

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1986

Αρ. Φύλλου 1222/981



NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

Θ. 1222/981
ΜΑΪΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη

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

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

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

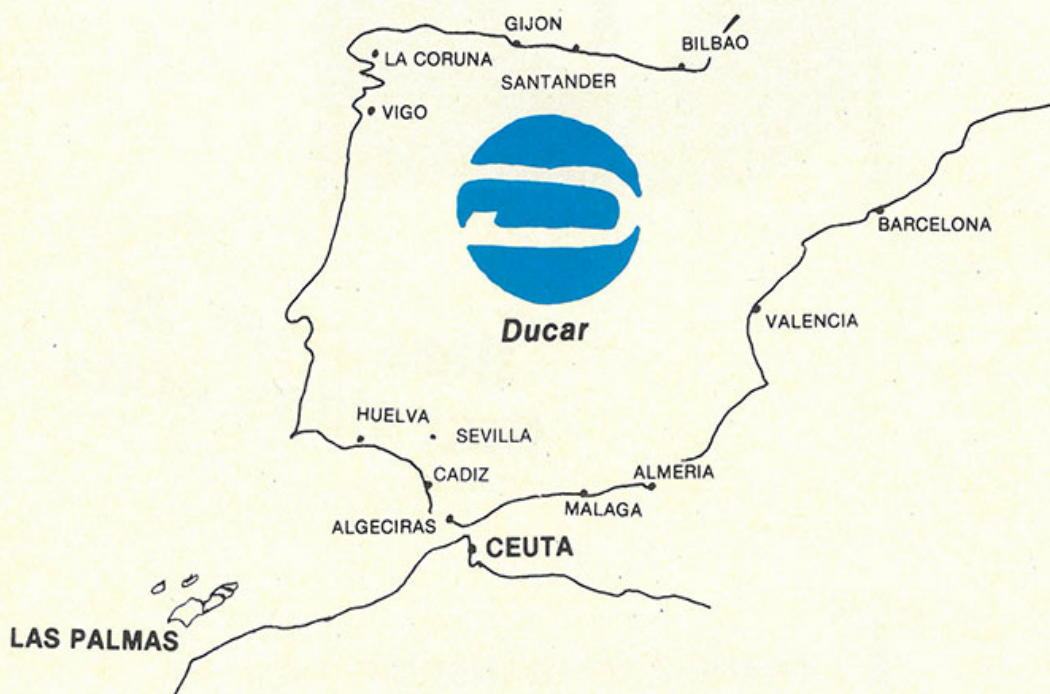
CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

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

YOU CAN RELY ON:



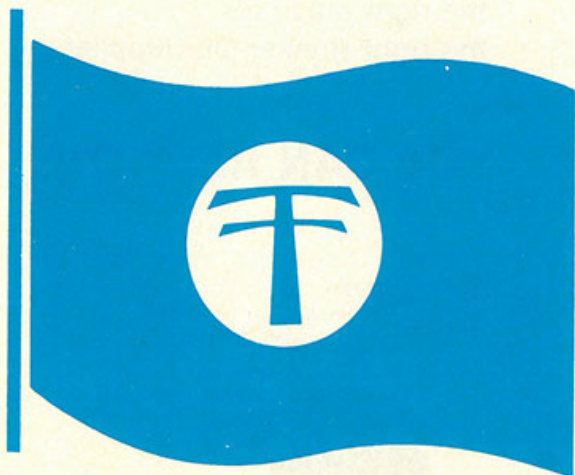
For bunker delivery coordination, general information
and quotations, please contact:

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

Trade and Transport Inc.

Ships Managers-Operators



**flies over 20
first class units**



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS 61-65 Filonos Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

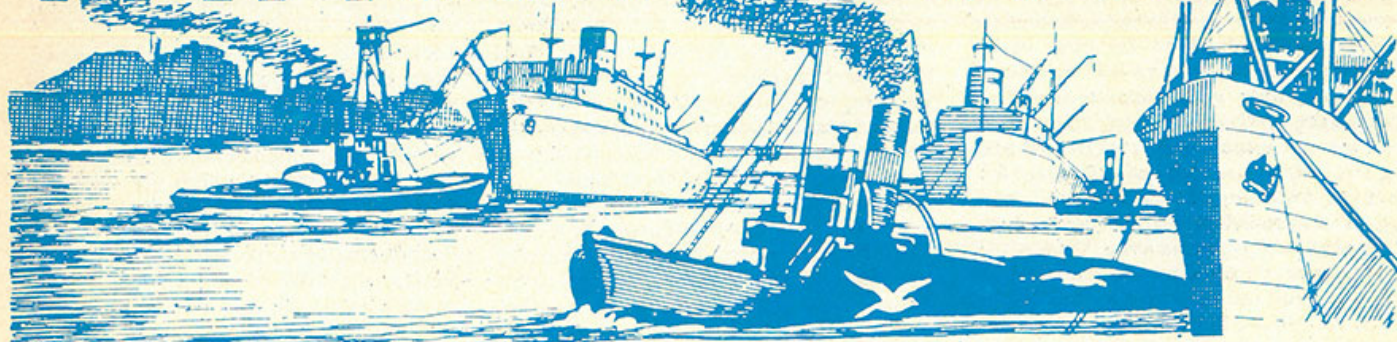
EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street London W1X 5FD Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp 90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah U.A.E. Phone: 971-6-593358 Telex: 68757



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. ΦΥΛΛΟΥ 1222/981

1 ΜΑΪΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τί θέλει ή Πολιτεία

Σύμφωνα με απόλυτα ελεγμένες πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», αξιωματούχος του Υπουργείου, ενεργών, προφανώς, βάσει εντολών, περιέρχεται ναυτιλιακές εταιρίες και διερευνά τις προϋποθέσεις που τίθενται από την εφοπλιστική πλευρά για τον επαναπατρισμό των πλοίων — επί τό άπλούστερο, επιδιώκει να μάθει τί ζητούν, τί θέλουν να γίνει οι εφοπλιστές για να φέρουν τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο.

Άλλά τό πρόβλημα για τόν τόπο δέν είναι τό τί θέλουν οι εφοπλιστές ή οι ναυτικοί, ή όποιοιδήποτε άλλοι. Τό πρόβλημα είναι τί θέλει ή Πολιτεία και αυτό είναι εκείνο πού πρέπει να ξεκαθαρισθεί προηγουμένως. Γιατί αν ή Πολιτεία θέλει να εξασφαλίσει πόρους και μάλιστα σέ συνάλλαγμα πού δέν απαιτούν εκταμίευση, εάν θέλει να λύσει όριστικά τό πρόβλημα της παραγωγικής και άποδοτικής άπασχολήσεως όλων των Έλλήνων ναυτικών, ακόμη και των συνταξιούχων πού θα θέλουν να εργασθούν, εάν θέλει να δει τό NAT να ξαναζωντανεύει και να εξυγιαίνεται τότε θα βρει τί πρέπει να γίνει για να επαναπατρισθούν και να εισφέρουν υπέρ του τόπου εκείνα πού εισφέρουν σήμερα σέ άλλες χώρες τά 1.400 και πλέον ελληνόκτητα πλοία πού τελούν υπό ξένες σημαίες.

Προέχει, λοιπόν, να διευκρινισθεί τί θέλει ή Πολιτεία — οι εφοπλιστές στους όποιους άπευθύνεται μέσω του αξιωματούχου τό Υπουργείο θα θέλουν ό ένας τό μακρύ του και ό άλλος τό κοντό του, ανάλογα με τά ιδιαίτερα συμφέροντα του καθενός. Τά άλλα, οι λύσεις, δηλαδή πού απαιτούνται, θα βρεθούν πολύ εύκολα εάν ξεκαρτισθεί απόλυτα τό τί θέλει ή Πολιτεία, άλλωστε οι λύσεις έχουν υποδειχθεί επανει-

λημμένα από τις στήλες αυτές και είναι άπλές:

Πρώτο και κύριο, πρέπει να άποκατασταθεί ή έγκριτική πράξη στην άρχική της μορφή με την επαναφορά των όρων πού προϋπήρχαν.

Δεύτερο, να επιτευχθεί ή εξίσωση των όρων εκμεταλλεύσεως μεταξύ του υπό Έλληνική σημαία πλοίου και του ελληνόκτητου πλοίου με ξένη σημαία.

Τρίτο, να σταματήσουν οι όποιεςδήποτε παρεμβάσεις άρμοδίων και άναρμοδίων σέ βάρος του πλοίου, παρεμβάσεις πού τις περισσότερες φορές γίνονται για να επιβεβαιωθεί ή έξουσία ή οι έξουσίες πού έχουν παρασχεθεί σέ άρμοδίους και άναρμοδίους.

Προηγουμένως, όμως, πρέπει, επαναλαμβάνουμε, να ξεκαθαρισθεί τί θέλει ή Πολιτεία — έμείς, πηγαίνοντας ακόμη και κόντρα στο ρεύμα, θεωρούμε ότι τά άμεσα και τά μακροπρόθεσμα σύμφεροντα του τόπου αυτού απαιτούν πολλά πλοία, τά όποια άλλωστε υπάρχουν ενώ παράλληλα συνυπάρχουν οι προϋποθέσεις για την πρόσκτηση και πολλών άλλων, όλα όμως εξαρτώνται από τό τί θέλει ή Πολιτεία.

Είμαστε οι ειδικοί

Τό ότι ό τόπος αυτός μπορεί να διαχειρίζεται πολύ περισσότερα πλοία είναι αυτονόητο για όσους ξέρουν. Άλλάστε αυτή την ικανότητα των Έλλήνων διείδαν πρώτοι εκείνοι πού έλεγχαν τις διεθνείς χρηματοδοτήσεις και γι' αυτό έθεσαν στή διάθεση των Έλλήνων εφοπλιστών — μόλις διαμορφώθηκε τό απαιτούμενο νομικό καθεστώς πού εξασφάλιζε την είσπραξη των χρημάτων τους — τρύς άπεριόριστους πόρους πού όδήγησαν στο μεταπολεμικό ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα, τό όποιο

μπορεί να επαναληφθεί.

Αυτή όμως τή δυνατότητα των Έλλήνων επιδιώκουμε να την άγνοούμε συστηματικά. Δέν είναι σχήμα λόγου αυτό. Άν δέν επιδιώκαμε να την άγνοούμε θα λέγαμε όλοι — άρχοντες και άρχόμενοι — ότι οι Έλβετοί είναι γνωστοί για τά ρολόγια και για τόν τουρισμό τους, οι Βραζιλιάνοι για τούς καφέδες τους, οι Κουβάνοι για τά πούρα τους, οι Γιαπωνέζοι για τά πλοία τους και τά ηλεκτρονικά τους, ενώ έμείς οι Έλληνες είμαστε γνωστοί σέ όλο τόν κόσμο για την ικανότητά μας στις θαλάσσιες μεταφορές. Δέν είναι τυχαία αυτή ή ικανότητα, πηγάζει από τό άπώτατο παρελθόν, άποτελεί καταβολή της ναυτικής μας φυλής και εξηγεί την επιτυχία των Έλλήνων στο διεθνή θαλάσσιο στίβο — ή άποτυχία του πειράματος του Χόγκ Κόγκ όπου ύπήρξε ένας χείμαρρος χρηματοδοτήσεων άποτελεί ίσως την καλύτερη επιβεβαίωση αυτής της ικανότητας της φυλής μας πού κάνει τούς άλλους, ακόμη και τούς φλεγματικούς Βρεταννούς να ρωτούν πώς τά καταφέρνουμε και επιζούμε, ακόμη και σήμερα, στον ναυτιλιακό τομέα.

