

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1986
Αρ. Φύλλου 1221/980

55
XPONIA
1931-1986

NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

Θ. 1221/980
ΠΙΛΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

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

YOU CAN RELY ON:



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

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035



Securing Ship Lines.

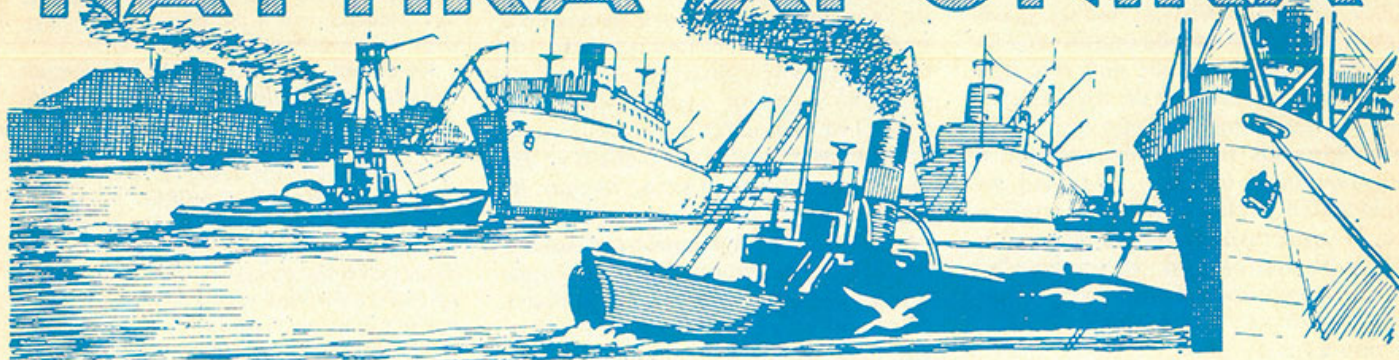
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1221/980

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Νά ανακληθεί ή ύπουργική απόφαση

Η άπρσδδδκτη απόφαση του 'Υπουργού κ. Στάθη 'Αλεξανδρή γιά τήν αύξηση τών εισφορών πρό τό ΝΑΤ προκάλεσε μιά βαθύτατη κρίση έμπιστοσύνης του έφοπλισμού πρός τήν Πολιτεία πού περικλείει πολύ μεγαλύτερους κινδύνους από εκείνους πού δημιουργεί αυτή καθαυτή ή επιβάρυνση τής ήδη μειωμένης ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου από τήν αύξηση τών εισφορών.

Αυτή ή κρίση έμπιστοσύνης δέν όφείλεται στό γεγονός ότι ό 'Υπουργός δέν έλαβε υπόψη του τις αντίθετες απόψεις του έφοπλισμού, αλλά στον τρόπο πού ενήργησε — κυριολεκτικά πίσω από τήν πλάτη του έφοπλισμού και σε μιά στιγμή κατά τήν όποία υποτίθεται ότι επιδίωκε τή λύση τών προβλημάτων και του ΝΑΤ, και τής Ναυτιλίας, μέ τό διάλογο και τή συναίνεση.

Δέν είμαστε σε θέση νά γνωρίζουμε τί ακριβώς ήταν εκείνο, πού ώθησε τόν 'Υπουργό στην έκδοση τής εν λόγω αποφάσεως, πού συνάντησε τή γενική αντίδραση, ύποψιαζόμαστε όμως ότι και στην περίπτωση αυτή έχει διαδραματίσει αποφασιστική σημασία ή αίτία πού όδήγησε σε παραίτηση τόν πρώην άρχηγό του Λιμενικού κ. Κων. Προκόπη και πού έμπόδισε τήν επαναφορά του μετά τήν παραίτηση Πρωτονοτάριου έπειδή ακριβώς δέν είχε εξαλειφθεί — γιά τό θέμα αυτό έχομε ξαναγράψει — αλλά ό κ. 'Αλεξανδρής δέν έλαβε ύπ' όψη του τις έπισημάνσεις τών στηλών αυτών.

Έν πάση περιπτώσει και άνεξάρτητα από τις αίτίες και τά αίτια πού τόν ώθησαν στην έκδοση τής αποφάσεώς του, εκείνο πού μπορεί νά γίνει τώρα γιά νά τερματισθεί ή κρίση έμπιστοσύνης και νά άποφευχθούν οι τεράστιοι κίνδυνοι

πού αυτή έχει δρομολογήσει είναι ή άμεση ανάκλησή της.

Είναι ή μοναδική λύση και θέλομε νά πιστεύουμε ότι ό 'Υπουργός δέν θά τήν άρνηθεί — άλλωστε και ό ίδιος παραδέχθηκε ότι μέ τά τρία δίσ δραχμές κατά τά όποία αναμένεται νά αύξηθούν έτησίως τά έσοδα του ΝΑΤ (έφ' όσον φυσικά διατηρηθεί άμετάβλητος ό αριθμός τών εισφερόντων πλοίων) από τήν αύξηση τών εισφορών δέν λύεται τό οικονομικό πρόβλημα του Ταμείου, απλώς τό έλλειμμα γιά τό τρέχον έτος θά περιορισθεί από τά 26 δίσ δραχμών στά όποία έχει προϋπολογισθεί σε 23 δίσ δραχμών πού θά πρέπει νά έξερευθεούν από δανεισμό. Τό ΝΑΤ δέν χρειάζεται ένέσεις γιά νά περιορισθεί τό έλλειμμα του κατά τό ένα όγδοο, τό ΝΑΤ χρειάζεται λύσεις πού μέ τήν ταυτόχρονη εφαρμογή μιάς συνεπούς κοινωνικής πολιτικής ύπέρ τών πραγματικών ναυτικών και τής πλήρους αξιοποίησεως όλων τών πόρων και τών δυνατοτήτων

του θά βγει από τή στενωπό και θά καταστεί ένα δυναμικό Ταμείο, στήριγμα τών ναυτικών μας στά γηρατειά τους. Τό ΝΑΤ χρειάζεται πολλά εισφέροντα πλοία και συγκεκριμένες προτάσεις γιά τήν εξασφάλιση αυτών τών πολλών πλοίων πού θά συνεισφέρουν στην ένθνική οικονομία και στό ΝΑΤ και θά εξασφαλίζουν τήν παραγωγική και άποδοτική άπασχόληση όλων τών ναυτικών μας γίνονται άμέσως εν συνεχεία.

Έκτός από τήν άμεση ανάκληση τής αποφάσεως χρειάζεται και κάτι ακόμη: Είναι τώρα ή ώρα νά έρθει στον Πειραιά ό Πρωθυπουργός, νά δείξει μέ τήν παρουσία του τό ένδιαφέρον του γιά τή Ναυτιλία, νά δώσει τις άμεσες λύσεις πού χρειάζεται σ' αυτές τις δύσκολες στιγμές και νά δημιουργήσει τό κλίμα τό όποίο είναι αναγκαίο γιά νά υπάρξει ή τόσο συμφέρουσα στον τόπο άνοδική πορεία του ένθνικού μας νηολογίου — ή παρουσία του Πρωθυπουργού σήμερα στον Πειραιά είναι εκ τών ούκ άνευ.

Τί πρέπει νά γίνει

Είναι γνωστές οι αντίληψεις τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τό τί πρέπει νά γίνει ώστε όχι μόνο νά σταματήσει ή συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου πού εξακολουθεί νά μειώνεται κατά ένα πλοίο τήν ήμέρα αλλά και νά επιτευχθεί ό επαναπατρισμός και ή προσέλκυση στο ένθνικό νηολόγιο τών 1.400 περίπου έλληνόκτητων πλοίων ξηρού και ύγρου φορτίου άνω τών 1.000 τον. γκρός πού τελούν αυτή τή στιγμή υπό ξένες σημαίες. Τις έχομε διατυπώσει επανειλημμένα από τις στήλες αυτές, τις είπαμε πρό ήμερών άπ' εύθείας και στον 'Υπουργό κ. Στάθη

'Αλεξανδρή, όταν ζήτησε τήν άποψη μας γιά τό τί πρέπει νά γίνει και τις επαναλαμβάνομε πάλι μέ τήν έλπίδα ότι αυτή τή φορά οι ύπεύθυνοι δέν θά τις άκούσουν άπλως αλλά θά τις υλοποιήσουν γιά νά βοηθηθεί πρώτα πρώτα τό ίσοζύγιο πληρωμών τής χώρας μέ πόρους πού δέν άπαιτούν έκταμίευση και πού σήμερα τούς νέμονται άλλες χώρες, γιά νά λυθεί όριστικά τό πρόβλημα τής παραγωγικής και άποδοτικής άπασχόλησεως τών 'Ελλήνων ναυτικών και γιά νά άντιμετωπισθεί λυσίτελως τό οικονομικό πρόβλημα του ΝΑΤ: Γιά νά σταματήσει, λοιπόν, ή συρρίκνωση και

για να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός και η προσέλκυση στο εθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων χρειάζεται, πρώτο, να ξαναδώσουμε στην εγκριτική πράξη το κύρος που είχε πριν την κάνουμε διάτρητη με τους επανειλημμένους πυροβολισμούς που έχομε ρίξει εναντίον της, και, δεύτερο, να εξασφαλίσουμε στα υπό 'Ελληνική σημαία πλοία εκείνα που έχουν πετύχει τα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες με αποτέλεσμα να μπορούν να κινούνται και υπό τις σημερινές δραματικές συνθήκες που περνούν τα πλοία ξηρού φορτίου.

Ειδικότερα πρέπει να εξασφαλισθούν τα εξής:

- Έγκριτική πράξη: Να επαναφερθούν οι διατάξεις που προϋπήρχαν αναφορικά με τη σύνθεση πληρώματος (μέ βάση όσα είχαν καθορισθεί σύμφωνα με το Νόμο 1376 και φυσικά με τη διατήρηση των ειδικών συνθέσεων που έχουν καθορισθεί για ειδικής κατηγορίας πλοία), τη φορολογία (ώστε να κλείσει το «παράθυρο» που άνοιξε η διατύπωση ότι «θα εφαρμόζονται εκάστοτε οι ισχύουσες περί φορολογίας πλοίων διατάξεις») και τις εισφορές προς το ΝΑΤ. Και επί πλέον να εγκαταλειφθούν τα περιλαμβανόμενα στο νομοσχέδιο περί ΝΑΤ σχετικά με τα εκπλειστηριαζόμενα πλοία, ενώ παράλληλα χρειάζεται να προσαρμοσθεί στη σημερινή πραγματικότητα η νομοθεσία που αναφέρεται στην εγκατάσταση γραφείων άλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και να τροποποιηθεί ο Νόμος 959/79 περί ναυτικής εταιρίας για να διευρυνθεί ο κύκλος εργασιών των εταιριών αυτών και για τα όποια έχει γίνει σχετική προεργασία από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου.

- Έξισωση όρων εκμεταλλεύσεως: Να επιτραπεί η ναυτολόγηση άλλοδαπών στο κατώτερο πλήρωμα γέφυρας, μηχανής και γενικών ειδικών υπηρεσιών χωρίς ποσοστιαίο περιορισμό με αποδοχές που θα είναι ανάλογες προς τις ισχύουσες στις χώρες προελεύσεώς τους χωρίς να βαρύνονται με εισφορές προς το ΝΑΤ που θα εξακολουθήσουν να καταβάλλονται από τους πλοιοκτήτες και για ολόκληρη τη σύνθεση και

χωρίς να δικαιούνται παροχές από το ΝΑΤ. Να εξασφαλισθεί ότι σε περίπτωση ανεργίας των αξιωματικών που θα υπερβαίνει ένα σημαντικό ποσοστό μιας συγκεκριμένης ειδικότητας (λόγου χάρι 40%) ο χρόνος ναυτολογήσεως θα μπορεί να περιορίζεται με υπουργική απόφαση σε 10 μήνες και η άδεια να διανύεται υποχρεωτικά εκτός πλοίων. Να προσαρμοσθεί στις σημερινές συνθήκες το ύψος της αποζημιώσεως λόγω απολύσεως (να παραμείνει η αποζημίωση των 15 ημερών για τα λιμάνια έσωτερικού και να καθορισθεί σε 20 ημέρες για όλες τις άλλες περιπτώσεις για διάρκεια ναυτολογήσεως δέκα μηνών και σε 25 ημέρες για διάρκεια ναυτολογήσεως άνω των δέκα μηνών — τα ισχύοντα σήμερα για τις αποζημιώσεις καθορίστηκαν το 1956 όταν ο επαναπατρισμός των ναυτικών γινόταν με τράινα και πλοία). Να ρυθμισθεί το θέμα της ανεργίας ώστε να μην υπάρχουν οι πιέσεις μικρών πιεστικών μειοψηφιών — να καθορισθεί ότι απαιτείται αντιπροσωπευτική απόφαση που να λαμβάνεται με μεγάλη πλειοψηφία από τα μέλη μιας ειδικότητας ή από την ΠΝΟ και επί του πλοίου να υπάρχει απόφαση για ανεργία από το μισό και πλέον του πληρώματος.

Εμείς θεωρούμε ότι με την υλοποίηση των ανωτέρω προτάσεων θα σταματήσει άμεσως η συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου και θα αρχίσει ο επαναπατρισμός, όπως ούτως ή άλλως σε καμιά περίπτωση δεν πρόκειται να υπάρξουν δυσμενείς επιπτώσεις και κυρίως ανεργία στα κατώτερα πληρώματα όπως φαίνεται να φεβάρη ο Υπουργός, οι πραγματικοί Έλληνες ναυτικοί θα απορροφηθούν όλοι.

ΔΕΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΕ

Δεν είχε δημοσιευθεί ως χθές, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η υπουργική απόφαση για την αύξηση των εισφορών του ΝΑΤ.

Ο Υπουργός κ. Άλεξανδρής, κατά τη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες την περασμένη Τετάρτη 9 'Απριλίου είχε δηλώσει ότι η απόφαση επρόκειτο να δημοσιευθεί την επόμενη ή τη μεθεπόμενη, Πέμπτη ή Παρασκευή, 10 και 11 'Απριλίου, αντίστοιχα. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες η απόφαση είχε σταλεί για δημοσίευση

στις 7 'Απριλίου και κατά εκτιμήσεις η δημοσίευση — εάν ο Υπουργός δεν ανακάλεσει την απόφασή του — θα απαιτήσει τουλάχιστον και αυτή την εβδομάδα.

Κατά την προαναφερθείσα συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες ο κ. Άλεξανδρής είχε παραδεχθεί ότι με το ποσό που αναμένεται να αποδώσει η αύξηση των εισφορών — υπό την αμφίβολη προϋπόθεση πάντοτε ότι δεν θα μεταβληθεί ο αριθμός των εισφερόντων πλοίων — δεν επιλύεται το οικονομικό πρόβλημα του ΝΑΤ και ότι το κλίμα (λόγω της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως) είναι βαρύ και για τους εφοπλιστές που δεν βρίσκονται σε εποχή με παχιές αγγελάδες, αλλά, είχε προσθέσει, το ΝΑΤ βρίσκεται σε τραγική θέση και ο ίδιος σε δίλημμα για το από πού θα βρεθούν τα χρήματα που χρειάζεται το Ταμείο για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του του επομένου μηνός και συνεπώς έπρεπε να γίνει κάτι για να συμβάλλουν και οι εφοπλιστές — πάντως ο Υπουργός δεν εξήγησε με ποιόν τρόπο θα συμβάλει η απόφασή του στην εξασφάλιση των χρημάτων που χρειάζεται το ΝΑΤ για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του του επομένου μηνός.

Ο Υπουργός είχε διαβεβαιώσει ότι το ΥΕΝ δεν δικάζεται έχθρικός προς τους πλοιοκτήτες, ανέφερε ότι η απόφασή του δεν είναι παράνομη, όπως είχε χαρακτηριστεί από την ΟΚΕ 'Εμπορικής Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας, αλλά σύννομη και ότι εν πάση περιπτώσει θα κυρωθεί με νόμο και ότι «τι έπ' αυτό υπάρχει και γνωμοδότηση συνταγματολόγου. Τέλος ο Υπουργός, για να δώσει έμφαση στα όσα ανέφερε για την κακή οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ είπε ότι σήμερα ούτε το ΙΚΑ θα δεχόταν την ένταξη του Ταμείου των ναυτικών, επανέλαβε ότι είχε γίνει μία τέτοια σκέψη — υπαγωγής δηλαδή του ΝΑΤ στο ΙΚΑ — και δήλωσε ότι το νομοσχέδιο για το ΝΑΤ με τις υπόλοιπες ρυθμίσεις, που προέβλεπε θα κατατεθεί εντός των ημερών στη Βουλή.

Ο Υπουργός πάντως, δεν διευκρίνισε αν θα περιλαμβάνεται και η διάταξη που προέβλεπε τη λήξη της ισχύος όλων των ναυτολογίων τρεις μήνες μετά την εφαρμογή του νόμου και τη χορήγηση νέου ναυτολογίου αφού εξοφληθούν όλες οι προηγούμενες οφειλές και προκαταβληθούν οι εισφορές ενός μηνός, ή οποία είχε χαρακτηριστεί από τις στήλες αυτές σαν ταφόπετρα του εθνικού νηολογίου. Τώρα, βεβαίως, την ταφόπετρα του εθνικού νηολογίου θα αποτελέσει, αν δεν ανακληθεί άμεσα, η υπουργική απόφαση όχι κυρίως γιατί με αυτήν αυξάνονται οι εισφορές αλλά επειδή προκάλεσε βαθύτατη κρίση εμπιστοσύνης του εφοπλισμού προς την Πολιτεία.



SHIPS' AUTOMATION ELECTRONIC

AUTO - BOILER CONTROLS • AUTO FIRE ALARMS

ENGINE MONITORING ALARM SYSTEMS

BRIDGE-TO-ENGINE CONTROLS

C.P.P. REMOTE CONTROLS • VOLTAGE REGULATORS

INERT GAS SYSTEMS

Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ 240 - ΝΙΚΑΙΑ

ΤΗΛ.: 4930139 — 9940913 — 4953139

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Αμφισβητείται από τους έπασιοντες το ποσόν των τριών δίσ δραχμών που προσδοκείται ότι θα αποδώσει ή κατά 1% και 3% αντίστοιχα αύξηση των εισφορών των ναυτικών και των πλοιοκτητών προς το NAT που προβλέπει ή σχετική υπουργική απόφαση καθώς και ο αριθμός (12.000) εκείνων που συνταξιοδοτούνται από το NAT χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε μία δραχμή.

Το ποσόν των τριών δίσ και ο αριθμός των 12.000 «άλεξιπτωτιστών» συνταξιούχων αναφέρθηκαν από τον Υπουργό κ. Άλεξανδρή, ο οποίος έχει ασφαλώς σχετικά στοιχεία από το NAT που δεν θεωρούνται όμως αξιόπιστα λόγω της ανυποληψίας στην οποία έχει περιέλθει δυστυχώς το Ταμείο.

Είναι, λοιπόν αναγκαίο, να δοθούν στη δημοσιότητα συγκεκριμένα στοιχεία, πρώτα, για την απόδοση που θα έχει η αύξηση των εισφορών κατά κατηγορίες πλοίων — είναι αυτόνομο ότι τα σχετικά στοιχεία πρέπει να συνοδεύονται και από τον αριθμό των πλοίων που θεωρείται ότι θα εισφέρουν — και, δεύτερο, για τον αριθμό των «άλεξιπτωτιστών» που είναι πολύ περισσότεροι (υπενθυμίζουμε ότι έχει επανειλημμένως γραφεί, χωρίς να διαψευσθεί, ότι εκείνοι που συνταξιοδοτούνται από το NAT χωρίς να έχουν εισφέρει είναι περισσότεροι από τους πραγματικούς ναυτικούς).

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Η Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του Υπουργείου, μετά από επισημάνση από τις στήλες αυτές των ανησυχιών πλοιοκτητών για τον κίνδυνο χαρακτηρισμού πλοίου ως αναξιοπλοίου λόγω έλλειψης δοκιμίου, ή θέσης του οποίου έχει προστεθεί στις οργανικές συνθέσεις όρισμένων κατηγοριών πλοίων ειδικά για τους θερινούς μήνες και θα καταλαμβάνεται από μαθητές των ΑΔΣΕΝ για την κάλυψη μόνο πρακτικών εκπαιδευτικών αναγκών τους — έννοείται των μαθητών των ΑΔΣΕΝ — έσπευσε να διευκρινίσει ότι ο εν λόγω δόκιμος αξιωματικός δεν θα περιλαμβάνεται στα έγγραφα ασφαλών συνθέσεων (DOCUMENT OF SAFE MANNING) που εκδίδονται από τις λιμενικές αρχές βάσει ειδικής εγκυκλίου (υπ' αριθ. 70038/1303/15.2.84 της ΔΝΕΡ του ΥΕΝ).

Ηδη οι αρμόδιες λιμενικές αρχές ενημε-

ρώθηκαν, ως τό έχουν υπ' όψει όμως αυτό και οι ενδιαφερόμενοι για να μην περιληφθεί από λάθος ή άγνοια ο δόκιμος σε έγγραφο ασφαλούς συνθέσεως.

ΜΟΝΟ ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ

Μόνο ένα πλοίο που είχε διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγια γράφηκε εκ νέου μετά την άρση, για ένα εξάμηνο, του όριου των 17 ετών, ενώ άλλα τρία υπέγραψαν συμβάσεις ασφαλίσεως των πληρωμάτων τους στο NAT. Καί αυτό ήταν επόμενο να συμβεί — κανένας δεν πίστευε ότι απλά και μόνο η άρση του περιορισμού της ηλικίας θα επανέφερε πάλι στο έθνικό νηολόγιο τα πλοία που είχαν φύγει. Για να έλθουν τα πλοία χρειάζεται να εξασφαλισθούν και εδώ όσα έχουν επιτύχει στις ξένες σημαίες όπου έχουν καταφύγει — τό πρόβλημα είναι απλούστατο σάν τό αυγό του Κολόμβου και γι' αυτό ίσως δισηπλίτο.

Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν επικροτήσει την απόφαση γιατί τη θεωρούσαν σάν ένα δείγμα θελήσεως για πολλά πλοία, ή οποία όμως δεν συνοδεύθηκε και από τα μέτρα που χρειαζόνταν για να προσελκυσθούν τα πολλά πλοία.

ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΙΤΗΣΕΩΣ

Τίς τελευταίες ημέρες της περασμένης εβδομάδας κυκλοφόρησε στον Πειραιά ή φήμη ότι είχε υποβάλει παραίτηση, λόγω της απόφασής για την αύξηση των εισφορών προς το NAT, ο πρόεδρος της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών. Τελικά απέδειχθη ότι ή φήμη αυτή που δεν ήταν αληθινή είχε τεθεί σε κυκλοφορία από ναυτεργατικό παράγοντα, ο οποίος ήταν από τους υποστηρικτές της αύξησης των εισφορών προς το NAT κατά 1% και 3% αντίστοιχα αλλά μετά την υπουργική απόφαση απειλούσε, όπως λέγεται στην Ακτιή Μιαούλη, να παραιτηθεί σε ένδειξη διαμαρτυρίας...

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Ο Υπουργός κ. Άλεξανδρής έσπευσε να ανακοινώσει ότι πολλά ξένα πλοία ζητούν και λαμβάνουν από την Επιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων πιστοποιητικά ασφαλείας έ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η έκδηλωθείσα εν τώ προσώπω του κ. Ρεδιάδη, ομόθυμος Ικανοποίησις της κοινής γνώμης επί τη αναλήψει παρ' αυτού του νεοπαγούς Υφυπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας και ή επιδειχθείσα προς αυτόν εκτίμησις και έμπιστοσύνη από την ολότητα της ναυτικής μας οικογενείας, επιμαρτυρούν τό εύστοχον της εκλογής και διαπιστώνουν πόσας ελπίδας έμπνέει εις όλους ανεξαιρέτως ή εκ μέρους του σώφρων και καρποφόρος διαχείρισις και επίλυσις των ποικίλων και πολυμόρφων της ναυτιλίας μας ζητημάτων.

Δέν υπήρξεν άπλως επιτυχής ή διά παμψηφείας ανάδειξις του κ. Μ. Πνευματικού ως Προέδρου της Ένώσεως των Ελλήνων Έφοπλιστών. Έπεβάλλετο έξ αυτών των γενικωτέρων συμφερόντων της Ναυτιλίας μας και ήλθε να διατρανώση την ομόθυμον αναγνώρισιν των εξαιρετικών αυτού προσόντων και την βαθειάν εκτίμησιν μέ την οποία περιβάλλει ο έφοπλιστικός κόσμος τόν νέον Πρόεδρον της επαγγελματικής του οργανώσεως, ως τόν κατ' έξοχόν έφοπλιστήν.

Κατόπιν αποφάσεως του Συμβουλίου Έπικρατείας επανήλθε εις την προεδρίαν του Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς ο βουλευτής Πειραιώς κ. Ν. Γεννηματάς, ο οποίος είχε άδίκως απομακρυνθεί επί κυβερνήσεως Κονδύλη.

Κατόπιν αποφάσεως των Αγγλικών δικαστηρίων διετάχθη ή αναγκαστική εκποίησης του φορτηγού «Πεσσάδες» προς πληρωμήν καθυστερουμένων μισθών του πλοιάρχου κ. Πάνου Α. Φερεντίνου και του πληρώματος.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 128/15-4-1936)

Ξαρτισμού και ασφαλείας ραδιοηλεγραφίας — τά εν λόγω πιστοποιητικά χορηγούνται έπειτα από σχετική αίτηση των ενδιαφερομένων και έγγραφη έξουσιοδότηση της εν Έλλάδι προξενικής αρχής της χώρας την σημαία της οποίας φέρει τό πλοίο και φυσικά μετά από επιθεώρηση που πραγματοποιούν επιθεωρητές της Ε.Ε.Π.

Ψάχνοντας να βρούμε την αιτία για την οποία καταφεύγουν στην Επιθεώρηση Έμπο-



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TEL.: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EREMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TEL.: 4137.312 — TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

ρικών Πλοίων τά ξένα πλοία για νά εφοδιασθούν μέ τά έν λόγω πιστοποιητικά καί πού είναν καθαρά οίκονομικοί — ό κ. 'Αλεξανδρής θεωρεί ότι αποτελεῖ ένδειξη άναγνωρίσεως έκ μέρους τών ένδιαφερομένων καί τών αντίστοιχων ύπηρεσιών τών χωρών τους τής άξιοπιστίας τών επιθεωρήσεων πού γίνονται από τήν Ε.Ε.Π. — άκούσαμε μέ έκπληξη ότι ή 'Ελλάδα είναν ή μόνη χώρα σέ όλόκληρο τόν κόσμο πού έχει έκχωρήσει τό δικαίωμα για τήν έκδοση πιστοποιητικού άσφαλείας ραδιοηλεκτρογραφίας στους Νηογνώμονες πού είναν έξουσιοδοτημένοι από τήν 'Ελληνική Πολιτεία. Είναν έτσι;

Η ΧΑΡΙΣΤΙΚΗ ΒΟΛΗ

Η πρόσφατη άνανδρη δολοφονία του διαπρεπούς βιομηχάνου καί έφοπιστού Δημήτρη 'Αγγελόπουλου δέν συνετάραξε μόνο τό πανελλήνιο, άλλα έγινε αντικείμενο εύρείας άναφοράς από τά ραδιοηλεκτρονικά δίκτυα τών δυτικών χωρών, μέ αποτέλεσμα νά αποτελέσει, κατά τή γνώμη μας, τή χαριστική βολή για τό μικρό έρτω μερίδιο ύψηλου Τουρισμού πού ελπίζαμε νά δεχθεί ή χώρα μας τή φετεινή περίοδο.

Τά μηνύματα πού φθάνουν ήδη σέ μάς από τήν κίνηση καί τίς κρατήσεις στά ελληνικά κρουαζιερόπλοια είναν τελείως άπογορευτικά καί είναν, πιστεύομε, καθήκον τής Πολιτείας νά συνδράμει καίρια τά πλοία αύτης τής κατηγορίας για νά μήν δούμε καί αύτά έγκαταλείποντα τό ένθικό νηολόγιο ή πωλούμενα σέ ξένους άνταγωνιστές.

ΦΕΥΓΟΥΝ;

Σέ φιλοκυβερνητική έφημερίδα («Τό Βήμα τής Κυριακής» τής 13ης 'Απριλίου) δημο-

σιεύθηκαν πληροφορίες περί άπομακρύνσεως του κ. 'Αλεξανδρή από τό ΥΕΝ. 'Ανάλογες πληροφορίες είχαν από 15ημέρου περίπου καί τά «Ναυτικά Χρονικά» καί οι δικές μας πληροφορίες, έκτός από τόν ύπουργό, έφεραν άπομακρυνόμενο καί τόν γενικό γραμματέα επειδή καί οι δύο άπέτυχαν νά υλοποιήσουν τους κυβερνητικούς στόχους για τήν ύποβοήθηση τής Ναυτιλίας νά ξεπεράσει τήν κρίση καί τή διατήρηση του ένθικού νηολογίου — ύπενθυμίζομε ότι επί ύπουργίας 'Αλεξανδρή, ό ύπό 'Ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 187 πλοία χωρητικότητας άνω τών 1.500 τον. γκρός, πλοία δηλαδή πού ύπάγονταν στό άρθρο 13, ένώ τό πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους ή μείωση αύτή αντιπροσωπεύει 83 πλοία.

Δέν ύπήρχαν συγκεκριμένες πληροφορίες για τά πρόσωπα πού πρόκειται νά αντικαταστήσουν τόν ύπουργό καί τόν γεν. γραμματέα, ή κυβέρνηση πάντως όφείλει νά σταματήσει τους πειραματισμούς καί νά τοποθετήσει δυο ανθρώπους μέ ξεκαθαρισμένες άντιλήψεις γύρω από τά γενικότερα θέματα τής Ναυτιλίας, καί κυρίως για τό τί θέλομε, πού νά προχωρήσουν άμέσως στή λήψη τών επιβαλλομένων μέτρων για νά σταματήσει επιτέλους ή συρρίκνωση καί νά αρχίσει ό επαναπατρισμός στό ένθικό νηολόγιο — τά «Ναυτικά Χρονικά» θά τους παράσχουν όλη τήν ύποστήριξη τους για νά πετύχει αύτός ό στόχος πού είναν πολλαπλώς ώφέλιμος για τόν τόπο καί τόν ελληνικό λαό.

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟ Λ.Σ.

Μέ τή νέα «βαθιά τομή» πού έγινε στό Λιμενικό Σώμα ό βαρύτατος φορολογούμενος ελληνικός λαός καλείται νά συνταξιοδοτεί νεώτατους ανθρώπους, οι όποιοι για νά άντι-

μετωπίσουν τά καθαρά βιολογικά προβλήματα πού δημιουργεί ή πρόωρη άποβολή τους από τόν παραγωγικό μηχανισμό θά καταλάβουν — όπως δείχνει ή πρόσφατη άλλα καί ή παλαιότερη — κάποιες θέσεις πού δικαιωματικά άνήκουν στους νέους ανθρώπους καί άγωνίζονται για νά έξασφαλίσουν τόν έπιούσιο!

Λοιπόν, τό 'Ανώτατο Συμβούλιο του Λιμενικού Σώματος έκρινε ως εύδοκίμως τερματίζαντες τή σταδιοδρομία τους τους αρχιπλοίαρχους Νικ. Καραγιάννη, Χρ. Τσαρούχη, 'Αναστ. Δημαράκη, 'Εμμ. Φαρούπο καί Στ. Πολιτάκη οι όποιοι προάγονται σέ ύποναυάρχους, τίθενται έκτός όργανικών θέσεων καί θά άποστρατευθούν ένα μήνα μετά τήν προαγωγή τους.

Για τήν κάλυψη τών κενών θέσεων προάγονται στό βαθμό του αρχιπλοίαρχου οι πλοίαρχοι Κων. Παπαναστασίου, Δημ. Παπαδόπουλος, Γεώργ. Βουρλιάς, Νικ. Καλύβας καί Γεώργ. Δημητράκοπουλος καί από τους έπτά αρχιπλοίαρχους — τους νέους καί τους κ.κ. Χρ. Ντούνη (πού έκτελεί καθήκοντα ύπαρχηγού) καί Γεώργ. Βασόπουλο θά γίνει ή έπιλογή του νέου ύπαρχηγού καί όλοι έλπίζουν ότι δέν θά ύπάρξει καί νέα «τομή».

Σύμφωνα μέ δημοσιογραφικές πληροφορίες, τό Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος έκρινε στάσιμους αρκετούς πλοίαρχους καί αντιπλοίαρχους, άλλα κατά τήν πάγια τακτική πού τηρείται μόνο στό Λ.Σ. δέν ύπήρξαν σχετικές άνακοινώσεις — τό ΥΕΝ άνακοίνωσε μόνο τήν προαγωγή καί άποστρατεία τών πέντε αρχιπλοίαρχων.

ΔΕΝ ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΑΙ

Οι στήλες αυτές έχουν ύπογραμμισι μέ διάφορες άφορμές ότι ή Ναυτιλία δέν προ-



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



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

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

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

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Με την κατηγορία της αίσχροκέρδειας και της παρόνομης ιδιοποίησης συνελήφθη στην Ιταλία ο κ. Lucio Jaccarino, ο οποίος είναι ο δημιουργός της «πολυπλοιοκτησίας» ενός κρουαζιεροπλοίου που φιλοδόξησε να γίνει το «Πλοίο των Όνειρων». Ο εν λόγω έφευρετικός Ιταλός συνέστησε την εταιρία Multiship ή οποία υποσχόταν στους μετόχους της μία δωρεάν κρουαζιέρα ετησίως. Ο πονηρός Ναπολιτάνος έπεισε περίπου εκατό κεφαλαίουχους να αγοράσουν κατά «πολυπλοιοκτησία» το πλοίο «Σαμάνθα» με τη μορφή μεριδίων που έφθαναν συνολικά το ένα δισεκατομμύριο λιρετών. Στη συνέχεια προσέφερε, πάλι σε συγκυριότητα, καμπίνες του πλοίου σε τιμές μεταξύ 40-60 εκατομμ. λιρετών που έπρεπε να σπαστούν στους ναυπηγούς να κάνει κάθε χρόνο μία δωρεάν δεκαπενθήμερη κρουαζιέρα επί 20 χρόνια. Δυστυχώς για τους συνταίρους της περιπλοκής αυτής ιδιοκτησίας, το πλοίο των όνειρων τους βρισκόταν υπό επίσκεψη σε κάποιο ναυπηγείο της Σπέτσια και οι εργασίες επισκευής δεν έχουν καν αρχίσει ως τώρα, πράγμα που κάνει κάπως δύσκολη την έναρξη των κρουαζιερών γι' αυτό τον Μάιο που είχε προγραμματίσει η εταιρία. Από κει προήλθε και η ανησυχία των μεριδιούχων, η οποία και προκάλεσε την επέμβαση της Δικαιοσύνης με τα ανωτέρω οδυνηρά για τον έφευρετή αποτελέσματα. Έμεις μπορεί να μην έχουμε ως τώρα «πλοίο των όνειρων» αλλά ξεχωρίζουμε τον «Ερέτρια» έχουμε το «νησί των όνειρων». Πού γνώρισε κι αυτό τις θλιβερές περιπέτειές του στη όξεια διαμάχη μεταξύ της Κοινότητας και του εργολάβου. Φαίνεται λοιπόν ότι δεν είναι γούρικο το όνομα. Ίσως γιατί τα όνειρα είναι άπατλα και η μεταφορά τους στη θάλασσα είναι... σκιάς άσθενεστερη και όνειρων άπατηλότερη.

τηση παρατείνεται μέσα στις απεγνωσμένες προσπάθειες που καταβάλουν πολλές όφελιες εταιρίες να αποφύγουν την εκποίηση των πλοίων τους, ρυθμίζοντας κατά κάποιο τρόπο και κατά κάποιο ποσοστό τις όφελιές τους.

Είναι γνωστό ότι το φαινόμενο δεν είναι μόνο βρετανικό. Γι' αυτό ίσως μία παρόμοια στατιστική για τις κατασχέσεις των πλοίων που πραγματοποιήθηκαν σε όλα τα λιμάνια το 1985 θα παρουσίαζε αρκετό ενδιαφέρον.

ΧΡΥΣΩΝΟΥΝ ΤΟ ΧΑΠΙ

Μιά από τις πολλές συνέπειες της πτώσης της Σάνκο ήταν φυσικά και ο αντίκτυπος στη ναυπηγική δραστηριότητα της Ιαπωνίας, δεδομένου ότι πολλές έφοπλιστικές εταιρίες προτιμούν να ξαναπάρουν τα πλοία της Σάνκο παρά να ναυπηγήσουν καινούργια. Έτσι τα κυριώτερα Ιαπωνικά ναυπηγεία αποφάσισαν και συμφώνησαν να περιορισθεί κατά 20% η παραγωγική δραστηριότητα και να προσδιορισθεί το ύψος της παραγωγής του 1986-87, στα 3,2 εκατομμ. τόνων. Τα επτά όμως μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα της χώρας, μεταξύ των οποίων η Μιτσουμπίσι και η Ισικαβατζίμα Χαρίμα ή-

σφύεται για πολιτική εκμετάλλευση και δεν πρέπει να γίνεται αντικείμενο μικροπολιτικής.

Επανερχόμαστε στις αντιλήψεις αυτές και επαναλαμβάνουμε ότι κανένας δεν δικαιούται να επιζητεί κομματικά όφελος από διενέξεις γύρω από τα θέματα της Ναυτιλίας — ούτε η κυβέρνηση, ούτε η αντιπολίτευση — και το μόνο που όφειλουν όλοι είναι η υπόδειξη συγκεκριμένων μέτρων με τα οποία ο τόπος θα μπορέσει να ωφελεθεί όσο το δυνατόν περισσότερο από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων.

ΑΝΘΡΩΠΙΑ

Η σύζυγος ναυτικού μας που χάθηκε σε πρόσφατο ναυτικό ατύχημα ευχαρίστησε με επιστολή της τη Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου για τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για τη διάσωση των ναυτικών του συγκεκριμένου ναυτικού ατυχήματος αλλά και για την ανθρωπιά που έπεδειχθη προς την ίδια.

Σε απάντηση της ευχαριστηρίου επιστολής έστάλη στη χήρα του ναυτικού μας η κατωτέρω επιστολή την οποία δημοσιεύουμε άμεσα εν συνεχεία με μία μόνο επισημάνση που προκύπτει από προσωπική διαπίστωση: «Οτι δηλαδή όλοι όσοι παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο Κέντρο Συντονισμού Θαλάσσιας Έρευνας και Διασώσεως, όπως έχει επωνομασθεί ο Θάλαμος Έπιχειρήσεων του ΥΕΝ, συμπάσχουν και θλιβόμαστε βαθύτατα όταν, παρά τις προσπάθειές τους, υπάρχουν απώλειες σε ναυτικά ατυχήματα και αυτό έχει άμεσες επιπτώσεις στην υγεία τους:

«Με πραγματική οδύνη συμπαρασταθήκαμε στο βαρύτατο πένθος σας καθώς και στο πένθος άλλων εκλεκτών συναδέλφων της ναυτικής μας οικογένειας.

Παρακαλούμε δεχθείτε τη διαβεβαίωσή μας ότι κατά την εκτέλεση της Υπηρεσίας μας για τη διάσωση ναυτικών που κινδυνεύουν δεν κάνουμε μία άπρόσωπη δουλειά, αλλά συμπάσχουμε και θλιβόμαστε σαν να χάνουμε άνθρωπο της οικογένειάς μας όταν παρ' όλες τις προσπάθειές μας κάποιοι άνθρωποι μας χάνονται στο ύγρο στοιχείο.

Παρακαλούμε δεχθείτε τα θερμά μας συλλυπητήρια και την ευχή ο Θεός να σας δίνει κουράγιο και να απαλύνει τον πόνο σας.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση

Ο Διευθυντής και το Προσωπικό
της Διεύθυνσης Έλέγχου Ναυσιπλοΐας

Πειραιάς, 10 Απριλίου 1986

ΑΠΟΡΙΕΣ

Όμολογούμε ότι μάς εξέπληξε η σπουδή του γεν. γραμματέα της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη να διαψεύσει — με τέλεξ που στάλθηκε σε όλες τις εφημερίδες — δημοσίευμα της οικονομικής εφημερίδας «Κέρδος» που ανέφερε ότι κατά τη συνάντηση του υπουργού Ναυτιλίας με αντιπροσωπεία της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και του γεν. γραμματέα της Ναυτικής Όμοσπονδίας που έγινε την Τετάρτη 9 Απριλίου συζητήθηκαν θέματα τα οποία σχετιζόνταν με την ανταγωνιστικότητα της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Γιατί αυτή η γενίκευση; Τι φοβόταν και ήθελε να προλάβει έτσι ο κ. Ζενζεφύλλης; Μήπως κακοχαρακτηρισθεί επειδή συζητεί το κυριότερο θέμα που ενδιαφέρει σήμερα τους Έλληνες ναυτικούς; Ή μήπως θεωρεί

ότι ο ρόλος του εξαντλείται με την υποβολή των αιτημάτων και την υπογραφή νέων συμβάσεων;

Θά δοθεί απάντηση στα ερωτήματα αυτά;

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ UNCTAD

Η διεθνής σύμβαση της UNCTAD περί νηολογήσεως πλοίων, της οποίας τα πλήρη κείμενα δημοσιεύσαμε σε δύο τεύχη μας, αποτελεί άσφαλως ένα μεγάλο σταθμό στην προσπάθεια επίσημης ρυθμίσεως του ζητήματος των σημαιών ευκαιρίας, που χωρίς καμία αμφιβολία υπήρξε το πιο πολύκροτο θέμα της σύγχρονης έμπορικης ναυτιλίας. Οι σημαίες αυτές αφού στά 40 περίπου χρόνια της ζωής τους πέρασαν όλα τα στάδια της ημιπαρνομίας, της άνοχής, της συγκαταβατικής και της πλήρους αναγνωρίσεως, κατέκτησαν τις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής δυνάμεως και βρήκαν τελικά τη δικαίωσή τους υπό την αντικειμενική όνομασία του open registry.

