μέσα σ' αὐτὸ τὸ πλαίσιο καὶ ἐπὶ τῇ βάσει κριτηρίων αὐτῆς τῆς μορφῆς θὰ ἔπρεπε νὰ προσπαθήσουμε νὰ διαμορφώσουμε τὴ δεύτερη φάσι τῆς εὐρω-

παϊκῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ἡ συζήτησις ὑπῆρξε ἤδη ἐντονὴ καὶ θὰ λάβει καινούργια τροπή, ὅταν ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ ὑποβάλει τελικὰ τὶς ἐπίσημες προτάσεις τῆς πιθανῶς κατὰ τὴ διάρκειά τῆς ἐλληνικῆς προεδρίας.

Θὰ ἔπρεπε νὰ ἀποβλέψουμε σὲ μιά καλὰ μελετημένη, πρακτικὰ ἐφαρμοζόμενη καὶ συντονισμένη ναυτιλιακὴ πολιτική, ἱκανὴ νὰ ἀνατρέψει τὴν παρακμὴ τῶν κοινοτικῶν στόλων καὶ βραχυχρονίως καὶ μακροχρονίως. Δὲν ἔχει νόημα ἡ ἐναρμόνισι στὴν παρακμὴ. Μία κατάργησι τῶν ρυθμίσεων καὶ μιά πολιτικὴ ἀνοιχτῶν θαλασσῶν, ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, δὲν θὰ ἦταν ρεαλιστικὴ σ' ἓνα διεθνὲς περιβάλλον ρυθμίσεων, πού ἡ Κοινότητα, ἡ Ἰαπωνία καὶ οἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖες πού μοιράζονται τὸ 80% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπηρεάζουν. Ἐπιβάλλεται ἀντίθετα νὰ ἐργασθοῦμε γιὰ νὰ διαμορφώσουμε ρυθμίσεις πού θὰ προωθοῦν τὸν ἐλεύθερο καὶ θεμιτὸ ἀνταγωνισμό ὅσο τοῦτο εἶναι ἐφικτό.

Ἐχω συνειδήσι τοῦ γεγονότος ὅτι ἴσως στοιχειοθέτησα περισσότερα ἐρωτήματα παρὰ ἀπαντήσεις σήμερα. Πιστεύω ὅμως σταθερὰ ὅτι στὴ φάσι αὐτὴ ἐκεῖνο πού ἔχουν τελικὰ τὴν εὐθύνη τῆς λήψεως τῶν ἀποφάσεων πρέπει πρῶτα νὰ θέσουν τὰ ὀρθὰ ἐρωτήματα καὶ νὰ ἐπιχειρήσουν σωστά νὰ ἀναλύσουν τὴν κατάστασι, προτοῦ ἀναζητήσουν τὶς ὀρθὲς ἀπαντήσεις καὶ ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῶς τὰ διλήμματα. Τὸ Εὐρωπαϊκὸ Κοινοβούλιο πρότεινε μιά εὐρύτερη, σφαιρικὴ, ὁλοκληρωμένη ναυτιλιακὴ πολιτικὴ γιὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα. Εἶναι χρέος τῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος νὰ τὴ συζητήσει καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τοῦ Συμβουλίου νὰ τὴ διαμορφώσουν κατὰ τὸν τρόπο τὸν πιὸ ἀρμόζοντα.

ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

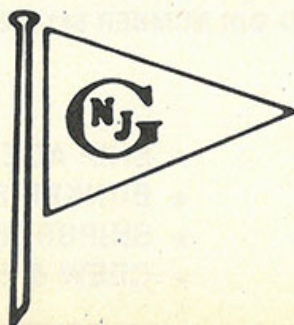
41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

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

‘Ελληνικός Έφοπλισμός καί Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία

Τοῦ κ. ΣΤΑΘΗ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗ, προέδρου Ε.Ε.Ε.

Μέ τή σημερινή μου ὁμιλία θά ἤθελα νά μεταφέρω τίς σκέψεις τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων Έφοπλιστῶν καί γενικότερα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, πάνω στό θέμα τοῦ μέλλοντος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας.

Θά προσπαθῶ νά μιλήσω ὅσο μπορῶ πιά σύντομα, μέ τή μεγαλύτερη δυνατή σαφήνεια καί πρὸς παντός εἰλικρίνεια. Σάν Εὐρωπαῖος πλέον, ἐφοπλιστής καί ὄχι μόνο σάν ‘Ελληνας. Εἶναι νομίζω ἡ πρώτη δυσκολία πού θά ἀντιμετωπίσουμε ὅλοι μας, ὅταν ἀπό κοινοῦ θά ἀσχολούμεθα ἐφεξῆς μέ τὰ προβλήματα τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, στό διεθνές τους πλαίσιο. ‘Ελπίζω, ὅτι αὐτή τή δυσκολία, ἡ ὁποία εἶναι καί ἀνθρώπινη καί ἱστορική, κάποια στιγμή θά τήν ὑπερνικήσουμε. Κι ὅσο πιά γρήγορα, τόσο τό καλλίτερο.

Ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός, πιστεύει στήν ἀνάγκη τῆς εὐρωπαϊκῆς συνεργασίας καί στόν τομέα τῆς ναυτιλίας. Εἶναι ἡ προϋπόθεση, πού θά ἀνοίξει τό δρόμο γιά τήν ἰσχυρή παρουσία τοῦ εὐρωπαϊκοῦ πλοίου καί πάλι, στό παγκόσμιο μεταφορικό ἔργο. Ὅμως, ἡ συνεργασία αὐτή, πρέπει νά ἀποκτήσει στήν πράξη δύο, κατά τή γνώμη μας, σαφῆ χαρακτηριστικά. ‘Εξωστρέφεια καί εἰλικρίνεια. Θά μοῦ ἐπιτρέψετε νά τὰ προσδιορίσω, ἐπακριβῶς:

‘Εξωστρέφεια: Μέσα στό πλαίσιο τῆς θεσμοθετημένης ἤδη ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί τῆς μελλοντικῆς διευρύνσεώς της, τό εὐρωπαϊκό πλοῖο, θά πρέπει νά γίνεῖ ἀνταγωνιστικό στό διεθνή χώρα, μέ μηχανισμούς πού πηγάζουν ἀπό τή φύση αὐτῆς τῆς ἰδίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί μέ ἀπόλυτο, ἀπαραβίαστο θά ἔλεγα, τό σεβασμό στοὺς κανόνες τῆς φιλελεύθερης οἰκονομίας. Αὐτό ἐνοούμε ἐξωστρεφῆ συνεργασία. Τό ἀντίθετο, θά μπορούσε νά ὀδηγήσει σέ ἐνδο-εὐρωπαϊκό ἀνταγωνισμό, μέ ἀποτέλεσμα τήν περαιτέρω ἐξασθένηση καί τήν προσφορά τοῦ εὐρωπαϊκοῦ πλοίου ὡς εὐκόλη λεία, στίς ἀθέμιτες πρακτικές, ὅπως εἶναι ὁ προστατευτισμός πλοίου καί φορτίου, πού ἐμποδίζουν καί ἀνατρέπουν τήν ὀρθόδοξη ἐπιχειρηματική ἐκμετάλλευση. Κάτι τέτοιο, δέν θά ἦταν ζημιά, μόνο, γιά τόν κλάδο τῆς ναυτιλίας, ἀλλά πλήγμα γιά τήν οἰκονομία ὁλοκλήρου τοῦ εὐρωπαϊκοῦ χώρου. Θά εἶχαμε ὑψηλότερο μεταφορικό κόστος, πού θά μεταφερόταν, τόσο σέ ἐπίπεδο παραγωγῆς, ὅσο καί σέ ἐπίπεδο καταναλώσεως.

Αὐτό, μέ κάθε συντομία, ἐννοεῖ ὁ ‘Ελληνας ἐφοπλιστής ὡς ἐξωστρεφῆ συ-



νεργασία καί ὡς ἀφετηρία γιά τήν ἐπιχειρηματική του ἀνάπτυξη, στό πλαίσιο τῆς ἡνωμένης Εὐρώπης. Καί τώρα θά ἤθελα νά πῶ δύο λόγια γιά τό τί ἐννοεῖ, ὅταν λέει, ὅτι δεύτερο χαρακτηριστικό τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πρέπει νά εἶναι ἡ **εἰλικρίνεια**:

Ἀναμφισβήτητα, ὑπάρχουν τομεῖς στήν ἀνθρώπινη δραστηριότητα πού ἡ σκοπιμότητα πολλές φορές, ἀποβαίνει σέ βάρος τῆς διαφάνειας σκοπῶν καί ἐπιδιώξεων. Εἶναι αὐτό πού στή στρατιωτική καί πολιτική ἐπιστήμη, ἀποκαλεῖται, τακτική. Στό χώρο ὅμως τῆς οἰκονομικῆς πρακτικῆς, ὅταν αὐτή μάλιστα ἀποβλέπει στή δημιουργία νέων καταστάσεων μέ ἀντοχή στό χρόνο καί στίς ἐξελίξεις, οἱ ἐπιδιώξεις καί οἱ στόχοι πρέπει νά τίθενται μέ καθαρότητα καί σαφήνεια. Γιατί διαφορετικά ἀνατρέπονται ἀπό τήν ἴδια τή φορά τῶν πραγμάτων.

Θά ἐπιχειρήσω νά γίνω κατανοητός μέ δύο παραδείγματα.

Ἀπό τόν Ἰανουάριο τοῦ 1987, ἔχουμε σέ ἰσχὺ τήν Κοινὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ τῆς ΕΟΚ. Στό διάστημα αὐτό, ἔχουμε καί τήν ἀνῆση τῶν Παράλληλων Νηολογίων. Ἀλλά ποιά σχέση μπορεῖ νά ὑ-

ἄρχει μεταξύ τῆς κοινῆς πολιτικῆς καί θά ἐπιχειρήσω νά γίνω κατανοητός μέ δύο παραδείγματα.

Ἀπὸ τόν Ἰανουάριο τοῦ 1987, ἔχουμε σέ ἰσχὺ τήν Κοινὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ τῆς ΕΟΚ. Στό διάστημα αὐτό, ἔχουμε καί τήν ἀνῆση τῶν Παράλληλων Νηολογίων. Ἀλλά ποιά σχέση μπορεῖ νά ὑπάρχει μεταξύ τῆς κοινῆς πολιτικῆς καί τῶν νηολογιῶν αὐτῶν, ὅταν ἡ εὐρωπαϊκή τους ταυτότητα, εἶναι συγκεχυμένη καί ἀμφιλεγόμενη; Ἡ μόνη σχέση, ἡ ὁποία εἶναι πρὸς τό παρόν ὁρατή, εἶναι ἡ πιθανὴ πρόθεση, νά παρακαμφθοῦν στό μέλλον, οἱ ἐπιταγές τῆς θεσμοθετημένης συνεργασίας στό ναυτιλιακὸ χώρο. Ἀλλά καί ἂν ἀκόμη ἡ ἐκδοχὴ αὐτή, εἶναι ὑπερβολική, ἔχουμε μία τάση πού θά προκαλέσει σύγχυση καί ἀμφισβήτηση. Εἶναι αὐτό πού λέμε ἐμεῖς στήν ‘Ελλάδα, ὅτι «ἀνοίγουμε παράθυρα γιά νά τὰ χρησιμοποιήσουμε, ὅταν δέν συμφέρει νά χρησιμοποιήσουμε τήν πόρτα»!!

Βεβαίως, οἱ εὐρωπαϊκὲς ναυτιλίες ἔχουν δικαίωμα καί ὑποχρέωση νά γίνουν ἀνταγωνιστικές. Νά ἐπιδιώξουν τὴ μείωση τοῦ κόστους τοῦ πλοίου μέ τὴ λογικὴ φορολογία καί μέ τό ἐλεγχόμενο ἐργατικὸ κόστος. Αὐτό ὅμως, μποροῦν νά τό πουν καί νά τό κάνουν, μέ τό ὄνομά του. Καί δέν εἶναι δύσκολο. Θά μοῦ ἐπιτρέψετε νά ἀναφέρω τό **ἐλληνικὸ προηγούμενο**.

Μέ τήν κατανόηση τῶν μέχρι σήμερα ἐλληνικῶν κυβερνήσεων, ἔχουμε μία φορολογία, πού ἀπὸ κοινωνικῆς πλευρᾶς δέν πάσχει καί ἀπὸ ἐπιχειρηματικῆς πλευρᾶς ὑποβοηθεῖ τήν ἀνάπτυξη. Ἐπίσης, ἔχουμε ἓνα θεσμό, αὐτόν πού ἀποκαλοῦμε «διμερεῖς συμβάσεις», πού μέ τήν κάλυψη τῆς Πολιτείας, ἐπιτρέπει τὴ χρησιμοποίηση καί ξένων πληρωμάτων. Αὐτό ἐπιτρέπει νά ἐνεργοῦμε ἐλεύθερα, χωρίς προσχήματα, μέ τήν ἀνεση τοῦ νομοταγοῦς πολίτη ἀλλὰ καί ἐπαρκῶς, ἀνταγωνιστικά. Μέ ἄλλα λόγια, σκεφτόμαστε καί ἐνεργοῦμε καί ὡς ἐπι-

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

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

χείρηση και ως κοινωνικές μονάδες, ξεκάθαρα, χωρίς ένοχες, ειλικρινά.

Θά αναφέρω και το δεύτερο παράδειγμα, για να γίνω πιο κατανοητός. Η Εύρωπη ενδιαφέρεται για το μέλλον της ναυπηγικής της Βιομηχανίας. Και πιθανώς σωστά. Μόνο θά πρέπει να προσδιορίσει σαφώς το γιατί, δηλαδή τους στόχους του ενδιαφέροντος αυτού. Η ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να είναι χρήσιμη για τη ναυτιλιακή ανάπτυξη, για την άμυνα και, όπως είναι διαμορφωμένη σήμερα, για κοινωνικούς λόγους. Εάν από τα πράγματα αποδειχθεί, ότι το ευρωπαϊκό ναυπηγείο δεν μπορεί να αποτελέσει, τουλάχιστον στο εγγύς μέλλον, αναπτυξιακό παράγοντα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και παρ' όλα αυτά πρέπει να ενισχυθεί, τότε θά πρέπει να πούμε ειλικρινά, ότι αυτό γίνεται για εξωναυτιλιακούς λόγους και, ότι είναι στόχος άμυντικής ή κοινωνικής, ή και τα δύο μαζί, πολιτικής. Στην περίπτωση αυτή, οι υπό διαμόρφωση θεσμοί, με κανένα τρόπο, δεν θά πρέπει να βαρύνουν άμεσα τις κυβερνήσεις ή το κοινωνικό σύνολο.

Ελπίζω να είναι σαφές, αναφορικά με το τί έννοει ό "Ελληνας έφοπλιστής, όταν υποστηρίζει, ότι πρέπει να είναι έξωστρεφής και ειλικρινής η ευρωπαϊκή συνεργασία για τη ναυτιλία. Δέσμη επιχειρηματικών δυνάμεων, με κατεύθυνση προς τα έξω, χωρίς αυτό να σημαίνει κατ' ανάγκη «έπιθετικό ευρωπαϊσμό». Αντίθετα, θά σημαίνει ενίσχυση των άρχων του ελεύθερου και γι' αυτό, περιορισμό, του αθέμιτου ανταγωνισμού, σ' ολόκληρη την υδρόγειο.

Αγαπητοί φίλοι,

Θά μου επιτρέψετε όλες αυτές τις σκέψεις με τις οποίες σ'απασχόλησα, να τις φέρω πιο κοντά στην πράξη, ή όποια και είναι για όλους μας ό οικείος χώρος, πού επικοινωνούμε ευχερέστερα. Και θά τό κάνω, διατυπώνοντας μία

πρόταση, μαζί με τό αναγκαίο σκεπτικό της.

Τί πρόκειται να συμβεί τό 1992; Η πλήρης απελευθέρωση της οικονομικής δραστηριότητας, πού θά αναπτύσσεται πέρα από τά εθνικά όρια και κάτω από ορισμένους βασικούς κανόνες στο χώρο της ήνωμένης Εύρωπης. Πρωτόγνωρη εξέλιξη για τη γεωργία, τη βιομηχανία, τό εμπόριο, αλλά παλαιή, παμπάλαιη πρακτική για τη ναυτιλία, έδω και μερικές εκατοντάδες χρόνια. Κατά συνέπεια, όλοι έμεις, όχι μόνο θά βρεθούμε να «ταξιθεύουμε σέ γνωστά νερά», αλλά από τά πράγματα θά πρέπει να γίνουμε οι δάσκαλοι, αν θέλετε, οι ήγέτες της ιστορικής αυτής εξορμήσεως. Έτσι, εύκολότερα από όλους τους άλλους, θά μπορούσαμε να διευρύνουμε τόν εθνικό μας όρίζοντα σέ ευρωπαϊκό και αυτά πού σχεδιάζουμε για τόν τόπο μας να τά αναγάγουμε σέ Κοινωνική κλίμακα, με ισχυρότερη παγκόσμια έμβελη. Απόδειξη, ή πρόταση πού θά διατυπώσω ευθύς άμέσως.

Ο έλληνικός έφοπλισμός πιστεύει, ότι διαθέτει τό πολύτιμο κεφάλαιο της παραδόσεως και της έμπειρίας. Η τελευταία κρίση και ή έξοδος από αυτήν, ενίσχυσε την αυτοπεποίθησή του για τό δοκιμασμένο έλληνικό know-how, τό όποϊον έρχεται σήμερα να τό προσφέρει στην «ευρωπαϊκή υπόθεση» με έναν απλό και ουσιαστικό τρόπο:

Επιθυμεί να δημιουργήσει στην Ελλάδα, Κέντρο παροχής ναυτιλιακών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, με παγκόσμια άπήχηση.

Διαθέτουμε, αγαπητοί φίλοι, τέσσερες σοβαρές προϋποθέσεις: Τό επιχειρηματικό know-how πού προανέφερα, μία έπιτυχημένη θεσμική και τεχνική ύποδομή, έπιδεχόμενη διεύρυνση και ανάπτυξη, τό πλεονέκτημα της κοινοτικής ταυτότητας και τη στενή σχέση έκτιμήσεως και έμπιστοσύνης, με έσας

τούς σημαντικούς παράγοντες της παγκόσμιας Οικονομίας. Εάν σέ αυτές τις προϋποθέσεις προσθέσουμε και τη γεωγραφική θέση της χώρας μας, τότε καταμερίζουμε και ενισχύουμε τις υπάρχουσες δυνατότητες στην Εύρωπη για παροχή υπηρεσιών στη ναυτιλία. Και είναι λογικό να περιμένουμε αύξηση της αντίστοιχης διεθνούς πελατείας. Κατά συνέπεια, μία εθνική επίδιωξη, όπως αυτή της δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά, αποκτά κοινοτική διάσταση, αφού έρχεται να συμπληρώσει την ανάλογη ύποδομή της Εύρωπης.

Εκτός όλων αυτών όμως, ένα τέτοιο Κέντρο στην Ελλάδα, θά πρέπει να έχει όρίζοντες και πέραν από τη ναυτιλία. Όλόκληροι τομείς της οικονομίας του τόπου μας, προσφέρουν εξαίρετες επενδυτικές ευκαιρίες, όπως είναι ή βιομηχανία, τό χρηματοπιστωτικό σύστημα και ή χρηματιστηριακή αγορά. Γιατί πάντοτε πιστεύουμε, ότι ή ναυτιλία είναι Μεγάλη Πύλη, για τη συνεργασία έγχωριου και ξένου κεφαλαίου και την επικερδή διείσδυσή τους, σέ μεγάλο βάθος.

Αγαπητοί φίλοι, τελειώνοντας θά ήθελα να προχωρήσω ένα βήμα ακόμη, πέραν από τη θεωρία, τις σκέψεις και τους λόγους και να προτείνω προσεχή συνάντησή μας, με πρωτοβουλία της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, μέσα στο 1989, πού όλοι από κοινού, να συζητήσουμε τις δυνατότητες για τη δημιουργία αυτού του Κέντρου ναυτιλιακών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, πού θά λειτουργεί σέ ένα από τά μεγάλα λιμάνια της ήπείρου μας, στο δικό μας και δικό σας Πειραιά.

Παρακαλώ, αναμείνате την πρόσκλησή μας.
Εύχαριστώ.

ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

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: 01-9307581

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τού κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ, αντιπροέδρου του ΝΕΕ

Παρά τό γεγονός, ότι τό θαλάσσιο έμποριο τών χωρών - μελών μέ τρίτες χώρες άποτελεί τό 95% τού συνόλου τού έξωτερικού έμπορίου τής Κοινότητας, ή ναυτιλιακή πολιτική έξακολουθεί νά άπασχολεί ένα πολύ μικρό κύκλο ειδικών καί άμεσα ένδιαφερομένων εύρωπαϊών.

"Όταν τό 1981 έξέσπασε ή κρίση, οι παραδοσιακά ναυτικές δυτικο-ευρωπαϊκές χώρες αίφνιδιασμένες καί χωρίς μία κοινή ναυτιλιακή πολιτική απέμειναν νά παρακολουθούν μοιρολατρικά τήν συρρίκνωση τού στόλου άνήμπορες νά σχεδιάσουν μία στοιχειώδη άμυνα στίς καταστροφικές εξελίξεις.

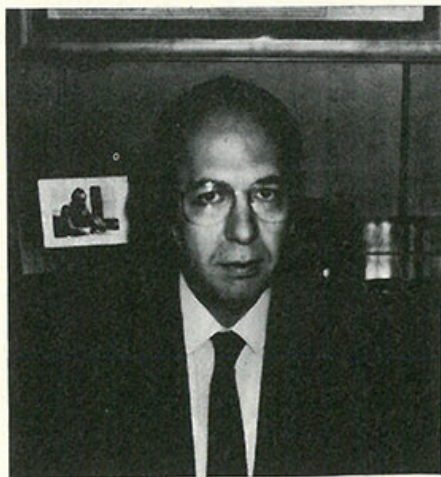
Χωρίς στρατηγική, μέίναμε άφοπλισμένοι νά παρακολουθούμε τόν προστατευτισμό νά έκτοπίζει τά εύρωπαϊκά πλοία καί νά οδηγεί τούς εύρωπαϊούς ναυτικούς στήν άνεργία, χωρίς νά μπορούμε νά άρθρώσουμε ένα πειστικό λόγο κατά τών άθέμιτων πρακτικών τών άνταγωνιστών μας, τών άμεσων ή έμμεσων, κρυφών ή φανερών έπιδοτήσεων ναύλων, τών έμφανών ή συγκαλυμένων παρακρατήσεων φορτίων καί τών διακρίσεων σέ βάρος όρισμένων σημαίων.

"Η έλλειψη ξεκάθαρης κοινής εύρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής ύποχρέωσε τήν Κοινότητα σέ σιωπή καί άδράνεια, όταν ό ύπόλοιπος κόσμος περίμενε από έμάς νά άνταποκριθούμε στά αύξημένα καθήκοντα πού έπιβάλλει ή έντελώς ξεχωριστή θέση τής εύρωπαϊκής ναυτιλίας στή διεθνή ναυτιλιακή οίκονομία.

Ξεκινώντας από τήν παροδοχή, ότι οι διαδικασίες γιά τήν ένοποίηση τής παγκόσμιας άγοράς θά έπιταχυνθούν τά έπόμενα χρόνια, μία κοινή εύρωπαϊκή οίκονομική πολιτική άνασυγκρότησης καί άνάπτυξης δέν μπορεί παρά νά στοχεύει στόν έξοπλισμό τής εύρωπαϊκής οίκονομίας μέ τά μέσα εκείνα, πού θά έπιτρέψουν στούς εύρωπαϊούς λαούς νά διεκδικήσουν μέ αξιώσεις μία δίκαιη συμμετοχή στήν παγκόσμια κατανομή έργασίας καί τή διανομή τού προϊόντος τής.

Παράλληλα μέ τήν άναζήτηση νέων κατευθύνσεων όφείλουμε νά αξιοποιήσουμε τίς παραγωγικές εκείνες δυνατόεις, πού ή άποδοτικότητα τους έχει άποδειχθή καί νά προστατεύσουμε μέ άποφασιστικότητα τήν παράδοση, πού οίκοδομήθηκε μέ τούς κόπους καί τίς θυσίες όλόκληρων γενεών.

Στά πλαίσια μιάς τέτοιας προσπάθειας, ή έμπορική ναυτιλία, πού έδώ καί έξη χρόνια βρίσκεται σέ κρίση άποκτά μία ιδιαίτερη σημασία. "Από τήν άλλη μεριά, τό αίτημα γιά ένίσχυση τών δε-



σμών τής ναυτιλίας μέ τίς έθνικές οίκονομίες τών χωρών - μελών τής κοινότητας δέν μπορεί νά ίκανοποιηθεί μέ άφορισμούς, εύχολόγια ή έπικλήσεις στόν πατριωτισμό τών εύρωπαϊών πλοιοκτητών. Χρειάζεται μία ρεαλιστική καί πάνω από όλα αξιόπιστη πολιτική θεμελιωμένη σέ δοκιμασμένες άρχές.

Μία τέτοια πολιτική θά πρέπει νά αξιοποιή τήν παράδοση καί νά έπιτρέπει τήν άνάπτυξη τών καινούργων εκείνων θεσμών καί σχέσεων, πού είναι άναγκαίοι γιά τόν έκσυγχρονισμό καί τήν άνάπτυξη τής έμπορικής ναυτιλίας, καθορίζοντας τίς προτεραιότητες μέ γνώμονα τά συμφέροντα μιάς ένιαίας εύρωπαϊκής οίκονομίας.

Πρέπει νά καταδικαστεί ή πρακτική τών «ναυαγσωστικών» μέτρων καί τής άποσπασματικής άντιμετώπισης τών προβλημάτων, πού άποδείχθηκε, ότι άποτελούν τόν χειρότερο τρόπο γιά τήν άντιμετώπιση τής κρίσης καί νά προωθηθεί ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα δράσης, ικανό νά έμπνεύσει έμπιστοσύνη σέ όλους εκείνους, πού ή οίκονομική τους δραστηριότητα έπηρεάζει άμεσα ή έμμεσα τήν έξέλιξη τής ναυτιλιακής οίκονομίας μέ βασικό στόχο τήν άνάκτηση τής χαμένης άνταγωνιστικότητας, πού είναι τό κλειδί γιά τήν έπιβίωση τού εύρωπαϊκού στόλου.

Τό ΝΕΕ διαβλέπει τώρα τρόπους γιά τήν βελτίωση τής άνταγωνιστικότητας τού κοινοτικού στόλου μέσα από μία διαδικασία περιορισμού όλων τών συντελεστών διαμόρφωσης τού κόστους έκμετάλλευσης. "Η έπίτευξη αύτου τού στόχου προϋποθέτει, βέβαια, τόν σχεδιασμό καί τήν έφαρμογή μιάς ολοκληρωμένης κοινής εύρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, πού θά περιλαμβάνει (άνάμεσα στά άλλα) τίς άναγκαίες διαρθρωτικές αλλαγές, θά διαπαιδαγωγεί στήν αύτοπειθαρχία τούς συντελεστές

τής παραγωγής, θά έπιβάλλει τήν διαφάνεια στίς Κυβερνήσεις, θά έγγυάται νομοθετική σταθερότητα καί θά βασίζεται στίς άρχές τού έλεύθερου καί θεμιτού άνταγωνισμού.

Είναι φανερό λοιπόν από τά παραπάνω, ότι ή θέσις τού ΝΕΕ έπί τών μέτρων τά όποια μελετώνται από τήν Κοινότητα καί γιά εύκολία ονομάζονται «Positive Measures» θά έξαρτηθεί από τό άν ίκανοποιούν τίς παραπάνω άρχές.

Κάτω από τήν άφόρητη πίεση τής σκληρής πραγματικότητας μία σειρά από χώρες σχεδίασαν ή σχεδιάζουν θεσμούς, πού θά μπορούσαν νά συγκρατήσουν τούς έθνικούς τους στόλους από τήν φυγή πρός τά νηολόγια εύκολίας. Τά «νηολόγια» (bis) ή «οίκονομικά νηολόγια» άποτελούν, ίσως, τήν πιό σημαντική καί ένδιαφέρουσα από τίς προσπάθειες αυτές. Στά πλαίσια μιάς τέτοιας πολιτικής πρέπει νά σχεδιαστούν μέτρα, πού νά έξυπηρετούν άνάμεσα στά άλλα καί στόχους, όπως:

"Η αύξηση τών άρμοδιοτήτων τού "Επιτρόπου γιά τίς μεταφορές καί ή ένίσχυση τού ρόλου τού Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

"Η άντιμετώπιση τών πλοίων, πού άνήκουν σέ εύρωπαϊκά συμφέροντα καί ταξιδεύουν μέ σημαίες «οίκονομικής προστασίας» ή «εύκολίας» (όπως συνήθως ονομάζονται) σάν επενδύσεις κεφαλαίου καί έπιχειρηματικής πείρας στό έξωτερικό. "Η παροχή κινήτρων καί διευκολύνσεων γιά τήν έγκατάσταση (ή παραμονή) έπιχειρήσεων διαχείρισης τέτοιων πλοίων στόν εύρωπαϊκό χώρο θά πρέπει νά στοχεύει στήν έξασφάλιση τού άναγκαίου συνδέσμου, πού θά έπιτρέψει τήν έπιστροφή στήν εύρωπαϊκή οίκονομία, τού μεγαλύτερου δυνατού μεριδίου από τά κέρδη τών εύρωπαϊκών πλοίων, πού καταφεύγουν σέ νηολόγια τρίτων χωρών κάτω από τήν άφόρητη πίεση τών οίκονομικών συνθηκών. Τά πλοία αυτά θά πρέπει νά απολαύουν ειδικής μεταχείρισης, όσο καιρό ή διαχείρισή τους θά γίνεται από χώρα - μέλος τής Κοινότητας, έφ' όσον ό χρόνος παραμονής τους στήν σημαία «οίκονομικής εύκολίας» προσδιοριστεί μέ στόχο τήν έπιστροφή τους στό έθνικό νηολόγιο χώρας - μέλους τής Κοινότητας.

"Η άπλούστευση τών τελωνειακών διατυπώσεων, πού συνδέονται μέ τήν είσαγωγή, διακίνηση, άποθήκευση καί επανεξαγωγή από τήν Κοινότητα καταναλωτικών καί διαρκών αγαθών, τά όποια προορίζονται γιά τήν έξυπηρέτηση τής ναυτιλίας. "Η κατάργηση τών ά-

χρήστων γραφειοκρατιών διαδικασιών και ή κωδικοποίηση και ένοποίηση των σχετικών διατάξεων, ώστε να αποφεύγονται όδυνήρες τριβές μεταξύ των διοικουμένων και των άρμοδιών κρατικών άρχών, που όδηνόουν σε κρίση έμπιστοσύνης και άποθαρρύνουν τις πρωτοβουλίες για ανάπτυξη και τελικά επιβαρύνουν τό κόστος έκμετάλλευσης του πλοίου.

Η βελτίωση των όρων Κοινωνικής ασφάλισης και προστασίας των εύρωπαϊών ναυτικών και ή έξασφάλιση κοινωνικών πόρων για την στήριξη των φερών κοινωνικής ασφάλισης.

Η ανάπτυξη της αγοράς ναυτικών ασφαλίσεων με στόχο τή μείωση του κόστους ασφάλισης και ή ένθάρρυνση της επένδυσης ασφαλιστικών άποθεματικών στην ναυτιλιακή βιομηχανία και έρευνα.

Η δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου που θα έπιτρέπει τή λειτουργία εύελιγκτων έταιρικών σχημάτων προσαρμοσμένων στις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης και άπαλλαγμένων από περιττές διαδικασίες και τύπους.

Η ανάπτυξη νέων μορφών χρηματοδότησης των άνεξαρτήτων πλοιοκτητών σε συνδυασμό με την ένοποίηση των κανόνων που ισχύουν για τις έμπράγματος ασφάλειες και τέλος ό έκσυγχρονισμός του συστήματος των κλασσικών μορφών χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

Η άνανέωση και ό έκσυγχρονισμός του Έλληνικού Στόλου θα πρέπει να σημειωθεί, ότι τά παραπάνω μέτρα δέν άποτελούν ένα έξαντλητικό κατάλογο, άλλα μόνο τό πλαίσιο μέσα στό όποιο θα μπορούσε να κινηθεί μία κοινή εύρωπαϊκή πολιτική στόν χώρο της ναυτιλίας με στόχο πάντα την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του εύρωπαϊκού πλοίου, θα ήταν, όμως παράλειψη, άν δέν σημείωνε κανείς την ιδιαίτερη εύαισθησία, που ύπάρχει στόν ναυτιλιακό

χώρο της πατρίδας μας για την επίλυση μιας σειράς άλλων ζητημάτων που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με την ναυτική δικαιοσύνη και διαιτησία, την ένοποίηση των έθνικών νομοθεσιών, την άνάπτυξη της τηλεπικοινωνιακής ύποδομής, την έξυγείανση της Διεθνούς ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και την προώθηση της ναυτιλιακής έρευνας και τεχνολογίας.

Τό ΝΕΕ παρακολουθεί με ιδιαίτερο ένδιαφέρον τις πρωτοβουλίες του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τόν σχεδιασμό μιας κοινής λιμενικής πολιτικής, την όποία θεωρεί άναγκαίο τμήμα μιας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής, δέν μπορούμε, όμως να μήν σημειώσουμε την άπογοήτευσή μας για την ύποβάθμιση αυτού του ζητήματος από την Έπιτροπή, που φαίνεται να επικαλείται την έλλειψη έπαρκών πιστώσεων για την κατάργηση της μοναδικής θέσης, που ύπήρχε για την παρακολούθηση των λιμενικών πραγμάτων. Τό ΝΕΕ θεωρεί, πως ή έκθεση Καροσσίνο περιέχει θετικές σκέψεις, που θα μπορούσαν να άποτελέσουν την βάση για μία πιο συγκεκριμένη άντιμετώπιση των δύσκολων προβλημάτων, που συνδέονται με την λιμενική πολιτική.

Έχουμε σημειώσει με προσοχή τις άνησυχίες του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τά ζητήματα, που συνδέονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας και δέν έχουμε κανένα λόγο να άμφιβάλλουμε, πως ή Έπιτροπή σας θα χειριστεί τά πολύπλοκα ζητήματα, που συγκροτούν τό πρόβλημα με την γνωστή σύνθεση και σωφροσύνη. Τό μόνο, που θα θέλαμε να σημειώσουμε στην παρούσα φάση, είναι ή πίστη μας, πως ή ύποστήριξη του έργου του IMO άποτελεί τό πρώτο καθήκον της Κοινότητας.

Είμαι σίγουρος, πως έχετε ήδη ένημερωθεί ή πρόκειται να ένημερωθίτε για την δραστηριότητα και τό έργο της HELMEPA, ενός μή κρατικού όργανι-

σμού, έκφραστή της ιδιαίτερης εύαισθησίας των Έλλήνων πλοιοκτητών σε ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για τόν λόγο αυτό θα άποφύγω όποιαδήποτε άλλη άναφορά, χωρίς αυτό να σημαίνει, πως τό ΝΕΕ δέν είναι στην διάθεσή σας για την παροχή όποιαςδήποτε στοιχείου διαθέτει για τό θέμα αυτό.

Τελευταίο, άλλα όχι και λιγώτερο σημαντικό άφησα τό θέμα του Cabotage. Τό ΝΕΕ άναγνωρίζει, ότι όρισμένες χώρες - μέλη της Κοινότητας έχουν έκφράσει την επιθυμία για κατάργηση των έθνικών μέτρων προστασίας της άκτοπλοίας. Έέλουμε να τονίσουμε πως οι χώρες αυτές δέν έχουν κατονώσει, πως για κάποιες άλλες χώρες - μέλη, τό cabotage είναι άρρηκτα δεμένο με μία σειρά άπ' έξω-οίκονομικούς παράγοντες, που δέν μπορούν να άγνοηθούν χωρίς αυτό να όδηγήσει σε γενικώτερη κοινωνική άναστάτωση. Κάτι τέτοιο θα άποτελούσε ύπερβολικό κόστος για όρισμένων χώρες όπως ή δική μας.

Με την εύκαιρία, που μου δίνει ή σημερινή άκρόαση, θα ήθελα πάντως να κάνω άπόλυτα καθαρό, ότι τό ΝΕΕ είναι πρός τό παρόν άντίθετο σε μία καινούργια συζήτηση γύρω από τό ζήτημα του cabotage και αισθάνεται την άνάγκη να τονίσει τους κινδύνους που περιέχουν βιαστικές και άπλουστευτικές προτάσεις του προβλήματος. Έκείνοι, που επιόνονται για την άρση του Cabotage πρέπει να καταλάβουν, ότι ό κύριος κίνδυνος δέν προέρχεται από την ρύθμιση των ζητημάτων της άκτοπλοίας, άλλα από τόν προστατευτισμό στις διεθνείς έμπορευματικές μεταφορές και οι Έλληνες πλοιοκτήτες δέν έχουν την παραμικρή πρόθεση να άντιστρέψουν τις προτεραιότητες και να χάσουν τό δάσος κοιτάζοντας τό δέντρο.

B. ΚΟΥΤΣΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO | Cables: CHIOS NAPLES

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Πρόταση ψηφίσματος του Εύρωβουλευτή κ. ΛΕΩΝΙΔΑ ΛΑΓΑΚΟΥ

Τό Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχοντας υπόψη τις προτάσεις ψηφίσματος του κ. Hutton για την ασφάλεια της θάλασσας (έγγρ. B2-1386/86), του κ. Stewart και άλλων σχετικά με την τραγωδία του «Herald of Free Enterprise» (έγγρ. B2-75/87), του κ. Moorhouse και άλλων σχετικά με τό ατύχημα του πορθμείου στο Seebrugge (έγγρ. B2-130/87), των κ.κ. Stewart και Huckfield σχετικά με τις προδιαγραφές ασφάλειας και πλευστότητας για τό μικρού μεγέθους σκάφη αλιείας και άναψυχής (έγγρ. B2-930/87), του κ. Perez Royo και άλλων σχετικά με τό ατύχημα πού συνέβη στο πλοίο «Cason» πλησίον της άκτης Finist'ere και τούς κινδύνους πού αυτό προκάλεσε στο θαλάσσιο περιβάλλον και τόν πληθυσμό, λόγω της μεταφοράς επικινδύνων τοξικών ουσιών (έγγρ. B2-1513/87).

— έχοντας υπόψη την έκθεση του κ. Visser σχετικά με τή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και ουσιών (έγγρ. A2-329/87) και την έκθεση της 'Επιτροπής για τή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και αποβλήτων (COM (87) 182 τελ.),

— έχοντας υπόψη την έκθεση της 'Επιτροπής Μεταφορών και τις γνωμοδοτήσεις της 'Επιτροπής Γεωργίας, 'Αλιείας και Τροφίμων,

— διαπιστώνοντας πώς από τό 1974 έως τό 1985, κατά μέσον όρο, κάπου 368 εμπορικά σκάφη παθαίνουν τέτοιες υλικές ζημιές ώστε νά χαρακτηρίζονται σαν «πλήρης άπώλεια» και πώς ή αξία του φορτίου είναι συχνά ύψηλότερη της αξίας του ίδιου του πλοίου,

— άνησυχώντας για τό γεγονός ότι ή κατά μέσον όρο άπώλεια άνήλθε στους 1.424.130 κοχ και τό ποσοστό άπώλειας αύξήθηκε από 0,25% τό 1959 σέ 0,54% τό 1979 και διατηρήθηκε σέ ύψηλό επίπεδο μέχρι τό 1985·

— κρίνοντας άνησυχητικό τό γεγονός ότι, κατά μέσον όρο, 785 ανθρώπινες ζωές χάθηκαν στην περίοδο 1979 έως 1986 πάνω σέ επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, ό δέ αριθμός αυτός είναι ύψηλότερος από τόν αντίστοιχο μέσο όρο των



τακτικών πτήσεων των έναερίων μεταφορών (655 επιβάτες)·

— εκφράζοντας τή λύπη του για τήν τραγωδία του πορθμείου «Herald of Free Enterprise» τό Μάρτιο 1987 με συνέπεια τήν τραγική άπώλεια περίπου 200 ζώων και τόν σοβαρό τραυματισμό αυτών πού επέζησαν αλλά επίσης διαβιβάζοντας συλλυπητήρια στην Κυβέρνηση των Φιλιππίνων και στους συγγενείς των αποθανόντων για τήν άπώλεια άνω των 1.500 ζώων στην τραγωδία του πλοίου «Dona Paz» τό Δεκέμβριο 1987·

— θεωρώντας τά άνωτέρω στοιχεία άνησυχητικά διότι παρ' όλες τις άξιοσημείωτες τεχνολογικές προόδους στή χρήση βοηθημάτων ναυσιπλοίας με τήν εισαγωγή Ραντάρ, δορυφορικών συστημάτων επικοινωνίας, δεκτών ραδιοφωτογραφιών κλπ., ό αριθμός των άτυχημάτων και άπωλειών παραμένουν σέ ύψηλά επίπεδα και ή τάση τους δέν είναι φθίνουσα·

— άναγνωρίζοντας πώς οί ωκεανοί, παρ' όλο ότι έχουν παραμείνει τό λίκνο της ζωής του ανθρώπου, διατρέχουν σοβαρό κίνδυνο από τις δραστηριότητες του ανθρώπου και ιδιαίτερα από τή

ρύπανση πού προέρχεται από τά πλοία·

— συνειδητοποιώντας τήν άνάγκη για άυστηρή παρακολούθηση και έλεγχο της έφαρμογής των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών, αλλά κυρίως τή δημιουργία των προϋποθέσεων για ένα ύψηλό επίπεδο περιβαλλοντολογικής συνείδησης και ασφάλειας·

— έπισημαίνοντας τις σοβαρές τάσεις πού έχουν δημιουργηθεί μέσω της προόδου της τεχνολογίας και γνώσης, της καλύτερης εκπαίδευσης και άυστηρότερης κανονιστικής νομοθεσίας, για αύξημένη ασφάλεια στή θάλασσα αλλά τονίζοντας παράλληλα πώς τό ύψηλό ποσοστό θαλάσσιων άτυχημάτων και ή προκληθείσα ρύπανση από τέτοιου είδους άτυχήματα είναι άσυμβίβαστα με τις διακηρύξεις, άρχές και ψηφίσματα αυτού του Σώματος·

— άποφασισμένο νά συμβάλει ουσιαστικά στην άφύπνιση της «συνείδησης του κοινού» σχετικά με τις υλικές άπώλειες, τις ανθρώπινες ζωές πού χάνονται και τις περιβαλλοντολογικές συνέπειες πού προέρχονται από τά ναυτικά άτυχήματα·

— δεσμευμένο από τά προαναφερόμενα ψηφίσματά του νά αναλάβει πρωτοβουλίες στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών πού νά σκοπεύουν στο νά ώθήσουν τήν 'Εκτελεστική 'Επιτροπή νά ύποβάλει, σύμφωνα με τό Άρθρο 84, παράγραφος 2 και τό ψήφισμά του της 11ης Σεπτεμβρίου 1986, προτάσεις στο Συμβούλιο για τή συμπλήρωση του ρυθμιστικού/κανονιστικού πλαισίου των θαλάσσιων μεταφορών ή τήν άνάληψη πρωτοβουλιών σέ επίπεδο διεθνών όργανισμών για τή μείωση των άτυχημάτων σέ καράβια και τόν περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης στο έλάχιστο·

'Επισημαίνει τήν άνάγκη σαφούς όρισμού της έννοιας «ασφάλεια της ναυσιπλοίας» και προτείνει τόν ακόλουθο: «Τό σύνολο των κανονιστικών διατάξεων πού προάγουν:

α) τήν παράκτια και έν πλώ ασφάλεια του πλοίου και πληρώματος,

β) τήν ύψηλή άποδοτικότητα και ά-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

σφαλή ναυσιπλοΐα, μειώνοντας την απώλεια φορτίων και ζωών, γ) την πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών και των ακτών».

Διαπιστώνει πώς παρ' όλα τα προαναφερόμενα ψηφίσματά του και ειδικότερα αυτό της 11ης Σεπτεμβρίου 1986 σχετικά με το Μνημόνιο για τις θαλάσσιες μεταφορές για την ανάληψη συγκεκριμένων πρωτοβουλιών στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, η Κοινότητα δεν έχει ακόμη καθορίσει ένα «συνεκτικό πλαίσιο» εντός του οποίου θα μπορούσε να κινηθεί μία σύνθετη κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική.

Αναγνωρίζει πάντως πώς η ναυτιλία έχει κατ' έσοχον διεθνή χαρακτήρα και κατά συνέπεια οι κανονισμοί, προδιαγραφές και συστάσεις που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης θα πρέπει να αναζητούνται, να συζητούνται, να συμφωνούνται και να εφαρμόζονται σε διεθνές επίπεδο· υποστηρίζει δε θερμώς τους σκοπούς, τις δραστηριότητες και πρωτοβουλίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού (ΙΜΟ) ο οποίος προσφέρει μηχανισμούς συνεργασίας στα 130 κράτη μέλη του στους τομείς της ναυπήγησης και εξοπλισμού των πλοίων, τον χειρισμό των φορτίων, την εκπαίδευση του πληρώματος, τις εγκαταστάσεις στην ξηρά και τη θάλασσα, τον έλεγχο των λειτουργικών απορρίψεων και την αστική ευθύνη και αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης.

Υποστηρίζει τις εργασίες του ΔΝΟ (ΙΜΟ) σχετικά με τις τροπολογίες στη Σύμβαση SOLAS του 1974, στη Σύμβαση για τις Γραμμές φόρτωσης του 1966 και στη Σύμβαση MARPOL 73/78, όπως επίσης και το ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας και εκπομπής σήματος κινδύνου μέσω δορυφόρου και νέων εγκαταστάσεων γήινης επικοινωνίας.

Όσον αφορά τα ατυχήματα

Διαπιστώνει πώς τα ναυτικά ατυχήματα οφείλονται κυρίως — σύμφωνα με στοιχεία του 1987 και μπορούν να ληφθούν ενδεικτικά — είτε σε συγκρούσεις, είτε σε προσαράξεις είτε σε έκρηξεις, είτε σε καταποντίσεις ή ανατροπές· θα μπορούσαν δε σε μεγάλο βαθμό να αποφευχθούν έτσι ώστε οι ύψηλες απώλειες των πλοίων και των ανθρωπίνων ζωών να έχουν μειωθεί στο ελάχιστο.