Αυτή την ικανότητα των Έλλήνων πρέπει να εκμεταλλευθεί τό έπακρο ή Έλληνική Πολιτεία. Η Έλλάδα μπορεί με τή Ναυτιλία να πετύχει όσα πέτυχε ή Έλβετία με τά ρολόγια και τόν τουρισμό της — άρκεί μόνο να τό καταλάβουμε όλοι και κυρίως εκείνοι πού κυβερνούν.

ΙΣΧΥΕΙ Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Ο Υπουργός δέν άκουσε κανέναν και προχώρησε στη δημοσίευση της αποφάσεώς του με την όποία οι πρós τό NAT εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών αυξάνονται κατά 1% και 3% αντίστοιχα — ή σχετική άπόφαση περιελήφθη στο ΦΕΚ 151/Τεύχος Β' πού θα κυκλοφορήσει με ήμερομηνία 10 Άπριλίου, πράγμα πού σημαίνει ότι από την ήμέρα εκείνη έχει τεθεί σέ ισχύ

καί κατά συνέπεια οι εισφορές από 10/4 καί έντεῦθεν πρέπει νά ὑπολογίζονται προσαυξημένες κατά 1% καί 3% ἀντίστοιχα — Τό σημειώνουμε αὐτό γιά νά ἐνημερωθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι δεδομένου ὅτι οὔτε τό 'Υπουργεῖο, ἀλλά οὔτε καί τό ΝΑΤ θεώρησαν ὑποχρέωσή τους νά ἐνημερώσουν καί τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί τούς ναυτικούς γιά τήν ἡμερομηνία ἐνάρξεως καταβολῆς τῶν αὐξημένων εισφορῶν. Βεβαίως ἡ ὑπουργική ἀπόφαση γιά νά καταστεί ὀριστική πρέπει νά κυρωθεῖ μέ νόμο καί αὕτη ἡ ἀνάγκη παρέχει τήν εὐχέρεια στόν 'Υπουργό νά ἀναθεωρήσει τίς ἀπόψεις του καί νά τήν ἀκυρώσει ἀφοῦ καί κατά τή δική του ἀντίληψη μέ τά τρία δις δραχμῶν τά ὁποῖα ἀναμένεται ὅτι θά ἀποδώσει στό ΝΑΤ τό μέτρο (ὑπό τήν ἀπαράβατη προϋπόθεση ὅτι δέν πρόκειται νά μεταβληθεῖ ὁ ἀριθμός τῶν εισφερόντων πλοίων) δέν πρόκειται νά σωθεῖ τό Ταμεῖο — ἀπλῶς τό ἔλλειμμά του πού γιά τό 1986 προϋπολογίζεται σέ 28 δις δραχμῶν θά περιορισθεῖ κατά τό ἕνα ὄγδοο περίπου καί τό ὑπόλοιπο ποσό πρέπει νά ἐξευρεθεῖ εἴτε μέ δανεισμό, εἴτε μέ ἐπιχορήγηση.

Ἡ ἀπόφαση συνεπῶς γιά τήν αὐξηση τῶν εισφορῶν δέν ἀποτελεῖ λύση — λύση καί μάλιστα ὀριστική καί μέ πολλές προεκτάσεις καί γιά τό ΝΑΤ καί τά ἄλλα Ταμεῖα τῶν ναυτικών μας, καί γιά τήν ἀποδοτική ἀπασχόλησή τους, καί γιά τήν ἐθνική οἰκονομία ἀποτελοῦν τά πολλά πλοία, τό ἔχομε πεῖ, τό ξαναλέμε καί θά τό λέμε συνεχῶς γιατί αὐτά τά πλοία ὑπάρχουν ἀλλά, δυστυχῶς γιά τόν τόπο, τά ἐκμεταλλεύονται ἄλλες χώρες πού εἶναι πιό εὐέλκτες ἀπό τήν 'Ελλάδα.

ΥΠΕΡΚΟΜΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Συμφωνοῦμε μέ τήν ἀντίληψη πού ἐξέφρασε ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. 'Αλεξανδρῆς στή Βουλή — κατά τή συζήτηση ἐρωτήσεως βουλευτῶν τῆς Νέας Δημοκρατίας στήν ὁποία παρενέβησαν μέ ὁμιλίες τους ὁ ἀρχηγός τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως κ. Κων. Μητσοτάκης καί ὁ βουλευτής τῆς ΔΗΑΝΑ κ. Στρ. Στρατήγης — ὅτι ἡ 'Ελληνική Ναυτιλία δέν πρέπει νά ἐμπλέκεται σέ πολιτικές καί κομματικές διαμάχες, ἀλλωστε τήν ἀντίληψη αὕτη ἔχουν ἐκφράσει ἐπανειλημμένα οἱ στήλες αὐτές, διαφωνοῦμε ὅμως μέ τήν ἀπόρριψη τῆς προτάσεως τοῦ κ. Μητσοτάκη γιά μιᾶ προσπάθεια χαράξεως ὑπερκομματικῆς πολιτικῆς στόν τομέα τῆς Ναυτιλίας πού εἶναι καί ὁ μόνος τρόπος γιά νά ἀποφεύγονται συζητήσεις πού πυροδοτοῦν

τήν ἀτμόσφαιρα γύρω ἀπό τή Ναυτιλία. Χάθηκε ἔτσι μιᾶ ἀκόμη εὐκαιρία νά τεθεῖ σέ ἕνα συγκεκριμένο πλαίσιο ὁ τομέας τῆς Ναυτιλίας πού δέν θά στεροῦσε ἀπό τήν κυβερνήση τήν εὐθύνη τῆς διακυβερνήσεως, ἀλλά θά ὑπῆρχε συμφωνία σέ ὀρισμένους στόχους γιά τούς ὁποίους ἀλλωστε δέν φαίνεται νά ὑπάρχει οὐσιαστική διαφορά μεταξύ τῶν κυριότερων τουλάχιστον κομμάτων πού ἐκπροσωποῦνται στή σημερινή Βουλή.

Ἀπό τήν ἴδια συζήτηση στή Βουλή — μέ ἀφορμή ἐρώτηση τῶν βουλευτῶν τῆς Ν.Δ. κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάννη, Γεώργ. Μισαηλίδη, 'Ηλ. Βουγιουκλάκη, Π. Σαρλή καί Μ. Παπαγιάννη — ἔχομε μιᾶ ἀπορία σχετικά μέ ὅσα εἶπε ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς γιά τό κύρος τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας: 'Η κυβέρνηση τοῦ ΠΑΣΟΚ, εἶπε ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς, δέν εἶναι διατεθειμένη νά διαπραγματευθεῖ μέ κανέναν τό κύρος καί τό γόητρο τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας. Θά διασφαλίσει καί θά ἐξασφαλίσει ὅλες τίς προϋποθέσεις εἰς τρόπον ὥστε **μέχρι τήν τελευταία στιγμή** ἡ ἑλληνική σημαία νά ἐπιβάλλεται καί νά ἔχει τό κύρος τό ὁποῖο εἶχε ἀνέκαθεν. Μέχρι ποιά **τελευταία στιγμή** μιλοῦσε ὁ 'Υπουργός; — ἀναμένονται διευκρινίσεις, ὅπως διευκρινίσεις ἀναμένονται γιά τά ὅσα εἶπε περί ... ἀναστάσεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας: Πού τήν εἶδε τήν ἀνάσταση γιά τήν ὁποία μίλησε;

ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΝΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ

Τελικά ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς, παρά τίς ἀντίθετες πληροφορίες πού τόν ἔφεραν ἀπομακρυνόμενο ἀπό τήν κυβέρνηση, παρέμεινε στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καί αὐτό τοῦ παρέχει τή δυνατότητα νά ὑλοποιήσει τά ὅσα δείχνει ὅτι ἔχει ἐνστερνισθεῖ γιά νά σταματήσει πρῶτα ἡ συρρίκνωση καί νά ἀρχίσει ἐν συνεχείᾳ ὁ ἐπαναπαρισμός τῶν πλοίων πού ἔχουν φύγει ἀλλά ἐξακολουθοῦν νά τελοῦν ὑπό ἑλληνικό ἐλεγχό καί ἡ προσέλευση στό ἐθνικό νηολόγιο ὧν τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων τά ὁποῖα ἀπό τήν πρόσκησή τους εἶχαν ἀποφύγει τήν 'Ελληνική σημαία — ὁμιλοῦμε γιά 1.400 περίπου πλοία ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου χωρητικότητας ἀνω τῶν 1.000 τόν. γκρός μέ τά ὁποῖα, ὅπως ἔχομε ὑπογραμμίσει ἐπανειλημμένα, θά ἐξασφαλισθεῖ οὐσιαστικά ἡ ἰσορροπία στό ἰσοζύγιο πληρωμῶν τῆς χώρας, ἡ ἀποδοτικότητά της ἀπασχόληση ὧν τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν, ἀκόμη καί τῶν συνταξιούχων πού θά θέλουν νά ἐργασθοῦν γιά νά συμπληρώσουν τή σύνταξή τους, καί, τέλος, ἡ ἐπιβίωση τοῦ ΝΑΤ.

'Αλλά μόνη ἡ παραμονή τοῦ κ. 'Αλεξανδρῆς στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας δέν ἀρκεῖ γιά νά καταστεί δυνατή ἡ ὑλοποίηση τῶν ὧν δειχνεῖ ὅτι ἔχει ἐνστερνισθεῖ: Χρειάζεται νά ἐξασφαλισθεῖ μιᾶ ἀκόμη οὐσιαστική προϋπόθεση, χρειάζεται νά ἐξαλειφθεῖ ἡ αἰτία πού εἶχε προκαλέσει τήν παραίτηση τῶν κ. Κων. Προκόπη ἀπό τήν ἡγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καί εἶχε ἐμποδίσει τήν ἐπαναφορά του στήν ἐνεργό ὑπηρεσία μετά τήν κρίση πού εἶχε δημιουργηθεῖ μέ τήν ὑποβολή τῆς παραίτησεως τοῦ διαδόχου του — ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς πρέπει νά ἀντιληφθεῖ ὅτι χωρίς τήν ἐξάλειψη τῆς αἰτίας αὐτῆς δέν μπορεῖ νά γίνει τό παραμικρό πρὸς τήν κατεύθυνση τῆς ὑλοποιήσεως ἐκείνων πού δείχνει ὅτι ἔχει ἐνστερνισθεῖ, γιατί ἡ αἰτία αὕτη «φρενάρει» τά πάντα.

ΟΧΙ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΑΘΗΝΑΙ

Στήν 'Εκτελεστική 'Επιτροπή τῆς ΠΝΟ τῆς 18ης 'Απριλίου ἀποφασίσθηκε νά ζητηθεῖ ἡ ἀνάκληση τῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως μέ τήν ὁποία καθορίζεται ἡ ὁργανική σύνθεση τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων 500 - 3.000 τόν. γκρός ἡ ὁποία δημοσιεύεται σέ ἄλλες σελίδες. 'Εἴσι, ἀφοῦ ἡ 'Εκτελεστική 'Επιτροπή «προστάτεψε» μέ τήν ἀπόφασή της αὕτη τά συμφέροντα τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν προχώρησε καί στή διατύπωση μιᾶς θέσεως γιά νά τά «προστατέψει» ἀκόμη περισσότερο: «'Εφ' ὅσον ὑπάρχουν 'Ελληνες ναυτικοί προσφερόμενοι γιά ναυτολόγησι, δέν ὑπάρχει περίπτωση ἐπανδρώσεως (ἐλληνόκτητων) πλοίων μέ ξένους ναυτικούς», λέγει ἡ 'Εκτελεστική 'Επιτροπή τῆς ΠΝΟ χωρίς ὅμως νά ἀναφέρει τό παραμικρό γιά τόν τρόπο μέ τόν ὁποῖο μπορεῖ νά ὑλοποιηθεῖ αὕτη ἡ θέση.