Αφετηρία και βάση της όλης ρυθμίσεως είναι ο περίφημος «γνήσιος δεσμός» μεταξύ κράτους και των υπό τη σημαία του πλοίων, τον οποίο η Σύμβαση πλησίασε διστακτικά με δύο εναλλακτικούς τρόπους: Ο ένας είναι η συμμετοχή υπηκόων στην πλοιοκτησία και ο άλλος η συμμετοχή υπηκόων στην επάνδρωση του πλοίου. Στην πρώτη περίπτωση τα όρια και τα ποσοστά της συμμετοχής αφήνονται στην ελεύθερη ρύθμιση του εν λόγω κράτους. Στη δεύτερη περίπτωση η συμμετοχή εξαρτάται από το αν υπάρχουν διαθέσιμοι ναυτικοί στο εν λόγω κράτος, επιτρεπομένης πάντως της ναυτολογήσεως αλλοδαπών.

Μιά άλλη βασική καινοτομία είναι η παρούσα ευχέρια νηολογήσεως (και ύψώσεως σημαίας) χρονοναυλωμένων πλοίων (bareboat charter) επ' όνοματι του χρονοναυλωτού ο οποίος λογίζεται ως πλοιοκτήτης. Για την αποφυγή διπλής σημαίας επιβάλλεται η αναστολή της προηγούμενης νηολογήσεως εφόσον διαρκεί η χρονοναύλωση.

Κατά τα άλλα η Σύμβαση προσπαθεί να εξασφαλίσει την αναγνώριση και υπευθυνότητα του πλοιοκτήτη και την άσκηση αποτελεσματικού κρατικού ελέγχου. Παράλληλα ευνόει τη δημιουργία κοινών επιχειρήσεων με τις υπό ανάπτυξη χώρες, των οποίων φροντίζει τη ναυτιλιακή ανάπτυξη. Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ όταν την αποδεχθούν 40 τουλάχιστον κράτη των οποίων οι στόλοι να συγκεντρώνουν περίπου 96 εκατομμ. τόν. γκρός.

ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΙΣ

Όπως δήλωσε αρμόδιος δικαστικός υπάλληλος του Ην. Βασιλείου, κατά το 1985 κατασχέθηκαν στα βρετανικά λιμάνια 216 πλοία κάθε κατηγορίας. Ο αριθμός αυτός, στον οποίο περιλαμβάνονται από πολυτελή κόττερα μέχρι μεγάλα μπάλκ κάρριερς, είναι κατά 36 μονάδες ανώτερος του περσινού και αποτελεί ρεκόρ από το τέλος του παγκοσμίου πολέμου.

Οι κατασχέσεις οφείλονται φυσικά στην αδυναμία των πλοιοκτητών να εξοφλήσουν τα χρεή τους, αλλά παράλληλα και σε μία έντονη τάση των δανειστών να ζητούν την μέσω των δικαστηρίων εξασφάλιση των απαιτήσεών τους εν όψει της ισχύοντος που παρουσιάζει η αγορά. Από τα 216 αυτά πλοία τα 17 πουλήθηκαν ήδη σε δημόσιο πλειστηριασμό. Για τα υπόλοιπα η κατακρά-

ταν ακόμη απαιτητικότερα, ζητώντας από το κάθε ναυπηγείο χωριστά να μειώσει στο ποσοστό αυτό τη δική του απόδοση, πράγμα που σημαίνει ότι μερικά ναυπηγεία θα πρέπει να κλείσουν.

Για το λόγο αυτό, όπως ήταν φυσικό, η απόφαση του περιορισμού δέχτηκε δριμύτατη κριτική από μέρους των μικρότερων ναυπηγείων της χώρας, τα οποία ισχυρίζονται ότι ενώ τα μεγάλα ναυπηγεία μπορούν να εφορμώσουν το μέτρο χρησιμοποιώντας απλώς μία ή δύο από τις εσχάρες τους, τα ναυπηγεία που δεν διαθέτουν παρά μία μόνο εσχάρα θα πρέπει να κλείσουν ολοσχερώς.

Μπροστά στην αποστομωτική αυτή επιχειρηματολογία, τα μεγάλα ναυπηγεία προσπάθησαν να χρυσώσουν το χάπι, αντιπροτείνοντας όπως δημιουργηθεί ένας ειδικός οργανισμός ο οποίος θα εξαγοράσει σε ικανοποιητικές τιμές τα ναυπηγεία που θα αναγκασθούν να κλείσουν όταν εφαρμοσθεί η απόφαση.

ΤΟ ΜΑΥΡΟ ΚΟΥΤΙ

Είναι γνωστό ότι οι Βρεταννοί τεχνικοί αντιμετωπίζουν την άμεση κατασκευή ενός ειδικού «μαύρου κουτιού» ανάλογου και παρόμοιου με το σχετικό κιβώτιο καταγραφής που είναι εφοδιασμένα τα αεροπλάνα.

Ήδη ένα πρώτο μοντέλο του μηχανήμα-

τος έχει επιτυχώς δοκιμασθεί από ομάδα εμπειρογνομένων του Βρεταννικού ναυπηγείου, ο επικεφαλής της οποίας δήλωσε ότι το «μαύρο κουτί» μπορεί να είναι οριστικά έτοιμο μέσα στο 1987, δεδομένου ότι στην ουσία δεν απομένει παρά να σχεδιασθεί το κιβώτιο εντός του οποίου θα φέρεται το καταγραφικό μηχανήμα.

Το μηχανήμα αυτό θα έχει την ίδια αποστολή με το παρόμοιο του αεροναυτικού τομέα. Δηλαδή θα βοηθήσει στον εντοπισμό των αιτίων του ατυχήματος. Γι' αυτό και συνίσταται κυρίως από σειρά καταγραφών διατιθέμενων στο σκάφος, το μηχανοστάσιο και κατά μήκος των κυτών, ακριβώς όπως στο μετεωρολογικό θάλαμο. Οι διαστάσεις του δε θα ξεπερνούν τα 3Χ3 πόδια και θα είναι όπως οπωσδήποτε άκαυστο και αδιάβροχο. Υπολογίζεται τέλος ότι η έναρξη της τοποθέτησής του θα γίνει από τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς κοντεϊνερς.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ ΟΙ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΙ

Ύστερα από την εξαγγελία της προθέσεως πέντε ευρωπαϊκών χωρών να εφαρμόσουν ένα σύστημα «παρακολούθησης» προορισμένο να παρενοχλεί τον παράνομο ανταγωνισμό των σοβιετικών πλοίων, εξεδηλώθη, όπως αναμενόταν, η Ρωσική αντίδραση με τη μορφή των δηλώσεων του Ρώσου

αντιπροέδρου της Morflot, ο οποίος και χαρακτήρισε την τακτική αυτή ως «πολιτική διακρίσεων».

Όπως είναι γνωστό τα πέντε ευρωπαϊκά κράτη (Βέλγιο, Γαλλία, Δ. Γερμανία, Μ. Βρετανία, Ολλανδία) αποφάσισαν ύστερα από πολυάριθμα παράπονα δυτικοευρωπαϊκών εφοπλιστών, να εξακριβώνουν εάν τα σοβιετικά σκάφη εφαρμόζουν πράγματι τιμές ντάμπινγκ στις γραμμές μεταξύ Εύρωπης και Άπω Ανατολής, Ανατολικής Αφρικής και Κεντρικής Αμερικής. Για το σκοπό αυτό υποχρεώνουν τα σοβιετικά πλοία να παρέχουν λεπτομερή στοιχεία για το λιμένα προορισμού, τα μεταφερόμενα εμπορεύματα και τον συμφωνημένο ναύλο. Στην εφαρμογή του μέτρου εμπίπτουν τα πλοία των γραμμών της Baltic Shipping και ειδικότερα της Balt Orient, της Besta Line και της Baltcarpas.

Κατά τον ανώτερο Σοβιετικό εκπρόσωπο, η πράξη αυτή είναι αδικαιολόγητη, δεδομένου ότι η Baltic Shipping διατηρεί ανέκαθεν καλές σχέσεις με τα εν λόγω πέντε κράτη. Ήξελλου η συμμετοχή των τριών αυτών γραμμών στις μεταφορές προς τις ανώτερες περιοχές προορισμού, είναι τόσο μικρή ώστε η επίδρασή της να είναι ασήμαντη. Φαίνεται πάντως ότι παρά τη σοβιετική απειλή λήψεως αντιμέτρων, καμία επίσημη απόφαση δεν έχει ακόμα ληφθεί.

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

Όρισμένα ενδιαφέροντα στοιχεία για τις πιθανές εξελίξεις στη ναυτιλία, περιέχονται στην εξαμηνιαία έκθεση των «Λάμπερτ Μπρόδερς», η οποία μόλις κυκλοφόρησε.

Κατά τους μελετητές ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου προβλέπεται να αυξηθεί το 1986 κατά 4,6%, έναντι αύξησης 3,1% το 1985, ενώ αντίστοιχα ο όγκος των διά θαλάσσης διακινουμένων προϊόντων προβλέπεται να αυξηθεί κατά 1,3% σε αντίθεση με μείωση της τάξεως του 0,7% η οποία σημειώθηκε τον περασμένο χρόνο.

Οι «Λάμπερτς» υπολογίζουν, ότι η αύξηση αυτή θα απορροφηθεί κυρίως από τα εξειδικευμένα φορτηγά πλοία και τα κοντεϊνερπλοία, με παράλληλη μικρή αύξηση της ζητήσεως για δεξαμενόπλοια μεγέθους μέχρι 150.000 τόν. d.w.

Ειδικότερα για τα δεξαμενόπλοια, καθώς πλέον του 45% του υπάρχοντος στόλου άφορα σκάφη ηλικίας άνω των 15 ετών, πιστεύεται ότι θα διατηρηθεί ο υψηλός ρυθμός διαλύσεων με αποτέλεσμα τη μείωση του τονάζ κατά 7-10% εντός του έτους, γεγονός που ελπίζεται ότι θα οδηγήσει στην εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως μέχρι το τέλος του 1987.

Αντίθετα, δυσμενείς είναι οι προβλέψεις τους για την εκμετάλλευση, κατά τη διάρκεια του 1986, των μπάλκ κάρριερς, τα οποία πλήττονται από υπερπροσφορά πλοίων και περιορισμένων ποσοτήτων χύδην ξηρών φορτίων προς μεταφορά.

Μειώθηκε κατά 177.000 τόν. γκρός κατά το 1985 το σύνολο του νέου τονάζ που παραδόθηκε από τα ανά τον κόσμο ναυπηγεία, το οποίο όμως υπήρξε αρκετά υψηλό αν λάβουμε υπόψη την υπερπροσφορά που πλήττει δλες τις βασικές κατηγορίες πλοίων.

Συνολικά τον χρόνο που έφρασε παραδό-

θηκαν 174 δεξαμενόπλοια, 336 μπάλκ κάρριερς και 293 σκάφη γενικού φορτίου, συνολικού τονάζ 18.156.526 τόν. γκρός.

Για μία ακόμη χρονιά τα μπάλκ κάρριερς, παρά τη μικρή μείωση κατά 384.000 τόν. έναντι του 1984, στην πρώτη θέση των προτιμήσεων με 9.020.264 τόν. γκρός και ποσοστό 49,7% του συνόλου των νεότευκτων πλοίων.

Με σημαντική διαφορά στη δεύτερη θέση τα νέα δεξαμενόπλοια με 2.739.258 τόν. γκρός, σημείωσαν αύξηση κατά 631.000 τόν. έναντι εκείνων που ναυπηγήθηκαν το 1984, ενώ το μέσο μέγεθος των νέων ναυπηγήσεων κρατήθηκε χαμηλά.

Ακολουθούν τα σκάφη μεταφοράς γενικού ξηρού φορτίου με 2.538.000 τόν. γκρός, παρουσιάζοντας μείωση κατά 186.000 τόν. γκρός, ενώ τα αμιγώς νέα κοντεϊνερπλοία χωρίς αξιόλογη μεταβολή συμποσούνται σε 1.532.296 τόν. γκρός.

Με τα παραπάνω στοιχεία και μετά την αφαίρεση των πλοίων που πουλήθηκαν για διάλυση τον περασμένο χρόνο, υπολογίζεται ότι στα δεξαμενόπλοια η υπεπροσφορά χωρητικότητας κυμαίνεται περί τα 30 εκατ. τόν. d.w. και στα μπάλκ κάρριερς περί τα 25 εκατ. τόν. d.w.

Από πλευράς ναυπηγικής παραγωγής κατά χώρα, οι Ιάπωνες διατήρησαν και πάλι τα σκήπτρα κατασκευάζοντας κατά το 1985 περί τα 800 πλοία 9.299.340 τόν. γκρός, δηλαδή περίπου το 54% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής.

Ακολουθεί, με μεγάλη διαφορά η Νοτ. Κορέα με 106 πλοία 2.776.786 τόν. γκρός και την τρίτη θέση καταλαμβάνει η Βραζιλία με 581.237 τόνους ακολουθούμενη από τη Δυτ. Γερμανία με 562.378 τόν. γκρός.

Έντονες ζυμώσεις και παρασκηνακές επαφές πραγματοποιούνται σε παγκόσμιο έ-

πίπεδο για τη σταθεροποίηση των τιμών του πετρελαίου.

Η πρόσφατη περιοδεία του Αμερικανού αντιπροέδρου Μπους στα κράτη της Αραβικής Χερσονήσου είχε κύριο στόχο να υπογραμμίσει τις αρνητικές επιπτώσεις από τη δραστηριότητα μείωσης των τιμών, οι οποίες είναι ήδη εκδηλές στους απαράδεκτα χαμηλούς ναύλους των πλοίων ξηρού φορτίου.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις εμπειρογνομένων της αγοράς πετρελαίου οι τιμές ελπίζεται να σταθεροποιηθούν μέσα στους προσεχείς έξι μήνες, εφόσον βέβαια υπάρξει καλοπιστία από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, σε επίπεδα τιμών περί τα δολάρια 18 το βαρέλι.

Αξίζει εδώ να σημειώσουμε ότι, με τιμή πετρελαίου περί τα δολ. 10/βαρέλι υπολογίζεται αύξηση της καταναλωτικής πετρελαίου κατά 6 εκατομ. βαρέλια την ημέρα κατά τη περίοδο 1986-87.

Η αύξηση αυτή θα επηρεάσει ευνόικα τα δεξαμενόπλοια αλλά θα απαιτήσει αρκετό χρόνο πριν δημιουργήσει ευνόικες προοπτικές για τα μπάλκ κάρριερς.

Το σχέδιο PLATO, για την ασφαλιστική κάλυψη της αυξημένης ευθύνης των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, έγινε μέχρι τις 31 Μαρτίου αποδεκτό μόνο από το ήμισυ περίπου της χωρητικότητας των 50 εκατ. τόν. d.w., η οποία απαιτείται για να τεθεί σε ισχύ από 1ης Ιουνίου.

Όπως αδειείχθη οι περισσότεροι αναξάρτητοι πλοιοκτήτες και τα P & I Κλάμπερς δεν δέχονται να υιοθετήσουν το PLATO, ενώ το OCIMF που το αποτελούν οι εταιρίες πετρελαίου απειλεί να παύσει την ισχύ των προαιρετικών συμφωνιών για αποζημίωση λόγω ρυπάνσεων, γνωστές σαν TOVALOP και CRISTAL, εάν δεν υιοθετηθεί και το σχέδιο PLATO.

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE
11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC 880, THIRD AVENUE 14th FLOOR NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΕΥΡΥΤΕΡΑ ΓΝΩΣΤΗ Η ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ, επιτρέψτε μου, όπως μέσω του περιοδικού σας ΣΥΓΧΑΡΩ τους Έλληνες πλοίαρχους, τους αξιωματικούς και τα πληρώματα καθώς και τους Έλληνες εφοπλιστές για την αγάπη τους προς τον άνθρωπο, τον αλτρουισμό και τη ναυτοσύνη τους που αποδεικνύεται καθημερινά με τη διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα και με την περισυλλογή άλλων ανθρώπων που έναποθέτουν τις ελπίδες τους σε ένα μικρό σκάφος με το οποίο ανοίγονται στο πέλαγος όπου θα συναντήσουν το σωτήριο πλοίο που τις περισσότερες φορές είναι ελληνικό. Και βεβαίως αυτό, ότι δηλαδή το σωτήριο σκάφος είναι ελληνικό, δεν είναι τυχαίο, γιατί όπως έχει αποδειχθεί και όπως προκύπτει από όμοιες διασωθέντων που βρίσκονται στα Ήνωμένα Έθνη μόνο τα Έλληνικά πλοία σταματούν και τους περισυλλέγουν ενώ πολλά πλοία άλλων εθνικοτήτων έχουν περάσει επανειλημμένα από κοντά τους χωρίς να δώσουν την παραμικρή σημασία στις απειλημένες κραυγές πεινασμένων, διψασμένων και απελπισμένων ανθρώπων, ανάμεσα στους οποίους περιλαμβάνονται και πολλά παιδιά.

Είναι αυτονόητο ότι έμας τους ξενιτεμένους αυτές οι πράξεις των ναυτικών μας και ο αλτρουισμός τους καθώς και η συμμετοχή και η ενεργός συμπράξη των εφοπλιστών μας που δεν λογαριάζουν ούτε δαπάνες και κυρίως τις ζημιές που μπορεί να προκύψουν για το πλοίο εάν δημιουργηθεί κάποιο πρόβλημα από την περισυλλογή των «BOAT PEOPLE», όπως έχουν αποκληθεί

διεθνώς αυτοί οι δυστυχισμένοι, μάς δίνουν περισσότερη δύναμη να διατυμπανίζουμε σε όλους τους τόνους ότι η ελληνική ναυτοσύνη ξεκινάει από την εποχή των αρχαίων Έλλήνων και συνεχίζεται και σήμερα — οι ναυτικοί μας και η ναυτιλία μας εξακολουθούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε όλο τον κόσμο και ταυτόχρονα προσπαθούν να επιζητήσουν μέσα στον σκληρό ανταγωνισμό και στις σημερινές δύσκολες συνθήκες των κρατικών μονοπωλίων, των κόνφερενς κλπ.

Με υπερηφάνεια, λοιπόν, και ιδιαίτερη ευχαρίστηση διάβασα στα «Ναυτικά Χρονικά» της 1ης Ιανουαρίου 1986 τα της βραβεύσεως της Ένώσεως Πλοίαρχων καθώς και πολλών πλοίαρχων μας από την Ακαδημία Αθηνών και τον Ελληνικό Έρρυθρο Σταυρό αλλά θεωρώ ότι δεν αρκεί η δημοσίευση αυτή να περιορίζεται στα «Ναυτικά Χρονικά», γιατί πιστεύω ότι οι λαμπρές αυτές πράξεις των Έλλήνων ναυτικών πρέπει να γίνονται ευρύτερα γνωστές και γι' αυτό προτείνω: Το υπουργείο Πολιτισμού, εν συνεννοήσει με το υπουργείο Έξωτερικών, να προωθήσει τα δημοσιεύματα αυτά μεταφρασμένα στις κυριότερες γλώσσες του κόσμου (Αγγλικά, Γαλλικά, Ισπανικά, Αραβικά και Κινεζικά ακόμη) στις ελληνικές πρεσβείες και τα προξενεία μας για να διοχετευτούν στα τοπικά μέσα επικοινωνίας, σε Πανεπιστήμια, σχολεία μέσης εκπαίδευσης κλπ. ώστε εκτός από τους Έλληνες να τα μαθαίνουν και οι ξένοι οι οποίοι συνήθως μεγαλοποιούν τα όσα δυσάρεστα αναφέρονται σε Έλληνες.

Ευχαριστώ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

Μοντεβιδέο, 17 Μαρτίου 1986

ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΟΤΕΡΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Δημοσιεύουμε την κατωτέρω επιστολή προς το υπουργείο Οικονομικών η οποία κοινοποιήθηκε προς το υπουργείο Ναυτιλίας και τα «Ναυτικά Χρονικά»:

Επανερχόμενοι στην από 20.1.86 επιστολή μας η οποία μάλλον παρεξηγήθη, αφού θίχθηκαν μερικοί ενδιαφερόμενοι, θέλουμε να επαναλάβουμε την άποψή μας. Πιστεύουμε λοιπόν ότι διά της ατεπιστασίας καταφέρνουμε κάθε χρόνο να επισκευάζουμε, να μετασκευάζουμε και να βελτιώνουμε τα πλοία μας με χαμηλότερο κόστος από ό,τι στα έγχωρια ναυπηγεία.

Αναφέραμε λοιπόν ορισμένα χαρακτηριστικά δείγματα συγκρίσιμων μεγεθών για να προβληματιστούν οι ενδιαφερόμενοι για ανταγωνισμό και στο πλησίασμα του κόστους χωρίς να έχουμε έχθρα και πολεμική. Και αυτό γιατί στην ατεπιστασία άρκοιεν π.χ. για τις ανθρωποθυρίδες του πλοίου δύο άτομα, σε ένα ναυπηγείο όμως απαιτείται μία ολόκληρη ομοχειρία για την εκτέλεση παρόμοιων εργασιών όπως και σε πληθος άλλων περιπτώσεων που παρουσιάζονται ώστε και αυτός ο τρόπος να αποτελεί μία αιτία που ανεβαίνει το κόστος.

Θεωρούμε ότι λόγω του πιθανώς πλεονάζοντος παραγωγικού δυναμικού των ναυπηγείων που εξαρτάται από κρατικούς φορείς, θα πρέπει να προσφέρονται ανταγωνιστικές τιμές για να γίνουν αποδοτικές και κερδοφόρες οικονομικές μονάδες.

Αλλωστε νομίζουμε ότι η παραγωγικότητα, η αποδοτικότητα και η ανταγωνιστικότητα αποτελούν κοινές επιδιώξεις και των κυβερνητικών παραγόντων και του ιδιωτικού τομέα και των ιδίων των εργαζομένων.

Ευχαριστούμε,

Διά την
ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ Α.Ε.
Πάτροκλος Χατζηθανασίου
Άρχιπλοίαρχος

Πειραιάς, 13. 3.1986

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Ζητείται νά ανακληθεί ή ύπουργική απόφαση γιά αύξηση τών εισφορών

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, τό Κομμίτη, ή Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων καί τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής Ελλάδος άποκρούουν τήν αύξηση τών εισφορών τών ναυτικών καί τών πλοιοκτητών πρós τό NAT κατά 1% καί 3% αντίστοιχα καί ζητούν τήν ανάκληση τής σχετικής ύπουργικής απόφάσεως, έπειδή άναμένεται ότι όχι μόνο δέν θά συμβάλει στην επίλυση του προβλήματος του NAT αλλά αντίθετα θά τό επιδεινώσει καί επί πλέον θά έχει άρνητικές επιπτώσεις στην Έλληνική Ναυτιλία μέ τήν επιβάρυνση τής ήδη μειωμένης ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου. Πέρα από αυτά, έντύπωση προκάλεσε στην εύρύτερη ναυτική οίκογένεια καί ή διατύπωση τής σχετικής ανακοινώσεως του ύπουργείου Ναυτιλίας στην όποία δέν γίνεται λόγος περί αύξησης αλλά περί προσθέσεως του ποσοστού 1% καί 3% αντίστοιχα στις εισφορές τών ναυτικών καί τών πλοιοκτητών — κανένας δέν μπόρεσε νά άντιληφθεί ποιά σκοπιμότητα έξυπηρετούσε ή άκόμη καί ποιούς θά μπορούσε νά παραπλανήσει ή κατ' αυτόν τόν τρόπο συγκάλυψη τής πραγματικότητας.

ΟΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

Η απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας γιά τήν αύξηση τών εισφορών πρós τό NAT γνωστοποιήθηκε μέ ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου καί Δημοσίων Σχέσεων του YEN πού έξεδόθη τήν Παρασκευή 4 Άπριλίου (ή σχετική είδηση μεταδόθηκε τήν ίδια ήμέρα από τά κρατικά ηλεκτρονικά μέσα έννημερώσεως καί τήν έπομένη δημοσιεύθηκε σέ όλες τς άθηναϊκές έφημερίδες, πολιτικές καί οικονομικές). Τή Δευτέρα 7 Άπριλίου υπήρξε σχετική ανακοίνωση τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, τήν έπομέ-

νη 8 Άπριλίου έστάλη σχετικό τηλεγράφημα στον ύπουργό Ναυτιλίας από τήν Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων καί τήν περασμένη Πέμπτη 10 Άπριλίου έξεδόθη άνάλογη ανακοίνωση από τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος.

Η ανακοίνωση του YEN

Η ανακοίνωση του ύπουργείου Ναυτιλίας έχει ως έξης:

«Μέ απόφαση του Έπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας Στάθη Άλεξανδρή προστίθεται στις τακτικές εισφορές τών πλοιοκτητών καί τών ναυτικών υπέρ του NAT, γιά όλες τς κατηγορίες πλοίων άνεξαρτήτως χωρητικότητας, ποσοστό 1% γιά τούς ναυτικούς καί 3% γιά τούς πλοιοκτήτες. Αναλυτικά καί σέ σχέση πάντα μέ τό μηνιαίο μισθό τών ναυτικών γιά τά πλοία μέ όλική χωρητικότητα μέχρι 26 κόρους, οι εισφορές τών ναυτικών διαμορφώνονται σέ 6% καί τών πλοιοκτητών σέ 9%.

Γιά τά πλοία μέ όλική χωρητικότητα πάνω από 26 κόρους καί μέχρι 1.500 οι εισφορές διαμορφώνονται γιά μέν τούς ναυτικούς σέ 9% γιά δέ τούς πλοιοκτήτες σέ 13%.

Τέλος γιά τά πλοία πού έχουν χωρητικότητα πάνω από 1.500 κόρους οι εισφορές διαμορφώνονται σέ 9% γιά τούς ναυτικούς καί σέ 14% γιά τούς πλοιοκτήτες».

Η ανακοίνωση τής Ε.Ε.Ε.

Η ανακοίνωση τής Ε.Ε.Ε. έχει ως έξης:

«1. Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών πληροφορήθηκε από τά μέσα μαζικής έννημέρωσης (Τηλεόραση καί Έ-

φημερίδες) ότι ό Έπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας μέ Απόφασή του αύξησε τς εισφορές τών Πλοιοκτητών πρós τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο κατά 3% έπί τών μισθών τών ναυτικών, πού άντιστοιχεί σέ αύξηση 27% περίπου τών σημερινών καταβαλλομένων εισφορών.

2. Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γνωρίζει τό οικονομικό πρόβλημα του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου καί από μακρού χρόνου έχει εισηγηθή καί έγγράφως άποτελεσματικές προτάσεις μετά επανειλημμένες συζητήσεις γιά τήν αντιμετώπισή του.

3. Η Ε.Ε.Ε. πιστεύει ότι τό μέτρο πού λαμβάνεται μέ τήν πιό πάνω απόφαση του Έπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας όχι μόνο δέν θά συμβάλει στην λύση του προβλήματος πού λέγεται NAT αλλά αντίθετα θά επιδεινώσει τουτο, ένω παράλληλα είναι βέβαιο ότι θά προκαλέσει άρνητικές επιπτώσεις στην Έλληνική Ναυτιλία μέ τήν επιβάρυνση τής ήδη μειωμένης ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου τήν στιγμή πού αύτή διέρχεται τήν μεγαλύτερη κρίση τής ιστορίας τής.

4. Γιά τούς πιό πάνω λόγους καί γιά νά άποτραπούν σοβαρές άρνητικές επιπτώσεις στην Έθνική μας Οικονομία καί γιά τήν άποτροπή πιθανής δημιουργίας προβλήματος άνεργίας τών ναυτικών μας, ή Ε.Ε.Ε. παρακαλεί τόν Έπουργό Ε.Ν. νά ανακαλέσει τήν απόφασή του».



Επίσης, μέ τηλεγράφημά τής πρós τόν ύπουργό Ναυτιλίας, ή Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Κομμίτη) έκφράζει τήν αντίθεσή τής γιά τήν αύξηση τών εισφορών πρós τό NAT τών ναυτικών καί τών έφοπλιστών.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Τό τηλεγράφημα της Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

Τό τηλεγράφημα της Ένωσης Έφο-
πλιστών Μεσογειακών Φορτηγών
Πλοίων προς τον ύπουργό Ναυτιλίας έ-
χει ως εξής:

«Μέ κατάπληξη λάβαμε γνώση από
τήν ήμερήσιο τύπο καί τά μέσα μαζικής
ένημέρωσης ότι υπογράψατε απόφαση
αύξησης των εισφορών των πλοιοκτη-
τών γιά τό ΝΑΤ κατά 3% επί των μισθών
των ναυτικών. Η Ένωσή μας κατά την
λεπτομερή σχολίαση του σχεδίου Νό-
μου «Γιά την τροποποίηση καί συμπλή-
ρωση διατάξεων της Νομοθεσίας του
ΝΑΤ» στο όποιο υπήρχε σχέδιο διάτα-
ξης γιά την αύξηση των εισφορών των
πλοιοκτητών γιά τό ΝΑΤ, σās είχε έκ-
φράσει την απόλυτη αντίθεσή της γιά
τήν έπιβολή μιās τέτοιας αύξησης καί
είχε έπιστήσει την προσοχή σας ότι
στις παρούσες κρίσιμες στιγμές πού
διέρχεται ή ναυτιλία μας, μιιά τέτοια
ρύθμιση όχι μόνο θά μείωνε ακόμη πε-
ρισσότερο την ανταγωνιστική ικανότη-
τα της ελληνικής ναυτιλίας, μέ συνέ-
πεια νά έντείνει την «φυγή» του έλλη-
νικού πλοίου από τό έθνικό νηολόγιο, άλ-

λά καί σέ τελική ανάλυση αντί νά προ-
καλέσει αύξηση θά συντελούσε στή
μείωση των εσόδων του ΝΑΤ.

Δυστυχώς ή παραπάνω θέση μας δέν
λήφθηκε καθόλου υπόψη καί μέ απο-
γοήτευση είδαμε νά αποχωρίζεται ή
σχετική ρύθμιση από τό Σχέδιο Νόμου
διά τό ΝΑΤ καί μέ απλή Υπουργική από-
φασή σας νά επιβάλλεται ή παραπάνω
αύξηση.

Έπιθυμούμε κ. Υπουργέ νά σημειώ-
σετε ότι ή σχετική απόφασή σας τουλά-
χιστον γιά τά περισσότερα από τά έλλη-
νικά πλοία πού είναι νηολογημένα κατά
τό άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953 νομίζου-
με ότι είναι αντισυνταγματική καί είναι
δυνατόν νά προκαλέσει τον διαχωρι-
σμό των ελληνικών πλοίων σέ δύο κατη-
γορίες, σέ εκείνα πού δέν υποχρεού-
νται νά καταβάλλουν την παραπάνω αυ-
ξηση καί σέ εκείνα πού είναι δυνατόν μέ
έπιφύλαξη νά δεχτεί κανείς ότι δεσμεύ-
ονται από την σχετική απόφασή σας.

Μετά από τά παραπάνω καί όσα σās
είχαμε μέ λεπτομέρεια έκθέσει προφο-
ρικά καθώς καί μέ τό υπ' αριθμόν
112/4.3.1986 έγγραφό μας, σās παρακα-
λούμε νά προβήτε στήν άμεση ανάκλη-

ση της σχετικής απόφασής σας πού μό-
νο δυσμενείς συνέπειες θά προκαλέσει
στό ΝΑΤ, στους Έλληνες ναυτικούς καί
στήν έθνική μας οίκονομία γενικότερα».

Η ανακοίνωση του Ν.Ε.Ε.

Τέλος ή ανακοίνωση του Ναυτικού Έ-
πιμελητηρίου Έλλάδος έχει ως εξής:

«Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλ-
λάδος μέ έγγραφό του πού απέστειλε
πρός τό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτι-
λίας έκθέτει την έντονη άνησυχία του
γιά τό μέλλον της Έλληνικής Ναυτιλίας
σχετικά μέ την απόφαση γιά την αύξηση
των εισφορών προς τό ΝΑΤ.

Ιδιαίτερα έπισημαίνεται ό ιδιόρυ-
μος τρόπος έπιβολής της αύξησης πού
όχι μόνο έλέγχεται γιά τή νομιμότητά
του αλλά έντείνει την άβεβαιότητα σέ
βάρος της Έλληνικής σημαίας.

Τό μέτρο της αύξησης των εισφορών
— τονίζεται στο έγγραφο του ΝΕΕ —
είναι απομονωμένο από τόσες άλλες έ-
νέργειες γιά τό ΝΑΤ καί τό καθιστά πε-
ρισσότερο επικίνδυνο κι άρνητικό από
ένα μέρος μιās εύρύτερης νομοθετικής
ρύθμισης».

World Marine Services in Egypt

● SUEZ CANAL TRANSITS

● HUSBANDRY AND CONTRACTING

● CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION

● MARINE SUPPLIES

● BUNKERS - Competitive prices

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

Our man in Piraeus is Costas Arnocours

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΟΡΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ

Σε συνέχεια από τό προηγούμενο τεύχος μας, δημοσιεύουμε σήμερα κατωτέρω τό δεύτερο και τελευταίο μέρος (άρθρα 11-22) τής διεθνούς συμβάσεως τής UNCTAD γιά τούς δρους νηολογήσεως τών πλοίων, καθώς και τά δύο Παραρτήματα γιά τήν προστασία τών χωρών πού προμηθεύουν ναυτικές εργατικές χείρες.

Άρθρο 11 ΝΗΟΛΟΓΙΟ

1. Κάθε κράτος νηολογήσεως οφείλει νά συστήσει νηολόγιο γιά τά υπό τή σημαία του πλοία, τό όποιο πρέπει νά τηρείται κατά τρόπο οριζόμενο από τή νομοθεσία του έν λόγω κράτους και σύμφωνα μέ τίς σχετικές διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως. Πλοία δικαιούμενα κατά τή νομοθεσία του κράτους νά φέρουν τή σημαία του, πρέπει νά εγγράφονται στό νηολόγιο, στό όνομα του πλοιοκτήτου ή τών πλοιοκτητών ή, όσάκις επιτρέπει τοúτο ή έθνική νομοθεσία, στό όνομα του ναυλωτού γυμνού πλοίου.

2. Σε κάθε νηολόγιο πρέπει, μεταξύ τών άλλων, νά καταχωρούνται τά ακόλουθα στοιχεία:

α) τό όνομα του πλοίου καθώς και τό προηγούμενο όνομα και νηολόγιο, εάν υπάρχει.

β) ό τόπος ή λιμήν νηολογήσεως ή ό λιμήν βάσεως και ό έπίσημος αριθμός ή σήμα άναγνωρίσεως του πλοίου.

γ) τό διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου, έφ' όσον χορηγείται.

δ) τό όνομα του ναυπηγείου, ή θέση και τό έτος ναυπηγήσεως του πλοίου.

ε) περιγραφή τών κύριων τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου

στ) τό όνομα, τή διεύθυνση και, αναλόγως, ή έθνικότητα του πλοιοκτήτου ή εκάστου τών πλοιοκτητών.

Έπίσης πρέπει νά καταχωρούνται στό νηολόγιο και τά ακόλουθα στοιχεία, εκτός άν καταχωρούνται σέ άλλο φάκελλο ή βιβλίο του κράτους τής σημαίας, άμέσως προσιτό στόν Νηολόγο:

ζ) ή χρονολογία τής διαγραφής ή άναστολής τής προηγούμενης νηολογήσεως του πλοίου

η) τό όνομα, διεύθυνση και, αναλό-

γως, ή έθνικότητα του ναυλωτού γυμνού πλοίου, όσάκις ή έθνική νομοθεσία προβλέπει τή νηολόγηση τών ούτω ναυλωμένων πλοίων

θ) τά στοιχεία τών υποθηκών ή άλλων παρομοίων βαρών επί του πλοίου, όπως καθορίζονται από τήν έθνική νομοθεσία.

3. Έπιπλέον, στό άνωτέρω νηολόγιο πρέπει νά καταχωρείται:

α) εάν υπάρχουν περισσότεροι του ενός πλοιοκτήται και τό επί του πλοίου μερίδιο του καθενός.

β) τό όνομα, διεύθυνση και, αναλόγως, ή έθνικότητα του έφοπλιστού, όσάκις ό έφοπλιστής δέν είναι πλοιοκτήτης ή ό ναυλωτής γυμνού πλοίου.

4. Πρό τής έγγραφής ενός πλοίου στό νηολόγιο, τό Κράτος, οφείλει νά βεβαιούται ότι ή προηγούμενη νηολόγηση, εάν υπήρχε, έχει διαγραφεί.

5. Στην περίπτωση ναυλωμένου γυμνού πλοίου, τό Κράτος πρέπει νά βεβαιούται ότι έχει άνασταλεί τό δικαίωμα του πλοίου αυτού νά φέρει τή σημαία του προηγούμενου κράτους σημαίας. Γιά νά επιτραπεί ή έγγραφή του πρέπει νά προσκομισθούν αποδεικτικά στοιχεία πού νά πιστοποιούν τήν άναστολή τής προηγούμενης νηολογήσεως ως πρός τήν έθνικότητα πού είχε στό προηγούμενο κράτος και νά παρέχουν τά στοιχεία κάθε βάρους έγγεγραμμένου επί του πλοίου.

Άρθρο 12 ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1. Υπό τήν επιφύλαξη τών διατάξεων του άρθρου 11 και σύμφωνα μέ τήν έθνική του νομοθεσία κάθε κράτος μπορεί νά παρέχει τό δικαίωμα νηολογήσεως και τό δικαίωμα ύψώσεως τής σημαίας του σέ πλοία ναυλωμένα γυμνά από

ναυλωτή αυτού του κράτους και γιά όλη τή περίοδο τής ναυλώσεως.

2. Όσάκις πλοιοκτίζεται ή ναυλωται κράτους - μέλους τής παρούσης Συμβάσεως συνάπτουν τέτοιου είδους ναυλώσεις, πρέπει νά συμμορφούνται απόλυτως μέ τούς δρους νηολογήσεως πού προβλέπει ή Σύμβαση.

3. Γιά τήν επίτευξη τής συμμορφώσεως και τήν έφαρμογή τών απαιτήσεων τής παρούσης συμβάσεως, στην περίπτωση ναυλώσεως γυμνού πλοίου, ό ναυλωτής θά θεωρείται ως πλοιοκτήτης. Πάντως ή παρούσα Σύμβαση δέν σκοπεύ νά παράσχει δικαιώματα πλοιοκτησίας επί του ναυλωμένου πλοίου άλλα πλύν εκείνων πού καθορίζονται στό συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο.

4. Κάθε κράτος οφείλει νά εξασφαλίσει ότι, πλοία ναυλωμένα γυμνά και φέροντα τή σημαία του, κατά τίς παραγράφους 1-3 του παρόντος άρθρου, υπόκεινται στη πλήρη δικαιοδοσία και τόν έλεγχο του.

5. Τό κράτος στό όποιο νηολογείται ναυλωμένο γυμνό πλοίο, οφείλει νά βεβαιούται ότι τό προηγούμενο κράτος σημαίας έχει γνώση τής διαγραφής του έν λόγω πλοίου.

6. Έξαιρουμένων τών ειδικώς οριζομένων στό παρόν άρθρο, οι δροι πού άναφέρονται στις σχέσεις τών συμβαλλομένων μερών επί ναυλώσεως γυμνού πλοίου, επαφένται στην συμβατική θέση τών μερών αυτών.

Άρθρο 13 ΚΟΙΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

1. Τά μέλη τής παρούσης Συμβάσεως ακολουθούντα τήν έθνική πολιτική και τή νομοθεσία τους και σύμφωνα μέ τούς δρους νηολογήσεως πού περιέχονται στην παρούσα, οφείλουν νά προάγουν



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

τή δημιουργία κοινών επιχειρήσεων μεταξύ πλοιοκτητών διαφόρων χωρών. Προς τό σκοπό αυτό όφείλουν νά υιοθετούν τίς κατάλληλες ρυθμίσεις, οι όποιες, μεταξύ άλλων, προστατεύουν τά δικαιώματα των μερών της κοινής επιχειρήσεως καί νά διευκολύνουν τήν εγκατάσταση τέτοιων κοινών επιχειρήσεων γιά τήν ανάπτυξη της εθνικής ναυτικής τους πολιτικής.

2. Περιφερειακοί καί διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί καί υπηρεσίες άρωγής πρέπει νά καλούνται νά συμβάλουν καταλλήλως στήν εγκατάσταση καί/ ή τήν ένίσχυση κοινών επιχειρήσεων στή ναυτική βιομηχανία των υπό ανάπτυξη χωρών καί ιδιαίτερα στίς λιγώτερο άνεπτυγμένες.

"Άρθρο 14

ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΥΣΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΧΩΡΩΝ

1. Προς τό σκοπό της προστασίας των συμφερόντων των παρεχουσών εργασία χωρών καί του περιορισμού εργατικών μετακινήσεων μέ ένδεχόμενες συνέπειες οικονομικών ανατροπών έντός των χωρών αυτών, ιδιαίτερα των υπό ανάπτυξη, ως αποτέλεσμα της άποδοχής της παρούσης Συμβάσεως, πρέπει νά δοθεί προτεραιότης στήν εφαρμογή, μεταξύ άλλων, των μέτρων πού προβλέπονται στήν προσηρτημένη στήν παρούσα Σύμβαση, 'Απόφαση ύπ' αριθ. 1.

2. Γιά τή δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών γιά συμβάσεις ή ρυθμίσεις πού ένδέχεται νά συναφθούν μεταξύ πλοιοκτητών ή έφοπλιστών καί ναυτεργατικών σωματείων ή άλλων αντιπροσωπευτικών ναυτεργατικών οργάνων, επιτρέπεται ή σύναψη διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών της σημαίας καί παρεχουσών εργασία χωρών, αναφερομένων στήν άπασχόληση των ναυτεργατών των χωρών αυτών.

"Άρθρο 15

ΜΕΤΡΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

Προς τό σκοπό του περιορισμού των αρνητικών οικονομικών αποτελεσμάτων τά όποια ένδέχεται νά προέλθουν

στίς υπό ανάπτυξη χώρες κατά τή διαδικασία προσαρμογής καί εφαρμογής των αναγκαίων συνθηκών γιά τή συμμόρφωση προς τίς απαιτήσεις της παρούσης Συμβάσεως, πρέπει νά δοθεί, μεταξύ των άλλων, άπόλυτη προτεραιότητα στά μέτρα πού προβλέπονται στή προσηρτημένη στή παρούσα Σύμβαση, 'Απόφαση ύπ' αριθ. 2.

"Άρθρο 16

ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Η κατάθεση της παρούσης Συμβάσεως θά γίνει στόν Γενικό Γραμματέα των 'Ηνωμένων Έθνών.