Πιστεύει πώς τα σοβαρότερα αίτια των ναυτικών ατυχημάτων οφείλονται **κυρίως**:

α) στην έλλειψη αυστηρού ελέγχου και εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων και εθνικών νόμων,

β) στην έλλειψη ναυτιλιακής πείρας, ανάλογης αυτής των πατροπαράδοτων ναυτιλιακών κρατών, από τα νέα ναυτιλιακά κράτη όπου καταφεύγουν πλοιοκτήτες για οικονομικούς λόγους,

γ) στη μικρή ναυτιλιακή πείρα των πλοιοκτητών λόγω του ότι η έννοια «πλοιοκτήτης» έχει αλλάξει,

δ) στην έλλειψη άρτιας ναυτικής εκπαίδευσης και ενημέρωσης των ναυτιλομένων, την κόπωση και τα ψυχολογικά προβλήματα τους, και **πολύ λιγότερο** στις τεχνικές προδιαγραφές, τη συντήρηση, τις καιρικές συνθήκες και τη μεγάλη ηλικία των πλοίων.

Πιστεύει πώς η Κοινότητα οφείλει να αναλάβει πρωτοβουλίες στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας ανάλογες με τη σημασία της κοινοτικής ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο και ζητά από την Επιτροπή των Ε.Κ. να προετοιμάσει τις κανονιστικές ρυθμίσεις που ζητούνται σε αυτό το ψήφισμα και να υλοποιήσει τις προτάσεις που υιοθετήθηκαν από το Σώμα.

Προτείνει, για να μπορέσουν οι συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) που στόχο έχουν να επιτύχουν «ασφαλή πλοία και καθαρές θαλάσσες» και του Διεθνούς Έργατικού

Όργανισμού (ΙΛΟ) να εφαρμοσθούν αποτελεσματικά, η ευθύνη για το αξιόπλοιο να βαρύνει το κράτος νηολόγησης με βάση τις επικυρωμένες διεθνείς Συμβάσεις και προδιαγραφές και όχι τις Ένώσεις Νηογυμνώνων.

Αναθέτει στην Επιτροπή, εξ ονόματος των 12 κρατών μελών της Κοινότητας, να έλθει σε επαφή με τις Η.Π.Α., τον Καναδά, την Ιαπωνία και τις Σκανδιναβικές χώρες με σκοπό να οργανωθεί ένας άτυπος «συνασπισμός ναυτιλομένων κρατών» ο οποίος θα εγκρίνει έναν κώδικα συμπεριφοράς για την εμπορική ναυτιλία εμπεριέχοντας τεχνικές, λειτουργικές και κανονιστικές διατάξεις που να προάγουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Υπενθυμίζει, δε, πώς η δημιουργία «συνασπισμού ναυτιλομένων κρατών» είναι **εφικτή** διότι τα προαναφερόμενα κράτη διακινούν ένα μεγάλο ποσοστό των εμπορικών τους συναλλαγών μέσω θαλάσσης και διενεργούν τον μεγαλύτερο όγκο του διεθνούς εμπορίου, νηολογούν σχεδόν τα 2/3 του παγκόσμιου στόλου και έχουν βαρύνουσα θέση στις διεθνείς διαπραγματεύσεις· είναι δε **αναγκαία** διότι ο συνασπισμός των προαναφερομένων κρατών, λόγω της ναυτικής παράδοσης και της ναυτιλιακής υποδομής, θα μπορούσε να πείσει τα υπόλοιπα μέλη του ΔΝΟ (ΙΜΟ) να προσαρμοστούν σε υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας.

Όσον αφορά τη ρύπανση

Θεωρεί τη Διεθνή Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78) την πιό σπουδαία και τονίζει την αναγκαιότητα για την πιστή εφαρμογή των Παραρτημάτων Ι (ρύπανση από πετρέλαιο), ΙΙ (ύγρες επιβλαβείς ουσίες χύμα) και την επικύρωση από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS**



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for
MITSUBISHI KOSUO KASHA LTD JAPAN
TERA RUBBER ROTTERDAM BE
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

του IMO των Παραρτημάτων III (επιβλαβεϊς ουσίες σε εμπορευματοκιβώτια), IV (λύματα) και V (απορρίματα) ώστε να τεθούν σε ισχύ.

Ανησυχεί για το ύψηλο ποσοστό ρύπανσης των θαλασσών (περίπου 44,5%) από πετρέλαιο και πετρελαιοειδή κατάλοιπα που οφείλεται στη ναυτιλία είναι πεπεισμένο δέ πως ένα μεγάλο ποσοστό ρύπανσης οφείλεται στην έλλειψη κατάλληλης υποδομής ιδιαίτερα στις «ειδικές περιοχές» της Κοινότητας όπως τη Μεσόγειο Θάλασσα και τη Βόρεια Θάλασσα.

Ζητά, συνεπώς, από την Έπιτροπή να υποβάλει πρόταση δράσης της Κοινότητας βασισμένη στη χρηματοδότηση των διαρθρωτικών ταμείων, του μεσοπρόθεσμου προγράμματος υποδομής των μεταφορών και των άλλων ύφισταμένων χρηματοδοτικών μέσων για την κατασκευή.

α) «δεξαμενών καταλοίπων» στη στεριά κατάλληλων για τη συλλογή των αποστραγγίσεων και έλαιοειδών μιγμάτων

β) «εύκολων υποδοχής» πλησίον είτε λιμανιών είτε σταθμών φόρτωσης πετρελαίου είτε άλλων περιοχών που κρίνονται κατάλληλες από τις περιβαλλοντολογικές οργανώσεις των κρατών μελών

γ) «σταθμών βιολογικού καθαρισμού» των θαλασσών.

Όσον αφορά τον έλεγχο

Θεωρεί απαραίτητη τη θέσπιση Λιμενικής Πολιτικής και Έλεγχου από την Κοινότητα ή οποία θα μπορεί να βασίζεται στο Μνημόνιο Συνεννόησης του Κράτους Έλλιμενισμού, τη Σύμβαση ILO 147/76, τη Σύμβαση IMO SOLAS, το διεθνές δίκαιο και τον καθορισμό των

δώδεκα ναυτικών μιλιών ως ζώνης έλεγχου από την Κοινότητα.

Καλεί την Έπιτροπή να αναλάβει πρωτοβουλία να πείσει τις Η.Π.Α, τον Καναδά και την Ίαπωνία, στο πλαίσιο της δημιουργίας του «συνασπισμού ναυτιλλομένων κρατών», να ένταχθούν, σαν μέλη στο Μνημόνιο Συνεννόησης του Κράτους Έλλιμενισμού ή προσχώρηση των ανωτέρω τριών κρατών θα καταστήσει το Μνημόνιο Συνεννόησης περισσότερο αποδοτικό, τον έλεγχο αυστηρότερο, έναρμονισμένο και αποτελεσματικό, και θα καλύπτει με αυτό τον τρόπο σχεδόν τα 2/3 του παγκόσμιου στόλου σαν συμβαλλόμενα μέλη ενώ θα έλεγχει σχεδόν το σύνολο των πλοίων που διακινούν φορτία από και προς τα συμβαλλόμενα μέλη.

Υπογραμίζει το γεγονός πως μία αυστηρότερη πολιτική έλεγχου της Κοινότητας θα έπρεπε να λάβει υπόψη της το ψήφισμα του της 11ης Σεπτεμβρίου 1986 και τις ακόλουθες αρχές:

α) αποφυγή διακρίσεων στη σημαία που φέρει το πλοίο,

β) πλήρη έλεγχο όλων των πλοίων που καταπλέουν στους κοινοτικούς λιμένες και που διέρχονται από κοινοτικά ύδατα,

γ) αποφυγή ένδεχομένης νόθευσης του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Κοινότητας,

δ) αποκλεισμό των πλοίων με μειωμένα επίπεδα ασφάλειας τα οποία νοθεύουν το θεμιτό ανταγωνισμό,

ε) βελτίωση των συνθηκών εργασίας που επικρατούν στα πλοία,

στ) πιστή εφαρμογή των Συμβάσεων ILO 87 και 88.

ζ) έναρμόνιση των ελέγχων και της συνεργασίας με παράκτιες χώρες εντός και εκτός της ευρωπαϊκής ζώνης.

Έπαναλαμβάνει τη θέση του που εκ-

φράστηκε στο ψήφισμα του της 11ης Μαρτίου 1983 σχετικά με μία λιμενική πολιτική και τονίζει την ανάγκη ανάληψης πρωτοβουλίας από την Έπιτροπή στους ακόλουθους τομείς:

α) ενίσχυση της βασικής υποδομής των λιμένων της Κοινότητας ώστε η παροχή βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος να είναι άμεση και αποτελεσματική,

β) αναθεώρηση, κατόπιν συνεννόησης με τις λιμενικές αρχές των κρατών μελών, της δράσης COST και των παράκτιων σταθμών,

γ) εγκατάσταση συστήματος επιτηρήσεως όμοιο με εκείνο του έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας έτσι ώστε η μεταφορά επικινδύνων φορτίων να διευκολυνθεί.

Όσον αφορά τη ναυταπάτη

Ανησυχεί για το ύψηλο ποσοστό ναυταπάτης ή οποία έχει πάρει τη μορφή της τεχνολογικής πειρατείας χρησιμοποιώντας τα πιο σύγχρονα μέσα τηλεπικοινωνίας και εφαρμοσμένης ηλεκτρονικής τεχνολογίας. Ζητά συνεπώς από την Έπιτροπή, όπως υπεσχέθη στο Μνημόνιο για τη ναυτιλία, να εξετάσει από κοινού με τα κράτη μέλη μέτρα που θα μπορούσαν να προταθούν στο ΔΝΟ (IMO) για την υιοθέτηση διεθνούς συμβάσεως.

Υπενθυμίζει τη θέση του της 11ης Σεπτεμβρίου 1986 σχετικά με το επιθυμητό, κάθε πλοίο να φέρει ένα μόνιμο «αριθμό αναγνώρισης» που δεν θα αλλάζει κατά τη διάρκεια ζωής του πλοίου ακόμα και όταν το πλοίο αλλάξει κράτος νηολογίας προτείνει σαν αριθμό αναγνώρισης του πλοίου να χρησιμοποιηθεί ο αριθμός νηολογίου της εταιρείας Lloyd's και να διατηρείται στο ΔΝΟ (IMO). Πιστεύει πως ο «αριθμός ανα-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134807/4125287
Telex: 212801 (MARLIN GR.)

γνωρίσεως» θά διευκολύνει τήν πρόληψη ναυαπατών καί ρύπανσης.

Καλεί τήν 'Επιτροπή, σέ συνεργασία μέ τό «συνασπισμό ναυτιλλομένων κρατών», νά υποβάλει προτάσεις γιά τήν πρόληψη πειρατικών πράξεων καί ένόπλων ληστειών καί μέτρων έναντίον τών μή νομίμων πράξεων πού άπειλούν τήν ασφάλεια τών πλοίων καί τήν ασφάλεια τών επιβατών καί πληρωμάτων.

Όσον άφορά τό 'Ιδρυμα Ναυτικής Ασφάλειας.

Καλεί τήν 'Επιτροπή γιά τρίτη φορά νά ύλοποιήσει τά ψηφίσματα τής 28ης 'Οκτωβρίου 1983 καί 11ης Σεπτεμβρίου 1986 στό όποία ζητούσε τήν ίδρυση ένός νέου Εύρωπαϊκού 'Ιδρύματος Ναυτικής Ασφάλειας' έκφράζει, συνεπώς, λύπη γιά τή βραδυπορία τής 'Επιτροπής νά έκπονήσει πρόταση νομικής πράξης τής Κοινότητας μέ τήν όποία θά συσταθεί αυτό τό 'Ιδρυμα.

Είναι τής γνώμης πώς τό 'Ιδρυμα έκτός από τούς σκοπούς καί άρμοδιότητες πού αναφέρονται στό άνωτέρω ψηφίσματά του θά πρέπει νά λειτουργήσει σάν πρότυπο Εύρωπαϊκό, Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στήν

α) εκπαίδευση, βασική καί στελεχιακή, όλων τών ναυτιλλομένων,

β) επιμόρφωση ή επανεκπαίδευση στελεχών έμπορικού ναυτικού καί ναυτιλιακών γραφείων,

γ) αναγνώριση τών διπλωμάτων καί πτυχίων πού εκδόθηκαν από άλλα ναυτιλιακά εκπαιδευτικά ιδρύματα τής Κοινότητας,

δ) έναρμόνιση τών εκπαιδευτικών συστημάτων καί προγραμμάτων εκπαίδευσης στήν Κοινότητα.

Τονίζει τήν αναγκαιότητα ύπαρξης εύρωπαϊκής πολιτικής ναυτικής εκπαίδευσης γιά τούς ακόλουθους λόγους:

α) καθώς οί στόλοι τής Κοινότητας προσανατολίζονται στήν παροχή υπηρεσιών ύψηλης άξίας καί τεχνολογίας, ή άρτια ναυτική εκπαίδευση άποκτά ιδιαίτερη σημασία λόγω τής εισαγωγής ύψηλης τεχνολογίας,

β) ή άρτια εκπαίδευση τών ναυτιλλομένων είναι τό μόνο άποδοτικό μέσο δημιουργίας ναυτικής καί περιβαλλοντολογικής συνείδησης,

γ) ή ύπαρξη έπαρκούς καί κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού θά μειώσει τά ναυτικά άτυχήματα στό έλάχιστο διότι από έρευνες καί στατιστικές, προκύπτει ότι τά περισσότερα ναυτικά άτυχήματα όφείλονται στόν άνθρώπινο παράγοντα,

δ) ή άποτελεσματική επέμβαση τών παρακτίων κρατών γιά τή διάσωση

ζών καί τών ιδίων τών πλοίων εξαρτάται κυρίως από τό κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό αλλά καί από τά έναέρια καί πλωτά μέσα καί έπαρκή δίκτυα καί μέσα επικοινωνιών,

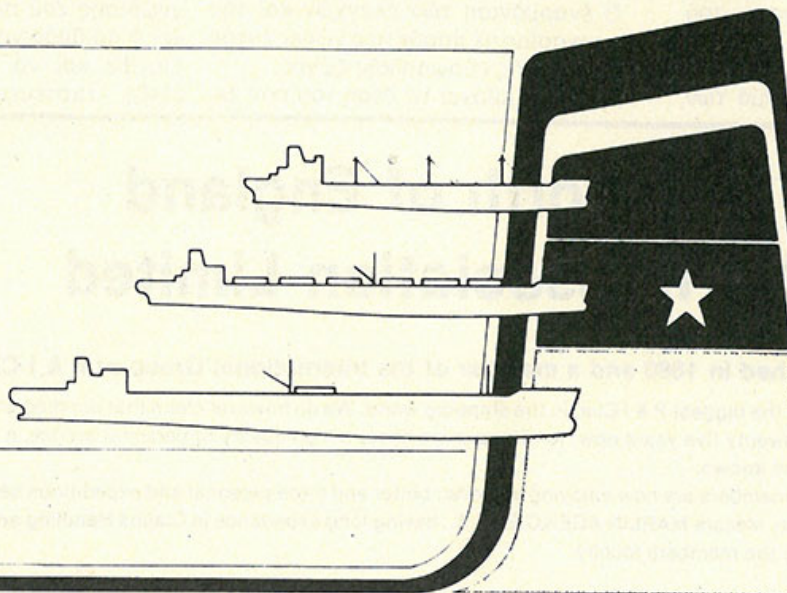
ε) ή ύπαρξη δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης θά συμβάλει άποτελεσματικά στή μείωση του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου, έντάσσεται δέ στό πλαίσιο τής δεύτερης δέσμης τών προτάσεων τής 'Επιτροπής καί προάγει τό θεμιτό άνταγωνισμό.

Συνιστά στήν 'Επιτροπή νά έλθει σέ έπαφή μέ τό Παγκόσμιο Πανεπιστήμιο Ναυτιλιακών Σπουδών πού έδρεύει στό Μάλμο τής Σουηδίας καί νά μελετήσει τό πρόγραμμα σπουδών καί εκπαίδευσης αυτού του Πανεπιστημίου τό όποιο θά μπορούσε νά άποτελέσει πρότυπο όργάνωσης γιά τό 'Ιδρυμα, όπως επίσης καί τό Εύρωπαϊκό Πανεπιστήμιο τής Φλωρεντίας γιά τή διοικητική του όργάνωση όσον άφορά τήν κοινοτική έπιχορήγηση.

Αναθέτει στόν Πρόεδρό του νά διαβίβασει τό παρόν ψηφίσμα στό Συμβούλιο, τήν 'Επιτροπή, τίς Κυβερνήσεις τών δώδεκα κρατών μελών καθώς καί στό Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (IMO) καί τό Διεθνή Όργανισμό Έργασίας (ILO).

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΑΓΑΚΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

- **CHARTERING OF DRY CARGO VESSELS**
- **SPECIALISING IN HANDY - MAX SIZE**
- **CHARTERING AGENTS**
- **SHIPBROKERS**

**35-39 AKTI MIAOULI
P.O.BOX 80421
185 10 PIRAEUS**

**TELEPH: 4529015 - 4513737
TELEX: 241621 - 212146
FAX: 4527888**

Σχέδιο Έκθεσεως για μία Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

Του Ευρωβουλευτή κ. ANTZELO ΚΑΡΟΣΣΙΝΟ

Έκτιμώντας ότι η υλοποίηση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς το 1992 θα δημιουργήσει μία νέα κατάσταση στην οικονομία και στον τομέα των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ότι η λειτουργία των λιμένων θα επηρεαστεί ιδιαίτερα.

Έχοντας την πεποίθηση ότι η εξέλιξη των συστημάτων μεταφοράς που έλαβε χώρα την τελευταία δεκαετία σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, υπαγορεύει την προσαρμογή των λιμένων της Κοινότητας στις νέες ανάγκες με την υιοθέτηση των κατάλληλων οικονομικών μέτρων και τεχνικών επιλογών.

Υπενθυμίζοντας ότι η οικονομική ανάκαμψη της Κοινότητας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εξαγωγικές και εισαγωγικές της δυνατότητες και ότι η αποτελεσματικότητα των λιμένων αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη μείωση του κόστους.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα περισσότερα εμπορεύματα που διακινούνται στην Κοινότητα διέρχονται από τους θαλάσσιους λιμένες της.

Έκτιμώντας τη σημασία που λαμβάνει μία κοινοτική λιμενική πολιτική στο πλαίσιο μιας ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

Υπογραμμίζοντας ότι κυρίως ύστερα από την εξέλιξη των ευρωπαϊκών και παγκόσμιων συστημάτων μεταφοράς που τείνουν να δημιουργήσουν μία αλυσίδα στην οποία το σύστημα μεταφοράς χωρίς λύση της συνέχειάς του, οδηγεί από την παραγωγή στην κατανάλωση, οι λιμένες αποτελούν όλο και περισσότερο αναπόσπαστο τμήμα του εν λόγω συστήματος, λειτουργώντας ως συνδεδεμένοι κρίκοι μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών και των χερσαίων μεταφορών.

Έκτιμώντας ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων της Κοινότητας διεξάγεται επί αρκετά ετών περιφερειακών τμημάτων λόγω των βελτιωμένων συστημάτων εσωτερικών χερσαίων μεταφορών.

Έκτιμώντας ότι η δημιουργία μιας ενιαίας εσωτερικής αγοράς θα εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων.

Έκτιμώντας ότι η δημιουργία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς θα έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί το κόστος των όδικων εμπορευματικών μεταφορών και συγκεκριμένα:

— η κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών και η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θα οδηγήσουν στην ορθολογική

οργάνωση του τομέα, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να μεταφέρουν φορτία τόσο κατά το ταξίδι της μετάβασης όσο και της επιστροφής,

— η κατάργηση των ελέγχων στα σύνορα θα μειώσει σημαντικά τους χρόνους μεταφοράς,

— η αύξηση του ανταγωνισμού θα ωθήσει τις επιχειρήσεις να εφαρμόσουν τους χαμηλότερους δυνατούς ναύλους,

Έκτιμώντας ότι οι σιδηρόδρομοι θα εξαναγκαστούν να προσαρμοστούν στα επίπεδα παροχής υπηρεσιών και ναύλων που προσφέρουν οι όδικές εμπορευματικές μεταφορές, και επίσης ότι οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, όπου υπάρχει δυνατότητα, προσφέρουν περισσότερο συμφέροντες όρους από τις χερσαίες και όλο το σύστημα γενικώς ενισχύεται από την ανάπτυξη νέων και αποτελεσματικών τεχνικών για τις συνδυασμένες μεταφορές,

Έκτιμώντας ότι η ενίσχυση των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν οι χερσαίες μεταφορές ενδεχομένως συνεπάγεται μία περαιτέρω συγκέντρωση, σε ένα πολύ περιορισμένο αριθμό μεγάλων λιμένων, του ήδη μεγάλου ποσοστού των διακινούμενων εμπορευμάτων που αφορούν το εξωτερικό εμπόριο της Κοινότητας και που σήμερα ακόμη μεταφέρονται διά θαλάσσης,

Έκτιμώντας ότι μία τέτοια συγκέντρωση δεν προσφέρει οικονομικά πλεονεκτήματα στο σύνολο και είναι συνεπώς άπευκτα καθόσον θα αυξήσει τις διαρθρωτικές ανισότητες της Κοινότητας, δημιουργώντας, αφενός, περιοχές

μεγάλης τεχνητής ανεργίας και, αφετέρου, μία επιβλαβή για το περιβάλλον συγκέντρωση της κίνησης σε όρισμένες όδικές αρτηρίες,

Έκτιμώντας, συνεπώς, ότι η κοινή πολιτική μεταφορών, πρέπει να έχει ως στόχο όχι μόνο να αμβλύνει τις παρενέργειες της Ένιαίας Αγοράς αλλά κυρίως, μέσω ενός καθεστώτος θεμιτού ανταγωνισμού των θαλάσσιων λιμένων, να εξασφαλίσει την ανάπτυξη κάθε λιμενικής ζώνης σύμφωνα με τις δυνατότητές της,

Έκτιμώντας ότι για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι αναγκαίο να εξαλειφθεί κάθε είδους στρέβλωση του ανταγωνισμού όχι μόνο μεταξύ των μεμονωμένων λιμένων αλλά και μεταξύ των χερσαίων και θαλάσσιων τρόπων μεταφορών και συγκεκριμένα:

α) οι χερσαίες μεταφορές πρέπει να καλύπτουν το κόστος των υποδομών τους, συμπεριλαμβανομένων και των κοινωνικών βαρών ούτως ώστε να υπάρξει κάποια ισορροπία μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών σε ένα επίπεδο που θα καθορίζεται από το κόστος με το οποίο επιβαρύνει κάθε τρόπος μεταφοράς το κοινωνικό σύνολο,

β) όλοι οι λιμένες, ως σημαντικοί κρίκοι στην αλυσίδα των θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει να συμμετέχουν σε μία ανταγωνιστική αγορά των μεταφορών με τη μέγιστη επιχειρησιακή ανεξαρτησία,

γ) η διαδικασία αναδιάρθρωσης των λιμένων και των υπηρεσιών που προ-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPÉRATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIREZ

Telefax Nr. (54) 1/3136683

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 226226

σφέρουν, οι οποίες έχουν ενισχυθεί σε μεγάλο βαθμό από τη δυναμική της Κοινής Αγοράς, πρέπει να συνοδεύεται με πρόσθετα μέτρα, συμπληρωματικά των εθνικών μέτρων, που θα εγκριθούν και θα χρηματοδοτηθούν από την Κοινότητα, με στόχο να αντισταθμιστούν οι διαρθρωτικές ανισότητες και η ανεργία στις περιοχές που πλήττονται περισσότερο,

Εκτιμώντας ότι τα αιτήματα που προώθησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με το ψήφισμα της 11 Μαρτίου 1982 για την κοινοτική λιμενική πολιτική δεν έχουν ακόμη ικανοποιηθεί και, συνεπώς, πρέπει να υποβληθούν εκ νέου,

Εκτιμώντας ότι η Έπιτροπή Μεταφορών αφιερώνει μία ειδική έκθεση για την εξέταση των συνεπειών της μη ομοιομορφίας εφαρμογής των διατάξεων στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MARPOL) σχετικά με τον ανταγωνισμό των θαλάσσιων λιμένων,

Καλεί την Έπιτροπή να αφιερώσει στους λιμένες περισσότερη προσοχή απ' ό,τι στο παρελθόν, κυρίως, υπό το πρίσμα της νέας πραγματικότητας που δημιουργήθηκε με την εξέλιξη του συστήματος των μεταφορών σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο και των επακόλουθων που θα υπάρξουν, ιδίως στον τομέα του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, ύστερα από την υλοποίηση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς το 1992.

Καλεί την Έπιτροπή να επιμείνει, κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων, για την έναρμόνιση των φορολογικών βαρών που επιβάλλονται στις μεταφορές και επί της αρχής σύμφωνα με την όποια κάθε τρόπος μεταφοράς πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το κόστος κατασκευής και συντήρησης των υποδομών που χρησιμοποιεί και ένα μέρος των εκτιμώμενων κοινωνικών βαρών.

Επαναλαμβάνει ότι για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις διακίνησης μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων και για να

αντιμετωπισθεί η παρακμή των θαλάσσιων μεταφορών ή Κοινότητα πρέπει:

α) να ολοκληρώσει τη ναυτιλιακή πολιτική της, εγκρίνοντας, βάσει προτάσεων που θα υποβάλει η Έπιτροπή, τα κατάλληλα μέτρα για την ενίσχυση του εφοπλισμού και των κοινοτικών φορέων,

β) να ολοκληρώσει το συντομότερο δυνατό την έναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Κοινότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά την έναρμόνιση των τεχνικών, κοινωνικών και τιμολογιακών διατάξεων και των φορολογικών υποχρεώσεων που αφορούν τις χερσαίες μεταφορές στην ενδοχώρα των λιμένων,

γ) να αποκτήσει πραγματική πολιτική στον τομέα των υποδομών, εγκρίνοντας χωρίς χρονοτριβή, όπως ήδη έχει ζητηθεί επανειλημμένως από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα που προτείνει η Έπιτροπή.

Υπογραμμίζει ότι μία μελλοντική λιμενική πολιτική πρέπει να στηρίζεται σε κοινοτικά νομοθετικά μέσα, ανάλογα με το ισχύον καθεστώς των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που να εξασφαλίζουν στους μεγάλους λιμένες ή τα λιμενικά συστήματα ξεχωριστή οργάνωση από το κράτος ή τις δημόσιες αρχές, αφήνοντας σε κάθε κράτος μέλος την ελευθερία να επιλέξει την προσφορότερη νομική βάση.

Καλεί την Έπιτροπή να υποβάλει προτάσεις για κοινοτικό κανονισμό σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες, προβλέποντας ότι οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των οργανισμών λιμένων και των ιδιοκτητών τους πρέπει να καταστούν διαφανείς («εφαρμογή της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ», που τροποποιήθηκε από την οδηγία «85/413/ΕΟΚ», από τους οργανισμούς λιμένων) και καθορίζοντας αντικειμενικά κριτήρια για τη νόμιμη χορήγηση δημόσιων ενισχύσεων σύμφωνα με τις ανάγκες που επιβάλλονται από τις υπάρχουσες διαρθρωτικές αποκλίσεις στην Κοινότητα.

Ζητεί από την Έπιτροπή να καθορίσει τα ενδεδειγμένα κριτήρια για τη νόμιμη χορήγηση δημόσιων ενισχύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι η παρέμβαση αυτή δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Υπογραμμίζει την ανάγκη να επικοινωνούν μεταξύ τους τα διάφορα συστήματα έπεξεργασίας στοιχείων που λειτουργούν στους λιμένες της Κοινότητας και, αν θεωρηθεί αναγκαίο, να υποστηριχθεί η πρωτοβουλία αυτή χρηματοδοτικώς.

Καλεί την Έπιτροπή να προωθήσει πρωτοβουλίες στο πλαίσιο των αρμόδιων διεθνών οργανώσεων για την υιοθέτηση, παγκοσμίως, ενός ενιαίου εγγράφου για τις θαλάσσιες μεταφορές, κατάλληλου για την αυτόνομη ανάπτυξη και την ηλεκτρονική διαβίβαση.

Ζητεί από την Έπιτροπή, έχοντας υπόψη τις ανισότητες περιφερειακής ανάπτυξης και τη σοβαρότητα της ανεργίας που πλήττει τους διάφορους λιμένες, να προτείνει στο Συμβούλιο την έγκριση ενός προγράμματος υπέρ των επινείων που πλήττονται περισσότερο από την ανεργία.

Ζητεί από την Έπιτροπή να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα υποβολής ενός κοινοτικού κανονισμού σχετικά με τα ώρια, τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας των λιμενικών εργασιών, ούτως ώστε να παράσχει ένα κοινό πλαίσιο αναφοράς που να μπορεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για έναν έντιμο ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων.

Καλεί την Έπιτροπή να συστήσει στο πλαίσιο της αρμόδιας γενικής διεύθυνσης για τα θέματα των μεταφορών μία υπηρεσία που θα επιφορτισθεί ειδικά με τη μελέτη όλων των πλευρών της λιμενικής πολιτικής.

Αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα και τη σχετική αιτιολογική έκθεση στην Έπιτροπή και το Συμβούλιο.

ANTZELO KAPOSSINO

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Ζητούνται

Από μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία.
Προτιμούνται Αρχιπλοίαρχοι ή Πλοίαρχοι με προϋπηρεσία σε δεξαμενόπλοια και καλή γνώση της Αγγλικής.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού
Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Ζητούνται

Από μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία.
Προτιμούνται Αρχιμηχανικοί ή Μηχανικοί Α' με προϋπηρεσία σε δεξαμενόπλοια. Απαραίτητη ή καλή γνώση Αγγλικής.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού
Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

Θέσεις καί απόψεις γιά τήν Λιμενική Πολιτική τῆς Ἑλλάδος

Τοῦ κ. Γ. ΠΡΑΣΙΑΝΑΚΗ, προέδρου τοῦ ΟΛΠ

Ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, στή Διοίκηση τοῦ ὁποίου μετέχω ἀπό τό 1981, χαιρετίζω τή Συνεδρίαση τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ, πού γίνεται στή χώρα μας καί εὐχομαι εὐόδωση τοῦ ἔργου τῆς.

Στή σύντομη παρέμβασή μου θά ἀναφερθῶ ἐπιγραμματικά στό ὑφιστάμενο σήμερα καθεστῶς τῶν Ἑλληνικῶν λιμανιῶν καί τίς μελέτες πού γίνονται γιά τή χάραξη μιᾶς ἐνιαίας Ἑθνικῆς Λιμενικῆς Πολιτικῆς, καθώς καί κυρίως στά προβλήματα πού ἀπασχολοῦν τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, πού εἶναι καί τό «ὕψιρον» ἀντικείμενό μου.

Στή συζήτηση πού θά ἀκολουθήσει θά πάρουμε θέση στά θέματα πού θά τεθοῦν.

— Τά Ἑλληνικά λιμάνια εἶναι κρατικά, ὁργανωμένα μέ τή μορφή τοῦ Ν.Π.Δ.Δ. ὡς Ὁργανισμοί Λιμένος, πού εἶναι τά δύο μεγαλύτερα (Πειραιᾶ καί Θεσσαλονίκης), ἢ ὡς Λιμενικά Ταμεῖα, πού εἶναι τά ὑπόλοιπα. Τό σύστημα αὐτό, ἐξασφαλίζει ἀφενός τή δυνατότητα ἀνάπτυξης τῶν μικρῶν λιμανιῶν, πού δέν μποροῦν νά ἀναπτυχθοῦν αὐτόνομα καί ἀφετέρου τήν εὐελιξία, πού εἶναι ἀπαραίτητη γιά τήν αὐτόνομη ἀνάπτυξη τῶν δύο μεγάλων λιμανιῶν.

— Αὐτό τόν καιρό ἡ ὁργάνωση τοῦ λιμενικοῦ συστήματος ἀποτελεῖ ἀντικείμενο μελέτης ἐιδικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ ΥΕΝ, στήν ὁποία μετέχουν ἐκπρόσωποι ὅλων τῶν συναρμόδιων Ὑπουργείων, φορέων, Λιμενικῶν Ὁργανισμῶν καί Ταμείων. Ὁριστικά συμπεράσματα δέν ὑπάρχουν ἀκόμη, οἱ εἰσηγήσεις ὅμως πού ἔχουν ὑποβληθεῖ (καί περιλαμβάνονται στό 5ετές πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης 1988 - 1992 τοῦ λιμενικοῦ τομέα) περιέχουν τίς ἀκόλουθες προτάσεις συνοπτικά:

— Κατάταξη τῶν λιμανιῶν ἀνάλογα μέ τή σημασία τους στήν ἐξυπηρέτηση ἐθνικῶν καί διεθνῶν ἐμπορευματικῶν ροῶν, τή γενικότερη ἐθνική σημασία τους κ.λ.π. (σέ ἐπτά κατηγορίες).

— Δημιουργία ἐνιαίου φορέα παρακολούθησης καί ἐφαρμογῆς τῆς λιμενικῆς πολιτικῆς (Γεν. Γραμματεία ἢ Ἀρχή Λιμένων) καί ἐνδεχόμενα λειτουργία συμβουλευτικοῦ ὁργάνου μέ ἀντιπροσωπευτική σύνθεση.

— Ἐκπόνηση ἐιδικῆς μελέτης γιά τό κόστος καί τήν τιμολογιακή πολιτική στά ἑλληνικά λιμάνια (Cost and Pricing Study). Σαφῆ, ἐγκαιρά καταρτισμένα, εὐέλικτα καί ἐπιστημονικά τεκμηριωμένα τιμολόγια τῶν λιμανιῶν.

— Ἄς σημειωθεῖ ὅτι ἡ προσπάθεια



αὐτή γιά τή συνολική καί σχεδιασμένη ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τοῦ Λιμενικοῦ Τομέα, πραγματοποιεῖται γιά πρώτη φορά στή χώρα μας.

— Πέρα ἀπό τήν παραπάνω μελέτη ἡ Κυβέρνηση ἔχει ἀναθέσει ἐιδική μελέτη γιά τή δημιουργία εὐκολιῶν ὑποδοχῆς πετρελαιοειδῶν κ.λ.π. καταλοίπων στά μεγάλα λιμάνια, σύμφωνα μέ τίς υποχρεώσεις τῆς χώρας ἀπό τή διεθνή σύμβαση MARPOL (ὁ προϋπολογισμός τοῦ ἔργου γιά τόν Πειραιᾶ μόνο ἀνέρχεται σέ 850 περίπου ἑκατ. δρχ.). Συνολικά ἐννέα χερσαία κέντρα ὑποδοχῆς καί ἐπεξεργασίας καταλοίπων.

Ἐπίσης μελέτη σκοπιμότητας γιά τίς Ἐλεῦθερες Ἐμπορευματικές Ζώνες, ἐνῶ ἡ ἐκπόνηση καί σταδιακή ὑλοποίηση προγράμματος ἱδρύσεως Ε.Ε.Ζ. στά ἑλληνικά λιμάνια καί ὁ ἐκσυγχρονισμός τῆς λειτουργίας τῶν Ε.Ε.Ζ. πού ἤδη λειτουργοῦν, περιλαμβάνονται στίς προτάσεις τοῦ 5ετοῦς προγράμματος.

Ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμός σέ ὅλες τίς δραστηριότητες εἶναι κατοχυρωμένος στά πλαίσια τῆς κοινότητας ἀπό τή συνθήκη τῆς Ρώμης τοῦ 1958 (μέρος τρίτο, ἀρθρα 85 ἕως 92).

Πολλά ὅμως πρέπει νά γίνουν ἀκόμη, εἰδικά σέ ὅ,τι ἀφορᾷ τόν ἀνταγωνισμό μεταξύ τῶν λιμανιῶν ἀπό τήν ΕΟΚ. Εἶναι ἀναμφισβήτητο γεγονός ὅτι πολλά λιμάνια δέχονται ἕνα ἀθέμιτο ἀνταγωνισμό, ὁ ὁποῖος πολλές φορές γίνεται ἀντιληπτός μακροπρόθεσμα οἱ δέ συνέπειές του δέν εἶναι μόνο καταστρεπτικές γιά τίς ἐθνικές οἰκονομίες ἀλλά περισσότερο στόν εὐρύτερο χώρο καί εἰδικά στή διακίνηση τῶν ἀγαθῶν γιά

τοῦς λαοῦς.

Θά πρέπει λοιπόν τά ἀρμόδια κοινοτικά ὄργανα νά στρέψουν τήν προσοχή τους στό θέμα τοῦ προστατευτισμοῦ τῶν μεταφορῶν πού ἐπιβάλλεται ἀπό ὁρισμένες χώρες καί τή δημιουργία μιᾶς κοινοτικῆς Λιμενικῆς πολιτικῆς πρὸς ὄφελος τῶν διακινουμένων ἐμπορευμάτων ἀπό καί πρὸς τίς χώρες τῆς κοινότητος.

Σέ ὅ,τι ἀφορᾷ τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ ἡ ἀνάπτυξη καί λειτουργία του στηρίζεται ἀποκλειστικά σέ ἴδιους πόρους, ὅπως θά ἀναπτυχθεῖ ἐιδικότερα παρακάτω.

Οἱ ἐξελίξεις καί οἱ προοπτικές στόν τομέα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν (συνδυασμένες μεταφορές, Ὑπερσυνδυασμένοι σιδηρόδρομοι, Ἀξονας Εὐρωπαϊκοῦ Βορρᾶ — Νότου, Ἀνατολικός καί Δυτικός Ὑπερευρωπαϊκός Αὐτοκινητόδρομος) καί ἡ παρεμβολή τῆς Ἑλλάδας στό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορῶν παρουσιάζει μεγάλο ἐνδιαφέρον. Ἡ παρέκκλιση ἀπό τόν Ἀνατολικό Ἀξονα ἀπό τή Νίσσα μέχρι τόν Πειραιᾶ καί τήν Καλαμάτα προσφέρει τή δυνατότητα νά γίνει ἡ Ἑλλάδα ὁ Νοτιοανατολικός σταθμός ἐφοδιασμοῦ στόν Εὐρωπαϊκό χώρο.

Τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ εἶναι ἡ κύρια θαλάσσια πύλη τοῦ Ἑλλαδικοῦ χώρου ἀπό τά βάθη τῆς ἱστορίας, ἕνα ἀπό τά ἀρχαιότερα λιμάνια καί ἀπό τά σημαντικότερα τῆς Ἀνατ. Λεκάνης τῆς Μεσογείου, μέ σημαντική θέση στήν παγκόσμια ναυτιλία.

Ὁ Ὁργανισμός Λιμένος Πειραιῶς εἶναι Ν.Π.Δ.Δ. πού σ' ἕνα βαθμό λειτουργ-

γεϊ με ίδιωτικοοικονομικά κριτήρια, χωρίς βέβαια την παράμετρο του κέρδους, με ανταποδοτικά τιμολόγια που στοχεύουν στην κάλυψη του κόστους των προσφερομένων υπηρεσιών και των προγραμματισμένων επενδύσεων. Άποτελει άφενός φορέα διακίνησης προσώπων και αγαθών και αφετέρου Έλευθέρας Έμπορευματικής και (ύποτυπώδους) Βιομηχανικής Ζώνης (Έπισκευαστική Ζώνη του Περάματος όπου προσφέρονται από ιδιωτικούς φορείς αντίστοιχες υπηρεσίες).

Είναι άποκεντρωμένος, αυτόνομος, αυτοδιοικούμενος και αυτόδύναμος Όργανισμός υπό την έποπτεία του Υ.Ε.Ν. Η Κυβέρνηση διορίζει με τριετή θητεία τον Πρόεδρο του Δ.Σ. και τον Προϊστάμενο Υπηρεσιών (Γεν. Δ/ντής — Γ. Κλαυδιανός).

Πιστεύουμε πως τα μεγάλα λιμάνια πρέπει να είναι αυτόνομα, αυτόδύναμα, με άποκεντρωμένη δραστηριότητα υπό την έποπτεία ενός φορέα, μέσα στα πλαίσια μιας έθνικής λιμενικής πολιτικής. Η ίδια τάση υποστηρίζεται και στα κοινοτικά όργανα για τα λιμάνια της Κοινότητας απ' όσα μπορούμε να γνωρίζουμε (Έκθεση Καροσσίνιο και πρόταση ψηφίσματος).

Στό διακινούμενο θαλάσσιο έξωτερικό έμπορευματικό έργο στο λιμάνι του Πειραιά, οι χώρες μέλη της ΕΟΚ συμμετείχαν με 35% τό 1980. Τό 1987 ό δείκτης συμμετοχής έφθασε στό 60% περίπου και από αυτό τό 60% είναι μοναδοποιημένα φορτία. Η συμμετοχή του Πειραιά στό διακινούμενο έθνικό έργο από χώρες της ΕΟΚ είναι περίπου 55%.

Τό διαμετακομιστικό έργο του Πειραιά είναι 100% μοναδοποιημένο και προέρχεται 80% περίπου από τις χώρες μέλη της ΕΟΚ με προορισμό τις χώρες του τρίτου κόσμου. Η συμμετοχή του Πειραιά στό έθνικό διαμετακομιστικό έργο είναι 90%.

Έπίσης στό λιμάνι του Πειραιά διακινούνται έτησίως περίπου 11.000.000 έπιβάτες από τούς όποιους 6.000.000 με τις πορθμιακές γραμμές και 350.000 όχηματα παντός τύπου. Η συμμετοχή των φορτηγών όχημάτων είναι περίπου 50%.

Οι έπενδύσεις του ΟΛΠ πραγματοποιούνται από ίδιους πόρους και δέν έπιδοτείται από τόν κρατικό προϋπολογισμό. Οι έπενδύσεις αυτές καλύπτουν όλα τα έργα και τόν έξοπλισμό που είναι άναγκαία για τή λειτουργία του, άκόμη και όρισμένα έργα (π.χ. όδοποιίας) που έκφεύγουν από τήν άρμοδιότητά του. Τά τελευταία χρόνια γίνονται εύρειας έκτάσεως λιμενικά έργα, όπως τό Container Terminal Έκονίου, έμπορικά και έπιβατικά κρηπιδώματα στό κεντρικό λιμάνι και Έκόνιο κ.ά., καθώς και προμήθεια σύγχρονου έξοπλισμού σέ ικανοποιητικό βαθμό, όπως συστημάτων Η/Υ για τή μηχανοργάνωση όλόκληρης της λιμενικής δραστηριότητας,

δύο γερανογεφυρών, 10 straddle carriers, 20 περνοφόρων κ.ά. Στόχος αυτής της δραστηριότητας είναι να έτοιμαστεί τό λιμάνι για τις διαφαινόμενες προσεχείς απαιτήσεις της ναυτιλίας.

Μέχρι τήν όλοκλήρωση της μελέτης και τήν ύλοποίηση των έργων ύποδομής για τις εύκολες περισυλλογής πετρελαιοειδών κ.λ.π. καταλοίπων τό λιμάνι του Πειραιά ανταποκρίνεται στις ύποχρεώσεις του, που πηγάζουν από τή Δ.Σ. MARPOL, με τήν άνάθεση του έργου σέ ναυτιλιακή εταιρία (άπό 29/12/83 με 10ετή σύμβαση).

Οι κατευθύνσεις του ΟΛΠ άπεικονίζονται στα δύο δετή προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης των τελευταίων έτών. Τό πρώτο (1982 - 1987) έχει έκτελεστεί κατά τό μεγαλύτερο και κυριότερο μέρος του. Τό δεύτερο πρόγραμμα (1988 - 1992) βρίσκεται σέ εξέλιξη. Προβλέπεται και έπιχειρείται τριμερής κατανομή των λιμενικών λειτουργιών (έπιβατική - έμπορευματική - ναυπηγοεπισκευαστική), διατηρείται ή φυσιογνωμία του λιμανιού και τονίζεται ή διαμετακομιστική δραστηριότητα με Έλεύθερη Ζώνη.

Στούς στόχους του περιλαμβάνονται: — άναδιάταξη των χρήσεων για καλύτερη λειτουργία του λιμανιού σέ συνδυασμό με τόν εύρύτερο χώρο.

— έκσυγχρονισμός έξοπλισμού και έγκαταστάσεων περιλαμβανομένης της πλήρους μηχανοργάνωσης, για τή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και των συνθηκών εργασίας.

— άναδιάρθρωση των Υπηρεσιών με βάση τις σημερινές άνάγκες και τις προβλεπόμενες εξέλιξεις.

— επέκταση και ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του και άποκέντρωση όρισμένων από αυτές σέ άλλα λιμάνια.

— κανονιστικά και διαρθρωτικά μέτρα για άπλούστευση των συναλλαγών και διευκόλυνση των συναλλασσομένων.

Στά προβλήματα που άντιμετωπίζει σήμερα ό ΟΛΠ συμπεριλαμβάνονται:

Λειτουργικές δεσμεύσεις, όπως τό καθεστώς των έργασιακών σχέσεων, ό τρόπος ύπολογισμού των άμοιβών του έργατικού προσωπικού και ό τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών του. Η έξειδίκευση του προσωπικού του και γενικά ή στελέχωση του Όργανισμού με δυναμικό κατάλληλο για τις άπαιτήσεις των σημερινών έξελιγμένων τεχνικών. Σημαντικά προβλήματα δημιουργήθηκαν από τήν κατάργηση των λιμενικών τελών με τήν ένταξη της χώρας στην ΕΟΚ, που ήταν συνδυασμένα με τούς δασμούς. Έτσι μολοντί άποτελούν άνταποδοτικό τέλος που ισχύει σέ άλλες χώρες της ΕΟΚ κατά πληροφορίες μας, ό ΟΛΠ άπώλεσε από τό 1979 τό 10% περίπου των εσόδων του. Ό έξοπλισμός και οι έγκαταστάσεις του λιμανιού είναι παλαιά σέ σημαντικό άκόμη βαθμό, παρά τις συνεχείς ανανεώσεις και έπεμβάσεις, ένw υπάρχουν έλλείψεις στην ύ-

ποδομή άποθηκών έπικινδύνων φορτίων. Σημαντικό πρόβλημα είναι και ή στενότητα χώρου που άντιμετωπίζει τό λιμάνι άφού είναι ύποχρεωμένο να άναπτύσσεται μέσα στην άσφυκτική περιβολή μιας πυκνοκατοικημένης οικολογικής περιοχής (της πόλης του Πειραιά και των γύρω Δήμων) με κακή όδική και σιδηροδρομική σύνδεση προς τό έθνικό δίκτυο της χώρας.