Θεωροῦμε καί τήν ἀπόφαση καί τή «θέση» τῆς 'Εκτελεστικῆς 'Επιτροπῆς τῆς ΠΝΟ ἀπολύτως λαθασμένες: 'Η ἀπασχόληση τῶν ναυτικῶν μας δέν μπορεῖ νά ἐπιτευχθεῖ μέ «κοινωνικές» συνθέσεις ἀλλά οὔτε καί μέ «θέσεις» ὅπως ἡ προαναφερθεῖσα πού δέν μποροῦν νά ὑλοποιηθοῦν. 'Η ἀπασχόληση τῶν ναυτικῶν μας πού θά εἶναι μάλιστα ἰδιαίτερα ἀποδοτική θά ἐξασφαλισθεῖ μόνο μέ τά πολλά πλοία καί ἐάν στήν 'Εκτελεστική 'Επιτροπή τῆς ΠΝΟ ὑπῆρχε καί ὁ ἐλάχιστος προβληματισμός καί τό ἐλάχιστο πραγματικό ἐνδιαφέρον γιά τά καλῶς ἐννοούμενα ἄμεσα καί μακροπρόθεσμα συμφέροντα τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, ἡ μοναδική της σκέψη καί ἡ μοναδική της φροντίδα ἔπρεπε νά εἶναι ἡ ἐ-

Τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Ε Ξ Ο Ν Τ Α Ι

στούς ἀναγνώστες τους καί σέ ὅλους τούς
ναυτιλλομένους

ΚΑΛΟ ΠΑΣΧΑ

Εξέταση τρόπων για να επαναπατρισθούν δ-
λα τα ελληνόκτητα πλοία και να προσελκυ-
σθούν στο εθνικό ναυόγιο δσα άλλα πλοία
μπορούμε να προσελκύσουμε. "Όλα τα άλλα
είναι για το θαθηναι.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΑΡΑΔΟΞΑ

Μας τό είπαν αλλά δέν τό πιστεύουμε και
περιμένομε σαφέστατες εξηγήσεις γιατί αν
τά πράγματα είναι όπως τά περιγράφουν οι
ένδιαφερόμενοι ή οι παθόντες, για να άκρι-
βολογήσουμε, τότε για λόγους καθαρής
βλακείας πού έμπίπτει στα ελληνικά παρά-
δοξα βλάπτουμε τά συμφέροντα του τόπου.
Λοιπόν, σύμφωνα μέ τά καταγελλόμενα,
ελληνικό ή και ξένο πλοίο πού αποπλέει από
ελληνικό λιμάνι δέν μπορεί να προσεγγίσει
στην περιοχή άλλου ελληνικού λιμανιού μέ
καθεστώς τράνζιτ για να έφοδιασθεί — τό
πλοίο πρέπει να έλευθεροκοινωνήσει, να κά-
νει δηλαδή δαπάνες κλπ. ή οι ενδιαφερόμε-
νοι για να αποφύγουν όλα αυτά να καταφύ-
γουν σε κομπίνα πού είναι έφικτή και περι-
γράφει τη βλακώδη άξίωση, ή, τέλος, για να
αποφύγουν και την κομπίνα οδηγούν τό
πλοίο σε κάποιο ξένο λιμάνι και κάνουν εκεί
τόν έφοδιασμό και έχουν και ήσυχο τό κεφάλι
τους.

ΟΙ ΦΑΚΕΛΟΙ ΤΟΥ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

"Μυρίζει" πολύ αυτή ή ιστορία της άπω-
λείας φακέλων δικαιούχων οικογενειακού έ-
πιδόματος πού είχε σαν μόνο αποτέλεσμα
να καθυστερήσει ή λήψη του επιδόματος ά-
πό τούς ενδιαφερόμενους, δεδομένου ότι
για κατάχρηση δέν μπορούσε να γίνει ούτε ό
παραμικρός λόγος. Και θέλομε να έλπίζουμε
ότι ή ένορκη διοικητική εξέταση πού διέταξε
για τό θέμα αυτό ό "Υπουργός κ. "Αλεξαν-
δρής θά έντοπίσει τά πραγματικά αίτια για
τά όποια δημιουργήθηκε τό θέμα και για τά
όποια έλπίζομε ότι θά μάς δοθεί ή δυνατότη-
τα να όμιλήσουμε έν καιρώ. "Επίσης θέλομε
να έλπίζουμε ότι ή ένορκη διοικητική εξέτα-
ση πού επίσης διέταξε ό κ. "Αλεξανδρής για
τή δημοσίευση άπορήτου έγγραφου του
ΝΑΤΟ θά διερευνήσει και τό ένδεχόμενο μή-
πως όλη αυτή ή ιστορία δέν ήταν τίποτε άλ-
λο από μία προσπάθεια παραπληροφόρησης
πού έξεπορεύθη μέσα από τό ίδιο τό ύ-
πουργείο.

ΑΓΝΟΙΑ

"Ο Σύνδεσμος "Ηλεκτρολόγων Ζήτησε από
τό "Υπουργείο να γίνει για τόν κλάδο αυτόν

κάτι πού δέν γίνεται πλέον και μάλιστα από
πολλών έτών, για κανέναν άλλο κλάδο. Ζή-
τησε, συγκεκριμένα, να άναγράφεται στη
σύνθεση πού κατά τόν Σύνδεσμο "Ηλεκτρο-
λόγων περιλαμβάνεται στις έγκριτικές πρά-
ξεις νηολογήσεως και ό ήλεκτρολόγος, ένώ
είναι γνωστό ότι ή σύνθεση δέν άναγράφε-
ται πλέον στις έγκριτικές πράξεις νηολογή-
σεως. Μάλιστα ειδική μνεία για τό θέμα αυτό
γίνεται και στην τελευταία ύπουργική από-
φαση για τη σύνθεση των πλοίων 500 - 3.000
τον. γκρός πού δημοσιεύεται σε άλλες σελί-
δες, στην όποια προσδιορίζεται ρητά ότι οι
καθοριζόμενες μέ την απόφαση συνθέσεις
δέν μπορούν να περιλαμβάνονται ούτε στις
έκδιδόμενες έγκριτικές πράξεις νηολογήσε-
ως (έξυπονοείται για τά άνω των 1.500 τον.
γκρός), ούτε στις τροποποιήσεις τους και ου-
τε στις τροποποιήσεις των έγκριτικών πρά-
ξεων πού ήδη έχουν έκδοθεί. "Ανεδαφικό,
λοιπόν, και μή δυνάμενο να ικανοποιηθεί τό
αίτημα του Συνδέσμου "Ηλεκτρολόγων.

ΥΨΗΛΗ ΣΤΑΘΜΗ

Για πρώτη φορά στην ιστορία του Λιμενι-
κού Σώματος, οι δόκιμοι αξιωματικοί του ά-
ποτελούνται κατά πλειοψηφία από άπόφοι-
τους των Σχολών "Εμπορ. Ναυτικού. Σε σύ-
νολο 36 οι 16 είναι πτυχιούχοι "Ανωτάτων
Σχολών και οι 20 διπλωματούχοι αξιωματικοί
Ε.Ν. (18 πλοίαρχοι και 2 μηχανικοί) προερχό-
μενοι εκ των ΑΔΣΕΝ.

"Εξάλλου και μέγα μέρος της ήγείας του
Σώματος ("Αρχηγός, "Υπαρχηγός, "Αρχι-
πλοίαρχοι, Κ. Λιμενάρχης) προέρχονται επί-
σης από αξιωματικούς του "Εμπορ. Ναυτι-
κού, από τούς όποιους οι περισσότεροι έ-
χουν συγχρόνως και πτυχίο "Ανωτάτων Σχο-
λών.

Οι άριθμοι αυτοί σημαίνουν ότι βαθμιαία ή
μελλοντική σύνθεση των λιμενικών στελε-
χών θά περιλαμβάνει σχεδόν κατά τό ήμισυ
αξιωματικούς και των τριών κλάδων του "Εμ-
πορ. Ναυτικού. Καλύπτοντας μία από τίς ά-
σθενείς πλευρές του Σώματος της όποίας
συχνά γίνεται έκμετάλλευση. "Αν μάλιστα ή
έξέλιξη των στελεχών αυτών συνδυασθεί
πρώτον μέν μέ την προώθηση των ναυτικών
τους προσόντων μέχρι του διπλώματος Α'
τάξεως (οι περισσότεροι κατέχουν ήδη ή τό
δίπλωμα ή τη θαλασσία ύπηρεσία Β' τάξεως)
και δεύτερον μέ την άπόκτηση πτυχίου "Α-
νωτάτης Σχολής, έπιτυγχάνεται μία ιδανική
σύζευξη των έπιστημονικών - ναυτικών προ-
σόντων.

Παράλληλα ή έπιστημονική κατάρτιση
των λοιπών στελεχών Πανεπιστημιακού έπι-

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— "Υπό τās αγαθωτέρας των προϋπο-
θέσεων ανέλαβεν ό κ. Καταμπίης από
της παρελθούσης ήδη έβδομάδος τά κα-
θήκοντα του Διευθυντού "Εμπορικού
Ναυτικού. "Ητύχησεν ό νέος Διευθυντής
να έχη άμεσον προϊστάμενον "Υπουργόν
τόν κ. Ρεδιάδη, τόσον καλώς γνωρίζον-
τα τά έμποροναυτικά ζητήματα και μέ τό-
σην θέρμην επιδιώκοντα εύεργετικήν να
είσφέρει την πρωτοβουλία του για την
ρύθμισιν των προβλημάτων της Ναυτι-
λίας.

— Είς την αίθουσαν του "Εμπορικού
και Βιομηχανικού "Επιμελητηρίου "Αθη-
νών συνεδρίασε την 24ην και 25ην Μαρ-
τίου ή γενική συνέλευσις των μετόχων
του Ναυτικού "Απομαχικού Ταμείου,
πρός την όποιαν έλογοδότησε τό διοικη-
τικόν συμβούλιον του Ταμείου διά τά πε-
πραγμένα της διαρρευσόσης τριετίας.

— Παρά των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλου-
κουντή ήγοράσθησαν διά πελάτας των
τά άγγλικά φορτηγά "Comeric" και "W-
ulsty Castle". "Η τιμή άγοράς του πρώτου
είναι 21.500 λίραι. Του δεύτερου δέν έ-
γνώσθη.

— Μέ κεφάλαια 12.000 λιρών και υπό
την έπωνυμία "Middlesex Steamship
Co. Ltd" ιδρύθη έν Λονδίνω νέα ναυτική
έταιρία σκοπός της όποίας είναι ή διεξα-
γωγή έργασιών έφοπλιστικών, ναυλομε-
σιτικών, άνθρακείσεων, πρακτορεύσε-
ων, άγοραπωλησιών πλοίων κλπ. Διευ-
θυντά της είναι οι κ.κ. Β. Μαυρολέων και
"Ιω. Κουλουκουντής.

— "Εναυλώθη τό ελληνικόν α/π "Πη-
λεύς" από Νεκοτσέα 7.200 τ. δι' "Αμβέρ-
σαν 17/3, όψιόν Ρότερνταμ 17/6, άμφότε-
ρους τούς λιμένας 17/9, μέ όψιόν φορτώ-
σεως από Μάρ Ντέ Πλάτας, Μπάχια
Μπλάνκα ή Μπούενος "Αύρες, άμεσος
φόρτωσης.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 129/1.5.1936)

πέδου, συνδυαζόμενη κι αυτή μέ τη συνεχή
μεταπτυχιακή μετεκπαίδευση, εξασφαλίζει
την οικονομική και νομική ύποδομή πού έχει
έξισου άνάγκη ό ναυτιλιακός διοικητικός φο-
ρέας. "Αν τέλος προσθέσουμε τόν πρόσφα-
το γενναίο έμπλουτισμό του Σώματος μέ τε-
χνικά στελέχη Πολυτεχνικής μορφώσεως
(μηχανολόγοι, ναυπηγοί κλπ. οι πλείστοι μά-
λιστα μέ μεταπτυχιακές σπουδές έξωτερι-
κού) θά διερωτηθούμε δικαιολογημένα σε
ποιόν άλλο τομέα της ελληνικής διοικητικής

ADAMSON PHIL. INC.