"Άρθρο 17

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1. Τά Συμβαλλόμενα Μέρη όφείλουν νά λάβουν τά αναγκαία νομοθετικά ή άλλα μέτρα γιά τήν εφαρμογή της παρούσης Συμβάσεως.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος όφείλει σέ εύθετο χρόνο νά ανακοινώσει προς τόν Γ. Γραμματέα τά κείμενα του νομοθετικού ή άλλου μέτρου πού έλαβε γιά τήν εφαρμογή της παρούσης Συμβάσεως.

3. Ο Γ. Γραμματέας όφείλει νά διαβιβάσει σέ κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, ύστερα από αίτησή του, τά κείμενα των νομοθετικών ή άλλων μέτρων πού του ανακοινώθηκαν σύμφωνα μέ τήν παράγρ. 2 του παρόντος άρθρου.

"Άρθρο 18

ΥΠΟΓΡΑΦΗ, ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ, ΑΠΟΔΟΧΗ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΧΩΡΗΣΗ

1. Όλα τά κράτη δικαιούνται νά καταστούν Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσης Συμβάσεως διά:

- α) ύπογραφής μή ύποκειμένης σέ επικύρωση, άποδοχή ή έγκριση
- β) ύπογραφής ύποκειμένης σέ έπακόλουθη επικύρωση, άποδοχή ή έγκριση
- γ) προσχωρήσεως

2. Η παρούσα Σύμβαση θά μείνει άνοικτη γιά ύπογραφή από 1 Μαΐου 1986 μέχρι καί της 30 'Απριλίου 1987 στά γραφεία των 'Ηνωμένων Έθνών στή Νέα Υόρκη καί στή συνέχεια θά παραμείνει άνοικτη γιά προσχωρήσεις.

3. Τά όργανα επικυρώσεως, άποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως πρέπει νά κατατίθενται στή Γ. Γραμματεία.

"Άρθρο 19

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

1. Η παρούσα Σύμβαση θά τεθεί σέ ισχύ δώδεκα μήνες μετά τήν ήμερομηνία κατά τήν όποια 40 τουλάχιστον Κράτη, των οποίων τό συνολικό ναυτιλιακό τοννάζ άνέρχεται τουλάχιστον στό ένα τέταρτο του παγκόσμιου τοννάζ, καταστούν Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσης κατά τό άρθρο 18. Γιά τό σκοπό του παρόντος άρθρου ως τοννάζ θεωρείται τό άναγραφόμενο στό παράρτημα ΙΙΙ της παρούσης.

2. Γιά κάθε κράτος πού καθίσταται Συμβαλλόμενο Μέρος της παρούσης Συμβάσεως μετά τή πλήρωση των όρων ένάρξεως ισχύος αυτής κατά τήν προηγούμενη παράγραφο του παρόντος άρθρου, ή Σύμβαση θά τίθεται σέ ισχύ δώδεκα μήνες από τήν ήμερα πού κατέστη Συμβαλλόμενο Μέρος.

"Άρθρο 20

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. Μετά τήν παρέλευση 8 ετών από τήν ήμερομηνία ένάρξεως της ισχύος της παρούσης Συμβάσεως, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, μπορεί μέ γραπτή δήλωση προς τόν Γεν. Γραμματέα των 'Ηνωμένων Έθνών, νά προτείνει ειδικές τροποποιήσεις της Συμβάσεως καί νά ζητήσει τή σύγκληση 'Αναθεωρητικής Διασκέψεως γιά τήν εξέταση των προτεινομένων τροποποιήσεων. Ο Γεν. Γραμματέας όφείλει νά κοινοποιήσει τήν τοιαύτη δήλωση προς όλα τά Συμβαλλόμενα Μέρη. Εάν έντός 12 μηνών από της ήμερομηνίας κοινοποιήσεως της δηλώσεως, τουλάχιστον τά δύο πέμπτα των συμβαλλομένων μερών άπαντήσουν ευνοϊκά στήν αίτηση, ό Γενικός Γραμματέας όφείλει νά συγκαλέσει τήν 'Αναθεωρητική Διάσκεψη.

2. Ο Γεν. Γραμματέας των 'Ηνωμένων Έθνών, όφείλει νά κοινοποιεί προς όλα τά Συμβαλλόμενα Μέρη τά κείμενα κάθε προτάσεως ή άπόψεως άφορώσης τροποποιήσεως, τουλάχιστον έξι μήνες πρό της ήμερομηνίας ένάρξεως της 'Αναθεωρητικής Διασκέψεως.

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Άρθρο 21

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

1. Οι αποφάσεις της 'Αναθεωρητικής Διασκέψεως οι άφορως τροποποιήσεις, θα λαμβάνονται με συναίνεση (consensus) ή, κατόπιν αίτησεως, με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζοντων Συμβαλλομένων Μερών. Τροποποιήσεις, γενόμενες δεκτές από 'Αναθεωρητική Διάσκεψη, θα κοινοποιούνται από τον Γεν. Γραμματέα των 'Ην. 'Εθνών προς όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη για επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση και προς όλα τα υπογράφαντα κράτη για ενημέρωση.

2. 'Η επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση τροποποιήσεων που έγιναν αποδεκτές από 'Αναθεωρητική Διάσκεψη θα πραγματοποιείται με την κατάθεση στον Γεν. Γραμματέα τυπικής προς το ίδιο πράξεως.

3. Κάθε τροποποίηση που έγινε αποδεκτή από 'Αναθεωρητική Διάσκεψη θα τίθεται σε ισχύ μόνο για τα Συμβαλλόμενα Μέρη που την επικύρωσαν, αποδέχτηκαν ή ενέκριναν από την πρώτη μέρα του επόμενου μήνα ένα χρόνο μετά την επικύρωση αποδοχή ή έγκρισή της από τα δύο τρίτα των Συμβαλλομένων Μερών. 'Όταν ένα κράτος επικυρώσει, αποδεχθεί ή εγκρίνει μία τροποποίηση ή όποια έχει ήδη επικυρωθεί, αποδεχθεί ή εγκριθεί από τα δύο τρίτα των Συμβαλλομένων Μερών, ή τροποποίηση αυτή θα τίθεται σε ισχύ για το εν λόγω κράτος ένα χρόνο μετά την υπ' αυτού επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση.

4. Κάθε κράτος που καθίσταται Μέρος της παρούσης Συμβάσεως μετά την έναρξη ισχύος μιάς τροποποίησης, αν δεν εκφράσει διαφορετική πρόθεση:

α) θα θεωρείται Μέρος της Συμβάσεως ως έχει τροποποιηθεί, και

β) θα θεωρείται Μέρος της μη τροποποιημένης Συμβάσεως σε σχέση με κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος που δεν δεσμεύεται από την τροποποίηση.

Άρθρο 22

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί οποτεδήποτε να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση με γραπτή προς το ίδιο ειδοποίηση απευθυνόμενη προς τον Γεν. Γραμματέα.

2. 'Η τοιαύτη καταγγελία θα αποκτά ισχύ μετά την έκπνοή ενός έτους από την ημέρα που ο Γεν. Γραμματέας ελαβε την ειδοποίηση, εκτός αν στην ίδια την ειδοποίηση όρίζεται μακροτέρα περίοδος.

'Εγινε στη Γενεύη στις 7 Φεβρουαρίου 1986 σε ένα πρωτότυπο στην 'Αραβική, Κινεζική, 'Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και 'Ισπανική γλώσσα, που είναι όλα εξίσου αυθεντικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1

ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΥΣΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΧΩΡΩΝ

'Η Διάσκεψη των 'Ηνωμένων 'Εθνών περί των δρων νηολογήσεως των πλοίων άφου απέδεχθη τη Σύμβαση των 'Ην. 'Εθνών περί των δρων νηολογήσεως των πλοίων συνιστά τα ακόλουθα:

1. Οι παρέχουσες εργασία χώρες πρέπει να ελέγχουν τη δραστηριότητα των εντός της δικαιοδοσίας τους πρακτορείων που προμηθεύουν ναυτικούς για πλοία φέροντα τη σημαία άλλης χώρας, ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι συμβατικοί όροι που προσφέρουν τα εν λόγω πρακτορεία αποτρέπουν καταχρήσεις και συμβάλουν στην ευημερία των ναυτικών. Για την προστασία των ναυτικών τους οι παρέχουσες εργασία χώρες μπορούν να απαιτούν, μεταξύ των άλλων, πρόσφορη έγγυση του μνημονευόμενου στο άρθρο 10 τύπου, από τους πλοιοκτήτες ή έφοπλιστές ή άλλα αρμόδια πρόσωπα.

2. Παρέχουσες εργασία υπό ανάπτυξη χώρες μπορούν να συνεννοούνται μεταξύ τους για να έναρμονίζουν κατά το δυνατό την πολιτική τους σχετικά με τους δρους υπό τους οποίους θα παρέχουν εργασία σύμφωνα με τις άρχές αυτές και εν ανάγκη να έναρμονίζουν προς το σκοπό αυτό τη νομοθεσία τους.

3. 'Η UNCTAD, UNDP και άλλοι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί όφείλουν, ύστερα από αίτηση, να παρέχουν βοήθεια σε παρέχουσες εργασία υπό ανάπτυξη χώρες, για τη δημιουργία κατάλληλης νομοθεσίας για τη νηολόγηση πλοίων και την προσέλκυση πλοίων στα νηολογία τους, λαμβάνοντας υπόψη την παρούσα Σύμβαση.

4. 'Η ILO όφείλει, ύστερα από αίτηση, να παρέχει βοήθεια σε παρέχουσες εργασία χώρες για την υιοθέτηση μέτρων σκοπούντων να περιορίσουν εργατικές μετακινήσεις και ένδεχόμενες συνέπειες οικονομικών ανατροπών όφειλόμενες ίσως στην υιοθέτηση της παρούσης Συμβάσεως.

5. Οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί εντός του συστήματος των 'Ηνωμ. 'Εθνών όφείλουν, ύστερα από αίτηση, να παρέχουν βοήθεια σε παρέχουσες εργασία χώρες για την κατάρτιση και εκπαίδευση των ναυτικών τους, συμπεριλαμβανομένης και της προμηθείας εκπαιδευτικού εξοπλισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜ II

ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2

ΜΕΤΡΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

'Η Διάσκεψη των 'Ηνωμένων 'Εθνών περί των δρων νηολογήσεως των πλοίων άφου απέδεχθη τη Σύμβαση των 'Ην. 'Εθνών περί των δρων νηολογήσεως των πλοίων συνιστά τα ακόλουθα:

1. 'Η UNCTAD, UNDP, IMO και άλλοι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, όφείλουν, ύστερα από αίτηση, να παρέχουν τεχνική και οικονομική βοήθεια στις χώρες εκείνες που ένδέχεται να έπηρεασθούν από την παρούσα Σύμβαση, ώστε να συγκροτήσουν και εφαρμόσουν σύγχρονη και αποτελεσματική νομοθεσία για την ανάπτυξη του στόλου τους σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως.

2. 'Η ILO και άλλοι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί όφείλουν επίσης, ύστερα από αίτηση, να παρέχουν στις χώρες αυτές βοήθεια για την προετοιμασία και έκταση μορφωτικών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους ναυτικούς τους.

3. 'Η UNDP, ή Διεθνής Τράπεζα και άλλοι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, όφείλουν να παρέχουν στις χώρες αυτές, ύστερα από αίτηση, τεχνική και οικονομική βοήθεια για την εφαρμογή εναλλακτικών εθνικών αναπτυξιακών σχεδίων, προγραμμάτων και μελετών, για να ξεπεράσουν οικονομικές ανατροπές που μπορεί να προέλθουν από την υιοθέτηση της παρούσης Συμβάσεως.

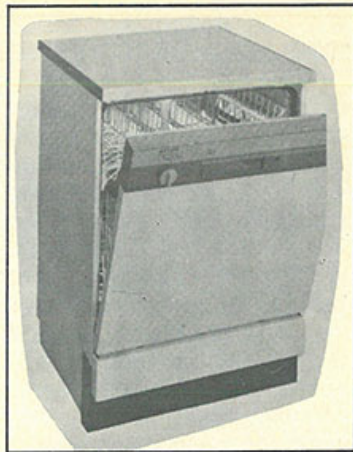
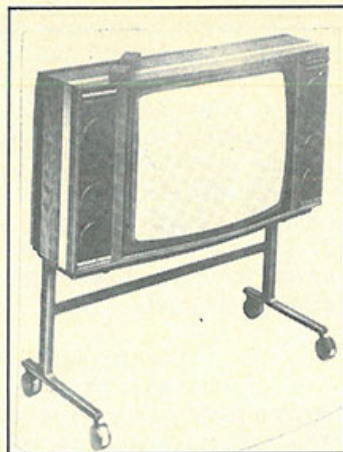
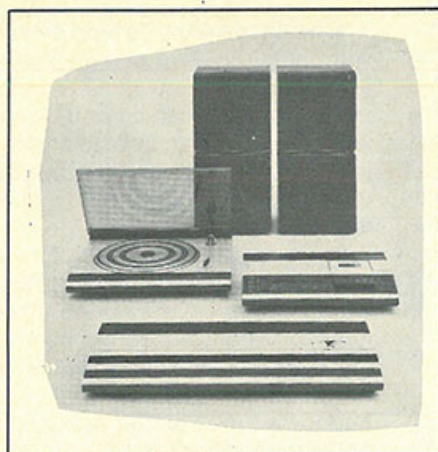
ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

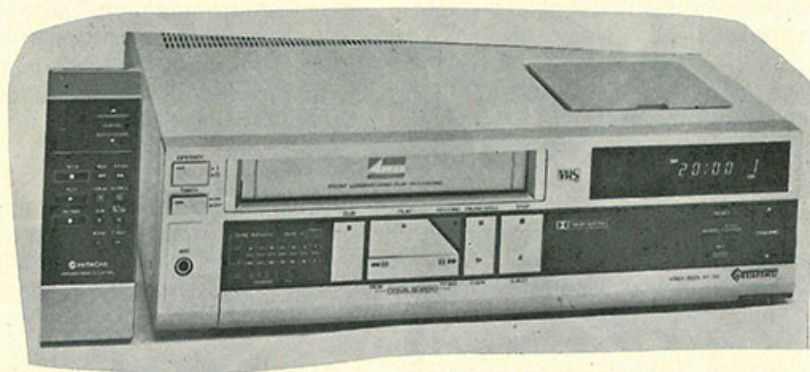
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

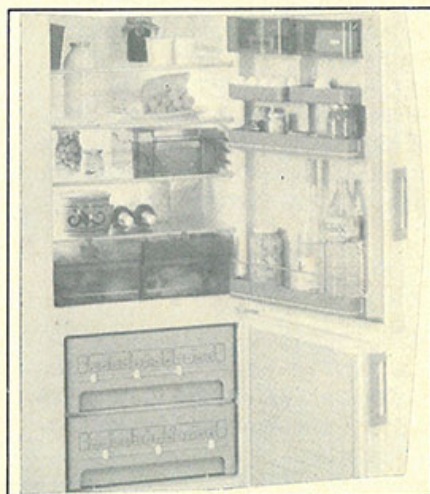
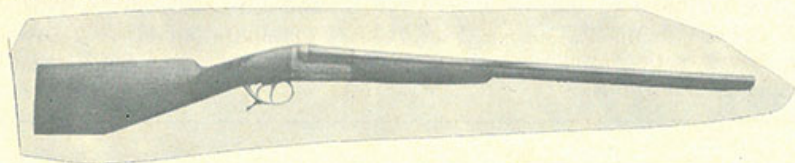


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήλιωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 - 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

Ο έφοδιασμός πλοίων καί αεροσκαφών

Δημοσιεύουμε κατωτέρω την πλήρη απόφαση του ύφυπουργού Έμπορίου κ. Γιώργου Κατσιφάρα για τους έφοδιασμούς πλοίων (καί αεροσκαφών) καί τις αντίστοιχες συναλλαγματικές υποχρεώσεις:

Κεφάλαιο Α

Συναλλαγματικές υποχρεώσεις πλοίων καί αεροσκαφών από έξοδα στο έσωτερικό καί από ναυτιλιακές ή αεροναυτιλιακές έργασίες.

Ι. Πλοία Έξωτερικού

1. Όλα τα πλοία, πού έκτελούν πλόες έξωτερικού μέ ελληνική ή ξένη σημαία όφείλουν νά καταβάλουν όλα τα έξοδα τους στα ελληνικά λιμάνια ως καί τα έξοδα πού δημιουργούνται στην Ελλάδα, ανεξάρτητα από την προσέγγιση του πλοίου σέ δραχμές καλυπτόμενες από έκχώρηση αντίστοιχου συναλλάγματος, εντός των νομίμων προθεσμιών, όπως αυτές καθορίζονται στην αριθ. Ε4/678/3.11.82 κοινή απόφαση των Υπουργών Έθνικής Οικονομίας καί Έμπορίου, έκτός από τα άλιευτικά καί σπογγαλιευτικά πλοία άνοικτης θαλάσσης μέ ελληνική σημαία.

2. Ό έλεγχος καί ή συνάλλαγματική παρακολούθηση των παραπάνω υποχρεώσεων των πλοίων άνατίθεται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Οί Πλοίαρχοι, Πλοιοκτήτες, Ναυτικοί Πράκτορες, Ναυτικά Γραφεία καί Ναυτιλιακές Έπιχειρήσεις υποχρεούνται νά συμμορφώνονται στις σχετικές οδηγίες πού θα έκδοθούν από την Τράπεζα της Ελλάδος.

3. Τίς ίδιες υποχρεώσεις μέ τα πλοία, πού έκτελούν πλόες έξωτερικού έχουν τα ρυμουλκά καί τα ναυαγοσωστικά για τίς υπηρεσίες πού προσφέρουν σέ πλοία πού έκτελούν πλόες έξωτερικού.

Τά λιμεναρχεία θα γνωρίζουν στην Τράπεζα της Ελλάδος την ήμερομηνία του άπόπλου, τον προορισμό καί την ήμερομηνία του κατάπλου των έν λόγω πλοίων.

ΙΙ. Πλοία πού έκτελούν μικτά δρομολόγια

Ό καθορισμός καί ό έλεγχος των συναλλαγματικών υποχρεώσεων των πλοίων, πού έκτελούν πλόες έξωτερικού κατ' έπέκταση γραμμών του έσωτερικού ή έναλλακτικά πλόες έσωτερικού - έξωτερικού, θα ένεργείται από τά άρμόδια όργανα της Τράπεζας

της Ελλάδος, σύμφωνα μέ οδηγίες πού θα έκδοθούν άπ' αυτήν.

ΙΙΙ. Τουριστικά επαγγελματικά πλοία — πλοία μέ ελληνική καί ξένη σημαία του Νόμου 438/76.

Όλες οί δαπάνες καί υποχρεώσεις των πλοίων αυτής της κατηγορίας, πού δημιουργούνται σέ ελληνικά λιμάνια, ήτοι Έξοδα γενικής προσεγγίσεως, ύδρευσεως, τροφοδοσίας, μικροεπισκευών, έξοδα μεταφορτώσεως, αγοράς καυσίμων ή όποιονδήποτε είδων καί άνταλλακτικών από τό έμπόριο (έγχωριου ή άλλοδαπής προελεύσεως ή TRANSIT), καθώς καί άλλες παρεμφερείς μέ τό πλοίο άπρόβλεπτες δαπάνες, καλύπτονται στή χώρα μέ δραχμές κατ' εξαίρεση της διαδικασίας πού απαιτείται για τα πλοία πού έκτελούν πλόες έξωτερικού ή μικτούς. Κατά τον έφοδιασμό των σκαφών αυτών δεν θα διενεργείται συναλλαγματικός έλεγχος από την άρμόδια Τελωνειακή ή Λιμενική Αρχή, ή την Τράπεζα της Ελλάδος, άν ή παραπάνω κάλυψη σέ δραχμές προέρχεται από έκχώρηση συναλλάγμου ή όχι όταν ό πλοίαρχος του σκάφους παρουσιάζει τή σχετική έγκριση του Υ.Ε.Ν. υπαγωγής του σκάφους στο Νόμο 438/76.

Θαλαμηγοί μέ ξένη σημαία

Όλες οί παραπάνω ρυθμίσεις για τα πλοία πού έχουν υπαχθεί στον Ν. 438/76 ισχύουν καί για τίς θαλαμηγούς μέ ξένη σημαία.

ΙV. Αεροσκάφη

Ιδιοκτήτες ή Κυβερνήτες αεροσκαφών ή Αεροπορικές Έταιρείες ή οί στην Ελλάδα κατοικούντες πράκτορες τούτων ή οί διαθέτοντες συνεργεία HANDLING ή άλλες έπιχειρήσεις, πού έξυπηρετούν πολιτικά αεροσκάφη μέ ελληνική ή ξένη σημαία, πού έκτελούν τακτικές ή έκτακτες πτήσεις έξωτερικού καί προσεγγίζουν για όποιαδήποτε αίτια στους άερολιμένες της χώρας μας, υποχρεούνται για τίς κάθε είδους δαπάνες πού πραγματοποιούνται στην Ελλάδα νά τηρούν τίς οδηγίες της Τράπεζας της Ελλάδος, ούτως ώστε νά εξασφαλίζεται ή κάλυψη των παραπάνω δαπανών μέ δραχμές, πού θα προέρχονται από έκχώρηση συναλλάγματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ι. Έπιτρεπόμενα είδη για έφοδιασμό

1. Ό έφοδιασμός πλοίων μέ ελληνική ή ξένη σημαία, πού έκτελούν πλόες έξωτερικού ή μικτούς καί πολιτικών αεροσκαφών υπό ελληνική ή ξένη σημαία, πού έκτελούν τακτικές ή έκτακτες πτήσεις έξωτερικού ή μικτές, μπορεί νά γίνει μέ όποιαδήποτε έγχωρια προϊόντα καί μέ αυτά πού ή εξαγωγή τους τελεί υπό προηγούμενη έγκριση του Έμπορίου Έμπορίου, πλύν των προϊόντων των Κεφ. 36 καί 93 του ισχύοντος δασμολογίου (πυρίτιδες, έκρηκτικές ύλες, όπλα, πυρομαχικά κ.λπ., έκτός των αναγκαίων για τή ναυσιπλοία καί ασφάλεια πλοίου, π.χ. φωτοβολίδες, βεγγαλικά) καθώς καί μέ άλλοδαπα προϊόντα, τά όποια εισήχθησαν μέ τήρηση των κανονικών διατάξεων εισαγωγής, ανεξάρτητα άν έχουν τελωνιοσθεί ή όχι.

2. Ό έφοδιασμός πλοίων καί αεροσκαφών μέ ελληνική ή ξένη σημαία, πού έκτελούν πλόες έξωτερικού μέ προϊόντα έγχωριου ή άλλοδαπής προέλευσης, θεωρείται ως εξαγωγή, σύμφωνα μέ τό Ν.Δ. 226/1969.

3. Για τον έφοδιασμό των άνωτέρω πλοίων ή αεροσκαφών μέ άλλοδαπα προϊόντα, πού έρχονται στή χώρα για μεταφόρτωση πρέπει νά καλύπτονται τά έξοδα μεταφορτώσεως καί ό τυχόν ναύλος μεταφοράς μέ αντίστοιχη έκχώρηση συν/τος, όπως προβλέπεται από την απόφαση του Έμπορίου Έμπορίου αριθ. Ε4/9490/17.11.80.

ΙΙ. Εισαγωγή έφοδίων πλοίων, αεροσκαφών, έμπορευμάτων καταστημάτων άφορολογήτων είδων, άερολιμένων κ.λπ.

1. Έγκρίσεις χορήγησης συναλλάγματος πού άφορούν είδη πού αναφέρονται στην απόφαση του Έμπορίου Οικονομικών Τ 3300/25-7-84 — όπως ισχύει σήμερα — τά όποια χρησιμοποιούνται για τον έφοδιασμό πλοίων πού έκτελούν πλόες έξωτερικού, πλοίων μικτών πλόων, θαλαμηγών μέ ξένη σημαία, αεροσκαφών πού έκτελούν πτήσεις έξωτερικού, πρεσβειών καί ξένων άποστολών, παρέχονται χωρίς καμία προηγούμενη άδεια καί χωρίς κατάθεση των προβλεπόμενων χρηματικών προκαταβολών, μέ την υποχρέωση κατάθεσης προσωπικής έγγυσης ίσης μέ τό 100% της τιμολογιακής άξίας CIF

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3901, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

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

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

για την τήρηση των όρων της απόφασης αυτής.

2. Με τους παραπάνω όρους χορηγούνται και εγκρίσεις που αφορούν αγαθά που αναφέρονται στο Β.Δ. 546/69 — όπως ισχύει σήμερα — τα οποία πρόκειται να πωληθούν σε επιβάτες και πληρώματα αεροσκαφών γραμμών εξωτερικού από καταστήματα αφορολόγητων ειδών των κρατικών αερολιμένων.

3. Το συνάλλαγμα που θα προέρχεται από την πώληση των ανωτέρω αγαθών θα εκχωρείται στη Τράπεζα της Ελλάδος μέσα σε έξι (6) μήνες από την πώλησή τους.

4. Το συνάλλαγμα αυτό θα υπερβαίνει τουλάχιστον το 25% της αξίας CIF των εισαγομένων, ενώ το ποσοστό αυτό ειδικά για τα τσιγάρα θα είναι τουλάχιστον 10% της αξίας CIF των εισαγομένων.

5. Σε περίπτωση που το αγαθό πωληθεί σε τιμή κάτω του κόστους οι εφοδιαστές είναι δυνατόν να απαλλαγούν από τη σχετική υποχρέωση τους μετά από σχετική απόφαση της επιτροπής ρυθμίσεως θεμάτων εισαγωγής.

6. Η διάθεση των παραπάνω εφοδίων θα γίνεται μέσα σε δύο (2) χρόνια από την ημερομηνία του διακανονισμού τους. Η Επιτροπή Ρυθμίσεως Θεμάτων Εισαγωγής σε αιτιολογημένες περιπτώσεις μπορεί να παρατείνει τη προθεσμία κατά την κρίση της.

7. Αν τα αγαθά αναλωθούν στο έσωτερικό ή εγκριση που χορηγήθηκε δεν έχει καμία ισχύ, ο δε εισαγωγέας έχει υποχρέωση να τηρήσει τις διατάξεις που ισχύουν για την εισαγωγή αγαθών.

Δέν όφειλεται μόνο πρόστιμο εκπροθέσμου διακανονισμού αφού έχει ήδη διακανονιστεί η αξία των αγαθών με την καταβολή του τιμήματος κατά την εισαγωγή.

8. Ανατίθεται στη Τράπεζα της Ελλάδος να ρυθμίζει τα μερικότερα θέματα εφαρμογής των διατάξεων αυτών.

III. 'Εφοδιασμός 'Αεροσκαφών

'Εξουσιοδοτούνται οι Τελωνειακές 'Αρχές, που βρίσκονται στους 'Αερολιμένες της χώρας, όπως επιτρέπουν, από συναλλαγματικής πλευράς, ελεύθερα χωρίς την άδεια του 'Υπουργείου 'Εμπορίου ή της Τραπεζής της Ελλάδος, τον εφοδιασμό των πολιτικών αεροσκαφών με ελληνική ή ξένη σημαία, που εκτελούν τακτικές ή έκτακτες πτήσεις ε-

ξωτερικού ή μικτές, με τα προϊόντα της παραγρ. I 1 του Κεφαλαίου Β. της παρούσης, που βρίσκονται στις αποθήκες TRANSIT των αεροπορικών εταιρειών μέσα στους αερολιμένες. Οι διατυπώσεις από Τελωνειακής πλευράς που θα τηρούνται από τις 'Αεροπορικές 'Εταιρείες κατά τον εφοδιασμό των αεροσκαφών τους είναι αυτές που έχουν καθορισθεί με σχετική απόφαση του 'Υπουργείου Οικονομικών.

Η διαδικασία για την εξασφάλιση της κάλυψης της αξίας των εφοδίων εκ μέρους του εφοδιαστή σε συνάλλαγμα θα καθοριστεί με οδηγίες της Τράπεζας της Ελλάδος.

IV. 'Εφοδιασμός Πλοίων

1. 'Εξουσιοδοτούνται οι Τελωνειακές 'Αρχές του Κράτους, που βρίσκονται σε 'Ελληνικά λιμάνια, όπως επιτρέπουν, από πλευράς συναλλαγματικών διατυπώσεων, ελεύθερα, χωρίς την άδεια του 'Υπουργείου 'Εθνικής Οικονομίας ή της Τραπεζής της Ελλάδος, τον εφοδιασμό των πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, που εκτελούν πλοίες εξωτερικού ή μικτούς, με τα προϊόντα της παραγρ. I 1 του Κεφαλαίου Β. της παρούσης.

2. 'Ο ανωτέρω εφοδιασμός θα διενεργείται από α) εφοδιαστές πλοίων που είναι μέλη των οικείων επαγγελματικών οργανώσεων και γραμμένοι σαν εξαγωγείς στο ειδικό Μητρώο 'Εξαγωγέων του οικείου 'Εμπορικού και Βιομηχανικού 'Επιμελητηρίου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και οι οποίοι απαραίτητα θα πρέπει να έχουν ανοίξει εξωλογιστικό 'Λογισμό στην Τράπεζα της Ελλάδος β) 'Αν' ευνόχως από τους ιδιοκτήτες και τους πράκτορες αυτών μετά την εκπλήρωση των προϋποθέσεων που καθορίζονται στην παρακάτω παράγραφο 8.

3. Για κάθε εφοδιασμό πλοίου ο εφοδιαστής πρέπει να προσκομίζει στο Τελωνείο τα απαραίτητα τελωνειακά έγγραφα, που καθορίστηκαν από την 'Απόφαση Τ. 3300/47/25.784 του 'Υπουργείου Οικονομικών, όπως αυτή ισχύει σήμερα, μαζί με το έπισημο ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ. Τα δελτία αποστολής εφοδίων προκειμένου να γίνουν αποδεκτά από το αρμόδιο Τελωνείο εξαγωγής θα πρέπει να αναγράφουν τον αριθμό εξαγωγικού μητρώου του εφοδιαστή.

Από τα εν λόγω δελτία που θα εκδίδονται εις 2 πλοίων το ένα αντίγραφο θα αποστέλλε-

ται με μέριμνα της αρμόδιας Τελωνειακής 'Αρχής την επομένη εργάσιμη ημέρα από την πραγματοποίηση της φόρτωσης στην Τράπεζα της Ελλάδος.

4. 'Ο εφοδιαστής υποχρεούται το πολύ μετά από δέκα ημέρα που πραγματοποιήθηκε ο εφοδιασμός, να προσκομίσει στο Τελωνείο το αντίγραφο του έπισημου τιμολογίου πώλησης στο οποίο θα αναγράφεται ο αύξων αριθμός των αντίστοιχων δελτίων αποστολής (θα εκδίδονται χωριστά τιμολόγια για τα έγχαρτα και τα αλλοδαπή προέλευσης προϊόντα), κάθε δήλωση εξαγωγής ή αίτησης εφοδιασμού πλοίων, στο οποίο θα αναγράφεται απαραίτητα η αξία των εφοδίων τόσο σε δραχμές όσο και σε συνάλλαγμα, σύμφωνα με την επίσημη τιμή της ημέρας του ξένου νομίσματος. Η αξία του τιμολογίου σε δραχμές και στο ξένο νόμισμα θα αναγράφεται απαραίτητα και στη δήλωση εξαγωγής εφοδίων (ΕΞ-ΕΛ) μετά την προσκόμιση του αντίστοιχου έπισημου τιμολογίου πώλησης.

5. Μετά την πραγματοποίηση του εφοδιασμού το αρμόδιο Τελωνείο υποχρεούται να στείλει στο Κατάστημα της Τράπεζας της Ελλάδος, που βρίσκεται στην έδρα του, τα αντίγραφα των τελωνειακών παραστατικών εγγράφων εφοδιασμού μαζί με το πρωτότυπο ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ και το ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ ΤΟΥ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΠΩΛΗΣΗΣ. Δέν θα χορηγούνται αντίγραφα των τελωνειακών παραστατικών στον εφοδιαστή ή τρίτο πρόσωπο, εάν δεν έχει προσκομισθεί στο Τελωνείο και το έπισημο τιμολόγιο πώλησης.

Τα εν λόγω παραστατικά έγγραφα θα διαβιβάζονται συγκεντρωτικά στην προαναφερόμενη Τράπεζα το βραδύτερο μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο τον επόμενο μήνα από το μήνα που πραγματοποιήθηκε ο εφοδιασμός.

6. Η Τράπεζα της Ελλάδος θα φροντίζει για την εισαγωγή από μέρους του εφοδιαστή της σε συνάλλαγμα αξίας των φορτωθέντων εφοδίων, που αναγράφεται στα ανωτέρω παραστατικά έγγραφα, εντός των νομίμων προθεσμιών, που καθορίζονται στην υπ' αριθ. Ε4/678/3.11.82 κοινή απόφαση των 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας και 'Εμπορίου.

Ο χρόνος της συναλλαγματικής τακτοποίησης, που προβλέπεται στη ανωτέρω

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING**



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Κοινή Απόφαση, άρχεται άμέσως μετά την παράδοση των έφοδίων επί του πλοίου άεροσκάφους κ.λπ. βάσει των τελωνειακών παραστατικών, όπως καθορίζεται στην παραπάνω Απόφαση του Υπ. Οικονομικών και ίσχύει τόσο για τή εξαγωγή όσο και για τή αλδοπαής προέλευσης προϊόντα.

Ο έλεγχος τής κανονικότητας των τιμών των εξαγομένων έφοδίων θά πραγματοποιείται καταστατικά από τήν Έπιτροπή Έλεγχου Συναλλάγματος Έξαγωγής σέ έτήσια βάση κατά έφοδιαστή, μέ μέριμνα τής Τράπεζας τής Ελλάδος.

7. Η εκπλήρωση των συναλλαγματικών υποχρεώσεων των έφοδιαστών θά καλύπτεται από τήν κατατεθειμένη στό οικείο Ε.Β.Ε. «Δήλωση Προσωπικής Έγγυησης» κατά τήν έγγραφή του στό Ειδικό Μητρώο Έξαγωγών, σύμφωνα μέ τή προβλεπόμενη από τήν απόφαση του Υφυπουργού Έθνικής Οικονομίας Ε4/2100/2.4.85 «Περί ρυθμίσεως του τρόπου παροχής προσωπικής έγγυησης» από τούς εξαγωγείς».

8. Στίς περιπτώσεις πού ό έφοδιασμός πραγματοποιείται άπ' ευθείας από τούς πλοιοκτήτες ή τούς πράκτορες αυτών, ή φόρτωση των έφοδίων θά επιτρέπεται μέ τήν προσκόμιση στό Τελωνείο βεβαιώσεως τής Τράπεζας τής Ελλάδος περί χρεώσεως του έξωλογιστικού λογαριασμού τους μέ τήν αξία των έφοδίων, ή όποία (αξία) θά έλέγχεται από τό Τελωνείο μέ βάση τή στοιχεία αγοράς αυτών ή μέ τήν προσκόμιση βεβαιώσεως αγοράς συναλλάγματος ίσης αξίας, πού έχει έκδοθεί από όποιαδήποτε Τράπεζα.

Σέ επείγουσες φορτώσεις τή Τελωνεία μπορούν νά επιτρέπουν στους παραπάνω τή φόρτωση των έφοδίων άφου προηγουμένως καταθέσουν στό Τελωνείο προσωπική έγγυ-

ηση για τή 100% τής αξίας των έφοδίων, μέ τήν όποία θά άναλαμβάνουν τήν υποχρέωση όπως μέσα σέ 15 μέρες προσκομίζουν τήν προαναφερόμενη βεβαίωση τής Τράπεζας τής Ελλάδος ή τή βεβαίωση αγοράς συναλλάγματος.

Η προσωπική έγγυηση πρέπει νά έχει συνταχθεί, συμπληρωθεί και υπογραφεί, όπως τό υπόδειγμα Νο 2 άναφέρεται στην ύπ' αριθ. Ε4/2100/2.4.85 απόφαση μας. Παρερχόμενης τής προθεσμίας αυτής, ή έγγυηση μέ πράξη του Τελώνη καταπίπτει ύπέρ του Δημοσίου και επιδιώκεται ή εισπραξη, σύμφωνα μέ τή διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. (Κώδικας Εισπράξεως Δημοσίων Έσόδων). Η κατάπτωση έγγυήσεως θά κοινοποιείται στην Τράπεζα τής Ελλάδος μαζί μέ φωτοτυπία αυτής και των τελωνειακών παραστατικών για τόν έλεγχο των ένεργειών του έφοδιαστή από τήν Έπιτροπή Συναλλάγματος Είσαγωγών Έξαγωγών.

9. Για πλοία πού προσεγγίζουν σέ Έλληνικά λιμάνια και δέν διαθέτουν στην Ελλάδα Πράκτορα και κατά συνέπεια δέν τηρούν στην Τράπεζα τής Ελλάδος έξωλογιστικούς λογαριασμούς και έφοδιάζονται άπ' ευθείας χωρίς τή μεσολάβηση έφοδιαστού, τότε επιτρέπεται ό έφοδιασμός τους μέ τήν προσκόμιση στό Τελωνείο βεβαιώσεως αγοράς συναλλάγματος, πού νά καλύπτει τήν αξία των έφοδίων και ή όποία (βεβαίωση) θά παραμένει στό παραστατικό του Τελωνείου άφου γίνει έπάνω σέ αυτή ή σχετική πράξη για τή χρησιμοποίησή της. Σέ περίπτωση πού τό σέ δραχμές ποσό τής βεβαίωσης αγοράς συναλλάγματος είναι μεγαλύτερο από τήν αξία των έφοδίων και ό ενδιαφερόμενος θέλει τή βεβαίωση, τότε τό Τελωνείο θά κρατάει φωτοτυπία αυτής, άφου προηγουμένως έγγράψει σχετική πράξη στό πρωτότυπο της, για

τήν έν μέρει χρησιμοποίησή της μέ τό σύνολο τής αξίας του πραγματοποιηθέντος έφοδιασμού.

10. Για τόν έφοδιασμό των έν λόγω πλοίων οι έφοδιαστές μπορούν νά κάνουν χρήση τής διαδικασίας πού ίσχύει κάθε φορά για τήν εξαγωγή έγχωρίων προϊόντων και όχι αυτής πού άναφέρεται στίς προηγούμενες παραγράφους, έφόσον κρίνουν ότι τούτο τούς έξυπηρετεί. Οι σχετικές δηλώσεις -τιμολόγια Έξαγωγής θά θεωρούνται μόνον από τή κατάσταση τής Τράπεζας τής Ελλάδος, χωρίς νά γίνεται άπ' αυτά έλεγχος κατά τή θεώρηση τής κανονικότητας τής τιμής πώλησης. Ο έλεγχος αυτός θά πραγματοποιείται έκ των ύστέρων από τήν Τράπεζα τής Ελλάδος, μέ βάση τή έπίσημα στοιχεία πού τηρεί ό έφοδιαστής.

V. Έφοδιασμός πλοίων, πού βρίσκονται σέ ξένα λιμάνια.

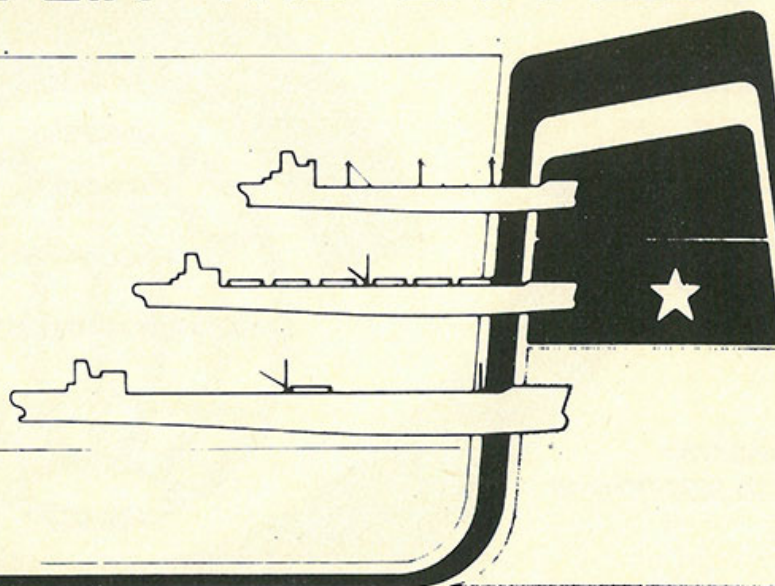
Οι παραπάνω άναφερόμενες διαδικασίες έφοδιασμού εφαρμόζονται και για τόν έφοδιασμό πλοίων πού βρίσκονται σέ ξένα λιμάνια.

VI. Έφοδιασμός άλιευτικών πλοίων άνοικτής θαλάσσης και σπογγαλιευτικών μέ ελληνική σημαία.

1. Για τόν έφοδιασμό των πλοίων τής προκειμένης κατηγορίας μέ τή είδη τής παραγρ. Ι έδαφ. 1 του Κεφ. Β. άπαιτείται προέγκριση τής Τράπεζας τής Ελλάδος ή όποία θά έκδίδεται άφου προηγουμένως ό πλοιοκτήτης υπογράψει δήλωση ότι θά εισαγάγει στή χώρα τό άλιευμα πού θά άλιευθεί.

2. Για όλα τή έξοδα πού θά δημιουργούνται σέ περίπτωση προσεγγίσεως ή όχι των ά-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

νωτέρω πλοίων σε ξένα λιμάνια, θα χορηγείται από την Τράπεζα της Ελλάδος τό αναγκαστικά κάθε φορά συναλλαγμα βάσει δικαιολογητικών. Ο πλοιοκτήτης θα απαλλάσσεται για τις προς αυτόν κατά τα ανωτέρω χορηγούμενες ύστερα από έλεγχο της Τράπεζας της Ελλάδος και αφού α) διαπιστωθεί η εισαγωγή στη χώρα ολόκληρου του αλιεύματος βάσει των διασαφήσεων του τελωνείου. β) Η κάλυψη των πάσης φύσεως εξόδων στην Ελλάδα της εταιρείας και τυχόν κερδών της από τα έσοδα που προέρχονται από τα τιμολόγια πωλήσεων του αλιεύματος.

Σε περίπτωση πωλήσεως του αλιεύματος στο εξωτερικό ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση να εισαγάγει ολόκληρο το συναλλαγμα που αποκτήθηκε από την πώλησή του βάσει σχετικών τιμολογίων πωλήσεως και Ειδικού Σημειώματος του οίκου Ε.Β.Ε. περί της κανονικότητας της τιμής πώλησης και βεβαίωσης των Τελωνειακών ή Λιμενικών Αρχών του τόπου πωλήσεως για την ποσότητα και την αξία των πωληθέντων αλιευμάτων.