Οι έλλείψεις στις άποθήκες έπικινδύνων φορτίων στην Κυνόσουρα (έκρηκτικά) και τόν Κερατόπυργο (τά ύπόλοιπα) δημιουργήθηκαν από τή μεταβολή των συνθηκών στόν περιβάλλοντα χώρο (δóμηση της περιοχής). Μελέτη που είχε συνταχθεί από παλιά για τήν κατασκευή άποθηκών έπικινδύνων στή Σαλαμίνα άνακόπηκε από τό 1982 μετά άπό παρέμβαση της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Η κατασκευή του νέου Σταθμού έμποροκιβωτίων στό Έκόνιο, κοντά στις άποθήκες του Κερατοπύργου έπιτείνει τώρα τό πρόβλημα. Άν παραμείνει ή έξυπνέρεση αυτών των φορτίων στόν Πειραιά (ό ΟΛΠ δέν θά είχε άντίρρηση να μεταφερθεί σέ άλλο λιμάνι) θά πρέπει να προχωρήσει ή κατασκευή νέων άποθηκών σέ σύντομο χρόνο.

Η σύνδεση του λιμανιού με τό έθνικό δίκτυο (άρμοδιότητα Υπ. Δημ. Έργων — ΟΣΕ - ΟΛΠ) θά έξυπνέρεσει άποφασιστικά τις μεταφορές. Ηδη συντάσσονται οι σχετικές μελέτες, ένw όρισμένες έχουν προχωρήσει στή διαδικασία της δημοπράτησης.

Η ύλοποίηση όμως όλων αυτών των έργων (σύνδεση, άποθήκες έπικινδύνων, έγκαταστάσεις ύποδοχής καταλοίπων) έκφεύγει των οικονομικών δυνατοτήτων του Όργανισμού. Γι' αυτά θά πρέπει να άναζητηθούν έξωτερικοί πόροι.

Παρατέρα έπενδύσεις για συναφείς με τή λιμενική λειτουργία δραστηριότητες, που μελετώνται και θά πρέπει να άναζητηθούν πόροι για τήν πραγματοποίησή τους, είναι και ή δημιουργία Βιομηχανικού Πάρκου στό Πέραμα ή ή άναδιάταξη της ύπάρχουσας εκεί Ναυπηγοεπισκευαστικής Βάσης, που θά άπομακρύνει δευτερεύουσες μονάδες από τό Κεντρικό λιμάνι (όπως τά μεταλλουργεία κ.λ.π.). Η έπισκευαστική δραστηριότητα είναι ουσιώδης στή λιμενική λειτουργία και αυτό είναι διαπίστωση που άφορά και τόν κοινοτικό χώρο και έχει διατυπωθεί σέ πρόσφατη συνάντηση έκπροσώπων κοινοτικών λιμανιών (έκθεση συνάντησης Port Working Group στό Μπιλμπάο 26/5/87).

Βασική άντίληψη, που ακολουθείται και κατά τή γνώμη μας, θά πρέπει να ακολουθηθεί για τό λιμάνι του Πειραιά τά έπόμενα χρόνια είναι:

— Ότι θά ληφθούν ύπόψη και θά λαμβάνονται πάντα ύπόψη οι διεθνείς προδιαγραφές και οι έξελίξεις, σέ ό,τι άφορά τό άντικείμενό μας και θά άναπτυσσόμαστε και θά λειτουργούμε άρ-

‘Η ‘Ετήσια Σύνοδος της ‘Ιντερκάργκο



Στό βήμα ο πρόεδρος της ‘Ιντερκάργκο κ. ‘Αριστομένης Καραγεώργης και οι κ.κ. Γ. Λαναράς, Β. Παπαχρηστίδης, Στ. Γουρδομιχάλης, Φρ. Τσάο, Κάρλ Σρούμφ και Μπρούς Φάρδινγκ.

Στόν Πειραιά, στά γραφεία της εταιρίας Καραγεώργη, πραγματοποιήθηκε στίς 3 ‘Ιουνίου, ή ετήσια σύνοδος τών μελών της έκτελεστικής επιτροπής της ‘Ενώσεως τών ‘Ανεξάρτητων ‘Εφοπλιστών πλοίων ξηρού φορτίου και άμέσως κατόπιν έπακολούθησε άνοικτή συνάντηση τών μελών της ‘Ιντερκάργκο μέ τήν συμμετοχή και εισηγήσεις τών προέδρων της ‘Ιντερτάνκο κ. Βασ. Παπαχρηστίδη, του ΝΕΕ κ. Γιώργου Λαναρά, της ΕΕΕ κ. Στ. Γουρδομιχάλη και μέ τή συμμετοχή μεγάλου αριθμού έφοπλιστών και στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Στήν εισηγήσή του ο πρόεδρος της ‘Ιντερκάργκο κ. ‘Αρ. Καραγεώργης υπογράμμισε ότι ή ναυλαγορά ξηρού φορ-

τίου παραμένει εύάλωτη και ή ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως τονάζ παραμένει ακόμη εις βάρος του πλοίου. Γι’ αυτό ή ‘Ιντερκάργκο συνιστά στά μέλη της και σ’ όλους όσους άπασχολούνται στήν τράμπ ναυτιλία σύνεση και προσοχή.

‘Αφού άπαίτησε φόρο τιμής στήν μνήμη του έμπνευστή και ιδρυτή της ‘Ιντερκάργκο, άειμνήστου ‘Αντώνη Χανδρή, ο κ. Καραγεώργης αναφέρθηκε στίς συνεχείς προσπάθειες της ‘Ιντερκάργκο, μέ τήν άγαστή συνεργασία της ‘Ιντερτάνκο, στήν προσπάθεια ένημερώσεως της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, ώστε νά άποφευχθούν τά λάθη πού οδήγησαν τήν άγορά στήν πρόσφατη μακρόχρονη και βαθεία κρίση και ταυτό-

χρονα γιά τήν βελτίωση τών όρων συνεργασίας και του ήθους στίς συναλλαγές τών πλοιοκτητών μέ τούς ναυλωτές.

‘Ακολούθησε σύντομη εισηγήση του προέδρου της ‘Ενώσεως ‘Εφοπλιστών κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, ό όποιος έξήρε τήν παρουσία στή σύνοδο τόσο μεγάλου αριθμού έφοπλιστών, σημείωσε μέ εύχαρίστηση τήν προσέλευση πολλών από τούς νέους έφοπλιστάς και παρότρυνε τούς παλαιότερους νά συνεχίζουν νά εργάζονται κοντά στούς νέους γιά τό καλό της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας.

‘Ο κ. Γουρδομιχάλης στηλίτευσε μέ τή σειρά του τήν άνήθικη και άντιεπιχειρηματική δράση όρισμένων ναυλωτών και ζήτησε τή συνεργασία τών παρισταμένων και τών ‘Ενώσεων της ‘Ιντερκάργκο και ‘Ιντερτάνκο γιά τήν επίσημότητάς τους και τόν άποκλεισμό τους από τό ναυτιλιακό προσκήνιο.

Στή συνέχεια τόν λόγο πήρε ό πρόσφατα έπανεκλεγείς γιά δεύτερη θητεία πρόεδρος της ‘Ιντερτάνκο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, ό όποιος αναφέρθηκε στούς δεσμούς και τά κοινά σημάδια συνεργασίας μεταξύ της ‘Ιντερτάνκο και ‘Ιντερκάργκο, υπογραμμίζοντας τό γεγονός ότι πολλοί παράγοντες της διεθνούς ναυτιλίας είναι ταυτόχρονα μέλη και τών δύο ενώσεων καθώς διαχειρίζονται πλοία ξηρού και ύγρου φορτίου, δηλώνοντας ότι καταβάλλονται ήδη προσπάθειες γιά στενότερη συνεργασία μεταξύ τους, διατηρώντας ή καθεμία τήν δική της ταυτότητα.

Σέ μία σύντομη αναφορά του στή πορεία της ναυλαγοράς πλοίων άμφοτέ-

ρηκτα δεμένοι μέ τό διεθνές πλαίσιο, τόσο τό στενό, στό όποιο έχουμε βρεθεί μέ τή σύνδεσή μας μέ τίς Εύρωπαϊκές Κοινότητες όσο και τό παγκόσμιο μέ τό όποιο από δεκαετίες έχουμε συνδεθεί.

— “Ότι θά άναπτυχθεί τό λιμάνι του Πειραιά μέσα στά πλαίσια του ‘Ελλαδικού χώρου, χωρίς σοβινιστικές ιδέες και στενοκέφαλες άπόψεις συγκεντρωτισμού.

— “Ότι ή άνάπτυξη και ή λειτουργία του θά είναι πάνω σέ σύγχρονες μορφές και σέ καινούργια πλαίσια.

— “Ότι θά λειτουργήσει αυτόνομα κάτω από μία ένιαία έποπτεύουσα ‘Αρχή.

— “Ότι θά συγκεντρώνει όλες τίς σχετικές μέ τήν έξυπηρέτηση του πλοίου δραστηριότητες.

— “Ότι τό προσωπικό και ό χώρος πού τό πλαισιώνει ζει από αυτό, έξυπηρετεί όμως όχι μόνο τό άτομικό και τό συμφέρον του λιμανιού αλλά τό γενικό και τήν έθνική και τήν Εύρωπαϊκή - κοινοτική οίκονομία.

Γ. ΠΡΑΣΙΑΝΑΚΗΣ

in Argentina and Montevideo **FAROS AGENCIA MARITIMA**

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J. N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

ρων των κατηγοριών, ο κ. Παπαχρηστίδης παρατήρησε ότι δεν υπάρχουν λόγοι για υπέρμετρο ένθουςιασμό καθώς και οι δύο βασικές αγορές παρουσιάζουν ακόμη σαφή σημεία υπερπροσφοράς τοννάζ, υπογράμμισε ότι ανησυχεί για τη μεγάλη μείωση που παρατηρείται στο τοννάζ που οδηγείται στη διάλυση και έκανε έκκληση προς τους πλοιοκτήτες να αποφύγουν την ανάληψη υψηλών υποχρεώσεων με νέες ναυπηγήσεις.

Κλείνοντας την ομιλία του ο κ. Παπαχρηστίδης αναφέρθηκε στη νέα τάξη πραγμάτων που υπάρχει σήμερα στην παγκόσμια ναυτιλία, για την ανάγκη περισσότερης συνεργασίας με τους λοιπούς παράγοντες των θαλασσιών μεταφορών και για σχετικό μετριασμό του άκρατου ατομικισμού που εκδηλώνει ο ανεξάρτητος πλοιοκτήτης.

Η ανοικτή συνάντηση της 'Ιντερκάργο' έκλεισε με τις παρατηρήσεις του αντιπρόεδρου της κ. Φράνκ Τσάο, ο οποίος χαρακτηριστικά υπογράμμισε ότι ελπίζει να δει στο μέλλον λιγότερα πλοία στην αγορά, ώστε να υπάρξει η πολυπόθητη ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς και ζήτησε από τους παρισταμένους κάθε προσπάθεια ανανεώσεως του υπάρχοντος τοννάζ να περάσει μέσα από ένα εύρύ και συστηματικό σχέδιο Scrap and Built.

Έξ άλλου για τό πάντοτε σοβαρότατο πρόβλημα του προστατευτισμού, ή έτήσια έκθεση της 'Ιντερκάργο' επισημαίνει τά εξής:



Τό πολυπληθές άκροατήριό που παρακολούθησε τή φετεινή γεν. συνέλευση τής 'Ιντερκάργο' στην 'Αθήνα.

«Η πολιτική πολλών κυβερνήσεων πάνω στο πρόβλημα του προστατευτισμού απασχολεί σοβαρά την 'Ιντερκάργο' καθώς οι Κυβερνήσεις είναι αυτές που έχουν τη δύναμη να αφήσουν τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού να αναπτυχθούν. Στην προσπάθειά τους όμως, να εξυπηρετήσουν έθνικά συμφέροντα πολλές κυβερνήσεις παίρνουν μέτρα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν παρεμβατικά με δυσμενή αποτελέσματα για την 'Εμπορική Ναυτιλία'.

Ο προστατευτισμός των κυβερνήσεων των χωρών του Τρίτου Κόσμου συνε-

χίζεται με τό πρόσφατο παράδειγμα της Νιγηρίας που όρίζει ότι τό 40% όλων των φορτίων της πρέπει να μεταφέρονται με νιγηριανά πλοία. Συγχρόνως τά αναπτυσσόμενα έθνη ζητούν να επεκταθεί ή άρχή του 40/40/20 όχι μόνο στις τακτικές γραμμές αλλά και στα ύγρα και ξηρά φορτία χύδην, αλλά τό πρόβλημα των φιλοδοξιών των αναπτυσσομένων έθνών πρέπει να λυθεί χωρίς να αναστατωθεί ή λεπτή ισορροπία τής διεθνούς ναυτιλίας».



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T T 917 Athens

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963 - 1988

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΙ

25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ



ΦΙΛΩΝΟΣ 97 - 99, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 185 35

ΤΗΛ: 4122789 - 4128530 - 4173993

Τ.Θ. 80081, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΤΕΛΕΞ: 212246 - 212197 EGRL GR FAX: 4121506

«Εμπορικά Πρότυπα και Διαχείριση Πλοίων μέχρι το 2000»

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ, προέδρου της Ίντερτάνκο

«Ας αρχίσω ευχαριστώντας τους διοργανωτές των Ποσειδωνίων γιατί με κάλεσαν να είμαι ένας από τους όμιλητές τους στη φετινή σύνοδο. Δέχθηκα αυτή την πρόσκληση με όλη την ταπεινότητα που φυσικά αισθάνεται κανείς, δεδομένου του έντυπωσιακού πίνακα των προηγούμενων ομιλητών και των διακεκριμένων ανθρώπων που προσελκύουν τα Ποσειδωνία.

Οι διοργανωτές είναι άξιοι συγχαρητηρίων διότι διαιωνίζουν την παράδοση των Ποσειδωνίων — τόσο ζωτικών στη διαδικασία δημιουργίας καλής θελήσεως και κατανόησης μεταξύ των ναυτικών του κόσμου.

Επιθυμώ επίσης να τους ευχαριστήσω γιατί μου έδωσαν αυτό που έλαβα σαν γενικές γραμμές αναφοράς για την προετοιμασία της σημερινής μου ομιλίας. Έρμηνευσαν τον τίτλο που μου ανέθεσε το «Εμπορικό Πρότυπα και Διαχείριση Πλοίων μέχρι το έτος 2000» κάπως άοριστα. Αντί να διαμορφώσω το μήνυμά μου να ταιριάζει με αυστηρή έρμηνεία των «εμπορικών προτύπων» και της «διαχείρισης πλοίων», επέλεξα να σκιαγραφήσω ποιές είναι οι πιο σημαντικές εξελίξεις στη ναυτιλία σήμερα και να σάς αφήσω να προσδιορίσετε κατά ποιο τρόπο αυτές έχουν σχέση με τον τίτλο. Έλπίζω να μη βρίσκεται τη σχέση πολύ απομακρυσμένη.

Προτείνω με τη δική σας επιείκεια να προσπαθήσω να εξακριβώσω τα μεγάλα Zeitgeists που υπάρχουν κάτω από την πολιτική και οικονομική δραστηριότητα σήμερα και να εξαγάγω επιπτώσεις στρατηγικής για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Μερικές από αυτές μπορεί να φαίνονται απλοϊκές, αλλά, στο κάτω κάτω, είμαστε εδώ για να τονώσουμε τη συζήτηση και έτσι ελπίζω να με συγχωρήσετε αν τα λεγόμενά μου φαίνονται άνορθοδοξα.

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Θά ήθελα να αρχίσω δίνοντας ότι νομίζω ότι αποτελεί το εύρύ πλαίσιο στο οποίο το διά θαλάσσης εμπόριο μπορεί να διεξαχθεί στο μέλλον. Σάν πρώτο στοιχείο, θα προσπαθήσω να αναγνωρίσω όρισμένες τάσεις στην πολιτική σκέψη που μπορεί να έχουν μακρινές απηχίες πάνω στο εμπόριο και στην οικονομική δραστηριότητα.

Πολιτικές τάσεις:

Πρώτο καθίσταται σαφές ότι υπάρχει



σταδιακή εγκατάλειψη των δογματικών ιδεολογικών θέσεων μέσα στις οικονομίες με επικεντρωμένο σχεδιασμό. Αυτό είναι φανερό, όχι μόνο στη Σοβιετική Ένωση με την «περεστρόικα», αλλά και στην Κίνα όπου στην πραγματικότητα αυτή η διαδικασία άρχισε ενωρίτερα.

Με αυτή τη σιωπηρή, αν όχι σαφή, χαλάρωση στην ιδεολογία φαίνεται επίσης να έχει επέλθει μειωμένη κατηγορηματικότητα στις διεθνείς θέσεις, λιγότερο δρακόντια συμπεριφορά προς την ηγεμονία και περισσότερο ρεαλιστική προσέγγιση προς τον οικονομικό σχεδιασμό. Επιτρέπει την αναγνώριση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας σαν νόμιμο φορέα, αν όχι τον κύριο κινητήρα για την οικονομική ανάπτυξη.

Με αυτή τη νέα φιλοσοφία γίνεται μία πιο αυστηρή αναλυτική προσέγγιση των οικονομικών προτεραιοτήτων. Μελέτες που μέχρι τώρα έθεωρούντο ότι αφορούν το έθνικό συμφέρον εξετάζονται με αυξημένο ρυθμό με το μικροσκόπιο και κρίνονται με βάση την επίδραση αυτών επί των παραδοσιακών μακροοικονομικών στόχων: απασχόληση, οικονομική ανάπτυξη, μεγιστοποίηση του Per Capita εισοδήματος, σταθερότητα τιμών και σταθερότητα του ισοζυγίου πληρωμών.

Δεύτερο στοιχείο στο βάθος του διά θαλάσσης εμπορίου είναι η πόλωση των οικονομικών συμφερόντων μεταξύ μεγάλων ομάδων του πληθυσμού. Μεταξύ των αναπτυγμένων οικονομιών, η Δυτική Ευρώπη, Αμερική και Ιαπωνία είναι τώρα καλά περιχαρακωμένες σαν οι τρεις κύριες περιοχές εχωριστού οικονομικού ενδιαφέροντος στον κόσμο. Οι συγκεντρώσεις πληθυσμού και οικονομικής δραστηριότητας σε χώρες όπως

οι Κίνα, Σοβιετική Ένωση και Ινδία έχουν την εθνική τους ταυτότητα σαν τη σπονδυλική στήλη της οικονομικής τους αλληλεγγύης. Εντούτοις, άλλες ομάδες όπως οι χώρες της Λατινικής Αμερικής της Ασίας και της Αφρικής φαίνεται σε αυξημένο βαθμό να επιδιώκουν τα οικονομικά τους συμφέροντα συλλογικά πάνω στη βάση της κοινότητας συμφερόντων, σε μεγάλο βαθμό όμοια με τον τρόπο που έχει χρησιμοποιήσει ο ΟΠΕΚ.

Αυτή η εξέλιξη — η οργάνωση οικονομικών ομάδων μεταξύ χωρών — μπορεί να φαίνεται φυσική εξέλιξη στις διεθνείς σχέσεις και νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε ότι η ΕΟΚ, για παράδειγμα, μόνο ευεργετική επίδραση μπορεί να έχει πάνω στο βιοτικό επίπεδο στην Ευρώπη. Εντούτοις, αυτή η διαδικασία αναπόφευκτα δίνει λαβή σε μία αυξημένη απειλή αντιπαράθεσης σε μεγάλη κλίμακα μεταξύ περιοχών πάνω σε θέματα σημαντικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομική δραστηριότητα. Μιλώ για τέτοια μεγάλα προβλήματα όπως η κρίση του χρέους του Τρίτου Κόσμου, σαν την πολιτική επίδραση επί της τιμής ζωτικών ενεργειακών πόρων, και σαν την άναικανότητα οικονομικών προγραμματιστών στις προηγμένες οικονομίες να καταπιαστούν με μερικά από τα δυσχερή φορολογικά και νομισματικά θέματα στις αντίστοιχες χώρες τους, αναγνωρίζοντας, έτσι, ότι αυτά τα θέματα επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ένδοπεριφερειακή ροή αγαθών και κεφαλαίων. Αυτά τα θέματα δεν είναι μικρότερης σημασίας για τους ναυτικούς όταν κανείς λάβει υπόψη τις δραματικές επιπτώσεις που μπορεί να έχουν πάνω στις αγορές ξένου συναλλάγματος και κεφαλαίων, πάνω στο εμπόριο και πάνω στον όγκο και την κατεύθυνση της διά θαλάσσης κινήσεως των εμπορευμάτων. Δεν είναι λιγότερο ολέθριες με την έννοια των κινδύνων προστατευτικών μέτρων που υποθάλπουν.

Οικονομικές Τάσεις

Προχωρώντας στο στήσιμο του σκηνικού για μία ματιά στη βιομηχανία μας, είναι επίσης αναγκαίο να πούμε κάτι για τις σημερινές οικονομικές συνθήκες.

Ενδεχομένως, η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη για την οικονομική δραστηριότητα που φθάνει πολύ μακριά είναι η μείωση των τιμών πετρελαίων ή οποία έλαβε χώρα. Αν κανείς προσαρμόσει

τίς τρέχουσες τιμές πετρελαίου με τον πληθωρισμό και τη μικρότερη αξία του δολλαρίου, οι σημερινές τιμές του πετρελαίου βρίσκονται κάτω από το επίπεδο που ήταν τον Οκτώβριο του 1973. Καθώς η παγκόσμια οικονομία ρίχτηκε σε μία άναταραχή από τις πολλαπλές αυξήσεις του 1973 και ξανά το 1979, θά ήταν λογικό να περιμένει κανείς ότι η πτώση των τιμών τα τελευταία χρόνια θά έχει τονωτική επίδραση στην οικονομική δραστηριότητα. Είναι δεδομένο ότι τα προγράμματα συντηρήσεως και μετατροπής δεν φαίνεται ότι θά ανατραπούν. Έντονοι, καθώς το χαμηλότερο κόστος της ενέργειας αντανάκλα στην οικονομία, αυτό δεν μπορεί παρά να έχει ευεργετική επίδραση πάνω στην οικονομική δραστηριότητα.

Από το άλλο μέρος, υπάρχουν μερικές ανησυχτικές καταστάσεις που πρέπει να αναφερθούν. Για παράδειγμα, η σύγκριση των τιμών των δεικτών των αξιών στην περίοδο 1929 - 1930 και 1987-1988 είναι το λιγότερο που μπορεί να λεχθεί ανησυχτική. Πολλοί σήμερα προλέγουν καταστροφική επανάληψη των γεγονότων του 1930 και στηρίζουν τα επιχειρήματά τους σε παραλληλισμούς μεταξύ των κινήσεων των τιμών των ειδών τους τελευταίους μήνες και εκείνων της περιόδου που οδήγησε στη μεγάλη ύφεση. Προσωπικά, δεν μπορώ να πιστέψω ότι αυτή η μοίρα είναι προκαθορισμένη και ότι βαίνουμε προς μία άτραπύ καταστροφής. Όμως, ανησυχώ για τον αυξανόμενο αριθμό σεβαστών

οικονομικών αναλυτών που έχουν αυτή την αποκαλυπτική άποψη.

Άλλη εξέλιξη για παρακολούθηση είναι το αν οι Ιάπωνες θά είναι σε θέση να διατηρήσουν την καταπληκτική οικονομική προσαρμοστικότητα τους. Είλικρινά, είναι δύσκολο να πιστέψει κανείς πόσο επιτυχημένοι είναι οι Ιάπωνες, δεδομένης της δραματικής αύξησής του γιέν τα λίγα τελευταία χρόνια. Πρέπει κανείς να διερωτηθεί για πόσο καιρό ή βιομηχανική πειθαρχία και παραγωγικότητα αυτής της ακατάβλητης φυλής μπορεί να συνεχιστούν και να υπερπηδούν την αντιξοότητα ενός τόσο ισχυρού νομίσματος στη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσεως της Ιαπωνίας στις διεθνείς αγορές και στην υγιά εγχώρια οικονομία της.

Τό άλλο μεγάλο θέμα στη σκέψη των ναυτικών είναι η υγεία της Αμερικανικής οικονομίας. Όπως ο Θατσερισμός, τα οικονομικά του Ρήγκαν έκαναν τό θαύμα τους, οδηγώντας με χαμηλό πληθωρισμό, σταθερά επιτόκια και μειούμενη ανεργία. Δεν χρειάζεται να λεχθεί, ότι βοήθησε το αδύνατο δολλάριο. Έντονοι, τα έλλειμματα του Αμερικανικού Προϋπολογισμού, μαζί με την αντιληπτή πλέον ανάγκη να αποκατασταθεί ή εμπιστοσύνη στο δολλάριο, άργα ή γρήγορα θά παρακινήσουν την άσκηση περιοριστικών φορολογικών και νομισματικών πολιτικών με όλες τις επιπτώσεις τους για το ρυθμό κινήσεως της οικονομικής δραστηριότητας στις ΗΠΑ και στο εξωτερικό.

Τάσεις στο Παγκόσμιο Έμπόριο:

Τώρα ας δούμε πώς είναι ένδεχόμενο να εξελιχθεί το έμπορικό περιβάλλον των πλοιοκτητών. Για ν' αρχίσουμε, η πτώση των τιμών του πετρελαίου μπορεί να συνεχίσει να βοηθεί τη ζήτηση για φορτώσεις με δεξαμενόπλοια, τόσο μέσω μετρίων αυξήσεων στην κατανάλωση και μέσω μειώσεως της παραγωγής των ΗΠΑ (που αντίσταθμίζεται με εισαγωγές από τη Μέση Ανατολή). Η σταδιακή μείωση της παραγωγής στην Αλάσκα και στη Βόρεια Θάλασσα θά συμβάλουν επίσης στη ζήτηση δεξαμενόπλοιων. Έντονοι, η απειλή αύξησής της χρησιμοποίησης πετρελαιογώνων και η κατασκευή νέων μπορεί να μετατοπίσει σοβαρό μέρος από τη χωρητικότητα των δεξαμενόπλοιων. Ούτε πρέπει να ξεχνάμε ότι οι τιμές του πετρελαίου υπόκεινται σε πολιτικές δυνάμεις και έτσι είναι κατά τρόπο έγγενη άσταθες. Δεν χρειάζεται να επιμείνω πολύ στις καταφανείς επιπλοκές της αναπόφευκτης τελικής επιστροφής σε υψηλότερες τιμές πετρελαίου που πολλοί ειδικοί προβλέπουν για τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Έντονοι, ας μου επιτραπεί να πω ότι η αστάθεια των τιμών του πετρελαίου στο μεταξύ δημιουργεί άποψες για αποθεματοποίηση και για διάθεση των αποθεμάτων που συχνά κάνουν πιο έντονα τις εποχιακές προσαρμογές σε ζήτηση πετρελαιοφόρων, συμβάλλοντας ελάχιστα στην ψυχική ήρεμία του πλοιοκτήτου πετρελαιοφόρου.

Από τη ξηρά πλευρά της αγοράς, οι μακροπρόθεσμες εξελίξεις που χρειάζονται παρακολούθηση είναι η αφύπνιση της Κίνας και οι επιδράσεις της πιο ανοικτής Σοβιετικής οικονομίας. Τό δυναμικό για έμπόριο προερχόμενο από οικονομική ανάπτυξη στη Νοτιοανατολική Ασία, τη Λατινική Αμερική και την Αφρική (αν η τελευταία μπορέσει ποτέ να αποβάλει τό έπαχθές χρέος της) είναι δραματικό. Έντονοι, υπάρχουν επίσης κάποιες νηφάλεις σκέψεις που πρέπει να μετριάσουν τον ένθουσιασμό του πλοιοκτήτη μεταφοράς ξηρών φορτίων χύμα.

Τό διά θαλάσσης έμπόριο τό 1987 ήταν γύρω στα 5.25 μέχρι 5.5 δισεκ. τονομύλια, σε σύγκριση με μόνο 4.5 δισεκατομμύρια τονομύλια στη διάρκεια του αιώνατου σημείου οικονομικής αναπτύξεως του 1980. Οι φορτώσεις τό 1983 έμειναν σε 4.35 δισεκατομμύρια τονομύλια μόνο. Μέ άλλα λόγια, είδαμε μία αύξηση 25% στις υπερπόντιες μεταφορές ξηρών φορτίων χύμα σ' ένα χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών. Αυτό δέ σημαίνει ότι σύντομα θά είμαστε σε μία καμψη πρτά τό κάτω στόν κύκλο.

Ας δούμε από πού μπορεί αυτό να προέρχεται. Πρώτα από όλα, δέν υπάρχει θέμα ότι η τρέχουσα αγορά ξηρού φορτίου χύμα έχει κατά μεγάλο μέρος



GRECAR Ε.Π.Ε.

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**
- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549



Leros Management S.A.

61-65, FILONOS STR, 18535 PIRAEUS

TELEPHONES : 41.19.853 - 41.19.789

CABLES: "LEROSHIP" FAX: 4110989

TELEX: 241548 LERO GR

σάν οδηγό τὰ σιτηρά καί ὅλοι γνωρίζου-
με πόσο ιδιότροπο εἶναι τὸ ἐμπόριο τῶν
σιτηρῶν βραχυπρόθεσμα. Ὅσον ἀφο-
ρᾷ τὴ μακροπρόθεσμη πορεία, οἱ Σοβιε-
τικοί ἐπιδιώκουν σωστό χειρισμό τῆς ἀ-
γορᾶς τοῦ διαχειρίσιν καὶ τοῦ συ-
στήματος ἐσωτερικῆς μεταφορᾶς. Αὐ-
τό, μαζί μέ τήν αὐτάρκεια τῆς Κίνας καί
τῆς Ἰνδίας δέν προοιωνίζει καλά γιά
τήν ἀγορά μεταφορᾶς προϊόντων χύμα.

Ἄλλη ἐξέλιξη πού ἔχει συγκαληφθεῖ
ἀπό τίς πρόσφατες συνθήκες τῆς ἀγο-
ρᾶς εἶναι ἡ μακροπρόθεσμη μείωση
στή χρησιμοποίηση χάλυβα. Αὐτό, σέ
συνδυασμό μέ πῶς ἀποτελεσματικές με-
θόδους παραγωγῆς χάλυβα, ἐξηγεῖ γιά
ποῦ λόγος ἡ ζήτηση γιά σιδηρομετάλ-
λευμα καί μεταλλουργικό κάρβουνο θά
εἶναι ἄτονη καί ἀκόμη καί θά μειωθεῖ
σύμφωνα μέ τίς περισσότερες προβλέ-
ψεις.

Σύμφωνα, ἡ προοπτική γιά θερμικό
κάρβουνο, βωξίτη, ἀλουμίνα καί μικρό-
τερα φορτία χύμα εἶναι λαμπρότερη ἀλ-
λά δέν προβλέπεται ὅτι τὸ γενικό βῆμα
ἀναπτύξεως γιά τὸ διά θαλάσσης μετα-
φερόμενο ξηρό φορτίο θά ξεπεράσει τὸ
1.5% τὸ χρόνο μέ βάση τὰ τοιο-
μῖλια στό προβλεπόμενο μέλλον, στατιστική
πού συμβαδίζει μέ τὸ ρυθμὸ ἀναπτύξε-
ως τῶν δια θαλάσσης ἐμπορίων πετρε-
λαίου.

Χαρακτηριστικά τῶν ἀγορῶν:

Ἄς ἀναφερθῶ τώρα στίς ἐξελίξεις
στά ἰδρύματα πού ἀφοροῦν τῇ ναυτιλί-
ᾳ πού ἔχουν βαθειά σημασία γιά τὴ βιομη-
χανία μας. Γιά ν' ἀρχίσω, ἡ ἀποχώρηση
τῶν καταναλωτῶν χρηστῶν ἀπὸ τὴν ἐρ-
γασία συνάψεως μακροχρόνιων δε-
σμεύσεων σέ πλοῖα, εἴτε μέσω πλοιο-
κτησίας ἢ ναυλώσεως, ἔχει πλέον καλὰ
περιχαρακθῆναι σάν μόνιμο γεγονὸς ζω-
ῆς. Καί κατανοητὸ εἶναι ἄλλωστε:

— πρῶτον, οἱ ἐπιστροφές στὴ ναυτι-
λία ἦταν πολὺ χαμηλότερες ἀπὸ ὅτι
πολλές βιομηχανικές μονάδες μποροῦν
νά κάνουν σέ ἄλλους ἐπιχειρηματικούς
τομεῖς.

— Δεύτερο, ὑπάρχει συνεχὴς ἀβε-
βαιότητα στό μυαλὸ τους ὅσον ἀφορᾷ

τὸν ὄγκο τῶν ἀναγκῶν καί γιά τὸ πού θά
βρεθοῦν οἱ πρῶτες ὕλες τὰ ἐπόμενα
χρόνια. Αὐτὸ δέν ἀφορᾷ μόνον τὸ πετρέ-
λαιο, ἀλλὰ καί τὰ ἄλλα μεγάλα ἀγαθὰ ὅ-
πως τὸ κάρβουνο καί τὰ σιτηρά. Ὁ ρό-
λος τῆς ὑπερπόντιας μεταφορᾶς θά πε-
ριέλθει μέ αὐξοῦντα ρυθμὸ στὸν ἀνεξάρ-
τητο πλοιοκτήτη.

Ἡ ἐπόμενη ἐξέλιξη εἶναι ὅτι, παρά τίς
σποραδικές πρωτοβουλίες μέσα σέ κυ-
βερνήσεις καί διεθνεῖς ὑπηρεσίες γιά
τὴ δικαιολόγηση τῶν ἐπιδοτήσεων, φο-
ρολογικῶν κινήτρων, πιστωτικῶν προ-
γραμμάτων καί καθεστώτων σημαίας, ὑ-
πάρχει αὐξανόμενη ἀπαγορευτική μέ τέ-
τοιες ἄστοχες πολιτικές καί σταδιακὴ
ἐγκατάλειψη τῶν πολιτικῶς κινουμένων
διαστρεβλώσεων τῆς ἀγορᾶς, ὑπὲρ τῆς
οἰκονομικῆς λογικῆς. Ὁ κόσμος ἔχει ἀ-
ναγνωρίσει ὅτι τὰ ἐμπορικά του συμφέ-
ροντα ἐξυπηρετοῦνται καλὰ ἀπὸ τὴ συ-
ναγωνιστικὴ φύση τῶν ἀγορῶν φορ-
τίων χύμα. Παρόλο ὅτι θά χρειαστεῖ ἐ-
παγρύπνηση ἀπὸ μέρους μας, ὑπάρχει
καλὸς λόγος νά πιστεύεται ὅτι οἱ προ-
σπάθειες παρεμποδίσσεως τῆς ἐλευθε-
ρίας στίς ποντοπόρες μεταφορές θά ἀ-
ποτύχουν.

Στὸ σημεῖο αὐτὸ θέλω νά τονίσω ἀκό-
μη τὴν «διεθνοποίηση» τῆς ναυτιλίας.
Ἡ ναυτιλία, βέβαια, εἶναι ἀπὸ ὀρισμοῦ
τῆς διεθνῆς. Ἀλλὰ διεξάγεται ἀπὸ χω-
ριστὲς ἐθνικὲς ὁμάδες ὅπως οἱ Βρεταν-
νοί, Νορβηγοί, Ἕλληνες, Κινέζοι τοῦ
Χόγκ Κόγκ καί οἱ Ἰάπωνες, πού συχνά
χρησιμοποιοῦν τὴ δική τους σημαία καί
χρησιμοποιοῦν τοὺς δικούς τους ὑπη-
κόους γιά τὴν ἐξυπηρέτηση ἐγχώριων ἢ
ἐξωτερικῶν ταξιδίων. Γνωρίζουμε ὅλοι
ὅτι αὐτὸ ἀλλάζει τὰ τελευταῖα ἀρκετὰ
χρόνια. Ἀλλὰ ὅταν οἱ Βρεταννοί, Γάλ-
λοι καί Νορβηγοί δείχνουν τὰ διεθνή
τους μητρώα σάν ἀπόδειξη τοῦ πατρι-
τισμοῦ τους καί ὅταν οἱ Φιλιππίνιοι, Κο-
ρέατες καί Ἰνδοὶ ναῦτες εἶναι ὁ κανό-
νας παρά ἡ ἐξαίρεση πάνω στά πλοῖα ἰ-
διοκτησίας παραδοσιακῶν ἀνθρώπων
τῆς ναυτιλίας, μπορούμε εἰλικρινά νά
ποῦμε ὅτι ἡ ναυτιλία ἔχει γίνῃ διεθνὴς
ἐργασία καί ὅτι ἔχουμε ἐγκαταλείψει τὰ
τελευταῖα ἴχνη ναυτικοῦ ἐθνικισμοῦ.

Τάσεις στίς Ἀγορές Κεφαλαίων:

Ἡ τελικὴ σειρά τάσεων πού μπορεῖ
νά ἐντοπιστεῖ ἀφορᾷ τίς οἰκονομικές
ρυθμίσεις πού ὑπάρχουν κάτω ἀπὸ τὴ
ναυτικὴ δραστηριότητα. Πρῶτη μεταξὺ
αὐτῶν εἶναι ἡ μείωση τῶν δανειακῶν
χρηματοδοτήσεων ἀπὸ παραδοσιακὰ
τραπεζικὰ ἰδρύματα σάν ἡ κύρια πηγὴ
κεφαλαίων γιά τὴ ναυτιλία. Οἱ σκεπτικι-
στὲς συχνά ἐπικαλοῦνται τὴν καλὴ μνή-
μη τῶν τραπεζιτῶν, λέγοντας ὅτι τὰ πα-
λιά λάθη θά ἐπαναληφθοῦν. Προσωπι-
κὰ δέν τὸ νομίζω.

— πρῶτα ἀπὸ ὅλα, ἡ ἔκταση τῶν πρό-
σφατων ζημιῶν τῶν Τραπεζῶν ἦταν τέ-
τοια ὥστε θά ὑπάρχει γιά πολὺ καιρὸ
στίς μνημὲς τῶν ἰδρυμάτων.

— Ὁ δεύτερος λόγος γιά τὸν ὁποῖο
οἱ περασμένες ὑπερβολές στὴ δανειο-
δότηση πλοίων δέν θά ἐπαναληφθοῦν
εἶναι ὅτι δέν ὑπάρχουν μακροπρόθε-
σμες ναυλώσεις γιά νά ἀπομακρυνθεῖ ὁ
ὑποκείμενος ναυτικός κίνδυνος καί γιά
νά δοθεῖ στὴ βιομηχανία ἐσφαλμένη ἐν-
τύπωση ἀνέσεως γιά τὰ «θεμελιώδη».

— καί τρίτον, οἱ μεγάλοι πρωταγωνι-
στὲς στὸ παιχνίδι τοῦ δανεισμοῦ
πλοίων ὑφίστανται βαθειὰ μεταβολὴ
πού ἀντανακλᾷ τὴ νέα τάξη πραγμάτων
στίς ἀγορές κεφαλαίου. Οἱ ἐμπορικοὶ
τραπεζῖτες ἀποβάλλουν τὸ ρόλο τους
σάν δανειστὲς καί καθίστανται οἰκονο-
μικοὶ μεσάζοντες. Ὅταν οἱ ἐμπορικοὶ
τραπεζῖτες συνάπτουν συναλλαγές καί
ἐτοιμάζονται νά πουλήσουν συμμετο-
χές σέ δάνεια σέ ἰδρύματα καί σέ ἄλ-
λους λιγότερο ἀπαιτητικούς δανειστὲς,
εἶναι ὑποχρεωμένοι νά ἀναλύσουν πῶς
αὐστηρὰ καί νά διαρθρώσουν πῶς προ-
σεκτικὰ τὸν ἀποχρῶντα λόγο γιά τὴ σύ-
ναψη τοῦ δανείου καί νά «διασφαλί-
σουν» τὸ ἐγγράφο στό ὁποῖο βασίζεται
τὸ χρέος.

Συνδυασμένη μέ τὸ μειωμένο ἐνθου-
σιασμό τῶν δανειστῶν εἶναι ἡ σημαντι-
κὴ αὔξηση πού ἔλαβε χώρα στίς τιμές
γιά νέες ναυπηγήσεις καί γιά μεταχειρι-
σμένα πλοῖα τὸν τελευταῖο καιρὸ. Ἡ τά-
ση θά εἶναι γιά μικρότερα ποσὰ ὑποστη-
ρίξεως καθὼς τὸ ἀπόλυτο κεφάλαιο τὸ
ὁποῖο θά ἀναλάβει μία τράπεζα δέν θά
εἶναι μόνον συνάρτηση τῆς τιμῆς τοῦ
πλοίου, ἀλλὰ καί τῶν ἐσόδων καί τοῦ
κινδύνου ὑποτιμῆσεως.

Ἀποκλείοντας ὁποιαδήποτε ἀπερι-
σκεψία ἀπὸ μέρους τῶν ναυπηγείων καί
τῶν ἰδρυμάτων ἐξαγωγικῶν πιστώσε-
ων, θά ὑπάρξει αὐξανόμενη δέσμευση
κεφαλαίων πού ἀπαιτεῖται νά γίνῃ ἀπὸ
τὸν πλοιοκτήτη στὴν περίπτωση νέων
ναυπηγήσεων, τόσο σάν ἀποτέλεσμα
τῆς πρὸς τὰ πάνω πιέσεως στίς τιμές ὅ-
σο καί τοῦ συντηρητισμοῦ τῶν παραδο-
σιακῶν δανειστῶν. Ἡ τάση, κατὰ συνέ-
πεια, εἶναι ὀριστικὰ γιά αὐξημένο ποσὸ
συμμετοχῆς ἰδίου κεφαλαίου στὴν παγ-
κόσμια ναυτιλία.

Repairs in Singapore

BY

HELLENIC SHIP REPAIRS

*** ENGINE * PIPING * STEEL WORK * BOILER REPAIRS ***
*** CHEMICAL CLEANING * VOYAGE REPAIRS ***

133, CECIL STR.
* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTOR:
G. PILILIS (Ch. Eng. HELLENE)

ΝΕΑ ΤΑΞΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΩΝ

“Ας δοκιμάσουμε νά συνοψίσουμε τότε τις τάσεις καί επιδράσεις πού μόλις αναφέραμε. Τί εικόνα σχηματίζουμε γιά τήν πολιτική καί οικονομική κατάσταση τοῦ κόσμου καί γιά τήν κατεύθυνση τῶν ἐπερχόμενων πραγμάτων.

Μέ λίγα λόγια, οἱ εὐρεῖς τάσεις στήν πολιτική φιλοσοφία πιθανά θά συντελέσουν γιά αὐξημένο διεθνές ἐμπόριο καί προωθούμενες οικονομικές σχέσεις. Ἐντούτοις, ἡ διαδικασία προσαρμογῆς θά εἶναι ἐνδεχομένως ταραγμένη καί μπορεῖ νά δημιουργήσει ἀστάθεια στίς παγκόσμιες ἀγορές. Καθώς ἡ νέα πολιτική τάξη πραγμάτων στίς κεντρικά σχεδιαζόμενες οικονομίες δημιουργεῖ εὐκαιρίες, θά ἀσκήσει ἐπίσης πίεση στό εὐπαθές ἰσοζύγιο τῶν διεθνῶν ἀγορῶν καί μπορεῖ νά ἐπιτείνει τῆς ἤδη ἀσταθεῖς συνθηκῆς στό πολιτικό καί οικονομικό περιβάλλον στό ὁποῖο ἐμπορευόμαστε.

Ἀπέναντι σ’ αὐτό τό φόντο καί τίς ἀβεβαιότητες πού σχετίζονται μέ τή ζήτηση γιά διά θαλάσσης ἐμπόριο, οἱ ἐφοπλιστές θά συνεχίσουν νά ἐργάζονται σέ ἕνα πολύ ἀνταγωνιστικό περιβάλλον. Ἡ ἐκθεσὴ τους στίς μεταλλαγές τῆς ἀνοικτῆς (ἐλεύθερης) ἀγορᾶς εἶναι πράγματι, αὐξημένη ἀπό τήν πολύ ὑψηλή ἐξαφάνιση τῶν μακροπρόθεσμων ναυλωτῶν. Καί, ἀφημένοι ὅπως εἶναι νά καλύψουν μόνοι τίς διεθνεῖς ἀνάγκες ὑπερπόντιας μεταφορᾶς, ἀντιμετωπίζουν πολύ λιγότερο γεναιόδωρη προσφορά κεφαλαίων ἀπό τίς παραδοσια-

κές πηγές χρηματοδοτήσεως.

Ἐκ πρώτης ὄψεως, πρόκειται γιά ἐφιαλτικό σενάριο. Ἡ πρόκληση πού παρουσιάζει στόν ἀνεξάρτητο πλοιοκτήτη εἶναι ἀποθαρρυντική.

Ἐντούτοις, αὐτή ἡ νέα τάξη πραγμάτων παρέχει ἐπίσης στή ναυτική οἰκογένεια σπάνια εὐκαιρία νά κεφαλαιοποιήσει μέ τίς ἱκανότητες καί τήν πείρα τῆς. Εἰρωνικά, παρέχει ἐπίσης στόν ἀνεξάρτητο πλοιοκτήτη τήν εὐκαιρία νά ἀπομονώσει τά οικονομικά του πλούτη ἀπό τίς ἰδιοτροπίες τοῦ διεθνούς ἐμπορίου καί τῶν ναυτιλιακῶν ἀγορῶν.

Ἡ παραδοσιακή προσέγγιση πρὸς τή ναυτιλία εἶναι γιά ἕναν πλοιοκτήτη νά κρατήσει τήν κυριότητα τοῦ πλοίου του, νά χρηματοδοτήσει τήν ἀπόκτησή του χρησιμοποιώντας δικά του κεφάλαια καί κάποιο τραπεζικό χρέος, νά διαχειρίζεται τό πλοῖο μέ δικό του προσωπικό ξηρᾶς καί θαλάσσης καί νά τό κινεῖ γιά ἕνα ταξίδι ἢ μέ χρονοναύλωση σάν ἀνεξάρτητη μονάδα. Αὐτή ὅλη ἡ ἐργασία γίνεται κάτω ἀπό μία στέγη μέ μία λειτουργία φυσική προέκταση τῆς ἄλλης. Τό ἐπίπεδο ἐπαγγελματικῆς ἀναμίξεως τοῦ πλοιοκτήτη εἶναι ἄλυτα δεμένο μέ τήν ἐπένδυσή του. Ἡ τύχη τῆς ἐπενδύσεώς του θά ἐξαρτᾶται ἀπό τήν κατάσταση τῆς ἀγορᾶς καί μέ τή σειρά τῆς θά ἐπηρεάζει τήν ἔκταση τῆς ἐπαγγελματικῆς του δραστηριότητας.