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ



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

ALEXANDROS ATHANASIOU ADAMOPOYLOS
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Tel.: 816-2316, 816-2309
TX 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

ιεραρχίας μπορεί κανείς να συναντήσει παρόμοια υψηλή σύνθεση και στάθμη.

ΕΥΧΗΣ ΕΡΓΟ

Η ανακοινωθείσα κυβερνητική πρόθεση καθιερώσεως στα σώματα στρατού και ασφαλείας συστήματος προαγωγών αποκλειόντος την αυτόματη αποστράτευση «λόγω προαγωγής νεωτέρου», νομίζουμε ότι θα μπορούσε να βρει ιδανικό πεδίο εφαρμογής και στο Λιμενικό Σώμα. Με τη βεβαιότητα ότι όχι μόνο ανωμαλία δεν πρόκειται να προέλθει αλλά ότι μάλλον ήρεμία και μεγαλύτερη απόδοση θα επέλθει στα υπηρεσιακά πράγμα. Γιατί θα σταματήσει επιτέλους αυτός ο συνεχής αποκεφαλισμός των ανωτάτων στελεχών ο οποίος συνεπάγεται ένα πλήθος επιζημιών συνεπειών, μεταξύ των οποίων υπογραμμίζουμε τις ακόλουθες: Αποστέρηση της Διοικήσεως από έναν αριθμό ικανών στελεχών ακριβώς επάγω στο θεωρητικά ανώτατο σημείο της υπηρεσιακής αποδόσεως, για την οποία το Κράτος τούς προετοίμαζε και τούς μισθοδοτούσε. Ασύμφορη επιβάρυνση του δημόσιου προϋπολογισμού από τον διαρκώς όγκούμενο αριθμό υψηλόμισθων συνταξιούχων μικρής σχετικά ηλικίας. Δημιουργία στους κύκλους των ανωτέρων στελεχών κλίματος υπηρεσιακής ανασφάλειας με άμεση επίδραση στο ρυθμό αποδόσεως. Έμμεση παρώθηση των αποστρατευομένων προς ιδιωτικές ναυτιλιακές απασχολήσεις ανήκουσες κατά τεκμήριο σε νέους ανθρώπους.

Δέν μιλούμε φυσικά για την αποστράτευση των ολίγων εκείνων που ύστερα από αντικειμενική κρίση δεν θα θεωρηθούν ικανοί για παραμονή, αλλά για τον πολύ μεγάλο αριθμό των καλών αξιωματικών που τό μόνο

υπηρεσιακό μειονέκτημα είναι η άτυχία τους να είναι αρχαιότεροι του εκάστοτε προκρινόμενου για προώθηση.

ΟΡΘΟ ΜΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΘΕΙ

Με τό Π.Δ. με τό οποίο καθορίζονται τα ειδικά προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι απογραφόμενοι ναυτικοί όρίζεται ότι δεν μπορούν να εφοδιασθούν με ναυτικό φυλλάδιο οι πολιτικοί και στρατιωτικοί υπάλληλοι και οι συνταξιούχοι του Δημοσίου καθώς και οι υπάλληλοι και οι συνταξιούχοι των Ν.Π.Δ.Δ. και των κοινωνικοποιημένων οργανισμών.

Τό μέτρο είναι απολύτως όρθό και ύλοποιεί την συνταγματική αρχή της ισότητας — μέχρι τώρα οι προερχόμενοι από τον δημόσιο τομέα ήταν περισσότεροι ίσοι από τους ναυτικούς μας οι οποίοι μαζί με την αίτηση συνταξιοδοτήσεως κατέθεταν και τό ναυτικό τους φυλλάδιο, ενώ οι άλλοι τό διατηρούσαν. Για να συμπληρωθεί τό μέτρο πρέπει να καθορισθεί ότι αφαιρούνται και τά ναυτικά φυλλάδια που είχαν αποκτήσει στο παρελθόν αυτοί για τούς όποιους έτέθη σήμερα ή απαγόρευση.

ΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

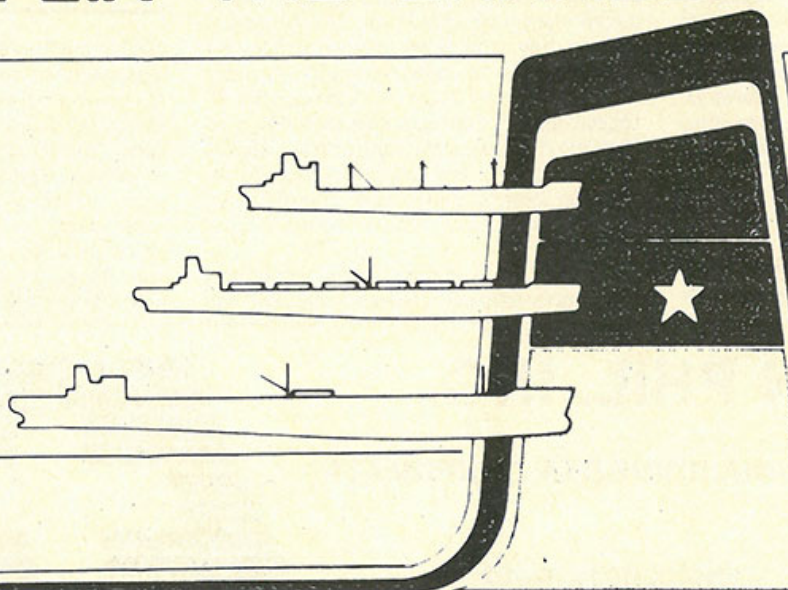
Η βελτίωση των υπάρχοντων σωστικών μέσων καθώς και ή προσπάθεια για την εξέυρεση νέων περισσότερο αποτελεσματικών είναι συνεχής και προκαλεί πάντοτε τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον και του ευρύτερου κοινού. Αυτό όμως δεν δικαιολογεί, κατά την αντίληψή μας, τον τρόπο με τον οποίο παρουσιάστηκε — από ένα περιοδικό εύρειας κυκλοφορίας όπως είναι ο «Ταχυδρόμος» τό νέο

σωστικό μέσο, τό «Νικόλ σέφ μπώλ» όπως επωνομάσθηκε από τον έφευρέτη του κ. Δημ. Νικολακόπουλο. Με τον τρόπο αυτόν επιδιώχθηκε ο έντυπωσιασμός της κοινής γνώμης, ενώ τον πρώτο λόγο επί του προκειμένου είχαν οι ειδικοί — τά υπόλοιπα θα έρχονταν μόνο τους και επί πλέον αφού ο έφευρέτης είχε κατοχυρώσει την έφευρέσή του δεν μπορούσε να χάσει κανένα δικαίωμά του. Τό όρθό, λοιπόν, βήμα είναι να δοθεί ή έφευρέση στους ειδικούς για να αποφανθούν για όσα ύποστηρίζει ο έφευρέτης ότι εξασφαλίζει αλλά και ταυτόχρονα για να μετρηθεί τό κόστος του νέου μέσου τό οποίο πρέπει να συνεκτιμηθεί και με τίς μετατροπές και προαρμογές που πρέπει να γίνουν στα υπάρχοντα πλοία και σε όσα πρόκειται να κατασκευασθούν για να μπορούν να τό χρησιμοποιούν. Προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να κινηθεί ο έφευρέτης ο όποιος είχε την καλωσύνη να μάς στείλει τά στοιχεία που είχε δώσει στον «Ταχυδρόμο» για την έφευρέσή του.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΠΝΙΓΟΜΑΣΤΕ

Τό υπουργείο Ναυτιλίας επαναλαμβάνει και έφέτος την έκστρατεια που αποβλέπει στον περιορισμό των πνιγμών στις ελληνικές θάλασσες στη διάρκεια του καλοκαιριού που είναι απαραίτητα πάρα πολλοί — περισσότερα από 1.000 άτομα πνίγηκαν τά τελευταία πέντε χρόνια ενώ κολυμπούσαν. Η έκστρατεια αποβλέπει στην αύξηση του κοινού και στην καταπολέμηση της άμέλειας αλλά και της υπερεκτιμήσεως των δυνατοτήτων από τούς κολυμβητές που είναι και οι κύριες αίτιες των περισσότερων πνιγμών και για τό σκοπό αυτό τό ΥΕΝ έτοίμασε ένα ειδικό έντυπο με εύκολομνημόνευτες αλλά πο-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Με τα σημερινά μέσα ψύξεως και διατηρήσεως των τροφίμων, τα πλοία μας δεν γλύτωνα μόνο από τη φροντίδα συντηρήσεως ζωντανών ζώων αλλά γλύτωνα και από μερικά παράδοξα προβλήματα, τα οποία αν κρίνουμε από τις αγωνιώδεις αναφορές των πλοιάρχων της εποχής, δεν ήταν ούτε μικρά ούτε ακίνδυνα.

Μιά τέτοια περίπτωση ζωντανεύει ή πρό πεντηκονταετίας αναφορά του πλοιάρχου του φορτηγού μας «Νηρέας», το οποίο φέροντας έναν σοβαρόν διαστάσεων αργεντινό άμνο έφθασε στο Λονδίνο. Έκεί όμως αντιμετώπισε δίωξη για παράβαση των διατάξεων περί εισαγωγής ζώντων σφαγίων. Ακολούθησε δικη στα αγγλικά δικαστήρια και ο άμνος καταδικάστηκε σε ... σφαγή, από την οποία σώθηκε μόνο ύστερα από ζητηθείσα και άπονημθείσα χάρη με το αίτιολογικό του άμεσου απόπλου.

Έκείνη όμως που παρέμεινε ιστορική είναι η περίπτωση του πλοίου μας «Όρος Δίφους», το οποίο έχοντας μαζί του ένα μοσχάρι για την τροφοδοσία του πληρώματος έφθασε στον Ινδικό λιμένα Ραγκούν. Εκεί οι Ινδοί λιμενεργάτες, Βραχμάνες το θρήσκευμα, ανακάλυψαν το ζώο και με θορυβώδεις απειλές αξίωσαν να τους παραδοθεί ο «ιερός βούς». Ύστερα από συνεννοήσεις μεταξύ των παραληπτών και του πλοιάρχου, ο τελευταίος αναγκάστηκε να ενδώσει. Και τότε ένα ρυμουλκό σέρνοντας μια πολυτελή φορτηγίδα πλεύρισε στο πλοίο και οι «πιστοί» μέσα σε μία αληθινή ιεροτελεστία παρέλαβαν τον «ιερόν βούν», ο οποίος, όπως χαρακτηριστικά γράφει το χρονικό της εποχής «αντί να αντιμετωπίσει την μάχαιραν του μαγειρίου ήκολούθησε τον δρόμον προς την αποθέωσιν».

31,2 τόννους, θά πέφτει στους 17,6 τόννους για ταχύτητα 15 κόμβων. Ός προς το πλήρωμα, εάν το πλοίο τεθεί υπό γερμανική σημαία μπορεί να ταξιδεύει με σύνθεση 16 ανδρών χωρίς ειδική άδεια ή εξουσιοδότηση των Αρχών. Θεωρητικά όμως έχει κατασκευασθεί για να ταξιδεύει με 12 μόνο άνδρες, χάρη στα υπερωύχονα συστήματα έλέγχου ηλεκτρονικών υπολογιστών που επιτρέπουν την αυτόματη παρακολούθηση της λειτουργίας των μηχανών, της ναυσιπλοΐας, του έρματος κλπ.