3. Επίσης κάθε άλλο συναλλαγματικό έσοδο που θα αποκτηθεί, όπως π.χ. εκ θαλασσίας άρωγής, ασφαλιστικής αποζημίωσης κ.λπ. είναι υποχρεωτικά εκχωρητέα στην Τράπεζα της Ελλάδος.

4. Όσα όρίζονται στις προηγούμενες παραγράφους 1-3 ισχύουν όταν η αλιεία ή η σπογγαλιεία γίνεται σε ανοικτή θάλασσα και ζητείται η κάλυψη των εφοδίων ή εξόδων με κρατικό συναλλαγμα.

VII. Έφοδιασμός πολεμικών πλοίων με ξένη σημαία ή στρατιωτικών αεροπλάνων ξένης χώρας.

Για τον έφοδιασμό πολεμικών πλοίων με ξένη σημαία ή στρατιωτικών αεροπλάνων ξένης χώρας, που προσεγγίζουν σε Έλληνικά λιμάνια ή αεροδρόμια με τα προαναφερθέντα είδη, θα ακολουθείται η διαδικασία, που καθορίζεται στην παράγραφο IV του Κεφ. Β.

Σε περίπτωση έφοδιασμού των εν λόγω πλοίων ή αεροπλάνων από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΝ, ΓΕΑ κ.λπ. ανάλογα), με υλικά και λοιπά γενικά είδη, που έχουν στην κατοχή τους τα Γενικά Έπιτελεια Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας, ο έφοδιασμός θα διενεργείται κάθε φορά με βάση τη διαδικασία, που θα καθορίζουν τα εν λόγω Γενικά Έπιτελεια, μη εφαρμοζόμενης σ' αυτές τις περιπτώσεις της ανωτέρω διαδικασίας.

Για όσους έφοδιασμούς πραγματοποιήθηκαν βάσει της Ε4/1100/81 απόφασής μας και υπάρχουν μέχρι σήμερα έκκρεμότητες στα Τελωνεία από συναλλαγματικής πλευράς, τα αρμόδια Τελωνεία οφείλουν εντός δύο (2) μηνών από της δημοσίευσής της παρούσης να γνωρίζουν τις περιπτώσεις αυτές στην Τράπεζα της Ελλάδος, για να φροντίσει για την συναλλαγματική τακτοποίηση των έφοδιασμών αυτών.

Η εφαρμογή της παρούσης από συναλλαγματικής πλευράς ανατίθεται στην Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες σ' ότι αφορά α) στο άνοιγμα και την τήρηση των εξωλογιστικών λογισμικών των κατηγοριών για τις περιπτώσεις που προβλέπει η Απόφαση και β) την περιοδική εκκαθάριση των εξωλογιστικών λογισμικών που διενεργείται με έλεγχο από τα αρμόδια όργανα της Τράπεζας της Ελλάδος και για να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συναλλαγματικής θέσης κάθε επιχείρησης θα πρέπει οι επιχειρήσεις να τηρούν τα υπό του Κ.Φ.Σ. προβλεπόμενα βιβλία και ειδικότερα τα διαθέσιμα (Ταμείο, καταθέσεις όψεως σε δραχμές και απαιτήσεις μείον υποχρεώσεις) της επιχείρησης, ούτως ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος του λογιστικού ύπολοιπου των βιβλίων με το συναλλαγματικό υπόλοιπο του εξωλογιστ. λογισμικού που τηρείται στην Τράπεζα Ελλάδος.

Τα Υπουργεία Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, προς τα οποία κοινοποιείται η παρούσα, παρακαλούνται να δώσουν οδηγίες προς όλες τις Τελωνειακές και Λιμενικές Αρχές, για την εφαρμογή της παρούσης.

Με την παρούσα καταργείται η υπ' αριθ. Ε4/1100/81 απόφασή μας.

Ο ύφυπουργός
Γ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonou Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou

WIRE ROPES • FIBER ROPES • MARINE PAINTS • TALURIT PRESSES RIGGINGS • TARPAULINS • SLINGS • WORLD



1936 - 1986

50 YEARS

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

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE

TEL. 4627.800 - 4617.410 - 4626269

TELEX: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR

TARPAULINS • WORLD WIDE DELIVERIES • TESTING FACILITIES • CONTAINER FITTINGS • CATHODIC PROTECTION • ANCHORS • CHAINS • TESTING • WIRE ROPES • FIBER ROPES • MARINE PAINTS • TALURIT PRESSES RIGGINGS • TARPAULINS • SLINGS • WORLD

D WIDE DELIVERIES • TESTING FACILITIES • CONTAINER FITTINGS • CATHODIC PROTECTION • ANCHORS • CHAINS • TESTING • MARINE PAINTS • IV

SLINGS • TALURIT PRESSES RIGGINGS • MARINE PAINTS • WIRE ROPES • FIBER ROPES • ANCHORS • CH

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 417/1985

Πρόεδρος: Β. Αγγελόπουλος

Εισηγητής: Δ. Τάταρη

Δικηγόροι: Γ. Καραχάλιος

Φόρος εισοδήματος αλλοδαπής (Ισραηλινής) εταιρίας για τα κέρδη που πραγματοποιήσε από την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία στην Ελλάδα — Μη νόμιμος.

Για την απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος αλλοδαπής επιχείρησης για τα κέρδη που πραγματοποίησε στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία, αρκεί ότι υπάρχει σύμβαση ανάμεσα στην Ελλάδα και το Κράτος της έδρας της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται τα πλοία, ή οποία (σύμβαση) περιέχει τον όρο της αμοιβαιότητας. Δεν χρειάζεται να υπάρχει σύμβαση ανάμεσα στην Ελλάδα και το Κράτος της σημαίας κάθε εκμεταλλεζόμενου πλοίου.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1, έδ. α, του άρθρου 2 και του άρθρου 3 παρ. Ι, έδ. δ του ν.δ. 3843/1958 «περί φορολογίας εισοδήματος νομικών προσώπων» «επιβάλλεται φόρος στο συνολικό από κάθε πηγή καθαρό εισόδημα, το οποίο αποκτάται από αλλοδαπές επιχειρήσεις που λειτουργούν με οποιονδήποτε τύπο εταιρίας. Περαιτέρω κατά το άρθρο 4, περίπτ. δ του ίδιου ν.δ/τος αντικείμενο του φόρου, προκειμένου για τις παραπάνω αλλοδαπές επιχειρήσεις, είναι το αποκτώμενο καθαρό εισόδημα ή κέρδος από πηγή που κείται στην Ελλάδα (έδαφ. α). θεωρείται δέ ότι προκύπτει στην Ελλάδα το κέρδος που αποκτούν οι αλλοδαπές επιχειρήσεις, που είναι εγκατε-

στημένες ή όχι στην Ελλάδα και εκμεταλλεύονται πλοία με ξένη σημαία από τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και λοιπών πραγμάτων γενικά από τα ελληνικά λιμάνια και μέχρι το λιμάνι προορισμού τους ή μέχρι του αλλοδαπού λιμανιού επιβίβασης των επιβατών ή μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων σε πλοίο άλλης αλλοδαπής επιχείρησης (Έδαφ. β, όπως προστέθηκε με το άρθρο 9 παρ. Ι του ν.δ. 4444/1964). Εξάλλου το άρθρο 6 παράγραφος 2 περίπτ. δ, όρίζει, ότι απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων, με τον όρο της αμοιβαιότητας, τα κέρδη που πραγματοποιούν στην Ελλάδα οι αλλοδαπές επιχειρήσεις από την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία. Τέλος κατά το άρθρο 7, παρ. 1, έδαφ. α του ίδιου ν.δ/τος, ως χρονική περίοδος, κατά την οποία προκύπτει το εισόδημα, λαμβάνεται το διαχειριστικό έτος προκειμένου για υπόχρεους που τηρούν βιβλία τετάρτης κατηγορίας του Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων.

Στην προκειμένη περίπτωση από τα έγγραφα στοιχεία της δικογραφίας, μεταξύ των οποίων και η από 22.3.1984 έκθεση ελέγχου του εφοριακού υπαλλήλου «Α.Π.» προκύπτουν τα εξής: Η προσφεύγουσα αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρία, με την επωνυμία «Ζ» έδρευε στην πόλη Χαίφα του Κράτους του Ισραήλ. Κατά την κρίσιμη διαχειριστική περίοδο από 1.1.1975 μέχρι 31.12.1975 ασχολήθηκε με την εκμετάλλευση πλοίων με σημαία ξένων κρατών (Δυτικής Γερμανίας, Αγγλίας, Ιταλίας, Λιβερίας, Σιγκαπούρης, Ισπανίας, Παναμά και Ισραήλ), τα οποία αναφέρονται αναλυτικά στην παραπάνω έκθεση ελέγχου. Τα πλοία αυτά πραγματοποίησαν

μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και λοιπών πραγμάτων από ελληνικά λιμάνια και με προορισμό λιμάνια του εξωτερικού. Πράκτορας των πλοίων αυτών ήταν η εταιρία περιορισμένης ευθύνης με την επωνυμία «Ε», εκπρόσωπος της προσφεύγουσας στην Ελλάδα, η οποία συστάθηκε το 1962 και έδρευε στον Πειραιά. Για την παρακολούθηση των οικονομικών της αποτελεσμάτων τήρησης βιβλίων και στοιχείων Δ' κατηγορίας του Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων. Επειδή η εταιρία αυτή, μέσα στην προθεσμία των δέκα ημερών που έταξε ο εφοριακός ελεγκτής, δεν προσκόμισε κανένα έγγραφο στοιχείο από το οποίο να αποδεικνύεται η σύμβαση για την αποφυγή της διπλής φορολογίας μεταξύ Ελλάδας και Ισραήλ ώστε να τύχει απαλλαγής του φόρου εισοδήματος, ο Οικονομικός Έφορος προσδιόρισε τα ακαθάριστα έσοδα σε 52.518,073 δραχμές και τα φορολογητέα κέρδη σε 4.954.534 δραχμές και καθόρισε τον οφειλόμενο κύριο φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων της προσφεύγουσας αλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρίας σε 1.981.812 δραχμές, με την αιτιολογία α) ότι δεν υπάρχει σύμβαση για αμοιβαιότητα μεταξύ του Ισραήλ και της Ελλάδας, οι δέ διακρινόμενες πού έχουν ανταλλαγή μεταξύ Ισραήλ και Ελλάδας για την αποφυγή διπλής φορολογίας (22.7.1952) δεν έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα, β) ότι η Ελλάδα δεν έχει υπογράψει σχετικές συμβάσεις με τα κράτη Λιβερίας, Σιγκαπούρης, Ισπανίας και Παναμά την σημαία των οποίων έφεραν τα πλοία που εκμεταλλευόταν ή προσφεύγουσα εταιρία και γ) ότι οι σχετικές συμβάσεις που έχουν υπογραφεί μεταξύ Ελλάδας και των κρατών Αγγλίας, Δυτικής Γερμανίας και Ιταλίας δεν περιέ-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

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



Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9
Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon
Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

χουν, κατά τόν έλεγχο, τόν όρο τής άμοιβαιότητας.

Ήδη ή προσφεύγουσα εταιρία μέ τήν προσφυγή της καί τό ύπόμνημά της ισχυρίζεται, μεταξύ άλλων, ότι δέν απαιτείται νά ύπάρχει σύμβαση περί άμοιβαιότητας μεταξύ τής Έλλάδας καί των κρατών τίς σημαίες των όποιων έφεραν τά πλοία πού έκμεταλλεύονταν, αλλά άρκεί νά ύπάρχει σύμβαση μεταξύ τής Έλλάδας καί του κράτους του Ισραήλ, όπου έδρεύει καί ότι πράγματι ύπάρχει τέτοια σύμβαση για τήν άποφυγή της διπλής φορολογίας έτσι ώστε πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 παρ. 2 Δ. του ν.δ. 1843/1958 καί άπαλλάσσεται του ένδίκου φόρου. Πρός άπόδειξη δέ των ισχυρισμών της επικαλείται καί προσκομίζει σέ επικυρωμένα αντίγραφα καί σέ έπίσημη μετάφραση του Ύπουργείου Έξωτερικών 1) τήν Φ. 1162/Α.Σ. 248/26.4.1984 βεβαίωση του Ύπουργείου Έξωτερικών τής Έλλάδας «περί άμοιβαιότητας μεταξύ Έλλάδος καί Ισραήλ διά τήν άποφυγή διπλής φορολογίας των ναυτιλιακών κερδών», 2) τήν Ε. 4300/46/12.5.1978 βεβαίωση του Ύπουργείου Οικονομικών, 3) τίς από 8.4.1984 καί 10.4.1984 βεβαιώσεις του Ύπουργείου Έξωτερικών του Κράτους του Ισραήλ καί 4) τό από 25.4.1984, πιστοποιητικό του Οικονομικού Έφόρου τής Χαΐφας Ισραήλ.

Από τά έγγραφα αυτά άποδεικτικά στοιχεία προκύπτουν τά έξής:

Μέ τήν από 22.7.1952 συμφωνία μέ τήν ανταλλαγή έπιστολών μεταξύ Έλλάδας καί Ισραήλ τά δύο Κράτη άποδέχθηκαν, μέ τόν όρο τής άμοιβαιότητας, τήν έξαίρεση από τή διπλή φορολογία των κερδών από τήν έκμετάλλευση πλοίων, ή συμφωνία δέ αυτή εφαρμόζεται ντέ φάκτο από τίς Έλληνικές Αρχές καί από τό Ισραήλ. Σύμφωνα μέ τόν Ισραηλινό Νόμο έξαιρούνται από τό φόρο εισοδήματος οι άλλοδαποί πλοιοκτήτες από τά εισοδήματά τους πού προέρχονται

από πλοία ιδιοκτησίας τους ή ναυλωμένα άπ' αυτούς πού προσεγγίζουν τά Ισραηλινά λιμάνια. Οι Έλληνες ύπήκοοι καθώς καί οι Έλληνικές Έταιρίες δέν έχουν πληρώσει ούτε πληρώνουν φόρο εισοδήματος στο Ισραήλ για τά εισοδήματά τους πού προέρχονται από τήν έκμετάλλευση πλοίων ιδιοκτησίας τους ή ναυλωμένα άπ' αυτούς πού προσεγγίζουν τά Ισραηλινά λιμάνια. Ο Κανονισμός «περί τής Φορολογίας επί των κερδών των Έταιριών (έξαίρεσις από τή Διπλή Φορολογία) (Έλλάς)» μέ αριθμό 5713-1953 δημοσιεύτηκε στήν έπίσημη Έφημερίδα του Κράτους του Ισραήλ στή σελίδα 1171 του τομέως των Κανονισμών τήν 25.6.1953, άλλος δέ όμοιος Κανονισμός δημοσιεύτηκε στή σελίδα 1194 του τομέως των Κανονισμών τήν 2.7.1953 στήν Έπίσημη Έφημερίδα του Κράτους του Ισραήλ. Περαιτέρω κατά τά έτη 1975 μέχρι καί 1982 (μεταξύ των όποιων περιλαμβάνεται καί τό κρινόμενο έτος) τό εισόδημα τής προσφεύγουσας εταιρίας, πού προέρχεται από τήν έκμετάλλευση πλοίων, τά όποια δέν φέρουν τήν Ισραηλινή σημαία καί είναι ναυλωμένα από αυτήν, περιλήφθηκε καί τούτο για σκοπούς φορολογίας εισοδήματος του Ισραήλ στο φορολογητέο εισόδημα, τό όποιο περιλαμβάνει ναύλους καί λοιπά έσοδα πού προέρχονται από τίς προσεγγίσεις των ναυλωμένων πλοίων της σέ λιμάνια εκτός του Ισραήλ, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνεται καί ή Έλλάδα, καί από τή μεταφορά φορτίων προς καί άπό άλλοδαπά λιμάνια.

Μέ τά δεδομένα αυτά τά παραπάνω έσοδα τής προσφεύγουσας άλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρίας, πού πραγματοποίησε στήν Έλλάδα από τήν έκμετάλλευση πλοίων μέ ξένη, σημαία, δέν υπόκεινται στον ένδικο φόρο εισοδήματος, διότι, όπως άποδείχθηκε, μεταξύ τής Έλλάδας καί του Ισραήλ, στο όποιο έδρεύει ή προσφεύγουσα, ύπάρχει από τό έτος 1952 συμφωνία για τήν άποφυγή της διπλής φορολογίας των ναυτιλιακών κερδών μέ

τόν όρο τής άμοιβαιότητας, ή όποία εφαρμόζεται ντέ φάκτο από τήν Έλλάδα καί τό Ισραήλ. Έξάλλου τά έσοδα πού πραγματοποιήσε ή εταιρία κατά τό κρινόμενο έτος από τήν έκμετάλλευση πλοίων μέ ξένη σημαία περιλήφθηκαν καί αυτά για φορολογικούς σκοπούς στή φορολογία εισοδήματος του Ισραήλ. Συνεπώς ύπάρχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 παρ. 2Δ' του ν.δ. 3843/1958 για τήν άπαλλαγή τής προσφεύγουσας εταιρίας από τόν φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων στήν Έλλάδα, καθόσον τά έσοδα αυτά φορολογήθηκαν ήδη στο Ισραήλ καί μεταξύ αυτού καί τής Έλλάδας ύπάρχει συμφωνία για τήν άποφυγή της διπλής φορολογίας, ή όποία εφαρμόζεται ντέ φάκτο οι δέ έλληνικές εταιρίες δέν πλήρωσαν ούτε πληρώνουν φόρο εισοδήματος στο Ισραήλ για τέτοια έσοδα. Κατά τήν έννοια δέ του τελευταίου άρθρου σέ συνδυασμό μέ τό πιό πάνω αναφερόμενο άρθρο 4 περ. δ έδ. α καί β δέν απαιτείται νά ύπάρχει σύμβαση μεταξύ Έλλάδας καί των Κρατών τήν σημαία των όποιων έφεραν τά πλοία πού έκμεταλλεύεται ή προσφεύγουσα, όπως έσφαλμένα ύπολαμβάνει ο έφοριακός έλεγκτής, αλλά άρκεί νά ύπάρχει σύμβαση μέ τόν όρο τής άμοιβαιότητας μεταξύ Έλλάδας καί του Κράτους (Ισραήλ) τής έδρας τής επιχείρησης πού έκμεταλλεύεται πλοία μέ ξένη σημαία, όπως συμβαίνει στήν προκείμενη περίπτωση.

Επομένως ο ένδικο φόρος επιβλήθηκε όχι νόμιμα στήν προσφεύγουσα, ή όποια δέν είχε υποχρέωση νά υποβάλει σχετική φορολογική δήλωση κατά τόν βάσιμο αυτό λόγο τής προσφυγής, χωρίς νά χρειάζεται νά έρευνηθούν οι ύπόλοιποι λόγοι, άπορρίπτεται δέ ως άβάσιμος ο ισχυρισμός του διαδίκου Οικονομικού Έφóρου ο προβαλλόμενος μέ τήν έκθεση του άρθρου 82 Κ.Φ.Δ. ότι δέν ύπάρχει συμφωνία για τήν άποφυγή της διπλής φορολογίας μεταξύ Έλλάδας καί Ισραήλ.

SHIP - REPAIRING CENTRE (SSRC) SHANGHAI CORPORATION OF SHIPBUILDING INDUSTRY SHANGHAI — CHINA

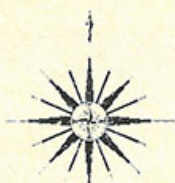
ALL KINDS OF REPAIRS — NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS

AGENTS FOR GREECE
INTERSEAS SHIPPING CO.

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

TEL.: 4181093

TLX: 211394



HELLARABIA Bunkers



10 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: 4183875-6/4514664
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Του Πλοιάρχου ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Στό άρθρο αυτό επιχειρούμε μία έφ' όλης της ύλης ενημέρωση του αναγνώστη, γύρω από τις εξελίξεις που σημειώνονται στην 'Ηλεκτρονική τεχνολογία των σύγχρονων συστημάτων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Βεβαίως σε όλους μας είναι γνωστά τα υπάρχοντα συστήματα ηλεκτρονικής ναυσιπλοΐας, όπως το SATNAV, το LORAN C, το DECCA NAV και το OMEGA, και όλοι λίγο - πολύ τα έχουμε δει, πλην όμως, στα συστήματα αυτά τελευταία σημειώθηκαν εξελίξεις κατά τη διαδρομή του χρόνου, αφού η ηλεκτρονική τεχνολογία διαρκώς βελτιούμενη και εξελισσόμενη, εισχώρησε βαθιά μέσα στη Ναυτιλία.

1. Σύστημα δορυφορικής Ναυτιλίας G.P.S.

Τό νέο σύστημα G.P.S. γνωστό από τα αρχικά των λέξεων GLOBAL POSITIONING SYSTEM, αν και δεν λειτουργεί ακόμη πλήρως γιατί δεν δόθηκε ακόμη στο εμπόριο για ελεύθερη χρήση, σύντομα θα απεδομευθεί από τό 'Υπουργείο 'Αμύνης των ΗΠΑ για εμπορική χρήση, ώστε οι ανά την ύδρoγειο ναυτίλοι νά μπορούν νά έχουν τό ακριβές στίγμα του πλοίου, μαζί μέ όλα τά προβλήματα ναυσιπλοΐας δηλαδή, χρόνο GMT, προβλήματα ορθοδρομίας, λοξοδρομίας και ρεύματος, λυμένα επάνω σε μία φωτεινή οθόνη, επί συνεχούς 24ώρου λειτουργίας, χωρίς τόν παράγοντα αναμέτρησης. Τό μέγα πλεονέκτημα του συστήματος GPS είναι ότι παρέχει στίγμα FIX συνεχές ακριβείας 10 μέτρων μέ εκμηδενισμένο τόν παράγοντα αναμέτρησης.

Η εταιρία ROCKWELL INTERNATIONAL COLLINS GOVERNMENT AVIONICS DIVISION, έχει πρόσφατα προσφέρει στο εμπόριο δύο μοντέλα δέκτες για τό GPS, μέ τό όνομα «NAVCORE I» μονού καναλιού, σχεδιασμένο για εμπορική χρήση μέ τίς πληροφορίες που είναι διαθέσιμες σήμερα από τό σύστημα GPS. Τό νέο σύστημα GPS είναι μία εξελιγμένη μορφή του ήδη υπάρ-

χοντος συστήματος δορυφορικής ναυτιλίας SATNAV. Χρησιμοποιώντας τά σήματα των δορυφόρων του GPS ο δέκτης «NAVCORE I» παρέχει:

α) Στίγματα ακριβείας ακτίνας 10 μέτρων. (Τό 'Υπουργείο 'Αμύνης σκέπτεται νά τό δώσει στο εμπόριο μέ ακτίνα ακριβείας 25 μέτρων).

β) 'Επίλυση όλων των προβλημάτων ναυσιπλοΐας που απασχολούν τό Ναυτίλο, προβαλλόμενα επάνω σε φωτεινή οθόνη.

Του συστήματος GPS ακόμη έκκρεμει όπως είπαμε, έγκριση λειτουργίας από τό Κογκρέσσο ΗΠΑ. Τό νέο αυτό σύστημα GPS θά λειτουργεί μέ 18 δορυφόρους σε πολιτική τροχιά γύρω από τή Γη, ενώ τό σημερινό SATNAV έχει μόνο έξι δορυφόρους και θά αντικαταστήσει μερικά υπάρχοντα συστήματα, που είναι προγραμματισμένα νά αποσυρθούν κατά τή διάρκεια της επόμενης δεκαετίας. Τό σύστημα GPS θά προσφέρει παγκόσμιο κάλυψη, μέ συνεχή 24ωρη λειτουργία ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών και θά παρέχει συνεχές στίγμα ακριβείας, όχι μόνο για τούς ναυτίλους, αλλά και για χερσαίους έπιστημονικούς σκοπούς. Πρός τό παρόν, η δορυφορική κάλυψη του GPS, είναι διαθέσιμη μόνο μερικές ώρες τήν ημέρα, αφού λειτουργεί ακόμη μόνο πειραματικά. Τό σύστημα έχει προγραμματισθεί νά γίνει πλήρως εκμεταλλεύσιμο μέσα στο 1988, ενώ από τίς αρχές του 1987 θά λειτουργεί μέ μερική μόνο απόδοση.

2. Σύστημα δορυφορικής Ναυτιλίας TRANSIT - SATNAV

Είναι και αυτό διαστημικό σύστημα ραδιοναυτιλίας που βασίζεται στις έκπομπές ραδιοκυμάτων UHF από έξι (6) δορυφόρους πολιτικής τροχιάς περί τή Γη. Θεωρείται ο πρόδρομος του GPS, και σήμερα είναι πλήρως εκμεταλλεύσιμο.

Γιά πρώτη φορά δόθηκε για εμπορική εκμετάλλευση τό έτος 1968. Τό σύστημα δίδει στίγμα FIX πολύ ακριβές, τό όποιο διορθώνει αυτόμάτως μετά από έ-

πιτυχή λήψη στοιχείων από τόν διερχόμενο άνωθεν του όρίζοντα δορυφόρο. Τό σύστημα είναι πολύ κατάλληλο για ώκεανοπλοΐα και για τήν προσγείωση σε ήπειρωτικές ακτές από τόν ώκεανό. Παρέχει ακρίβεια στίγματος 0,20 ν.μ. και διορθώνει τό στίγμα κατά μέσον όρον κάθε 90 λεπτά. Αυτό είναι τό μόνο και σοβαρό μειονέκτημα του συστήματος, ότι δεν δίνει συνεχή ακριβή στίγματα. Τό μειονέκτημα αυτό του SATNAV ήλθε νά απαλείψει τό νέο σύστημα GPS.

Τό σύστημα SATNAV χρηματοδοτήθηκε και διαχειρίζεται από τό 'Υπουργείο 'Αμύνης των ΗΠΑ, η δε συνεχής του διαθεσιμότης έχει προγραμματισθεί νά κρατήσει μέχρι τή δεκαετία του 1990. Κάπου μέσα στο 1997 θά σταματήσει ο κύκλος ζωής του, διά της αυτοκαταστροφής των δορυφόρων του. Η 'Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, αποδέχεται τήν εγκατάσταση επί των πλοίων συσκευής του συστήματος TRANSIT - SATNAV, σάν εναλλακτική λύση των υποχρεωτικών κανόνων περί εγκαταστάσεως της συσκευής LORAN-C. 'Επί της φωτεινής οθόνης της συσκευής, εμφανίζονται πλην του στίγματος έκφραζόμενου σε πλάτος - μήκος GMT, και όλα τά άλλα προβλήματα που απασχολούν τό Ναυτίλο, ήτοι ορθοδρομία, λοξοδρομία, πρόβλημα ρεύματος, αναμέτρηση, κλπ.

3. LORAN C

Ός γνωστόν είναι σύστημα ραδιοναυτιλίας βασιζόμενο στην έκπομπή σταθμών ξηράς και στη μετάδοση των ραδιοκυμάτων διά της ιονοσφαιρας επί της επιφανείας της Γης μέ μορφή υπερβολικών καμπυλών. Στο σύστημα αυτό προσμετράται από τό δέκτη LORAN - C του πλοίου η φάση διαφοράς χρόνου και οι παλμοί ραδιοκυμάτων χαμηλής συχνότητας. Παρέχει συνεχή ακριβή στίγματα μεσαίας και μεγάλης έμβλειας από τούς σταθμούς έκπομπής, καλύπτει δε τό δίκτυο αυτού, άκτοπλοΐα και ώκεανοπλοΐα, σε κατάλληλα καλυπτόμενες περιοχές της Γης. Μεγίστη

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

έμβελεια στών σταθμών έκπομπής 2.500 ν.μ.

Τό LORAN-C έχει καθιερωθεί σαν ναυτιλιακό βοήθημα πρώτου μεγέθους, πρώτης χρήσης και ανάγκης για την Ηπειρωτική ακτή των ΗΠΑ, και έχει επεκταθεί και στα Καναδικά ύδατα. Σέ τμήματα της Ύδρογείου όπως ο Βόρειος Ατλαντικός, ο Βόρειος και κεντρικός Ειρηνικός ωκεανός, και η Μεσόγειος Θάλασσα, τό σύστημα χρηματοδοτείται και λειτουργεί υπό τή φροντίδα του Υπουργείου Αμύνης των ΗΠΑ, και διατίθεται για έμπορική χρήση. Στίς Ανατολικές και Δυτικές ακτές των ΗΠΑ, τό σύστημα τελεί υπό τή προστασία του Υπουργείου Μεταφορών και τής Ακτοφυλακής και είναι ή βάση των ηλεκτρονικών ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων που ή ύπαρξή τους επί των πλοίων επιβάλλεται ύποχρεωτικά από τούς Κανονισμούς.

Αναμένεται ότι τό δίκτυο LORAN C όπως παρέχεται από τό Υπουργείο Μεταφορών θά είναι διαθέσιμο μέχρι τέλος του αιώνας.

Ο αυτόματοποιημένος σύγχρονος και προηγμένης τεχνολογίας δέκτης LORAN C επί των πλοίων, παρέχει έτοιμο στίγμα σέ πλάτος — μήκος — GMT Ικανοποιητικής ακριβείας. Οί παλαιοί δείκτες πρόσφεραν μόνο καμπύλες γραμμές θέσεως και ήταν δύσκολοι στό χειρισμό

4. OMEGA NAVIGATOR

Ένα πολύ χαμηλής ραδιοσυχνότητας γήινο ναυτιλιακό βοήθημα, μέ παγκόσμιο κάλυψη, που παρέχει στίγμα μεσαίας μέχρι πτωχής ακριβείας. Παρέχει συνεχείς πληροφορίες στίγματος, ακριβείας 2-4 ν.μ. και είναι κατάλληλο μόνον για σκοπούς ωκεανοπλοίας. Οί δέκτες του είναι πολύπλοκοι, δύσκολοι, και δύσχειστοι για τό ναυτίλο, παρέχουν δέ καμπύλες θέσεως. Προηγμένης τεχνολογίας δέκτες, είναι τελειοποιημένοι και παρέχουν διαρκές έτοιμο στίγμα για τίς περιοχές εκείνες που καλύπτονται από τό δίκτυο Ωμέγα.

Τό σύστημα περιλαμβάνει ένα σύνολο όκτώ ανεξάρτητων σταθμών έκπομπής, τοποθετημένων στίς ΗΠΑ, Ιαπωνία, Χαβάη, Αυστραλία, στην νήσο RE-UNION του Ινδικού Ωκεανού, στην Αργεντινή, Νορβηγία και Λιβερία. Η έκπομπή των σταθμών καλύπτει επίσης τούς Ωκεανούς Βόρειο Ατλαντικό, Βόρειο Ειρηνικό και Ινδικό. Η έκπομπή των ραδιοακτίνων, διά τής ιονοσφαιρας, μεταδίδεται επί τής επιφανείας τής Γης μέ τή μορφή υπερβολικών καμπυλών και μέ τή μορφή αυτή χαράσσονται επί των ναυτικών χαρτών. Τά ραδιοσήματα του συστήματος ύπόκεινται σέ πολλές εξωτερικές επιδράσεις, όπως αήφνιδες άνωμαλίες τής Ιονοσφαιρας,

καθώς και στην ένεργοποιό δράση των ήλιακών κηλίδων, όλα δέ αυτά οδηγούν σέ σφάλματα, μέ αποτέλεσμα νά έχουμε στίγμα ακριβείας τής τάξης των 2-4 ή και περισσότερων ακόμη ναυτικών μιλίων.

Τό σύστημα OMEGA άνεπτύχθη υπό τίς οδηγίες και έ χρηματοδοτήθη κατά πλειοψηφία από τό Υπουργείο Αμύνης των ΗΠΑ, αλλά λειτουργεί κάτω από τή διεύθυνση ενός διεθνούς οργανισμού που αποτελείται από ένα αριθμό ναυτικών Κρατών ως μελών. Πολλές από τίς χώρες — μέλη που φιλοξενούν τούς πομπούς του συστήματος, χρηματοδοτούν τά τρέχοντα έξοδα του σταθμού πομπής και παρέχουν τό γήπεδο για τήν εγκατάσταση και τίς απαραίτητες ύπηρεσίες για τή καλή λειτουργία του σταθμού, σαν μία έθνική συνεισφορά στό σύστημα.

5. DECCA NAVIGATOR

Τό σύστημα DECCANAVIGATOR (DNS), είναι ένα γήινο σύστημα ναυσιπλοίας, χαμηλής συχνότητας ραδιοκυμάτων και παρέχει ύψηλης πιστότητας και ακριβείας συνεχή στίγματα μικράς μέχρι μεσαίας έμβελειας από τούς σταθμούς έκπομπής. Τό σύστημα βασίζεται στην αρχή τής έκπομπής σταθμών ξηράς, που παράγουν ραδιοκύματα συγχρονισμένης ακριβείας. Ο δέκτης

IN ARGENTINA AND URUGUAY

PETRAKOS MARITIMA Y NAVIERA S.A.C.I.F. PETROZAM AGENCIA MARITIMA S.R.L.

PRESIDENT: Captain PETROS PETRAKOS

ATTENDING AT ALL ARGENTINE AND URUGUAY PORTS AS:

**SHIPAGENTS AND BROKERS — BUNKERING CONTRACTORS
STEVEDORING — MARINE SURVEYORS**

ACTING AS CHARTERERS AGENTS FOR:

**MESSRS. FINAGRAIN S.A./CIA. CONTINENTAL S.A.
ANDRE ET CIE./LA PLATA CEREAL CO. S.A.
TRADAX GESTION S.A./CARGILL S.A.**

749, VIAMONTE STR. 20th/21st FLOORS
CODE 1053 - BUENOS AIRES - ARGENTINA
CABLE ADDRESS PETROZAM/BAIRES
TELEX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR

PHONES: 392-5455/5152/5546/2274
INTERNAT. PH: (054) 111-2291
(AOH) Capt. P. PETRAKOS 42-0831
Mrs. C. PAVLIDOU 541-1971

GREEK OFFICE "OKEANIDA" LTD.

81, AKTI MIAOULI 185 38 PIRAEUS Tel.: 4525996 — Telex: 212933 FULM GR

DECCA επί του πλοίου μετρά τη διαφορά στη φάση των σημάτων που λαμβάνονται από δύο ή τρεις σταθμούς ξηράς. Ο δέκτης πιστοποιεί και αναγνωρίζει τη γραμμή θέσεως στην επιφάνεια της Γης, κατά μήκος της οποίας η διαφορά στην απόφαση των σταθμών από το πλοίο αντιστοιχεί στη μετρημένη διαφορά της φάσης των σημάτων που λαμβάνονται από δύο ή τρεις σταθμούς ξηράς.

Οι καμπύλες θέσεως DECCA χαράσσονται επί των ναυτικών χαρτών σαν υπερβολικές καμπύλες. Η έκπομπή των σταθμών ξηράς είναι έμβελειας 300 ν.μ.

Είναι ιδιαίτερα κατάλληλο για προσεγγίσεις πλοίων επί ήπειρωτικών ακτών, για ακτοπλοία και για ναυσιπλοία εντός κλειστών υδάτων, όπως λιμένων, ποταμών διωρύγων κλπ. και είναι εύρυστα χρησιμοποιούμενο σε ναυτιλιακό βοήθημα ακριβείας ιδίως για τα αλιευτικά πλοία ανοικτής θαλάσσης. Οι παρεχόμενες πληροφορίες στίγματος είναι τόσο ακριβείς που μπορείς να οδηγήσεις ULCC TANKER φορτωμένο μέσα στο EUROPORT. Οι συσκευές δέκτες DECCA επί των πλοίων είναι ευχρηστες, εξυπνες και ενδιαφέρουσες στο χειρισμό για το ναυτίλο.

Τό σύστημα έχει επεκταθεί σε όλη τη ΒΔ Ευρώπη, από το Γιβραλτάρ μέχρι το Βόρειο Πολικό κύκλο της Νορβηγίας, είναι δε εξυπηρετικώτατο για τα πολύ μεγάλα πλοία VLCC — ULCC, που έχουν πολύ μεγάλο βύθισμα 68-74 ποδών, βοηθάει δε πολύ στη διέλευση του στενού της Μάγχης, του στενού DOVER — CALAIS και στη προσέγγιση στο EUROPORT. Επίσης εύρυστα χρησιμοποιείται στην Ιαπωνία, όπου πράγματι η ακτοπλοία στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Ιαπωνικών νήσων είναι προβληματική. Άλλοι σταθμοί DECCA επίσης υπάρχει στην Ινδία, Νότιο Αφρική και Αυστραλία. Τα ραδιοσήματα του συστήματος είναι χαμηλής συχνότητας και εκπέμπονται από περισσότερες από 50 ομάδες - σταθμών DECCA, τοποθετημένες στις πιο πάνω αναφερθείσες χώρες.

Η ιδιοκτήτρια εταιρία του συστήματος ή όποια το διαχειρίζεται και το διατηρεί εν λειτουργία παγκοσμίως είναι η RACAL - DECCA MARINE NAVIGATION LTD, η οποία συνεχίζει να εγκαθιστά νέους σταθμούς. Τό σύστημα DNS αναμένεται να διατηρηθεί σε λειτουργία μέχρι τουλάχιστον τό τέλος του αιώνα. Για την ιστορία αναφέρουμε ότι τό DNS έκανε τό ντεμπούτο του τό έτος 1944 κατά τόν Β' παγκόσμιο πόλεμο και βοήθησε πολύ τά βρετανικά πολεμικά πλοία κατά τίς επιχειρήσεις αποβάσεων επί των Ήπειρωτικών ακτών. Σήμερα ή έμπορικη του επιτυχία είναι μεγάλη, αφού περισσότερα από 24.000 έμπορικά πλοία και πάνω από 2.000 πολεμικά πλοία, 31 διαφόρων έθνικοτήτων, τό χρησιμοποιούν. Ύπολογίζεται ότι έτησίως εγκαθίστανται ανά την Ύδρόγειο

δύο ακόμη άλυσσοι σταθμοί DECCA που προστίθενται στο υπάρχον κύκλωμα των 50 ομάδων - αλύσεων σταθμών DECCA παγκοσμίως. Οι δέκτες DECCA για τά πλοία πωλούνται ή ένοικιάζονται μόνον από τήν ιδιοκτήτρια εταιρία.

6. ΣΥΣΚΕΥΕΣ VIEWNAV — BRIDGESTAR — SIMRAD — GEONAV

Στήν προσπάθειά τους νά έκμεταλλευτούν τό μέγιστο των πλεονεκτημάτων και δυνατοτήτων των πιο πάνω περιγραφέντων ναυτιλιακών συστημάτων, μέ σκοπό νά βοηθήσουν τό ναυτιλόμενο, πολυεθνικές εταιρίες κατασκευής ναυτιλιακών ηλεκτρονικών συσκευών και βοηθημάτων, όπως ή TEXAS INSTRUMENTS, ή TRACOR, ή NAVIGATION SCIENCES INC, ή MAGNAVOX και άλλες, όπως ή RACAL — DECCA κλπ., κατασκεύασαν ηλεκτρονικούς δέκτες όπως οι μονάδες VIEWNAV, BRIDGESTAR, SIMRAD, και GEONAV, οι όποιες ήδη διατίθενται στο έμποριο, και είναι ικανές νά κάνουν χρήση όλων των σημερα υπαρκτών ναυτιλιακών συστημάτων. Δηλαδή μέσα σε μία τέτοια συσκευή συγκεντρώνονται και συνδυάζονται και τά τέσσαρα συστήματα προσδιορισμού του στίγματος.

Μέ ένα διακόπτη CONTROL γυρίζει από τό σύστημα DECCA στο ΛΟΡΑΝ-Ψ, στο ΟΜΕΓΑ ή στο SATNAV, ανάλογα μέ τίς ανάγκες του ναυτίλου.

Τό μέγα πλεονέκτημα των συσκευών αυτών είναι ότι τό πλοίο ποτέ δέν μένει χωρίς στίγμα και μάλιστα ακριβείας, αφού παρέχουν συνεχή ακριβή στίγματα, και δίδουν στο ναυτίλο τήν άνεση νά χρησιμοποιήσει σαν έναλλακτική λύση οποιοδήποτε σύστημα τόν εξυπηρετεί.

Έάν τό πλοίο ταξιδεύει σε περιοχή που καλύπτεται από δίκτυο ΛΟΡΑΝ-С, λαμβάνει στίγμα από τό σύστημα ΛΟΡΑΝ-С. Έάν καλύπτεται ή περιοχή από άλυσσο σταθμών DECCA λαμβάνει

στίγμα από τό σύστημα DECCA. Έάν ή περιοχή καλύπτεται από τήν έκπομπή του ΟΜΕΓΑ λαμβάνει στίγμα από τό σύστημα ΟΜΕΓΑ, ενώ μπορείς παράλληλα νά χρησιμοποιήσεις και νά λάβεις στίγμα μέ τό σύστημα SATNAV όταν έχει FIX για νά συγκρίνεις τήν ακρίβεια των στιγμάτων των άλλων συστημάτων. Μέ τέτοια συσκευή έκμηδενίζεις τό παράγοντα αναμέτρησης, και δέν αφήνεις τά στοιχεία της φύσης, ρεύμα, άνεμο, κυματισμό, νά σε παρασύρουν εκτός ασφαλούς γραμμής πλεύσεως.

Στίς συσκευές αυτές τό στίγμα παρέχεται έτοιμο σε τιμές Γεωγραφικού πλάτους και μήκους και μέ ώρα GMT, είναι δε ακριβείας 0,2 ν.μ. κατά μέσον όρο. Οι συσκευές είναι απλούστατες στη χρήση τους, και δέν σε παραπέμπουν σε διορθωτικούς πίνακες όπως στη περίπτωση του PROPAGATION ERROR του ΟΜΕΓΑ. Μέ τίς συσκευές αυτές έχεις πάντα τή συντομότερη απόσταση μεταξύ λιμένων αφού δέν επιτρέπεις στον έκπαισμό νά σε παρασύρει, έτσι δε πετυχαίνεις σημαντική οικονομία καυσίμων.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των συσκευών αυτών είναι ότι παρέχουν έκτυπώνοντας έτοιμους ηλεκτρονικούς ναυτιλιακούς χάρτες μέ τή βοήθεια COMPUTER, για τή περιοχή που κινείται τό πλοίο και σε περίπτωση που στερείται ή χαρτών της περιοχής.