Μέ δοσμένους τοὺς κινδύνους στή ναυτιλία, τήν ἀνικανότητα νά ἐλεγχθοῦν οἱ δυνάμεις τῆς ἀγορᾶς, τό διακυβευόμενο ποσό χρημάτων, τήν ἀνικα-

νότητα ἐξασφαλίσεως μελλοντικῶν ἐσόδων μέσω μακροχρόνιων συμβατικῶν δεσμεύσεων, τήν ἀνικανότητα (καί πραγματικά ἀκαταληλότητα) ὑπόστηρίξεως στήν ἐξεύρεση τοῦ ἀπαιτούμενου κεφαλαίου, ἡ παραδοσιακή προσέγγιση ἀφήνει πολλές ἐλλείψεις καί δέν μπορεῖ πλέον νά εἶναι ὑποστηρίξιμη στό νέο περιβάλλον στό ὁποῖο βρισκόμαστε.

Ἴσως νά ἔχει ἐπέλξει ὁ χρόνος γιά τοὺς πλοιοκτῆτες τοῦ κόσμου νά ἀποβάλλουν τή μονολιθική προσέγγισή τους πρὸς τή βιομηχανία τους καί νά ἀρχίσουν νά θεωροῦν τοὺς ἑαυτοὺς τους σάν ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΤΕΣ σέ ἀντίθεση μέ τοὺς ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ τοῦ κεφαλαίου καί τῶν ἐργατικῶν πόρων πού χρειάζεται γιά τήν ἐκτέλεση μιᾶς ὑπηρεσίας ὑπερπόντιας μεταφορᾶς σήμερα.

Ὑστερὰ ἀπὸ χρόνια σκληρῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς, ἡ ναυτική κοινότητα μπορεῖ νά μὴν ἔχει πλέον σάν πολυτιμότερο περιουσιακό στοιχεῖο τίς πηγές κεφαλαίων τῆς, ἀλλὰ μᾶλλον τήν πείρα τῆς στήν ἐμπορική, τεχνική καί οικονομική ἱκανότητα διαχειρίσεως πλοίων.

Γιά νά γίνει ἐκμετάλλευση αὐτῶν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων κατὰ ἕνα πραγματικά ἄριστο τρόπο χρειάζεται ὁρισμένη πνευματική προσαρμογή πού παραδέχομαι δέν εἶναι εὐκολο νά γίνει. Ἐντούτοις, ἐγὼ πιστεύω ὅτι ἀξίζει νά προσπαθήσουμε τά παρακάτω γιά νά παραμείνουμε ἀνάμεσα στοὺς πρωταγωνιστές τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας τοῦ μέλλοντος:

— Πρῶτον, γιά νά ἀντιμετωπίσουμε



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN SOUTH EAST ASIA TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY

CONTACT:

* IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

Telex: 39502/35652 (HOMSEA)
Teleph: 2658933/2641893/2652855
Fax: 2641661
Cables: HELLENSEAS/SINGAPORE

Chairman & Managing Director:
Capt J. A. GOROS (Hellene)
AOH Tel: 2257360 Capt GOROS
:4590194 ANTHONY

* IN THAILAND

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

T.D.I. BUILDING, SUITE 302
42 SURIWONGSE ROAD
BANGKOK 10500

Telex: 82521 (HOMSCO)
Teleph: 2341381/2345018
Cables: HELLENSHIP/BANGKOK



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

τούς κινδύνους που σχετίζονται με άστατες ναυτιλιακές αγορές και να πληρώσουμε τό κενό που άφησαν οι καταναλωτές παραιτούμενοι από τον ιστορικό τους ρόλο του πλοιοκτήτη και μακροπρόθεσμου ναυλωτή πλοίων χρειάζομαστε να οργανωθούμε σε ισχυρότερες εμπορικές μονάδες που θα μπορούν καλύτερα να αντέξουν τις αλλαγές στις ναυλαγορές. Δεν πρέπει να είμαστε ικανοποιημένοι με μία παθητική ύποταξη στις ιδιοτροπίες των αγορών μας ενεργώντας, όπως τό έχουμε κάνει ιστορικά, σαν οδηγόι ταξί των ωκεανών. Μάλιστα, πρέπει να πάρουμε τις τύχες μας στα δικά μας χέρια, και σε σύμπραξη με άλλους πλοιοκτήτες, να δημιουργήσουμε κεντρικές μονάδες ναυλώσεως μέσω των οποίων μπορούμε να προσεγγίσουμε τις αγορές μας με στιβαρότερο χέρι και προετοιμασμένο πρόγραμμα, παρέχοντας υπηρεσία στους πελάτες μέσω έμπνευσμένων δεσμεύσεων μεταφοράς, χρησιμοποιώντας τα πλοία αποτελεσματικότερα και με τον τρόπο αυτό αυξάνοντας τά έσοδα και τη σταθερότητα των εισροών μας σε μετρητά.

— Δεύτερον, γιά να αντιμετωπίσουμε την πρόκληση των αντιπάλων μας στις συναγωνιστικές αγορές στις οποίες εργαζόμαστε, έναπόκειται σ' έμάς να αναπτύξουμε ώριμες συνεννοήσεις με τις κυβερνήσεις μας και τά εργατικά σωματεία, παρακινώντας τους να αναγνωρί-

σουν ότι ή επιλογή δεν είναι μεταξύ πρακτικότητας και πατριωτισμού, αλλά μεταξύ πρακτικότητας και άνυπαρξίας.

Άνήκει σ' έμάς να κάνουμε ρυθμίσεις γιά την πιό άποτελεσματική πηγή εργατικών χειρών και τεχνικών ικανοτήτων, προσβάσεως σε ασφαλιστικές αγορές αύξήσεως της αγοραστικής μας δύναμης, είτε μέσω έξωτερικών μέσων είτε μέσω αύξήσεως των δικών μας δραστηριοτήτων διαχειρίσεως πλοίων περιλαμβάνοντας, αν χρειαστεί, πλοία που ανήκουν σε άλλους πλοιοκτήτες που θέλουν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μας.

— Και τέλος, γιά να καλύψουμε τό κενό που δημιουργήθηκε από ένα περισσότερο συντηρητικό τραπεζικό τομέα και από τις αυξανόμενες ανάγκες σε κεφάλαια της ναυτιλίας σήμερα, πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι να μοιραστούμε την ιδιοκτησία εκείνων των περιουσιακών στοιχείων τά όποια έλέγχουμε. Όσο δύσκολο και αν είναι, αν θέλουμε να παραμείνουμε επαγγελματικά δραστήριοι και να κρατήσουμε τη θέση μας σ' αυτή τη βιομηχανία, πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι να δεχθούμε ξένους μετόχους, είτε με ιδιωτικές είτε με δημόσιες προσφορές μετοχών είτε με συμμετοχές σαν έταίρων. Πρόκειται γιά πολύ καλό πρότυπο ιδιοκτησίας πλοίων στη Σκανδιναβία και είναι ένθαρρυντικό να βλέπει κανείς ότι μερι-

κοί προοδευτικοί Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ήδη αναλάβει τέτοιες πρωτοβουλίες με σημαντική επιτυχία.

Όλες αυτές οι προσαρμογές έχουν μία παραπέρα διάσταση. Χρειάζονται διαφορετική προσέγγιση στη διαχείριση και την επαγγελματική ύπευθυνότητα. Η προσοχή στην όργάνωση και στους ανθρώπινους πόρους, στά συστήματα πληροφοριών και στις σαφείς διαδικασίες, στην ύπευθυνότητα και τη διαφάνεια, θα απαιτήσουν όλα αναπόφευκτα σημαντικά χρονο, ενέργεια και την αφιέρωση από τό φωτισμένο πλοιοκτήτη που είναι άποφασισμένος να αναλάβει τό μέλλον του σ' αυτή τη βιομηχανία.

Οί ναυτικοί είναι γνωστοί γιά την προσαρμοστικότητα τους και γιά την ικανότητά τους να ανταποκρίνονται σε νέες ανάγκες ή προσκλήσεις. Αυτή ή ικανότητα τώρα περισσότερο από ποτέ θα δοκιμαστεί σαν ύπερπόντιος μεταφορά, κατά την άποψη μου, αντιμετωπίζει μία από τις ΠΙΟ ΔΡΑΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΑΣΤΑΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ.

Μέ βάση τά περασμένα έπιτεύγματά της, έχω την πεποίθηση ότι ή σημερινή ναυτική άδελφότητα έχει τη θέληση και την έπιμονή να επιζησει αυτής της αναταραχής και να διαιωνίσει τις ναυτικές παραδόσεις που δημιούργησαν οι περασμένες γενιές άνυψούμενη στην πρόκληση που αντιμετωπίζει σήμερα.



ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ — ΕΜΠΟΡΙΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑΙΑ — ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ
- ΔΩΡΕΑΝ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ — ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ — ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ
- ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
- ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΜΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
- ΕΚΘΕΣΗ — ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ — ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΙΜΟΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΕΚΤΟΥΣ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΓΡΗΓ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 409 ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Τηλ. 4310396 - 4318482



ΕΓΙΝΑΝ ΤΑ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '88»

Από 6-11 Ιουνίου πραγματοποιήθηκαν στον Πειραιά τα «Ποσειδώνια 88» τα οποία έδωσαν για μία ακόμη φορά την ευκαιρία για παγκόσμια προβολή της Ελλάδος αλλά και την άφορμή για την επανάληψη της προθέσεως των ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας να καταστεί ο Πειραιάς διεθνές ναυτιλιακό κέντρο χρηματιστηριακών και χρηματοδοτικών υπηρεσιών και προς τη Ναυτιλία αλλά και γενικότερου ενδιαφέροντος.

Στά φετεινά «Ποσειδώνια» μετείχαν 750 επιχειρήσεις από 49 χώρες και υπήρχαν 16 εθνικά περίπτερα, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν και η Κύπρος που συμμετείχε στην έκθεση για πρώτη φορά, με τον Κυπριακό Νηογνώμονα, τις Κυπριακές αερογραμμές, τις Λιμενικές και Τηλεπικοινωνιακές Αρχές.

Η Γαλλία και η Ιταλία, μετά από απουσία τεσσάρων χρόνων, επανήλθαν στα «Ποσειδώνια» με έντυπωση παρουσία. Σημαντική ήταν επίσης η συμμετοχή της Ιαπωνίας, της Μεγάλης Βρετανίας, των ΗΠΑ, των Κάτω Χωρών και της Δυτικής Γερμανίας, ενώ δεν έλειψαν οι σταθερές συμμετοχές της Σοβιετικής Ένωσης και της Γιουγκοσλαβίας.

Στά φετεινά «Ποσειδώνια» μετείχαν 115 ελληνικές εταιρίες — 77 από αυτές εξέθεσαν με ατομικό περίπτερο — και εκτείνονταν σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, από τις ναυπηγήσεις και τις ναυπηγοεπισκευαστές μέχρι τα ηλεκτρονικά, καλύπτοντας το μείζον όπως ναυτιλιακό εξοπλισμό, θαλάσσιες μεταφορές, τράπεζες, χρηματοδοτικούς οίκους, ασφαλιστικούς οργανισμούς, εταιρίες τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Την πρώτη θέση των εθνικών περιπτέρων σε συμμετοχή εταιριών κατείχαν οι ΗΠΑ με 52 εταιρίες, εκ των οποίων οι 27 περιλαμβάνονταν στο εθνικό περίπτερο. Αντιπροσωπεύονταν επίσης 51 βρετανικές εταιρίες — οι 24 από τις οποίες μέσα στο εθνικό τους πε-



ρίπτερο. Άλλες έντυπωση συμμετοχές παρουσίασαν η Δυτ. Γερμανία με 41 εταιρίες, η Ιταλία με 37, η Ολλανδία με 30 και το Βέλγιο με 28.

Συμμετείχαν επίσης 65 σκανδιναβικές εταιρίες: 19 από τη Δανία, 18 από τη Νορβηγία, 16 από τη Σουηδία και 12 από τη Φινλανδία, ενώ η Ιαπωνία αντιπροσωπεύονταν από 22 εταιρίες στις οποίες συγκαταλέγονταν τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας. Έξ άλλου 21 εταιρίες συνιστούσαν την παρουσία της Γαλλίας ενώ το εθνικό περίπτερο της Σιγκαπούρης περιλάμβανε 18 εταιρίες. Επίσης συμμετείχαν η Ισπανία και η Τουρκία με 16 εταιρίες ή κάθε μία ενώ στο περίπτερο της Σοβιετικής Ένωσης εξέθεσαν 12 εταιρίες.

Την πρόθεση να καταστεί ο Πειραιάς διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοδοτικό κέντρο εξέθεσε ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, ο οποίος απαντώντας σε ερωτήσεις στη διάρκεια πρέσ κόνφερανς την ημέρα των εγκαινίων, υπογράμμισε τα εξής:

«Έχουμε τη φιλοδοξία οι ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχονται σήμερα στον Πειραιά, να επεκταθούν και αυτό

νά χρησιμοποιηθεί σαν ένας πυρήνας, έτσι ώστε ο Πειραιάς να γίνει με τον καιρό, ελπίζουμε σύντομα, ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο χρηματιστηριακών και χρηματοδοτικών υπηρεσιών γενικότερου ενδιαφέροντος και εκτός ναυτιλίας. Φυσικά στην υλοποίηση αυτού του στόχου προσφέρει σημαντικά ο θεσμός της διεθνούς εκθέσεως των «Ποσειδωνίων» δεδομένου ότι προσελκύει το ενδιαφέρον της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας».

Έξ άλλου ο Πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γεώργιος Λαναράς, μιλώντας στη συνέντευξη τύπου, υπογράμμισε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Η σχετική ανάκαμψη στην Ναυλαγορά, το καλύτερο κλίμα στις τριβές Πολιτείας, εργοδοτών και εργαζομένων, η καλύτερη τραπεζική στήριξη της Ναυτιλίας, ή συρρίκνωση της ανεργίας και ο σχεδόν μηδενισμός της παροπλισμένης χωρητικότητας, είναι στοιχεία θετικά για όλη την ελληνόκτητη Ναυτιλία των 85 εκ. τόννων d.w.

Δέν πρέπει όμως να εφησυχάζουμε διότι τα προβλήματα δεν εκλείπουν και η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

πλοίου καθημερινά αντιμετωπίζει δυσκολίες ιδιαίτερα στον διεθνή χώρο όπου μέτρα προστατευτισμού στίς διεθνείς μεταφορές, κρατικές επιχορηγήσεις κλπ. γιά τήν παράκαμψη τών όποιων απαιτείται 'Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική μέ αρμονική συνεργασία Κράτους, Ναυτεργασίας καί Πλοιοκτησίας.

Στόν χαιρετισμό του μέ τήν εύκαιρία τών εγκαίνιων τής έκθεσης «Ποσειδώνια 88» ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγελος Γιαννόπουλος ανέφερε, μεταξύ άλλων τά εξής:

«Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή καί χαρά γιά μία ναυτιλιακή χώρα όπως ή 'Ελλάδα νά καλωσορίζει στόν Πειραιά, τήν κοιτίδα τής Ναυτοσύνης, τόσο μεγάλο αριθμό διακεκριμένων στελεχών τής ελληνικής καί διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας. Διακεκριμένων στελεχών καί τής διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας καί Τραπεζικών ιδρυμάτων.

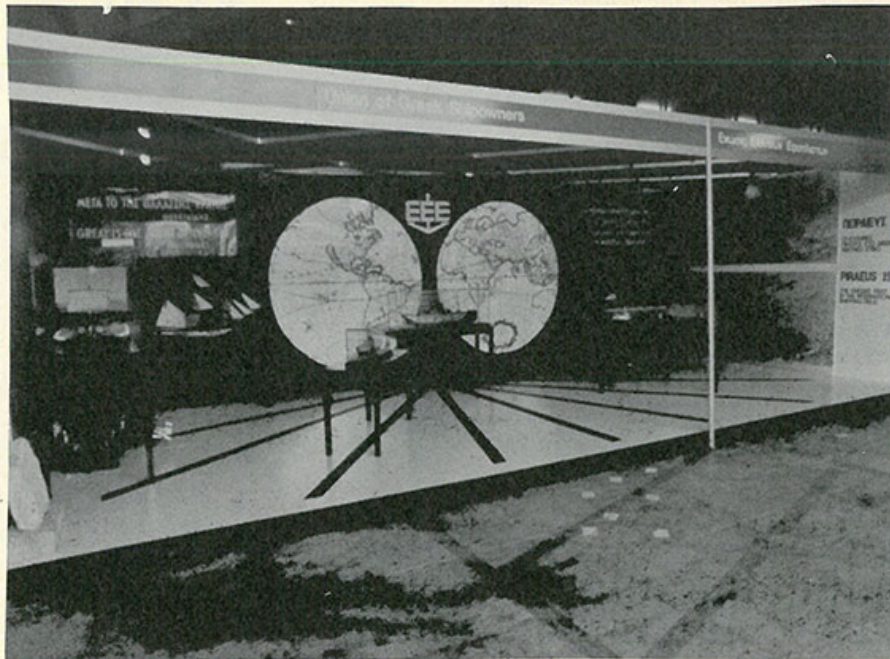
«Η έκθεση τών «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ», πού αποτελεί θεσμό πλέον, γιά τά ναυτιλιακά πράγματα τής χώρας αλλά καί τής διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας, φέτος αποδεικνύεται ότι έχει μεγαλύτερη απήχηση. 'Αφού ή συμμετοχή σ' αὐτήν ξεπερνά κάθε προηγούμενο. Πάνω από 600 εταιρίες από 44 χώρες συμμετέχουν στήν έκθεση.

«Όλους αὐτούς τούς φίλους καί επισκέπτες, τούς καλωσορίζουμε θερμά στή φιλόξενη χώρα μας.

«Η 'Ελληνική Κυβέρνηση αποδίδει τεράστια σημασία γιά τήν ανάπτυξη τής ναυτιλίας καί γιά τή σημαντική συμβολή τής στήν 'Εθνική Οικονομία. Οί 'Ελληνες, λαός ναυτικός από τούς ἀρχαίους χρόνους, έχει συνδέσει στενά τήν ὑπαρξη καί τό ιστορικό πέρασμά του μέσα από τούς αιώνες μέ τή θάλασσα καί τή ναυτιλία.

Δέν θά μπορούσε λοιπόν καί στήν εποχή μας τό 'Ελληνικό στοιχείο, παρά νά βρίσκεται στό επίκεντρο τοῦ παγκόσμιου ναυτιλιακοῦ ενδιαφέροντος, αποδεικνύοντας ἔτσι τό επιχειρηματικό δαιμόνιο τής φυλῆς μας, τήν ἀγάπη πρὸς τή θάλασσα καί τή ναυτοσύνη τοῦ ἀπαράμιλλου πάντοτε 'Ελλήνα ναυτικοῦ.

«'Ακόμη καί στίς δύσκολες μέρες πού περάσαμε, μέ τήν τελευταία διεθνή ναυτιλιακή κρίση — ἀπότοκο τής διεθνούς οικονομικής ὑφεσης — κατά τήν ὁποία ή διεθνής ναυτιλία ὑπέστη σοβαρά πλήγματα μεγαλύτερα ἀπό ὅτι τράβηξε ή διεθνής βιομηχανία, ή βιοτεχνία καί τό ἐμπόριο, ή 'Ελληνική ναυτιλία παρ' ὅτι ἐπλήγη ὅπως καί οἱ ναυτιλίες τών εὐρωπαϊκῶν κρατῶν — Νορβηγία συρρίκνωση τοῦ ἐμπορίου τῆς στόλου κατά 71%, Ἀγγλία κατά 66%, Δανία κατά 62%, Γαλλία 53,1%, 'Ελλάδα κατά 44%, Ὁμοσπονδιακή Δημοκρατία τῆς Γερμανίας κατά 43% — βρῆκε τή δύναμη νά ἀνταποκριθεῖ μέ ἐπιτυχία στίς δυσκολίες τών καιρῶν.



'Εντυπωσιακό τό περίπτερο τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν στό «Ποσειδώνια» πού ἔγινε μέ τήν συνεργασία τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου καί παρουσίαζε συνοπτικά τήν διαχρονική εξέλιξη τῆς 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας φιλοδοξώντας νά μεταδώσει τρία μηνύματα:

- *Τήν προσφορά τοῦ Αἰγαίου σάν λίκνου τῆς Ναυτιλίας καί τοῦ Δυτικοῦ Πολιτισμοῦ*
- *Τήν ἀρχή τοῦ «ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ στίς θαλάσσιες μεταφορές»*
- *Τήν συντονισμένη προσπάθεια ὄλων τῶν φορέων τῆς Ναυτιλίας γιά τήν ἀνάδειξη τοῦ Πειραιά σέ ἓνα ἀπό τά μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα τῆς 'Υδρογείου.*

Μέ τήν φετινὴ συμμετοχή τῆς στό «Ποσειδώνια» ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν στοχεύει νά προβάλει τήν ναυτική μας παράδοση καί κληρονομιά καθώς καί τήν εξέλιξη τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπό τήν περίφημη ἀρχαία τριήρη μέχρι τά σύγχρονα ἐμπορικά πλοία. Καί ὁ στόχος αὐτός ἐπιτεύχθηκε πλήρως.

«Ἐδειξε σημεῖα ἀντοχῆς, εὐελιξίας καί προσαρμοστικότητας μέ ἀποτέλεσμα νά περιορισθοῦν κατά τό δυνατόν οἱ ἀρνητικές ἐπιπτώσεις τῆς κρίσης.

«Ἡ δὲ διεθνής Ναυτιλία ὁδηγεῖται μέ σταθερά βήματα στήν ἀνάκαμψη.

Ναί. Ὑπάρχει διεθνὴς ἀνάκαμψη τῆς Ναυτιλίας. Τοῦτο μᾶς ἐπιτρέπει νά βλέπουμε τό παρόν καί τό μέλλον μέ αἰσιοδοξία.

Μ' αἰσιοδοξία ἀξιότιμοι κύριοι τῆς Ναυτιλίας, πρωταγωνιστές καί παράγοντες τῆς ἐμπορικής ναυτιλιακῆς δραστηριότητας, ἐφοπλιστές, τραπεζίτες καί τραπεζικά ἱδρύματα καί ὀργανισμοί.

Στοὺς Τραπεζικοὺς Ὁργανισμοὺς καί Τραπεζικοὺς κύκλους καί Κονσόρτσιουμ Τραπεζῶν ἀπευθύνω θερμή καί εἰλικρινή παραίνεση νά συνδράμουν, νά συντρέξουν, νά βοηθήσουν τούς «Ἕλληνες πλοιοκτῆτες, σί ὅποιες καί «αὐθεντίες» στή δουλειά τους εἶναι καί πρό παντός ἔντιμοι καί καλοὶ πελάτες τῶν τραπεζῶν.

Ὁμολογουμένως, ή προσπάθεια τῆς ἄμυνας στή ναυτιλιακή κρίση καί ή ἀντεπίθεση τώρα σ' αὐτήν, πού συντελεῖται, δέν ἦταν καί δέν εἶναι εὐκόλη υπόθεση.

«Η ἐπιτυχία τῆς ὁμῶς ἀποδεικνύει τήν επιχειρηματική ἱκανότητα τοῦ «Ἕλληνα Ἐφοπλιστή, τή δυνατότητα προσαρμογῆς του καί τό βασικό ὅτι οὐδέποτε ἔπα-

ψε νά ἀπολαμβάνει τῆς ἐμπιστοσύνης ὄλων αὐτῶν πού συναλλάσσονται μαζί του.

Οἱ ιδιότητες αὐτές πού χαρακτηρίζουν τόν «Ἕλληνα ναυτιλιακό ἐπιχειρηματία δημιουργοῦν ὑπὸ τίς σημερινές συνθήκες τῆς ναυλαγοράς καί μέ τήν ἐμπρακτὴ καί ἀμέριστη συμπαράσταση τοῦ κράτους τίς προϋποθέσεις γιά διεύρυνση καί καθιέρωση νέων μέτρων καί μορφῶν συνεργασίας καί επιχειρηματικῶν ἐπιτυχιῶν ἀπὸ τήν ὁποία ὅλοι θά ὠφεληθοῦν. Καί ιδιαίτερα θά ὠφεληθεῖ τό κράτος καί ή ἐθνική μας οἰκονομία ὅταν ή πλοιοκτησία ὁδηγήσει τά 'Ελληνικά πλοία στό 'Εθνικό νηολόγιο. Κάνω ιδιαίτερη ἐκκλήση στοὺς πλοιοκτῆτες μας νά ἐπιταχύνουν τό βῆμα καί τίς σχετικές διαδικασίες ἐπαναπατριζοῦ τῶν πλοίων στήν ἐνδοξη γαλανόλευκη 'Ελληνική σημαία, νά στολίζει ἐφεξῆς τούς ἰστούς τῶν ἑλληνικῶν караβιῶν.

Εἴμαστε ἐναντίον τῆς ἄρσης τοῦ καμποτάζ στή θάλασσά μας γιά λόγους ἐθνικῆς μας ἀσφάλειας. Γιά λόγους υπεράσπισης τῆς ἐθνικῆς μας ἀνεξαρτησίας καί ἐδαφικῆς κυριαρχίας. Ὅταν οἱ κίνδυνοι, ἐξ ἀνατολῶν μας, ἐκλείψουν εἴμαστε πρόθυμοι νά συζητήσουμε καί νά συνεργαστοῦμε.

Εἴμαστε ὑπὲρ τῆς συνεργασίας τῶν ναυτιλιακῶν οἰκονομικῶν καί τῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων σέ Κοινοτικό ἐ-

πίπεδο. Είμαστε υπέρ της ενιαίας ευρωπαϊκής πράξης.

Είμαστε κατά του προστατευτισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και υπέρ του ελεύθερου ανταγωνισμού του πλοίου και σ' όλα τα ναυτιλιακά πράγματα.

Είμαστε εναντίον των σημαιών ευκαιρίας ή ευκολίας, ασκούν άθμιτο και παράνομο ανταγωνισμό. Όπως επίσης και εναντίον των λεγόμενων «παράλληλων νηολογίων».

Ένα νηολόγιο βλέπουμε, τό εθνικό νηολόγιο του κάθε κράτους, τήν εθνική τσ' σημαία.

Η Έλληνική πατρίδα είναι περήφανη για τους ναυτικούς της, εργοδότες κι εργαζόμενους. Και η Κυβέρνησή μας τιμάει με ιδιαίτερη ευαισθησία τό ναυτιλιακό μας ανθρώπινο σύμπλεγμα που δουλεύει στη ναυτιλία, Ναυτεργάτες και Πλοιοκτήτες.

Η Κυβέρνηση μας πήρε, παίρνει, και θα παίρνει μέτρα νά γίνει τό Έλληνικό πλοίο ανταγωνιστικό έναντι των ξένων πλοίων.

Ο Πρωθυπουργός μας Άνδρέας Παπανδρέου και η Κυβέρνησή μας περιβάλλουν τή ναυτιλία μας και τούς σκληρά εργαζόμενους πάνω στό πλοίο με αγάπη και κατανόηση.

Θεωρώ ότι πρέπει νά επαναλάβω τά παρακάτω, γιά νά γίνει τούτο κοινό κτήμα των Έλλήνων, και νά πάρουν οί θέσεις μας τό δρόμο της έκλαίκευσης γιά τό καλό της ναυτιλίας και της εθνικής οικονομίας.

Χαρακτήρισα τούς Έλληνες Έφοπλιστές «υπερήφανους Έλληνες και πατριώτες», όταν ρωτήθηκε από δημοσιογράφους αν ή χώρα μας συμφωνεί με κινούμενη διαδικασία στην ΕΟΚ έγκρισης ντιρεκτίβας ώστε νά χρηματοδοτηθούν έφοπλιστικές έπιχειρήσεις των έπιχειρηματικών μελών κρατών της Κοινότητας γιά αγοράς νέων πλοίων.

Είπα όχι. Δέν συμφωνεί ή Ελλάδα γιά τέτοια ντιρεκτίβα.

Οί δικοί μας Έφοπλιστές ούδέποτε έθεσαν ζήτημα χρηματικής επιδότησης από τό κράτος. Η Έλληνική Ναυτιλία δέν παίρνει τίποτε από τό κράτος. Εισφέρει με τή λειτουργία της στό κράτος και στην εθνική μας οικονομία.

Οί πλοιοκτήτες μας από γενεά σέ γενεά είναι αυτοδημιούργητοι. Τούς συνοδεύει, τούς έμψυχώνει και τούς καθοδηγεί σ' αυτό ή παράδοση του θαλασσομάχου карабоκύρη ναυτικού και τό ελληνικό δαιμόνιο της φυλής.

Στάθηκαν επίσης οί έφοπλιστές μας πατριώτες πάντοτε. Όσάκις ζητήθηκαν τά πλοία τους τάδωσαν στό κράτος ευχαρίστως. Στόν α' παγκόσμιο πόλεμο ή πλοιοκτησία έχασε τό 60% του στόλου

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΩΝ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ '88



Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γιαννόπουλος κηρύσσει τήν έναρξη των εργασιών του Συνεδρίου των φετεινών Ποσειδωνίων.

Από άριστερά διακρίνονται οί όμιλητές κ.κ. Γ. Άναστασόπουλος, Β. Παπαχρηστίδης, Κρίστοφερ Χέυμαν (συντονιστής), Στ. Γουρδομικήλης, Γ. Π. Λιβανός και Άνδρ. Σπύρου.

Στίς 9 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε στό Ξενοδοχείο Ίντερκοντινένταλ τό Συνέδριο των φετεινών «Ποσειδωνίων», μέ κύριο θέμα μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τίς προοπτικές που διανοίγονται γιά τούς διαχειριστές πλοίων στίς θαλάσσιες μεταφορές έως τό 2.000.

Ο πρόεδρος της Έπιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Γιώργος Άναστασόπουλος, ό πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομικήλης, ό πρόεδρος της Ίντερτάνκο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, ό έπόμενος πρόεδρος της BIMCO κ. Γιώργος Π. Λιβανός και ό τέως τεχνικός διευθυντής του όμίλου Όνάση κ. Άνδρέας Γ. Σπύρου, ήσαν οί βασικοί όμιλητές του Συνεδρίου, που αποτελεί ένα άναπόσπαστο τμήμα της ναυτιλιακής έκθέσεως.

Τήν έναρξη του Συνεδρίου κήρυξε ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος, ενώ ό πρόεδρος της

ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομικήλης προήδρευσε των συζητήσεων που έπακολούθησαν.

Όπως προαναφέραμε οί εισηγήσεις που έκφράστηκαν στό Συνέδριο και άφορούσαν τή Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΟΚ και τίς προτάσεις γιά τή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας συμπεριλήφθηκαν στό είδικό άφιέρωμα των Ν.Χ. που δημοσιεύεται στίς σελίδες 15.

Επίσης ή ένδιαφέρουσα όμιλία του κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη σχετικά με τά Έμπορικά πρότυπα και τή διαχείριση πλοίων μέχρι τό 2.000 δημοσιεύθηκε στίς σελίδες 39-45.

Άναφορικά με τίς δύο όμιλίες των κ.κ. Γ.Π. Λιβανού και Άνδρέα Σπύρου γιά τόν ρόλο της Ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομική σκηνή και τίς μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις στά πλοία θά επανέλθουμε σέ προσεχή μας τεύχη με έκτενη άναφορά στά όσα ένδιαφέροντα έθεσαν οί δύο όμιλητές.

της, από τά 475 πλοία τούς έμειναν 205. Στό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο έχασε τό 72%, από 577 άτμόπλοια της έμειναν 149.

Κυρίες και Κύριοι,

Μέ αίσθηση αισιοδοξίας που τό δικαιολογεί ή ήδη βελτιωμένη κατάσταση της ναυλαγοράς και οί προοπτικές της, τουλάχιστον γιά τό άμεσον μέλλον, πιστεύω ότι μέσα από τή φετεινή έκθεση θ' αναπτυχθούν νέες μορφές συνεργα-

σίας που θά δημιουργήσουν τίς προϋποθέσεις γιά τήν ύγιή ανάπτυξη της ναυτιλίας και τήν προετοιμασία γιά νά ανταποκριθεί στην πρόκληση του 2.000.

Μέ αυτές τίς σκέψεις εύχομαι καλή έπιτυχία στην Διοργάνωση.

Καλωσορίζω όλους όσους παρευρίσκεσθε σήμερα εδώ.

Και κηρύσσω τά έγκαίνια της φετεινής έκθεσης των «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ»

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΠΙΤΥΧΕΙΣ ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ROCHEM RUBBERTEC

Τά προσόντα του Rochem Rubbertec σάν στεγανοποιητικού συστήματος, έχουν ήδη εκτιμηθεί από έφοπλιστές και ναυπηγεία παγκοσμίως στην διαδικασία μικροεπισκευών ζημιών/φθορών και αναγνωρίζεται σάν μία πολύ οικονομική έναλλακτική λύση σέ σχέση μέ τήν καθολική αντικατάσταση των στεγανωτικών. Τό σύστημα χρησιμοποιείται όλο καί περισσότερο γιά τήν μόνιμη επισκευή όλων των τύπων των στεγανωτικών/ μονωτικών συμπεριλαμβανομένων του φυσικού ελαστικού nitrile, πολυουρεθάνης, κ.τ.λ., δηλαδή όπου χρειάζεται μία ελαστικής φύσεως στεγανοποίηση.

Τό Rochem Rubbertec είναι ιδιαίτερα κατάλληλο γιά τίς μονώσεις των hatch-covers, bow doors, container gaskets, cable bushing, stern flaps, manholes, fenders, door hatches καί μονώσεις ηλεκτρικών καλωδίων.

Από οικονομική πλευρά επιτυγχάνεται εξοικονόμηση χρημάτων μέχρι καί 70% μέ τήν χρήση Rochem Rubbertec αντί τής αντικατάστασης ενός έφθαρμένου seal χωρίς νά επέλθει καμία μείωση στην μονωτική/στεγανοποιητική ικανότητά του. Οί κυριότεροι νηογνώμονες έχουν εγκρίνει τήν χρήση του συστήματος γιά τίς προαναφερθείσες επισκευές.

Τό Rochem Rubbertec είναι εξίσου εύκολη μέθοδος γιά μικροεπισκευές όταν λείπουν τά κυρίως ανταλλακτικά στεγανοποίησης. Χρησιμοποιείται επίσης σέ σημεία πού παρουσιάζουν δυσκολίες όπως τρύπες, γωνίες χωρίς νά χρειάζεται νά αφαιρεθεί τό παλιό μονωτικό.

Σημαντικές οικονομίες επιτυγχάνονται στό γενικότερο έργο τής στεγανοποίησης στους τομείς των υλικών, άφαιρέσεως έφθαρμένων μονωτικών, άμβολής καί προετοιμασίας επιφανειών γιά βαφή κλπ. Επίσης σέ μερικές περιπτώσεις όπου αντιμετώπιζεται φθορά μετάλλων, ή καταστροφή των grooves, μέ τήν χρησιμοποίηση τής μεθόδου αυτής αποφεύγεται άγορά άκριβών ανταλλακτικών μέ τά συναφή προβλήματα κόστους καί χρόνου.

Η Rochem είναι σέ θέση νά κάνει πλήρη προσφορά γιά έργα στεγανοποίησης συμπεριλαμβανομένων του κόστους υλικών καί εργασίας. Τά οικονομικά όφέλη τής μεθόδου Rubbertec γίνονται έμφανή στό έξής περιστατικό όπου 1.100 μ. κατεστραμμένου hatch cover seal επισκευάσθηκαν μέ κόστος 18.200 δολλαρίων, ενώ ο πλοιοκτήτης θά πλήρωνε 58.000 δολάρια έπιπλέον γιά νά αντικαταστήσει τό κατεστραμμένο υλικό.

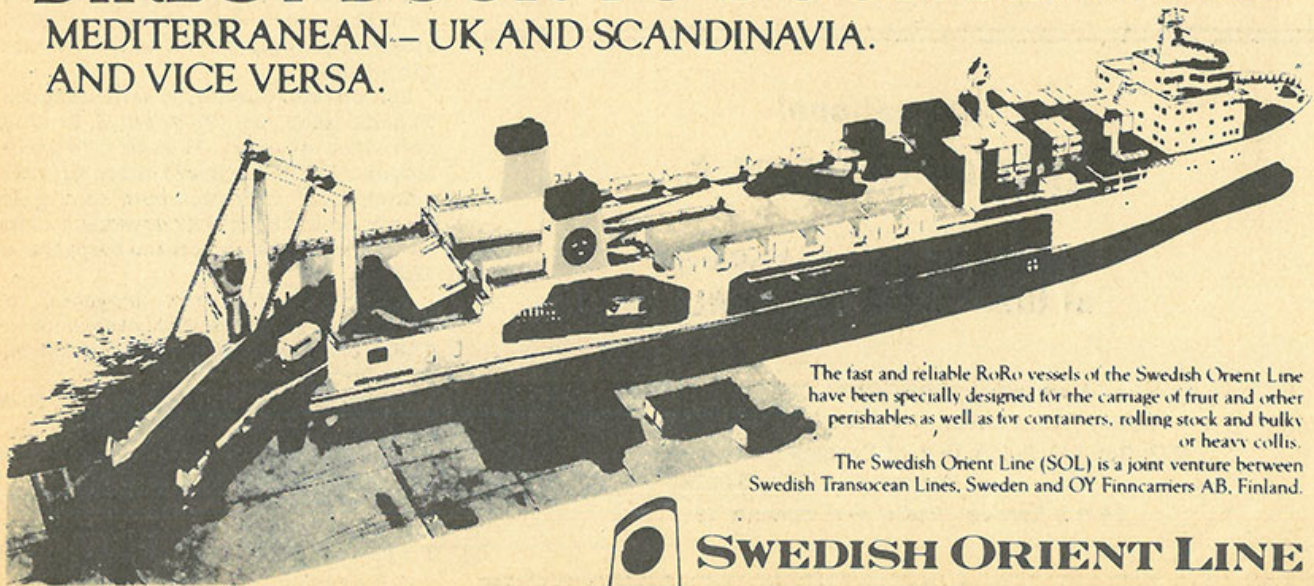
Τό Rochem Rubbertec άποτελείται άπό ένα συνθετικό καί ένα σκληρυντικό τά όποία αναμιγνύονται σέ ίσες ποσότητες ή στό χέρι ή σέ μίξερ προτού χρησιμοποιηθούν. Μιά κολλώδης ουσία άλοΐφεται πρώτα στην επιφάνεια του seal πού έχει καθαρισθεί μέ συρμάτινη βούρτσα. Τό μίγμα σκληραίνει σέ 20 ώρες σέ θερμοκρασία 20 C ή σέ 3 ώρες σέ θερμοκρασία 40 C. Τό έπισκευασμένο seal όμως, ήδη μπορεί νά παίξει τό ρόλο του σάν στεγανωτικό μετά άπό μερικές ώρες καί όσο διαρκεί ή διαδικασία σκλήρυνσης.

Τό σύστημα ξεκίνησε στην Δυτική Γερμανία μέ επιτυχία, άπό πλοιοκτήτριες εταιρίες μέ στόλους πού είχαν δραστηριότητα σέ ποταμούς, παράκτια λιμάνια καί άνοιχτή θάλασσα. Σήμερα τό Rochem Rubbertec χρησιμοποιείται άπό μεγάλους διεθνείς operators σάν ένα προϊόν γιά πολλαπλές εφαρμογές.

Όπως είναι γνωστό ή Rochem είναι ένας μεγάλος προμηθευτής προϊόντων συντηρήσεως, προσθετικών πετρελαίου καί έπεξεργασίας ύδατος γιά τήν ναυτιλία, μέ προϊόντα, μηχανήματα καί υπηρεσίες σέ περισσότερα άπό 130 λιμάνια σέ όλο τόν κόσμο.

Στόν Πειραιά εκπροσωπείται άπό τήν Rochem Pahnellas, Φίλωνος 137, Τηλέφ.: 4181116-7.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy cargo.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Σοβαρή μείωση

Μέχρι το 1986 ο εμπορικός στόλος του Βελγίου αποτελούσε εξαίρεση σε Κοινοτικό επίπεδο γιατί παρουσίαζε συνεχή μικρή αύξηση ενώ οι στόλοι των λοιπών χωρών της ΕΟΚ επλήττοντο από τη γενική ύφεση της ναυτιλίας. Από το 1987 όμως είσηλθε και ο βελγικός στόλος στον κύκλο της κρίσεως με σοβαρές απώλειες τις οποίες δεν αναπλήρωσε το ελάχιστο νέο αίμα που εισέρευσσε στο νηολόγιο της χώρας. Πράγματι μέσα στο 1987 έχασε 269.541 τον. γκρός (470.698 τον. d.w.) ήτοι ποσοστό 12%. Ειδικότερα, στο έτος αυτό διεγράφησαν απ' το εθνικό νηολόγιο πλοία 304.837 τον. γκρός, ενώ ενεγράφησαν μόνο τρία νέα πλοία 35.296 τον. γκρός και από τα 29 διαγραφέντα τα 12 πουλήθηκαν στο εξωτερικό. Πρόκειται για τέσσερα μικρά φορτηγά, ένα ρυμουλκό ανοικτής θαλάσσης, ένα μικρό ύγραεριοφόρο και έξι μπάλκερς και κοντέινερς. Έξω από τα 29 διαγραφέντα πλοία 76.363 τον. γκρός και τέσσερα μικρά κοντέινερπλοία μετεφέρθησαν στο νηολόγιο της Κύπρου διατηρώντας και τη βελγική εθνικότητα χάρη στο σύστημα της διπλής νηολογήσεως.

Την 1^η Ιανουαρίου 1988 ο βελγικός στόλος εμφανίζεται με 82 σκάφη 2.004.334 τον. γκρός (3.328.369 τον. d.w.). Μεταξύ αυτών είναι όκτω έπιβατηγά 29.931 τον. γκρός, 28 φορτηγά 333.438 τον. γκρός, 25 μπάλκερς 1.241.480 τον. γκρός, 11 δεξαμενόπλοια 358.508 τον. γκρός και 10 διάφορα 36.043 τον. γκρός.

ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ

Σχέδιο ανάπτυξεως

Η εθνική εταιρία πετρελαίων της Βενεζουέλας αντιμετωπίζει την παραγγελία 22 πλοίων στο πλαίσιο ανάπτυξεως της ναυτιλίας της χώρας στα πέντε προσεχή χρόνια. Πρόκειται για 18 δεξαμενόπλοια των 100.000 τον. d.w. και τέσσερα ύγραεριοφόρα των 80.000 τον. d.w. Έξ αυτών τα 10 θα παραγγελθούν μεταξύ 1989 και 1991 και τα υπόλοιπα μετά δύο χρόνια, ενώ ήδη προσκλήσεις υποβολής προσφορών έχουν σταλεί στα ναυπηγεία. Μεταξύ αυτών σε καλύτερη θέση βρίσκονται τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας λόγω της συναγωνιστικότητας των τιμών τους και παραδόσεως, καθώς και τα ναυπηγεία της Δ. Γερμανίας για πλεονεκτήματα δόσεων χρηματοδότησεως. Μέχρι τώρα η εθνική εταιρία της Βενεζουέλας συνεργαζόταν με Ιαπωνικά και Φινλανδικά ναυπηγεία για τη ναυπήγηση των περισσότερων από τα 20 πλοία 1 εκατ. τον. d.w. τα οποία διαθέτει.

Το παραπάνω πρόγραμμα ανάπτυξεως όφειλεται βασικά στις νέες πετρελαϊκές ανακαλύψεις των τελευταίων ετών στα ανατολικά της χώρας, με τις οποίες προβλέπεται ότι η παραγωγή των 1,7 εκατ. βαρελίων ημερησίως θα αυξηθεί σημαντικά, δεδομένου ότι τα νέα κοιτάσματα θα προσθέσουν περί τα 14 δισεκ. βαρελίων στα υπάρχοντα 58 δισεκ. βαρελίων. Ένας άλλος λόγος είναι ότι η Βενεζουέλα θέλει να ελέγχει περισσότερο τις μεταφορές πετρελαίου που αποτελεί το κύριο εξαγωγικό προϊόν της, από το ό-

ποίο προς το παρόν μεταφέρει με υπό εθνική σημαία πλοία το 60%. Τέλος η Βενεζουέλα θέλει να εξυπηρετήσει ενεργότερα το δικτύο της διύλιστηρίων ξένων πελατών και ιδιαιτέρως στις Ήν. Πολιτείες και την Ιαπωνία.

ΔΑΝΙΑ

Διαμάχη με ναυπηγείο

Η διαμάχη μεταξύ του Δανικού έφοπλιστικού οίκου Vognmands και του βρετανικού ναυπηγείου British Shipbuilders του Σάντερλαντ υπάρχει πιθανότητας να λυθεί με διαιτησία σε ούδετερο έδαφος, στο Όσλο. Πρόκειται για την εξέταση της καθυστέρησης παραδόσεως του πλοίου «Superflex Charlie» και για άλλα προβλήματα σχετικά με τα πλοία «Superflex Alfa» και «Superflex Bravo» τα οποία παρεδόθησαν ήδη ως πρότυπα μιας σειράς 24 ομοίων σκαφών. Η εν λόγω ναυπήγηση αποτέλεσε αληθινή οικονομική συμφορά για το ναυπηγείο, το οποίο έχασε εκατομμύρια λιρών λόγω των αρχικά υπολογισθεισών χαμηλών τιμών. Σε αυτά προστίθενται οι αποζημιώσεις για καθυστέρηση παραδόσεως καθώς και οι τεχνικές δυσκολίες για τη βαφή των πλοίων λόγω ανεπαρκούς καθαρισμού και κακής προετοιμασίας των χρωμάτων από τη Δανική εταιρία Hemipel.