Τό πρώτο πλοίο της σειράς αυτής, όνόματι «Πόλις του Διός» θά παραδοθεί έντός του

ή επαγρύπνηση των ενδιαφερομένων και ή κατά τό δυνατόν συμμετοχή στη λήψη των σχετικών αποφάσεων και μέτρων.

ΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Παρά τή μακρόχρονη και βαθειά παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση, ή μείωση του παγκόσμιου ναυπηγικού καρνέ δεν υπήρξε ανάλογη και τό υπό παραγγελία τοννάζ στις αρχές του 1986 άνέρχονταν σε 2.210 πλοία 25.861.703 τον. γκρός. Άξιοσημείωτο και ιδιαίτερα άνησυχητικό είναι τό γεγονός ότι πλέον του 70% της υπό κατασκευή χωρητικότητας έχει προγραμματισθεί να παραδοθεί έντός του τρέχοντος έτους, επιτεινόντας τήν άνισορροπία που ύφίσταται μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως χωρητικότητας στις βασικές κατηγορίες πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων.

Από τά παραπάνω παραγγελθέντα πλοία 1.357, χωρητικότητας 14.728.874 τον. γκρός, βρίσκονται ήδη σε κάποιο στάδιο ναυπηγήσεως, ένω για 853 πλοία, 11.132.829 τον. γκρός, δεν έχει ακόμη αρχίσει ή κατασκευή.

Στήν παγκόσμια υπό ναυπήγηση χωρητικότητα και πάλι τά μπάλκ κάρριερς στήν πρώτη θέση αντιπροσωπεύουν τό 47,6% των παραγγελιών, δηλαδή 12,3 εκατ. τον. γκρός. Ακολουθούν τά δεξαμενόπλοια μέ συνολικές παραγγελίες 5,6 εκατ. τον. γκρός που αντιπροσωπεύουν τό 21,6% του συνόλου, ένω τήν τρίτη και τέταρτη θέση καταλαμβάνουν αντίστοιχα τά άμγιή κοντεϊνερόπλοια και τά φορτηγά μέ 2,4 εκατ. τον. γκρός και 2 εκατ. τον. γκρός αντίστοιχα.

ΜΟΝΟ ΜΕ ΔΩΔΕΚΑ

Σταθμό στήν προσπάθεια μείωσης των έξόδων έκμεταλλεύσεως του πλοίου πρόκειται να αποτελέσει τό νέο πλοίο - κοντέινερ που ναυπηγείται στή Γερμανία στή σειρά των σκαφών τύπου «Econprogress BV-1660». Πρόκειται για σκάφη μήκους 163 μ. πλάτους 27,5 μ. βυθίσματος 10,55 μ. και μεταφορικής ικανότητας 22.500 τον. d.w.

Τά πλοία της σειράς αυτής που θεωρούνται απάντηση στο «πλοίο του μέλλοντος» του ναυπηγικού αντιπάλου HDW, βασίζουν τά πλεονεκτήματά τους πρώτον μέν στήν οικονομία καυσίμων και δεύτερον στο εξαιρετικά μειωμένο πλήρωμά τους. Και τήν μέν οικονομία καυσίμων επιτυγχάνουν χάρη στήν ειδική κατασκευή του σκάφους, τήν ειδική έπιλογή της προωστήριας μηχανής (δύχρονη νητζελ της MAN/B&W) και τό σύστημα μεγάλης σταθερής έλικας μέ πτερυγωτό τροχό που αύξάνει τή δύναμη προώσεως. Μέ τά δεδομένα αυτά ή ήμερήσια κατανάλωσή του, ή οποία μέ ταχύτητα 18 κόμβων φθάνει τους

λύτιμες συμβουλές που θά μοιρασθεί σε όλους τους Δήμους και τίς Κοινότητες, παράκτιες και ήπειρωτικές, σε όλα τά γυμνάσια και τά λύκεια και σε όλες τίς λιμενικές αρχές ώστε να ενημερωθούν όσο είναι δυνατόν περισσότεροι, ένω παράλληλα θά γίνουν και ειδικές έκπομπές στήν τηλεόραση, και στο ραδιόφωνο, και άνάλογες ανακοινώσεις θά δοθούν στις ήμερήσιες έφημερίδες και τά περιοδικά.

Τό ΥΕΝ άποδεικνύεται ότι στον τομέα αυτόν κάνει μια συστηματική πραγματικά προσπάθεια για τήν επίτευξη του στόχου του περιορισμού των πνιγμών, ή οποία όμως είναι εύκαιρη — γίνεται δηλαδή πάντοτε έν όψει του θέρους, ένω για να ύπάρξουν καλύτερα άποτελέσματα θά έπρεπε τό πρόβλημα αυτό να τίθεται σε όλη τή διάρκεια του έτους, κυρίως στα σχολεία από όπου θά μεταφέρεται και στα στίτια των μαθητών, δηλαδή σε ένα εύρύτερο φάσμα ανθρώπων και θά μπορούσε κάλλιστα να συνδυασθεί μέ τήν κυκλοφοριακή άγωγή, αλλά βέβαια ή σχετική ευθύνη έκφεύγει από τίς αρμοδιότητες του ΥΕΝ, τό οποίο μόνο έπισημάνσεις μπορεί να κάνει πλέον προς τό αρμόδιο ύπουργείο που έν προκειμένω είναι τό ύπουργείο Παιδείας.

Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ WORLDSCALE

Καθώς πλησιάζουμε προς τά μέσα του έτους, έπίκειται ή αναθεώρηση της κλίμακος των όνομαστικών ναύλων των δεξαμενόπλοίων που, ως γνωστόν, θά τεθούν σε ίσχύ μέ τήν αναθεωρημένη μορφή τους τήν 1η Ιουλίου 1986 για φορτώσεις από εκείνη τήν ήμερομηνία και έφεξής.

Η αναθεώρηση της κλίμακος των μέσων του 1986 παρουσιάζει ζωηρό ενδιαφέρον λόγω της έν τώ μεταξύ δραματικής πτώσεως των τιμών των καυσίμων που φθάνουν μέχρι του 50% των πρό εξαμήνου τιμών.

Πρόχειρες εκτιμήσεις αναβιβάζουν σε ύψηλά ποσά τά ήδη πραγματοποιηθέντα κέρδη των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων λόγω του έλαττωμένου κόστους των καυσίμων ένώ, έν πολλοίς, τά έπίπεδα ναύλων συγκρατήθηκαν ή, έν πάση περιπτώσει, δεν έπесαν αναλόγως ή, όταν και όπου έπесαν, ότοτο μπορεί να όφείλεται και σε άλλους λόγους.

Ερώτημα παραμένει τί μέλλει γενέσθαι μετά τον Ιούλιο, όταν οι νέες κλίμακες θά τεθούν σε έφαρμογή. Θά σημάνει ότοτο μία όνομαστική άνοδο της κλίμακος για τό συγκεκριμένο ταξίδι, ή θά προκληθεί αύτοματη πτώση των απολύτων τιμών των ναύλων μέ αντίστοιχες άπώλειες για τήν πλοιοκτησία;

Στή σημερινή, έποχή είναι δύσκολο να άπαντήσεις σε έρωτήματα που αναφέρονται ακόμη και στο άμέσως προσεχές μέλλον. Αυτό όμως που μπορεί και πρέπει να γίνει είναι

UNIVERSAL METAL MACHINE WORKS INC

GENERAL SHIP & MARINE ENGINE REPAIRS

Specialized in bearing reabbtting, grinding
and superfinishing of any size crankshafts

Agents for Greece:

HELMAR LTD.,
L.S. Fafalios
Akti Miaouli 35 Piraeus
Tel: 4520246
Tlx: 212280

608, Union Str.,
Brooklyn N.Y. 11215 USA
Tel: 718 8559797
Tlx: 235046 UMMW

μηνός στην πλοιοκτήτρια γερμανική εταιρία ή οποία θα τό χρονολογώσε-για μία πενταετία στην Compagnie Maritime d'Affrètement.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΘΩΜΑΣ Κ.»

Ο Άμερικανικός Νηογνώμονας θα προβάλλει την απόφαση του δικαστηρίου σχετικά με τη βύθιση του «ΘΩΜΑΣ Κ.», στο Έφετείο. Σύμφωνα με την απόφαση του δικαστηρίου η πλοιοκτήτρια εταιρία και τό ABS υποχρεώνονται στην καταβολή αποζημιώσεων ύψους 15.482.600 δολλαρίων και επί πλέον σε πρόστιμο τριών εκατομμυρίων δολλαρίων. Σύμφωνα με τόν Άμερικανικό Νηογνώμονα, ο πλοίαρχος είχε την δυνατότητα νά οδηγήσει τό πλοίο σε ασφαλές λιμάνι ά-

πό τη στιγμή που έγινε αντίληψη ή είσοδη ύδάτων. Τό «ΘΩΜΑΣ Κ.» πέρασε ανοικτά λιμένων στη Χαβάη και στην Ίαπωνία αλλά ο πλοίαρχος άρνήθηκε νά καταπλεύσει εκεί και νά επιτρέψει στο πλήρωμα νά εγκαταλείψει τό πλοίο με αποτέλεσμα τούς τραυματισμούς και τόν θάνατο ναυτικών.

Τό φορτηγό «Θωμάς Κ.» είχε άποπλεύσει από την Φλόριδα με φορτίο παλαισιδήρου και άνοικτά της Χαβάης συνάντησε καταιγίδα που τού προξένησε σοβαρές ζημιές. Όμως ο πλοίαρχος άρνήθηκε νά καταφύγει στη Χαβάη και συνέχισε πρós την Άπω Άνατολή. Έξω από την Ίαπωνία τό σκάφος χρειάστηκε την συνδρομή ρυμουλκού για νά άποφύγει την προσάραξη αλλά και πάλι ο πλοίαρχος συνέχισε τό ταξίδι χωρίς νά καταφύγει σε κάποιο κοντινό λιμάνι.

πηγικές επιχειρήσεις, ενώ κάνει περισσότερο συναγωνιστικές τίς τιμές των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων.

Ελάχιστη ή δραστηριότητα στην Ίαπωνία περιορίζεται στις τοποθετήσεις τριών παραγγελιών για πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων για λογαριασμό παραδοσιακών Σκανδιναβικών οίκων. Πρόκειται για ένα χωρητικότητας 5.600 αυτοκινήτων στην Τσουνέισι Σιμπιλντγκ για λογαριασμό τού Λόρεντζεν, και δύο των 5.500 αυτοκινήτων στην Σουμιτόμο για λογαριασμό τών Γουίλεμσεν και της Σώγκεν Ρεντερ. Τιμή έκαστου των άνωτέρω περί τά 28 εκατ. δολάρια.

Μιλώντας στη πρόσφατη διεθνή διάσκεψη «World Fleets» '86 στο Λονδίνο, ο διευθυντής της Ένώσεως των Δυτικοευρωπαϊκών Ναυπηγείων κ. Β. Φάντε υπογράμμισε ότι ή σημερινή πλεονάζουσα ναυπηγοεπισκευαστική ικανότητα πλησιάζει τό 40%.