Οι συσκευές είναι ηλεκτρονικά συνδεδεμένες και μέ τά άλλα ηλεκτρονικά ναυτιλιακά όργανα του πλοίου, όπως RADAR, DOPPLER SONAR, Βυθόμετρο, GYRO, τά όποια παρέχουν όλες τίς απαραίτητες πληροφορίες για τήν έκτύπωση των χαρτών καθώς τό πλοίο κινείται.

Μέ τίς συσκευές αυτές ή ναυσιπλοία είναι εξασφαλισμένη, επιτυχής, και τό σπουδαιότερο περισσότερο ασφαλής.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

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

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

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



ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Μείωση εξόδων

Η κρατική εταιρία Fronpare εγκαταλείπει σταδιακά τα χρονοναυλωμένα VLCC σε μία προσπάθεια μείωσης των εξόδων της κατά 5 εκατομ. δολάρια τόν μήνα.

Τα προσφάτως επαναπαροδοθέντα υπερδεξαμενόπλοια είναι τα «World Gala» και «World Brazilia» 282.000 τόν. d.w. που διαχειρίζεται η World Wide Shipping του Χόγκ Κόγκ.

Συγχρόνως η βραζιλιανή εταιρία παραλαμβάνει μία σειρά από μικρά πρόντακτ κάρριερς, τα οποία θα απασχολήσει σε ακτοπλοϊκές μεταφορές, ενώ διεξάγει διαπραγματεύσεις με εθνικά ναυπηγεία για τη ναυπήγηση σειράς δεξαμενοπλοίων χωρητικότητας μεταξύ 30-55.000 τόν. d.w. καθώς αναμένεται μείωση των εισαγομένων ποσότητων πετρελαίου προς την χώρα.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΪΑ

158 νέα πλοία

Η κρατική ναυτιλιακή εταιρία της χώρας αποφάσισε τόν εκσυγχρονισμό του ηλικιωμένου εμπορικού στόλου της, με ένα φιλόδοξο σχέδιο που περιλαμβάνει τήν προσθήκη χωρητικότητας 2.5 εκατ. τόννων γκρός και παράλληλη διάλυση ενός εκατομ. τόν. γκρός από τήν υπάρχουσα χωρητικότητα. Από τα 158 νέα πλοία που θα προστεθούν στον γιουγκοσλαβικό εμπορικό στόλο, τα εγχώρια ναυπηγεία θα κατασκευάσουν 57, ενώ άλλα 23 θα ναυπηγηθούν στο εξωτερικό. Τα υπόλοιπα σκάφη θα αναζητηθούν στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων νεαρής ηλικίας, καθώς πολλά από τα υπάρχοντα πλοία της Γιουγκοσλαβίας είναι άνω των 15 ετών. Σύμφωνα με τό γιουγκοσλαβί-

κό πρακτορείο ειδήσεων, ο εμπορικός στόλος είχε αυξημένα κέρδη κατά τό 1985, φτάνοντας τα 710 εκατ. δολάρια παρουσίασε δέ μία μικρή μείωση κατά 10 πλοία. Ο στόλος αποτελείται από 320 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 2,61 εκατ. τόν. γκρός, περιλαμβάνει δέ μπάλκερς και φορτηγά σε ποσοστό 80%, κοντεϊνερπλοία και τροχοφόρου μεταφοράς 10% και δεξαμενόπλοια κατά 10%. Περίπου 44% των μονάδων του στόλου έχει ηλικία τουλάχιστον 15 ετών, ενώ τό ένα τρίτο είναι άνω των 20 ετών.

ΔΑΝΙΑ

Συμφωνία με τή Βαλτιμόρη

Ο εφοπλιστικός οίκος Μέρεκ υπέγραψε συμφωνία με τόν λιμένα της Βαλτιμόρης, κατά τήν οποία τα πλοία του θα πραγματοποιήσουν τουλάχιστον 100 προσεγγίσεις ετησίως επί τρία χρόνια. Σε αντάλλαγμα η Βαλτιμόρη θα νοικιάσει στην Μέρεκ αποθηκευτικό χώρο έννεα εκταρίων στην περιοχή Dundalk Terminal σε τιμή κατώτερη της συνήθους κατά 8-14%.

Υπολογίζεται ότι κατά τα τρία προσεχρή έτη η Μέρεκ θα μεταφέρει περί τούς 900.000 τόννους αποφέροντας ετησίως στο Κράτος περί τα 28,8 εκατ. δολαρίων. Σημειωτέον ότι η Βαλτιμόρη αποτελεί λιμένα - κλειδί για όλα τα πλοία της Μέρεκ τα οποία τήν συνδέουν εβδομαδιαίως με τήν Ν. Κορέα, τήν Ιαπωνία, τή Φορμόζα, τό Χόγκ Κόγκ και τή Σιγκαπούρη, ανά δεκαπενθήμερο δέ με τή Μέση Ανατολή, τή Δυτική Αφρική, τό Πακιστάν και τή Μεσόγειο.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τρία νέα σουπερ τάνκερ

Η εταιρία Cosmo Oil που ιδρύθηκε πρόσφατα υστερα από τή συγχώνευση των δι-

λιστηρίων Daikyo και Maruzen, ετοιμάζεται να παραλάβει τρία νέα δεξαμενόπλοια. Έφ' όσον η εν λόγω εταιρία, η οποία αποτελεί σήμερα τό τρίτο μεγάλο διυλιστήριο της χώρας, θα ναυλώσει τό πετρελαιοφόρο «Cosmo Galaxy», 238.000 τόν. d.w., τό οποίο θα παραδοθεί τόν προσεχή μήνα από τή ναυπηγεία της Ισικαβατζίμα Χαρίμα. Ένα αδελφό πλοίο του προηγούμενου θα ναυλώσει έντός του μηνός Νοεμβρίου, ενώ ένα τρίτο VLCC που βρίσκεται ήδη υπό ναυπήγηση για λογαριασμό της Shinwa Kaiun θα τό ναυλώσει περί τό τέλος του έτους.

Πραγματοποιούμενων των άνωτέρω ναυλώσεων η Cosmo Oil θα επιστρέψει στους ιδιοκτήτες τους τα δύο χρονοναυλωμένα δεξαμενόπλοια «Kyohei Maru» τών 216.121 τόν. d.w. και τό «Shinen Maru» χωρητικότητας 256.263 τόν. d.w.

ΙΤΑΛΙΑ

Λιμενικά έργα

Τό Άνώτατο Συμβούλιο Δημοσίων Έργων ένέκρινε μία σειρά προγραμμάτων για τόν εκσυγχρονισμό, τήν αναδιαμόρφωση και τήν επέκταση όρισμένων μεγάλων λιμένων της χώρας, αντί συνολικού ποσού 104 δισεκ. λιρετών.

Τό μεγαλύτερο ποσό (90 δισεκ. λιρετών) θα άποροφήσει τό λιμάνι της Τεργέστης, όπου προβλέπεται η κατασκευή νέων προβλητών στις λιμενικές λεκάνες 1 και 2 και η διαμόρφωση γηπέδου για τήν κατασκευή του τέρμιναλ Adria. Στη Βενετία θα διατεθούν 500 εκατομ. λιρετών για τήν εκβάθυνση του καναλιού που συνδέει San Domenico και Chioggia. Στη Νεάπολη θα διατεθούν 8 δισεκ. λιρετών για τήν κατασκευή μιάς νέας λεκάνης ανατολικά των υπάρχουσών εγκαταστάσεων. Στο Μπάρι θα διατεθούν 2,4 δισεκ. λιρετών για τήν κατασκευή φραγμάτων, στη Καράρα 2 δισεκ. λιρετών για έκσκαφές και καθαρισμούς και στο Λιβόρνο 790 εκατ. λιρετών για τήν αποπεράτωση της καινούργιας δεξαμενής.

Παράλληλα τό Συμβούλιο ένέκρινε πρόγραμμα προστασίας της Βενετίας και της λιμνοθάλασσάς της επί τή βάσει σχεδίου που κατάρτισε τό Υπουργείο Δημοσίων Έργων σε συνεργασία με τό συγκρότημα «Νέα Βενετία».

M. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέο πλήγμα

Τέσσερις ναυτιλιακές εταιρίες αποκάλυ-

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ψαν στο Συνδικάτο των 'Αξιωματικών 'Εμπορ. Ναυτικού ότι προτίθενται να αποσύρουν από το Βρετανικό νηολόγιο περί τα 25 πλοία τους. Οι εταιρίες αυτές είναι η Furness Withy ή όποια θα αποσύρει 10 πλοία, η Jebesen επτά πλοία, η Canadian Pacific πέντε πλοία και η Souters τρία πλοία.

Αίτια της μεταφοράς είναι τα δυσβάστακτα έξοδα εκμεταλλεύσεως, λόγω της ύψηλης βρετανικής φορολογίας, την οποία επιζητούν να αποφύγουν με την έγγραφη των πλοίων τους σε ξένο νηολόγιο. 'Ελπίζουν συγχρόνως να καταρτίσουν νέες συμβάσεις εργασίας με τα πληρώματά τους, αυξάνοντας ίσως το βασικό μηνιαίο μισθό αλλά μειώνοντας τις κοινωνικές επιβαρύνσεις.

Η άνωτέρω ανακοίνωση έρχεται μετά την απόφαση της BP Shipping να μεταφέρει 30 δεξαμενόπλοιά της από το Βρετανικό νηολόγιο σε ξένη σημαία. 'Ετσι κατά τούς υπολογισμούς των αρμοδίων, οι μεταφορές αυτές, πραγματοποιούμενες, θα επιφέρουν νέα μείωση του βρετανικού στόλου κατά 10%.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Πολλές παραγγελίες

Η ισχυρή θέση του γιέν επέτρεψε στα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία να αυξήσουν σημαντικά τα καρνέ των παραγγελιών τους κατά τούς πρώτους μήνες του 1986, σε βάρος της 'Ιαπωνίας. Όπως προκύπτει από τις στατιστικές, κατά τούς μήνες 'Ιανουάριο και Φεβρουάριο οι ξένες παραγγελίες που τοποθετήθηκαν σε νοτιοκορεατικά ναυπηγεία αντιπροσώπευσαν 120.000 τόννους, που σημαίνει ότι παρουσίασαν αύξηση κατά 93% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η συνολική αξία των παραγγελιών αυτών υπολογίζεται σε 99 εκατομ. δολάρια που σημαίνει αύξηση κατά 150% σε σχέση με το 1985.



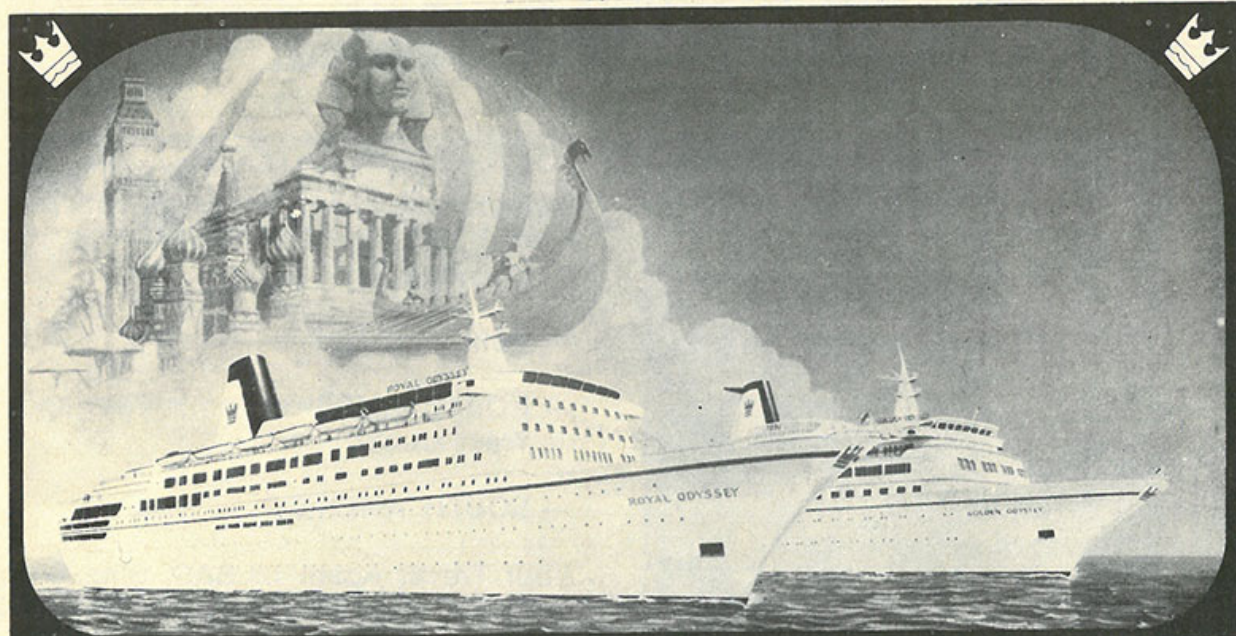
Τό VLBC "Iron Newcastle" 147.400 τόν. d.w., τό πρώτο από τά τρία πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς που κατασκευάζει η αυστραλιανή εταιρία «Broken Hill Proprietary Ltd» στην 'Ιαπωνία και τή Νότιο Κορέα.

Θεωρείται βέβαιο πάντως ότι η ισχυρή αυτή θέση του γιέν δεν θα κρατήσει πολύ και ότι θα ακολουθήσει κάποια υποτίμηση, όποτε τα 'Ιαπωνικά και Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία θα εργασθούν και πάλι επί ίσοις όροις ως προς τις ξένες παραγγελίες.

Έπειδή κατά τό 1985 οι παραγγελίες των ναυπηγείων της Ν. Κορέας είχαν αισθητά μειωθεί, η Κυβέρνηση εξέγγειλε για φέτος ένα επενδυτικό πρόγραμμα αξίας 166 εκατ. δολларίων, βάσει του οποίου οι εθνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να τύχουν ευνόικης δανειοδοτήσεως για την ναυπήγηση 14 ποντοπόρων πλοίων και 18 άκτο-

πλοϊκών, συνολικού τοννάζ 797.000 τόννων. Παράλληλα οι εθνικές άτμοπλοϊκές γραμμές υποχρεώθηκαν να μην αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία, πράγμα που ενίσχυσε περυσσότερο την εργασία των ναυπηγείων.

Παρά τά φαινόμενα, από τά ναυπηγεία της Ν. Κορέας δεν έλλειψε ποτέ η εργασία. Ειδικώτερα τό συγκρότημα Daewoo τελειώνει τό 12 μπάλκ κάρριερς των 45.000 τόν. d.w. που ναυπηγεί για λογαριασμό της Shipping Corporation της 'Ινδίας, τό όποία θα πρέπει να παραδοθούν εντός του έτους. Τό ναυπηγείο Samsung ναυπηγεί δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου

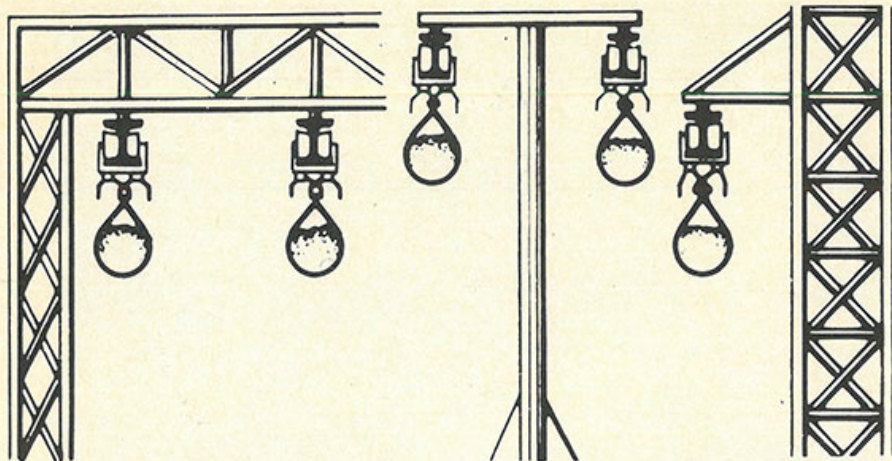


ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



Τό «Space Conveyor» είναι ένα νέο μέσο φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς χύδην φορτίων που χρησιμοποιεί μία ζώνη μεταφοράς με μορφή σωλήνα. Τό επαναστατικό χαρακτηριστικό του νέου συστήματος που κατασκεύασε ή εταιρία MacGregor Far East είναι ή οδηγία της σωληνωτής αυτής ζώνης από ειδικούς τρολλέδες, κινούμενους επί σιδηροτροχιάς. Έτσι επιτυγχάνεται γρήγορη μεταφορά χωρίς να προκαλείται ρύπανση του περιβάλλοντος από διασκόρπιση και οίκονομία καθώς ελαχιστοποιούνται οι βλάβες στη μεταφορική ζώνη λόγω της ειδικής κίνησης του συστήματος. Τό πλήρες σύστημα του «Space Conveyor» αποπειράται από σωληνωτή ζώνη μεταφοράς, τούς τρολλέδες και τή σιδηροτροχιά, πύργους στηρίξεως, ένα τέρμιναλ φόρτωσης και ένα εκφόρτωσης του φορτίου 80 - 180 μέτρα/λεπτό. Η δέ μεταφορική ικανότητά του κυμαίνεται από 51 έως 2.260 κυβικά μέτρα/ώρα ανάλογως του είδους του μεταφερόμενου υλικού και του πλάτους και της ταχύτητας της σωληνωτής ταινίας.

τών 26.000 τον. d.w. Τό ναυπηγείο Korea Shipbuilding ναυπηγεί δύο OBO παραδοτέα εντός του έτους. Τέλος ή Hyundai άφ' ενός μέν έχει να παραδώσει μερικά από τή σειρά των 25 πλοίων που ναυπηγεί και άφετέρου ανέλαβε τήν κατασκευή δύο ήμιβυθιζόμενων πλωτών γεωτρυτικών έξεδρών.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Πωλήσεις νεοτεύκτων

Τελικώς βρέθηκε άγοραστής γιά τρία νεο-ναυπήγητα σκάφη που είχαν παραμείνει άδιάθετα στην Πολωνία, στό πρόσωπο τής

νορβηγικής εταιρίας K. G. Jebsen του Μπέργκεν, ή όποία έναντι συνολικού τιμήματος 37,5 εκατ. δολλαρίων απέκτησε δύο μικτά σκάφη, έκαστου χωρητικότητας 95.000 τον. d.w. και ένα πρόντακτ κάρριερ των 37.400 τον. d.w.

Τά παραπάνω μικτά πλοία είχε παραγγείλει ή όμιλος Μπέργκεσεν και τό πρόντακτ κάρριερ μία σουηδική εταιρία, οι όποιοι άρνήθηκαν τή παραλαβή τους λόγω άδικαιολόγητης καθυστέρησης τής κατασκευής τους γιά χρονικό διάστημα σχεδόν δύο έτών.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Τή δεύτερη θέση

Τό λιμάνι του Χόγκ Κόγκ θά πρέπει νά περιμένει ακόμα ένα χρόνο πρίν μπορέσει νά άποκτήσει τόν τίτλο του δευτέρου στον κόσμο λιμένος κοντείνερς. Η πρόβλεψη ότι τό Χόγκ Κόγκ είναι σέ θέση νά διεκδικήσει τή δεύτερη παγκόσμια θέση μεταξύ όλων των λιμένων διακίνησεως κοντείνερς του κόσμου, όφείλεται σέ πολλούς υπεύθυνους ναυτιλιακούς κύκλους. Υπάρχει όμως και ή άποψη ότι ή πρόβλεψη αυτή είναι πολύ αισιόδοξη. Σημειωτέον ότι ή άνοδος του Χόγκ Κόγκ σ' αυτόν τόν τομέα γίνεται σέ βάρος του λιμένος τής Νέας Υόρκης, που θεωρείται ή πρώτος.

Κατά τό 1985 ή κίνηση έμποροκιβωτίων στό λιμάνι τής Νέας Υόρκης ανήλθε σέ 2.367 εκατ. TEU, του δέ Χόγκ Κόγκ σέ 2.289 εκατ. TEU. Ο τελευταίος αυτός λιμένας τής Άπω Ανατολής παρουσίασε αύξηση τής κίνησης έμποροκιβωτίων κατά 5% σέ σχέση μέ τό προηγούμενο έτος.

Don't have your Seamen hanging around — use our complete Maritime Service.



Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

- ASIA
- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Maritime Service.

SAS



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

HAMBURG OFFICE

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986



★ 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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

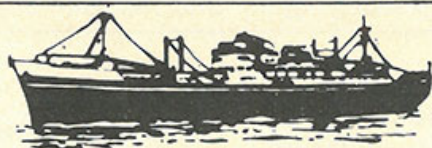
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο κ. Άλεξανδρής προσκλήθηκε νά επισκεφθεί τή Νέα Υόρκη

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής δήλωσε ότι προσκλήθηκε από τους Έλληνες εφοπλιστές που είναι εγκατεστημένοι στις Ηνωμένες Πολιτείες να επισκεφθεί τή Νέα Υόρκη για να συζητήσει επί τόπου τα προβλήματά που τους απασχολούν, αλλά δεν είναι ακόμη σε θέση να πεί το παραμικρό για τήν πραγματοποίηση τής επίσκεψης.

Ευαρέσκεια στον κ. Χασιώτη

Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος εξέφρασε τήν ευαρέσκειά του στον διευθυντή τής Διευθύνσεως Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχο κ. Νίκο Χασιώτη γιατί σάν αρχηγός τής ελληνικής αντιπροσωπείας στη διπλωματική διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών που υιοθέτησε τή Διεθνή Σύμβαση «για τους όρους νηολόγησης των πλοίων», συνέβαλε ουσιαστικά, παρά τις δυσχέρειες, στην προώθηση και υιοθέτηση από τή Διάσκεψη των ελληνικών θέσεων με αποτέλεσμα ή Σύμβαση που υιοθετήθηκε να εξυπηρετεί τά εθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των παλαιών πλοίων:

— «Κάπταιν Σαράντης», μπάλκ · κάρριερ, ναυπηγήσεως του 1982, 20.781 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «GUABITO COMPANIA NAVIERA S.A.» (κ. Συμ. Παληός).

— «Απηλιώτης», μπάλκ · κάρριερ, πρώην «Barnworth» υπό αγγλική σημαία, ναυπηγήσεως του 1975, 35.716 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «APILIOTIS MARITIME CORPORATION» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Κρήτη Ακτή», δεξαμενόπλοιο, ναυπη-

γούμενο Νο 1967, 24.900 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «KRITI SHIPPING COMPANY S.A.» (κ. Άντ. Θεοχάρης).

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθησαν τά αδελφά μπάλκ κάρριερ «Λιμπεξτρέιντ» και «Λίμπεξπορτ» 34.111 τον. d.w., 20.200 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1982 και 1983 αντίστοιχα έναντι τιμής περί των 8,5 εκατομ. δολαρίων en bloc.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε τό μεγαλύτερο μπάλκ κάρριερ «Αντώνι III» 70.906 τον. d.w. 38.515 τον. d.w. του 1977, έναντι τιμής περί των 4,1 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό μπάλκ «Cairnmore» 34.800 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί των 4,1 εκατ. δολαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Stove Transport» 38.400 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολαρίων συμπερ. χρονοναλώσεως περιόδου 2 ετών πρός δολ. 4.500 τήν ημέρα.

— Σε Ιταλικά συμφέροντα επωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Λέων» 56.490 τον. d.w., 32.995 τον. γκρό, IGS/COW, ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολαρίων.

— Σε πλειστηριασμό Έλληνες απέκτησαν τό πρόντακ/κέμικαλ κάρριερ «Gulf Princess» 14.425 τον. d.w., 9.286 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού 55 εκατ. δραχμών.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Βόλος» 12.047 τον. d.w., 6.951 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό φορτηγό πλοίο «Simoes» 15.134 τον. d.w., 9.449 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί

των 850.000 δολαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό σημαία Μάρκου ULCC «Sahara» 356.400 τον. d.w., 164.758 τον. γκρό, IGS/COW, σουηδικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 6,5 εκατ. δολαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε τό VLCC «Amoco Eurora» 232.104 τον. d.w., ισπανικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη τό πρόντακ κάρριερ «Σηπράιντ» 25.604 τον. d.w., 14.370 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού περί των 2,8 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία πρόντακ κάρριερ «Petro Queen» 37.512 τον. d.w., 19.634 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι ποσού περί των 5,5 εκατ. δολαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό πρόντακ κάρριερ «Γουόρντ Πρωτόκτορ» 29.900 τον. d.w. 18.204 τον. γκρό, ναυπηγηθέν στην Ελλάδα τό 1974, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολαρίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων επωλήθησαν τά αδελφά μπάλκ κάρριερ «Μάουντ Έλικών» και «Μάουντ Υδρα» 34.500 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1983 και 1976 αντίστοιχα, σε τιμή en bloc περί των 3,8 εκατ. δολαρίων.

Τέλος, σε Έλληνες του Λονδίνου φέρεται πωληθέν τό πάναξ μπάλκ «Barnworth» 60.920 τον. d.w., 35.716 τον. γκρό, ναυπηγηθέν στη Δανία τό 1975, έναντι ποσού περί των 2,75 εκατ. δολαρίων.

Διαλύσεις

Στήν Κίνα επωλήθη για διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «Άσιαν Φόρεστ» 17.458 τον. γκρό, του 1968, αντί συνολ. ποσού περί των 950.000 δολαρίων.

— Διαλυτές τής Ινδίας αγόρασαν τό μπάλκ «Μιμή Μ.» 13.525 τον. γκρό, 5.751 τον. βάρος του 1969, αντί δολ. 105,75 ανά τόνο.

— Στο Καραϊσι επωλήθη για διάλυση τό μπάλκ «Ένατον» 9.548 τον. γκρό, 4.062 τον. βάρος, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 96 ανά τόνο.

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Φλάγκ Φόρτσιουν» 11.940 τον. γκρό, 5.596 τον. βάρος του 1965, αντί δολ. 105,25 ανά τόνο.

— Με τήν διαμεσολάβηση εμπορικού οίκου επωλήθη για διάλυση τό μεταλλευματοφόρο πλοίο «Φλάγκ Σαπλάϊερ» 13.408 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1956, αντί ποσού δολ. 396.000.

— Στο Πακιστάν επωλήθη για διάλυση τό φορτηγό «Κοστελίσσον Φάρος» 7.687 τον. γκρό, 4.720 τον. βάρος του 1967, αντί δολ. 101,75 ανά τόνο.

in Buenos Aires FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383

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

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

Paraguay 886, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132988 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

— Μέ προορισμό τή διάλυση έπωλήθη τό ελληνικό μπάλκερ «Φόρουμ Πράϊντ» 11.825 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, ξναντι συνολ. ποσού περί τών 520.000 δολαρίων.

— Μέ παράδοση ως έστί στο Ντουμπάϊ μέ ζημίες από προσάραξη, έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Νιού Φέιθ» 9.206 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1970.

Στήν Κίνα κατέληξε γιά διάλυση τό φορτηγό «Φάδερ Πάνος» 9.266 τον. γκρό, 3.845 τον. βάρους τοῦ 1968, αντί δολ. 109 ανά τόννο.

— Διαλυτές τοῦ Πακιστάν αγοράσαν τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Αβόσετ» 21.504 τον. γκρό τοῦ 1966, μέ παράδοση μέ ζημίες στο Ντουμπάϊ, χωρίς νά γνωσθεῖ τό τίμημα αγοράς.

— Τέλος, στή Νότιο Κορέα έπωλήθησαν γιά διάλυση τά αδελφά ελληνικά υπερδεξαμενόπλοια «Ολύμπικ Αβέντζερ» καί «Ολύμπικ Ασπιρέισον» 106.123 τον. γκρό, 33.400 τον. βάρους τοῦ 1972, αντί δολ. 130 ανά τόννο.

Τά συμβεβλημένα

Τόν μήνα Φεβρουάριο υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών παρακάτω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Στράλχορν», λιβεριανό, 35.896 τον. γκρό, από 3.8.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούσης.

— «Οδυσσεύς», μέ σημαία Μάλτας, 44.107 τον. γκρό, από 25.11.85, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Μητσάκος.

Οί διαγραφές

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

— «Πήλιον», κυπριακό, 999 τον. γκρό, από 30.1.86, λόγω πωλήσεως.

— «Λας Μίνας», κυπριακό, 2.993 τον. γκρό, από 15.1.86, λόγω πωλήσεως.

— «Σή Πάϊονηρ», λιβεριανό, 11.055 τον. γκρό, από 6.2.86, λόγω πωλήσεως.

— «Αριζόνα», παναμαϊκό, 67.003 τον. γκρό, από 1.2.86, λόγω πωλήσεως.

— «Πήγασος IV», λιβεριανό, 1.021 τον. γκρό, από 7.2.86, λόγω πωλήσεως.

— «Γιούντι II», παναμαϊκό, 491 τον. γκρό, από 11.2.86, λόγω βυθίσεως.

— «Χαβάν Σή», λιβεριανό, 50.905 τον. γκρό, από 20.2.86, λόγω επιθυμίας εκπρο-

σώπου.

— «Καπετάν Γεωργής», λιβεριανό, 17.059 τον. γκρό, από 1.3.86, λόγω πωλήσεως.

— «Δοτώ», λιβεριανό, 35.191 τον. γκρό, από 1.3.86, λόγω πωλήσεως.

Στίς 28.286 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 320, συνολικής χωρητικότητας 5.483.662 τον. γκρό.

Έκτακτη ένίσχυση άνέργων λόγω τοῦ Πάσχα

Άρχισε καί θά συνεχισθεῖ ως τίς 16 Μαΐου ἡ καταβολή έκτακτης οικονομικής ένισχύσεως (10.000 δρχ. στούς έγγαμους καί 7.000 δρχ. στούς άγαμους) στούς άνέργους ναυτικούς γιά τίς γιορτές τοῦ Πάσχα. Ἡ έν λόγω οικονομική ένίσχυση καταβάλλεται από τόν Οίκο Ναύτου.

Γιά νά πάρει ένας ναυτικός τό χρηματικό αυτό βοήθημα πρέπει:

— Νά έχει μεσολαβήσει από τήν τελευταία απόλυσή του καί μέχρι τίς 4 Μαΐου 1986 χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 60 μέρες καί μικρότερο από 12 μήνες.

— Νά έχει συνολική θαλάσσια ύπηρεσία μεγαλύτερη από 5 χρόνια, πού νά άποκτήθηκε σέ πλοία μέ Έλληνική σημαία ἢ μέ ξένη, συμβεβλημένα μέ τό NAT. Άπό τήν ύπηρεσία όμως αυτή τουλάχιστον 12 μήνες πρέπει νά έχει άποκτηθεῖ μέσα στά τελευταία, πρίν από τίς 4 Μαΐου 1986, 3 χρόνια ἢ νά έχει 24 μήνες συνολική θαλάσσια ύπηρεσία τά τελευταία, πρίν από τίς 4 Μαΐου 1986, 4 χρόνια.

— Νά μήν παίρνει σύνταξη, ἢ δώρο από τήν πλοιοκτήτρια εταιρία, ἢ βοήθημα κάθε άλλης μορφής έκτός τῆς περίπτωσης τών έπιδομάτων άσθενείας καί άνεργίας πού όρίζονται από τίς διατάξεις τών Π.Δ. 894/81 καί 272/82 αντίστοιχα, ούτε νά προστατεύεται από τό ΙΚΑ ἢ άλλο ασφαλιστικό φορέα.

— Νά μήν έχει κάνει άλλη βιοποριστική άπασχόληση στό διάστημα πού άκολουθήσε μετά τήν τελευταία του απόλυση, πού είναι γραμμένη στό ναυτικό του φυλλάδιο ἢ στό διαβατήριό.

● Οί ναυτικοί πού έχουν ἡλικία 50-60 χρόνων, γιά νά πάρουν τό βοήθημα άρκεῖ νά έχουν πάνω από 10 χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία, από τήν όποία 6 μήνες τά τελευταία, πρίν τίς 4 Μαΐου 1986, 3 χρόνια, σέ πλοία μέ Έλληνική σημαία ἢ μέ ξένη συμβεβλημένα μέ τό NAT.

● Οί άνεργοί ναυτικοί πού έχουν ἡλικία μεγαλύτερη τών 60 χρόνων γιά νά πάρουν

τό βοήθημα άρκεῖ νά έχουν θαλάσσια ύπηρεσία πάνω από 10 χρόνια έστω καί άν δέν έχουν ναυτολογηθεῖ τά τελευταία 3 χρόνια, πρίν από τίς 4 Μαΐου 1986.

● Ἐπίσης τό βοήθημα αυτό παίρνουν καί έξαίρεση καί οί ναυτικοί πού δέν μπορούν νά έργαστούν γιάτί πάσχουν από χρόνιες αρρώστιες, καθώς καί οί χανσενικοί ναυτικοί.

● Τό έπίδομα δικαιούνται καί οί άνεργοί ναυτικοί πού έπιδοτήθηκαν κατά τίς διατάξεις τών Π.Δ. 272/82 καί 49/83 τουλάχιστον γιά ένα έξάμηνο καί δέν ναυτολογήθηκαν από τότε πάνω από ένα μήνα.

Πρόστιμο 2 έκατομ. σέ πλοίαρχο γιά ρύπανση

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας άνακοίνωσε ότι μέ άπόφαση τοῦ κ. Άλεξανδρή έπεβλήθη πρόστιμο 2.000.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ κυπριακοῦ φορτηγοῦ «Σενιόρ Σπύρος V» κ. Άλέξ. Σπιτσιώτη γιά ρύπανση πού προκάλεσε τό πλοίο βόρεια από τήν Κέα.

Ἐξ άλλου τό λιμεναρχείο Πειραιώς έπέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ δεξαμενόπλοιου «Βυζάντιον», γιάτί από έλεγχο τοῦ βιβλίου πετρελαίου διαπιστώθηκε ότι στίς 15 Μαρτίου προκάλεσε ρύπανση στή Μεσόγειο θάλασσα από τήν άπόρριψη τόννων άκαθάρτου νεροῦ από τήν δεξαμενή καταλοίπων τοῦ πλοίου.

Άπό τίς ελληνικές άρχές έπιβλήθηκαν κατά τό 1985 πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 44.057.000 δρχ. γιά ρύπανση τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

Άπό αυτά 19.816.000 έπιβλήθηκαν σέ πλοία (192 παραβάσεις) καί 24.241.000 έπιβλήθηκαν σέ έγκαταστάσεις ξηράς (155 παραβάσεις).

Τό άτύχημα τοῦ πλοίου «Γαλήνη»

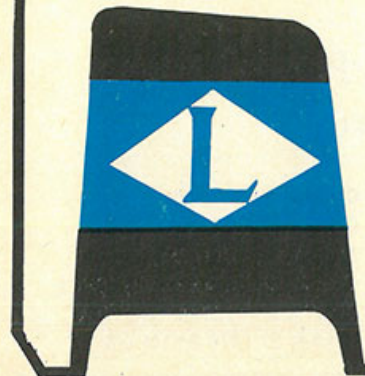
Άνακοινώθηκε από τό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι υποβλήθηκε στόν Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς ἡ δικογραφία γιά τό ναυτικό άτύχημα τοῦ πλοίου «ΓΑΛΗΝΗ», Ν.Π. 8444 στό όποιο είχαν χάσει τή ζωή τους τρία άτομα καί άλλα δύο άγνοοῦνται από τότε. Τό άτύχημα — έκρηξη καί πυρκαϊά — έγινε στίς 3.3.1984 ένώ τό πλοίο έπλεε στόν Βισκαϊκό.

Τραυματισμοί ναυτικῶν

Βρίσκονται έκτός κινδύνου οί δύο Έλληνες ναυτικοί, μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Άπνοια», πού τραυματί-

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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

σθηκαν επί του πλοίου και νοσηλεύονται στο νοσοκομείο του λιμανιού Ρεσίφε της Βραζιλίας.

Οι δύο ναυτικοί — ο υποπλοίαρχος 'Ανέστης Φραγκούλης, 32 ετών και ο ναύκληρος Νικ. Λομβαρδός, 35 ετών — τραυματίσθηκαν κατά τη διάρκεια εργασιών στο άμπάρι του πλοίου ενώ το σκάφος έπλεε σε απόσταση 600 μιλίων από τις ακτές της Βραζιλίας και έπειτα από αυτό το πλοίο προσήγγισε στο λιμάνι Ρεσίφε όπου οι δύο τραυματίες μεταφέρθηκαν στο τοπικό νοσοκομείο.

Διάσωση Δανών ναυαγών από δύο ελληνικά πλοία

Δύο ελληνικά πλοία περισυνέλεξαν στις 8 'Απριλίου σε δύο διαφορετικές περιοχές της ύδρογειού επτά Δανούς ναυαγούς δύο δανικών πλοίων. Συγκεκριμένα, το ελληνικό φορτηγό «Σύρα» περισυνέλεξε ανατολικά από τη Νικαράγουα τρεις Δανούς που βρίσκονταν σε σωσίβια σχεδία μετά τη βύθιση της θαλαμηγού στην οποία επέβαιναν και έπρόκειτο να τους αποβιβάσει στο Ταμπίκο του Μεξικού όπου κατευθυνόταν. Καί το φορτηγό «Σέριφος» περισυνέλεξε κοντά στη Βόρνεο τέσσερις Δανούς ναυτικούς, που είχαν εγκαταλείψει το δανικό μότορσιπ «Λίμπεκε Κλίπερ» το οποίο είχε παρουσιάσει επικίνδυνη κλίση λόγω εισροής υδάτων, και έπρόκειτο να τους αποβιβάσει σε λιμάνι της Βόρνεο.

Τη διάσωση των Δανών ναυαγών γνωστοποίησαν στον ύπουργείο Ναυτιλίας οι πλοίαρχοι των δύο ελληνικών πλοίων κ.κ. Δημ. Λιονάτος και 'Οδ. Λεκατσάς.

'Η Σχολή Σωστικών Μέσων

Τόν Μάρτιο αποφοίτησαν από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων του 'Ασπροπύργου 334 ναυτικοί.

'Η Σχολή Μετεκπαιδεύσεως Ραδιοτηλεγραφητών

'Εστάλη για δημοσίευση στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το Προεδρικό Διάταγμα που αφορά την ίδρυση, οργάνωση, διοίκηση και λειτουργία της Δημόσιας Σχολής Μετεκπαιδεύσεως 'Ασυρματιστών 'Εμπορικού Ναυτικού (ΔΣΜΑΕΝ) Ραδιοτηλεγραφητών στην οποία η φοίτηση θα είναι υποχρεωτική για τους υποψήφιους ραδιοτηλεγραφητές Α. Ταυτόχρονα καταργείται τόσο η φοίτηση στη Δημόσια Σχολή Ναυτικών 'Ηλεκτρονικών 'Οργάνων (ΔΣΗΝΟ), όσο και οι εξετάσεις σε επιτροπή των αποφοίτων ραδιοτηλεγραφητών Α.

'Η ΔΣΜΑΕΝ Ραδιοτηλεγραφητών θα στεγασθεί στις εγκαταστάσεις της ΔΣΗΝΟ, Νοταρά 77, στον Πειραιά.

Γιά την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, δάνεια σε δραχμές

Με απόφαση της Τράπεζας 'Ελλάδος τά δάνεια που χορηγούν οι Τράπεζες προς ήμεδαπούς (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) για την κατασκευή ή μετασκευή, σε ναυπηγεία που λειτουργούν στην 'Ελλάδα, κάθε είδους πλωτών μέσων που προορίζονται να εκτελούν πλώδες εξωτερικού, προς άλλοδαπούς ανεξάρτητα από προορισμό, καθώς και προς ναυπηγικές επιχειρήσεις για την παροχή πιστώσεων στους πιό πάνω πλοιοκτήτες — πελάτες τους, επιτρέπεται να συνομολογούνται και σε δραχμές με την προϋπόθεση ότι ο

Οί τιμές τών μπώνκερς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 9 'Απριλίου. Τιμές σε δολάρια ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSON'S PETROLEUM Νέα 'Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	100/101	110/111	220/221
Βοστώνης	91/95	97/99	156/157
Νέας 'Υόρκης	85.50/91	90/97	180/185
Φιλαδέφειας	87/94	92/100	170/180
Νόρφολκ	86/94	92/100	170/180
Σαβάννας	97.50/98	103/103.50	170/171
Τζάκσονβιλ	91/92	97/98	179/180
Π. 'Εβεργκλεϊτς	90/91	95/96	163/164
Τάμπας	87/89	91/95	145/165
Μόμπιλ	75.50/78	78/81	160/165
Ν. 'Ορλεάνης	71/78	74/81	155/165
Μπωμόντ/Π. 'Αρθουρ	75/80.50	79/84.50	165
Χιούστον	72/76.50	74/78	157/165
Κόρπους Κρίστι	78.75/80	80/82.50	159/160
Λός 'Αντζελες	65/71	68/74	175/185
Σάν Φραντζίσκο	66/67	71/72	175/180
Κολούμπια Ρ. /Πόρτλαντ	78/79	81.50/83	175/185
Σηάτλ	69/75	71/75	180/185
Βανκούβερ	97/99	101/107	230/235
'Αγίου Εύσταθίου	99/102	105/107	200/205
Φρήπορτ/Μπαχάμας	91/92	96/97	170/175
Τρίνιταντ	127.50/132.50	137/142	220/230
Κρίστομαλ/Μπαλμπόα	99/102.50	103/105	205/210
Σαίντ Κρουά	16.35	16.45	25.60BBL
Βενεζουέλας	15.64	16.29	27.13BBL
Βραζιλίας	92	95	270
'Αμβέρσας	76/77	82/82.50	157/160
Ρότερνταμ	75/76	79/80	155/160
'Αμβούργου	75/76	79/80	155/156
Γαλλίας	76/83	86/93	175/185MTW
'Ισπανίας	84/84.50	90/91	179/180MTW
Θέουτας	—	80/90	178/180MTW
Γένουας	82/83	89/90	160/165
Αύγούστας	82/83	89/90	160/165
Πειραιώς	78/79	84/85	154/155
Σουέζ Κανάλ	82/83	82/83	179/180
Τζέντας	—	88/90	224.50/226.50
Νταμμάμ	—	88/90	218/220
Ράς Τανούρα	—	90	220
Κουβέϊτ	100	105	230
Ντάρμπαν	—	91/92	271/272MTW
Σιγκαπούρης	83/84	86.50/87	160/161
'Ιαπωνίας	119/120	124/125	235/240

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών συνήλθε εκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους της έφοπλιστικής οικογενείας

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ

που έπήλθε την 8ην 'Απριλίου 1986 και άφού άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γ. Γουρδομιάλη, ό όποιος έξηρε την πολύπλευρη προσωπικότητα και δράση του μεταστάντος

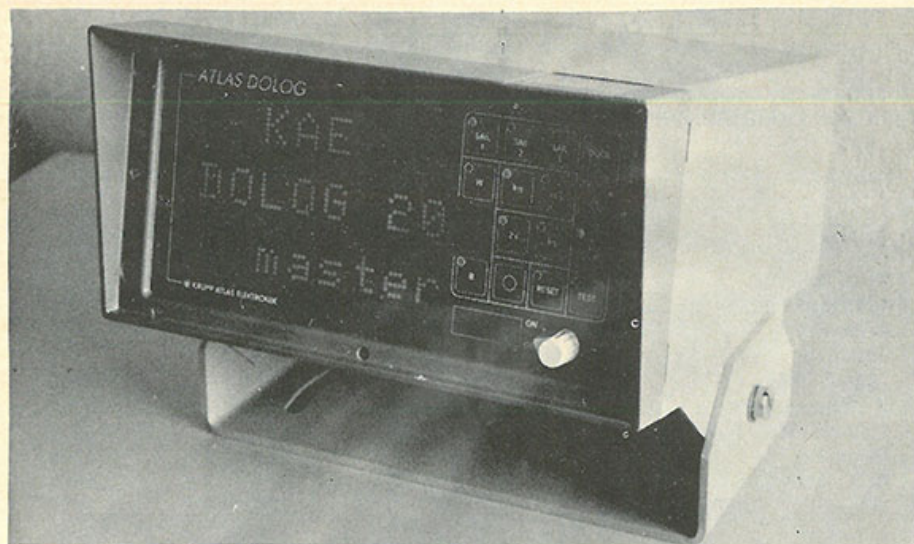
ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

- Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθεί στεφάνι.
- Νά διατεθεί ύπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσό τών είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 8 'Απριλίου 1986

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ Γ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΑΛΗΣ



Τό νέο ηλεκτρονικό ταχύμετρο - ήμερολόγιο ATLAS DOLOG 20 είναι σχεδιασμένο για μετρήσεις ταχύτητας και βαθμού στρωφής σε νερά βάθους μέχρι 600 μέτρων. Η συσκευή που χρησιμοποιεί σύστημα Ντόπλερ είναι πλήρως συμβατή με άλλα ναυτιλιακά όργανα πλοήγησης και διαθέτει αυτόματο σύστημα έντοπισης των βλαβών. Ηδη 40 μονάδες έχουν τοποθετηθεί σε εμπορικά πλοία και έρευνητικές εγκαταστάσεις.