Από την πλευρά του και ο Δανός έφοπλιστής έχει ήδη πληρώσει 265 εκατ. Κορωνών, ενώ τα δύο πλοία που παρέλαβε δεν έχουν τρέχουσα αξία περισσότερο από 86 εκατ. Κορωνών. Η αξία τους είναι πεσμένη λόγω των αμφισβητήσεων για την ποιότητα και την κατάσταση των σκαφών. Σημειώνεται τέλος ότι το βρετανικό ναυπηγείο έχει ζητήσει την ακύρωση του συμβολαίου για τα υπόλοιπα πλοία.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η κατάσταση της ναυτιλίας

Στις αρχές του έτους ο εμπορικός στόλος της Ισπανίας περιελάμβανε 505 πλοία συνολικού τονάζ 3,9 εκατομ. τον. γκρός, έναντι 600 πλοίων 5,1 εκατ. τον. γκρός στις αρχές του 1986. Μέσα στον τελευταίο χρόνο έχασε 50 μονάδες, ενώ στα τέλη του 1981 ο στόλος περιελάμβανε 700 πλοία 7,1 εκατ. τον. γκρός.

Σήμερα περιλαμβάνει 66 πετρελαιοφόρα, 54 μπάλκερς, 145 φορτηγά, 51 πλοία κοντέινερς, 44 ρό-ρό, 33 ψυγεία, 15 ύγραεριοφόρα, 51 εξειδικευμένα σκάφη και 128 έπιβατηγά. Με τη δύναμη αυτή καταλαμβάνει την εικοστή θέση στην παγκόσμια κλίμακα. Η μέση ηλικία του στόλου ανέρχεται σε 12,2 έτη.

Κατά τη ναυτεργατική απογραφή του 1980 οι έν ενεργεία ναυτικοί ανέρχονταν σε 17.000, από τους οποίους σήμερα υπάρχουν 7.000 άνεργοι.

Η Ισπανική κυβέρνηση μελετά τις δυνατότητες παροχής εξατομικευμένης οικονομικής βοήθειας προς τους έφοπλιστές που παρουσίασαν στοιχεία βιοσιμότητας στην άρμόδια Γενική Διεύθυνση Έμπορικης Ναυτιλίας, ενώ η Ένωση Έφοπλιστών θεωρεί την βοήθεια αυτή ανεπαρκή για το ξεπέρασμα της κρίσεως.

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

ΛΙΒΑΝΟΣ

Κλοπές φορτίων

Τό 'ντερνάσιοναλ Μαρϊτάιμ Μπυρώ κατόρθωσε πρόσφατα νά έπισημάνει καί νά άνακτήσει γιά λογαριασμό τών ιδιοκτητών, φορτίο κακάου πού είχε πωληθεί παράνομα από τό πλήρωμα του φορτηγού «LIMA», στό λιμάνι Σελάατα πού έλέγχεται από μία από τίς άντιμαχόμενες παρατάξεις τής χώρας.

Όπως είχε άναφερθεί σέ προηγούμενο τεύχος τών «Ν.Χ.», ή κλοπή είχε διαπραχθεί πέρυσι όταν τό πλοίο κατέπλευσε στό Λίβανο, κατά τό ταξίδι από Δυτική Άφρική γιά Εύρώπη, όπου καί εκφόρτωσε τό φορτίο του αλλάζοντας κατόπιν όνομα καί άφου ό πλοιοκτήτης του τό είχε άναφέρει σάν «άπωλεσθέν». Μετά τήν πώληση σέ τοπικούς άγοραστές τό φορτίο μεταφέρθηκε οδίκως στή Βηρυτό όπου επρόκειτο νά μεταπωληθεί αλλά τελικά κατεσχέθη από τό ΙΜΒ μέ τήν βοήθεια τής Χριστιανικής Έθνοφυλακής.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες του ΙΜΒ έχουν έντοπισθεί στό Λίβανο άλλα τρία κλαπέντα φορτία συνολικής αξίας 8 εκατ. δολλαρίων πού πρόκειται νά διατεθούν στην μαύρη άγορά του Λιβάνου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Έγκαταλείπει τό νηολόγιο

Η μεγαλύτερη βρετανική πλοιοκτήτρια

εταιρία στόν τομέα τών μπάλκ κάρριερς ή πασίγνωστη «Στέφενσον Κλάρκ» άνακοίνωσε τήν πρόθεσή της νά επανανοηολογήσει 14 πλοία του στόλου της από τό βρετανικό στό νηολόγιο τής Νήσου Μάν. Η κίνηση αυτή πού συνοδεύεται καί από ένδεχόμενες μειώσεις προσωπικού καθώς καί από άνακατατάξεις στην άπασχόληση τών θυγατρικών εταιριών του συγκροτήματος, οφείλεται στην σημαντική μείωση τών κερδών πού πραγματοποίησε ή εταιρία τόν περασμένο χρόνο, καθώς τά έσοδα από τό άκτοπλοϊκό έμπόριο μειώθηκαν αισθητά τό τελευταίο έξάμηνο σέ σύγκριση μέ τά επενδυθέντα κεφάλαια.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Συμφωνία μέ τή Σουηδία

Η Σοβιετική Ένωση συνήψε συμφωνία μέ τή Σουηδία επί του καθορισμού τών οικονομικών άποκλειστικών ζωνών τους στή Βαλτική.

Η συμφωνία, ή όποία υπεγράφη στή Μόσχα τόν Άπρίλιο από τούς Έπουργούς Έξωτερικών τών δύο χωρών, ρυθμίζει τά δικαιώματα άλιείας καί πετρελαϊκών εξορύξεων στην έκταση τών διακοσίων μιλίων πού χωρίζουν τίς δύο χώρες. Έξ αυτών ή Σουηδία έλαβε τό 75% καί ή Σοβιετική Ένωση τό 25%.

Μέ τή συμφωνία αυτή τερματίζεται ή είκοσάχρονη διαμάχη Ρωσίας καί Σουηδίας επί του θέματος. Η Ρωσία θά ήθελε νά χωρι-

σθεί στή μέση ή έν λόγω ζώνη, αλλά ή Σουηδία επέμενε σέ όριοθέτηση μέ βάση τή νήσο Γκότλαντ. Τό διεκδικούμενο παράκτιο τμήμα εκτείνεται σέ μήκος 13.500 χιλιομέτρων. Η Σουηδία ήταν άνέκαθεν άντίθετη μέ τίς αρχικές Σοβιετικές προτάσεις γιατί ήθελε ν' αποφύγει τήν έκ μέρους τής Ρωσίας έγκάτασταση σταθμών επιτηρήσεως σέ θαλάσσιες περιοχές γεινιάζουσες μέ τά Σουηδικά παράλια.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Προχωρούν οι έπιχορηγήσεις

Μετά από πολυήμερη συζήτηση στή Βουλή καί παρά τίς διαφωνίες τής Άντιπολιτευσεως, ψηφίσθηκε τελικά από τήν Σουηδική Βουλή ό νέος νόμος γιά τίς έπιχορηγήσεις πρós τήν έμπορικη ναυτιλία τής χώρας. Άν καί ή Άντιπολίτευση ύποστήριξε τό αίτημα τής Σουηδικής Ένωσης Έφοπλιστών γιά τή δημιουργία ενός νέου θυγατρικού νηολογίου, κατά τά πρότυπα άλλων ναυτιλιακών χωρών όπως ή Άγγλία, ή Νορβηγία καί ή Γαλλία, τό αίτημα αυτό άπορρίφθηκε, όπως επίσης καί ή πρόταση γιά έπιχορηγήσεις πρós τούς έφοπλιστές μέ τήν μορφή κεφαλαίου κάθε χρόνο.

Σύμφωνα μέ τό νέο νόμο ή Κυβέρνηση θά επιστρέψει ποσό 38.000 κορονών ανά άπασχολούμενο ναυτικό στους πλοιοκτήτες γιά τό οικονομικό έτος 1988, ένw από τό 1989 θά ύπάρχει πλήρης φορολογική άπαλλαγή γιά τούς άξιωματικούς καί τά πληρώματα τών ωκεανοπόρων πλοίων.

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
LOUGI 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 Telex:

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

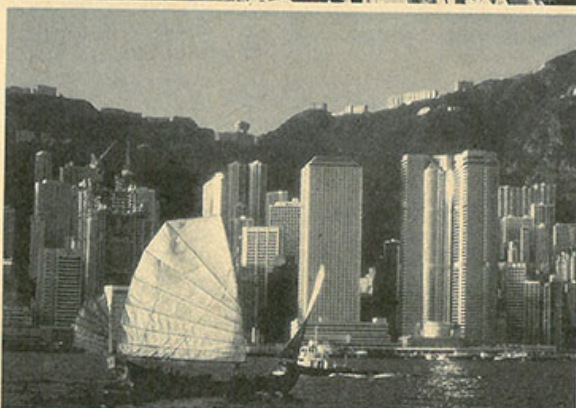
MEMBERS

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

....around the world



NEW YORK



HONG KONG



LONDON



CHINA
PIRAEUS



THE RECOGNIZED STANDARD
FOR QUALITY

CANAL TRANSITING SERVICES

- suez canal
- panama canal
- corinth canal
- bosporus straits

PORT OPERATION SERVICES

- egypt • egyptian
- turkey red sea ports
- greece • cyprus
- sudan • hong kong

CHINA PORT OPERATION SERVICE

- operators at all
 sea and river ports
 in the P.R.C.

FINANCING

- available for all
CANDIA's activities

BUNKERING

- egypt
- panama
- china (p.r.c.)
- hong kong
- greece

LEGAL SERVICES

- available to clients in
 all areas of CANDIA's
 activities

SALE & PURCHASE

- ship demolition

HONORARY CONSULATE
OF PORTUGAL IN PIRAEUS

FOR FULL DETAILS CONTACT
YOUR NEAREST CANDIA OFFICE



NEW YORK
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
CANDIA COMPANY S.A.

Tlx. RCA 226106 CANY UR	Tel. (212) 466-1510
Tlx. 61715 CDIA HX	Tel. (5) 21-53-48
Tlx. 8951045 CANDIA G	Tel. (1) 323-1556
Tlx. 66106 CDIA UN	Tel. (62) 20539
Tlx. 212125 CDIA GR	Tel. (1) 411-0011

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



‘Η αποφυγή της διπλής φορολογίας πλοίων μεταξύ ‘Ελλάδος και ΗΠΑ

Μετά την υπογραφή στις 10 ‘Ιουνίου από τις ‘Ηνωμένες Πολιτείες των ρηματικών διακοινώσεων για την αποφυγή της διπλής φορολογίας μεταξύ ‘Ελλάδος και ΗΠΑ ή ‘Ενωση ‘Ελλήνων ‘Εφοπιστών απέστειλε τη Δευτέρα έσπευσμένως στα μέλη της σχετικής ενημερωτική εγκύκλιο προκειμένου να προλάβουν την προθεσμία της 15ης ‘Ιουνίου για την υποβολή της αξιουμένης από τις ‘Ηνωμένες Πολιτείες φορολογικής δηλώσεως από τις ξένες πλοιοκτήτριες εταιρίες που δεν έχουν γραφεία στις ΗΠΑ και πλοία τους προσήγγισαν τό 1987 σε αμερικανικά λιμάνια. ‘Η εγκύλιος που υπογράφει ο κ. Γουρδομιχάλης και συνοδεύεται από τα απαιτούμενα έντυπα και τά κείμενα των ρηματικών διακοινώσεων έχει ως εξής:

‘Εν συνεχεία προηγούμενης ‘Εγκυκλίου μας υπ’ αριθ. 3204/21.3.88 περί του ανωτέρω θέματος, σās πληροφορούμε ότι εν συνεχεία εντόνων διαβημάτων της Ε.Ε.Ε. υπεγράφησαν την 10/6/88 υπό των ΗΠΑ οι ρηματικές διακοινώσεις (diplomatic notes) περί αποφυγής διπλής φορολογίας μεταξύ ‘Ελλάδος και ΗΠΑ που είχαν εν τώ μεταξύ υπογραφεί υπό της ‘Ελλάδος.

‘Ο νέος φόρος 4% ισχύει επί του ακαθάριστου ναύλου στο μέρος του ναύλου που προέρχεται από μεταφορά στις ΗΠΑ (U.S. source income) (Section 613 (b) - TRA). Σέ μεταφορά από ξένο λιμένα σε λιμένα των ΗΠΑ ως ναύλος που πηγάει από μεταφορά στις ΗΠΑ όρίζεται τό 50% του ναύλου (Section 613 (a) - TRA). ‘Οσον αφορά μεταφορές μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ σύμφωνα με την νέα νομοθεσία ως ναύλος πηγής ΗΠΑ θεωρείται τό 100% του ναύλου.

Σημειωτέον ότι την 24/12/87 έξεδόθη ‘Εγκύκλιος του IRS (Order 88-5) περί της άκριβους έρμηνείας της οποίας ελάβαμε επισήμως απάντηση υπό του IRS. Βάσει αυτής της απαντήσεως, εάν μεταξύ μιάς χώρας και των ΗΠΑ ίσχυε διμερής συμφωνία περί αποφυγής διπλής φορολογίας με βάση τό κριτήριο της σημαίας και εν των μεταξύ άντηλλάγησαν ρηματικές διακοινώσεις μεταξύ της χώρας αυτής και των ΗΠΑ, τούτο σημαίνει ότι τό κριτήριο της σημαίας καθίσταται άχρηστο (irrelevant) και δεν εξετάζεται πλέον ή σημαία του πλοίου. ‘Ακριβώς στην περίπτωση αυτή άνήκει πλέον και ή ‘Ελλάδα λόγω της άνταλλαγής ρηματικών διακοινώσεων. Κατά

συνέπαιαν, δεν εξετάζομεν πλέον την σημαία του πλοίου. ‘Εάν όμως μεταξύ μιάς χώρας και των ΗΠΑ ίσχυε διμερής συμφωνία με βάση τό κριτήριο της σημαίας και δεν άντηλλάγησαν ρηματικές διακοινώσεις μεταξύ της χώρας αυτής και των ΗΠΑ, τότε για να χορηγηθεί άπαλλαγή πρέπει εκτός από τά δύο βασικά κριτήρια (περί των οποίων κατωτέρω) να πληροῦται επιπροσθέτως και τό κριτήριο της σημαίας δηλ. τό πλοίο να φέρει ύποχρεωτικά την σημαία της χώρας όπου κατοικούν οι μέτοχοι που κατέχουν τό 51% των μετοχών της πλοιοκτητίας και όχι την

— εταιρία π.χ. Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, ‘Ελλάδος ή χώρας της στήλης (1)

— εταιρία π.χ. Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, ‘Ελλάδος ή χώρας της στήλης (1)

— εταιρία σε χώρα της στήλης (2Α ή 2Β)

— εταιρία σε χώρα της στήλης (2Α ή 2Β)

Παρά τό γεγονός ότι οι άναμενόμενες από καιρού συμπληρωματικές οδηγίες υπό του IRS δεν έχουν ακόμη εκδοθεί με συνέπαια να παραμένουν άγνωστες πολλές πτυχές της πρακτικής έφαρμογής του νόμου, είναι γνωστά τά εξής:

‘Ολες οι ξένες πλοιοκτήτριες εταιρίες που δεν έχουν γραφεία στις ΗΠΑ έφόσον πλοία τους προσήγγισαν εντός του 1987 σε λιμένες των ΗΠΑ άνεξαρτήτως του εάν άπαλλάσσονται ή όχι φορολογίας — ύποχρεούνται να υποβάλλουν φορολογική δήλωση. ‘Η φορολογική δήλωση (έντυπο 1120 F) υποβάλλεται προς τό IRS την 15 ‘Ιουνίου 1988. Δύναιται όμως να ζητηθεί υπό των πλοιοκτητριών εταιριών έξάμηνη παράταση της ύποβολής φορολογικής δηλώσεως πρό της 15ης ‘Ιουνίου διά της ύποβολής του έντύπου 7004. Συνιστάται προς τά μέλη της Ε.Ε.Ε. ή ύποβολή της αίτησεως παρατάσεως (έντυπο 7004) πρό της 15/6/1988 αντί της ύποβολής της φορολογικής δηλώσεως. Πρός διευκόλυνσή σας παραθέτομε συνημμένως τό έντυπον 7004 (Παράρτημα 2) καθώς και ένα ύπόδειγμα συμπληρωμένου έντύπου 7004 (Παράρτημα 3). ‘Η παράταση είναι αυτόματη, δηλ. ισχύει από της ύποβολής της αίτησεως και δεν χρειάζεται σχετική απάντηση του IRS. Σέ περίπτωση κατά την οποίαν (κατά την κρίση του πλοιοκτήτου) δεν ύφίσταται άπαλλαγή εκ του φόρου, δύναιται και πάλιν να

σημαία άλλης χώρας (έστω και άν αυτή άνήκει στην κατηγορία των χωρών που άπαλλάσσονται).

Τά δύο βασικά κριτήρια τά όποια πρέπει να πληροῦνται άρθροιστικώς για την άπαλλαγή από την άμερικανική φορολογία είναι τά εξής:

α) ή πλοιοκτήτρια εταιρία να έχει συσταθεί (incorporated) σε χώρα ή όποια χορηγεί άνάλογη άπαλλαγή προς τις ΗΠΑ.

β) τό 50% και άνω των μετοχών της πλοιοκτητίας εταιρίας πρέπει να άνήκει σε φυσικά πρόσωπα που είναι κάτοικοι (residents) της χώρας της incorporation ή άλλης χώρας που χορηγεί άνάλογη άπαλλαγή προς τις ΗΠΑ.

Τό κριτήριο υπό β) δεν ισχύει, εάν οι μετοχές της πλοιοκτητίας εταιρίας ενά εισηγμένες σε χρηματιστήριο που λειτουργεί στην χώρα όπου έχει συσταθεί ή εταιρία (incorporation);

‘Εν ύψει της ανωτέρω άνταλλαγής ρηματικών διακοινώσεων μετά της ‘Ελλάδος και της ανωτέρω έρμηνείας του Order 88-5, ή κατάσταση διαμορφώνεται ως εξής από πλευράς άπαλλαγής ή μή εκ της πληρωμής του φόρου 4% επί του 50% του ναύλου από και προς τις ΗΠΑ. Πρός ενημέρωσή σας παραθέτομε κατωτέρω πρακτικά παραδείγματα άπαλλαγής ή μή και προς διευκόλυνσή σας διαχωρίσαμε τις χώρες (στο συνημμένο παράρτημα 1 σε δύο στήλες 1,2). Οι χώρες της στήλης 1 έχουν άνταλλάξει ρηματικές διακοινώσεις με τις ΗΠΑ ή δεν φορολογούν τις ΗΠΑ.

— Κατοικία μετόχων στην ‘Ελλάδα ή χώρα της στήλης (1): άπαλλάσσεται.

— Κατοικία μετόχων σε χώρα της στήλης (2Α ή 2Β): άπαλλάσσεται.

— Κατοικία μετόχων σε χώρα της στήλης (1): δεν άπαλλάσσεται.

— Κατοικία μετόχων σε χώρα της στήλης (2Α ή 2Β): δεν άπαλλάσσεται.

Ζητηθεί έξάμηνη παράταση εκ της ύποβολής της φορολογικής δηλώσεως (ως ανωτέρω) αλλά πρέπει να έπισυνάπτεται έπιταγή με τό ύπ’ αυτού ύπολογιζόμενο ποσό του φόρου προς πληρωμήν.

Παράλληλα, με την συμπλήρωση της αίτησεως παρατάσεως (7004) συνιστάται και ή συμπλήρωση του έντύπου SS-4 (Παράρτημα 4) προκειμένου να άποκτήσετε Employers Identification Number (E.I.N.), τό όποιο για τυπικούς λόγους θα χρειασθείτε κατά την συμπλήρωση του έντύπου 1120 F. Συνιστώμε την άποστολήν του έντύπου SS-4 (Part I, II) μαζί με τό έντυπο 7004. Πρός διευκόλυνσή σας παραθέτομε ένα συμπληρωμένο ύπόδειγμα έντύπου SS-4, του οποίου θα συμπληρώσετε ταυτοσήμως τά Part I, II. ‘Ο αριθμός του E.I.N. θα σας άποσταλεί υπό του IRS έγκαιρως διά την συμπλήρωση της φορολογικής δηλώσεως 1120 F.

‘Επισημαίνουμε ότι βάσει των άμερικανικών νόμων, ή μή ύποβολή των φορολογικών δηλώσεων — ακόμη και όταν ύφίσταται άπαλλαγή εκ του φόρου — συνιστά όμοσπονδιακό παράπτωμα με άστικές και ποινικές κυρώσεις. Οι άστικές κυρώσεις άνέρχονται σε πρόστιμο 5% επί του ποσού του φόρου που ώφείλετο για κάθε μήνα μή πληρωμής με άνώτατο πρόστιμο 25%. Στην περίπτωση που δεν ώφείλετο φόρος, τό πρόστιμο έχει θεωρητικό χαρακτήρα. Οι ποινικές κυρώσεις

δύνανται να επιβληθούν ανεξαρτήτως της αλλαγής ή όχι εκ του φόρου. Οι ποινικές κυρώσεις δύνανται να ανέλθουν σε πρόστιμο μέχρι ποσού δολ. 100.000 ή φυλάκιση μέχρι 1 (ένος) έτους (στην περίπτωση εταιρείας, του υπευθύνου της εταιρείας) ή αμφότερα καθώς και πληρωμή των δικαστικών εξόδων.

Διά τις περαιτέρω λεπτομέρειες περί των ανωτέρω σās παραπέμπουμε καί στην Έγκυκλιό μας υπ' αριθ. 3204 της 21.3.1988. Έπισημαίνουμε πάντως ότι, πέραν των γενικών οδηγιών των δύο Έγκυκλίων μας, κάθε περίπτωση παρουσιάζει τα δικά της χαρακτηριστικά γνωρίσματα καί ιδιαιτερότητες καί θα πρέπει να εξετασθεί υπό κάθε ναυτιλιακού γραφείου χωριστά.

Θά επανέλθουμε διά νεωτέρας Έγκυκλίου διά περαιτέρω διευκρινίσεις/λεπτομέρειες μόλις έκδοθούν οι αναμενόμενες Όδηγίες του IRS.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στήν στήλη 1 αναφέρονται οι χώρες οι οποίες τυγχάνουν απαλλαγής από την φορολογία των ΗΠΑ στο ναυτιλιακό καί αεροπορικό εισόδημα είτε δυνάμει ρηματικών διακοινώσεων είτε δυνάμει συνθήκης περί αποφυγής διπλής φορολογίας με βάση τό κριτήριο της residence είτε διότι δεν φορολογούν τις ΗΠΑ.

Στήν στήλη 2Α αναφέρονται οι χώρες οι οποίες έχουν συνθήκη περί αποφυγής διπλής φορολογίας με βάση τό κριτήριο της σημαίας.

Στήν στήλη 2Β αναφέρονται οι χώρες που επιβάλλουν φόρο επί των non-resident shiping operations.

1

Άργεντινή
Αυστραλία
Αίγυπτος
Βανουάτου
Βενεζουέλα
Βέλγιο
Βερμούδες
Βολιβία
Γαλλία
Γερμανία
Δανία
Έλλάς
Έλ Σαλβαδόρ
Ένωμένο Βασίλειο
Ιταλία
Ισλανδία
Καναδάς
Κίνα
Κολομβία
Κορέα
Κύπρος
Λιβερία
Μάλτα
Μπαρμπάντος
Μπαχάμες
Ν. Ζηλανδία
Νορβηγία
Ούγγαρία
Παναμάς
Πολωνία
Σουηδία
Τζαμάικα
Τρίνιταντ
Τομπάγκο

2Α

Έλβετία
Φινλανδία*
Ιαπωνία
Ιρλανδία
Λουξεμβούργο
Μαρόκο
Όλλανδία*
Όλλανδικές Άντιλλες
Ρουμανία
Ε.Σ.Σ.Δ.

2Β

Μπαγκλαντές**
Μπελίζε
Βιρμανία
Χιλή
Δομινικανή Δημοκρατία
Ίσημερινός
Φώκλαντς
Φίτζι
Γουατεμάλα
Γουιάνα
Αϊτή
Όνδούρα
Χόγκ Κόγκ
Ινδία
Ινδονησία

Ιράκ
Ισραήλ**
Κορέα (PRK)
Λιβύη
Μαλαισία
Μαυρίκιο
Νικαράγουα
Νιγηρία
Πακιστάν
Ν. Γουινέα, Παπούα
Παραγουάη
Περου
Φιλιππίνες
Πόρτο Ρίκο
Δυτική Σαμόα
Σαουδική Άραβία
Σεϋχέλλες
Σιγκαπούρη
Σρί Λάνκα**
Συρία
Τανζανία
Ταϊλάνδη**
Τόγκο
Τουρκία
Ούρουγουάη
Βενεζουέλα
Υεμένη (DRY)

* Διαβουλευσεις διεξάγονται μεταξύ Φινλανδίας, Όλλανδίας/ Η.Π.Α., ώστε να μετατεθούν από τό κριτήριο της σημαίας στο κριτήριο της residence.

Τό Monaco, εκ πληροφοριών μας, αντιμετωπίζει παρόμοιο πρόβλημα με την Έλβετία.

** Μπαγκλαντές, Ισραήλ, Σρί Λάνκα καί Ταϊλάνδη έχουν υπογράψει με τις ΗΠΑ Σύμβαση περί αποφυγής διπλής φορολογίας, που όμως ακόμη δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή.

Ο νέος οργανισμός του υπουργείου Ναυτιλίας

Ο νέος οργανισμός του υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας είναι πλέον γεγονός μετά τη δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 117Α/3.6.88) του υπ' αριθ. 255 Προεδρικού Διατάγματος με τό οποίο τίθεται σε ισχύ.

Ο νέος οργανισμός του ΥΕΝ καθορίζει συγκεκριμένα ότι ανώτατοι ή ανώτεροι αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος προΐστανται των Διευθύνσεων:

— Ποντοπολής καί Ναυτιλιακών Σχέσεων.

— Έλέγχου Έμπορικών Πλοίων.

— Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

— Εκπαίδευσης Ναυτικών.

— Ναυτικής Έργασίας.

— Θαλάσσιων Συγκοινωνιών.

— Ασφάλειας.

— Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

— Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών.

— Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης.

— Προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

— Λιμενικής Αστυνομίας.

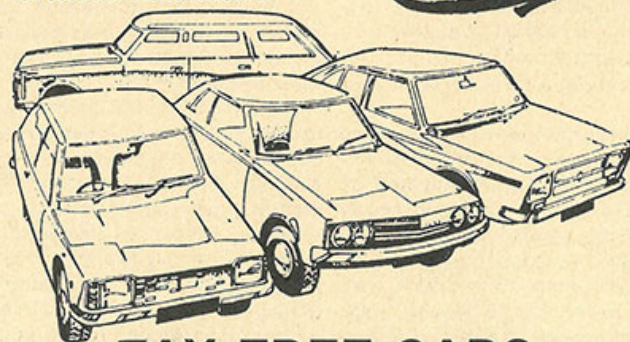
Έξ άλλου υπάλληλοι του κλάδου Π.Ε. Διοικητικού — Οικονομικού προΐστανται των Διευθύνσεων:

— Πολιτικού Προσωπικού.

— Ασφάλισης Ναυτικών ΝΑΤ.

Αυτο
p.v.b.a. **TRANSIT** p.k.

P.V.B.A. AUTOTRANSIT P.K.
Lange Zavelstraat 75-77
2008 ANTWERPEN BELGIUM
Tel: 0032-3-271.10.30/235.84.72



Εξόφληση
με την παράδοση

TAX FREE CARS

Προσφορά στις τιμές tax-free
Προσωρινές πινακίδες transit
Παράδοση Ελλάδα σε μια εβδομάδα
Προτεραιότητα: Άμεση εξυπηρέτηση
Ναυτικών και ομογενών

Το αυτοκίνητό σας σας περιμένει
πριν τον ερχομό σας στην πατρίδα

Γραφεία Πειραιώς: Γούναρη 2 - 6ος όροφ.
Capt. Νικόλαος Ντουλάκης

Τηλ: 41.73.932-41.29.034 πρωί / 57.39.724-57.23.336 απόγευμα
Τηλεξ: 213981-GIAS GR.

— Πρόνοιας Ναυτικών — Οίκος Ναύτη,
ΕΛΟΕΝ, Ναυτική Έστια.
— Όργάνωσης και Πληροφορικής.
Τέλος, της Διευθύνσεως Λιμένων και Λιμε-
νικών Έργων προΐστανται ανώτατος ή ανώ-
τερος αξιωματικός ΛΣ, ή υπάλληλος κλάδου
Π.Ε. Διοικητικού - Οικονομικού.

Κύρωση Συμβάσεων

Κυρώθηκαν από τον κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο
οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, των
πληρωμάτων των μεσογειακών φορητών
πλοίων από 501 - 3.000 τόν. γκρός, καθώς και
των πλοιάρχων των πλοίων της ίδιας κατη-
γορίας.

Άπονομή χρυσών μεταλλίων

Ύπεγράφη από τον Ύπουργό κ. Ευάγ.
Γιαννόπουλο και προωθείται για ύπογραφή
στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, Π.Δ. με τό
όποιο απονέμεται τό χρυσό μετάλλιο Α' τά-
ξεως στην Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπον-
δία, στον έφοπλιστή κ. Μανώλη Κουλου-
κουντή και στον κ. Άντ. Άμπατιέλο.

Βρετανικό παράσημο σέ Έλληνα Έφοπλιστή

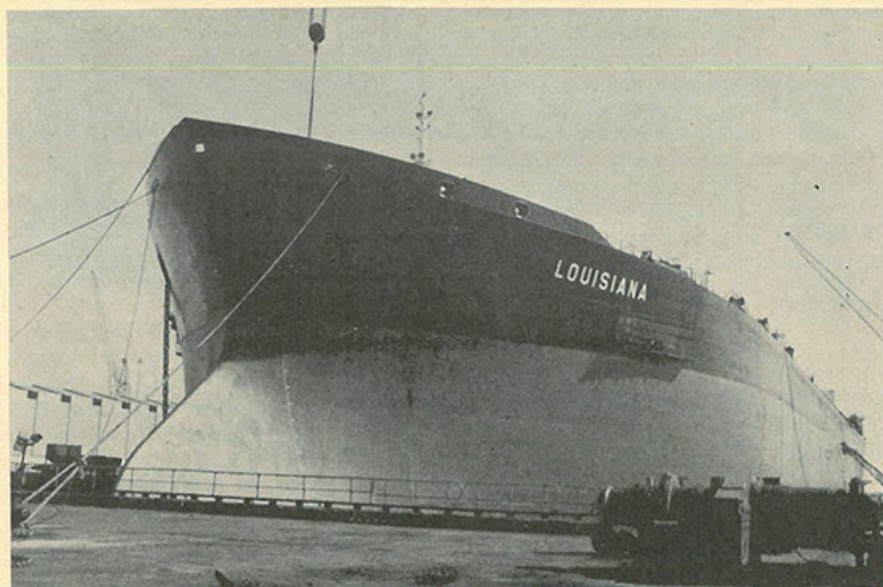
Στήν πρόσφατη τελετή γιά τόν έορτασμό
των γενεθλίων της Βασίλισσας της Άγγλιας
ἀπονεμήθηκαν τίτλοι τιμής και παράσημα σέ
προσωπικότητες γιά τήν εξέχουσα προσφο-
ρά τους σέ διάφορους τομείς. Μεταξύ των τι-
μηθέντων ήταν και ο κ. Έννη Κουλουκουν-
τής, ο οποίος τιμήθηκε μέ τό παράσημο του
Τάγματος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας
(ΟΒΕ) γιά τίς ύπηρεσίες του στην ανάπτυξη
του Άθλητισμού. Ό κ. Κουλουκουντής είναι
διευθυντής του Sports Aid Foundation, μέ-
λος του Συμβουλίου των Λούδς και διευθυ-
ντής της ναυτιλιακής εταιρίας Rethymnis &
Kulukundis, ένν ύπηρξε, στό παρελθόν και
διευθυντής της εταιρίας London & Overseas
Freighters.

Η Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος

Τήν Κυριακή 5 Ίουνίου γιορτάστηκε σέ ο-
λόκληρη τή χώρα ή Παγκόσμια Ημέρα Περι-
βάλλοντος. Τό YEN, συμμετέχοντας στον
γιορτασμό διοργάνωσε στά πλαίσια των άρ-
μοδιοτήτων του, διάφορες εκδηλώσεις μέ
σκοπό νά τονισθούν οι προσπάθειες γιά τήν
προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
Γιά τή σημασία της ημέρας αυτής εξέδωσε
ο Ύπουργός κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος έστειλε
ειδικό μήνυμα στους Έλληνες ναυτικούς.
Παράλληλα τό YEN έστειλε στους πλοιάρ-
χους των Ε/Γ και Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων ανακοίνω-
ση πρὸς τό επιβατηγό κοινό σχετικά μέ τό
γιορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Περι-
βάλλοντος, πού εκφωνήθηκε από τά μεγά-
φωνα των πλοίων κατά του απόπλου τους ά-
πό τά λιμάνια.

Διεθνείς Σύνοδοι

Στό Παρίσι έπρόκειτο νά συνέλθει από 9-
15 Ίουνίου, ή ειδική ομάδα επί των διεθνών
οργανισμών του Ο.Ο.Σ.Α και ή μικτή ομάδα
Κίνησης Άδήλων Συναλλαγμάτων του Όρ-
γανισμού. Στά πλαίσια αυτών των συνόδων
έπρόκειτο νά ξετασθούν, μεταξύ άλλων,
διαφορα θέματα του Κώδικα Τακτικών Γραμ-
μών (UNCTAD) ένόψει της διπλωματικής διά-
σκεψης του προσεχούς Νοεμβρίου γιά τήν
αναθεώρηση του Κώδικα.
Έξ άλλου στο Όσλο της Νορβηγίας έ-



Τό ελληνόκτητο υπερδεξαμενόπλοιο «Λουϊσιάννα» 315.713 τόν. d.w. στή μόνιμη δεξαμενή
των ναυπηγείων ASRY του Μπαχρέιν. Τό πλοίο έπωλήθη σέ Νορβηγούς αντί 23 έκατομ.
δολλαρίων.

πρόκειτο νά πραγματοποιηθεί από 8-11 Ίου-
νίου τό 7ο σεμινάριο Έπιθεωρητών του Μνη-
μονίου Συνεννόησης γιά τόν έλεγχο των
πλοίων στα λιμάνια.

Η συνέλευση του Κομμίτη

Τήν προσεχή Τρίτη 21 Ίουνίου θά πραγμα-
τοποιηθεί ή έτήσια γενική συνέλευση της
Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνερ-
γασίας Λονδίνου, κατά τή διάρκεια της ό-
ποίας θά ξετασθούν τά θέματα πού ένδια-
φέρουν τη Ναυτιλία.

Η είσφορά γιά τήν ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου

Ό πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έ-
φοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης μέ έγ-
κύκλιο πρὸς τά μέλη γνωστοποιεί ότι ή έτή-
σια είσφορά πρὸς τήν Α.Ε. Έλληνικά Ναυτι-
λιακά Άσφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου
καθορίστηκε γιά τό 1988 στό ποσό των έκα-
τόν πενήντηκοντα δολλαρίων κατά πλοίο, ο-
σον άφορά δέ τά υπό ελληνική σημαία πλοία
τά όποία έμειναν παροπλισμένα τουλάχισ-
τον γιά ένα έξάμηνο γιά τό έτος 1987 άπε-
φασίσθη νά μήν καταβάλουν είσφορά πρὸς
τήν εταιρία γιά τό έτος 1988.

Ό κ. Γουρδομιχάλης ύπογραμμίζει στην
έγκύκλιο ότι ή ίδρυση της εταιρίας «Έλλη-
νικά Ναυτιλιακά Άσφαλίσεις κατά Κινδύνων
Πολέμου Α.Ε.» άποτελεί άφ' ενός ελληνικό
δημιούργημα και, άποτέλεσμα πολυετών

προσπαθειών της Ε.Ε.Ε. και του Greek Ship-
ping Co-Operation Committee του Λονδίνου,
τό έργο δέ τό όποιο έχει έως σήμερα επίτε-
λέσει είναι κατά κοινή όμολογία ιδιαίτερα ά-
ξιόλογο. Καί προσθέτει:

Πιστεύομε ότι κατανοούντες τό άπαραίτη-
το της καταβολής των εισφορών των υπό
διαχείρισίν σας, πλοίων πρὸς τήν εταιρία
«Έλληνικά Ναυτιλιακά Άσφαλίσεις κατά
Κινδύνων Πολέμου Α.Ε.», θά προβήτε εἰς τήν
εξόφησην αυτής καθώς και τυχόν καθυστε-
ρουμένων διά διάφορους λόγους εισφορών
παρελθόντων έτών, προκειμένου νά δυναθῇ
αυτή νά εξακολουθήσει τήν προσφοράν
βτης πρὸς τήν Έμπορική μας Ναυτιλία.

Τό Διοικ. Συμβούλιο της εταιρίας έχει ως
γνωστόν ως εξής: Κ.Μ. Λεμός Πρόεδρος,
Γ.Π. Λιβανός Άντιπρόεδρος, Ι.Γκ. Γκούμας,
Διευθ. Σύμβουλος, Γ.Π. Μπίσμπας, Ι.Μ. Καρ-
ράς, Π.Ι. Γουλανδρή, Μ.Ε. Κλεούδης, Δ.Γ.
Πατέας μέλη.

Η μετατροπή της Λίρας Άγγλιας

Άπό τήν 1 Μαΐου ή μετατροπή του ποσού
των 40 λιρών Άγγλιας γιά τήν παρακράτηση
του φόρου μισθωτών ύπηρεσιών των άξιω-
ματικών Έμπορικού Ναυτικού ύπολογίζεται,
έπειτα από σχετική άπόφαση του ύπουρ-
γείου Οικονομικών, μέ λογιστικό ισόποσο
200 έως 250 δραχμών ανά λίρα Άγγλιας, δη-
λαδή συνολικά από 8.000 — 10.000 δρχ. κατά
μήνα. Ύπενθυμίζεται ότι τό λογιστικό ισότι-
μο της λίρας Άγγλιας γιά τόν ύπολογισμό

ΑΡΧΙΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Ζητούνται

Μέ θαλάσσια προύπηρεσία και ήλεκτρονικοί μέ έμπειρία
σέ έπισκευές Ναυτιλιακών όργάνων άσυρμάτων κ.λ.π. γιά
άπασχόληση σέ μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία.

Άπαραίτητη ή καλή γνώση Άγγλικής.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού

Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

του παρακρατούμενου φόρου εισοδήματος των αξιωματικών Ε.Ν. είχε καθοριστεί το 1983 σε 125 δραχμές, και το Υπουργείο Οικονομικών, στη σχετική απόφασή του, αναφέρει ότι η αύξηση έγινε λόγω της σημαντικής μεταβολής της νομισματικής ισοτιμίας, που σημειώθηκε από την πτώση των χρονοκρίσεων και με σκοπό την απλούστευση της εκκαθάρισης της μισθοδοσίας των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού.

Ίκανοποίηση της ΔΟΜ για ελληνικές προσπάθειες

Η Διεθνής Όμοσπονδία Εργατών με έγγραφο της προς τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλο εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προσπάθειες που καταβάλλει η χώρα μας στα πλαίσια του ΙΜΟ, για τη βελτίωση των προτύπων ασφαλείας των ναυτικών και επιβατών.

Η ΔΟΜ πιστεύει ότι οι αμετακίνητες αυτές θέσεις της Ελλάδας, που ευνόουν την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, θα υποστηρίχθουν και στη διπλωματική διάσκεψη που θα γίνει τον Οκτώβριο στο Λονδίνο.

Ανάλογες επιστολές έστειλαν στον κ. Γιαννόπουλο και σωματεία Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού των ΗΠΑ.

Συνομιλίες με την Αλβανία

Τριμελής αντιπροσωπεία με επικεφαλής τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Βασίλη Παπαδόπουλο μετέβη στις αρχές Ιουνίου στα Τίρανα όπου είχε επαφές με Αλβανούς επισήμους για την σύναψη ναυτιλιακής συμφωνίας μεταξύ των δύο χωρών καθώς και την εξέταση δυνατότητας λειτουργίας γραμμής Κέρκυρας - Αγ. Σαράντα.

Τον κ. Παπαδόπουλο συνόδευαν ο πλοίαρχος ΛΣ Δ. Μπαγδατόπουλος και ο πλωτάρχης κ. Συρίγος.

Τό πρόβλημα της απασχόλησης των Ραδιοηλεγραφετών

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος δέχθηκε στις 3 Ιουνίου αντιπροσωπεία του Δ.Σ. της Πανελληνίας Ένωσης Ραδιοηλεγραφετών και Ραδιοηλεκτρονικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού ή οποία έθεσε τις απόψεις του κλάδου σχετικά με το πρόβλημα της απασχόλησης των Ασυρματιστών και ειδικότερα το πρόβλημα της ανεργίας που δημιουργείται από την αυτοματοποίηση των τηλεπικοινωνιών στα πλοία και ζήτησε τη λήψη μέτρων από την Πολιτεία για το ζωτικό αυτό πρόβλημα των Ασυρματιστών.

Η Ένωση σε ύπνομήμα της που είχε υποβάλει στο ΥΕΝ στις 19 Μαΐου ανέφερε ότι α) θεωρεί ότι προβάλλει άμεση ή ανάγκη της κατάρτισης ενός προγράμματος εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης Ασυρματιστών σε εξειδικευμένους Ηλεκτρονικούς, που θα καλύψουν τις δημιουργούμενες ανάγκες των πλοίων και β) θεωρεί ότι για τους Ασυρματιστές που είναι αδύνατη η εκπαίδευση — μετεκπαίδευσή τους μπορούν να υπάρξουν δυνατότητες απασχόλησης με δοσμένη και έδω την πρακτική της Έλληνικής Ναυτιλίας που σημαίνει για αρκετά χρόνια θα χρησιμοποιούνται οι «παραδοσιακοί Ασυρματιστές».

Ο Υπουργός ύστερα από διαλογική συζήτηση δήλωσε ότι έχει ήδη αντιμετωπισθεί το θέμα πρό πολλού με πρώτο βήμα την ίδρυση προαγωγικής Σχολής Αξιωματικών Ραδιοηλεκτρονικών και η μετεκπαίδευση Ασυρματιστών με ειδικό πρόγραμμα μετεκπαίδευσης.

σης ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους πάνω στο πλοίο σύμφωνα με τις σύγχρονες τεχνολογικές απαιτήσεις.

Ο Υπουργός επίσης ζήτησε από το Σωματείο να φέρει στο Υπουργείο ολοκληρωμένη πρόταση επί του θέματος, αν υπάρχει, προτού ληφθεί η τελειωτική απόφαση που αφορά το σύνολο της Ναυτικής Εκπαίδευσης και την αναβάθμισή της, καθώς και την αναδιοργάνωση των Ναυτικών Σχολών με γνώμονα να προληφθούν οποιεσδήποτε δυσμενείς εξελίξεις για το προσωπικό της ναυτιλίας.

Επιβίβαση ναυτικών στην Αίγυπτο

Επιτρέπεται πλέον η επιβίβαση Ελλήνων και άλλοδων ναυτικών επί των Έλληνικών πλοίων που βρίσκονται στα λιμάνια ή στα χωρικά ύδατα της Αιγύπτου σύμφωνα με ανακοίνωση της Αιγυπτιακής πρεσβείας στην Αθήνα προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Υπενθυμίζεται ότι παλαιότερα οι Αιγυπτιακές αρχές δεν επέτρεπαν την επιβίβαση ξένων ναυτικών επί των ελληνικών πλοίων που βρίσκονται σε λιμάνια της χώρας, το μέτρο δε αυτό καταργήθηκε κατόπιν ενεργειών της Ε.Ε.Ε. προς τις αρμόδιες αιγυπτιακές ναυτιλιακές αρχές.

Υψωση της Έλληνικής σε επιβατηγό - όχημα

Με την ευκαιρία της ύψωσης της Έλληνικής σημαίας στο επιβατηγό όχημα ταχυοδότη «Ιόναν Γκάλαξ», η εταιρία «Strintzis Lines» θα δώσει δεξίωση επί του πλοίου, μεθαύριο Παρασκευή 17 Ιουνίου και ώρα 20.30. Το πλοίο θα είναι έλλιμενισμένο στην προβλήτα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το διαρρηύσαν δεκαπενθήμερο έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του μπάγκερ «Ολύμπικ Γκλόρυ», πρ. «Francois Venture» υπό λιβεριανή σημαία, 29.710 τόν. γκρός, ναυπηγήσας του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Lynwood Marine Panama S.A.» (Springfield Ship- ping Co. Panama S.A.).

Οι πληροφορίες της BIMCO

Επεκτείνεται η ύπηρεσία παροχής πληροφοριών της BIMCO με την αγορά των δικαιωμάτων της γνωστής σειράς οδηγών «Harbour Pilot» του Δανού εκδότη Χάνς Γκέντ. Οι πληροφορίες των οδηγών αυτών θα εισαχθούν στην Τράπεζα Πληροφοριών της BIMCO και θα περιλαμβάνουν στοιχεία για τα λιμάνια και τις λιμενικές συνθήκες στην Ευρώπη, Βόρειο και Νότιο Αμερική και Αφρική. Οι πληροφορίες αυτές θα παρέχονται στα μέλη του διεθνούς οργανισμού σε 24ωρη βάση.

Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Ηράκλειο

Το λιμάνι Ηρακλείου Κρήτης επισκέφθηκε την 1 Ιουνίου η Επιτροπή Έξωτερικών Οικονομικών Σχέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και ενημερώθηκε για την κατάσταση και τα μεγέθη κίνησης του καθώς και για την προοπτική του ως διεθνούς λιμένας και κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο.



TAXFREE SUPPLIES at low rates

Colour TV Pal - Secam - Video Recording - Electric Equipments - Amplifiers - Combinations Stereo - Grills Deepfreezers - Kitchen Aids - Vacuum Cleaners

Official agents for:

PHILIPS - SONY - GRUNDIG - BARCO - NORDMENDE - AKAI - PIONEER - SANSUI - SIEMENS - JVC - SHARP - HOOVER - SEIKO BLAUPUNKT - MIELE - HITACHI

58, Klapdorp Street 2000 ANTWERP PHONE: 232.93.99 - 231.90.21 - 233.59.21
TELEX: 33995 frant B Bank account: BBL 320-0585030-93

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν και στα γραφεία της
MINAFRANT TRADING S.A.: ΒΟΥΛΗΣ 7 2ος όροφος ΤΗΛ: 3249495 Telefax: 3239090

Η Έπιτροπή σημείωσε με ικανοποίηση ό-
τι εντός των προσεχών εβδομάδων θα εγκαι-
νιασθεί η Έλευθερη Ζώνη Λιμένος Ήρα-
κλείου.