Ο όμιλητής πρόσθεσε ότι τό πρόβλημα αυτό είναι καθαρά πολιτικό και μπορεί νά επιλυθεί μόνο με άπόφαση της ύψηλης πολιτικής ιεραρχίας. Όλα τά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας πρέπει νά καταβάλουν τίς μεγαλύτερες δυνατές προσπάθειες άσκώντας πιέσεις στο Συμβούλιο των Ύπουργών για τη λήψη άυστηρών αποφάσεων. Στη μεταπολεμική περίοδο, πρόσθεσε ο κ. Φάντε, είδαμε ότι από καιρού εϊς καιρόν όρισμένες χώρες έπαιξαν τό ρόλο τού «καθοριστή των τιμών» στη διεθνή ναυπηγοεπισκευαστική αγορά. Για άρκετό καιρό τό ρόλο αυτό έπαιξε ή Ίαπωνία. Για λίγο καιρό, στις άρχές τού '70 ανέλαβε ή Πολωνία. Από τίς άρχές τού '80, τό ρόλο αυτό παίξει ή Κορέα. Η κοινή λογική άπαιτεί νά ληφθούν έθνικά μέτρα πολιτικής που θα συμβάλλουν στην καλή λειτουργία της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευαστικής αγοράς αντί νά θέτουν σε κίνδυνο τίς δυνάμεις της αγοράς.

Πρόσφατες πληροφορίες όμιλούν για ένα μεγάλος σχέδιο δημιουργίας νέας μονάδος διαλύσεως πλοίων στην Ταϊλάνδη.

Κύριος φορέας τού σχεδίου ή δανική εταιρία Poul Christensen, ή οποία έχει έμπειρία από διαλυτήρια καθώς ύπήρξε από τούς βασικούς συντελεστές της δημιουργίας τού διαλυτηρίου στο Μπαγκλαντές.

Όπως ανέφεραν οι Δανοί, άναμένεται βελτίωση της αγοράς χάλυβος στο χώρο της Άπω Άνατολής και τό υπό μελέτη διαλυτήριο θα έχει δυναμικότητα κοπής πλοίων μέχρι 15.000 τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Σκέψεις... έξελίξεις... και προοπτικές...

Μία όμολογουμένως πολύ έπιτυχημένη περιγραφή της δυσπραγίας που διέρχεται ο παγκόσμιος έφοπλισμός, περιέχεται σε πρόσφατη έκθεση Δυτικογερμανών ναυλομιστών.

Κατά τούς δυτικογερμανούς, τό 1984 ο έφοπλιστής μπορούσε νά επιζήσει καθώς παρά τη χαμηλή ναυλαγορά, όρισμένα από τά πλοία του είχαν άκόμη έπικερδείς εργασίες. Τό 1985 ο έφοπλιστής άρχισε νά καταναλίσκεϊ τά άποθέματά του και τό 1986 έπιζει με την άρωγή και την οικονομική στήριξη των Τραπεζών.

Παράδειγμα τού μεγέθους της κρίσεως στη ναυτιλία και της πτώσεως των άξιών των πλοίων ή περίπτωση της πωλήσεως των δύο νεοτεύκτων μπάλκ κάρριερς, που είχε παραγγείλει ή στο μεταξύ πτωχεύσασα Wheelock Maritime σε ναυπηγεία της Κίνας, σε Δυτικογερμανούς πλοιοκτήτες σε τιμή κάτω τού ενός τρίτου τού άρχικού συμβολαίου.

Πρόκειται για δύο μπάλκερς των 28.000 τόν. d.w., για τίς Μεγ. λίμνες, έφοδιασμένα με χαμηλόστροφες μηχανές MAN/B&W και τέσσερις 25 τόν. γερανούς, ναυπηγήσεως 1983 και 1984 τά όποια έπωλήθησαν τελικά έναντι ποσού περί των 4,6 εκατ. δολλαρίων έκαστο.

Κάποια νότα αισιοδοξίας παρατηρείται στην αγορά των δειγματοπλοίων και σχετική άπροθυμία για τη πώληση πλοίων καλών προδιαγραφών της τελευταίας 10ετίας.

Ο παραδοσιακός νορβηγικός οίκος «Φρέντ Όλσεν» έπανεμφανίζεται στην αγορά των τάνκερς μετά από πεντάχρονη άπουσία, αγοράζοντας δύο πλοία των 135.000

τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975.

Άξίζει νά σημειώσουμε ότι στις άρχές τού 1986 ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων άριθμούσε 6.590 πλοία, 138,4 εκατ. τόν. γκρός. Εάν από τό σύνολο αυτό άφαιρέσουμε τά μικρά πλοία και όσα έχουν ναυπηγηθεί μέχρι τό 1970, προκύπτει ότι τά σύγχρονα ποντοπόρα δεξαμενόπλοια άνέρχονται στις άρχές τού έτους σε 1.992 πλοία περί τούς 113 εκατ. τόν. γκρός.

Άνεπιβεβαίωτες πληροφορίες άναφέρουν ότι ή Περσική Έθνική Έταιρία Πετρελαιοφόρων (NITC) έκτός από τό ενδιαφέρον της για ναυλώσεις πλοίων για άποθήκευση άργου στη νησίδα Σίρρι και για τη μεταφορά τού πετρελαίου μεταξύ Κάργκ και Σίρρι, θα προβεί στο άμεσο μέλλον στην άγορά ενός άριθμού τάνκερς χωρητικότητας μεταξύ 100-200.000 τόν. d.w.

Φημολογείται ότι στόχος των Περσών είναι ή αύξηση των άποθεμάτων άργου έν πλώ σε 60 εκατ. βαρέλια.

Για την τιμή τού πετρελαίου, Ίάπωνες έμπειρογνώμονες προβλέπουν ότι τό φθινόπωρο θα κυμαίνεται περί 14-17-18 δολάρια τό βαρέλι, ενώ ύπάρχει κατ' αυτόους ή πιθανότης νά συναφθεί μία συμφωνία μεταξύ των χωρών μελών τού ΟΠΕΚ και των άλλων πετρελαιοπαραγωγών χωρών.

Μέχρι τό 1989 προβλέπουν άκόμη ότι ή τιμή του θα φθάσει τά 20 δολάρια τό βαρέλι.

Η άνοδική πορεία τού γιέν δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στις ιαπωνικές ναυ-

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIQU

GEORGE A. STAMATIQU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880. THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τήν Παρασκευή 4 'Απριλίου συναντήθηκαν στην 'Ολλανδία οι ύπουργοι Οικονομικών των 12 χωρών της ΕΟΚ για να αποφασίσουν πάνω στην αίτηση της Γαλλίας για μία αναπροσαρμογή προς τα κάτω των τιμών του Γαλλικού φράγκου και προς τα άνω του Γερμανικού μάρκου και του 'Ολλανδικού φιορινίου.

Οι τιμές που αποφασίσθηκαν προβλέπουν την υποτίμηση του Γαλλικού φράγκου κατά 5.8% (η Γαλλία είχε ζητήσει 8%) έναντι του Γερμανικού μάρκου του 'Ολλανδικού φιορινίου, κατά 4% έναντι της Δανικής κορώνας και του Βελγικού φράγκου, και κατά 3% έναντι της 'Ιταλικής λιρέτας και της 'Ιρλανδικής λίρας.

Οι επιπτώσεις της αναπροσαρμογής των τιμών των νομισμάτων αυτών πάνω στην δραχμή δεν είχε ιδιαίτερη βαρύτητα καθώς οι αποκλίσεις περιορίστηκαν στα 0.2 έως 1.5%.

Οι τιμές του πετρελαίου συνεχίζουν να επηρεάζουν την χρηματαγορά και τη Λίρα 'Αγγλίας αλλά και τα άλλα νομίσματα. Βασικές αποφάσεις όσον αφορά τις μελλοντικές ισοτιμίες θα ληφθούν στο Τόκυο από τις επτά βιομηχανικές χώρες στις αρχές του Μαΐου.

Δολλάριο ΗΠΑ

Η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου στις 'Ηνωμένες Πολιτείες και την 'Ιαπωνία σε συνδυασμό με την δήλωση του 'Αμερικανικού ύπουργου Οικονομικών ότι οι ΗΠΑ δεν έχουν συγκεκριμένο στόχο για την συγκράτηση της ισοτιμίας του δολλαρίου, οδήγησε το 'Αμερικανικό νόμισμα στο χαμηλότερο μεταπολεμικό επίπεδο έναντι του γιέν, κάτω από το φράγμα των 170 γιέν, ενώ έναντι του Γερμ. μάρκου ξανάπεσε κάτω των 2.20.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις 'Ιαπώνων επιχειρηματιών δεν θα σημειωθούν αισθητές μεταβολές στην τιμή του γιέν έναντι του δολλαρίου στο άμεσο μέλλον.

Οι 'Ηνωμένες Πολιτείες θα διατηρήσουν το εθνικό τους νόμισμα σε χαμηλά επίπεδα, λόγω του υψηλού ελλείμματος του προϋπολογισμού τους. 'Όσο για τα επόμενα τρία χρόνια, η ισοτιμία προβλέπεται να είναι γύρω στα 160 γιέν λόγω του αυξημένου πλεονάσματος των τρεχουσών συναλλαγών, της μείωσης του πληθωρισμού και της αυξημένης παραγωγικότητας της 'Ιαπωνίας έναντι των 'Αμερικανικών επιχειρήσεων.

Λίρα 'Αγγλίας

'Αφού πλησίασε τα δολλάρια 1.50 στις αρχές 'Απριλίου (παρ' όλες τις υψηλές τιμές του δολλαρίου έναντι των άλλων νομισμάτων) η λίρα σταθεροποιήθηκε γύρω στα 1.47 δολλάρια. Βέβαια η αστάθεια των τιμών του πετρελαίου δεν συμβάλλει στην περαιτέρω άνοδο της λίρας, κι έτσι παρατήν κάμψη των επιτοκίων οι 'Ευρωλίρες συνεχίζουν να αποφέρουν γύρω στα 10%-11%.

Στις 17 'Απριλίου, μετά την κατακόρυφη πτώση του δολλαρίου, η ισοτιμία της Στερλίνγκς έφθασε τα 2.01. 1.5225 που είναι η υψηλότερη τιμή των τελευταίων τεσσάρων ετών.

Γαλλικό φράγκο

Τήν υποτίμηση του φράγκου θεώρησε ως πρωτίστο μέτρο η κυβέρνηση του κ. Σιράκ στα πλαίσια της νέας πολιτικής της. 'Ετσι άφ' ενός σταμάτησε την υποστήριξη του φράγκου και άφ' ετέρου ζήτησε από την επιτροπή των οικονομικών ύπουργών των χωρών της ΕΟΚ να επιτραπεί η υποτίμηση του φράγκου πέραν του 2% που προβλέπεται από τους κανόνες της ΕΟΚ.

Κύριος στόχος του κ. Σιράκ είναι μία σοβαρή υποτίμηση του φράγκου, που θα επιτρέψει στην Γαλλία να γίνει ανταγωνιστική τόσο στον βιομηχανικό όσο και στον αγροτικό τομέα. Τουναντίον η κυβέρνηση του κ. Φαμπιούς έπεδωκε μία υψηλή τιμή του φράγκου που προκάλεσε μείωση του πληθωρισμού.

Η αναμέτρηση Μιττεράν/Σιράκ στον οικονομικό τομέα (βασικώς η αποεθνικοποίηση των μεγάλων Τραπεζών και εταιρειών) αναμένεται έναγωνιστική τόσο στην Γαλλία όσο και στο εξωτερικό.

'Υπολογίζεται ότι η συναλλαγματική αμνηστία (ένα ακόμη από τα μέτρα που μελετά η νέα γαλλική κυβέρνηση) θα επιτρέψει τον επαναπατρισμό προς επένδυση εκατομ. δολλαρίων που είχαν φυγαδευθεί πριν και κατά την διακυβέρνηση της Γαλλίας από τους Σοσιαλιστές.