δανειοδοτούμενος αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξοφλεί κατά κεφάλαιο και τόκους με εισαγωγή μη υποχρεωτικού εκχωρητέου συναλλάγματος.

• Τά παραπάνω δάνεια που συνομολογούνται σε δραχμές, διέπονται από τους βασικούς όρους που ισχύουν για τις χρηματοδοτήσεις ήμεπαδών για κατασκευή ή μετασκευή σκαφών που προορίζονται να εκτελούν πλόες εσωτερικού και συγκεκριμένα:

α) Τό ύψος των δανείων δεν μπορεί να υπερβαίνει ποσό που αντιστοιχεί σε ποσοστό 80% του κόστους κατασκευής ή μετασκευής.

β) Η διάρκεια μπορεί να φτάνει μέχρι 10 χρόνια, για κατασκευές, και μέχρι 8 χρόνια για μετασκευές, υπολογιζόμενη από την παραλαβή του σκάφους.

γ) Η εξόφληση πραγματοποιείται με ισόποσες εξαμηνιαίες τοκοχρεωλυτικές δόσεις, ή πρώτη καταβάλλεται μετά 12 μήνες από την παραλαβή του σκάφους και όπωσδήποτε μέσα σε 42 μήνες από την ήμερομηνία υπογραφής της δανειστικής σύμβασης.

δ) Επίτοκιο είναι αυτό που ισχύει για χρηματοδότηση της βιομηχανίας για πάγιες εγκαταστάσεις (σήμερα 18,5% περιλαμβανόμενης της προμήθειας).

Επίσης η Τράπεζα Ελλάδος καθορίζει τους όρους δανείων σ' αυτούς που εισάγουν μη υποχρεωτικά εκχωρητέο συναλλάγμα και τα οποία συνομολογούνται από 1ης Απριλίου 1986 για την αγορά ή ανέγερση ακινήτου: Ύψος μέχρι 100% επί του ποσού του εισαγομένου συναλλάγματος. Διάρκεια: 15 έ-

τών, ανεξαρτήτως περιοχής ακινήτου. Επίτοκιο: 15%.

Απεφύχθη ρύπανση της θάλασσας στις άκτες της Κρήτης

Ρυμουλκά του Οίκου Τσαβλέρη έλαβαν μέρος στις 5 Απριλίου, στην επιχείρηση διασώσεως του δεξαμενοπλοίου «Odyssey» 87.290 τόν. d.w. που κινδύνευε να προσαράξει στις άκτες της Νότιας Κρήτης. Τό σκάφος έμφορτο πετρελαίου εκτελούσε ταξίδι από τη Μέση Ανατολή για Αδριατική όταν υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή και άρχισε να παρασύρεται άκυβερνητο προς τις άκτες της Κρήτης. Τό μεγάλο ρυμουλκό «Μέγας Αλέξανδρος» κατέφθασε άμέσως στην περιοχή και κατάφερε να προσδέσει τό άκυβερνητο δεξαμενόπλοιο, αποτρέποντας έτσι την προσάραξη.

Συγχρόνως στον τόπου του άτυχήματος κατέπλευσε και τό ρυμουλκό «Ατλας» έφοδιασμένο με έξοπλισμό καταπολεμήσεως της ρύπανσης.

Η επιχείρηση διασώσεως έληξε χωρίς να υπάρξει ρύπανση του περιβάλλοντος και τό άκυβερνητο σκάφος ρυμουλκήθηκε από τό «Μέγα Αλέξανδρος» στην Ριγίεκα.

Διαμαρτυρία της Ένώσεως Ναυτών

Η διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών Έμπορικού Ναυτικού με ανακοίνωση της διαμαρτύρεται γιατί δεν εκπροσωπείται στο νέο διοικητικό συμβούλιο της Έστίας Ναυτικών

άλλά ούτε και στις διοικήσεις των άλλων οργανισμών αρμοδιότητας του υπουργείου Ναυτιλίας στους οποίους μετέχουν και εκπρόσωποι των ναυτικών.

Κινητοποίηση φορέων και σκαφών θαλασσίτουρισμού για καθαρές ελληνικές θάλασσες και άκτες

Στις 8 Απριλίου, πραγματοποιήθηκε με πρωτοβουλία της HELMEPA συνάντηση των φορέων που εκπροσωπούν σκάφη άναψυχής, εκπροσώπων του YEN και του ΕΟΤ καθώς και της Πανελληνίας Ένωσης Αξιοματικών και Κατώτερων Πληρωμάτων Έπαγγελματικών & Ίδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών για τη μεθόδευση της συμμετοχής τους στην καλοκαιρινή έκστρατεία της HELMEPA για την προστασία των άκτων και των θαλασσών της χώρας μας από τη ρύπανση.

Στή σύσκεψη αποφασίστηκαν:

1) Η κινητοποίηση των επαγγελματικών συλλογικών φορέων των σκαφών άναψυχής για την έθελοντική συμμετοχή τους στην προστασία των άκτων και της θάλασσας από τη ρύπανση.

2) Η διάθεση από την HELMEPA του άπαιτητου ένημερωτικού ύλικού και μέσων.

3) Η ανάληψη από τον ΕΟΤ του συντονισμού των όργάνων που έλέγχει στον τομέα του, καθώς και των Νομαρχιών για την ένεργό συμμετοχή τους στην προσπάθεια.

4) Η ανάληψη από τό YEN της ένισχύσεως της κοινής προσπάθειας με την ένεργοποίηση συναρμόδιων φορέων του Δημοσίου καθώς και ίδιωτών στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της.

5) Η ανάληψη από την Έλληνική Ίστιοπλοική Όμοσπονδία της περιβαλλοντικής ένημερώσεως των μελών της μέσα από τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA.

Τά προβλήματα των θαλαμηγών

Συνήλθε στις 18 Φεβρουαρίου ή τακτική γεν. συνέλευση της Ένώσεως Έκπροσώπων Ίδιωτικών Θαλαμηγών και καταγγέλλθηκε ή πολιτική του Υπουργείου Οικονομικών που προκαλεί προβλήματα στή σωστή έφομογή του καθεστώτος χορηγήσεως έφοδίων, TRANSIT κλπ. ζητώντας δελτία κινήσεως και διαβατήρια. Η Ε.Ε.Ι.Θ. κατέφυγε με υπόμνημα στό Γραφείο του Πρωθυπουργού για να καταγγείλει τις ζημιές που προκαλούν στον τουρισμό της χώρας οι προβληματικές οδηγίες του υπουργείου Οικονομικών.

Τό έξωΐδρυματικό έπίδομα του Οίκου Ναύτου

Μέ απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας καθορίστηκε σε 32.250 τό μηνιαίο έξωΐδρυματικό έπίδομα που καταβάλλει ό Οίκος Ναύτου στους άσφαλισμένους που πάσχουν από τετραπληγία - παραπληγία.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

Τό άνωτέρω ποσό πού ίσχύει άναδρομικά από τή 1 'Ιανουαρίου 1986, μετά τόν ύπολογισμό τής ΑΤΑ τού α. τετραμήνου, θά διαμορφωθεί καί πάλι τά επόμενα δύο τετράμηνα άφού ύπολογιστεί ή ΑΤΑ πού θά χορηγείται κάθε φορά.

Νέα έκδήλωση τής Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

Έν συνεχεία τής συζητήσεως γιά τήν κρίση στή μεσογειακή ναυτιλία πού είχε άργανώσει πρόσφατα ή Ένωση Έφοπιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων διοργανώνει γιά σήμερα Τρίτη καί ώρα 6 μ.μ., στά γραφεία τής, στήν Άκτή Μιαούλη 81, 3ος όροφο, διάλεξη - συζήτηση μέ θέματα:

- Οί προοπτικές τής ναυτιλιακής άναπτύξεως μέσα από τίς πρόσφατες εξελίξεις — είσηγητής ό κ. Βασ. Κούτσης.

- Έλληνική μεσογειακή ναυτιλία καί Έλληνικός Νηογνώμονας — είσηγητής ό κ. Διον. Μελισσηνός, τεχνικός διευθυντής τού Ε.Ν.

Νέο Συμβούλιο στό ΕΛΙΝΤ

Μετά από άρχαιρεσίες στίς 27 Μαρτίου, συγκροτήθηκε σέ σώμα τό νέο διοικητικό συμβούλιο τού Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας γιά τήν περίοδο Μάρτιος 1986 — Άπρίλιος 1987, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση:

Πρόεδρος ό κ. Χρύσων Σαρηγιαννίδης, άντιπρόεδρος ό κ. Άναστάσιος Τσεβάς, γεν. γραμματέας ό κ. Νικ. Κουλειμάνης καί ταμίας ό κ. Κων. Ταρούσης.

Έπέκταση επιχειρηματικής δραστηριότητας

Ή γνωστή ναυτιλιακή επιχείρησης τής Σιγκαπούρης Olympic Maritime Carriers έχει επεκτείνει τήν επιχειρηματική της δραστηριότητα εκτός τής Σιγκαπούρης καί τής Μαλαισίας στήν Ταϊλάνδη καί τήν Ίνδία, μέ Γραφεία στή Σιγκαπούρη, Πόρτ Κελάντ, Μπανγκόκ, Βομβάη καί μέ παραρτήματα σέ άλλους λιμένες τών χωρών αυτών.

Ή προστασία τής χελώνας Καρέτα - Καρέτα

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ένέκρινε τόν ειδικό κανονισμό λιμένος Ζακύνθου πού αναφέρεται στήν προστασία τής θαλασσίας χελώνας Καρέτα - Καρέτα στόν Κόλπο τού Λαγανά όπου από τήν 1η Μαΐου μέχρι 31 Όκτωβρίου κάθε χρόνου άπαγορεύεται ή διέλευση, παραμονή καί άγκυροβολία όλων τών σκαφών καθώς καί ή άλιεία μέ όποιοδήποτε άλιευτικό έργαλειό. Ό κανονισμός προβλέπει επίσης καί τήν πόντιση κατάλληλων σημαντήρων πορτοκαλί χρώματος γιά τή σήμανση καί τήν όριοθέτηση τής περιοχής στήν όποία άπαγορεύεται ή διέλευση σκαφών καί ή άλιεία.

Τό Μπαχρέιν στόν ΙΝΜΑΡΣΑΤ

Τό Μπαχρέιν έγινε τό 45ο μέλος τού Διεθνούς Όργανισμού Δορυφορικής Ναυτιλίας καί ή έβδομη χώρα τού Περσικού πού συμμετέχει στόν όργανισμό. Οί υπόλοιποι είναι τό Ίράκ, ή Περσία, τό Κουβέιτ, τό Όμάν, ή Σαουδική Άραβία καί τά Ήνωμένα Άραβικά Έμιράτα.

Έν τώ μεταξύ μέ τήν τοποθέτηση πρόσφατα δορυφορικού σταθμού σέ σοβιετικό πλοίο στίς Κανάριες Νήσους, οί χρήστες τού συστήματος δορυφορικών επικοινωνιών μέσω τού ΙΝΜΑΡΣΑΤ έχουν οικονομία άνω τών

50.000 δολ. ετησίως γιά κάθε πλοίο. Ήδη 96 σοβιετικά πλοία έχουν έφοδιαστεί μέ επίγειους σταθμούς σύνδεσης μέ τό ΙΝΜΑΡΣΑΤ.

Οί δορυφόροι πού χρησιμοποιεί ό Όργανισμός είναι σχεδιασμένοι γιά τήν αύξημένη τηλεπικοινωνιακή κίνηση τής δεκαετίας τού 1990, έτσι σήμερα ύπάρχει ένα μεγάλο ποσοστό κυκλωμάτων πού παραμένουν άχρησιμοποίητα. Άπό τόν Μάρτιο ό ΙΝΜΑΡΣΑΤ θά διαθέσει αυτά τά κυκλώματα, στους χρήστες μέ μεγάλη κίνηση τηλεπικοινωνιών καί συγχρόνως θά μειώσει τά τέλη χρήσεως γιά τά φωνητικά, τηλετυπικά καί κυκλώματα δεδομένων στό παγκόσμιο σύστημα δορυφορικών επικοινωνιών.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ — Α. ΔΗΜΑΡΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μόλις κυκλοφόρησε καί διατέθηκε στίς Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Πλοιαρχών τό εκπαιδευτικό κείμενο ΝΑΥΤΙΛΙΑ, τών ναυτικών συγγραφέων Χρήστου Ντούνη καί Άναστ. Δημαράκη, τό όποιο έκδόθηκε από τό Ίδρυμα Εύγενίδου.

Τό ώραίο αυτό βιβλίο είναι άφιερωμένο στήν «Άκτοπλοία», τής όποιας, εκτός τών εισαγωγικών βασικών γνώσεων προτάσσονται τά Κεφάλαια: Ναυτιλιακές έκδόσεις, Ναυτική σήμανση, Ναυτικά όργανα καί Άναμέτρηση. Στίς 520 σελίδες τού βιβλίου περιέχεται πολύ μεγάλος αριθμός πινάκων, εικόνων καί σχεδιαγραμμάτων πού ολοκληρώνουν τήν έπιστημονική βαρύτητα τού κειμένου, τό όποιο εκτός από τή σφραγίδα τών γνωστών καί καθιερωμένων συγγραφέων, φέρουν καί τήν έγγύση τού κύρους τής ομάδας καθηγητών τού Πολυτεχνείου πού επόπτευαν τήν έκδοσή του.

Πρόκειται βασικά γιά εκπαιδευτικό κείμενο, τό όποιο όμως, χάρη στή μέθοδο καί πληρότητά του, αποτελεί παράλληλα ένα χρησιμώτατο καί προσιτό βοήθημα καί γιά τούς ναυτίλους άξιωματικούς τών πλοίων. Τό όλο έργο θά συμπληρωθεί μέ τόν δεύτερο τόμο τής «Άστρονομικής Ναυτιλίας» πού βρίσκεται υπό έκτύπωση.

ΠΛΟΗΓΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Οί ίδιοι συγγραφείς, οί κ.κ. Ντούνης καί Δημηράκης, τών όποίων ή συγγραφική άξία καί επιμέλεια έχει κυριολεκτικά πλουτίσει τή σύγχρονη ναυτική βιβλιογραφία, παρέδωσαν στήν κυκλοφορία καί ένα άλλο πολύτιμο βιβλίο, τόν «Πλοηγό Σκαφών Άναψυχής», τό όποιο αποτελεί συνέχεια τού γνωστού βιβλίου τους «Κυβερνήτης σκαφών άναψυχής».

Τό νέο αυτό βιβλίο είναι πραγματικά μία έντελώς πρωτότυπη καί ιδιαίτερα χρήσιμη έργασία. Ή άπλή γλώσσα, ό άληθινός θησαυρός τών γνώσεων, πληροφοριών καί στοιχείων καί τό πλήθος τών εικόνων, σκαριφημάτων καί σχεδιαγραμμάτων, τό καθιστούν άληθινή κιβωτό γνώσεων. Λιμάνια, όρμιοι, άγκυροβολία, άκτές, άκρωτήρια, ύφαλοι καί κίνδυνοι κάθε περιοχής, μεθοδικά καί παραστατικά κατατεταγμένα, δίνουν στά χέρια όχι μόνο τού έρασιτέχνη αλλά καί τού επαγγελματία κυβερνήτη ένα χρησιμώτατο έργαλειό γιά νά ταξιδεύει μέ ασφάλεια στίς περιοχές πού καλύπτει ό τόμος αυτός, ό όποιος συγκεκριμένα καλύπτει τόν Σαρωνικό Κόλπο, τήν Άνατολική Πελοπόννησο καί τίς Κυκλάδες.

Τό μεγάλο σχήμα, τό πράγματι έντυπωσιακό εξώφυλλο καί ή επιμελημένη έκτύπωση αποτελούν σαφή δείγματα τής φροντίδας πού καταβλήθηκε στήν έκδοσή του.

Πιστεύουμε ότι ή έργασία αυτή θά συνεχισθεί γιά νά καλύψει όλες τίς ελληνικές άκτές, ώστε τά χιλιάδες ελληνικά σκάφη νά μπορούν νά χρησιμοποιούν άρτιες καί προσιτές ελληνικές έκδόσεις αντί τών άμφίβολης άξιοπιστίας έλλειπών καί πανάκριβων ξένων πού μάς κατακλύζουν.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στό τεύχος τού Φεβρουαρίου πού κυκλοφόρησε περιέχεται στήν αρχή ενδιαφέρουσα μελέτη τού δικηγόρου κ. Δ. Πεταλά γιά τόν περιορισμό τής ευθύνης τού έκναυλωτού κατά μονάδα (άρθρ. 141 ΚΙΝΔ) καί ακολουθεί ή πρόσφατη νομολογία σέ θέματα άναγκαστικής έκτελέσεως, ναυτικών προνομίων, ναυτικής έργασίας καί ναυτικών ατυχημάτων, πωλήσεως πλοίων, έπισκευών πλοίου, ύπεξαίρεσεως φορτίου,

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΘΗΝΑ Κ	Έλληνική	11.980	1981	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Grunwald» στο Κολόμπο, στις αρχές Απριλίου και υπέστη ζημιές.
ΑΛΑΣΚΑ II	Έλληνική	1.012	1959	Υπέστη έκρηξη και βυθίστηκε στην Έρυθρά Θάλασσα, στις 8/4. Δύο ναυτικοί αγνοούνται.
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	Παναμαϊκή	3.826	1969	Υπέστη ζημιές στην προπέλλα, κατά τη διάρκεια ελιγμών, στον Πειραιά στις 24/3.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Κυπριακή	5.868	1971	Κατέπλευσε στο Σουέζ, στις 3/4 με ζημία στην κυρία μηχανή.
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	Κυπριακή	8.987	1972	Ανέφερε ζημία στην κυρία μηχανή, στον Πειραιά στις 9/4.
ΖΑΝΕΤ	Έλληνική	4.503	1966	Ανέφερε ζημιές λόγω συγκρούσεως, στη Θεσσαλονίκη στις 31/3, χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	Έλληνική	9.302	1976	Υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στις αρχές Φεβρουαρίου κατά το ταξίδι από Σ. Λούις για Ντάρμπαν. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΦΡΗΝΤΟΝ	Έλληνική	9.839	1970	Επιθεωρήθηκε στη Μιχάρα, τον Απρίλιο, συνεπεία ζημιών που υπέστη σε βοηθητική μηχανή.
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ	Παναμαϊκή	9.634	1968	Επιθεωρήθηκε στη Λας Πάλμας, συνεπεία ζημίας στην κύρια μηχανή, που υπέστη στις 12/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	Έλληνική	25.432	1968	Αναλήφθηκαν επισκευές στη Μανίλα, συνεπεία ζημίας στην ηλεκτρογεννήτρια που έντοπίστηκε στις 4/4.
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	Έλληνική	13.631	1973	Έμεινε άκυβερνητο νοτίως του Σ. Τζών, σε θέση 45.07Β, 52.24 Δ, στις 4/4. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΑΦΟΒΟΣ	Έλληνική	35.477	1968	Ανέφερε ζημιές σε δεξαμενή, στο Μοντεβιδέο, στις 8/4.
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	Λιβεριανή	18.723	1972	Υπέστη ζημιές σε γερανό, στην Άκαμπα, στις 29/3. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Άμμάν.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΘΝΙΚ	Έλληνική	125.947	1975	Κατά τη διάρκεια μεταφόρτωσης φορτίου, στη Φιλαδέλφεια, στις 25/3, συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Zenit Luna» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ	Λιβεριανή	45.000	1975	Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα, στις 7/4 συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη από προσάραξη.
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	Έλληνική	51.732	1969	Συγκρούστηκε συνεπεία κακοκαιρίας, στον Πειραιά, στις 18/3, με το κοντεϊνερόπλοιο «Celya».
ΜΕΛΤΕΜΙ ΟΔΥΣΣΕΙΑ	Λιβεριανή Μάλτας	24.412 44.107	1976 1978	Προσάραξε στο Πόρτο Όρντζ, στις 14/3. Υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής και έμεινε άκυβερνητο νοτίως της Κρήτης, στις 5/4. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ	Έλληνική	18.204	1974	Υπέστη ζημιές συνεπεία πλοήγησης σε πάγο, τον Μάρτιο, στη Β. Θάλασσα. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΣΤΕΛΛΙΟΣ	Παναμαϊκή	103.176	1969	Εβλήθη στον Περσικό, υπό Περσικών ελικοπτέρων, στις 30/3 και υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο αλλά συνέχισε το ταξίδι του δι' ιδίων μέσων.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

‘Η ν α υ λ α γ ο ρ ά

‘Αντί νά αναλωθούμε στην παράθεση στοιχείων και επί μέρους λεπτομερειών των πεπραγμένων της ναυλαγοράς, πράγματα που συνιστούν το περιεχόμενο ενός ημερήσιου ή, έστω, εβδομαδιαίου δελτίου, σκόπιμο θά ήταν στο παρόν δεκαπενθήμερο δελτίο μας νά αποπειθάρουμε μία γενικότερη θεώρηση, σύνθεση και ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν την τρέχουσα ναυτιλιακή δραστηριότητα σε βραχυπρόθεσμη έως και μεσοπρόθεσμη βάση.

Ο τακτικός αναγνώστης της στήλης θά έχει άσφαλως σημειώσει τις πρόσφατες αναφορές μας στις τρέχουσες και μελλοντικές τιμές ορισμένων βασικών αγαθών που αποτελούν το αντικείμενο του μεγίστου μέρους των παγκοσμίων διά θαλάσσης μεταφορών, με ειδική μνεία στα σιτηρά, τούς γαιάνθρακες και το πετρέλαιο.

Και όσον αφορά στο τελευταίο, ή τρέχουσα επικαιρότητα είναι τόσο απλή και τά συμβαίνοντα τόσο προβλεπόμενα και συζητημένα ώστε δεν απαιτείται, νομίζουμε, έκτενης αναφορά. Γεγονός αξιοσημείωτο όσο και εύγλωττο είναι ότι, από τό ύψος των τιμών που σε κάποιο πρόσφατο παρελθόν διέγιναν τό δριο των δολλαρίων 40 ανά βαρέλι, οδηγούμεθα τώρα σε επίπεδα κάτω των δολλαρίων 10. Οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις αυτής της δραματικής όντως αλλαγής επί της ναυλαγοράς (όχι κατ’ ανάγκην μόνο των δεξαμενοπλοίων) άσφαλως εκφεύγει των σκοπών αυτού του δελτίου. Προς τό παρόν, οι εξελίξεις δεν παρέχουν έδαφος γιά έπαρκή αξιολόγηση.

Καθαρότερα φαίνονται τά πράγματα σε ό,τι αφορά τό γαιάνθρακα. Έδώ, οι επιπτώσεις από τό συνεχώς υποτιμώμενο υποκατάστατο προϊόν, τό πετρέλαιο, είναι έμφανείς. Όλα έκείνα τά παλαιότερα σχέδια γιά ανάπτυξη του γαιάνθρακα μέ την συστηματικότερη εκμετάλλευση των υπάρχοντων και την ανάπτυξη νέων κοιτασμάτων φαίνονται οδηγούμενα προς την εγκατάλειψη. Οι προοπτικές ως προς τή μελλοντική εξέλιξη των τιμών δεν μπορεί παρά νά είναι πτωτικές. Έκείθεν και ή άπροθυμία αγοράς ή και παραλαβής φορτίων και, έπομένως, ή ισχνή ζήτηση χωρητικότητας προς μεταφορά τους.

Ακόμη δραματικότερες είναι οι εξελίξεις στον τομέα των σιτηρών, του βασικού, «πρώτου τή τάξε» αυτού φορτίου μέσα στό σύστημα των διά θαλάσσης μεταφορών. Δεν πρόκειται γιά κάτι εύκαιριακό, έδω δεν αναμένονται εξελίξεις που άπορρέουν από πρόσκαιρες αίτιες, υπερπαραγωγή ή σιτοδεία στον ένα ή τον άλλο τόπο παραγωγής ή κα-

τανάλωσης. Τό παγκόσμιο σύστημα καλλιέργειας και παραγωγής σιτηρών βρίσκεται σήμερα σ’ ένα κρίσιμο στάδιο δομικών αλλαγών μέ υπερπαραγωγή του προϊόντος στις εκ παραδόσεως σιτοπαραγωγικές χώρες και ανάπτυξη των καλλιεργειών ή βελτίωση των παραγωγικών αποτελεσμάτων σε άλλες, μεταξύ των οποίων πολλές χώρες του λεγομένου τρίτου κόσμου.

Οι εύκαιρες διαθέσεις του προϊόντος σε παγκόσμια κλίμακα συνεχώς στενεύουν, τά υπάρχοντα αποθέματα διογκώνονται και, μέ τον αναπτυσσόμενο ανταγωνισμό, πιέζουν τις τιμές που παραδόξως δεν έχουν άκόμα υποχωρήσει πολύ σε όλη τή γκάμα των προϊόντων.

Βεβαίως, οι υπάρχουσες άκόμα επισιτιστικές ανάγκες σε μεγάλες περιοχές της ύδρουγειου και οι διαφορές σε ποσότητες θά διατηρήσουν τον όγκο των διά θαλάσσης μεταφορών γιά τό δυνάμενο νά προβλεφθεί μέλλον σε ύψηλά επίπεδα. Προς τό παρόν όμως και έν όψει αναπροσαρμογής των τιμών στις κυριότερες αγορές προς τά κάτω είναι αντίληπτή ή περιορισμένη κίνηση και ζήτηση πλοίων προς φόρτωση, φαινόμενο που άποτελεί και τον κυρίως υπεύθυνο γιά τήν άπό διμήνου επικρατούσα φοβερή δυσπραγία, τήν «κρίση των κρίσεων», όπως έσχατως τήν ονομάσαμε.

Έπειτα από τά παραπάνω, άβίαστα εξαγεται τό συμπέρασμα ότι κάποια βελτίωση μπορεί νά αναμένεται εύθύς μετά την προς τά κάτω σταθεροποίηση των τιμών και τό έρώτημα είναι άν τούτο μπορεί νά συμβεί πριν τήν έλευση της θερινής άνάπαυας που άσφαλως θά έπιτείνει τά άρνητικά φαινόμενα.

Και ή σύντομη — εκ καθήκοντος — αναφορά στην επικαιρότητα:

Η ζήτηση στα σιτηρά ή μάλλον ή άπουσία ζήτησης προκάλεσε τήν παραπέρα πώση των ναύλων μέ τό μέγεθος πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ γιά Ιαπωνία νά διολισθαίνει στά δολ. 9.50 ένώ ή αντίστοιχη προς Κόντινεντ μεταφορά κινήθηκε κάτω από τά δολ. 6 ανά τόνο. Αντίστοιχη ήταν και ή πώση στους λοιπούς τομείς και περιοχές μέ τή Ν. Αμερική ισχνή σε παρουσία και τό Β. Ειρηνικό νά πληρώνει γιά 25.000 τόννους ό,τι πριν από μερικούς μόλις μήνες πλήρωνε γιά 50.000 τόννους (δολ. 11).

Κάπως ζωηρότερη ή κίνηση στον γαιάνθρακα, αντιπροσωπεύει κάλυψη άμεσων άναγκών μάλλον παρά πρόγνωση μελλοντικών. Ανατολική Ακτή ΗΠΑ και Νότιος Αφρική οι κυριότερες περιοχές φόρτωσης προς Απω Ανατολή και Εύρωπη.

Φορτία μεταλλευμάτων διακινήθηκαν σε περιορισμένο άριθμό και όγκο, κυρίως από Δυτ. Αφρική και Βραζιλία.

Περιορισμένη ή ζήτηση γιά λιπάσματα, θέτει τό έρώτημα του βαθμού σπουδαιότητας του φορτίου σάν παραμέτρου άνελίξεως της παγκόσμιας ναυλαγοράς έξρου φορτίου και, κατά δεύτερο λόγο, της Ινδικής γεωργικής πολιτικής.

Μικρή, τέλος, ανταπόκριση σημειώσαμε στα λοιπά φορτία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως έχουμε ήδη και στο παρελθόν επισημάνει, ή ζήτηση γιά χρονοναυλώσεις σε περιόδους πολύ χαμηλής αγοράς σαφώς περιορίζεται και οι ναυλωτές προτιμούν, όπου τούτο είναι τεχνικά δυνατόν, νά άποφύγουν τήν φροντίδα μιάς χρονοναύλωσης έναντι μιάς φτηνής ναυλώσεως γιά ταξίδι.

Έτσι, μέ έλάχιστες εύκαιριακές εξαίρεσεις, ή αγορά των χρονοναυλώσεων κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο κινήθηκε σε χαμηλούς τόνους και άκόμα χαμηλότερα μισθώματα.

Ένα πάναμαξ γιά ταξίδι 2-3 μηνών έπιανε μόλις δολ. 3.500, έπίπεδο στο όποιο εκινήθη και τό μέσο μέγεθος ένώ μικρότερα πλοία άπό σχετικά καλές θέσεις έφθαναν μέχρι και δολ. 4.500 ήμερησίως.

Δέν σημειώσαμε καμιά περιοχή αύξημένης ζήτησης, αντίθετα, ή ύποτονικότητα έπεκράτησε σε όλες τις περιοχές.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άβεβαιότητα περί τήν διαμόρφωση των τιμών γιά τό άμεσο μέλλον έβάρυνε μιά κατά τά άλλα δυνάμει ζωσα ναυλαγορά και καθήλωσε ζήτηση και ναύλους στα πρόσφατα επίπεδα.

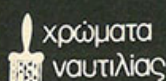
Στόν Περσικό Κόλπο, ή περιορισμένη ζήτηση U/VLCC άπέληξε σε μικρό σχετικά άριθμό ναυλώσεων μεταξύ WS 22-25, αναλόγως προορισμού. Γιά μικρότερα μεγέθη ή αγορά διαμορφώθηκε χωρίς ιδιαίτερη έμπνευση μέ τούς 80.000 τόννους γιά Κόντινεντ στα WS 52 μέ 5 πόντους premium γιά εκφόρτωση Μεσόγειο.

Μεσόγειος και Δυτική Αφρική παρουσίασαν προβλήματα άπασχόλησης ένώ, αντίθετα, στιγμές έξαρσης σημειώθηκαν στή Βόρεια Θάλασσα, όπου ό άριθμός ναυλώσεων που παρέμεινε έμπιστευτικός ως προς τούς όρους έμποδίζει σωστή αξιολόγηση.

Στούς Ιδιους περιορισμένους τόνους κρατήθηκε και ή Καραϊβική.

Στά καθαρά φορτία, τό ένδιαφέρον γενικά διατηρήθηκε αλλά ή έλαφρά άνισορροπία προσφοράς και ζήτησης συγκράτησε και ένίστε προκάλεσε πώση στους ναύλους, που γενικά στάθηκαν σε μάλλον ίκανοποιητικά επίπεδα.

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ **ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.**
Εξυπηρετεί τη Ναυτιλία επί 50 συνεχή χρόνια



χρώματα
ναυτιλίας



χημικά
καθαρισμού



εξυπηρέτηση πλοίων
σε ξένα ναυπηγεία



τροφο-
δοσίες



υλικά μηχανής
καταστρώματος



καθαρισμός-
χρωματισμός πλοίων



σωστικά
μέσα

Διεύθυνση: Πειραιώς 91 (Κυθήρων 2) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ: 48.25.811 (10 γραμμές) TELEX: 21.2601 & 21.2602

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

BOMAP: 'Αμερ. Κόλπο 26.600 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 6,10 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον., 'Απρίλ. 7-10.

ΤΖΩΝ: Ντουλούθ Σουπήριον 15.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 19,90 φίο, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 22-29.

ΕΛΕΝΗ: 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ 21.000 τον. γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 8 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 1-5.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: Ποταμό Μισισσιππί 75.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 6 φίο, 12 ημέρες, 'Απρίλ. 14-18.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΟΥΡ: Ρίβερ Πλέιτ και Μπουένας 'Αίρες 32.000 τον. σιτηρά Κωνσταντίνα δολ. 16, 2.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 2-8.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: Δομινικανή Δημοκρατία 12.400 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο δολ. 8,25 φίο, 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΕΡΙΝΘΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 75.000 τον. γαϊάν-θρακες Δουκέρκη, δολ. 4,20 φίο, 3 ημέρες/3 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

BAMANT ΓΟΥΕΝΒ: Βορείως Χαττέρας 26.000 τον. σκράπ Καράτσι, δολ. 18,25 φίο, 6.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΙΟΥΡΚΟ ΤΗΜ: Μεγ. Λίμνες 16.000 τον. σκράπ με συμπλήρωση βορ. Χαττέρας έως 26.000 τον. Νοτ. Κορέα δολ. 23/16 φίο, 4.000 τον. φόρτωση Λίμνες/2.500 τον. Χαττέρας/2.000 τον. εκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ 19.800 τον. γεννήματα 'Αλγερία δολ. 21.60 2.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 21-30.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον. σιτηρά 'Αμστερνταμ/Ρότερνταμ/Αμβέρσα, δολ. 6 φίο, 11 ημέρες, 'Απρίλ. 23-28.

ΠΗΓΑΣΙΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 10.000 τον. γεννήματα Ρίο Χάινα δολ. 9,25 φίο, 3 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 19.000 τον. περίπου σιτηρά 'Ιαπωνία, δολ. 18,50 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ: 'Αμερ. Κόλπο 10.000 τον. σιτηρά χύδην Ματαντί, δολ. 26,25, 4.000/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαΐου 5-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ: Τίμπουρι 27.500 τον. σιτηρά περίπου 'Αδριατικές ακτές 'Ιταλίας, δολ. 7,50 φίο για δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΜΙΑ: Σουαίμπα 17.000 τον. περίπου λιπάσματα χύδην 'Ινδία, δολ. 11,50 φίο, πλέον 50 σέντς με εκφόρτωση στην ανατολ. ακτή 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 24-30.

ΜΕΤΑΞΙΑ: Μονροβία 75.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ολλανδία, δολ. 3,10 φίο 5 ημέρες, 'Απρίλ. 16-25.

ΤΖΙΝΙ ΙΙ: Ρουέν 20.000 τον. γεννήματα δυτική 'Ιταλία, δολ. 7,10 φίο, δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΛΟΥΣΥ: 26.212 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρουέν/Χάβρη άμεση, ταξίδι μέσω 'Ιταλίας με επαναπαράδοση Κέιπ Πάσσερο, δολ. 2.350 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.045 τον. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Ρεκαλάδα 'Απρίλ. 20-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ: 15.139 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Γδύνια άμεση, επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια/Πόρτ Σάϊδ, δολ. 2.800 την ημέρα.

ΠΑΣΧΑΛΗΣ: 22.541 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ρεκαλάδα 'Απρίλ. 7-12, ταξίδι με επαναπαράδοση Κολόμπο/Σιγκαπούρη διάρκειας 70-90 ημερών, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΠΛΑΝΕΤ: 15.518 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρεκαλάδα άμεση, επαναπαράδοση Περού, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ: 17.249 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ελμπε 'Απρίλ. 4, ταξίδι με επαναπαράδοση ακτές Καραϊβικής, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 33.805 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μανίλα 'Απρίλ. 6-10, ταξίδι με επαναπαράδο-

ση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΣ ΑΣ: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βραζιλία 'Απρίλιο, ταξίδι 'Απω 'Ανατολής, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ: 33.696 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Βανκούβερ 'Απρίλ. 8-14, ταξίδι με επαναπαράδοση στον πιλότο Μπαγκλαντές, δολ. 3.300 την ημέρα, πλέον δολ. 105.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 15 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. 'Απρίλ. 10-15.

ΑΡΑΝ: 16.899 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ρίο ντε Τζανέιρο 'Απρίλ. 7-10, επαναπαράδοση δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.592 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νιούπορτ 'Απρίλ. 4-6, επαναπαράδοση ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΑΠΕΞ: 29.221 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ντελφζιλ 'Απρίλ. 15, ταξίδι με επαναπαράδοση στον πιλότο Σιγκαπούρη/'Ιαπωνίας η Κίνας, δολ. 2.500 την ημέρα, συμπεριλ. υπερωριών.

ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ: 40.735 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αγκρα ντός Ρέις άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολής, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΣΑΝ ΠΙ: 65.738 τον. d.w. του 1981, παράδοση Καζαμπλάνκα 'Απριλίου 15-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ: 15.428 τον. d.w. το;y 1972, par?adosh Μρο?yuma 'April?ioy 25-30, fepanapar?adosh Ntak?ar/ Ntoy?ala, dol. 2.800 t?hn zhnm?era.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡQ 16.000 τον. d.w. του 1970, παράδοση 'Ιψυοιτίς 'Απριλίου 10, ταξίδι με παράδοση 'Ιταλικό λιμάνι 'Αδριατικής, δολ. 2.300 την ημέρα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 3.663 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βιτόρια 'Απριλίου 21-27, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΙΣΤΡΑΛ: 79.760 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι 3/5 μηνών προς δολ. 3.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΧΑ'Ι'Ο: Ράς Τανούρα 114.000 τον. Σιγκαπούρη/Φιλιππίνες, WS 42, 'Ιούλιο.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Μπετζία 50.000 τον. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 120, 'Απρίλ. 9.

ΕΙΡΗΝΗ: Γέμπο 130.000 τον. Μελίλι, WS 42,5, 'Απρίλ. 10.

ΚΛΕΙQ: Σίντι Κερύ 77.000 τον. Νάπολι, WS 60, 'Απρίλ. 2.

ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Καραϊβική 54.500 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 90, 'Απρίλ. 3.

ΝΤΟΡΙΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 30, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 32,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 35, 'Απρίλ. 11.

ΝΗΣΟΝ ΠΑΡΟΣ: Τής 80.000 τον. μέρος φορτίου Γουίλχελμσχάβεν, WS 72,5, 'Απρίλ. 3.

ΜΑΝΤQ Β: 'Ελ. Παλίτο 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 150, 'Απρίλ. 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Πουέρτο Κρούζ 77.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο WS 57, 'Απρίλ. 5.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ: Κάιο ντέ 'Αρκας 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 110, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 105, 'Απρίλ. 1.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Φός 78.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 67,5, Μαρτ. 30.

ΟΥΡΑΝΙΑ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 60, όψιόν 'Ιταλικές ακτές WS 65, 'Απρίλ. 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Γκάμπα και Λουσίνα 85.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 54,5, όψιόν Μεσόγειο WS 57, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 49,5, 'Απρίλ. 9.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ: 'Αμπιτζάν 50.000 τον. μέρος φορτίου Λέγκχορν WS 105, 'Απρίλ. 4.

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 60, 'Απρίλ. 14.

ΚΙΡΚΗ: Περσικό Κόλπο 92.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS52, 'Απρίλιο.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Ντζένο 85.000 τον. μέρος φορτίου, Γαλλία WS 47,5, 'Απρίλ. 18.