Κλοπές στη Βαρκελώνη

Η BIMCO προειδοποίησε τα μέλη της για
την έλλειψη ασφάλειας που παρατηρήθηκε
στο χώρο του λιμανιού της Βαρκελώνης και
διαμαρτυρήθηκε έντονα στις λιμενικές άρ-
χές. Τους τελευταίους δύο μήνες ο οργανι-
σμός έχει λάβει αναφορές από πλοία για ένα
αύξημένο αριθμό κλοπών στη Βαρκελώνη.
Σε μία περίπτωση τα κλοπιμαία είχαν αξία
14.000 δολλαρίων. Σύμφωνα με τις αναφο-
ρές, συμμορίες επαγγελματιών κλεπτών επι-
δράμουν συστηματικά στα πλοία, και έξοπλι-
σμένοι με αντικείμενα και ύπνωτικό αέριο για
την εξουδετέρωση του πληρώματος άφαι-
ρουν άνερόκλητοι τιμαφή από τα πλοία.

Έκτοξεύσεις πυραύλων σε νορβηγικό νησί

Τό Υπουργείο Έξωτερικών της Νορβη-
γίας γνωστοποίησε ότι από τις 6 Ιουνίου μέ-
χρι τις 15 Ιουλίου θα λάβουν χώρα έκτοξεύ-
σεις ιονοσφαιρικών πυραύλων στην περιοχή
της Νήσου Andoya της επαρχίας Nordland,
γεγονός που πρέπει να έχουν υπόψη τους
οι πλοίαρχοι των πλοίων που κάνουν ταξίδια
στην πιά πάνω περιοχή.

Τά επιδόματα του Οίκου Ναύτη για τό 1988

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ.
Ευάγγ. Γιαννόπουλου καθορίστηκαν ως εξής
τά ύψη των επιδομάτων που καταβάλει ο Οί-
κος Ναύτη στους ασφαλισμένους του για τό
1988.

- Επίδομα φυσιολογικού τοκετού 50.000
δρχ.
- Επίδομα τοκετού με χειρουργική επέμ-
βαση (καισαρική τομή) 80.000 δρχ. και επίδο-
μα κηδείας 60.000 δρχ.
- Όλα τα παραπάνω επιδόματα είναι προ-
σαυξημένα έφέτος κατά 10.000 δρχ. έναντι
αυτών του έτους 1987.
- Τα επιδόματα λουτροθεραπείας, κηδείας,
βρεφών, ασθένειας, εγγάμου και ασθένειας
αγάμου παραμένουν στα περσινά ποσά
15.000 δρχ., 25.000 δρχ., 33.000 δρχ., και
25.000 δρχ. αντίστοιχα.

Τά χρηματικά βοηθήματα καταβάλλονται
στους δικαιούχους έφ' όσον προσκομισθούν
τά απαιτούμενα δικαιολογητικά.

Οί σπουδαστές πρόσθετης διαδοχικής εκπαίδευσης

Από τό YEN υπενθυμίζεται ότι με κοινή ά-
πόφαση των Υπουργών Παιδείας και Ναυτι-
λίας καταργήθηκαν από τό 1985 τά ειδικά
μήματα πρόσθετης διαδοχικής εκπαίδευ-
σης των Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμ-
πορικού Ναυτικού και έπομένως οί έγγε-
γραμμένοι στα μήματα αυτά σπουδαστές
θά πρέπει νά περατώσουν τίς σπουδές τους
μέχρι τίς 20 Όκτωβρίου 1988.

Οί οργανισμοί λιμενικών ταμείων

Από τό YEN στάλθηκαν για δημοσίευση
στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως τά Προε-
δρικά Διατάγματα με τά όποια εγκρίνονται οί
οργανισμοί των Λιμενικών Ταμείων Έλευσί-
νας, Ήρακλείου Κρήτης, Κυκλάδων, Δωδε-
κανήσου και Ζακύνθου.

Τό όχηματαγωγό «Άλέξανδρος»



Συνεχίζει κανονικά τά δρομολόγια του
στη γραμμή Πειραιώς — Σάμου — Ήκαρίας
τό όχηματαγωγό «Άλέξανδρος» που ανήκει
στην εταιρία Σαμιακή Ναυτιλιακή του κ. Νικ.
Σούτου.

Τό «Άλέξανδρος» είναι ένα πρωτοπορια-
κό πλοίο στην ύπηρεσία της Έλληνικής Άκ-
τοπλοίας, με δυνατότητες πλήρους καλύ-
ψεως των απαιτήσεων της δεκαετίας του
1990. Καί ή δρομολόγησή του στη γραμμή
Πειραιώς — Ήκαρίας — Σάμου δίδει άμεση
λύση στο τεράστιο πρόβλημα της μεταφο-
ράς φορτηγών αυτοκινήτων και όχημάτων,
τό όποιο ως είναι γνωστόν, αντιμετωπίζουν
σχεδόν στο σύνολό τους τά μεγάλα νησιά
του Άνατολικού Αιγαίου.

Ο συνδυασμός άφ' ενός του μήκους (106
μ. και πλάτους 19 μ.) και του σχετικού μικρού
βυθίσματος για ένα σκάφος 2.980 τόν. d.w.
καθώς και των δύο μηχανών προώσεως συ-
νολικής ισχύος 8.000 ίππων και επί πλέον
της έλικος έλιγμών 500 ίππων που δίνει τή
δυνατότητα νά προσεγγίζει σε όλα τά λιμá-
νια των νησιών του Αιγαίου υπό τί πλέον δυ-
σμενείς καιρικές συνθήκες.

Ταυτόχρονα ό έξυπνος σχεδιασμός του

και οί συνεχείς έκτεταμένες έργασίες που έ-
γιναν στην Έλλάδα οί όποιες έστοίχισαν πε-
ρίπου 1.000.000 δολλάρια ΗΠΑ του δίδει δυ-
νατότητα μεταφοράς 75 φορτηγών αυτοκι-
νήτων τριαξονικών μήκους 10 μ. ή 50 νταλί-
κες έπικαθήμενες των 15 μ. Έπιπλέον δε σε
ξεχωριστό κατάστρωμα 50 μικρότερα όχή-
ματα ύψους μέχρι 2,10. Τό σκάφος, έξ άλλου,
διαθέτει ευρύχωρους χώρους ένδειατήσεως
70 όδηγών σε δίκλινες και τετράκλινες καμ-
πίνες — σημειώνεται όλοι οί κοινόχρηστοι
χώροι είναι πλήρως κλιματιζόμενοι.

Τό ύψος του κυρίου γκαράζ είναι 4,20 μί-
νουμ και 5,20 μ. μάξιμουμ, έχει δε δύο ύδραυ-
λικούς άνελκυστήρες 16 μ. ό ένας και άνυ-
ψωτικής δυνατότητας 10 τόννων ό άλλος.

Η θύρα έπιβιβάσεως έχει πλάτος 13 μ.
και ύψος 5,65 μ. ή δε ράμπα έχει πλάτος 12,5
μ. και μήκος 7,5 μ., έπιπλέον δε έχει δύο
πλευρικές θύρες πλάτους 3 μ. και ύψους 3,65

Η άνωτέρω δυνατότητες προστιθεμένης
και της ύπηρεσιακής ταχύτητας 18 μιλίων δί-
νουν πράγματι τήν ευελιξία στο πλοίο νά έ-
ξυπηρετήσει τά νησιά του Άνατολικού Αι-
γαίου με δυνατότητα νά έκτελέσει μέχρι
πέντε δρομολόγια έβδομαδιαίως.

Η εισαγωγή μαθητών σε Ναυτικά Λύκεια

Προκηρύχθηκε από τό YEN ή εισαγωγή,
για τό εκπαιδευτικό έτος 1988-89, μέχρι 30
μαθητών στην α' τάξη του Δημόσιου Λυκείου
Πλοιάρχων Ε.Ν. και άλλων 30 μαθητών στην
α' τάξη του Δημόσιου Λυκείου Μηχανικών
Ε.Ν.

Ο αριθμός των μαθητών και μαθητριών
πού θά έγγραφούν στην α' τάξη των Ίδιωτι-
κών Λυκείων Ε.Ν., για τό εκπαιδευτικό έτος
1988-89, καθορίζεται ανάλογα με τίς δυνατό-
τητες ύποδοχής κάθε Λυκείου.

Οί ύποψήφιοι, πρέπει νά ύποβάλλουν τά
δικαιολογητικά τους, τό άργότερο μέχρι τίς
9 Σεπτεμβρίου 1988.

Η Σχολή Σωστικών

Από τή Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστι-
κών Μέσων Άσπροπύργου άποφοίτησαν
τόν Μάιο 167 άξιωματικοί Έμπορικού Ναυτι-
κού και κατώτερα πληρώματα.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 15.789.694

δρχ. έπέβαλαν τόν περασμένο Άπρίλιο οί
κατά τόπους λιμενικές άρχές για διάφορες
παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τά παραπάνω προστίμα 7.469.794
δρχ. έπιβλήθηκαν για παραβάσεις τό Κανο-
νισμού Λιμένος, 3.347.400 δρχ. για ρύπανση
της θάλασσας, 4.275.500 δρχ. για παράνομο
ψάρεμα, 369.000 δρχ. για παραβάσεις του
κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοίας,
214.000 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων έπι-
βατών και 114.000 δρχ. για όδήγηση ταχύ-
πλων σκαφών χωρίς άδεια.

Πρώθηση Προεδρικών Διαταγά- των του YEN

Από τό YEN στάλθηκε για δημοσίευση
στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως τό Προε-
δρικό Διάταγμα με τό όποιο παρέχεται ή δυ-
νατότητα, κατά τήν κρίση του πλοιάρχου, ώ-
στε μέλη του πληρώματος, που είναι ναυτο-
λογημένα σε ειδικότητα για τίς όποιες δέν ά-
παιτείται άποδεικτικό ναυτικής ικανότητας,
νά έναλλάσσονται, ανάλογα με τίς παρου-
σιαζόμενες, κάθε φορά ανάγκες του πλοίου
κατά τήν έκτέλεση των καθηκόντων τους και
νά έκτελούν και καθήκοντα άλλων ειδικότη-

Τιμητική διάκριση στα «Ναυτικά Χρονικά»

Η Πανελλήνια. Ένωση Συνταξιούχων Πλοιάρχων Έμπορικου & ειδική εκδήλωση που έγινε την Παρασκευή 10 Ιουνίου στα γραφεία της, βράβευσε τον Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημήτρη Χ. Τσαπαλά για την πολύχρονη προσφορά του προς την Έλληνική Ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτικούς, εν ενεργεία και συνταξιούχους.

Στην ίδια εκδήλωση βραβεύθηκαν:

- Ο βουλευτής και τώως υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Σταύρος Μπίρης για την προσφορά του προς τους συνταξιούχους ναυτικούς.

- Οι τώως πρόεδροι της Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν. κ.κ. Θεόδωρ. Γκιζερλής, ο οποίος υπήρξε και ο ιδρυτής της Ένώσεως, Γεώργιος Άμπουσελάμ και Ιωάν. Γαβαλάς για την προσφορά τους προς την Ένωση και προς τους συναδέλφους τους.

Στους βραβευθέντες απονεμήθηκαν τιμητικά διπλώματα με τα οποία οι κ.κ. Δημ. Τσαπαλάς και Σταύρος Μπίρης ανακηρύχθηκαν επίτιμα μέλη της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων Έμπορικου Ναυτικού και αναμνηστικές πλακέτες.

των.

Με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα ορίζεται ότι η θαλάσσια υπηρεσία που θα αποκτά ο ναυτικός που είναι ναυτολογημένος με τις ειδικότητες ναυτοπαιδα, βοηθού θαλαμηπόλου και βοηθού μηχανικού θα λαμβάνεται υπόψη για την απόκτηση άδειων ναύτη, θερμαστή, χειριστή μηχανής, βοηθού φροντιστή, θαλαμηπόλου Β' και μαγείρου Γ' έφ' όσον διανύθηκε με άπασχόλησή του σε ειδικότητα της αντίστοιχης κατηγορίας υπηρεσία, στην οποία ανήκει ή άδεια, που επιθυμεί να πάρει ο ναυτικός.

Επίσης από στάλθηκαν για δημοσίευση:

- Το Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο καθορίζονται τα δικαιώματα προσόρμησης, παραβολής, πρόσδεσης και παροπλισμού πλοίων.
- Το Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο εγκρίνεται κανονισμός καταλληλότητας των όχηματων πλοίων.
- Το Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο έκσυγχρονίζεται ο κανονισμός ενδιαίτησης και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων και βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού επιβατηγού πλοίου.

Άγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθε το μικτό πλοίο «Sauda» 110.000 τόν. d.w., 64.607 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγείας 1974, έναντι τιμής περί 15 εκατ. δολларίων.

— Σε συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη το φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Ε-ναρξίς» 15.745 τόν. d.w., 11.800 τόν. γκρός, ναυπηγείας 1977, έναντι τιμής περί 4,5 εκατ. δολларίων.

— Σε Έλληνες έπωλήθη το φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Sally Ocean» 20.799 τόν. d.w., 2.963 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγείας 1977, έναντι τιμής περί 4,5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές το μπάλκ κάρριερ «Eglantine» 31.065 τόν. d.w. 18.736 τόν. γκρός, γαλλικής κατασκευής 1968, έναντι τιμής περί 2,7 εκατ. δολларίων.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη το υπερδεξαμενόπλοιο «Λουϊσιάν» 315.713

Μνήμη Γρηγόρη Παραρά

Στη διάρκεια της εκδήλωσης και έπειτα από πρόταση του κ. Θεόδ. Γκιζερλή τηρήθηκε ένας λεπτός σιγή στη μνήμη του αλυσμένου φίλου και συναδέλφου Γρηγόρη Παραρά, υπευθύνου Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» επί σειρά ετών και αναλωθέντος στην υπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας, για την προσφορά του προς τους Έλληνες ναυτικούς και τους άγώνες του από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» για την προώθηση και την ικανοποίηση των αιτημάτων των συνταξιούχων ναυτικών.

Στην εκδήλωση παρέστησαν πολλά μέλη της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν., το προεδρείο της Ένώσεως Πλοιάρχων (ο πρόεδρος κ. Ιωάν. Χαλάς, ο γεν. γραμματέας κ. Άθαν. Μαρίνος και ο ταμίας κ. Γεώργ. Δούκας), ναυτιλιακοί συντάκτες και ο έφοπλιστής κ. Γεράσιμος Άγούδης με το γιό του κ. Άλέξανδρο Άγούδη.

Τά βραβεία απένειμαν στους τιμηθέντες ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος της Ένώσεως κ.κ. Κων. Καρασταμάτης και Σπύρος Άλαφούζος.

τον. d.w., 160.419 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγείας 1976, έναντι τιμής περί 23 εκατ. δολларίων.

— Επίσης σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Οδύσσεια» 87.290 τόν. d.w. 44.100 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγείας 1978, έναντι τιμής περί 14 εκατ. δολларίων.

— Σε συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη το φορτηγό πλοίο «Λίτσα» 7.995 τόν. d.w. 6.228 τόν. γκρός ναυπηγείας 1977, έναντι ποσού περί 3,5 εκατ. δολларίων.

— Δέν ολοκληρώθηκε τελικά η πώληση σε Έλληνες το δεξαμενόπλοιο «Mobil Navigator» 32.590 τόν. d.w., καθώς το πλοίο αποσύρθηκε από την αγορά.

— Σε Έλληνες έπωλήθη το πάναμαξ μπάλ κάρριερ «Francois Venture» 58.248 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγείας 1980, έναντι τιμής περί 13,2 εκατ. δολларίων.

— Σε μή κατανομασθέντα συμφέροντα έπωλήθη το ελληνικό φορτηγό «Σάν Τζών» 15.379 τόν. d.w., 9.077 τόν. γκρός, ναυπηγείας 1971 στον Σκαραμαγκά, έναντι τιμής περί 1,7 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγοράσαν το υπό παναμαϊκή σημαία μικτό σκάφος «Ελντόρα» 35.030 τόν. γκρός, 13.500 τόν. βάρους του 1967, αντί δολ. 247 ανά τόνο.

Προαγωγή

Με Προεδρικό Διάταγμα προήχθη στο βαθμό του ανθυποπλοίαρχου Λιμενικού Σώματος ο σηματοφόρος Φώτιος Τσαραντάνης.

Τά εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών

Άρχίζουν την 1η Ιουλίου τα θερινά εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού.

Τά ταξίδια θα γίνουν με το εκπαιδευτικό πλοίο «Ευγένιος Ευγενίδης» και θα συμμετά-

σχουν σ' αυτά 251 πρωτοετείς πλοίαρχοι - ραδιοτηλεγραφητές και 252 δευτεροετείς μηχανικοί και σπουδαστές παρελθόντων ετών.

Σοβιετικό επέπεσε σε ελληνικό φορτηγό

Τό σοβιετικό κρουαζιερόπλοιο «Λεό Τολστόϊ» ενώ έβγαίνει στις 2 Ιουνίου από τό λιμάνι της Καβάλας προσέκρουσε στο πλευρισμένο ελληνικό φορτηγό «Κίσαμος», με αποτέλεσμα νά του προκαλέσει μικρές υλικές ζημιές.

Τό «Κίσαμος» κρίθηκε, μετά από επιθεώρηση, ότι μπορεί νά πλεύσει κενό φορτίου για έπισκευαστική μονάδα, ενώ τό σοβιετικό κρουαζιερόπλοιο, με πλήρωμα 178 άτομα και με 360 Βούλγαρους τουρίστες, απέπλευσε για τή Βάρνα.

Η προθεσμία αήτησεων για τίς λιμενοφυλακίνες

Παρατάθηκε με απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου η προθεσμία υποβολής των δικαιολογητικών υποψηφίων λιμενοφυλάκων - γυναικών μέχρι 30 Ιουνίου. Η παράταση της προθεσμίας έγινε λόγω της συνεχιζόμενης άπεργίας των εκπαιδευτικών.

Η Μόμπιλ στα «Ποσειδώνια '88»

Με την ευκαιρία των «Ποσειδωνίων '88» η Μόμπιλ Όιλ σε συνεργασία με τους Λόυντ παρουσίασε στο περίπτερό της, ένα νέο πρωτοποριακό πρόγραμμα ανάλυσης λιπαντικών και παρακολούθησης της λειτουργίας των ναυτικών μηχανών. Τό πρόγραμμα αυτό στοχεύει στην επιμήκυνση των χρονικών διαστημάτων επιθεώρησης των μηχανών με συνέπεια τόν σημαντικό περιορισμό του κόστους λειτουργίας των πλοίων.

Παράλληλα στο περίπτερό της Μόμπιλ ένα επιτελείο μηχανικών έξηγουσε στους επισκέπτες τά σημαντικά πλεονεκτήματα των συνθετικών λιπαντικών της εταιρίας. Όπως είναι γνωστό η Μόμπιλ πρωτοπορεί σ' αυτόν τόν τομέα ύψηλης τεχνολογίας προμηθεύοντας από χρόνια συνθετικά λιπαντικά στα διαστημικά προγράμματα, την αεροπορία, την ναυτιλία και τά αυτοκίνητα.

Η ΜΑΡΙΝΤΕΚΝΙΚ της Σουηδίας αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα

Τό ναυπηγείο ΜΑΡΙΝΤΕΚΝΙΚ του Όρεγκρουντ της Σουηδίας όνόμασε αποκλειστικό αντιπρόσωπό της στην Ελλάδα την εταιρία «Έλλάς Ναυτιλιακά Πρακτορεία» ΕΠΕ, που διευθύνει ο κ. Έπαμ. Κώνστας, Άλκυονης 32, Π. Φάληρο, τέλ. 9818929, τέλεξ 223363.

Η ΜΑΡΙΝΤΕΚΝΙΚ είναι από τά ελάχιστα ναυπηγεία στον κόσμο που ειδικεύονται στην κατασκευή ταχύπλων επιβατηγών σκαφών, σκάφη της δέ έξυπηρετούν από χρόνια τίς τακτικές γραμμές ήμερήσιων διαδρομών μεταξύ Χόγκ Κόγκ και Μακάο, από την Κοπεγχάγη στο Μάλμο, στη Νότιο Ιταλία και άλλοι.

Με χωρητικότητα από 150 έως 400 και άνω επιβατών και με ταχύτητα 35 και πλέον κόμβων, τά σκάφη αυτά χαρακτηρίζονται ιδανικά για τίς αποστάσεις και προορισμούς των Έλληνικών Θαλασσών.

Τά σκάφη της ΜΑΡΙΝΤΕΚΝΙΚ κατασκευάζονται από άλουμίνιο τό όποιο συγκολλείται με ειδική μέθοδο που έφευρε τό ίδιο τό ναυπηγείο, σε έκδοχή καταμαράν ή και μονοκύτους.

85 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΤΟΥ ΒΡΑΒΕΙΟΥ AMVER

Σε ειδική τελετή ή οποία πραγματοποιήθηκε στις 10 Ιουνίου στον έκθεσικό χώρο των Ποσειδωνίων, βραβεύθηκαν με το βραβείο AMVER — (Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System, 85 ελληνικά εμπορικά πλοία που διαχειρίζονται 31 ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία.

Τά βραβεία AMVER διά τὰ έτη 1986 καί 1987 επιδόθηκαν από τον Πρέσβη των Η.Π.Α. στην Ελλάδα κ. Ρ. Κήλυ και τον κ. ΜακΝτόναλντ, πλοίαρχο της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και υπεύθυνο των δραστηριοτήτων της στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Τό AMVER έχει νά επιδείξει αξιόλογο έργο 30 ετών στον τομέα της έρευνας και διάσωσης. Τά ελληνικά πλοία που βραβεύθηκαν ήσαν διαθέσιμα σάν μέσα έρευνας και διάσωσης στην θάλασσα για διάστημα τουλάχιστον 128 ημερών ετησίως. Τόν περασμένο χρόνο σημειώθηκε ρεκόρ στα χρονικά εφαρμογής του συστήματος, καθώς τό 25% των ελληνικής σημαίας πλοίων συμμετείχαν στο AMVER.

Οί 31 διαχειρίστριες εταιρίες των 85 πλοίων που βραβεύθηκαν είναι:

- ΑΔΕΛΦΟΙ ΑΓΑΠΗΤΟΥ
κ. Γ. Αγαπητός
- ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ
κ. Δ. Αλεξάτος
- ΜΠΙΛΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΤΑΪΜ
κ. Ν. Γεωργιάδης
- ΚΑΤΣΑΜΒΗΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Αδ. Κατσαμπής
- ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Γ. Π. Λιβανός
- ΧΙΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ
κ. Β. Ζαμαριάς
- ΚΡΟΝΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Δημ. Διονυσίου
- ΕΦΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Θ. Ευσταθίου
- ΓΙΟΥΡΟΠΗΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΙΟΝ
κ. Πρ. Καρνέσης
- ΦΑΦΑΛΙΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Κωνστ. Φαφαλιός
- ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ
κ. Γ. Γεωργόπουλος
- ΓΛΑΥΚΗ ΕΛΛΑΣ
κ. Γ. Αλαφούζος
- ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΤΗΜΣΙΠ
κ. Γ. Αναστασιάδης
- ΙΝΤΕΝΑΤΙΟΝΑΛ ΟΠΕΡΕΪΤΙΟΝΣ
κ. Κ. Δρακόπουλος
- ΚΑΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΙΟΝ
κ. Γ. Γιαννάτος

- ΚΟΝΚΑΡ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Δ. Περωτής
- L & W ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Ε.Α. Γλύπτης
- ΛΕΟΝΤ ΜΑΡΙΤΑΪΜ
κ. Ε. Λεοντάρας
- ΜΑΓΙΑΜΑΡ ΜΑΡΙΝ
κ. Αντ. Μαυρακάκης
- ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
κ. Κ. Κληρονόμος
- ΝΟΜΙΚΟΣ ΚΟΡΠΟΡΕΪΤΙΟΝ
κ. Π. Κανταζάς
- ΠΟΛΕΜΒΡΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ
κ. Γ. Μπαξεβάνος
- ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Γ. Περιβολάρης
- ΡΕΞ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Θρ. Βογιατζίδης
- ΘΕΝΑΜΑΡΙΣ ΣΙΠΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ
κ. Αθ. Μαρτίνο
- ΤΟΜΑΣΟΣ ΕΛΛΑΣ
κ. Ν. Τομάσος
- ΤΡΟΟΔΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Α. Χατζηϊωάννου
- ΒΑΣΤΑΡΔΗΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Γ. Βεντούρης
- ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ ΑΦΡΙΚΑ ΛΑΪΝ
κ. Έμ. Καβουσάνκης
- ΣΗ ΤΡΕΪΝΤ ΣΙΠΠΙΝΓΚ
κ. Γ. Γκαντούρ

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Τό βράδυ της 2ας Ιουνίου, τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος δεξιώθηκε στον Ναυτικό Όμιλο τὰ μέλη της Έπιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και τό προσωπικό της Κοινότητας που βρέθηκαν για λίγες μέρες στη χώρα μας για τήν Σύνοδο της Έπιτροπής Μεταφορών.

Τήν εκδήλωση τίμησε μέ τήν παρουσία του ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος και ή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος και παρέστησαν τὰ μέλη του διοικητικού συμβουλίου και των μονίμων επιτροπών του ΝΕΕ, αντιπροσωπεία του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ, μέ επικεφαλής τόν πρόεδρο κ. Στ. Γουρδομιάλη καθώς και οί πρόεδροι της Ίντερτάνκο και Ίντερκάργκο κ.κ. Β. Παπαχρηστίδης και Α. Καραγεώργης.

Χαιρετίζοντας τούς παρισταμένους, ο πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Γιώργος Λαναράς ανέφερε μεταξύ άλλων τὰ έξής:

Ή Διοίκηση του Ν.Ε.Ε. αποβλέποντας στη στενότερη συνεργασία μέ τούς

άρμοδιους φορείς της ΕΟΚ, σās καλωσορίζει στο φιλικό αυτό δείπνο στα πλαίσια των εργασιών της Έπιτροπής Μεταφορών στην Ελλάδα και εύχαριστεί τόν ύπουργό κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο που μάς τιμά μέ τήν παρουσία του.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλλάδος είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ιδρύθηκε τό 1936 και σκοπός του είναι ή διά κοινής συνεργασίας των μελών του και εντός των ορίων των γενικών συμφερόντων του κράτους και της έθνικής οικονομίας προστασία και προ-

αγωγή των συμφερόντων της Έμπορικης Ναυτιλίας.

Τό Ν.Ε.Ε. εκπροσωπεί στο σύνολό της τήν Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία και έχει μέλη του από τό πιο μικρό πλωτό ναυπήγημα που χαρακτηρίζεται ως πλοίο, μέχρι τό μεγαλύτερο υπερδεξαμενόπλοιο. Καί σε μεγέθη και σε είδη, ή κλίμακα των ενδιαφερόντων και των υποχρεώσεων του Ν.Ε.Ε., όπως βλέπεται είναι μεγάλη. Έτσι, έχει μέλη του, 881 ποντοπόρα, 267 μεσογειακά, 38 κρουαζιερόπλοια, 331 επιβατηγά, 301 ακτοπλοϊκά φορτηγά, 305 διάφορα και 3.000 yachts.

Στό Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Ε.Ε. συμμετέχουν μέ ανάλογο αριθμό μελών, όλες οί επί μέρους Ένώσεις.

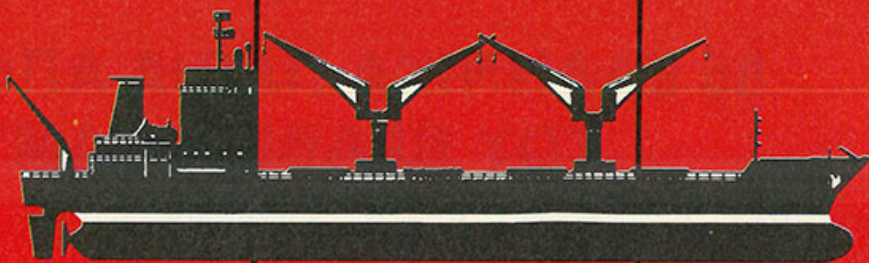
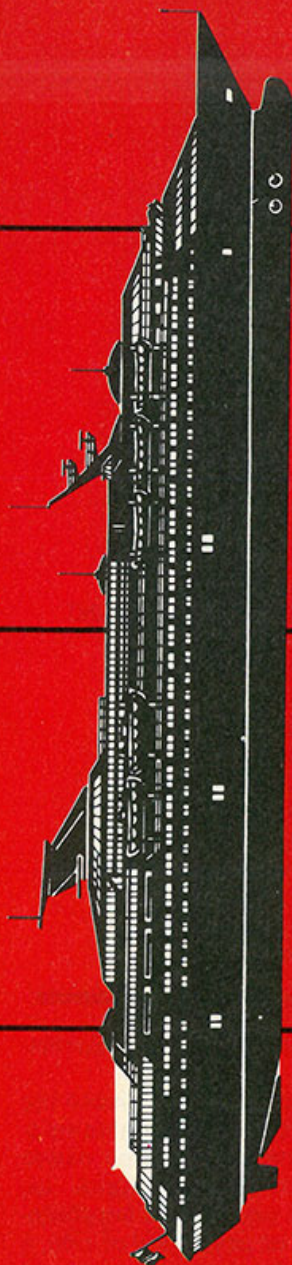
Τό Ν.Ε.Ε. είναι ένα μεσολαβητικό όρ-

CREWING AGENTS INDIA

MIDDLE EAST AGENTS
206, Dalamal Tower
Nariman Point
Bombay 400 021
INDIA

Phone: 22 29 66/ 23 25 39
Telex: 11 3752 MED IN

Manager: Captain T.S. CARDOZA



Flexibility

What is it that we sell, really?
Is it fine vessels or flexibility?
Or both at the same time?
To be in business today you have
to find the right answer for each
client. High-tech or standard
technology, sophistication or
extremely competitive pricing?



Big or small?

We think that Astilleros, logistically backed by 9 complementary shipyards, seems to be one of the best examples of this so much asked for "flexibility".

Examples:

A 112.500 TPM tanker for Knutsen (to be operated by Statoil), or two new generation tuna purse seiners for the Albacora Group. Or a quite little —7.250 TPM— but highly sophisticated cableship for Temasa. Or a cruiser for...

But this is too long a story for just one ad.

So, if you don't mind, we'll come back to it in some of our next news releases. Don't you feel it's high time to call on us?

**ASTILLEROS
ESPAÑOLES**

For further information: Astilleros Españoles, S.A.
Padilla, 17
28006 Madrid
Tel. (341) 435 78 40
Télex. 27648 ASTILE
Fax. (341) 276 29 56

The Shipbuilders of Spain

Posidonia
Ποσειδωνία
The International Shipping Exhibition
Piraeus, 6-11 June 1998

γανο μεταξύ Κράτους - πλοίου και ναυτεργασίας και πρέπει να εργάζεται για τον απαραίτητο μετασχηματισμό των συγκρούσεων σε συνενάσεις, ώστε με την σωστή διαμεσολάβηση και την εγκαίρως και τεκμηριωμένη διατύπωση απόψεων να αμβλύνει τις όποιες αντιθέσεις εμφανίζονται, προστατεύοντας το πλοίο, το περιβάλλον, την ναυτιλία γενικότερα.

Η Γ.Α. Κοντούλης ΕΠΕ στα «Ποσειδώνια»

Στά φετεινά «Ποσειδώνια» εκπροσωπήθηκε με δικό της περίπτερο η εταιρία Γ.Α. Κοντούλης την οποία διευθύνει ο πλοίαρχος Ε.Ν. κ. Γεώργιος Κοντούλης.

Η εταιρία Γ.Α. Κοντούλης η οποία ιδρύθηκε το 1977 έχει ασχοληθεί μέχρι τώρα με τη διαχείριση πλοίων, αντιπροσωπεύσεις ξένων εταιριών, έπισκευές και πρακτορεύσεις πλοίων, είναι δέ σύμβουλος διαφόρων οργανισμών, τραπεζών και εταιριών.

Σήμερα η εταιρία Γ.Α. Κοντούλης αντιπροσωπεύει τους κατωτέρω οίκους του εξωτερικού:

Moran Towing Corporation U.S.A, Curtis Bay Towing Company, U.S., Master Maritime Agencies Co. Ltd, Turkey, Robinson and Mastrangelo Inc., USA, Eastern Technical Enterprises Inc., USA, Maritime Heinlein S.A. Argentina, Derksen International Shipping and Transport Agencies, W. Australia.

Διάλεξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας διοργανώνει στις 20 Ιουνίου ημέρα Δευτέρα και ώρα 19.30 στο έντευκτήριο του, Φίλωνος 137, Πειραιά, διάλεξη με θέμα: «Modern Propeller Design» και όμιλητή τον Dr. C. Pronk, γενικό διευθυντή της LIPS Όλλανδίας, ναυπηγό - μηχανολόγο. Μετά τη διάλεξη θα έπακολουθησει συζήτηση.

Δωρεές της Οικογενείας Γουλανδρή

Είς μνήμην της αγαπημένης των αδελφής Άννας Δημητρίου Χόρν οι κ.κ. Γιάννης Ν. Γουλανδρής, Άλέκος και Μαριέττα Γουλανδρή, Λεωνίδας και Λύνν Γουλανδρή, απέστειλαν απ' ευθείας τά κάτωθι ποσά: Είς τό Κοινωφελές Ταμείον Δημάρχου Άνδρου, διά ύδρευσιν πόλεως δρχ. 1.200.000, είς τό Κοινωφελές Ταμείον Άνδρου δρχ. 300.000, είς τό Ίδρυμα Προστασίας Άπροσαρμοστων Παίδων «Η ΘΕΟΤΟΚΟΣ» δρχ. 500.000, είς τόν Ίερών Ναόν Άγίας Άννης Πολιτείας Κηφισιάς δρχ. 100.000, είς τόν Ίερών Ναόν Κοιμήσεως Θεοτόκου Άνδρου δρχ. 100.000, είς τόν Ίερών Ναόν Θεοσκεπάστου Άνδρου δρχ. 50.000, είς τόν Ίερών Ναόν Άγίου Γεωργίου Άνδρου δρχ. 50.000, είς τόν Ίερών Ναόν Άγίου Νικολάου Μεσσαριάς δρχ. 50.000, είς τόν Ίερών Ναόν Μεταμορφώσεως Σωτήρος Λαμύρων δρχ. 50.000, είς τόν Ναυτικόν Όμιλον Άνδρου δρχ. 100.000, είς τήν Λέσχην Άνδρίων δρχ. 100.000, είς τήν Ένωση Άνδρίων δρχ. 100.000, είς τήν Ένωση Φίλων Άνασκαφών Παλαιουπόλεως δρχ. 100.000, είς τούς Προσκόπους Άνδρου δρχ. 100.000.

Οί Οίνουσσες τίμησαν τόν μεγάλο τους Ευεργέτη

Μέ μεγάλη έπισημότητα και μέ τή συμμετοχή εκπροσώπων όλων των άρχών του νομού Χίου, καθώς και μέ πάνδημη συμμετοχή των κατοίκων του νησιού, των μαθητών και μαθητριών όλων των σχολείων, τελέστηκε τήν Κυριακή, 8 Μαΐου 1988, τό καθιερωμένο έτήσιο μνημόσυνο του μεγάλου έθνικού ευεργέτη Ιωάννη Δ. Πατέρα, της άείμνηστης συζύγου του Ευγενίας και των γονέων του και ιδρυτών του Ναυτικού Γυμνασίου Οίνουσσων άειμνήστων Διαμαντή και Καλλιόπης Πατέρα.

Άπό τήν προηγούμενη άφίχθηκε στό νησί ό κ. Νικόλαος Δ. Πατέρας, ό όποιος φανερά συγκινημένος παρακολούθησε τό μνημόσυνο και τήν άπονομή των έπαίνων, πού έφέτος έγινε στό Δημοτικό Σχολείο Οίνουσσών, πρός τιμήν του Γεωργίου και Κατίγκως Λαίμου, ιδρυτών του σχολείου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

DR. MATHEOS D. LOS AGES AT SEA

Σύντομα θα κυκλοφορήσει και στην Άγγλική γλώσσα τό αξιόλογο έργο του φίλτατου Δρα Ματθαίου Λω μέ τήν ιστορία της εξέλιξης της Έλληνικής Ναυτιλίας από τους αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα.

Τήν Άγγλική έκδοση προλογίζει ό πρόεδρος του Κομμιτέη κ. Γιάννης Άδ. Χατζηπατέρας και θα διατίθεται από τις εκδόσεις «Ακρίτας» τηλέφ.: 93344554 - 9334685 αντί Λιρών 22,00 ή δρχ. 3.000 συμπερ. των έξόδων άποστολής.

ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Μέ τόν παραπάνω τίτλο κυκλοφόρησε πρό ήμερών τό νέο βιβλίο του γνωστού και από προηγούμενα έργα του γύρω από τά πολεμικά πλοία και τήν ιστορία του σύγχρονου πολεμικού ναυτικού, συγγραφέα Μύρωνα Θ. Ματσάκη.

Τό νέο αυτό βιβλίο προλόγισε ό ναυτικός ιστορικός Υποναύαρχος (Ο) ΠΝ Δημήτριος Γιακουμάκης.

Τό βιβλίο είναι πλουτισμένο μέ 274 φωτογραφίες και σχεδιαγράμματα προσεκτικά επιλεγμένες και όκτώ πίνακες και θα άποτελέσει άσφαλώς ένα βασικό στοιχείο της βιβλιοθήκης όποιου ενδιαφέρεται για τά πολεμικά πλοία, τόν πόλεμο στην Θάλασσα και ιδιαίτερα για τήν ιστορία του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 453691/2 - 4523444
Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR
Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	Έλληνική	9.031	1968	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Κολόμπο για έπισκευές στις 26/5.
ΑΪΪΒΑΛΙ	Έλληνική	8.898	1970	Κατά τό ταξίδι Σουέμα για Άπω Ανατολή υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 20/5 και κατέπλευσε στη Σιγκαπούρη για έπισκευές.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	Έλληνική	10.006	1970	Κατά τό ταξίδι Βομβάη για Πύλο υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στις 24/5.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	Κυπριακή	11.954	1973	Άγκυροβολημένο στη Ν. Υόρκη, στις 24/5, συγκρούστηκε με ρυμουλκό και υπέστη έλαφρές έλασματοургικές ζημιές.
ΚΑΣΤΟΡΑ	Κυπριακή	12.182	1972	Κατά τό ταξίδι, Μάλμο για Ζήμπρουγκε προσέκρουσε σέ φράγμα δεξαμενής στο Χόλτενάνου, στις 9/6 χωρίς νά υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	Έλληνική	11272	1978	Υπέστη πυρκαϊά στο κύτος, στη Γιοκοχάμα, στις 6/6 ή όποια κατασβέσθηκε από την πυροσβεστική ύπηρεσία του λιμένος.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Κυπριακή	9.306	1971	Κατά τό ταξίδι Τακοράντι για Ιαπωνία υπέστη σοβαρές ζημιές στη μηχανή και κατέπλευσε στο Ντάρμπαν στις 27/1.
ΧΑΛΚΕΩΝ	Κυπριακή	13.689	1972	Υπέστη ζημία σέ δεξαμενή, στη Μαρίνα ντί Καράρα, στις 23/5. Αναλήφθηκαν έπισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Έλληνική	13.883	1979	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στο Πόρτ Ρούπερτ, στις 22/5. Αναλήφθηκαν έπιτόπιες έπισκευές.
ΦΑΪΤΕΡ	Κυπριακή	16.421	1975	Κατά τόν κατάπλου στην Ίντσόν, στις 8/6, συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Korean Lifter».
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΙΟΛΑΝΤΑ	Έλληνική	72.614	1975	Κατά τόν διάπλου του Στενού του Μαγγελάνου, τόν Απρίλιο, υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας και κατέπλευσε στο Ρίο Ιανέιρο για έπισκευές.
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	42.470	1974	Κατά τό ταξίδι Ές Σιντέρ για Τερνέστη, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 31/5 σέ θέση 41.03 Β, 17.47Α και ρυμουλκήθηκε στο Μπάρι για έπισκευές.
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ	Έλληνική	26.874	1986	Πούντα Κουτσίλλο για Άμστερνταμ υπέστη βλάβη στη κύρια μηχανή στις 27/5 και άγκυροβόλησε στον π. Όρινόκο για έπισκευές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	Λιβεριανή	50.849	1973	Κατά τό ταξίδι Νταλιάν για Κόρπους Κρίστι υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 13/5.

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING 110-112 NOTARRA STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532418-4532451 TELEX: 211070 MCMC GR TELEFAX: (01) 4533169

IN «SURPRISING SINGAPORE»

Don't you be surprised !

Place your ship supply orders with the Professionals

**Wah
Hong** Logistics Singapore

Our parent company has been among the
best chandlers in Singapore since 1949

Now, under American Management, we are getting ever better!

COMPETITIVE PRICES & SPECIAL CARE

Known by the company we keep:

American President Lines

Shell (tanker fleet)

Mobil (tanker fleet)

BP (tanker fleet)

Denholm

Keystone

Royal Australian Navy

United States Navy

LSC Marine (USA)

**Wah
Hong** Logistics
Singapore

100J Pasir Panjang Road. Singapore 0511

Tel : 475 - 6204 Tlx: RS 26127 - Fax: 474 - 4760

Reliability. Convenience & economy!

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Συνεχίζοντας τις πτωτικές τάσεις των τελευταίων ημερών του Μαΐου, η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου ακολούθησε καθοδική πορεία κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαημέρου του Ιουνίου. Ήδη, όμως, καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές, υπάρχουν σαφή ίχνη σταθεροποίησης των επιπέδων ναύλων και μισθωμάτων που ούδόλως αποκλείουν μία ακόμη ανάκαμψη.

Η σχετική απουσία (ή, μάλλον, η πολύ διακριτική παρουσία) των Σοβιετικών από την αγορά των σιτηρών φαίνεται να είναι ο κύριος υπεύθυνος της νέας πτώσεως και, πιθανόν, στη θετική της έκφραση να αποβεί η ουσίωσης αιτία τυχόν πρόσ τα άνω μεταβολής.

Γεγονός είναι ότι ο ναύλος - δείκτης για σιτηρά από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία σε πάναμαξ κατήλθε κατά δολ. 2 περίπου και τη στιγμή που γράφεται το παρόν σημειώσαμε τά δολ. 18.95 ανά τόννο ενώ αντίστοιχος σέ δολ. 11 με μεγάλο πλοίο (73.000 τόν.) ή δολ. 12.50 για Seaforth (αντίστοιχο προς δολ. 11.50 για Κόντινεντ) ήταν ο ναύλος για Βόρεια Ευρώπη.

Παρά τα παραπάνω φαινόμενα, η πλοιοκτησία φαινόταν να αντιμετωπίζει την κατάσταση μέσα από ήρεμη αναένση των τεκταινομένων, στην οποία θα πρέπει να προστεθεί κάποια αισιοδοξία ότι, πολύ σύντομα, οι Σοβιετικοί θα ξαναβγούν στην αγορά, ότι η Νότια 'Αμερική θα δώσει καλύτερο τόνο, ότι οι Μεγάλες Λίμνες, στίς οποίες τις τελευταίες ημέρες επικρατούσε ναυλωτική ήρεμία, θα «ξανανοϊούν» και ότι, τέλος, η 'Απω 'Ανατολή θα παρουσιάσει αύξηση της ζήτησης — ιδίως στην Αυστραλία.

Και η στάση αυτή δέ φαίνεται αδικαιολόγηση, αν λάβει κανείς υπ' όψη τις πρόσφατες εμπειρίες αλλά ακόμη και το γεγονός ότι — όπως στίς «καλές» ημέρες — κατά τη ρηση μερικών μεσιτών «πολλά μέσου μεγέθους πλοία εξαφανίζονται από τις αγορές» και ότι τούτο αναφέρεται τόσο στον 'Ατλαντικό όσο και στην 'Ανατολή.

Η πραγματική «δύναμη» της αγοράς ίσως αργήσει κάπως να φανεί δεδομένου ότι οι ναυλωτές, ιδίως οι μεγάλοι που επηρεάζουν

τις εξελίξεις, είναι πολύ προσεκτικοί στα σημερινά τους βήματα.

Και ενώ, για μία ακόμα φορά, το «παιχνίδι» παίζεται με τα σιτηρά, σκόπιμο είναι να αναφερθούμε και στους λοιπούς βασικούς τομείς της αγοράς, εκ των οποίων γαιάνθρακες και σιδηρομεταλλεύματα κινούνται στα γνωστά, μάλλον ικανοποιητικά, επίπεδα των καιρών μας.

Χαρακτηριστικά ως αναφέρουμε τους 140.000 τόννους γαιάνθρακα από Ν. 'Αφρική για 'Ολλανδία με φόρτωση 'Ιουλίου στα δολ. 7.75 με 25.000 τόννους εκφόρτωση και τους 100.000 τόννους από δυο λιμάνια βορείως Χαττέρας για Ταϊβάν στα δολ. 14. Δέν θα παραλείψουμε, τέλος, τους 55.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ στα δολ. 8.25 με 20.000/25.000 τόννους.

Οι 150.000 τόννοι από Αυστραλία (Dampier) για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 7.90 με 40.000/20.000 τόννους ενώ τά δολ. 7.75 πληρώνονταν από τό ίδιο λιμάνι και τόν ίδιο προορισμό, πλέον Hansarot, και 220.000 τόννους με 70.000/ 40.000 τόννους.

Από άλλες περιοχές, δολ. 5.75 πλήρωναν οι 140.000 τόννοι από Βραζιλία για Κόντινεντ ενώ δολ. 4.65 ήταν ο ναύλος από Νάρβικ για Γερμανία και 60.000 τόννους. Σά γενική παρατήρηση, η Αυστραλία υπήρξε ο κύριος τόπος της σχετικής δραστηριότητας όπου σημειώσαμε και φορτώσεις προς 'Ιαπωνία, με τους 110.000 τόννους στα δολ. 4.20 φίο.