Μάρκο Γερμανίας

'Εντός της ΕΟΚ υπάρχουν ισχυρές πιέσεις για μία νέα ανατίμηση του Μάρκου στα πλαίσια του 'Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος. 'Ηδη για την επιτυχία της προσπάθειας των πέντε μεγάλων βιομηχανικών χωρών τα επιτόκια των 'Ευρωμάρκων μειώθηκαν κατά 0.5 μονάδες σε 3.5%.

Η πτώση των τιμών του δολλαρίου και του πετρελαίου προβλέπεται να προκαλέσει μία άνοδο της οικονομίας της τάξεως του 4% έναντι του προβλεπόμενου 3.2%. 'Όπως αναφέραμε στο τεύχος του Φεβρουαρίου το μόνο αρνητικό στοιχείο στην Γερμανική οικονομία είναι η ανεργία που παραμένει σε υψηλά επίπεδα, η οποία όμως μπορεί να μειωθεί με την άνοδο του ρυθμού της οικονομίας.

Φράγκο 'Ελβετίας

Είναι εύλογο ότι οι επιπτώσεις της ταυτόχρονης μείωσης των τιμών πετρελαίου και δολλαρίου θα είναι εξ 'Ισου ευεργετικές για την 'Ελβετία όπως και τις άλλες χώρες των οποίων οι βιομηχανίες βασίζονται κυρίως στο εισαγόμενο πετρέλαιο.

Οι εύνοϊκές συνθήκες που επικρατούν στην 'Ελβετία, όπως η σταθερή οικονομική ανάπτυξη, ο χαμηλός πληθωρισμός, το εύνοϊκό ισοζύγιο πληρωμών, η ανύπαρκτη ανεργία, διατηρούν το 'Ελβετικό φράγκο σε πρωτεύουσα θέση παρά τα μειονεκτήματα των χαμηλών επιτοκίων που επικρατούν στην 'Ελβετική αγορά και την παρακράτηση φόρου που κατεβάζουν την απόδοση του φράγκου κάτω από το 2.5%. 'Ας σημειωθεί ότι τα χαμηλά επιτόκια του αποτελούν πόλο έλξης για διεθνή δάνεια έκπεφρασμένα στο 'Ελβετικό νόμισμα αντί σε δολλάρια ΗΠΑ.

Η Δραχμή

Η μείωση των επιτοκίων τόσο στις ΗΠΑ όσο και στην Δ. Γερμανία και 'Ιαπωνία, (ο κύριος όγκος των δανείων της 'Ελλάδας είναι στα νομίσματα των χωρών αυτών), σε συνδυασμό με τη πτώση της τιμής του δολλαρίου και του πετρελαίου, πρέπει να επιδράσει ευνοϊκά στην οικονομία της 'Ελλάδας. 'Εάν τα επιτόκια δολλαρίου, μάρκου και γιέν παραμείνουν στα σημερινά επίπεδα πρέπει οι τόκοι των δανείων μας να μειωθούν κατά 50 με 75 εκατ. δολλάρια το χρόνο, με οικονομία της τάξεως των 250-300 εκατ. δολλαρίων για τις εισαγωγές άργου πετρελαίου. Τέλος η πτώση των τιμών του δολλαρίου πρέπει να επιδράσει ευεργετικώς και στον τιμαριθμό λόγω των φθηνότερων εισαγωγών πρώτων ύλων και κεφαλαιουχικών αγαθών.

Η δραχμή κατά τους τελευταίους δύο μήνες επανέκτησε προσωρινά ένα μεγάλο μέρος από τη διαφορά της υποτιμήσεως προς το δολλάριο αλλά για να κρατηθεί ή παράλληλη ισοτιμία προς τα άλλα νομίσματα ή Τράπεζα της 'Ελλάδος επέτρεψε τη διολίσθηση σε επίπεδα που δεν επιτρέπουν Arbitrages σε βάρος της.

Τιμές δολλαρίου — Νέα 'Υόρκη

	26.3.86	25.4.86	Διαφ. %
Λίρ. 'Αγγλ.	1.5165	1.5150	+ 0.0
Μάρκ. Γερμ.	2.2475	2.1890	- 2.6
Φρ. 'Ελβ.	1.8740	1.8390	- 1.9
Φρ. Γαλ.	6.9165	6.9930	+ 1.1
Λίρ. 'Ιταλ.	1527.0	1503.0	- 1.6
Γιέν 'Ιαπων.	175.80	168.80	- 4.0

'Επιτόκια 'Αγοράς Λονδίνου 25.4.86

Μηνές	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 3/4-7 6 13/16	6 9/16- 6 13/16	6 9/16-
Μάρκ. Γερμ.	4 1/2- 4 3/4	4 5/16- 4 8/16	4 1/4 4 1/2
Φρ. 'Ελβ.	4 0/0- 4 1/4	3 15/16- 4 35/16	3 7/8- 4 1/8
Φρ. Γαλ.	7 5/8- 7 7/8	7 1/8- 7 2/8	7-7 1/8
Λίρ. 'Αγγλ.	10 7/8- 10 6/8	10 7/16- 10 3/8	10-9 2/8

Τιμές δραχμής FIXING Τράπεζα 'Ελλάδος

	26.3.86	24.4.86	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	145.890	137.870	+ 5.8
Μάρκ. Γερμ.	62.040	63.030	- 1.6
Φρ. 'Ελβ.	74.088	75.308	- 1.6
Φρ. Γαλ.	20.182	19.758	+ 2.1
Λίρ. 'Αγγλ.	213.700	210.110	+ 1.7
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	9.1335	9.1980	- 0.7
Γιέν 'Ιαπων. (100)	80.874	82.326	- 1.8

‘Η αλληλογραφία μας

ΕΚΒΙΑΣΜΟΙ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΜΕ ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διά της παρούσης θα ήθελα εν συντομία να εκθέσω τα κάτωθι:

Τήν 15/10/85 το υπό διαχείρισίν μας πλοίο «DENVER» έφθασε στην Θεσσαλονίκη προς εκφόρτωση 22.500 τόννων σίτου εκ Γαλλίας. Περί τό τέλος της εκφορτώσεως οι παραλήπται άρχισαν να διαμαρτύρονται ότι δήθεν τό φορτίο πού παρέλαβαν ήτο βεβλαμμένο κυρίως από έντομα, πού συνήθως αναπτύσσει τό σιτάρι.

Έάν πράγματι ήτο έτσι γιατί τό παρέλαβαν ή γιατί περίμεναν να εκφορτωθή όλο τό φορτίο και άφού τό έβαλαν στις αποθήκες τους, μετά «θυμήθηκαν ότι ήτο βεβλαμμένο, και τήν στιγμή πού τό πλοίο ήτο έτοιμο να άναχωρήσει (Σάββατο 16.11.85 17:00 ώρες), προέβησαν στην συντηρητική κατάσχεση του πλοίου ζητώντας άποζημίωση ούτε λίγο ούτε πολύ 95.000.000 δρχ.

Έδώ θα ήθελα να σταθώ λιγάκι για τόν κ. ‘Υπουργό Ναυτιλίας και τόν κ. ‘Υπουργό Δικαιοσύνης και να τονίσω με πόση εύκολία τό Δικαστήριο παρέχει τήν άδεια συντηρητικής κατασχέσεως για τόσο μεγάλα ποσά και έτσι παρατηρείται τό φαινόμενο ό καθένας να ζητάει παράλογα ποσά, ενώ εάν υπήρχε κάποιος νόμος πού να ζητούσε και από τήν υποβάλλοντα τήν αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως να καταβάλλη κάποια εγγύηση, έστω και στό ήμισυ αυτών πού ζητάει (προς κάλυψη των ζημιών του πλοίου, σε περίπτωση πού δεν θα έφταιγε τό πλοίο), τότε πολλοί θα τό έσκέπτοντο και θα ήσαν πιο λογικοί στις αξιώσεις τους.

Ζωντανό παράδειγμα είναι ή άνωτέρω περίπτωση πού οι ένάγοντες δεν μπόρεσαν να αποδείξουν (και αυτό προς τιμήν του κ. Προέδρου πού είχε τήν εύσυνειδησία και ύπομονή να γυρίσει όλες τις αποθήκες των έναγόντων όπου πράγματι δεν διαπίστωσε βεβλαμμένο φορτίο), όποτε κατόπιν αυτού οι ένάγοντες ζήτησαν «συμβιβαστικά» τό ποσόν των δραχμών 3.000.000 προκειμένου να άρχουν τήν συντηρητικήν κατάσχεση. ‘Οφθαλμοφανής ό εκβιασμός από 95.000.000 δρχ., κατέβηκαν στα 3.000.000 τά όποια κατέβαλε οι Πλοιοκτήτρια εταιρία μέσω του CLUB όχι γιατί τά έδικαιούντο και αυτά, αλλά διότι τό πλοίο είχε άνειλημμένη ύποχρέωση να παραδώσει τό υπόλοιπο του φορτίου στον Βόλο.

Φθάνοντας στον Βόλο, οι παραλήπτες εί-

χαν στήσει και εκεί άνάλογη «φάμπρικα» και πρό του άπόπλου ζήτησαν και πήραν συντηρητική κατάσχεση για 22.500.000 δρχ., πάλι καλά, πιο λογικοί αυτοί. ‘Αντε πάλι τρεχάματα, Δικηγόροι, Δικαστήρια, Μάρτυρες, Έξοδα, κλπ. Τό αποτέλεσμα ήταν να δεχθούν να άφήσουν τό πλοίο άφού έλαβαν από τό CLUB δρχ. 1.800.000 από 22.500.000 πού ζητούσαν.

‘Από διάφορες πληροφορίες μάθαμε ότι στα λιμάνια αυτά και κυρίως στην Θεσσαλονίκη, ή τακτική αυτή του «δ, τι βγάλουμε» είναι μάλλον καλά στημένη και τέτοιου είδους «CLAIMS» πάνε και έρχονται. ‘Υπάρχει γνωστός Πλοιοκτήτης ό όποιος πράγματι έγκατέλειψε τό πλοίο του εκεί πριν ένα χρόνο περίπου μη άντέχοντας αυτού του είδους τις μεθοδεύσεις.

Τελειώνοντας, θέλω να τονίσω ότι μετά τήν εκφόρτωση στον Βόλο τό πλοίο τό είχαν προγραμματίσει οι Πλοιοκτήται να κάνει έκτεταμένες έπισκευές και SPECIAL SURVEY στον Πειραιά, ύψους πολλών χιλιάδων δολαρίων, και σε συνάλλαγμα, αλλά κατόπιν των άνωτέρω ταλαιπωριών, και άγανακτήσεων, έδωσαν έντολή στο πλοίο να φύγει και έκαμαν τις έπισκευές στο έξωτερικό με αποτέλεσμα να στερηθή ή χώρα τό συνάλλαγμα και άρκετός κόσμος εργασία (Ναυπηγεία κ.λ.π.).

‘Επειδή κάθε μέρα διαβάζουμε για διάφορα νομοσχέδια μήπως θα πρέπει να γίνη κάποιο νομοσχέδιο να προστατεύει τό πλοίο τουλάχιστον από τις παράλογες απαιτήσεις εκατομμυρίων πού βάζουν για δημιουργία έντυπώσεων στο Δικαστήριο κυρίως και όχι διότι πράγματι τό ποσό της απαιτήσεως των είναι τόσο.

‘Η ‘Ενωσις ‘Εφοπιστών ή και τό Ναυτικό ‘Επιμελητήριο έχουν τόν λόγο περί αυτού.

Φιλικώτατα

Διά τήν PAN SHIPPING AGENCIES S.A.
Α. ΠΑΠΙΣΤΑΣ

ΠΕΡΙ NAT, ΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΤΙΝΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Εχω άρκετό καιρό να άπασχολήσω τις στήλες του περιοδικού σας και μαζευτόκανε άρκετά θέματα από τήν επικαιρότητα πού δεν άντέχω στον πειρασμό να μή τά σχολιάσω.