ΜΙΧΑΗΛ Κ: Τάκουλα 110.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 38, 'Απρίλ. 18.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Σέρια και Καρτέχ 66.000 τον. Σριράχα,



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO COLON

TELEX

From U.S.A. 368-8572

From Others 379-8572

TELEPHONE

Colon 45-0127

45-0137 45-0128

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY FREE LIQUES

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From USA 368-2633

From Others 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

δολ. 200.000 κατ' αποκοπή, 'Απρίλ. 7.
 ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Γίεμπο 31.000 τον. καθαρά μέρος φ
 ορτίου, Σέτε WS 117,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS
 110, 'Απρίλ. 16.
 ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Λαβέρα 25.000 τον. καθαρά μέρος
 φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 137,5 άμεση.
 ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ: Ζάβια 18.000 τον. καθαρά, μέ
 ρος φορτίου, Μεσόγειο WS 245, 'Απρίλ. 5.
 ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Μπουργκάς 25.000 τον. καθαρά,
 μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 155, όψιόν
 ΗΒ/Κόντινεντ/άκτ' 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 145, 'Απρίλ.
 ΔΗΜΗΤΡΑ: Μπαχάμες 50.000 τον. μέρος φορ
 τίου, άκτ' 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 97,5, 'Α
 πρίλ. 8.
 ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Έκουαντόρ 50.000 τον.
 μέρος φορτίου, άκτ' 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο
 WS 92,5, 'Απρίλ. 10.
 ΝΕΝΤΙ: Φός 78.000 τον. Νάπολι WS 67,5, 'Απρίλ.
 11.
 ΕΥΑ: Λά Σαλινά 65.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ
 Τσάρλς, WS 74, 'Απρίλ. 13.
 ΜΕΡΙΝΤΑ: Έκουαντόρ 34.000 τον. μέρος φορ
 τίου, άκτ' 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 135, ό

ψιόν Καραϊβική WS 140, όψιόν Λάς Μίνας WS 145,
 'Απρίλ. 12.
 ΣΗΜΠΟΡΝ: Κωσταντζα 30.000 τον. καθαρά
 ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135, ό
 ψιόν άκτ' 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 115, 'Απρίλ. 14.
 ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Σαίντ Κρουά 25.400 τον.
 καθαρά, μέρος φορτίου, Ντιντζέο WS 80,9, 'Απρίλ.
 8.
 ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Ράς Σουκχέιρ 120.000 τον. μέρος
 φορτίου, Λαβέρα WS 37, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS
 33,5, 'Απρίλ. 16.
 ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Νιγηρία 125.000 τον. άκτ' 'Α
 τλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 30, όψιόν
 ΗΒ/Κόντινεντ WS 32,5, 'Απρίλ. 16.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ: Φλόττα 67.000 τον. μέ
 ρος φορτίου, Κόρυτον WS 82,5, όψιόν
 ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, 'Απρίλ. 9.
 ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 60.000
 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 70, 'Απρίλ. 16.
 ΑΛΕΞΙΑ Β.: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρά Κο
 λόμπο, δολ. 147.500 κατ' αποκοπή, 'Απριλίου 15.
 ΜΠΩΜΟΝΤ: Σίντι Κερνί 80.000 τον. μέρος φορ
 τίου, Γένοβα WS 57,5, 'Απριλίου 12.

— TT MERIDIAN SKY (252.000/75) δολ.
 5.000.000.
 — MT ANNA I. ANGELICOUSSI
 (224.000/71) δολ. 3.500.000.
 — MT WANGSKOG/WANGLI (128.400/75)
 δολ. 7.000.000 έκαστον.
 — MT PLAYA DE RIAZOR (104.000/70) δολ.
 2.600.000.
 — MT SUNRISE TRADER (90.480/75) δολ.
 4.600.000.
 — MT ASTRO SEA (88.543/76) δολ.
 5.500.000.
 Έν τώ μεταξύ, πλοία γενικού φορτίου
 15.000 TDW της δεκαετίας αποτελούσαν άν
 τικείμενο διαπραγματεύσεως στα δολ.
 1.000.000 ενώ παρόμοιο σκάφος 12 έτών «ύ
 πεδείκνυε» δολ. 800.000.
 Η γνωσθείσα πώληση του MV "MERKUR
 RIVER" (12.720 TDW του 1981 στην 'Αν. Γερ
 μανία) στα 9.000.000 μάρκα αφήνει περιθώ
 ρια σχολιασμού καί ασφαλώς βρίσκεται σέ
 συνάρτηση μέ τρίτους παράγοντες.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Παρά την παραιτημένη καί πρόσφατα έ
 πιδεινωθείσα κρίση της ναυλαγοράς καί πα
 ρά την άβεβαιότητα ως προς τίς μελλοντικές
 (βραχυπρόθεσμες καί μεσοπρόθεσμες) έξε
 λίξεις, τό αγοραστικό ενδιαφέρον κρατήθη
 κε σέ συγκριτικά ύψηλούς τόνους, χωρίς ό
 μως νά φέρει καί αντίστοιχα άπτά άποτελέ
 σματα.

Γιά τό τελευταίο, βασικώς εύθύνονται τό
 σον ή σπάνις πλοίων άποδεκτών προδιαγρα
 φών γιά μιά καιροσκοπική αγορά όσον καί ή
 στενότητα στη χρηματοδότηση, ιδίως στους
 μεσαίους καί μικρούς ναυτιλιακούς έπιχει
 ρηματίες.

Γεγονός είναι ότι ή τάση στρέφεται προς
 τόν αγορά όλο καί νεοτέρων πλοίων γεγο
 νός πού καταδικάζει τίς παλαιότερες ήλικίες
 πού γίνονται έτσι ύποψήφιοι πελάτες τών
 διαλυτηρίων.

Στήν κατηγορία τών πλοίων χύδην φορ
 τίων σημειώσαμε:

— MV ARIMASAN MARU (134.100/74) δολ.
 2.700.000.
 — MV SOUTH FORTUNE (124.800/78) δολ.
 6.100.000.

— MV BULK H (62.400/82) δολ. 6.500.000
 (άκόμη ύπό διαπραγμάτευση).
 — NV ETERNITY (60.200/81) δολ. 5.000.000
 σέ πλειστηριασμό.
 — MV JUPITER No 1 (37.500/76) δολ.
 1.800.000.
 — MV WILDCAT (39.800/77), δολ.
 2.000.000.
 — MV SILVER CARRIER (39.800/77) δολ.
 2.000.000.
 — MV FENGTIEN (24.270/79), δολ.
 2.000.000.
 — MV UNKAI MARU (32.300/83) δολ.
 3.700.000.
 — MV PUFFIN SPIRIT (19.544/71) δολ.
 900.000.
 Η αίσιόδοξη προοπτική όσον άφορά στήν
 εξέλιξη της ναυλαγοράς τών δεξαμενο
 πλοίων κράτησε τή ζήτηση γιά καλές μονά
 δες σέ ζωρότητα καί ένέτεινε τόν ανταγω
 νισμό περί τήν άπόκτηση τών λίγων διαθεσί
 μων πλοίων. Άς σημειώσουμε έν προκειμέ
 νω:
 — TT BUYK SELCUKLU (423.600/76) δολ.
 7.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κάποιοι διστακτικός τόνος συγκράτησε
 τήν αγορά της 'Απω 'Ανατολής σέ Κίνα καί
 Νότια Κορέα ένώ ή Ταϊβάν έδωσε δείγματα
 ύγιεστερης ζήτησης μέ δολ. 110-114 γιά
 φορτηγά 6-7.000 τόννων βάρους.

Στήν περιοχή του 'Ινδικού, ή άπουσία της
 'Ινδίας γιά άγορές στήν Δυτική 'Ακτή προκά
 λεσαν πτώση τών τιμών πού, βέβαια, έπε
 κτείνεται μέχρι Πακιστάν όπου, γιά τά συνή
 θη μεγέθη, κρατούν τιμές της τάξεως τών
 δολ. 85-95.

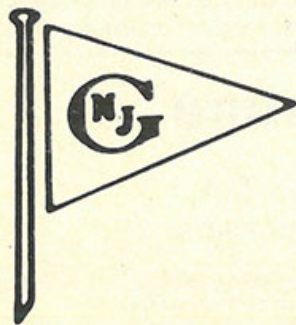
Στήν 'Ανατολική 'Ακτή, ύπάρχοντα δομικά
 προβλήματα, κυρίως ως προς τόν διαμοιρα
 σμό τών αγοραζομένων πλοίων μεταξύ τών
 τελικών διαλυτών, προκάλεσαν καθήλωση
 καί πτωτική τάση τιμών, φαινόμενο πού έπι
 τείνεται άπό τήν άδυναμία (οικονομική - συ
 ναλλαγματική κυρίως) του Μπαγκλαντές νά
 παίξει ούσιαστικό ρόλο.

Στή Μεσόγειο εξακολουθεί ή σχετικά μέ
 τρια ζήτηση, κυρίως άπό Τούρκους καί 'Ισπα
 νούς, χωρίς διαφοροποιήσεις τών προσφά
 των επιπέδων τιμών.

Δεξαμενόπλοιο 10.000 τόννων περίπου έ
 πιασε περί τά δολ. 80 μέ παράδοση Πειραιά.

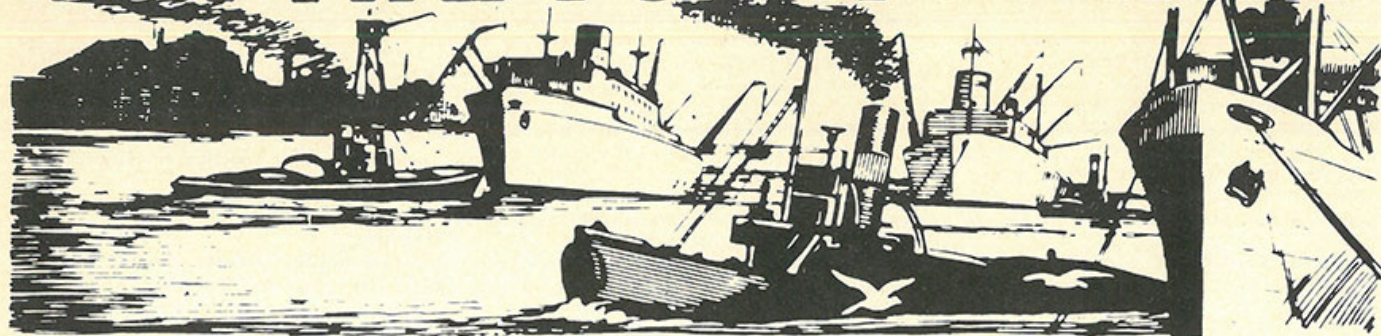
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
 JOHN ADAM STREET
 LONDON WC2N 6AP
 ENGLAND



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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issu No. 1221/980, April 15th, 1986

A FATAL MISTAKE

As it was feared, the Ministry of Mercantile Marine instead of introducing measures to increase the competitiveness of the Greek fleet, has announced the increase of one and three per cent respectively of the contributions paid by seamen and owners to the Seamen's Pension Fund (NAT).

As we have underlined in the past, such a decision will be fatal for the Greek registry and it is no exaggeration to claim that very soon NAT will end up with no ships from which contributions are expected.

A brief visit along the Akti Miaouli will suffice to persuade anyone of the truth of this assertion and even at this late date we urge the Minister to withdraw this decision and in its place introduce measures to restore the competitiveness of our merchant ships which are today particularly harassed by the bad conditions prevailing in world freight markets.

POLLUTION DISASTER AVERTED

The ninety thousand ton deadweight motor tanker "Odyssey" (ex Sanko O-

dyssey) fully laden, on passage from the middle east to the Adriatic, became disabled on Saturday afternoon, 5th April, due to main engine failure, a short distance from the southern coast of Crete. She drifted helplessly towards the rocky shoreline of Crete/Gavdos Island battered by heavy seas and gale winds.

Tsavliris salvage tug "Megas Alexandros" 10.000 HP rushed to her assistance at top speed despite adverse weather conditions and managed to pluck her from her predicament, during the early hours of Sunday morning, 6th April, towing the vessel to Rijeka.

Tsavliris salvage tug "Atlas" 4.000 HP also rushed to the scene with anti-pollution equipment, as it was feared that the casualty would have been driven aground.

With the oncoming holiday season, the last thing Greece would have wanted, would have been about a hundred thousand tons of oil on the sandy tourist beaches of the southern coast of Crete. The ensuing clean-up operation would have been an "Odyssey" in itself. Its is noteworthy that the "Odyssey" is the largest ship ever to have required an emergency tow in Greek waters following disablement at sea.

The largest casualty ever to have occurred in Greek waters was that of the stranding of the laden tanker "Messiniaki Frontis" on the south coast of Cre-

te seven years ago. Tsavliris were also then involved in her salvage, an operation which is still regarded as the largest that has ever been undertaken in the Mediterranean.

THE UNCTAD CONVENTION

The UNCTAD convention on ship registration is a landmark in the efforts to bring about an official settlement of the thorny problem of convenience flags which has been the foremost feature of modern shipping. During the forty years or so of their existence, flags of convenience have passed through various stages of semi-legitimacy, toleration, conventional recognition and, finally, full recognition. They have played a leading role in world shipping and have finally been vindicated under the more respectable appellation of "open registry".

The settlement was primarily based on the principle of the "genuine link" between the ship and the country in which it was registered which is dealt with in the Convention in two ways. The first is through the participation of the country's nationals in the vessel's ownership and the second is through the inclusion of the country's national's in the ship's crew. In the first case the limits and percentage of ownership by the country's nationals are left to the discretion of the country concerned. In the second case, the inclusion of the country's nationals in the crew is dependent on whether such crewmen are available, but the use of foreign crewmen is always allowed.

The Convention also allows ships on bareboat charter to suspend their original registration and assume another registry with the charterer as owner.

In other respects the Convention seeks to guarantee the recognition and responsibility of the owner and the exercise of effective state control. At the same time it favours the creation of joint

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

enterprises with developing countries and assists them in developing their maritime infrastructure. The Convention will come into force when it is accepted by at least 40 countries with fleets totaling about 96 million gross tons.

SHIPPING PROSPECTS

Some interesting developments for world shipping are mentioned in the recent "World Trade Review and Outlook" just published by Lambert Brothers Shipping Ltd.

World trade volume in 1986 is forecasted to increase by 4.6% compared with 3.1% last year, and seaborne trade by 1.3% as against a decrease of 0.7% in 1985.

Lambert Brothers expect the increased demand for ships to be concentrated in the container and other general and specialized cargo sectors, but demand for tankers should also register a small rise, for the first time in many years.

Over 45% of the existing tanker fleet consists of ships which will become 15 or more years old within the next years, many of them increasingly uneconomical to operate. Scrapping and a low level of new investment will reduce the tanker fleet by a further 7 to 10% this year, bringing the tanker market closer to balance.

By contrast, Lamberts anticipate that the bulk carrier market will remain depressed, because of a minimal growth in demand and excessive recent investment in new ships. In addition second hand tanker prices and tanker freight rates for some categories of ships have recently become a little firmer. All the same, compared with a year ago there has been a massive across-the-board fall in ship values, which, coming as it

did after four years of poor freight earnings, caused a worldwide restructuring of the shipping industry and a record 42.7 million dwt volume of ship sales.

IMPOUNDINGS

During 1985, a total of 216 ships of all types were impounded in British ports, ranging from luxury yachts to large bulk carriers. The number was higher than the previous year's figure by 36 units and constituted a postwar record.

The seizures were naturally the result of the inability of their owners to pay their debts and also of a greater tendency by creditors to settle their claims through the courts in view of the depressed state of the market. Of the 216 ships impounded 17 have already been sold at public auction. The fate of the others is still hanging in balance as their owners try desperately to come to some understanding with their creditors by settling part of the debt.

It is certain that this sort of thing is happening in many other countries as well as in Britain and it would be interesting to know how many ships in all were impounded in the various ports of the world in 1985.

ABS APPEALS VERDICT ON "THOMAS K"

American Bureau of Shipping (ABS) will pursue its post trial motions and, if necessary, an appeal to the Court of Appeals for the fifth Circuit from the jury verdict as to liability and damages in connection with the litigation in the sinking of the M/V "Thomas K" on February 1, 1984. The jury had assessed total compensatory damages of \$15,482,600 against both ABS and the vessel owner, Eagle Transport Limited, plus punitive

50 YEARS AGO

— The appointment of Mr. Rediadis as head of the newly-formed Undersecretariat for Merchant Marine has been warmly received in all quarters. He enjoys the confidence of the shipping community and will be expected to handle the many problems of Greek shipping with wisdom and fruitfulness.

— The unanimous election of Mr. M. Pnevmatikos as President of the Greek Shipowners' Union was not only a successful move but was a very necessary one too for the general interests of Greek shipping because of the total confidence in his considerable abilities by the entire shipping world of the country.

— Following a decision by the Council of State the Piraeus deputy, Mr. N. Gennimatas has been restored as president of the Piraeus Port Authority following his unjust dismissal by the Kondylis government.

— A British court has ordered the sale by public auction of the cargo ship "Pessades" in order to settle back pay owing to the master, Mr. Panos Ferentinos, and his crew.

(Naftika Chronika No. 128 - 15/4/1936)

damages of \$ 3 million against the vessel's owner and ABS.

These awards were made despite the fact that the jury found that the vessel owner had not believed that his vessel was in compliance with the ABS requirements and that he had not relied on that belief when the "Thomas K" sailed from Port Arthur.

It is the position of American Bureau of Shipping that the evidence at trial amply established that the master of the vessel had full opportunity to reach



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

a port of refuge after having developed leaks in the vessel. The master passed up ports of refuge in Hawaii and Japan. The master's refusal to seek refuge and to permit the crew to abandon ship, in a relatively calm sea while rescue vessels were standing close by, caused the injuries and deaths of the crew members. It was this refusal to allow assistance that caused the loss of the vessel as well as injury and deaths to the crew members as well as the loss of the vessel. The M/V "Thomas K" sailed from Port Canaveral, Florida after loading scrap. The vessel reported difficulty more than 30 days later after encountering a severe storm less than two days past Hawaii. Despite the proximity of Hawaii, the vessel's master insisted on continuing the voyage to a Far East scrapyard. The day before the sinking, the vessel required towing away from islands near the Japanese coast. The captain then ordered the vessel to continue its voyage rather than put in to the nearby port of refuge.

SUGARCOATING THE PILL

One of the many consequences of the collapse of Sanko was its repercussions on shipbuilding activity in Japan since many shipping companies will be taking back the ships chartered to Sanko instead of building new ones. Thus, the principal Japanese yards have agreed to restrict their newbuilding activity by 20% and limit production in 1986-87 to 3.2 million tons. However, the seven largest yards, with Mitsubishi and Ishikawajima Harima among them, were even more demanding, asking each yard separately to reduce its production to the same degree, which means that many of them will have to close.

The decision to reduce production was therefore bitterly criticised by the country's smaller yards which claim that although the larger yards can apply the measure by closing down one or two of their building berths, those yards that have only one building berth will have to close down completely.

Faced with this argument the larger

yards have tried to sugarcoat the pill by proposing the formation of a special body which will buy out those yards that will have to close at a fair price.

SOVIET PROTESTS

Following the announcement that five European countries (Belgium, France, West Germany, U.K. and Holland) were instituting a surveillance system to keep tabs on unfair competition by Soviet ships it was natural that there should be a Russian protest, voiced by the vice-president of Morflot who labelled such surveillance as discrimination.

The countries concerned took this step following many complaints by West European shipowners regarding dumping practices by Soviet ships on lines between Europe and the Far East, East Africa and Central America. They are therefore requiring these Soviet ships to provide detailed information on ports of destination, the cargo carried and the freight charged. The measure affects the cargo liners of Baltic Shipping, Balt Orient, Besta Line and Baltcapas.

According to the Soviet spokesman, the action is unjustified since Baltic Shipping has always maintained good relations with the five countries concerned. Moreover, the participation of these lines in the trade mentioned above is so small that its effects are negligible. Nevertheless, in spite of Soviet threats of counter-measures, no official decision has yet been taken in that respect.

THE BLACK BOX

Something similar to the flight recorder, the famous "black box" carried by commercial aircraft, has been devised for ships.

An experimental model has already been tested by a team of experts from Lloyds Register and it is expected to be ready for use in 1987 since all that remains is to design the box the recorder will be contained in.

It will have the same function as the flight recorder, i.e. help to establish the

causes of an accident. It will record data collected from various parts of the ship — the engine room, holds, etc. and its dimensions will be 3 ft. X 3 ft. It will, of course resist fire and submersion in water. It will firstly be fitted in tankers and container ships.

1985 ANOTHER SUCCESSFUL YEAR FOR LLOYD'S REGISTER

Describing 1985 as another successful year of great activity for Lloyd's Register, despite the decline in the world merchant fleet, H.R. MacLeod, chairman, stresses in LR's Annual Report the importance of maintaining standards.

He points out that as methods of design, manufacture and operation continued to change with advances in technology, it is LR's emphasis on research and development that underpins its standards.

With acute recession in world shipping and shipbuilding continuing in 1985, new ships completed to LR class during the year totalled 3.6 million gross tons, with 6.4 million under construction and on order. New orders declined from 3.2 million gross tons to 1.9 million. The total LR classed merchant fleet in 1985 was just over 100 million gross tons, compared with 104 million in 1984.

A great deal of research has been undertaken by LR to ensure that it provides an even more effective service to the world's hard pressed marine industry. The marked trend towards complex, special purpose ships has been accompanied by an increase in assessment of structural strength by direct calculation of wave-induced loads and structural response. An impressive development was the LR STRAND finite element program, having a capability of 5000 degrees of freedom and which can now be handled by a desk top computer.

Looking ahead, Mr. MacLeod believes that marine and manufacturing industries will emerge from the present difficult economic conditions with a higher technological base, and a greater demand for skilled and impartial design appraisal and inspection services.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕ'ΙΝΤΙΑΝ	70	10489
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν	86	23300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	30822
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515
ΑΞΙΟΣ (δ)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18862
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΛΑΝΤΑ	69	13341

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	82	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ	88	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ)	56	18944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ)	62	13017

ε. Σάντος 24/12
 άργει Πειραιά
 ε. Κορώ Μπαίη 17/1
 μετ. «Αγ. Κυπριανός»
 άργει Πόρτσμουρου
 δ. Γιβραλτάρ 21/3
 ε. Ρίο Γκράντε 4/1
 στην Παρανάγουα 17/3
 α. Λός 'Αντζελες 30/1
 ναυπ. Σασέμο
 ναυπηγήθηκε Μιζουσίμα
 ε. Τογιόμα 23/1
 α. Μοριμουγκάο 20/12
 ε. Μομπιλί 21/1
 α. Λ. Τσάρλς 21/1
 ε. Τσάολεστον 31/1
 στη Σιγκαπούρη
 στην 'Ακαμπα 21/12
 δ. Σουέζ 30/1
 α. Χαλδία 1/1
 α. Σιδνέϊ 21/2
 ε. 'Αρρεσίφ 23512
 δ. Σκάου 23/1
 ε. Παρανάγουα 1951
 ε. Ρόττερνταμ 1751
 ε. Σ. Τζών 1851
 α. Πειραιά 14/2
 ναυπ. Τόκυο
 α. Ρόττερνταμ 17/1
 α. 'Αναμπα 17/3
 στη Φουτζέιρα 22/3
 δ. Π. Σάιτ 23/1
 α. Κηλαγκ 1/1
 στο Φλάσινγκ 21/3
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 30/12
 άργει Πειραιά

στη Βόρνεο 20/3
 στο 'Αντεν 1/4
 πρ. «Ακμω»
 ε. Νιγηρία 4/4
 ε. Τζέντα 20/3
 άργει 'Ιθάκη
 άργει Πειραιά
 δ. Καυμάν Μπράκ 17/1
 α. Μαυρίκιο 23/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Τζέντα 30/1
 ε. Πειραιά 26/3
 α. Ν. 'Υόρκη 30/1
 α. Μπότγουντ 25/1
 ε. Κόμπε 31/1
 άργει Στουλίδα
 άργει Στουλίδα
 άργει Στουλίδα
 α. Λός Πάμρας 21/12
 α. Πειραιά 8/1
 α. Κολούμπια 31/1
 ε. Σαγκάη 7/4
 άργει Πειραιά
 ε. Λός 'Αντζελες 30/1
 α. Τζουμπάι 22/1
 δ. Σουέζ 30/11
 άργει Πειραιά
 ε. Βανκούβερ 31/1
 ε. Τενερίδη 19/1
 α. Λός 'Αντζελες 24/1
 ε. Ντάρμπαν 3/2
 ναυπ. Αίοι
 α. 'Υμουίντεν 17/1
 ε. Γενόβα 31/3
 διάλυση Κίνα
 στην 'Αργεντινή 17/3
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/1
 α. Γιβραλτάρ 27/1
 α. Σιγκαπούρη 20/1
 α. Πειραιά 17/1
 α. Λός 'Αντζελες 19/1
 α. Γιβραλτάρ 27/1
 α. Ν. 'Υόρκη 23/1
 α. Ν. 'Ορλεάνη 2/1
 ε. Πόρτσμουρου 24/1

υπέστειλε λιβεριανή
 άργει Πειραιά
 α. Μπαρλέττα 27/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. 'Ιντσόν 14/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Γαλλία 31/3
 α. Μιζουσίμα 22/1
 ε. Κοσίν 1/1
 ε. 'Ερεγλί 19/1
 α. Σαουθάμπτον 22/11
 δ. Σουέζ 28/1
 ε. Τσουρούγκα 24/1
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. 'Οδησσό 9/3
 α. Λισαβόνα 1/2
 στο Σάντος 28/1
 άργει Γάνδη
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Κπέμε 18/1
 άργει Φουτζέιρα

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ)	78	18843
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΖΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ)	70	31464
ΒΟΥΛΑΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6885
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΠΕΡΟ	60	3847
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	80	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ)	65	3998

ΓΚΑΛ	70	15302
ΓΚΑΛ ΦΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	89	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439
ΣΤΡΙΑ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	88	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14321
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

στην Καλκούτα
 πρ. «Atlantic Prelude»
 άργει Τρινκομάλη
 άργει 'Αργοστόλι
 δ. Σιγκαπούρη 29/3
 α. Ρόττερνταμ 25/1
 στη Βενετία 29/1
 άργει 'Αλιβέρι
 ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 31/1
 ε. Τάουναβιλ 29/1
 α. Ρουέν 27/1
 δ. Σουέζ 2/2
 α. 'Αμβούργο 24/1
 α. Ροζάριο 23/1
 ε. Μέθυλ Ρόαντς 24/1
 α. Ν. 'Υόρκη 20/1
 άργει Πειραιά
 α. Χάμπτον 2/1
 μετ. «Κάρριερ»
 α. Λά Παλς 18/1
 στη Τζέντα 22/3
 ε. Ρόττερνταμ 5/2
 ε. Τσάχ Μπαχάρ 17/1
 πρ. «Κάρμεν Φοντάνα»
 α. Χιούστον 23/1
 άργει Πειραιά
 υπέστειλε κυπριακή
 α. 'Ασόντντ 15/1
 άργει Στουλίδα
 στο 'Αλγέρι 17/3
 άργει Στουλίδα
 άργει Πειραιά
 α. Μοριμουγκάο 25/1
 α. Ρίτσαρντς Μπαίη 23/1

α. Χάμπτον 5/1
 α. Χόγκ Κόγκ 28/1
 στο Πόρτ Κάρτιρ 3/2
 ε. Τακόμα 2/2
 α. 'Αμβούργο 4/2
 αναμένει 'Αργεντινή 22/3
 προσάραξε Κεφαλονιά 2/2
 ε. Χόγκ Κόγκ 9/3
 άργει 'Ηγουμενίτσα
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Σουέζ 30/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. 'Αμβέρσα 4/2
 στο Ντόρ ες Σαλαμ
 α. Ντουαρνένεζ 24/1
 α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
 ε. 'Οζάκα 29/1
 α. Πειραιά 24/1
 α. 'Αμβέρσα 25/12
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Τάμα 19/1
 δ. Γιβραλτάρ 17/3
 στο Σουέζ 22/3
 άργει Πειραιά
 α. Τζιμπουτί 1/1
 άργει Πειραιά
 στον Πειραιά
 άργει Πειραιά
 δ. Ντόβερ 20/1
 άργει Λευκάδα
 ε. Πειραιά 28/3
 α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1
 ε. 'Αμβούργο 4/2
 ε. Πόρτ Τζιζ 25/1
 ε. Μομπάσα 30/3
 άργει Πειραιά
 α. Φουτζέιρα 4/2
 στον Περσικό 19/3

α. Χόγκ Κόγκ 18/1
 ε. 'Αμβέρσα 27/3
 άργει Πειραιά
 α. Νάπολη 3/2
 ε. Χουάνγκχο 19/1
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
 ε. Κωατζακόλλος 20/1
 δ. Γιβραλτάρ 8/1
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
 ε. 'Ιμνικχαμ 30/1
 δ. Παναμά 9/1
 ε. Ντάρμπαν 22/1
 ε. 'Αννάπολις 24/1
 α. Λός 'Αντζελες 24/1
 α. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
 α. Χιούστον 3/2
 α. Χιούστον 29/1
 α. Εινγκάγκ 18/1
 α. Χάμπτον 2/2
 άργει Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 17/1
 ε. Χάμπτον 2/2
 ε. Λός 'Αντζελες 11/1
 ε. Λά Γκουάιρα 8/1
 ε. Ντάρμπαν 31/1
 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 24/1
 α. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
 ε. Πόρτο Καμπέλλο 30/12
 ε. Ν. 'Υόρκη 23/1
 ε. Μονρόβια 31/1
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2
 ε. Κωνσταντίνα 13/3
 α. Λεμεσό 5/1
 ε. Βενετία 24/1
 α. Ν. 'Υόρκη 29/1

δ. Σουέζ 17/1
α. Μπ. "Αίρες 20/1
α. Κάρντιφ 5/2
ε. Σ. Τζών 21/1
δ. Παναμά 26/1
δ. Κων/πολη 6/1
α. Σ. Τζών 75/1
στή Λουάντα
ε. Ντοούλα 12/1
α. Κολούμπια 23/1
α. Σιγκαπούρη 15/1
ε. Βαλέθα 23/12
στό Ντουμπάι 4/2
ε. Χιούστον 1/2
ε. "Αργεντίνη 7/3
στό Ούμ Κουάδρ
α. Γκήλονγκ 3/1
α. Μάλμο 31/1
πρός Πακιστάν

ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ.....	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ).....	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ).....		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.....	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	82	29281
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961
ΚΑΡΙΝΑ.....	72	12089
ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ.....	13	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ.....	71	13017
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ.....	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ.....	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ).....	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ.....	72	3166
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.....	78	8890
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).....	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ).....	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300
ΚΛΕΑΝΘΗΣ.....	76	16366
ΚΛΕΙΩ.....	58	8791
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547
ΚΟΝΔΟΡ.....	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ).....	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ).....	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....		
ΓΚΑΛΑΞΥ.....	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	67	7687
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).....	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ).....	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826

ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ).....	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ).....	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ).....	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).....	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ).....	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ).....	86	45000

πρ. «Samaria»
στην 'Αλεξάνδρεια 31/3
ἀργεί Πειραιά
α. Νιούκαστλ 28/1
ἀργεί Βομβάρη
α. Χόγκ Κόγκ 27/51
δ. Νόβερ 5/2
ἀργεί Νουεβίτας
α. Γιοκοχάμα 27/11

ε. Κορούνα 27/1
ἀργεί Πειραιά
πρ. «Master George»
ε. Ρουέν 28/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/2
ἀργεί Πειραιά
πρ. «Saxonia»
δ. Γιβραλτάρ 20/1
α. Ρουέν 24/1
στη Ριγιέκα 5/3
δ. Σουέξ 2/2
ε. 'Αλεξάνδρεια 25/12
πρὸς Ρίο 'Ανέιρο 5/2
ε. Λεμεσό 22/1
ε. Πειραιά 3/2
ε. Σάντος 27/1
α. 'Αμβούργο 4/2
ε. Φάλμουθ 31/1
δ. Πόρτ Σαϊδ 14/3
ε. Μομπάσα 27/1
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Κλαϊπέδα 7/1
α. Πειραιά 8/11
α. Πειραιά 31/1
ἀναμένει 'Αλγέρι 15/3
ἀργεί Γαλαξείδι
α. 'Αλγκεθίρας 6/1.

α. Σιγκαπούρη 20/1
στον Πειραιά 20/11
α. Καλκούτα 29/1
α. Πειραιά 29/1
α. Μπ. 'Αϊρες 3/10
α. Λόγος 9/1
α. Κολόμπο 3/2
α. Ρίο 'Ανέιρο 29/12
πρ. «Scythia»
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Μπρισμαϊν 17/1
α. Ραβέννα 21/1
ἀργεί Πειραιά
ε. Χάμπτον 1/2
α. Λίβερπουλ 3/2
ἀργεί Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
α. Ρόττερνταμ 22/3
α. Τουρκία 1/3
α. Τουμπάρδο 24/1
ε. Ρόττερνταμ 30/1
α. Χάμπτον 26/1
α. 'Αμβέρσα 29/1
α. Τσάλνα 31/1
δ. Κέιπ Τάουν 2/3
ἀργεί Πειραιά
δ. Π. Σαϊδ 1/2
ἀργεί Πειραιά

α. 'Ελευσίνα 26/2
διάλυση Πακιστάν
δ. Κωνίπολη 22/1
α. Τζουμπάιλ 13/1
ἀργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 28/1
στο Ντάρμπαν 13/1
α. Λός 'Αντζελες 14/1
α. 'Αμβέρσα 1/1

δ. Γιβραλτάρ 8/10
ε. Μπαντάρ 'Αμπας 13/1
α. Μπέλφαστ 3/2
α. Χιούστον 22/12
ε. Φιλαδέλφεια 11/3
δ. Παναμά 26/1
υπό ναυπήγηση
δ. Ούσχάντ 25/3
α. Κολόμπο 29/1
υπό ναυπήγηση
α. Λιβύη 25/3
α. Λουμπού 7/1
α. Σάρροχ 22/1
ἀναμένει 'Αμβούργο 8/3
δ. Π. Σαϊδ 29/1
πρ. «Eastern Thistle»
ε. Κουβέιτ 29/1
ε. 'Αμβέρσα 28/1
ε. 'Ιαπωνία 24/3
υπό ναυπήγηση
πρ. «Cape Thistle»
ε. Ταομασίνα 5/1
α. 'Αμβέρσα 31/1
δ. Π. Σαϊδ 2/2
υπό ναυπήγηση
α. Ταργκόνα 26/1
α. Σάλομ Βοε 19/1
ε. Γκιτζάν 26/1
ναυπηγ. Σπλίτ

ΚΡΙΟΣ.....	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ).....	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ.....	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ.....	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ.....	71	13907
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306
ΛΑΤΙΝΙ.....	68	27165
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	8915
ΛΕΩΝ.....	75	15684
ΛΕΩΝ.....	72	2311
ΛΕΩΝ (δ).....	79	32995
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485
ΛΗΤΩ.....	76	18104
ΛΙΜΠΕΡΠΟΡΤ.....	83	19343
ΛΙΜΠΕΡΠΡΕΣ.....	82	19337
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ.....	74	9118
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894
ΛΙΦ.....	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ).....	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547
ΛΥΡΑ.....	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ).....	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).....	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	78	33191
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ.....	75	16307
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ.....	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.....	49	6607
ΜΑΡΓΚΩ (δ).....	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.....	74	9800
ΜΑΡΙ.....	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.....	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).....	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18804
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700

ἀργεί Πειραιά
α. Σπλίτ 14/1
ἀργεί Πειραιά
ε. 'Αλγέρι 31/3
ε. Π. 'Εμπεδοκλής 18/3
στη Τζέντα
α. Λός 'Αντζελες 6/1
α. Πειραιά 23/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. 'Αγ. Βικέντιο 13/1
α. Σαντάντερ 27/1
ε. Ντάρμπαν 27/1
ἀργεί 'Αστακό
α. Νιούκαστλ 30/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 26/1
α. Ρόττερνταμ 23/1
υπό ναυπήγηση
ε. Π. Σαϊδ 22/1
μεσογειακές μεταφορές

α. 'Ελλεσμέρ Πόρτ 3/2
ἀργεί Λευκάδα
α. Σουάννα 3/2
δ. Γιβραλτάρ 29/3
ε. Θεσσαλονίκη 20/1
ἀργεί Πειραιά
α. Γιοκοχάμα 18/1
α. Ντάρμπαν 27/1
δ. Γιβραλτάρ 20/1
δ. Κωνίπολη 22/11
α. Χιούστον 25/1
α. Ζάανταμ 18/1
ἀργεί Γαλαξείδι
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Σετουμπάλ
α. Κολόμπο 15/1
ε. 'Ικούικ 19/1
ἀργεί 'Υγουμενίτσα
επώληθη άλλοδαπούς
α. Καράτι 27/1
ἀργεί Φορταλέζα
α. 'Αμβέρσα 2/2
α. Ντάρμπαν 17/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Σπλίτ 30/1
α. Σιγκαπούρη 15/1
στο Μπαντάρ 'Αμπας 8/1
ἀναμένει 'Ακαμάτα 16/3
δ. Γιβραλτάρ 24/1
α. Ρός Τανούρα 31/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Βασώρα
α. Πόρτ 'Εσκουίβελ 17/1
ε. Πειραιά 15/1
α. Γιούροπορτ 31/1
α. Λαμπουάν 21/12
ε. Μπάρου 27/12
α. 'Αμβέρσα 16/1
ἀργεί Σετουμπάλ

πρὸς Λά Σπέτσια 1/4
πρ. «Sagr el Damnam»
πρ. «Port Gentil»
ε. Ραβέννα 18/3
α. Γένοβα 15/3
ε. Πόρτο Ρίκο 23/3
ε. Σιβταβέτσια 30/1
α. Γιοκοχάμα 18/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
ἀργεί 'Ελευσίνα
δ. Παναμά 22/3
στον Πειραιά
α. Καρταγένα 18/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/1
α. Πειραιά 1/2
ε. Βενεζουέλα 18/3
ε. Τόκυο 28/1
ε. Φιλαδέλφεια 31/1
α. Κολομπούμα 28/1
α. Φουκουγιόμα 17/1
α. Νταμιέρ 29/12
α. Χάμπτον 22/1
πρ. «Κεντάκ Χόουμ»
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 13/2
ἀργεί Σετουμπάλ
α. Καλαμάτα 18/3
ἀργεί Χαλκίδα
α. Τζέντα 17/9
πρ. Σιγκαπούρη 22/12
πρ. «Salland»
α. Μπ. 'Αϊρες 19/1
ἀργεί Πειραιά
ε. Γιοκοχάμα 30/1
ε. Σ. Τζών 27/1
α. Σάν Πέντρο 9/11
α. Μόρεχεντ Σίτυ 28/1
α. 'Αμβούργο 30/1
α. Πόρτλαντ 21/1
ε. Κολόμπο 28/11
ε. Κακινάδα 31/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/1
στη Τζάνκονβιλ 17/12
α. Προβιντένς 11/1
ἀργεί Πειραιά

ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	15811	α. Πειραιά 28/1
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Γαλλία 22/3
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	α. Θεσσαλονίκη 18/1
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	αναμένει Κωνσταντά 30/3
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ	68	14589	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 27/1
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Σακά 29/1
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΖΑ	68	29324	α. Ρίτοαρντς Μπαί 30/1
ΜΑΡΙΤΖΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	έπισκευές Πειραιά 28/1
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785	ε. Μασσάουσα 30/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρός Πακιστάν 30/3
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ιαπωνία 29/3
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Γάνδη 25/1
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ	85	25000	ε. Σιαμάν 24/1
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22381	ε. Κωνσταντά 20/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	ε. Μορμουγκάο 31/1
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Τσαγκουαράς 28/1
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Ν. Όρλεάν 27/1
ΜΕΛΟΪ	68	18872	ε. Βουτσάνη 20/1
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Ριγίεκα 88/2
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	α. Σιγκαπούρη 29/1
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	11940	α. Βαρκελώνη 21/1
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Μαυρίκι 23/1
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	δ. Άλγερ 25/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Τουμπάρδο 24/12
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	ε. Κάρakas 27/1
ΜΗΛΟΣ	84	28100	δ. Άντεν 27/3
ΜΗΛΟΣ Α΄ ΤΑΝΤ	79	10991	ε. Ισπανία 18/3
			δ. Παναμά 28/1
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 1/2
ΜΙΝΙ ΛΑ΄ ΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Μπελίζ 24/1
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ΄ ΙΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ΄ ΙΝ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ΄ ΙΣ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Μομπά 13/1
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σπέζια 22/1
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚ (δ)	70	1598	στο Γκιζάν 21/3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	αργεί Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Λέγκχορν 27/5
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Δεμεράρα 30/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1582	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Κωνσταντό 27/1
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Λισαβόνα 18/1
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ντότς 27/1
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	α. Σάλλοι Βόε 21/12
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Καζαμπλάνκα 22/1
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204	α. Βενετία 3/2
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Κολόμπο 22/1
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	στην Άλγερία 18/3
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Παναμά 25/1
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	αργεί Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Σύνδεο 1/4
ΜΗΝΗΜΟΥΣΥΝΗ	68	36168	α. Γένοβα 15/1
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	α. Σιγκαπούρη 9/12
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	δ. Σουέζ 27/1
ΜΟΣΧΑ Δ	56	8823	στον Πειραιά 17/1
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	δ. Κωνσταντό 28/1
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Έλευσίνα 15/3
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680	πρ. «Ευρώπη Φρήξερ»
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Βομβά 13/1
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α.Σάν Πέντρο 1/10
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Φόρ 24/1