Μία ματιά στη ζάχαρη πείθει ότι τό εν λόγω αγαθό, άθόρυβα και δημιουργικά, υποβατάζει την αγορά απασχολώντας ποικίλα μεγέθη πλοίων, από τό απλό «πεντάρι» μέχρι και lakes size. Οι 25.000 τόννοι από Φίτζι για Κίνα πλήρωναν δολ. 22.25 και οι 18.000 τόννοι από Queensland για Β. Ειρηνικό δολ. 18.80 με 10.000/1.500.

Αριθμός φορτίων παλαισιδίου από και προς διάφορες περιοχές όπως και φορτώσεις από Πολωνία (θείφι) και 'Ακαμπα (DAP και φωσφάτα) προς 'Ινδία εξαίξαν ένα όχι ασήμαντο ρόλο στην ανέλιξη της αγοράς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Κάτω από τις συνθήκες που περιγράφον-

ται παραπάνω, ήταν φυσικό να άσκηθούν πτωτικές πιέσεις επί των μισθωμάτων. Τούτο έγινε ιδίως αντιληπτό στα μεγέθους πάναμαξ πλοία ενώ, με κάποιες εξαιρέσεις και τηρουμένων των αναλογιών, τά μεσαία και handy πλοία συγκράτησαν μέρος της διαπραγματευτικής τους ικανότητας.

Η άπαρίθμηση των επί μέρους πράξεων θά ήταν ελάχιστα διαφωτιστική για τους σκοπούς του παρόντος. Θά σημειώσουμε, όμως, τους 23.000 τόν. d.w. από 'Απω 'Ανατολή για 'Ατλαντικό στα δολ. 6.500 (ίσως λίγο περισσότερα), τους 35.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ για 6-8 μήνες στα δολ. 9.000, ένα SD-14 από 'Αγιο Λαυρέντιο για 'Ινδία στα δολ. 6.000 και, τέλος, τους 37.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή στα δολ. 10.000 ανά ημέρα.

Τό μέγεθος πάναμαξ υπέστη ισχυρές πιέσεις τόσο στην 'Ανατολή όσο και στον 'Ατλαντικό ενώ για πλοία γενικού φορτίου και μπάλες κάρριερς μέχρι μεγέθους Λιμνών ή Βραζιλία και ή δυτική άκτή της Νότιας 'Αμερικής ήταν καλές αγορές.

Όποσδήποτε, δέ σημειώσαμε πράξεις υπό τό κράτος οιασδήποτε μορφής «πανικού» και όλα δείχνουν ότι ή αισιόδοξη διάθεση δέν είναι ένα παράλογο συναίσθημα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άστάθεια των τιμών του άργου, άφ' ενός, και ή ένδημική άνισοροπία προσφοράς - ζήτησης προκάλεσαν για μία ακόμα φορά δυσπραγία στην αγορά.

Στόν Περσικό, ή αύξηση του άριθμού και όγκου χωρητικότητας σε συνδυασμό με μία διατακτική είσοδο των εταιριών και σχετική απουσία των traders σήμανε μικρό άριθμό πράξεων και πτώση των ναύλων που από τό WS 30/31 έφθασαν στα WS 27 για δύση ενώ στα WS 31 κυμαίνονταν οι προς άνατολάς φορτώσεις.

Στό μεταξύ, σημειώθηκαν δύο ναυλώσεις ULCC για αποθήκευση στα δολ. 15.000 ανά ημέρα για λογαριασμό 'Αραβικών συμφερόντων.

Γενικώς, ή αγορά στην περιοχή παρουσίαζε πτώση σε όλα τά μεγέθη ενώ ή συσσώ-

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

BERY MARITIME A/S, OSLO

ANNOUNCES

the establishment of a new management in formerly Bjønness & Rynning A/S.

After a friendly management division of Bjønness & Rynning A/S, the Company has changed name to:

BERY MARITIME

following OLE S. RYNNING forming a new partnership with TOM NAESS, formerly with Olaf Berggraf Chartering A/S.

BERY MARITIME INC., PIRAEUS

ANNOUNCES

the establishment of a new shipbroking Company in close association with BERY MARITIME A/S, Oslo. The new Piraeus based Company will be under the management of TRYFON PAPA-SPIROU, formerly with Bjønness & Rynning A/S, Oslo.

The two Companies will cover Dry Cargo Chartering and Sale & Purchase.

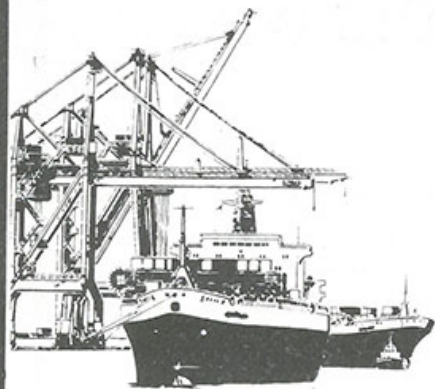
* * * * *

Bery Maritime AS
Essendropsgate 5
0368 OSLO 3 - Norway
Telephone: (472) - 46-48-35
Telex: 77031 - «BERY N»
Telefax: (472) - 69-64-60

Bery Maritime Inc.
26-28 Akti Kondyli
185 45 PIRAEUS - Greece

Telephone: t.b.a.
Telex: t.b.a.
Telefax: 5.b.a.

NAFTIKA CHRONIKA



THE NUS IN TROUBLE

A London court has fined Britain's National Union of Seamen (NUS) 150 thousand pounds and seized its assets following a ruling on the dispute between the NUS and P & O. The NUS had ordered a work stoppage on P & O ships in all the country's ports thus preventing sailings by UK-Sealink ships. Sealink had obtained a court order to resume work and when the union defied the order it was held in contempt of court, was fined and had its assets seized.

The NUS's main assets consist of its head office building in London. Also, as long as the seizure is in force, it cannot manage its own finances. In order for the seizure to be lifted, the union must order a return to work and apologise to the court. Sealink said it has not intended to bring court action against the union but that it had been left with no other alternative.

Shipping circles believe the NUS is embarking on a struggle that may prove very dangerous for its future, since P & O is willing to spend as much as it takes to carry on the fight. The union has already called upon its members working on ocean liners and cruise ships to stand by their mates on the coastal ships. It seems, however, that it will take a great deal of hard work and time before a settlement is reached.

GOURDOMICHALIS: "PIRAEUS THE CENTRE OF GREEK SHIPPING ACTIVITY"

On the occasion of the 1988 Posidonia Exhibition, the president of the Greek Shipowners' Union, Mr. St. Gourdomichalis, expressed the Union's good wishes for the success of the exhibition and pointed out that Piraeus was the centre of Greek shipping activity. He said Greek shipping had managed to survive the recent crisis and emerge with a Greek controlled fleet of 85 million dwt., making it the largest in the world. If, he said, this fleet and the foreign exchange earnings it can generate, can be linked properly and productively with Greece, then Greece could have a sound basis from which to advance towards

modernisation and economic development.

But for this to happen, he continued, it is obvious that there must be an inspired and stable shipping policy on the part of the government, with the object of creating an international centre for shipping services not only in united Europe but on a world scale.

He concluded by saying: "We are the most traditional maritime power that is still active, with a continuous presence in all historical developments. It is not possible, therefore, that we should neglect the responsibility of a leading role on the threshold of the new century."

POSIDONIA '88

With an estimated 20 percent more exhibition space than in 1986, the biennial Posidonia International Shipping Exhibition held in the huge Piraeus Port Authority's Exhibition Centre on the waterfront June 6-11, reflected the optimism in the recovery of worldwide shipping after a ten year slump.

49 countries were represented in an over 750 exhibiting companies, including sixteen national participations. These later included Cyprus, France, Gambia, Italy, the U.S.S.R. and Yugoslavia.

Represented under national colors for the second time, the United States had the largest participation of 52 companies, with 27 of these in the U.S. Pavilion, while there were 51 companies from the United Kingdom, with 24 grouped together in the British Pavilion.

Other impressive participations included those of West Germany with 47 companies, Italy with 37, the Netherlands with 30 and Belgium with 28. Exhibiting jointly 16 companies of the Soviet Union all in the USSR Pavilion.

No less than 115 Greek companies were represented, 77 in their own individual stands.

Exhibitors covered every facet of shipping, from shipbuilding and repairs to computer software and electronic and telecommunications, from lubricants to liner agency services, from banking to consultancy and manufacture and supply of hundreds of items of ship's equipment.

Measures under discussion to improve the competitiveness of ECC shipping were the main topic at this year's POSIDONIA Forum, together with examination of the Common Market perspective for Greek operators and trading patterns and technical developments into the next century. The Chairman of the Transport Committee of the European Parliament, George Anastassopoulos,

the President of the Union of Greek Shipowners, Stathis Gourdomichalis, Intertanko Chairman Basil Papachristidis, Bimco President Designate, George P. Livanos, and the former technical director of the Onassis Group, Andrew G. Spyrou, were keynote speakers at this special June 9 event which formed an integral part of the Shipping Exhibition.

The Forum was opened by the minister of Mercantile Marine Mr. Evangelos Giannopoulos, and UGS President Stathis Gourdomichalis chaired the debate which was attended by a considerable number of shipping executives.

US — GREECE TAX DEAL

United States and Greece have finalized a reciprocal deal by which Greek shipowners are exempted from a controversial tax law, which according to Mr. George Livanos, president designate of BIMCO would be a disaster for the shipping industry.

The deal, completed with an exchange of notes by diplomats this week, means that Greek-based owners will not have to file tax returns by the June 15 deadline in the US.

The original aim of the Act was to force some countries into double taxation deals with the US.

DOUBLE REGISTRIES

The Norwegian Shipowners' Association has undertaken to defend the Norwegian international registry, known as NIS, against the demands of the ITF which is challenging the safety of ships registered with NIS. The Association asserts that NIS-registered ships comply with the rules laid down by the national Norwegian register and by IMO. It is also pointed out that of the 200 ships registered with NIS, only 30 belong to foreigners who are nevertheless reliable with

respect to conditions on board.

In any case, the NIS registry remains open to all and it is hoped that it will attract certain Japanese-owned vessels which would want to take advantage of double registry and of the privileges accorded by NIS. All that is needed in this respect is agreement between the Norwegian and Japanese Registers. So far, NIS has accepted ships registered with the Norwegian Bureau, with Lloyds Register, with Bureau Veritas, the American Bureau of Shipping and with Germanischer Lloyd. The acceptance of the Japanese register will be achieved via the Norwegian Register.

STOLEN COCOA RECOVERED

The London-based International Maritime Bureau (IMB), assisted by a Lebanese militia group, has recovered a \$1.6 million shipload of cocoa beans which thieves had diverted to Lebanon while it was en route from West Africa to Europe. This marks the first such recovery since an IMB-led taskforce was set up in March to investigate a spate of cargo thefts from merchant vessels in the Eastern Mediterranean and the sale of the goods on the Lebanese black market.

The recovery was made possible by a remarkable link forged between IMB investigators and the Lebanese forces, a Christian militia based in East Beirut which says it is committed to stamping out black-market trading in the area it controls.

LACK OF SECURITY AT BARCELONA

BIMCO (the Baltic and International Maritime Council) in Copenhagen has warned its members about the lack of security in the port of Barcelona, and has protested to the authorities.

The protest is based on the increasing of reports of robberies on board ships in Barcelona, which have been received by BIMCO within the last two months. One of the incidents involved the theft of USD 14,000 from a vessel.

Reports also indicate that professional gangs of thieves equipped with sets of master keys systematically raid vessels in the port, and at times have rendered masters and crew members unconscious by means of gas in order to work undisturbed.

BIMCO has urged the Barcelona port authorities to tighten up security measures, and to crack down on the thieves.

STOWAWAYS

France's *Journal de la Marine* magazine has published an in-depth article on the thorny subject of stowaways. The writer begins with the lamentable

INTERCARGO'S ANNUAL MEETING



The annual meeting of the executive committee of the Union of Independent Owners of Drycargo Ships took place on June 3 in the offices of the Karageorgis company in Piraeus and was followed immediately by an open meeting of Intercargo. Participating in this meeting were Intertanko president Mr. Basil Papachristides, Mr. George Lanaras and Mr. S. Gourdomichalis, together with many other owners and shipping company executives.

In his opening address, the president of Intercargo, Mr. Aristomenis Karageorgis, stressed that the dry cargo market was still vulnerable and that the balance between tonnage supply and demand was still unfavourable for the shipping side. Intercargo therefore was cautioning its members to be careful and to act with restraint.

Mr. Karageorgis then spoke a few words in memory of the founder of Intercargo, the late Anthony Chandris, and referred to the continuous efforts being made by Intercargo, in cooperation with Intertanko, to keep international shipping community informed and to prevent a recurrence of the mistakes which led to the recent, long and acute crisis.

He was followed by Mr. Gourdomichalis, president of the Greek Shipowners' Union who complained about the unprofessional conduct of certain charterers and asked for cooperation between Intercargo and Intertanko and all present to blacklist them and exclude

them from the shipping scene.

He was followed by Intertanko president, Mr. Papachristides, who warned that it was not yet time to celebrate, since both the tanker and dry cargo markets were still burdened by surplus tonnage. He said he was disturbed by the marked decline in the number of ships that were being scrapped and appealed to owners to refrain from undertaking heavy obligations with newbuildings.

The meeting ended with an address by the vice-president of Intercargo, Mr. Frank Chao, who expressed the hope of seeing fewer ships on the market in the future so there could be a balance between supply and demand and appealed to his audience to renew existing tonnage through a comprehensive and systematic 'scrap and build' programme.

On the subject of protectionism, the annual report of Intercargo states that it is worried by the protectionist policies of certain governments, particularly since it is these same governments which have the power to allow the forces of free competition to develop.

The report notes that protectionism by Third World countries is continuing, as per the example of Nigeria which has decreed that 40% of all Nigerian cargoes are henceforth to be carried by Nigerian ships. At the same time, developing countries are demanding that the 40/20/20 principle be applied not only to regular lines but to liquid and bulk cargoes as well.

case of the Greek ship "Garoufalia" whose master was sentenced to seven years at hard labour. The article notes that the case did not produce any inquiry into the legal aspects of how stowaways are dealt with. The mass media, it states, contented themselves with reporting the minutes of the court cases in which the defence claimed that sharks do not eat blacks.

There has never been an examination

of the problems and working dangers created by stowaways on board a ship, the master's responsibility and repatriation expenses, how one can keep them confined on board, what assistance is to be expected from the authorities and, finally, how one could discourage potential stowaways.

As for why people become stowaways, the writer of the article believes that most of them are poor natives of

FURTHER PROGRESS BY THE L.S.F.T.

Continued success is reported in the aims of the London School of Foreign Trade, which has now enrolled students from more than 45 countries.

The School, based in London, is an international college of further and higher education, founded in 1942 as the School of Foreign Trade and Port Administration. It is government-registered charity, offering business, shipping management and English language courses, geared to the vocational needs of overseas students.

The School is based at Morley College, in purpose-built accommodation, within a few minutes walk of the House of Commons, Westminster Abbey and the River Thames. It is a small College, its close and friendly atmosphere enabling personal attention to be given to all students. Every student is known to the principal and staff, and each student's academic progress is carefully monitored.

Facilities available for students include a newly-installed computer suite,

a language laboratory and video equipment for English-language teaching, a library containing reference material with book-lending facilities, a reading room, a good refectory and a snack bar.

In addition, Morley College, as one of the leading centres for adult education in the United Kingdom, offers courses in many subjects, including music, languages and arts, which are available to L.S.F.T. students.

The cosmopolitan atmosphere of London, and the accessibility of its amenities, make it an ideal location for an international college, and in planning its academic and social programmes the School takes full advantage of the city's resources.

All registered students automatically become members of the U.K. National Union of Students, conferring substantial benefits in coach and rail travel throughout the U.K., as well as various admission concessions to U.K. cultural and educational institutions.

underdeveloped countries who are dazzled by the vision of richer countries abroad. They have no money and no visa. Sometimes they are used as couriers to carry narcotics to Europe while those who speak English claim to be political refugees from South Africa.

HELMEPA PRESENTATION IN NEW YORK

On March 15th a HELMEPA presentation took place at the New York Athletic Club.

On the occasion of the Vice Chairman Mr. Gregory Hadjieleftheriadis' scheduled trip to the USA and the Director General's, Mr. Mitsatsos, presence in the U.S. during the same time, the Chairman of the Board Mr. George Livanos took the opportunity to invite representatives of member's offices in N. York as well as a number of prominent members of the shipping community there.

The objective was dual: to forge a tighter relationship between HELMEPA and its members on the one hand, while on the other, making its work and scope known to a wide audience. The event can be considered successful on both counts, as a total of about 80 guests attended the meeting and the response was warm and encouraging.

Upon instructions from the Board of Directors, HELMEPA Dir. General, Mr. D. Mitsatsos, visited Washington, D.C. to meet with U.S. Coast Guard officials and members of Congress to discuss issues involving marine pollution, Coast Guard regulations, and the Associa-

tion's efforts in Greece.

The U.S. Coast Guard indicated its commitment to continue to support the successful exchange of information in the form of seminars to be held in Piraeus, Greece. These seminars will be addressed to Greek merchant marine officers, members of HELMERA, and mariners from other European Community countries.

SALVAGE DOCUMENTARY

The International Salvage Union estimates the value of cargoes salvaged by professional salvage companies since 1980 at ten billion dollars.

In order to promote the work of its members and inform the public at large on its functions, the Union has produced a documentary film entitled "No pay, no cure".

It covers salvage activities all over the world and shows all phases of marine accidents, from the first call for a salvage vessel to the final rescue. It explains such things as the Lloyd's open-form contract, how arbitration committees work, etc. The film can be obtained from the Union's offices in London.

ASRYMAR TO REPRESENT GIBREPAIR IN THE U.K.

Gibraltar Shiprepair has appointed ASRYMAR, the wholly-owned marketing subsidiary of ASRY, Bahrain, to represent Gibrepar in the United Kingdom market.

Gibrepar, which recently reorganised

50 YEARS AGO

— Cargo shipping is again going through a difficult time and vessels which are feeling the effects of the drop in world trade are flocking to layup anchorages.

— The form of ship ownership is changing, with companies being formed to better cope with the vagaries of the shipping industry.

— The dangers for shipping heading towards Spain or China are reflected in the increased war risks premiums announced by the London underwriters.

— The "Eleni Kulukundis", ordered by the Atlanticos Company, was launched on May 26 at the Short Bros. yards in Sunderland. On May 30, the "Aspasia Nomikou" was launched for account of Nomikos Bros of Piraeus.

— A competition has been proclaimed by the Undersecretary for Merchant Marine, Mr. D. Rediadis, for the concession to a Greek liner of the North America Line.

(Naftika Chronika No. 180-15/6/1938)

its management structure, has reviewed and strengthened its marketing network and decide to appoint ASRYMAR as the Yard's agent in the U.K. This decision was based on an evaluation of ASRYMAR's long established marketing organisation and successful operations since its establishment in 1975.

With three dry docks of 70,000 dwt, 25,000 dwt and 14,000 dwt capacity Gibrepar has both flexibility and adequate capacity to serve a large proportion of the U.K. operated fleet of bulk carriers, tankers, container carriers and general cargo vessels which trade past the Yard's strategically located facilities. U.K. operators have provided a major proportion of Gibrepar's business in recent years.

With a highly trained and experienced workforce Gibrepar reckons to be able to compete with any yard in terms of quality, time and price. The Yard has plans to raise efficiency still further by improving the layout and renewing workshop facilities.

SECOND EDITION OF TYPE APPROVED EQUIPMENT NOW AVAILABLE

This publication gives details of more than 1500 type approved products and is thus an invaluable reference book. To qualify for inclusion, each product has undergone Lloyd's Register rigorous type approval process, which includes design appraisal followed by performance testing of a representative sample. The resulting certificate represents independent verification that the product complies with its specification and is suitable for its intended purpose.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΝ	79	10428
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Τ'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΑ	69	4796
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMARANTOS	80	10996
AMARYLLIS	83	13600
AMEBYST	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400

ε. Φουτζέιρα 9/10
πρός Π. 'Ελίζαμπεθ 2/4
πρός Σιαμέν 15/4
πρός Ν. 'Αμερική 19/4
μεσογειοακός μεταφορέας
πρός Πολωνία 24/4
διάλυση Ταϊβάν
πρός Κακκινάνα 26/4
πρός Μουτσούρε 31/3
πρός 'Ανναμπα 22/3
ε. Κουϊγκντάο 31/3
μεσογειοακός μεταφορέας
α. Ραβέννα 21/4
πρός 'Αλγέρι 7/1
ε. Χιούστον 22/4
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/4
πρός 'Αγκόνα 28/4
επωλήθη 'Απω 'Ανατολή
πρός Πειραιά 28/4
ε. Γιοκοχάμα 27/4
ε. Τζουμπάι 26/4
ε. Φάλαςινγκ 21/4
άρχει Χαλκίδα
ε. 'Ιντσόν 9/4
ε. Μπουεναβεντούρα 8/4
ε. Ντουλούβ 15/4
πρός Βομβάη 29/3

ε. Λά Παλις 27/4
πρ. «Diamond Gloriays»
ε. Θεσσαλονίκη 16/3
πρός Ντακάρ 11/4
πρός ΗΠΑ 18/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/4
μεσογειοακός μεταφορέας
πρός Ν. 'Αφρική 15/4
επωλήθη αλλοδαπούς
ε. Πρίνς Ρούπερτ 26/4
άρχει Πειραιά
ε. Κουϊγκντάο 16/4
πρός Σουραμπίγια 12/4
άρχει Πειραιά
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 24/4
πρός 'Ινδία 7/4
πρός Λένινγκραντ 23/4
πρός Πειραιά 30/4
ε. Πειραιά 23/4
άρχει Χαλκίδα
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
πρός Βιτόρια 14/4
πρός 'Ιτέα 17/4
πρός Θεσσαλονίκη 14/4
ε. Νεκσάα 26/4
πρός Κελπιδάουν 17/4
ε. Τσάκ Μπαχάρ 2/3
ε. 'Αμβέρσα 26/4
πρός Μπαρναγκουίλα 22/4
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 5/4
πρός Γιάνμπου 22/12
άρχει Πειραιά
ε. Πόρτ Σαϊν 29/4
πρός Ρότερνταμ 25/4
πρός Μπαγκόγκ 26/4
α. 'Αλεξάνδρεια 19/4
α. Χάμιλτον 25/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
πρ. «Brisbane Sea»
πρός Σάν Φραντζίσκο 27/4
ε. Ντάρμπαν 27/4
ε. Μπρισμαίην 22/4
πρός 'Ιαπωνία 6/4

πρός Γιοκαίτι 23/4 *
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ε. 'Αμβέρσα 30/4
πρός ΕΣΣΔ 18/4
δ. Γιβραλτάρ 26/4
πρός Βαλτιμώρη 17/4
δ. Παναμά 15/4
πρός Κοράδο 9/4
ε. Νιούπορτ 24/4
πρός 'Οδησσό 6/4
ε. Μπρισμαίην 26/4
πρός Μπαγκόγκ 27/4
πρός Σουέζ 12/4
πρός Μπριστολ 25/4
πρός Γούνα 28/4
ε. Ρουέν 25/4
ε. Γουίντφιντ 28/4
πρός Ρότερνταμ 26/4
πρός Πράια Μόλε 19/4
πρός Γέλα 2/5
πρός Σουραμπίγια 11/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	79	12214
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΒΕΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΕΛΑΥΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΕΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309
ΑΡΓΩ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065

πρός Ρότερνταμ 24/4
ε. Παράναγους 23/4
πρός Πόρτ Κέλαγκ 2/4
ε. Γουάλα 30/4
πρός Ναοότσου 13/4
πρός 'Αβάννα 8/4
ε. Ρότερνταμ 30/4
πρός Βαλπαράϊζο 21/4
πρός Πειραιά 21/4
ε. Λάγος 16/3
α. Μπιλμπάο 12/4
πρός Λός 'Αντζελς 22/4
δ. Ντόβερ 7/3
πρός Αίγυπτο 15/4
πρός Μοντούρ 3/3
πρός Σφάξ 16/4
πρός Μπαγκόγκ 13/4
ε. Π. Καμπέλλο 16/3
πρός 'Αμβούργο 24/4
πρός Μπαγκόγκ 12/4
α. Μπαμόντ 7/4
πρός 'Οδησσό 14/4
πρός 'Αλγερία 6/3
ΕΤΑ Σινγκαπούρη 7/4
πρός Σινγκαπούρη 21/4
πρός Ταϊβάν 9/3
δ. Παναμά 22/4
πρός Ρότερνταμ 29/4
πρός Ποχάγκ 14/4
άρχει Τάραντα
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/4
πρός Χάμπτον 2/4

πρός Τζέντα 3054
πρός Λά Γκουαίρα 27/3
πρός Ντακάρ 6/4
α. Γιοκοχάμα 26/4
πρός Μονφαλκόνε 26/4
ε. 'Αμβέρσα 29/4
πρός Δ. 'Αφρική 28/4
άρχει Πειραιά
α. Λίρεν 5/4
πρός Καμσάρ 13/4
πρός Αίγυπτο 23/4
ε. Μορμουγκάο 22/4
α. Κόμπε 23/4
πρός 'Οδησσό 24/4
πρός Α. 'Ανατολή 28/3
πρός Φάκλαντς 23/2
πρός Μιζουσίμα 19/4
πρός Λός Πάλμας 28/4
μετ. «Antio» (π.)
πρός 'Αρούμπα 21/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/4
πρός ΝιουφάουντΛαντ 17/4
ε. Λά Σπέτζια 26/4
πρός 'Οδησσό 10/3
πρός 'Οδησσό 21/4
ε. Μασσαλία 1/5
πρός Μόντρεαλ 18/4
πρός Καλκούτα 29/4
πρ. «Ασφαλί Τσάμπιον»
επωλήθη αλλοδαπούς
πρός 'Ιράν 5/2 *

πρός 'Ιαπωνία 24/4
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 25/3
επωλήθη 'Ελληνες
στό Τζέμπελ 'Αλι 20/4
πρός 'Ινδονησία 1/4
υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
πρός 'Οκλαντ 24/4
πρός Βομβάη 25/4
πρός Γιοκοχάμα 24/4
πρός Σάν Χουάν 27/4
ε. Κόμπε 27/4
πρός Πειραιά 2/3
πρός Χόγκ Κόγκ 20/3
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/4
πρός Ρότερνταμ 23/4
πρός Κίνα 4/4
πρός Χόγκ Κόγκ 3/4
α. Πόρτ Χέντλαντ 16/4
α. Ντότζες 24/4
ε. Ναγκόγια 2/5
πρός Κόλοπο ΗΠΑ 14/4
πρός Ταϊβάν 9/3
ε. Κάντα 26/4
ναυπηγ. 'Αϊοί
πρός Τεργέστη 24/4
πρός Λισαβόνα 17/4
ε. Πειραιά 18/4
πρός Ρότερνταμ 28/4

ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	ε. Άμπος Ντάμπι 26/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λάγος 17/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	παρέμεινε στη δύναμη
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Ν. 'Ορλέαν 29/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	προς 'Ιαπωνία 21/4 *
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Φουτζέιρα 24/4 *
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	προς Τζέντα 20/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Οτάρου 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	ε. Λισσαβώνα 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	επωλήθη 'Ελληνες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Πειραιά 29/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Μπαντάρ Άμπας 3053
ΑΥΛΙΣ	72	16402	προς Εύρωπη 14/4
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ν. 'Ορλέαν 28/4
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096	πρ. «St. Paul River»
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Π. Καμπέλο 25/3
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	προς Βαλέντια 27/4
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Άμπας 20/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 7/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 28/4
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	προς Σιγκαπούρη 10/4
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	προς Μόντρεαλ 19/4
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	προς Δουβλίνο 15/4
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	προς Τυνησία 17/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μέθβα Ρόουτς 18/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	δ. Γιβραλτάρ 1/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Χόγκ Κόνκ 21/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Γκάλατς 15/4
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	προς Ντουμπάι 17/2
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	προς Κωνσταντίνα 9/4
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	άρχει Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Άντεν 11/4
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Κουίντερο 25/4
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	ολική απόλεια
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Σάντος 28/4
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς βαλτιμούρα 29/4 *
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Λειξόες 22/4 *
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	πρ. «Landing»
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Ταιβάν 1/3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μπρισμπαίν 26/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Λάγος 12/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ντόρμαν 10/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	προς Τύνιδα 25/4
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 4/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Ντόρμαν 26/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	προς 'Ιντσόν 14/4
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Νικόσια 26/4
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	προς Μόι Ράνα 28/4
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ	74	19702	προς Λειξόες 30/4
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Σάουθερν Άνκορ 21/4
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Ντακάρ 16/4
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Βηρυττό 18/4
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 27/4
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμ 21/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Τενερίφη 26/4
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Βομβάη 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Χιούστον 7/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. 'Ορλέαν 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	προς Ζανγιάγκ 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ν. 'Ορλέαν 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. 'Ορλέαν 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Ν. 'Ορλέαν 25/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Άλγερ 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Λά Γκουλέτ 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 19/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. 'Ορλέαν 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	ε. Π. Καμπέλο 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	προς Γκουάντα 13/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	προς 'Ακτί 'Ελεφαντοστούν 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	προς 'Αμβούργο 27/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	προς Χοντίντα 28/4
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646	προς Λάγος 29/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	μετ. «Ομερ» (κ.7)
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Χόγκ Κόνκ 22/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	προς Πόρτ Κέμπα 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Φιλιππίνες 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Σιγκαπούρη 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΧΤΖΕ	75	19451	ε. Ν. Γουέστμινστερ 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Βερμούδα 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Βραζιλία 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Ποχάγκ 6/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Χόγκ Κόνκ 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Ρότερνταμ 22/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Κάντα 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Γιοκαίτα 14/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς 'Ιντσόν 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Ν. 'Ορλέαν 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Σιγκαπούρη 26/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Σκίτικ 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Μομπάσα 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ			
(δ.)	74	18204	παρέμεινε στη δύναμη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Άμπιτζάν 1754
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	προς Α. Τσάρλς 22/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Βαλτιμούρα 12/4
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβερι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 21/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Κωνσταντίνα 21/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Άμβέρσα 30/4

ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	62	31000	προς Γιαμπούκοα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Άκαμπα 15/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Κακογκάβα 22/4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΙΑΣ	71	16379	στη Σιγκαπούρη 20/4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	μετ. «Πελίας» (κ.7)
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Μπαχραϊν 24/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 1954
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	προς Δρέπανον 24/4
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	προς Πακιστάν 28/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Μπ. Άμπας 6/4
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Λένινγκραντ 27/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Τζουέμα 19/4
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μελβούρνη 19/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Σιγκαπούρη 28/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Ν. 'Ορλέαν 11/4
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Γιοκοχάμα 14/3
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	α. Τζέντα 21/3
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Άλεξάνδρεια 21/4
ΕΛΙΖΑ	69	6006	προς Μιζουράτα 3054
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	προς Ντόρ ες Σαλαάμ 25/4
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	ε. Λούπη Τέρμιναλ 16/4
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικς
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Ν. 'Ορλέαν 25/4
ΕΛΛΗ	76	11282	προς Μπουεναβεντούρα 20/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Βανκούβερ 28/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	προς Κορέα 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	μετ. «Bulk Explorer»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	προς Παρανάγουα 24/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	προς Κόλπο ΗΠΑ 15/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	πρ. Χάτινχοκ 22/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605	προς Μεραϊν 1/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Σιγκαπούρη 28/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς Όρμουζ 20/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	προς Θέρρα 14/4
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λισσαβώνα 25/3
ΕΜΑ	64	4886	στον Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	προς Σιγκαπούρη 11/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Ρότερνταμ 1/5
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083	προς Άμπιτζάν 28/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρ. Άμβέρσα 30/4
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ	85	22208	ε. Άλεξάνδρεια 14/3
ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Αμοστερνταμ 15/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Βανκούβερ 17/4
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941	προς Βαλέντια 3054
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Καράτσι 12/4
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	προς Π. Καμπέλο 14/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	προς Πειραιά 3054
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	προς Νταμπέρ 21/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Μονφαλκόνε 17/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. 'Ορλέαν 16/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Άμβέρσα 25/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μονκασίτσου 6/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Σάροχ 27/4
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Βρέμη 1/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Άδελαΐδα 25/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. 'Ορλέαν 3/4
ΖΑΝΕΤ	66	4503	προς Θεσσαλονίκη 30/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Παρανάγουα 25/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	προς Πόρτ Κανάβεραλ 23/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρ. Λά Γκουαίρα 27/3
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Σιγκαπούρη 30/3
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γιοκοχάμα 25/4
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρ. Γκούμα 26/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρ. «Εντερπράιζ»
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	ε. Τερνέσι 30/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Σιγκαπούρη 26/4
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Μουδανιά 18/4
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λέ Χάβρη 1/4
ΖΙΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	ε. Λάγος 28/3
ΖΟΛΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Κόρπους Κρίστι 3054
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Χέυ Πόιντ 22/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	12660	προς Φιλανδία 14/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	69	51732	ε. Σιγκαπούρη 21/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	72	9986	πρ. Μήλο 5/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	78	16685	μετ. «John. M»
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	73	69904	α. Μπρεμερχάβεν 17/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	64	26174	α. Μάντρε ντε Ντέους 14/3
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	68	44863	α. Σκάπα Φλόου 2/5
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	62	3749	στην 'Ελευσίνα
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	77	14584	α. Άαλμποργκ 25/3
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	82	24000	α. Κασίμα 23/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	84	28100	ε. Μπάχια Μπλάνκα 27/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	76	51546	προς Ρουμανία 30/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	87	12963	πρ. Μπελαγκουάν 27/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	75	64739	επωλήθη άλλοδαπούς
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	71	6631	πρ. Έκουαδόρ 26/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	68	14569	πρ. «Janice L.»
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	72	9964	πρ. «Arkas»
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	83	20960	πρ. Τζέμα 20/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	67	14569	πρ. «Evy L.»
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	68	16227	ε. Βομβάη 18/3
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	85	34400	ε. Λισσαβώνα 20/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	77	19166	μετ. «Néotaw» (κ.)
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	69	11110	πρ. Άλεξάνδρεια 25/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	22075	ε. Άλεξάνδρεια 25/4
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	18610	επωλήθη άλλοδαπούς
ΖΟΛΑΞΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	82	30041	α. Ν. 'Ορλέαν 18/4 *
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Marabu» (κ.7)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Σάντο Τόμας ντε Καστ. 13/3
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρ. Κωατζακόσλοκ 15/4
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	πρ. Πόρτο Καμπέλο 22/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρ. Σετσουμπά 23/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Χάμιλτον 27/4

ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.	85	17879
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	12963
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΔΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ Π.	73	36330
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	76	11049
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287

πρός Γιοκοχάμα 26/4		
πρός Βουλγαρία 19/4		
ε. Λουσιόνα 4/4		
ε. Καζαμπλάνκα 27/4		
δ. Κωνσταντινούπολη 12/4		
ε. Αλεξάνδρεια 15/4		
στο Ούμ Κουάρα		
ε. Οριστόν 22/4		
πρός Σάν Αντόνιο 20/4		
ε. Σιγκαπούρη 22/4		
στον Πειραιά 3/0/4		
επιβλήθη Έλληνες		
πρός Άλγερια 16/4		
πρός Χάρ Φακόν 23/4		
α. Γιβραλτάρ 29/3		
στο Λάγος 22/4		
πρός Σουέζ 13/3		
πρός Τερτζάστ 29/4		
μετ. «Arcadia» (Μπ.Ι.Χ.)		
πρός Ν. Αμερική 24/4		
ε. Σάντος 26/4		
πρός Όδησσό 5/4		
α. Λοριέντ 16/4		
πρός Θεσσαλονίκη 20/4		
πρός Χάλλ 23/4		
πρό Γιβραλτάρ 17/4		

πρός Όνδουρας 15/4		
α. Βανκούβερ 14/4		
άρχει Πειραιά		
δ. Δρέπανον 11/4		
πρός Αυστραλία 16/4		
πρός Ιαπωνία 7/4		
ε. Χέυ Πόιντ 28/4		
προς Εύρωπη 16/3		
α. Πόντα ντρά Μαδεΐρα 10/4		
πρός Παρανάγουα 27/4		
μετ. «Amos» (π.)		
α. Σιγκαπούρη 22/4		
πρός Ν. Κορέα 20/4		
πρός Βαλπαράισο 26/4		
ε. Γιούρσορτ 26/4		
ε. Όξελσσοντ 19/4		
ε. Πειραιά 20/4		
ε. Ντουάλα 21/4		
πρός Ντουάλα 20/4		
πρός Ραβέννα 29/4		
πρός Σιγκαπούρη 13/4		
α. Άμβέρσα 17/4		
πρ. «Άλς Στρένγκ»		
α. Ρας Τανούρα 21/4		
ε. Νάπολη 29/4		
πρός Σουραμπάνγια 22/4		
α. Μασσαλία 29/4		
πρός Αύγουστα 26/4		
α. Βρέμη 27/4		
επισκευές Πειραιά 30/3		
α. Μόνγκσταντ 14/4		
πρός Σάντα Μάρτα 26/4		
πρός Βαλέτα 22/4		
ε. Ντάρμπαν 28/4		
επισκευές Πειραιά 26/4		
πρός Κεχτάουν 27/4		
ε. Σακάϊ 18/4		
α. Χιούστον 26/4		
πρός π. Ορινόκο 18/3		
α. Κόρπους Κρίσι 7/4		
πρός Μομπάσα 9/4		
πρός Χιούστον 27/4		
πρός Αγ. Θεόδωρους 22/4		
ε. Ναγκόγια 29/4		
πρός Τέξας 17/4		
α. Φουτζέιρα 1/5		
ναυπηγ. Ναγκασάκι		
πρός Μπορντώ 27/4		
ε. Πειραιά 15/4		
ε. Ν. Ορλεάνη 26/4		
α. Ν. Ορλεάνη 21/4		
πρός Κίνα 22/2		
άρχει Πειραιά		
πρός Φλάσσινγκ 30/4		
πρός Γάνδη 10/4		
πρός Ακαμπα 21/4		
πρός Ναοέτσου 21/4		
πρός Μόσκο 16/4		

ε. Πειραιά 25/4		
πρός Αλεξάνδρεια		
δ. Ντόβερ 8/4		
ε. Σιγκαπούρη 27/4		
πρός Μόντρεαλ 7/4		
πρός Εύρωπη 31/2/4		
α. Πειραιά 25/1		
ε. Ανάπολη 15/4		
πρός Γιβραλτάρ 13/4		
πρός Κουσίρ 5/4		
πρός Σουηδία 24/4		
στη Φορταλέζα		
πρός Λειψία 29/4		
πρός Μπ. Άλς 23/2		
πρός Πόρτ Αρθούρ 15/3		
πρός Γκαμπόν 8/4		
πρός Ρίτσαρτ 15/4		
πρός Κατάγοντες Μπαϊ 22/3		
δ. Παναμά 15/4		
ε. Πειραιά 18/3		
πρός Λάγος 3/3		
άρχει Βασίλειο 29/4		
πρός Όδησσό 28/4		
α. Οζάκα 25/4		
πρός Τάρα ντα 30/4		

ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2076
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΘΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	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 V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΑΚΑΪ 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 Μ.	64	5807
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	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 ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝΣ	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 ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
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
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΛΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΙΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ	71	15999
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Τ	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'Τ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Τ'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Τ'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 ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΠΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34006
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25221
ΜΠΡΙΤΣΙ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382

ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Κουβέϊτ 14/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρός Ρås Γκαρίμπ 23/3
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρός Βοστώνη 24/3
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός 'Ιντσόν 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	πρ. Κορονέι
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	επισκευές Σιγκαπούρη 19/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Κόρπους Κρίσι 1/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Καζαμπλάνκα 26/4
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Νοβόροσσκ 18/4
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Σερία 24/4
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. 'Οξελουσόν 30/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Γιάννου 1/5
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	πρ. «Liwo Venture»
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Λέ Χόρν 2/5
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός 'Ιμνίγχαμ 30/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Τομπρούκ 29/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρός Μεσόγειο 23/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Φάκλαντ 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός 'Οδησσό 20/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	επωλήθη
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	ε. 'Αμβούργο 28/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	στη Μανίλα 11/4
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Γκαίμπερ 12/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Χιούστον 12/4
ΝΙΚΥ	73	14667	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Ν. Κορέα 10/4
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Ν. Καλθονία 30/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Φιλαδέλφεια 22/4
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	πρός 'Ακαμπα 12/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός 'Οδησσό 13/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. 'Αλεξάνδρεια 5/4
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Πειραιά 20/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Σάφι 9/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Κάδιξ 6/4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Μοντεβιδέο 28/4
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρ. «Πάτρικ»
ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Τεργέστη 28/4
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Νάπολη 27/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Γκρεντζίλ 25/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Χοντίντα 1/4
ΝΤΟΡΑ (δ.)	72	2201	πρ. «Γκείλ»
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός 'Αν. Θεόδωρους 3/4
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	317	
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	1733	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	2425	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	πρός Βανκούβερ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	πρός 'Αμποτ Πόιντ 27/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	πρός Ν. Κορέα 13/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός 'Ιαπωνία 23/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρός Κρήτη 24/12
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΚΩ	86	35600	πρός Γκουαϊακούιλ 26/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ἀργεί Πειραιά
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	πρός Γιοκχόμα 23/4
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρός Γκρέιτ Λέικς 28/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	πρός Ρότερνταμ 29/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρός ΕΣΣΔ 6/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Σαβάννα 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	πρός Ν. 'Υόρκη 25/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Νητρούι 28/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	πρός Σίντι Κερρί 30/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Μπωμόν 21/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	πρ. «Fala Venture»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14344	πρός 'Αρακάου 27/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	47644	α. Ντακάρ 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρ. «Κόρμεν. Άλβα»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Π. Κομπέλλο 29/3
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	μεταφορές Βραζιλίας
ΟΞΕΑΝ ΕΣΠΡΕΣΣ	73	14212	
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	ε. 'Αμβούργο 29/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	υπέστητε σημ. Μπαχάμας
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός 'Ακαμπα 27/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	πρός 'Ακαμπα 24/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	μετ. «Iron Will» (π.)
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	πρός Σιγκαπούρη 23/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Φόρ 19/4
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Λισαβώνα 22/4
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Τάμπα 9/4
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Δουνκέρκη 26/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός 'Ιταλία 25/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Κασσιόγκ 25/3
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΔΙΚΗΣ	80	11961	δ. Ντόβερ 26/4
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ε. Γιοκαίτι 27/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Σιγκαπούρη 27/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	πρός Κάντλα 29/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τεργέστη 18/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρός Γάνδη 15/4
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Τενερίφη 28/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. 'Ιμνίγχαμ 26/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Δ. 'Αφρική 23/3
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Σιγκαπούρη 11/3
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	πρός 'Αγ. Θεόδωρους 15/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Σακάι 22/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	πρός Γαλλία 14/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Κούβα 22/4

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Μίνα Καμπούς 30/4
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Πειραιά 15/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Βαλπαράϊζο 19/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Βενετία 29/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586	ε. Πειραιά 27/4
ΠΕΛΦΑΛ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 27/4
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρός Σήρνες 22/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 11/4
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός 'Οδησσό 6/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 15/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	α. Χιούστον 17/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	31368	πρός 'Οδησσό 11/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Φιλαδέλφεια 12/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	75	13275	α. Πειραιά 29/4
ΠΙΣΤΙΣ	81	24021	ε. Βιζακαπατνάμ 11/4
	73	13631	πρός Τουρκία 26/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Πειραιά 25/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	πρός Θεσσαλονίκη 23/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Μπόννυ 23/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Γιβραλτάρ 15/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	πρός Βάλλεφφλιντ 12/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Πόντα ντό Ούμπο 29/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Βόλο 16/4
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Τζέντα 27/2
ΠΟΠΗ	71	5084	πρός 'Ακαμπα 23/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός 'Οζάκα 27/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	πρός Μπ. 'Αίρες 28/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕ Σ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	πρός Σάν Χουάν 21/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός 'Ιντσόν 28/3
ΠΡΟΣΠΑ'ΘΕΙΑ	70	9865	α. Νάπολη 21/4
ΠΡΟΣΠΕ ΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	πρός Φουτζέιρα 17/4
ΠΡΟΤΣ 'ΙΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Βόλο 23/4
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Πειραιά 27/4
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	πρός 'Ιαπωνία 23/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Αιγύπτο 14/4
ΡΑΜ' ΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' (δ.)	77	18325	πρός Πειραιά 28/4
ΡΑΜ' ΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 29/4
ΡΑΜ' ΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	πρός Φορκάντος 26/3
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	πρός Σάο Τομέ 2/3
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός 'Ελλάδα 18/4
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	πρός Κύπρο 4/3
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Μήλο 27/4
ΡΕΝΕΣ	70	11716	πρός 'Ακαγιούτα 19/4
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρός Σάνταβαλ 30/4
ΡΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ντούνκι Ράι 26/4
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	πρός Νταβάο 22/4
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Νταμμάμ 24/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Βραζιλία 11/4
ΡΟΛΟΝ	73	38611	πρός 'Αμβούργο 15/4
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	ε. Τακράντι 18/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός Ρότερνταμ 30/4
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	στό Π. Νουάρ 14/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Χιούστον 21/4
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Αιγύπτο 19/4
ΣΑ'Ι'Ν Π.	81	35522	πρός Γερμανία 18/4
ΣΑΙ'Ν ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 2/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	ε. 'Αγκόνα 23/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ύψωση κυπριακή
ΣΑΝΤΑΡΑ	75	1999	ε. Πειραιά 29/4
ΣΑΞΕΣΟ Ρ III	76	16993	πρός Νοβόροσσκ 15/4
ΣΑΠΠΟΡ 'Ο ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός Ρότερνταμ 19/4
ΣΑΠΠΟΡ Ν. ΟΥΙΝ	72	1583	πρός 'Ιταλία 20/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρός Κήλονγκ 26/4
ΣΑΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Πειραιά 13/3
ΣΑΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Σαβάννα 12/4
ΣΑΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	πρός Μέγαρο 19/4
ΣΑΡΦΟΣ	67	12228	ε. Τζέντα 6/4
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	α. Γιβραλτάρ 19/4
ΣΗ ΛΑΙΑΝ	71	9767	πρός Ναμίμπε 23/12/87
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥ' Τ	72	3018	ε. Ρουέν 23/4
ΣΗΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	17724	δ. Γιβραλτάρ 19/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός 'Ακαμπα 29/3
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	πρός Πειραιά 17/3
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Σάντος 21/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Χόγκ Κόγκ 23/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	πρός Λά Γκουαίρα 26/3
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	πρός Μπισσάου 29/3
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	πρός Κ-ομπε 28/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Φλάσσινγκ 26/4
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Θεσσαλονίκη 19/4
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Κόπερ 22/4
ΣΙΜΟΣ	66	10663	πρός Σαλβαντόρ 21/4
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	85	10511	πρός Ν. Καλθονία 26/4
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	πρός Τέλα 18/4
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	πρός Μουμύσα 13/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Νόρντερνχαμ 22/4
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Θεσσαλονίκη 19/4
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Μαυρίκιό 23/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	62	12847	πρός Σάρζα 14/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μπρανσμπουέλ 26/3
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρός Σιγκαπούρη 21/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Παρανάνγκουα 26/4
ΣΤΑΛΟ 2	68	22118	ε. Πειραιά 23/4
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Βανκούβερ 11/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Σέβεν 'Αϊλαντ 28/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. 'Ιντσόν 9/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Σά Λορένζο 28/4

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Άμαπαρέ 25/4 *	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σίγκαπούρη 4/9/87
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	επιπλήθη άλλοδαπούς	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Ρότερνταμ 16/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ I	83	17217	πρός Λένινγκραντ 27/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	στο Ντουμπάι 9/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ II	84	19049	πρός Ταπνία 25/4
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Φλάσσινγκ 9/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ III	84	19049	α. Νόρντεχαμ 29/3
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	πρός Τσιβάν 5/4	ΦΕΥ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	α. Ν. Γουέστμινστερ 21/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρός Χόγκ Κόγκ 7/4	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	πρός Βέντοπιλο 5/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 30/4	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός ΗΠΑ 20/3
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Φουτζέιρα 29/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός Ειρηνικό 6/4	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	δ. Παναμά 27/4
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	πρός Ν. Ύορκη 24/4	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Άλγερία 16/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Μπάγια Μπλάνκα 25/4	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Πειραιά 18/3
ΤΕΤ II (δ.)	62	1591	ε. Σουάνση 27/4	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	στη Ν. Ύορκη (άποθήκη)
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Άσντοντ 17/4
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275	δ. Παναμά 2/4	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σίγκαπούρη 25/4
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	προς Γκρέιτ Λέικς 14/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Ν. Κορέα 26/4
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Φιλαδέλφεια 19/4	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	πρός Ίταλία 13/4
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.7)	63	9143	α. Κόρπους Κρίστι 15/4	ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 27/4
ΤΖΩΝ Κ	78	15364	πρός Ν. Όρλεάνη 14/4	ΦΛΩΡΑ Κ	78	15364	ε. Σαβόνα 24/4
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Άβανα 5/2	ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Μπουκάναν 3/4	ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	72	2895	διαγράφεται
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Λός Άντζελες 19/3	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	ε. Πειραιά 28/3
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Πειραιά 27/4	ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	πρός Οδόσο 11/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (άποθήκη)	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	στην Πράια Λε 13/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	πρός Ρότερνταμ 20/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Τζουέμα Τέρμανλ 2/4
ΤΟΝΥ	62	6246	πρός Πειραιά 21/4	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Σάντος 20/4
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Ν. Όρλεάνη 8/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	μετ. «Εκτωρ»	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	στο Γκάλβεστον 12/3
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Τσιβάν 18/4	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	πρός Πόρτ Σάιτ 25/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Bulkonti»	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Βραζιλία 12/3
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Γκουαγιακούιλ 23/4	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Μπαχραϊν 23/4
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Σίγκαπούρη 23/4	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χουάγκου 7/4
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760	πρός Πειραιά 26/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Δ. Αφρική 28/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Φιλαδέλφεια 16/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κων/πολη 14/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπουσάν 1/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928	πρός Νοβοροσίσκ 15/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Π. Κέλαγκ 22/4	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	πρός Μπαντάρ Άμπας 10/1
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Άκαγιούτλα 5/4	ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	πρός Άκαμπα 17/4
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Μπράνσβικ 13/4	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Γκουαγιαμάς 15/4
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Ν. Όρλεάνη 22/4	ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	πρός Βαλπαράϊζο 21/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.7)	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άρχει Πειραιά
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ήράκλειον 27/4	ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ε. Κουβέιτ 18/4
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Πόρτ Σάιτ 6/4	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Μοντεβιδέο 11/3
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Κόλπο ΗΠΑ 2/3	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527	πρός Λός Πάλλιας 26/4
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Βανκούβερ 9/4
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάνη 22/4	ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Σίγκαπούρη 28/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Φλόριδα 11/4	ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Ν. Ύορκη 20/4
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περσικό 24/2	ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ρίο Γκράντε 14/4	ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	πρ. «Καρμενσίτα»
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Σίγκαπούρη 24/3	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Πουέρτο Όρντζα 29/3
				ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμή τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἐρχεῖται ἀπό:.....

Ἵπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναγική
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλαντίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = δόληθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνευφάλοτο στο ΜΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Γκέμπζε 10/5
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Σαβάννα 6/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 10/4
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντε Ντέους 23/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	έπωλήθη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Νταμμάμ 16/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Ντουμπάι 13/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	πρός 'Ακαγιούτλα 11/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός 'Ιορδανία 12/5
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Βομβάη 25/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. 'Ιτακούι 15/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 18/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρός Σιγκαπούρη 10/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Κόρπους Κρίστι 7/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Μανίλα 9/5
ΑΔΕΛΦΟ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρός Λός Πάμλας 14/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρ. «Γκούιντ Κάπταιν»
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρός Τζέντα 15/5
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Μπουργκάς 29/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ε. Σέτε 17/5
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Πανάμα 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Γιάννου 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	πρός Βατούμ 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρός Βοστώνη 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Κασσιούγκ 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός Καράτσι 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	πρός Γιβραλτάρ 7/5
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Πειραιά 11/5
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Πειραιά 12/5
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	πρός Χόγκ Κόγκ 13/54
ΑΙΔΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙΤ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Τουρκία 9/5
ΑΙΤ'ΛΣΑ	72	16235	στη Σύρο 10/5
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	στο Μπ. 'Αίρες 13/5
ΑΙΤ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός 'Αμβέρσα 4/5
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	δ. Ντόβερ 14/5
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΑΙΤ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Παρανάγουα 7/5
ΑΙΤ'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133	μετ. «Σταυρονίκος» ('Ονδ.)
ΛΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Φιλαδέλφεια 13/5
ΛΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	έπισκευές Πειραιά 14/5
ΑΙΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Ντότζες 18/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5894	ε. Νταμμάμ 30/4
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Χιούστον 1/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	μετ. «Ascot» (μ.)
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Πειραιά 17/5
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	α. Σαίντ Τζών 27/4
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	δ. Σκώ 3/5
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	μετ. «Ελλεσποντ Σπίριτι»
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χόρμουζ 16/4
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	δ. Σουέζ 22/4
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Κακογκάβα 14/5
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Τοίμπα 10/5
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Λός Πάμλας 13/5
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Ν. 'Υόρκη 11/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Ποζουόλι 15/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρός Κόλπο ΗΠΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Παλάου Μπακόμ 17/5
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	έπωλήθη
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Σάντος 2/5
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάντος 15/5
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Σάν Φραντσκο 14/5
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Β.Γ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Σκώ 16/5
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Ραβέννα 4/5
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρός Ροστόκ 9/5
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Τουμπάρσο 2/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Λός 'Αντζελες 30/4
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/4
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Νταλιάν 9/5
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Λός 'Αντζελες 16/5
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 11/5
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. Μπρισμπαίν 15/5
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	63	43253	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/5
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	82	25649	ε. Κάντλα 12/5
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περιοικού
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός ΗΠΑ 29/4
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	δ. Κωνίπολη 7/5
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρός Κωνσταντίνα 22/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Τεργέστη 18/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Χόγκ Κόγκ 30/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	ε. 'Αγ. Βικέντιο 12/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Βιλλανουέτα 28/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργεϊ Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	δ. Πανάμα 12/5
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρός Μπ. 'Αίρες 26/4
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Μογκαντίσου 19/4
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Σ. Τζών 22/4
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	πρός Ταρτούς 17/4
ΑΝΙΤΟ (φίλ.)	80	30507	α. Μορμουγκάο 17/5
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Κασσιούγκ 17/5
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 16/5
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρός 'Αλεξάνδρεια 12/5
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Κίνα 29/4
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρός Γιβραλτάρ 16/5
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Καϊμάν Μπαράκ 8/5
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	έπισκευές Πειραιά 20/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Πειραιά 24/4
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Κοκούρα 11/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Ρουέν 19/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Μόντρεαλ 12/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Κηλόγκ 27/4
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	δ. Πανάμα 12/5
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Κουάλα 'Ενός 25/5
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Λόκρεν 8/5
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	α. Χόγκ Κόγκ 15/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	α. 'Αμβέρσα 20/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Σέτε 11/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Γκρέϊτ Γιάρμουθ 12/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙ'ΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Ρότερνταμ 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	ε. Σουέζ 18/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Βίλα Κονστιτιούσον 6/5
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ραβέννα 13/5
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Ν. 'Αμερική 26/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Μπ. 'Αίρες 16/5
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	δ. Κωνίπολη 6/5
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρός Βραζιλία 29/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Π. Σαϊδ 30/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός 'Ιαπωνία 29/4
ΑΡΚΟΚΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χόρμουζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Λός 'Αντζελες 7/5
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	δ. Μπρούνομπουέλ 12/5
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Χοντίντα 30/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. 'Αμβέρσα 17/5
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρός Γιοκοχάμα 9/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Γκαλεϊτς 2354
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Γκρανάδα 14/5
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρός Κοτονό 5/5
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	α. Ντάρμπαϊν 14/5
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	δ. Πανάμα 17/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	πρός Κίνα 17/5
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Μάντρε ντε Ντέους 13/5
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Σιβαταβέσια 13/5
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Χάμιλτον 15/5
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ρουέν 17/5
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	δ. Σουέζ 18/5
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	79	23193	πρός Πειραιά 16/4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Βανκούβερ 27/4
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Βομβάη 8/5
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περιοικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	δ. Κωνίπολη 1/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	δ. Δαρδανέλλια 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	πρός Πόρτ Σουδάν 20/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	α. 'Αλεξάνδρεια 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	στην 'Αμβέρσα 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρός 'Οράν 9/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Ρεϊνιόν 11/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρός 'Αγκόλα 12/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Σαούβεντ 'Ανκοράτζ 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	δ. Σουέζ 14/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	πρός ΗΠΑ 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. 'Αμβέρσα 17/5
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρός Σιγκαπούρη 4/5
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	ε. Νταλιάν 21/4
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Μέλ 'Αϊλαντ 11/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Σάφι 7/5
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρός Ρουμανία 21/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ε. Πειραιά 17/4
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Χιούστον 3/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	ε. Σιγκαπούρη 15/5
ΑΧΦ ΝΤΗ (κ.)	72	15110	πρός Ρότερνταμ 7/5
ΒΑΙ'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Βηρυτό 9/5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	α. Μπρίντζι 10/5
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	πρό Μασάδου 20/4
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	ε. Νικόσια 6/5
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Βεγγάζη 15/4

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Τέξας Σίτυ 23/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ρας άλ Χάφι 9/4
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	επωλήθη "Ελληνες	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	προς Μεσόγειο 3054
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Μαρίνα ντ' Καράρα 16/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Νίκη Τέρμιναλ 4/5
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	προς Δ. Αφρική 14/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	προς Μαράκαιο 23/4	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Μόγκλα 16/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στον Περισκό	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Τενερίφη 17/5	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Φός 13/5
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Μπόχια Μπλάνκα 3/5
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Σαγκάη 12/5	ΕΛΜΠΟΡΑ (π.)	67	35030	επωλήθη διάλυση
ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Τάραντα 14/5	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	προς Ποχάγκ 10/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	επωλήθη	ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. Όρλεάνη 31/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	διάλυση Ταϊβάν	ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Χόγκ Κόγκ 15/5
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Σιγκαπούρη 23/4	ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Σάν Φραντζίσκο 15/5	ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	δ. Παναμά 17/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Γκόλβεστον 27/4	ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	προς Πάιτα 27/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Άκαμπα 14/5	ΕΜΠΡΟΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	α. Σαλίνα Κρούζ 4/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Ν. Όρλεάνη 12/5	ΕΜΠΡΟΣ (Μπχ.)	65	8187	ε. Λεμεσό 20/5
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1559	ε. Ρουόνκον 21/5	ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	προς Μπουσάν 25/4
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 13/4	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	α. Γιοκοχάμα 15/5
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	προς Σεπετίμπα 9/5	ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρ. «Ναβιγκέιτορ»
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Πειραιά 11/5	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαί 20/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Σαντάντερ 5/5	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 9/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	προς Άκαμπα 3/5	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	προς Τζακάρα 10/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Λισαβόνα 9/5	ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Ρας Τανούρα 12/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1559	α. Σαβόνα 4/5	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	στη Ν. Όρκη 21/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	α. Βανκούβερ 3/5	ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	α. Παράναγούρα 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	ε. Σιγκαπούρη 11/3	ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλ 12/5
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρ. «Marine Clipper»	ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Άνκονα 17/5
ΓΙΟΥΚΟΝ (π.)	81	1064	α. Νάντη 10/5	ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Βαλτιμόρη 6/5
ΓΙΟΥΝΑ'Ι'ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ				ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	α. Άμβέρσα 8/5
(δ.κ.)	69	13161	στο Χορμούζ 26/1	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Βομβάη 22/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Άμστερνταμ 11/5	ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	δ. Γιβραλτάρ 9/5
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	διάλυση Τσιταγκόγκ	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μπείρα 20/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Χιούστον 4/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Άιν Σούκνα 1/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Παναμά 3/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Ρότερνταμ 14/5
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Μανζανίλο 18/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μπριντλ 7/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. Όρλεάνη 4/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Όζακα 8/4
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Σιγκαπούρη 14/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Άλγερ 3/5
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.π.)	82	8096	α. Σιγκαπούρη 10/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Ιαπωνία 3/5
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΝΑ (δ.π.)	77	3999	μετ. «Gaz St. Denis	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Ιντσόν 1/5
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Ικόνιο 12/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	δ. Σουέζ 11/5
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣ (δ.π.)	82	4764	α. Θέουτα 4/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Άλγερ 26/4
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 3/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	δ. Ντόβερ 15/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2691	α. Σουέζ 19/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Άβονμαουθ 13/5
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Αύγουστα 13/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Σιγκαπούρη 16/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Χοντίντα 18/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρ. «Franks»
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΕΤ (δ.π.)	87	8903	δ. Σουέζ 20/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Π. Κουεζάλ 29/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Σουέζ 17/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Ρίο Γκράντε 12/5
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.)	68	81257	στη Μίνα Σάκρ 20/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Ρότερνταμ 13/5
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	προς Κύπρο 26/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Βερακρούζ 21/4
ΓΚΑΛΤΑ'Ι'ΝΤ.	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Κόλο ΗΠΑ 19/4
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	δ. Σουέζ 16/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Τζουμπάι 27/4
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Ρουέν 6/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Τσιότσια 15/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Άμβέρσα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Χάρ Φακάν 21/9/87
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Χιούστον 2/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Ν. Όρλεάνη 7/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Πειραιά 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	δ. Παναμά 14/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Πόρτ Σαίδ 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	13036	ε. Ταμπόκο 16/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Χόγκ Κόγκ 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	75	17355	α. Δουκνέκρη 2/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Χαλίφαζ 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ II. (κ.)	68	9417	προς Άλγερ 19/2	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Πόρτ Άλφρεντ 26/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Μπουενόβεντούρα 3054	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Χάμιλτον 11/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Άκαμπα 25/4
(π.)	79	13005	ε. Κόρπους Κρίστι 5/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Άλεξάνδρεια 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρλεάνη 8/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Χάλλ 20/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Χιούστον 21/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Σιγκάγκ 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 14/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Ντάρμπαϊν 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 14/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Τσιτσούγκ 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 25/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	δ. Σουέζ 19/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Κόλο ΗΠΑ 19/4
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ύψωσε σημ. Άγ. Βικεντίου	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	στη Βασώρα
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	α. Τενερίφη 5/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Τάραντα 15/5
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Καρταγένα 2/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Πόρτ Καρτίερ 8/5
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Ν. Όρλεάνη 12/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς Μασάν 12/3
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Λαττάκια 14/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Ντουαρνέζ Μπαί 4/5
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Κόμπε 16/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Πειραιά 14/5
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Καρισάμ 8/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Σαβόνα 19/5
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	προς Άλεξάνδρεια 13/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Ταρραγκόνα 13/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Κίνα 24/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Τζέμπελ Ντάνα 16/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	προς Φουτζέιρα 28/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ				ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
(δ.κ.)	73	2219	α. Πόρτ Άρθουρ 3/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ				ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799	α. Σιγκαπούρη 7/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τζουμπάι 27/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Φός 18/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Μίλφροντ Χάβεν 19/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ρας Τανούρα 14/3	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Φός 14/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	ε. Χουάγκου 3/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	ε. Χουάγκου 3/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Παναμά 12/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Γκάνδη 18/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Βομβάη 10/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΑΜΩΝ	74	20712	δ. Σουέζ 16/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	α. Λός Πάλας 17/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Βενετία 13/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Μπιλμπαο 11/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	προς Τζακάρα 9/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Σουέζ 18/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΙΡΗΝΗ Λ.Β. (δ.π.)	76	4993	στον Πειραιά 5/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11089	α. Λομέ 28/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Γιοκοχάμα 2/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	ε. Γένοβα 17/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Βρέστη 18/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	δ. Παναμά 7/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Τσίμα 12/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Βενετία 19/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	στον Πειραιά 18/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	α. Ρότερνταμ 15/5	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344		ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000		ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965		ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)</							

ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	πρός Μπαγκκόκ 27/4
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρ. «Ατλάντι Κίγκ»
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Βαλπαράιζο 13/5
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρ. «Seiyei Maru»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Ντεμερρά 9/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Γιβραλτάρ 14/5 *
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Γιβραλτάρ 16/5 *
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Αμβούργο 3/5
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	δ. Σουέζ 13/5
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	α. Μανφεντόνια 4/5
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Σαγκάη 23/4
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	πρός Έλαινικ 1/5
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	ε. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Μπαχραϊν 19/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρ. «Mercator»
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Άγαθίρ 26/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Βενετία 17/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Σουέζ 10/5
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Κακούτα 20/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιούστον 16/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	πρός Πάιτα 19/4
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Νάντιν 14/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Αμβέρσα 13/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρ. «Pola»
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	α. Ρότερνταμ 18/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	α. Γένοβα 13/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρός Πόρτ Σουδάν 29/4
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Βανκούβερ 16/5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρ. «Larouco»
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/5
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Σιμπενίκ 15/5
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Κιούγκ 18/5/87
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	πρός Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Μπρισμπαϊν 16/5
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Νικόσορα 11/5
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	ε. Φόρ 19/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Τζέντα 7/5
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	μετ. «Σμύρνα» (κ.)
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντάρμπαν 15/5
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	πρός Κηλαγκ 11/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρός Γιάνμπου 27/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρός Κούβα 17/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Ντουμπάι 15/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	δ. Παναμά 11/5
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	μετ. «Νατάσσα II»
ΚΟΥΡΥ	77	33509	ξένα συμφέροντα
ΚΟΥΡΥΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Γκουγιακούϊλ 12/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Σεμάγκα Μπαϊ 6/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπλάφ 16/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νατιέρ 16/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	πρ. «Shoho Maru No. 2»
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Καμπέλλ Ρίβερ 16/5
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	δ. Κων/πολη 5/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Αμβούργο 18/5
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Μπορντά 18/5
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Βρέμη 9/5
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Πειραιά 18/5
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Ζίρκου Άιλαντ 16/5
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	πρός Λιβύη 20/4
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	μετ. «Πέλαγος» (κ.)
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Μονφαλκόνια 12/5
ΚΥΡΝΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	41922	ολική απώλεια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Όχαβαβεν 17/5
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Γένοβα 27/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Αμβέρσα 21/5
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Γιούροπορτ 19/5
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	ξένα συμφέροντα
ΛΑΙΔΛΑ'Υ (κ.)	76	12166	ε. Μανδράς 5/5
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	πρός Βενεζουέλα 23/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Λουάντα 9/4
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	ε. Λας Πάλμας 18/5
ΛΑΚΥ ΡΟΥΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Ρεσιό 12/5
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Φιλαδέλφεια 7/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	α. Χιούστον 7/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Γλασκώβη 4/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	στο Σάντος 29/4
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Γιβραλτάρ 16/5
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	στο Χορμούζ 29/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	α. Θάντερ Μπαϊ 4/5
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	πρός Ταμπίκο 15/4
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Μαπούτο 30/5
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	α. Ρίο Ίανέιρο 15/5
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Λάγος 28/3
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	πρ. «Avalda»
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 20/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Βανκούβερ 29/4
ΛΕΑΝΔΡΟΣ (κ.)	81	30644	μετ. «Astramaris» (κ.)
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Σαβόνα 19/5
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	α. Κπέμπε 4/5
ΛΕΙΣΟΕΣ (μ.)	63	10617	ε. Άλεξάνδρεια 7/5
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Μπαντάρ Άμπας 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Βραζιλία 22/4
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Εικγκύκ 3/5
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΛΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σάν Λορέντζο 14/5
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Ίμμιγκχαμ 10/5
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Φρεντερίστια 9/5
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 8/5
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Βενετία 18/5
ΛΕΟΝ (κ.)	73	15382	ε. Σιγκαπούρη 6/5
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	μετ. «Sea Mother» (μ.)
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Αύγουστα 13/5

ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	76	160420	
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096	
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	
ΜΙΣΤΡΑΛΟΝ (κ.)	68	31507	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	
ΜΟΝΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	
ΜΠΕΛΛΑΓΚΑΛΦ	68	9441	
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541	
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΥΝ (κ.)	71	13867	
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413	
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	
ΝΑ'Ι'ΓΑ (κ.)	70	9069	
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	
ΝΕΟΣΣ (κ.)	72	60414	
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	

πρός Λιβύη 22/4
ε. Κακούτα 9/5
πρός Μανίλα 26/4
ε. Λίβερπουλ 20/5
μετ. «Λόρντ Βενκόντα» (π.)
ε. Πειραιά 15/5
πρός Μονρόβια 18/4
α. Ν. Όρλεάνη 11/5
πρός Δακάρ 8/5
α. Ρας Τανούρα 21/4
α. Φιλαδέλφεια 16/5
α. Γκάνδη 16/5
α. Ντάρμπαν 18/3
πρός Λιβύη 29/4
πρός Τρίπολη 14/4
δ. Γιβραλτάρ 2/5
επωλήθη άλλοδαπούς
πρ. Μαρινά Κ.
ύψωση σημ. Άγ. Βικέντιου
ε. Γκουγιακούϊλ 9/5
πρός Άγκρα ντιός Ρέις 29/54
α. Χοντίντα 30/54
μετ. ΜΕΞ ('Ονδ.)
ε. Αμβούργο 17/5
α. Βαλπαράιζο 10/5
α. Ν. Όρλεάνη 12/5
μεταφορές Περισκο
δ. Σουέζ 13/5
μετ. «Star» ('Ονδ.)
επωλήθη άλλοδαπούς
ε. Πειραιά 17/5
πρός Άργεντινή 4/5
α. Χουάγκου 7/5
πρός Κορέα 18/3
α. Φιλαδέλφεια 13/5
πρός Δ. Αφρική 13/4
α. Πειραιά 15/5
μετ. Κέλλα (κ.7)
α. Σιγκαπούρη 3/5
πο. «Miong Fort»
δ. Κωνσταντή 2/5
ε. Βουβή 11/4
πρός Μπαγκόγκ 1/5
πρός Κούβα 23/4
α. Μπ. Άιρες 10/5
α. Πειραιά 9/5
πρός Δ. Αφρική 12/4
πρός Αυστραλία 17/4
α. Μπαχραϊν 1/5
ε. Ραβέννα 11/5
στό Χορμουζ (ἀποθήκη)
α. Ρότερνταμ 5/5
ε. Πειραιά 9/5
α. Χιρόστον 8/5
πρός Νιγηρία 8/4
ε. Σάντος 7/5
ε. Θόαντ Μπας 2/5
ε. Σαλβαντόρ 1/5
α. Τσίμα 8/5
α. Χιούστον 10/5
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Ν. Όρλεάνη

α. Λός Άντζελες 1/5
πρός Άλγέρι 26/4
α. Τσίμα 27/4
α. Ν. Όρλεάνη 27/4
πρός Μπουσάν 22/4
πρός Μεξικό 16/4
πρός Περισκό 3/7/87
ε. Ρίο Άνδριό 15/5
δ. Παναμά 20/54
ε. Άντισόν 29/54
ε. Ιντερπούκ 21/5
μεταφορές Ίνδονησίας
ε. Καέν 10/5
ε. Γενοβα 12/5
ε. Μπέλλιγκχαμ 14/5
στη Σεμάγκα (ἀποθήκη)
α. Τάμα 15/4
μετ. «Nicola» (λ.7)
α. Σουέζ 19/5
άρχει Άστακό
α. Πειραιά 26/1
δ. Σκώ 15/5
ε. Πειραιά 15/5
ε. Άλεξάνδρεια 5/5
α. Σιγκαπούρη 11/5
ε. Μοντρέ 6/5
α. Φιλαδέλφεια 14/5
ε. Ζέλε 10/5
πρός Μίζουσίμα 10/54
δ. Σκώ 18/5
πρό Ταϊταγκόγκ 4/5
στό Μπουσιέρ
α. Χιούστον 28/4
ε. Αύγουστα 14/5
α. Λός Άντζελες 10/5
α. Βερμούδα 15/5 *

πρός Ίαπωνία 27/4
ε. Βηρούτ 6/5
δ. Παναμά 17/5
α. Ρότερνταμ 21/5
ε. Μπιζέρτα 6/5
ε. Βουβή 1/5
α. Φιομυιτσίνιο 16/5
ε. Ίντεργκορντον 15/5
πρός Τάραντα 16/5
πρός Κωνσταντή 27/4
δ. Γιβραλτάρ 15/5
α. Λός Πάμας 9/5
διόλυση Κίνα

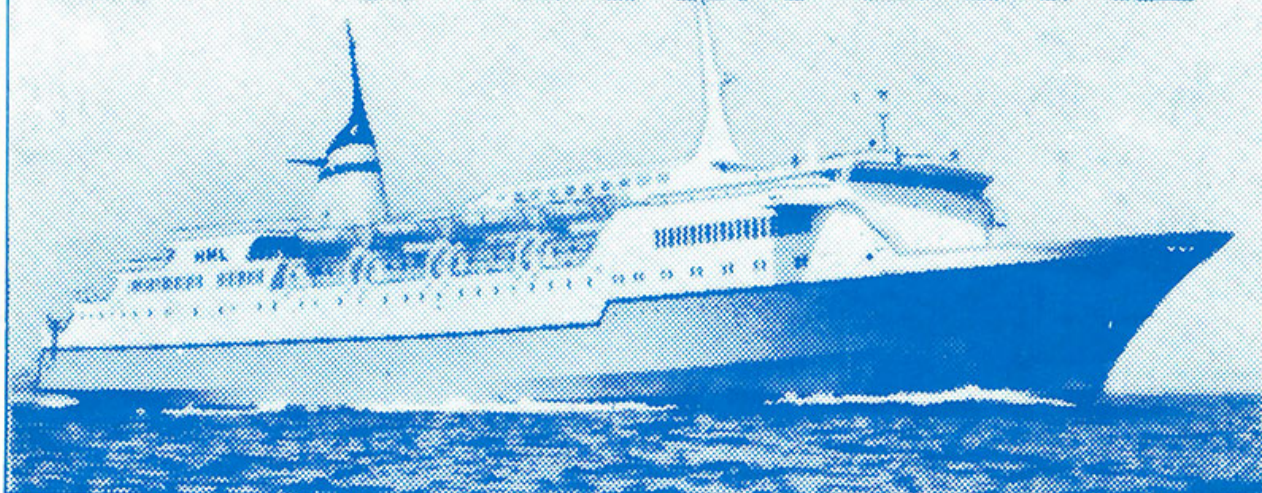
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	στή Σιγκαπούρη 29/3	ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/5
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	ε. Μπελαγούαν 23/3	ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	δ. Παναμά 4/5
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Καμαρό 30/4	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	πρός Ντάο Άιλαντ 16/4
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	δ. Παναμά 28/4	ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	ε. Γιβραλτάρ 20/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	ε. Άγκρα ντός ρέις 3/5	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στή Φουτζέιρα 30/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	α. Λάρνακα 19/5	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	επιβλήθη Άνω Άνατολή
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	πρός Άλγερία 11/3	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Σάντος 22/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (Π.)	86	24843	πρός Ροστόκ 16/4	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Λός Πάλας 18/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	πρός Κωνσταντίνα 24/4	ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	ε. Άμβέρσα 21/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (Π.)	69	5997	πρός Ν. Όρλεάνη 4/5	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΡΑ (μ.)	72	57102	πρός Ίταλία 4/5
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 15/5	ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΝΙΚΟΣ Α. (Π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6/87	ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	σόν Πειραιά
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισκοίου	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	στή Σύρο 5/6
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	πρός Ταϊλάνδη 27/4	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	ε. Φουτζέιρα 30/5/87
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στή Σιγκαπούρη 29/4	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Λιανουογκάγκ 27/4
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Μ (κ.)	70	9907	μετ. Γουίτλεν Μπαϊν (κ.)	ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Σάντος 10/5
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Ίρνν 30/3	ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ταρρακόντα 10/5
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Μπαχαρίν 19/5	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρός Τής 18/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρός Γιβραλτάρ 9/4	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Σάν Λορέντζο 10/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Δεμερρά 26/4	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Ντάρμπαν 16/5
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Γιβραλτάρ 17/5	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	δ. Σουέζ 19/5
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (Π.)	65	16405	ε. Άγκονα 16/5	ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Βανκούβερ 4/5
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	πρός Σαταχίτ 11/1	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (Π.)	79	16432	δ. Π. Σαϊδ 17/5	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Γιβραλτάρ 2/5
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	ΠΡΙΑΜΟΣ	77	15285	ε. Πόρτ Καμπέλλο 28/4
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Βαλιμόρη 12/5	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	87	25000	ε. Τζέντα 5/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	67	40675	α. Φός 10/5
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Νοβοροσία 24/4	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	68	10339	πρός Βεγγάζη 22/3
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10722	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Ίανέιρο 13/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (Π.)	66	2969	ε. Κακινάτα 16/5
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Μανούς 6/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	83	26996	α. Ν. Ύορκ 15/5
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Άλεξάνδρεια 1/5	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	76	11768	πρός Μανίλα 26/4
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Νόρντεχαμ 19/5	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Λειζόες 4/5
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	πρός Τομπρούκ 22/4	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	87	25000	ε. Τζέντα 26/4
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	επιβλήθη άλλοδαπούς	ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	71	9481	α. Άμβέρσα 18/5
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ήστ Λόντον 29/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	70	16146	πρός Σάφι 20/4
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Ν. Χάβεν 10/5	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	73	11383	πρός Μομπάσσα 22/4
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	στό Τζέμπελ Άλι 9/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Π.)	68	18525	πρ. «Mount Othrys»
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Γενόβα 13/5	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Πόρτ Σαϊδ 18/5	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	πρ. «Nikei Central»
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μπαγκνολί 16/5	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701	πρός Άλγερία 7/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (Π.)	75	138037	α. Σάλλουμ Βόε 18/5	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	δ. Παναμά 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΤ (Π.)	85	17879	δ. Γιβραλτάρ 13/5	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (Π.)	74	5071	ε. Ν. Ύορκ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Χορμούζ 6/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	στό Λάγος 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τερμινάλ 5/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Σουέζ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Ρότερνταμ 2/5	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	ε. Ρίγα 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Τής 8/5	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	πρός Άλγερία 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φός 12/5	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	μετ. «Αντιφαλ Γκάβελ (Π.7)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (Π.)	77	15844	πρός Ύεμένη 1/5	ΠΥΘΕΥΣ (Π.)	63	22181	α. Σολβατόρ 17/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (Π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΦΟΝΤΥ II (κ.)	73	9059	πρός Κρίπι 18/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	μετ. «Ντομπρά Στάρ» (Π.7)
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	ε. Ν. Όρλεάνη 2/5	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΣ (δ.Κεϋ)	67	2838	πρός Φώκλαντς 1/4
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Χόγκ Κόγκ 2/5	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (Π.)	60	4820	μετ. «Margot»
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	στή Φουτζέιρα 22/5	ΡΗΝΙΟ (κ.)	78	11208	πρός Λάος 7/5
ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Λά Σπέζια 22/4	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρός Λά Γκουέρα 22/4
ΟΝΥΣ (Π.)	76	17959	πρός Γκοκχάμα 18/4	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Πειραιά 15/5
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	73	18958	ε. Σιγκαπούρη 4/5	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (Π.)	64	7995	α. Παρναγόντα 11/5
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στό Βίγκο 19/5	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Σκίκντα 1/5	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	πρός Σιγκαπούρη 16/5
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φ.Λ.)	76	11477	πρός Εύρώπη 28/4	ΡΙΖΑΛ (Π.)	77	39562	ε. Τσιταγκόνκ 16/5
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 27/4	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Τζέμπελ Άλι 12/5
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Μόντρεαλ 27/4	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	πρός Γκιζέντ 1/5
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Λειζόες 18/5	ΡΟΔΟΧΗ (δ.Π.)	71	1/805	α. Αϊν Σούκνα 21/4
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Ντάρμπαν 22/4	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Μαρίνα ντί Καράρα 17/5
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στήν Άκρμα (αποθήκη)	ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	μετ. «Pieros II» (Ον)
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	πρός Μπελαγούαν 20/4	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Μόντρεαλ 7/5
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	επιβλήθη άλλοδαπούς	ΡΟΥΖ ΝΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (αποθήκη)	ΡΟΥΖ ΤΟΟΥΝ (Π.)	64	4824	στή Τζέντα (αποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός Τακομάτσου 7/4	ΡΟΥΜΠΙΝ II (Π.)	71	2932	α. Λός Άντζελες 8/5
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (Π.)	69	1582	πρός Κιούγια 8/5/87	ΡΟΥΜΠΙΝ I. (Π.)	73	22626	πρός Βενεζουέλα 29/3
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΦΡΟΥ (δ.)	84	38259	δ. Γιβραλτάρ 4/5	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Πειραιά 11/5
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.Π.)	72	55878	επιβλήθη Έλληνες	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Άμβέρσα 18/5
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Π.)	74	9712	α. Σιγκαπούρη 19/5	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	α. Δουνκέρκη 19/5
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	α. Νάπολη 11/3	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Φός 18/5
ΠΑΜΙΤ (Π.)	78	45330	στό Χορμούζ	ΣΑΙ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	α. Μαλάγα 13/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	ε. Τσιότζια 14/5	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Άνναμπα 27/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Σουίνουσκ 12/5	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Οριστάνο 9/5
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Κούβα 8/4	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός Μομπάσσα 19/4
ΠΑΝΘΗΡ (Π.)	82	35380	ε. Τζουμπάι 17/4	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Τριχομάλη 10/5
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	πρός Σεπέτιμα 22/4	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Άμβέρσα 18/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	69	9982	α. Άσσάμπ 19/4	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. Δουνκέρκη 19/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Λουάντα 14/4	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	πρός Άνναμπα 27/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Ντάρμπαν 8/5	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	ε. Οριστάνο 9/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	Δ. Π. Σαϊδ 11/5	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	78	2144	πρός Μομπάσσα 19/4
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Μανίλα 27/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (Π.)	72	11506	α. Τριχομάλη 10/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639	δ. Σκώ 8/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Π.)	75	29068	α. Άμβέρσα 18/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Μόντρεαλ 18/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Π.)	72	11506	ε. Μορντνί 14/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	πρός Γιβραλτάρ 30/4	ΣΑΝ II (Π.)	75	14523	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	πρός Λουάντα 30/3	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Σιγκαπούρη 1/5	ΣΑΝΑΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	ε. Μορμουγκό 14/5
ΠΑΡΟΣ (δ.Π.)	69	1971	α. Πειραιά 13/5	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Ρουέν 3/5
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Κουίνχουαγκτάο 29/4	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	δ. Σουέζ 14/5
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΣ	77	20822	α. Κουίνχουαγκτάο 29/4	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	α. Καζαμπλάνκα 4/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Δομιάτα 15/5	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	πρός Βάρρι 29/4
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	διαγράφεται	ΣΑΝΤΕΡΑΛΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Κοτονού 12/5
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοίου	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Ν. Ύορκ 15/5
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βενετία 9/5	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	πρός Τσιβάν 14/4
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Βασσιλικό Κόλπο 13/5	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	α. Λάγος 14/4
ΠΑΤΜΑΝ	69	56893	πρός Βραζιλία 1/5	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	δ. Μομπίλ 15/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (Π.)	84	17879	ε. Θάντερ Μπαϊν 7/5	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	δ. Σουέζ 14/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Χιμπί 13/5	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.)	71	8349	α. Ν. Ύορκ 16/5
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Πειραιά 6/5	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Τζέντα 24/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρός Γάνδη 1/5	ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μπαβονγκάρ 23/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 15/3	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	πρ. «August Moon»
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Σιγκαπούρη 18/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	πρ. «Novstar»
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Πόρτ Σαϊδ 17/5	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	πρ. «Novsun»
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Ντάουλα 5/5	ΣΕΙΡΗΝΑ (Π.)	77	16267	ε. Σιλακάπ 2/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	στό Άσσάμπ 4/5	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Ν. Γουεστμινστερ 16/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Όδησσό 3/5	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Γκάλβεστον 1/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	δ. Ντόβερ 20/5	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.Π.)	76	19016	ε. Σέτε 19/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	16205	ε. Τσεμενούς 12/5	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.Π.)	75	51898	πρός Σουέιμα 28/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	πρός Μαπούτο 1/5	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (Π.)	79	14889	α. Τσιταγκόνκ 16/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάντος 11/5	ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077	στό Ντάρμπαν 29/4
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	στή Σιγκαπούρη 10/5	ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡ	69	43456	πρός ΗΠΑ 13/5
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Τζέντα 26/3	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	ε. Μανίλα 28/4
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Καϊν 19/5	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	α. Φουτζέιρα 21/4

ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Λάς Πάλμας 1355
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κων/πολη 9/5
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Λάγος 16/4
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Πόρτο Καμπέλλο 1554
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	πρ. «Ocean Venus»
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Σέτε 16/5
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. 'Αμβέρσα 18/5
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	δ. Γιβραλτάρ 19/4
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. 'Αμβούργο 21/5
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Γκουαγιαμάλ 4/4
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	δ. Κων/πολη 6/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	στό 'Ασόμπ 28/4
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. 'Αστόν 24/4
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963	ε. Γδύνια 17/5
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρουέν 3/5
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό 'Ασόμπ
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	μετ. «Σημόναρκ» (μ)
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Χιούστον 5/5
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	ε. Βαλτιμόρη 13/5
ΣΗΜΙΟΥΣΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κόμω Μπαϊ 1/5
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Ροζάριο 16/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Πρανάγουα 29/4
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Σάν Λορέντζο 1655
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Γιούρπουρι 17/5
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. 'Ααρχους 6/5
ΣΗΝΤΠΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	δ. Σκώ 9/5
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 12/1
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. 'Ομσάγ 7/5
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Δεμεράρα 10/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Ραβέννα 9/5
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Κόρπους Κρίστι 31/3
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	α. 'Αμβέρσα 8/5
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τεργέστη 16/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σάν Λορέντζο 3/5
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Μόντρεαλ 10/5
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	πρός Πειραιά 6/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Λαττία 4/3
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/4
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Νοβοροσίσκ 29/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Σάντος 13/5
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Λοριέτ 18/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 30/1
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	επωλήθη 'Ελληνες
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	επωλήθη Κίνα
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	δ. Σουέζ 17/5
ΣΙΛΒΕΡ ΒΙΚΤΟΥΡ (Μπχ.)	75	20879	πρ. «Celerina»
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. 'Εσμεράλντας 12/4
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. 'Αμβέρσα 19/5
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΕΣΣ (Μπχ.)	75	20797	πρ. «Dianolezza»
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Βρέμη 17/5
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Λάγος 17/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Ραβέννα 7/5
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Μανίλα 20/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	δ. Παναμά 10/5
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	δ. Παναμά 17/3
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Κουσίρο 2354
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Θεσσαλονίκη 13/4
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Ταϊβάν 23/4
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σάν Φραντζίσκο 27/4
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρ. «Civina»
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρός Γιβραλτάρ 26/4
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Ρίο Γκράντε 15/5
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Θεούτα 13/3
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στόν Πειραιά 24/3
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δ. 'Αφρική 22/4
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	στό 'Ασόμπ 12/4
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Γκάνδη 11/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Σκώ 16/5
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χ'ρ Φακάν 27/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Τορρέβιεγα 11/5
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Λάρνακα 16/5
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ρίο Γκράντε 8/5
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός 'Ινδονησία 24/4
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Μπάχια Μπλόνα 9/5
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Βραζιλία 22/4
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ 25/9/87
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	πρός Φώκλαντς 31/3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Ντόβερ 20/5
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	α. Κουίνχουαγκντ 5/5
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στόν Περσικό
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	70	15265	α. Πενάγκ 28/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Μπουσάν 4/5
ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	11171	α. Τζέμπελ Ντάν 11/5
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρός Περού 27/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Ρουέν 14/5
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Χιούστον 26/4
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Βανκούβερ 26/4
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Βανκούβερ 28/4
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρός 'Ανναμπα 27/4
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Μόντρεαλ 10/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Λός 'Αντζελες 12/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	πρός ΗΠΑ 26/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρ. «Κάπταιν Στέφανος»
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	πρός Λά Γκούερα 30/4
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Ντάρμπαϊν 28/4
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Σιγκαπούρη 18/4
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Λός 'Αντζελες 8/5
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋλ.)	69	8812	ε. Βαλλέττα 14/5
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Ρουέν 16/5
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Λέ Χάβρη 12/5
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Φέλιξτου 22/5
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Πόρτο Σουδάν 2254
ΤΤΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	α. Κόμπε 2/5

ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός 'Αλγέρι 5/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Σπλίτι 10/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Νταμάρ 3054
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	α. Ρελινόν 14/5
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	δ. Σουέζ 5/5
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Κασσιούγκ 18/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κολόμπο 10/5
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Βιτόρια 30/4
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	μετ. «Saint Andreas» (κ.7)
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	δ. Π. Σαϊδ 17/5
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082	α. 'Αμβέρσα 13/5
ΤΟΕΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	δ. Σουέζ 3/5
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Λός Πάλμας 14/5
ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	ε. Βαλτιμόρη 11/5
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	δ. Παναμά 26/4
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	α. Βρέμη 24/4
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρ. «Bonito»
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. 'Ιλολο 29/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Φάλμουθ Μπαϊ 14/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Κόρπους Κρίστι 2054
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 2852
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρός Ντάρμπαϊν 29/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Σαλβαδόρ 2854
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	στόν Ντουμπάϊ 3/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/5
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Ντάρμπαϊν 9/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	ε. Πειραιά 11/4
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Σκώ 18/5
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Βενετία 4/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 3/5
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	επωλήθη 'Ελληνες
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρ. «Singa Willirder»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Σάντα Μάρτα 28/4
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	α. Κακούτα 1/5
ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	ε. Γκέρλιντον 5/5
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Βομβάη 20/5
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρ. «Celtic Sea»
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	δ. Σουέζ 2/5
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	ε. Σμύρνη 13/5
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Φλόσσαγκ 6/5
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Λεμεσό 7/5
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	δ. Παναμά 15/5
ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός 'Αλεξάνδρεια 27/4
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	ε. Γιαντάι 27/8/87
ΦΙΛΙΑ	71	7201	άρχει Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Νόρτφορτ 14/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΝ (δ.κ.7.)	67	54322	ε. Πειραιά 15/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ντάρμπαϊν 27/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Θεσσαλονίκη 19/4
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Νάπολη 9/5
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Γέλα 7/5
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Πειραιά 7/4
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάγια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Χάμπτον 10/5
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Παναμά 3054
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Πειραιά 14/5
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	δ. Π. Σαϊδ 18/5
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Χιούστον 5/5
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	πρός Καβάλλα 2/5
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 18/3
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκάγκ 30/7
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	πρός 'Αλβέρ 30/4
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρ. «Atlantic Wing»
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Ντάρμπαϊν 3/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρός Ρίο Γκράντε 9/4
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.)	75	8332	πρός Μπόταν Μπαϊ 28/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	δ. Παναμά 15/5
ΦΡΑΤΕΖΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Σέτε 18/5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077	α. Πειραιά 16/5
ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)	63	26759	ε. Ρίο 'Ιανέριο 5/5
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	πρός 'Ιταλία 19/4
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Μοντεβιδέο 11/5
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	στη Χονολουλού 12/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 6/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρός Μπουσάν 26/4
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Λομέ 9/5
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Ματσουγιάμα 1/4
ΦΡΙΟ ΜΕΙΚΟ (π.)	68	5537	πρός Νουαντζίμπου 28/4
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	μετ. «Frio Bahia» (κ.7)
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Σάντος 9/5
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. Ρίο Γκράντε 1/5
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Πόρτ Κέλαγκ 17/4
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Λός 'Αντζελες 11/5
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στη Φουτζέιρα 11/5
ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)	72	13689	α. Γένεβα 14/5
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Μονφαλκόνε 4/5
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Ρινιέκα 18/5
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Ρουέν 18/5
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (π.)	76	30000	α. Τάραντα 5/5
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	στον Πειραιά 21/5
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Τενερίφ 9/5
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Αιγυπτία 15/5
ΧΑΡΜΟΝΥ 1. (π.)	71	8825	δ. Κιουβίλη 6/5
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ντάρμπαϊν 11/5
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρ. «Φιγκρόρ»
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Γέλα 5/5
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	πρ. «Túsh»
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	πρ. «Επίδα»
ΧΟΜΠΙΤ (π.)	71	15922	α. Ταλκαχουάν 15/4
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Μπριτόν 15/5
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	ε. Κομά Μπαϊ 9/5
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	πρ. «Santa Maria»
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Πειραιά 17/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Γιοκοχάμα 13/5
ΧΟΚ (κ.)	74	19451	πρ. «Δάφνη»
ΨΑΦΙ (κ)	54	1596	διαγράφεται
ΦΩΡΟΝ (Μ.)	72	17674	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 9/4

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

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

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

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