ΝΑΥΣΑΚΙΑ ΙΙΙ.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.	70	16224	α. Ντόρμπαν 10/1
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.	71	16246	ε. Λένγκχορν 30/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρότερνταμ 1/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.	78	16478	δ. Παναμά 23/1
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).	81	29700	α. Νόρμπορτ 21/12
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ.	66	12259	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ.	79	10993	α. Κίγκστον 20/1
ΝΕΝΑ.	74	39886	α. Ν. Όρλεάνη 30/1
ΝΕΟΤΗΣ.	71	9082	α. Μομπάσα 31/12
ΝΕΣΤΩΡ.	82	37000	α. Μένα δλ' Αχμάντι 17/1
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ΄.	72	9606	α. Μπουναβεντούρα 18/1
ΝΕΦΕΛΗ.	70	14096	ε. Πειραιά 3/4
ΝΗΡΕΥΣ.	56	9942	στόλ Έα Χάλα (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).	75	44605	ε. Χάβρη 30/1
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).	76	64631	δ. Κολόμπο 24/3
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).	78	29972	α. Παλάου Μπακόμ 28/1
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).	73	18494	α. Μελλίλι 30/1
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).	76	44689	δ. Π. Σαΐδ 29/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).	75	44601	στην Άγγλα 20/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).	80	33769	ε. Κεύχαν 16/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	74	44699	δ. Σουέζ 24/1
ΝΙΚΑΙΑ.	73	19831	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ.	72	5990	ἀναμένει Σ. Λώρενς 16/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Παναμά 29/1
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.).	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.).	71	65347	άρχει Άλξιβερί
ΝΙΚΥ.	73	14667	ε. Ντόρμπαν 25/1
ΝΙΜΠΑΛ.	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ.	76	39004	α. Νιούκαστλ 3/1
ΝΟΡΘ ΒΑ΄ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.	83	40300	α. Σγκαπούρη 29/1
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ.	40	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.	84	36300	α. Νιούκαστλ 18/12
ΝΟΡΘ ΝΑΤΣΕΣ.	85	35854	ε. Ματσουσίμα 15/1
ΝΟΡΘΑΦΕΝ.	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑ΄Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	α. Άμβέρσα 14/1
ΝΤΑ΄Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Γάνδη 17/10
ΝΤΕΣΕΡΤ ΓΟΥ΄Ι'ΝΤ.	74	14523	ε. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΝΤΕΣΕΡΤ ΚΙΓΚ.	77	15320	ε. Χιούστον 2/2
ΝΤΕΣΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.	77	15320	α. Τόμπο 24/1
ΝΤΕΣΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.	77	15320	ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/1
ΝΤΕΣΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.	80	17100	α. Μπρέκι 4/2
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	δ. Πειραιά 8/3
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ.	75	35764	α. Μάχη Μπλάνκ 21/1
ΝΤΟΜΙΝΙΚ.	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).	71	17744	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.	78	15229	α. Μπλιμπό 1/2
ΝΤΟΡΙΣ (δ.).	76	68567	στή Νιγηρία 14/3
ΝΥΑΛΑ (δ.).	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ).	75	74382	α. Λισαβόνα 30/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.	66	2999	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ).	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ΄Ι'ΤΟΡ.	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ΄Ι'ΝΤ.	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ.	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΜΑΝ.	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΛ'Υ.	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ.	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ΄Ι'ΤΕΡ.	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ΄Ι'ΤΕΡ.	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΛΥΜΠΙΑ.	72	4999	πρ. «Ιολύ»
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709	άρχει Σετουμπάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.).	72	106123	ιδιόλυτο Ν. Κορέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ΄Ι'ΣΟΝ (δ.).	72	106123	ε. Τζέντα 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.	84	17879	α. Σγκαπούρη 18/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΡΜ (δ.).	74	18204	α. Ρότερνταμ 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ΄Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ).	75	43744	α. Ν. Υόρκη 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).	76	66259	α. Πειραιά 29/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥ.	72	15498	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ.	73	15478	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΘΙΑ.	72	11946	α. Άμβέρσα 28/1
ΟΜΕΡ.	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ.	71	17187	δ. Πύλο 17/3
ΟΗΝΣΙΛΟΣ.	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ΄Γ'ΟΝ.	65	3034	στή Ρουέν
ΟΡΑ΄Γ'ΟΝ VI.	75	9111	πρ. «Πιο»
ΟΡΕΣΤΙΑ.	72	11946	α. Σαβόννα 3/2
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.).	75	78142	στό Ρότερνταμ 1/2
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ΄Ι'ΝΤ.	83	20689	ε. Πάτρα 7/3
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.	83	20487	στό Κάδιξ 29/1
ΟΥΑ΄Ι'Τ ΣΑΡΚ.	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ.	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).	70	17485	πρ. «Μεσοσηνική Δόξα»
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ).	65	28133	στό Νατάλ (ἀποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ.	71	11055	στό Ντόρμπαν 19/1
ΟΥΡΑΝΙΑ.	70	8967	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.	53	2605	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ.	49	1597	άρχει Γκρεϊτ Μπίτερ
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ.	77	29491	στό Σετουμπάλ 29/1
ΠΑΜΙΣΟΣ.	77	16237	ε. Φλάσινγκ 31/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.	73	8953	α. Χόγκ Κόγκ 29/1
ΠΑΝΑΓΙΑ.	68	4400	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	ε. Βανκούβερ 30/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.	72	10410	α. Πειραιά 28/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	82	35127	ε. Πειραιά 30/3
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΔΑΙΜΟΣ.	84	16794	ε. Χιούστον 9/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.	80	30639	α. Ντόρμπαν 20/1
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ.	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.	73	16640	στή Χαλκίδα 10/1
ΠΑΡΑΒΛΟΣ.	82	30851	α. Λός Άντζελες 1/1

ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΘΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΘΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕΙ'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730

δ. Κων/πολη 22/1		
δ. Γιβραλτάρ 1/2		
άργει Μανφρεντόνια		
α. Ρότερνταμ 28/1		
άργει Έλευσίνα		
α. Ν. Όρλεάνη 23/1		
α. Πειραιά 16/1		
άργει Χαλκίδα		
άργει Πειραιά		
άργει Πειραιά		
άργει Πειραιά		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/1		
στή Νιγηρία 3/3		
α. Τάραντα 3/2		
πρ. «Calliope»		
α. Λιανιουνγκάνγκ 15/1		
δ. Γιβραλτάρ 25/1		
α. Πόρτ Γκίλς 17/1		
στή Μιχάρα		
άργει Πειραιά		
α. Τζαμάικα 23/3		
δ. Σουέζ 15/1		
ε. Χουάνγκου 24/1		
άργει Πειραιά		
α. Πειραιά 3/2		
ε. Σουέζ 3/2		
ε. Τζέντα 1/2		
α. Χάμπτον 22/1		
ε. Μασσαλία 2/4		

ε. 'Αμβέρσα 29/1		
α. Ν. Όρλεάνη 20/1		
α. Λός 'Αντζελες 7/1		
α. Πειραιά 27/1		
δ. Σουέζ 13/3		
διάλυση Κίνα		
άργει Χαλκίδα		
άργει Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ειγυπία 15/1		
ε. Ρότερνταμ 4/2		
α. Βαρκελώνη 3/2		
α. Σάντ Ντομίνγκο 25/12		
στή Πούντα Κουταλλο 20/1		
δ. Σουέζ 17/12		
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 27/1		
α. Ν. Όρλεάνη 20/1		
α. Γιοκοχάμα 26/1		
ε. Σαγκάη 12/1		
α. 'Αμβούργο 10/1		
α. 'Αβουόργο 4/2		
α. Σιγκαπούρη 20/1		
α. 'Αμβέρσα 30/1		
δ. Κων/πολη 12/12		
ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 13/1		
α. Πειραιά 21/2		
διάλυση Κίνα		
α. Κοτόν 28/1		
α. Καλδερά 18/1		

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛ'Ι'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΤΙΠ Α. (δ.)	77	158933
ΦΛΑΓΚΤΙΠ Α. (δ.)	77	158933
ΦΛΑΓΚ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

ε. Κωτζακόλλος 20/1		
α. Ν. 'Υόρκη 25/1		
ε. 'Αλεξάνδρεια 28/1		
πρ. «Ηφαίστος»		
ε. Κόμπε 22/11		
έπωλήθη διάλυση		
ε. Βασαϊκό 31/1		
διάλυση 'Ινδία		
αναμένει Χώρ Φακάν 1/4		
α. Ντάρμαν 1/2		
ε. Νόρτενχουμ 3/2		
ε. Βόλο 3/4		
έπωλήθη διάλυση		
στον Πειραιά 4/1		
α. Σιγκαπούρη 4/12		
α. Τζουέμα 5/12		
ε. Ν. Όρλεάνη 1/2		

στό Χώρ αλ Σουμπαίρ		
δ. Κων/πολη 24/1		
δ. Σουέζ 12/1		
α. Πόρτ Λίνκολν 7/1		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/1		
ε. Τόλιαν 18/1		
πρ. «Esso Bilbao»		
α. Τζέντα 28/1		
θέση 34.26 Β, 130.03Α 2/2		
πρ. «Αδριατική Φρήζερ»		
μεταφορές Περισκοί		
ε. Ρεσίφ 31/3		
πρ. «Ωκεανία Φρήζερ»		
α. Τζακάρα 4/1		
α. Ν. Όρλεάνη 1/2		
α. Πειραιά 4/1		
α. Αυστραλία 13/3		
α. Χιούστον 29/1		
ε. Ουλάσν 30/12		
ε. Ταϊκάνγκ 1/2		
α. Ματαράν 20/1		
ε. Βομβάη 24/12		
α. Ροζάριο 30/1		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/1		
α. Σάντος 29/1		
δ. Λός Πάμας 15/3		
α. Πειραιά 4/12		
άργει Κάλλο		
δ. Κων/πολη 28/1		
δ. Π. Σάϊδ 20/1		
άργει Πειραιά		
άργει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 28/1		
άργει Πειραιά		
δ. Σουέζ 22/1		
α. Τακόμα 5/1		
μεσογειακές μεταφορές		
στον Περισκό 19/3		
μεσογειακές μεταφορές		
άργει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 2/2		
ε. Μουσσούρε 24/1		
άργει Χαλκίδα		



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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΖΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	74	6042
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι ΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
Α'Ι'ΚΟΝ*	71	27958
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπ.)	73	53964
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ*	68	25433
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΟΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΝΟΥΡ (δ.π.)	58	2580
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12376
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΜΥΝΑ (Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-		
ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796

α. Σιγκαπούρη 23/1		
α. Καράτσι 3/2		
α. Μάντρε ντε Ντέους 23/1		
πρ. «Czwaitacy A1»		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γιοκοχάμα 17/1		
υπέστειλε ελληνική		
πρ. «Ugland Obo - Six»		
α. Λάς Πάλμας 24/1		
πρ. «Αντζεμπερνγκ»		
άρχει Πειραιά		
ε. Π. Σαΐδ 26/1		
ε. Βόλο 7/1		
α. Κπέμε 28/1		
α. Ν. Όρλεάνη 28/1		
δ. Κων/πολη 2/1		
ε. Π. Χάρκωρτ 25/1		
α. Βενετία 4/5/85		
α. Ν. Όρλεάνη 28/1		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 16/1		
άρχει Ν. Όρλεάνη		
α. Αμβέρσα 31/1		
α. Σιγκαπούρη 29/1		
α. Ταμπίκο 14/1		
δ. Σουέζ 1/2		
δ. Σουέζ 31/1		
α. Χόγκ Κόγκ 26/1		
δ. Κων/πολη 26/1		
α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 31/1		
δ. Π. Σαΐδ 23/1		
δ. Σουέζ 3/2		
ε. Φλάσινγκ 21/1		
στο Καράτσι 3/2		
α. Λάς Πάλμας 22/1		
δ. Σουέζ 27/1		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
στο Χώρ αλ Ζουμπαϊρ		
στη Χαλδία 5/11		
έπισκευσε Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Ίντσον 18/1		
ε. Χάμπτον 26/1		
ε. Ραβέννα 25/1		
στο Ταμπίκο		
α. Σαντάνα 27/1		
δ. Κων/πολη 14/1		
α. Αμβέρσα 24/1		
δ. Επτάνησα 29/12		
υπέστειλε ελληνική		
α. Λάς Αντζελες 29/1		
ε. Βρέστη 24/1		
πρ. «Champlain»		
α. Πόρτ Αντζελες 4/1		
στο Μπαντάρ Άμπας 31/12		
ε. Ν. Όρλεάνη 2/2		
ε. Ρουέν 31/1		
δ. Ντόβερ 26/1		
α. Φιλαδέλφεια 19/1		
α. Τομακομάι 22/1		
α. Σιγκαπούρη 24/1		
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 30/1		
ε. Άλεξάνδρεια 9/1		
δ. Γιβραλτάρ 31/1		

άρχει Λαμπουάν		
άρχει Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 20/1		
στο Σάγκουα ντε Τανάμο 6/1		
δ. Π. Σαΐδ 16/1		
ε. Ρίο Ίανέιρο 26/12		
α. Λάς Πάλμας 20/1		
άρχει Πειραιά		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 18/1		
ε. Λεμεσός 11/12		
άρχει Πειραιά		
δ. Κων/πολη 4/1		
α. Λισσαβόνα 3/2		
στον Πειραιά		
πρ. «Αίγις Έρδίκ»		
α. Μίνα σάκρ 22/12		
δ. Π. Σαΐδ 1/2		
δ. Παναμά 13/1		
α. Ν. Υόρκη 20/1		
ε. Σάντος 29/1		
ε. Ρίο Ίανέιρο 27/1		
α. Ράς Ταουόρα 22/1		
α. Λουίτελτον 31/1		
άρχει Πειραιά		
δ. Ντόβερ 4/1		
άρχει Καράτσι		
άρχει Πειραιά		
πρ. «Ανναμίνα»		
δ. Πειραιά 27/1		
πρ. «Cinchona»		
α. Νιούπορτ 29/1		
α. Θεσσαλονίκη 21/1		
ε. Κακινάδα 15/1		
ε. Τάραντα 29/1		
α. Ρόττερνταμ 30/1		
α. Ν. Όρλεάνη 24/1		
δ. Σουέζ 23/1		
δ. Παναμά 28/1		
άρχει Πειραιά		

ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	64	10741
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΣΙΒΜΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΑΘΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΕΝ ΠΑ'Ι'Ν (Βρ.)	66	14383
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑ'Ι'ΣΡΟ'Ι' (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΣΙΑΝΟΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759

ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ II (κ.)	68	19495
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΙΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΙΩΡΓΙΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20326
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕ'Υ'ΦΕΑΡΕΡ	83	20588

α. Π. Ήλιζαμπεθ 15/1		
δ. Κων/πολη 12/1		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σχέδιν 4/2		
διάλυση Κίνα		
α. Καράτσι 4/2		
δ. Κων/πολη 24/1		
δ. Παναμά 22/12		
δ. Π. Σαΐδ 2/2		
πρ. «Αίνα Σ.»		
άρχει Χαλκίδα		
α. Κέιπ Τάουν 2/2		
μετ. «Oriental Confidence» (Φ.)		
α. Ρόττερνταμ 2/2		
δ. Παναμά 28/12		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζαΐ 12/1		
δ. Ντουμπάι 20/10		
στο Μπαντάρ Άμπας 17/1		
α. Σάντος 10/1		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Π. Σαΐδ 1/2		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Τής 4/2		

α. Σάντος 27/1
ε. Ντάρμαν 29/1
άρχει Χαλκίδα
α. Θεόντα 19/1
άρχει Μπρούνελ
α. Φός 20/1
άρχει Πειραιά
πρ. «Bamenda Ralm»
ε. Παράντιτι 23/1
α. Μάντε ντε Ντέους 22/12
άρχει Πειραιά
α. Ντάρμαν 20/1
πρ. «Άβον»
διάλυση Ίνδια
α. ΆΑ Ρουαίς 3/2
ε. Πόρτ Κάλανγκ 17/1
άρχει Πειραιά
α. Κέιπ Τάουν 23/1
μετ. «Artaki» (Κ.)
ε. Σάντος 17/1
προσάρξε Βόσπορο 29/1
μεταφορές Περσικού
α. Κόμπε 22/1
α. Σάντος 30/1
α. Ρόττερνταμ 18/1
ε. Κοπέρ 23/1
α. Άμπερδα 17/12
άρχει Στουμπάλ
δ. Σουέζ 30/1

ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (η).....	73	13631	α. "Αβουμαουθ 29/1
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	11329	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΙΟΡ.....	82	19555	α. Γουλιμινγκτον 7/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΛΙΤΥ.....	83	24500	δ. Κων/πολη 25/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.....	83	28268	α. Λός "Αντζελες 21/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40551	α. Λός "Αντζελες 20/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40357	α. Μπαχαρλιν 24/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ.....	67	23347	δ. Κων/πολη 29/1
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ.....	68	22782	α. Ρίτσαρντς Μπαϊθ 3/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ.....	67	23347	α. Ρουέν 19/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ.....	68	22798	α. Τάμπα 22/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ.....	68	22798	α. Λυούστια 21/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΑΙΤΥ(μ.).....	70	56799	δ. Γιβραλτάρ 26/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).....	71	56800	α. Σεπετίμπα 26/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).....	73	114933	α. Λισαβόνα 3/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126261	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).....	79	126260	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΘΥ (δ.κ.).....	66	39042	α. Φρήτσουν 25/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).....	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.....	71	37115	α. Μίλφορντ Χάβεν 31/1
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.).....	84	10562	πρ. "Fortune"
ΔΑΣΑΚΙ.....	72	14334	στό Τζέμπεα "Άλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η)*.....	71	17805	α. Λός Πάλας 1/1
ΔΕΛΦΙΝΙ.....	71	9564	διάλυση Καρατίσι
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡ (κ.).....	70	3206	πρ. "Naomi"
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.).....	68	3784	α. Λός Παλκς 25/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.).....	66	6845	α. Καβάλλα 23/12
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	72	17355	α. Τραμαντί 24/1
ΔΟΤΟ.....	68	35191	ἀργεί Πειραιά

ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	δ. Σουζέ 25/1
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625	δ. Κων/πολη 28/1
ΕΒΙΤΑ II (κ.).	65	1442	μεσογονιακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.).	67	23552	α. Λισαβώνα 1/2
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (μ.).	66	23390	α. Γιβραλτάρ 28/12
ΕΛΕΝ Γ. (π.).	71	11069	ε. Μαντράς 30/1
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	α. Πειραιά 31/1
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.).*	72	94989	α. Τουμπάρδο 14/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.).	71	57829	α. Ρίτσωνες Μπαϊή 23/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	α. ΝΤόρμπαν 24/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ..	78	38467	ε. Ναγκόγια 27/1
ΕΛΛΙΝΑ (κ.).*	67	24766	α. Ν. 'Ορδάναν 15/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).*	67	47344	στη Φουτζέιρα 2/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (δ.).	76	150518	ε. Λούπη Τέρμιναλ 23/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).*	75	60491	α. Κιτέρ 4/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).	68	41965	α. Νίκη Τέρμιναλ 20/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	α. Ν. 'Υόρκη 17/1
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).	65	1113	μεσογονιακές μεταφορές
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.).	72	16207	α. Ρίο 'Ιανέριο 31/12
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.).	69	12102	α. Σάντος 25/1
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	6166	δ. Παναμά 21/1
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.).	75	9064	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.).	77	11083	ε. Φιλαδέλφεια 24/1
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.	78	39814	ε. Μομπίλι 29/1
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.).	74	44608	α. Καρατίσι 18/1
ΕΡΙΚΑ II (κ.).	66	1443	α. Τείμαουθ 25/1
ΕΡΗΝ (π.).	81	15178	δ. Παναμά 24/1
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.).	68	19044	ε. 'Αλεξάνδρεια 12/1
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I (π.).	84	22629	δ. Μπρνανόπατέλ 20/1
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ II (π.).	71	4995	ε. Γάνδη 21/1
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.).	85	22980	α. Σάντος 24/1
ΕΣΤΙ (π.).	72	10351	ε. Κβελλαντοκρούεν 28/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.).	67	1498	μεσογονιακές μεταφορές

ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Γάνδη 25/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Τακόμα 2/2
ΕΥΠΟ ΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Λάς Παλις 1/2
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)*	69	8676	α. Λάς Πιάμας 28/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Σαντάνα 10/1
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Μπαρόνι 28/1
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Π. Σαίξ 22/1
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή. Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	δ. Κων/πολη 24/12
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Ναγκόγια 31/1
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Παρανάουα 14/1
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχράιν 5/2
ΖΗΝ	79	16379	άρχει Χώγκεσαντ
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066	έπωληθη
ΗΡΑ *	79	16390	ε. Ν. Όρλεάντ 2/2
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	α. Σουέξ 1/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Τζέντα 1/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β)*	53	5691	άρχει Πειραιά
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΝ	76	12969	πρ. «Maritime Carrier»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	ε. Άμστερνταμ 4/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στή. Βασόρα
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	α. Μένα Άμπντούλα 20/1
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382	δ. Π. Σαίξ 23/1
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Καρατίσι 27/1
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	465	37431	α. Μπιλμπό 9/1
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκιο
ΘΕΑΝΟ (κ.)	69	10650	α. Χάμπτον 8/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	δ. Ντόβερ 12/1
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	δ. Γιβραλτάρ 26/1
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	α. Μπιλμπό 4/2
ΙΟΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)*666	54	7528	μεσογειακός μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)*	58	3825	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)*	58	3834	μεσογειακός μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (μ.)	62	10420	ε. Μόκχα 28/1
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μαλ)*	52	3840	μεσογειακός μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*	52	4039	μεσογειακός μεταφορές
ΙΟΣ (π.)	70	3971	άρχει Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π)*	68	4202	ε. Δακάρ 18/1
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 17/1
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	α. Ρίο Ίανέρο 25/5
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακός μεταφορές

KABOYPEΛA..... 82 15551 α. Μορμουγκάο 29/1

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	59	5051	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171	α. Σιγκαπούρη 31/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	ε. Ρουέν 1/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066	ε. Χιόστων 2/2
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Θεσσαλονίκη 30/12
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Μομπιλ 6/12
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Πειραιά 3/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Βαρκελώνη 28/1
ΚΑΜΑΡΑ	77	38112	ε. Μομπιλ 21/1
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέρτα 29/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (Μ.)	67	16098	ε. Π. Σαΐδ 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η)	57	3826	α. "Ακαμα 24/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. "Ακαμα 24/1
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	ε. Βανκούβερ 30/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	ἀργεΐ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	στή Μπιά 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (π.)	78	9918	Ύψωση κυπριακή
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266	εγκαταλείφθηκε Κέϊν Ρεσίφ
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάε (ἀποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Βομβά 13/1

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (Κ).....	60	4068	μεσογειακές μεταφορές ε. Γάνδη 18/12
ΚΑΡΕΝ (Π).....	66	16301	μετ. «Σειρήμας» (Π.)
ΚΑΡΙΝΑ Ι (δ.π.).....	76	19016	δ. Χάρις/πολη 4/1
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.).....	71	9206	δ. Χάμπτον 28/1
ΚΑΣΤΑ. (Κ.).....	72	17674	ε. Μπέρλε 17/12
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ΄ΙΝΤ (Μ.).....	58	2448	δ. Σουζέ 30/1
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).....	77	19459	α. Δακάρ 17/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (Κ.).....	76	3824	πρόξ. Ελλάδα 20/12
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.).....	57	1324	έπωληθη
ΚΑΤΑ ΕΞΙΠΡΕΞ (Π).....	62	5870	ε. Ρ. Σαϊδ 20/1
ΚΕ΄Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ.....	68	13894	ε. Μελβούρνη 29/1
ΚΕ΄Ι'Π ΡΙΟΝ.....	72	9542	α. Λισαβόνα 28/1
ΚΕ΄Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.).....	68	24668	α. Θέοντα 20/1
ΚΕ΄Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (Κ.).....	69	9792	ε. Πειραιά 28/1
ΚΕ΄Ι'Π ΧΟΟΥΠ (Κ.).....	75	6741	α. Λας Παλές 21/1
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.).....	66	6895	δ. Σουζέ 4/1
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.).....	69	79969	α. Αιγυρούτα 27/1
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).....	68	40626	στο Σίρρι (άποψηκη)
ΚΛΕΛΙΑ (Κ.).....	75	176009	α. Ν. Ύορκι 3/2
ΚΟΝΠΟΛΙΣ.....	78	39814	α. Καζαμπλάνκα 27/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ.....	77	33200	μεσογειακές μεταφορές δρυγέι Πειραιά
ΚΟΡΑΛ (Κ.).....	48	1562	α. Παλάου Σαμπού 13/1
ΚΟΣΜΑΣ Κ. * (Κ.).....	51	7126	ι. Βανγκρέι 31/1
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).....	74	15994	α. Μ. Μαγκάκονι 30/1
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.2,δ.).....	75	16221	ε. Φάδσινγκ 7/1
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.2,δ.).....	75	16221	μεσογειακές μεταφορές ε. Βηρυτ 22/1
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.).....	68	54793	ε. Ταμπέκο 11/1
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (Κ.).....	42	3129	ε. Π. Νουάρ 5/10
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβάν).....	68	15809	μεταφορές Περσικού δ. Σουζέ 30/12
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (Κ.).....	69	12087	ε. Ντάρμαν 1/2
ΚΥΖΙΚΟΣ (Κ.).....	69	9777	
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ (Κ.).....	65	10596	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V.(Κ.).....	73	20328	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ- ΖΟΣ (Κ.).....	67	11056	

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).....	74	65088	δ. Σουεζ 6/1
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.).....	59	6140	ἀργέι Πειραιά
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.).....	75	115042	πρ. «Mostank»
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.).....	71	13166	α. Σάν Λορέντζο 24/12
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.).....	68	1426	μεσογειακας μεταφορες
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.).....	58	1590	δ. Παναμά 20/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π)*.....	78	11162	α. Μπορντό 21/1
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).....	70	63519	ε. Φόξ 4/2
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.).....	76	19150	ε. Αιδικες 29/1
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).....	68	22244	α Βομβή 13/1
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.).....	69	2993	δ. Παναμά 14/1
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.....	77	70983	α. Γιβραλτάρ 24/1
ΛΕΝΙ (δ.κ.).....	75	79249	δ. Σουεζ 16/12
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.).....	74	18700	α. Βίλλα Κονστιτούσιον 22/1
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).....	68	15982	α. Σάν Λορέντζο 30/1
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Μ.).....	67	27984	α. Γιβραλτάρ 1/2
ΛΕΤΑ (κ.).....	55	1000	μεταφορες 'Ινδονησίας
ΛΕΩΝ (κ.).....	73	15382	ε. Πειραιά 3/2
ΛΗΤΩ ΙΙ (π)*.....	72	6106	ε. Π. Νουάρ 24/12
ΛΙΔΙΜΑΡΕ (κ)*.....	68	1599	ἀργέι Πειραιά
ΛΙΜΝΙΑ (κ.).....	69	7827	ε. Εινγκάνγκνυ 23/1
ΛΟΎ'ΑΛΤΥ (κ.).....	71	22523	α. Χιουσόν 10/1
ΛΟΥΝΑ (κ.).....	69	93547	ἐπισκευες Πειραιά 17/1

ΜΑΔΕΡ (κ.).	66	43992	α. Ταϊτσούνγκ 6/12
ΜΑ'Ι' ΝΙΚΑ (κ.).	70	11651	α. Ραγκούκι 31/1
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797	διάλυση Ίνδία
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΑΚΦΟΡΣΤ.	69	8064	ε. Φόννες 18/1
ΜΑΝΟΣ (π.).	76	12498	ε. Π. Σαϊό 28/12
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.).	77	11167	ε. Βρέμη 5/2
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ.	76	18953	α. Ντάρμπαν 28/1
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ.	80	16650	α. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101	α. Μπ. "Αίρες 15/11
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.).	75	6034	ε. Π. Νουάρ 20/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634	ε. Ρίο Ίανέιρο 24/1
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).	77	20502	α. Μπ. "Αίρες 21/12
ΜΑΡΙΑ Β. (π.).	69	37614	α. Γιούροπουρτ 31/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	α. Πόντα ντό Ούμπου 29/1
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.).*	80	13339	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).	76	17324	ε. Νταράμ 11/1
ΜΑΡΙΚΑ ("Ονδ.).	65	1224	πρ. "Κωνσταντίνος Κ.α.
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.).	73	45500	δ. Π. Σαϊό 28/1
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341	δ. Κων/πολη 2/1
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	61	9072	α. Λός Πάλαμας 23/12
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).*	69	30236	α. Π. Σαϊό 6/1
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.).	74	13687	ε. Χαγκάι 24/1
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.).	73	72336	μεταφορές Αιγύπτου
ΜΑΡΙΩ.	65	17238	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.).	68	8370	άρχει Ζετούμπάλ
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708	α. "Ακαμα 30/12
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΣ (κ.).	69	9116	α. Χιούστον 27/11
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.).	72	71491	δ. Σουέζ 22/1

α. Γιένμπο 1/11 •
ε. Βενετία 30/12
ε. Ίμμινγκχάμ 4/2
α. Άμβέρσα 1/2
α. ΜάρσαΕλοκκ 19/1
δ. Γιβραλτάρ 26/1
ε. Τάμπα 27/1

ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (κ.)	65	18375	ε. Π. Σαΐδ 9/1	ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ	76	31725	α. Γάνδη 18/1
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Βενετία 15/1	ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911	ε. Χάμπτον 25/1
ΣΑΝ ΜΠΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές	ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Πειραιά 28/1
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	μετ. «Crest»	ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Παρανάγουρα 23/1
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	μετ. «Stresa» (λ.)	ΤΑΙΛΣΜΑΝ	72	13631	δ. Σουεζ 1/2
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	στο Άσάμπ 30/12
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	α. Πειραιά 31/1	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	αργεί Άστακό
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Τσίτακόνγκ 29/1	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	αργεί Άστακό
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	στο Σάντο Ντομίνγκο 6/2	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	73	9842	μετ. «Νίγηρ» (κ.)
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	ε. Ν. Όρλεάνη 23/1	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	78	16329	ε. Γιβραλτάρ 23/1
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	ε. Σιγκαπούρη 2/1	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	66	18781	ε. Άμβέρσα 4/2
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Γιούροπουρτ 1/2	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	70	9954	ε. Μπαντάρ Άμπας 18/12
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098	α. Όξελσσοντ 27/12	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	77	16380	αργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Βόλβινα 11/12	ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	72	5393	μετ. «Θεολόγος» (π.)
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Βόλο 13/1	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	δ. Π. Σαΐδ 9/1
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	πρ. «Μαίρη»	ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	α. Λός Άντζελες 27/1
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.)	67	34064	Όψως σημάδια Μάλτας	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	αργεί Άστακό
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444	ε. Ν. Όρλεάνη 8/1	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	αργεί Άστακό
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	πρ. «South Bay»	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	ε. Άκαμπα 12/1
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	ε. Άμβέρσα 5/2	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Λός Πλάτα 26/1	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ε. Άλγκεκίρας 29/12
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	δ. Γιβραλτάρ 11/1	ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	δ. Σουεζ 6/1
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807	δ. Κων/πολη 22/1	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Χιούστον 3/12
ΣΕΜΙΙ (π.)	76	12443	α. Σιγκαπούρη 18/1	ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	ε. Μπρέικ 3/2
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Άμβέρσα 31/1	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Ρίτσαρντς Μπαί 1/2
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Γένοβα 2/2	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 4/2
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Μόχι 29/1	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073	α. Χιούστον 1/2
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	ε. Σαγκάη 28/9	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456	δ. Κων/πολη 28/1	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	δ. Παναμά 20/1
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894	στην Κωνστανόνα	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Μπρανομπάτελ 29/1
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	56	3901	αργεί Χαλκίδα
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	δ. Κων/πολη 26/1	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	70	1597	α. Πειραιά 31/1
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795	ε. Βοστώνη 30/1	ΤΡΙΑΝΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	74	11644	δ. Παναμά 22/1
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Γκάλχχαβν 23/1	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	στο Μπαντάρ Άμπας 15/1
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Σουεζ 20/1	ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	73	6415	ε. Άμβέρσα 29/1
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Άμβέρσα 29/1	ΤΥΧΗ (π.)	71	4635	στο Τούεπαν
ΣΗ ΡΟΟΥΣ (κ.)	68	10313	πρ. «Ευριδίκη»				
ΣΗ ΣΚΟΟΥΠ (δ.π.)	75	178515	μετ. «Ακρόπολις» (ε.)				
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	στο Λόγος				
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907	πρ. «Kefalonia Wind»				
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στο Μαντράς				
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	δ. Γιβραλτάρ 2/2				
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Χουάγκου 25/1				
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	ε. Σιγκαπούρη 1/2				
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	δ. Π. Σαΐδ 1/2				
ΣΗΛΑΚ (Μάλτ.)	67	28528	στο Κίελο 4/2				
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	α. Φρήπορτ 20/1				
ΣΗΛΙΝΚ (Μάλτ.)	74	18963	δ. Γιβραλτάρ 26/1				
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Γκντάνσκ 29/1				
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Κων/πολη 29/1				
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Μπουένα Βεντούρα 26/10				
ΣΗΜΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	α. Πειραιά 29/1				
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Γάνδη 22/12				
ΣΗΣΤΑΡ (Μάλτ.)	69	12411	ε. Φόρτ 31/1				
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Κάρντιφ 4/2				
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	δ. Σουεζ 3/2				
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	αργεί Πειραιά				
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Σετούμπάλ 19/1				
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	α. Μπρεμερχάβεν 16/1				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	α. Τορρέβιγια 4/1				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Λαύριο 4/2				
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 26/10				
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247	δ. Σουεζ 6/1				
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Χιούστον 30/1				
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμβέρσα 5/1				
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Πειραιά 31/1				
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι				
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Σετούμπάλ 21/1				
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474	α. Τσίμα 30/1				
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Πειραιά 9/1				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σκάπα Φλόου 3/2				
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	στο Πόρτ Σουδάν				
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	αργεί Πειραιά				
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	αργεί Πειραιά				
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Καέν 29/1				
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011	μεταφορές Περσικού				
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	α. Πειραιά 31/1				
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	στη Σπέζια 25/1				
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Λός Πάλας 23/1				
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	63	13351	ε. Βομβά 3/2				
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντεν 26/11				
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 22/1				
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	α. Λός Άντζελες 26/1				
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Μαρίνα ντί Καράρα 29/1				
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	πρ. «Ελλεσποντ Κονκούεστ»				
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	62	4412	αργεί Σάρζα				
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	ε. Π. Καμπέλλο 19/12				
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Ταρραγκόνα 23/1				
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	α. Ράς Τανουρα 28/12				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά				
ΣΤΕΦΑΝΙΣ (κ.)	75	10131	μετ. «Παρασκευή» (ε.)				
				ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	ε. Ν. Όρλεάνη 26/1
				ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Νάντη 1/2
				ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	αργεί Πειραιά
				ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194	πρ. «Franz Xaver Kogel»
				ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρ. «Grey Hunter»
				ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	δ. Κων/πολη 30/12
				ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	ε. Μουσάν 22/1
				ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Χόβκι 7/1
				ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869	α. Άμβέρσα 7/1
				ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	δ. Κων/πολη 17/1
				ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ίκονιο 11/1
				ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	δ. Π. Σαΐδ 27/1
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Σαφάγκα 1/2
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Πόρτ Άντζελες 1/2
				ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Βόλο 15/1
				ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	πρ. «Mitsui Maru»
				ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	αργεί Μπετζόγια
				ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Βαρκελώνη 2/2
				ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Σμιζου 28/1
				ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Τόραντα 16/1
				ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	α. Μιζουσίμα 21/1
				ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Γένοβα 4/2
				ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Π. Σαΐδ 26/1
				ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	ε. Μόντρεαλ 23/1
				ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Ρουέν 26/1
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Ντάρμπατ 24/1
				ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Άμβέρσα 5/2
				ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	δ. Π. Σαΐδ 22/1
				ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	ε. Λεμεσό 2/2
				ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρ. «Φρίο Άντάρκτικο»
				ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλας 29/1
				ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	πρ. «Αίγαϊον Μπαίη»
				ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	πρ. «Αίγαϊον Πρόγκρεσς»
				ΧΑΒΑΝ (δ.)	74	176053	ε. Φουτζέιρα 4/2
				ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Λός Άντζελες 31/1
				ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σερία 17/12
				ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Ράς Τανουρα 18/1
				ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	α. Κάρντιφ 4/2
				ΧΑΛΚΙΟΣ (δ.κ.)	76	114071	πρ. «Regina»
				ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	αργεί Πειραιά
				ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	επωλήθη διάλυση
				ΧΕΛΑΜΕΡ (π.)	64	10595	δ. Π. Σαΐδ 31/12
				ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Άβονμουθ 14/1
				ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	αργεί Πειραιά
				ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	ε. Τζέντα 1/2
				ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	δ. Κων/πολη 28/1
				ΧΟΥΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	α. Λός Άντζελες 14/1
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598	πρ. «Κασκίτος»
				(π.)	54	1596	μεσογειακές μεταφορές
				ΨΑΘΙ (κ.)	44	14540	πρ. «Χίον Έντζιν»
				ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	68	9930	α. Κόλομπο 2/2
				ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	73	18954	
				ΩΡΙΩΝ (κ.)	73	18954	

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 5.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 45,00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100,00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115,00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80,00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120,00

CHANDRIS CRUISE LINES

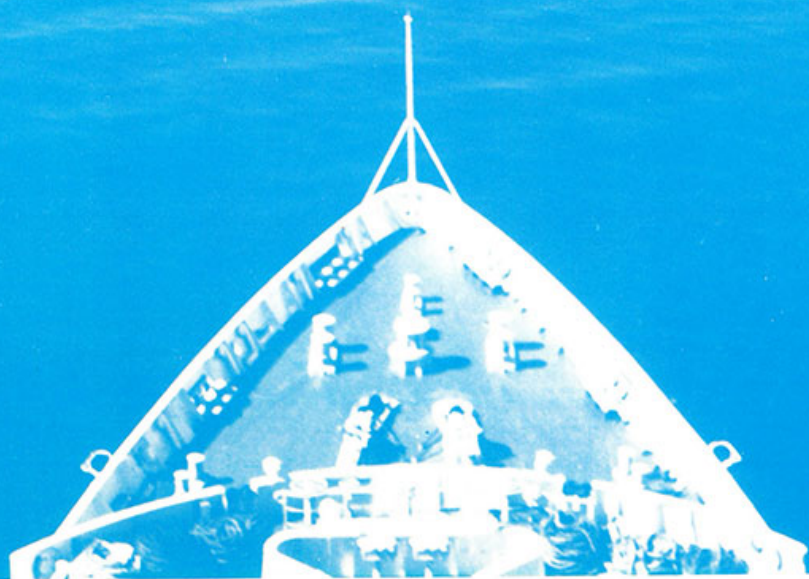
**All year round
cruising programmes**

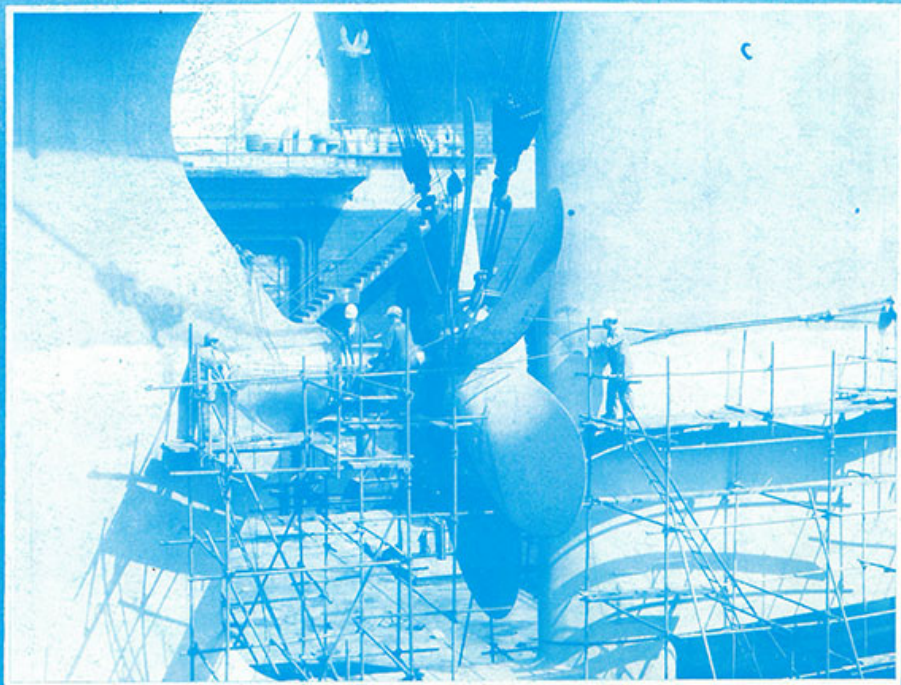
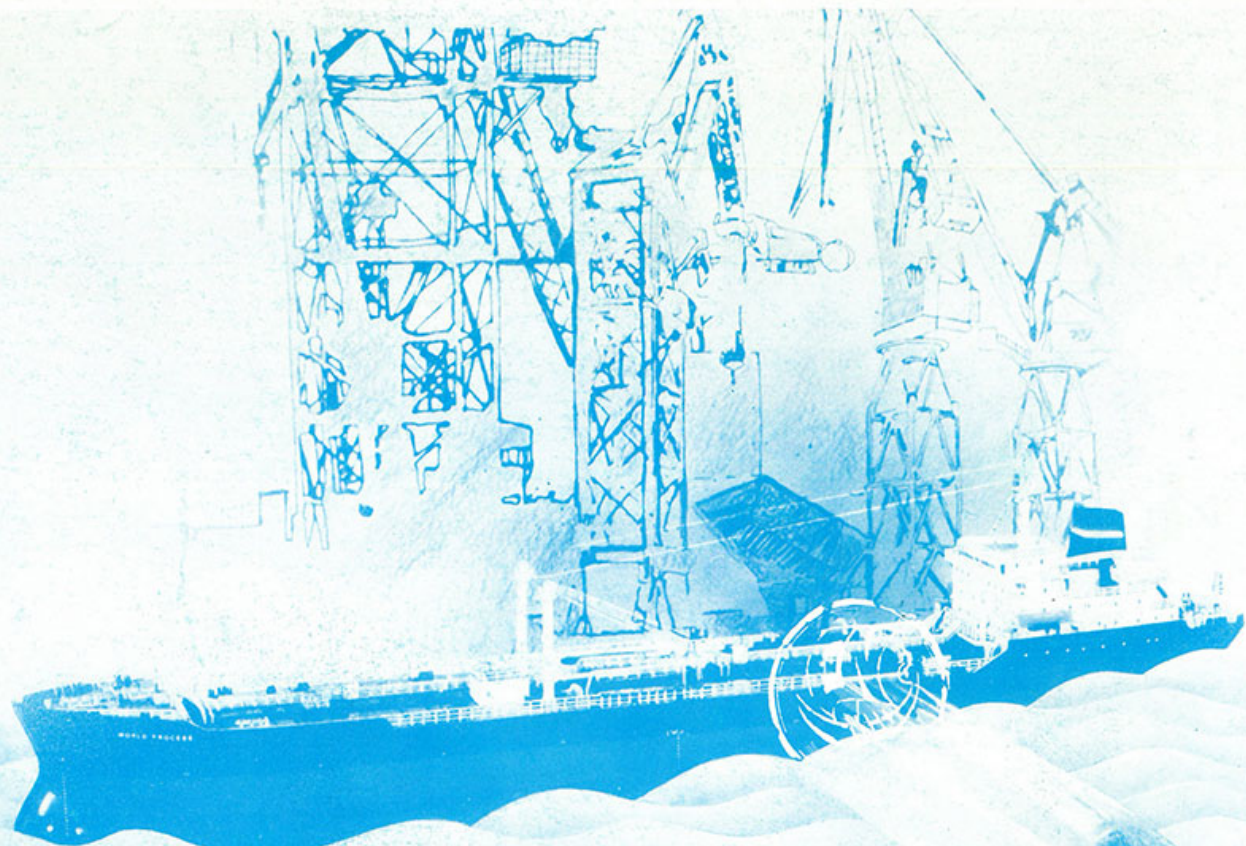
**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



**AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA**

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS, TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR





υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ



CABLES:
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE, ATHENS 215123 & 215372
SKARAMANGA YARD, ATHENS 215293, 215396 & 215567

PHONES:
ATHENS OFFICE, 3611.141 - (3 LINES) SKARAMANGA YARD: 5573551 - (9 LINES)
5573471 - (9 LINES)
5572611 - (10 LINES)
5572711 - (10 LINES)
5572811 - (8 LINES)