1) Τό Ν.Α.Τ.: ‘Ολοι κάθονται και μοιρολογάνε γύρω από τόν ψυχοραγούντα άσθενή αλλά κανείς δεν κάνει κάποιες διαπιστώ-

σεις, γιατί για θεραπεία δεν ξέρω άν έχουμε περιθώρια να μιλάμε.

Νά κληθούνε όλες οι διοικήσεις πού περάσανε τά τελευταία 10-20 χρόνια και να μάς εξηγήσουν γιατί δεν έγινε ποτέ εγκαίρα ό ίσολογισμός του NAT. Καί, άν υπάρχουν ευθύνες για παραλείψεις, να άποδοθούνε στους υπεύθυνους.

Οί τυχόν παραλήψεις στην περίπτωση της διαχείρισης του ίδρώτα των άπομάχων του κύματος είναι έγκλήματα και σαν τέτοια πρέπει να άντιμετωπιστούν.

Νά μάς πουνε με τί επιτόκια και πώς τοκίζουν τά άποθεματικά του NAT και με ποιές ίσοτιμίες της δραχμής εξαργυρώνονταν. Γιατί άκούγονται κάποιοι ψίθυροι για πολύ μικρά επιτόκια και για ειδικές ίσοτιμίες.

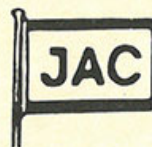
‘Απέναντι στα πιο πάνω και ενώ έχουν μοιρασθεί στο παρελθόν χαριστικά δάνεια με εύνοϊκούς όρους, τό NAT δανείζεται για τά άνταπεξέρθει στις ύποχρεώσεις του με επιτόκιο, νομίζω 18% από τό Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Δηλαδή, τώρα πού ό άσφαλιστικός ρωμαλέος γίγαντας πνέει τά λοίσθια, του δίνουμε και τή χαριστική βολή από πάνω.

‘Όταν ήμουν στην μέση της καριέρας μου, είχα διαφωνήσει με συναδέλφους πού θέλανε να κάνουνε άντασφάλιση και να μή καλύπτονται από τό NAT. Δυστυχώς, από τά πράγματα φαίνεται ότι είχανε δίκιο. Διαβάζω τελευταία ότι τό NAT κάποιοι σκεφθήκανε να τό ένοποιήσουν με τό ΙΚΑ και τό τελευταίο δεν δέχθηκε. Δηλαδή εκεί έφτασε ή κατάντιά μας; Κάποτε και ή άπλή σύγκριση του NAT με τό ΙΚΑ ήτανε ύποτιμητική για τό NAT.

Και μιά και μιλάμε για τά δεινά του NAT, τί άπόγινε με τούς 1.200 άλεξιπτωτιστές πού είχε αναφέρει ό τωρινός YEN κ. ‘Αλεξανδρής; ‘Ητανε πυροτέχνημα ή θα ξεκαθαρίσει ή ήρα από τό στάρι; Γιατί, άν πραγματικά παίρνουν κάποιον παρόνομο συντάξει, όχι μόνο θα πρέπει να τούς τις σταματήσουν άμέσως αλλά και να τούς ζητηθεί να έπιστρέψουν τά λεπτά στο NAT και με τόκο. Στο κάτω κάτω με τήν κατηγορία πού εκτόξευσε ό κ. YEN άμαύρωσε όλους τούς συνταξιούχους γιατί ποιός μπορεί να πεί ποιοί είναι και ποιοί δεν είναι αυτοί οι άλεξιπτωτιστές;

‘Εχει λοιπόν, ήθικη ύποχρέωση, μιά και εκείνος τό είπε, να τούς άποκαλύψει. Καί, άν δεν μπορεί άλλοιώς να τούς βρεί, άς επανεξεταστούν οι φάκελλοι όλων γιατί μόνο έτσι θα άνακουφιστεί τό NAT από ένα τόσο μεγάλο αριθμό παράνομων πού τό λυμαινόνται (άν, έπαναλαμβάνω, είναι πραγματικά έτσι).

2) ‘Η Α.Τ.Α. ήτανε κάτι με τό όποιο άπασχολήθηκα από τήν αρχή πού έφαρμόστηκε στις συντάξεις του NAT και άρκετοί συνάδελφοι με παρεξήγησαν. ‘Όμως τρώγοντας



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

έρχεται ή δρεξη καί, σάν επακόλουθο, τήν ΑΤΑ καί τά παρόμοια όχι μόνο μάς τά φορτώσανε όπως τούς συνέφερε αλλά καί τό νομοσχέδιο πού ρυθμίζει τούς σημερινούς μισθούς έχει τώρα εφαρμογή καί στους μισθούς τών ναυτικών. Καί πάλι θά επαναλάβω κάτι πού ξανάγραψα: άλλο οί στεριανοί καί άλλο οί θαλασσινοί. 'Εμείς όταν ξεκινήσαμε εγγυώριζαμε τίς δυσκολίες τού επαγγελματία αλλά προσβλέπαμε καί στίς μελλοντικές καλές του μέρες, όποιες καί όσες κι αν ήτανε αυτές. Τώρα πού ήρθε καιρός νά δρεψουμε τούς καρπούς τών κόπων μας, έρχεται ή πολιτεία καί μάς τούς παίρνει. Καί μέ ποιά εμπιστοσύνη θά ξεκινήσει ό κάθε νέος γιά μία σταδιοδρομία, ναυτικός καί στεριανός πιά, όταν ή πολιτεία δέν τού δίνει τά χέγγυα;

3) Οί "Έλληνες ναυτικοί, πού θά θέλαμε νά επανδρώσουν τά ελληνικά καί ελληνόκτητα καράβια αυτή τή στιγμή δέν επαρκούν.

Η κυβέρνηση μή δίνοντας κίνητρα ή ακόμα καί περιορίζοντας όσα υπάρχουν καί πού επί τόσα χρόνια ίσχυαν γιά τούς ναυτικούς, θά έχει σάν αποτέλεσμα τήν απομάκρυνση πολλών νέων από τό ναυτικό επάγγελμα. Είναι πολλαπλό τό κακό: γίνεται άναγκαστικά συμπλήρωση εργατικών χεριών από ξένες άγορές καί φυσικά εκεί πάνε καί τά έσοδα. Έτσι ό τόπος μας θά στερηθεί τό πολύτιμο συνάλλαγμα καί ό ασφαλιστικός φορέας τών ναυτικών τίς σχετικές εισφορές.

Όσο λιγοστεύουν τά καράβια, οί "Έλληνες πού ύπηρετούν σ' αυτά αποξενώνονται καί στό τέλος ή "Ελληνική σημαία θά αποτελεεί άπλη διακόσμηση, άφού ή ουσία πού θά έκάλυπτε θά έχει εκλείψει.

Η "Ελλάδα τά τελευταία χρόνια αν έχει έπιδείξει κάποια δραστηριότητα στό διεθνή στίβο αυτή ήταν ή ναυτιλία καί τά έπιτεύγματά της. Όταν λιγοστεύει κι άλλο θά έχει μείνει μόνο ό άπόηχος γιά κάτι πού έπέρασε από τά χέρια τών "Ελλήνων αλλά πού δέν σταθήκανε ίκανοί νά τό κρατήσουνε στό τεράστιο ύψος πού έφθασε, δηλαδή: «περασμένα μεγαλεία καί διηγώντας τα νά κλαίς». Καί μόνο ή άρνητική πλευρά τού θέματος θά μείνει στήν ιστορία. Δηλαδή κάτι σάν τούς άρχαίους μας προγόνους πού έδωσαν τά φωτά στους άλλους λαούς καί άφησαν μόνο κάτι μικρά φωτάκια γιά τό δικό μας λαό.

4) Έκείνα τά φυλλάδια τών ήδη συνταξιούχων, δέν μπορεί νά βρεθεί κάποιος τρόπος νά μάς έπιστραφούν; Τί έξυπηρετεί ή μέ τόσο πείσμα κατακράτησή τους; Αυτοί πού θέλουν νά ταξιδέψουν έχουν άλλους τρό-

πους νά τό κάνουν.

Έμεις τά θέλουμε μόνο καί μόνο γιά νά τά έχουμε ένθύμια. Τόσο δύσκολο είναι νά άποφασίσει κάποιος νά μάς τά έπιτρέψει;

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία καί εύχομαι σ' όλους σέ στεριά καί θάλασσα Καλό Πάσχα.

Μέ εκτίμηση
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
Συνταξιούχους Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 25.4.86

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΑΤΑ Κύριε Διευθυντά,

Έν συνεχεία προφορικής μας συζητήσεως εϊς τά γραφεία τής ΠΕΠΕΝ σάς έπισυνάπτω φωτοτυπία τής προσφυγής τής Ε.Ε.Ε. πρός τό Σ.τ.Ε. καί τήν παρέμβαση τής Πανελληνίου Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν. (ΠΕΣΠΝ), τής Πανελληνίου Ένώσεως Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν. (ΠΕΣΜΕΝ), τής Πανελληνίου Όμοσπονδίας Συνταξιούχων Ε.Ν. (ΠΟΣΑΕΝ) καί τής Ένώσεως Συνταξιούχων Έμπορικού Ναυτικού Αθηνών (ΕΣΕΝΑ).

Η πρώτη συζήτηση τής προσφυγής τής Ε.Ε.Ε. ήταν νά γίνη στίς 17 Φεβρουαρίου 1986 στό Σ.τ.Ε., αλλά άγνωστο γιά ποιούς λόγους άνεβλήθη καί θά γίνη στίς 12 Μαΐου 1986.

Γιά τήν ιστορία άπευθυνόμεθα στους Έφοπλιστάς καί τούς παρακαλούμε νά μήν δώσουν αυτοί τήν χαριστική βολή στους συνταξιούχους τού ΝΑΤ καί νά άποσύρουν έγκαιρα τήν προσφυγή αυτή ή όποία θά φέρεται στή μνήμη μας, όχι μόνο σέ μάς τούς συνταξιούχους τού ΝΑΤ αλλά καί στους έν ενεργεία τήν πιό χειρότερη ένέργεια τήν όποια έκαναν ποτέ Έργοδότες, νά άποκλείσουν τούς συνταξιούχους τού ΝΑΤ από κάθε μελλοντική ΑΥΞΗΣΗ, έπειδή πρέπει τά οικονομικά τού ΝΑΤ νά διορθωθούν, αν είναι δυνατόν!!!

Τά οικονομικά τού ΝΑΤ μπορούν νά διορθωθούν ΜΟΝΟ έφ' όσον τό ύπεύθυνο Κράτος δώση τά δισεκατομμύρια πού χρωστά σέ αυτό καί ασφαλώς χρωστά, όταν από τούς 42.000 περίπου συνταξιούχους ΜΟΝΟ τό 40% είναι πραγματικοί ΝΑΥΤΙΚΟΙ τό ξέρουν όλοι αυτό καί οί Έφοπλιστάς, καί τό Υπουργείο. Τί φταίμε έμεις μέ τήν έκάστοτε

κοινωνική πολιτική τών Κυβερνήσεων, καί έπί πλέον θέλετε κ.κ. Έφοπλιστά νά μάς παγώσετε τίς συντάξεις μας, τίς συντάξεις αυτές πού ντρεπόμεθα νά λέμε πόσα παίρνομε τόν μήνα σέ όποιοδήποτε άλλο συνταξιούχο...

Έμεις πού επί είκοσι πέντε χρόνια καταθέταμε στό ΝΑΤ όχι δραχμές αλλά συνάλλαγμα, σκληρό νόμισμα; Κύριοι Έφοπλιστά μή βιάζεστε, διότι όπως νά έχη τό ζήτημα καί — είθε νά μή επαληθεύση ποτέ αυτή ή πρόβλεψη, σιγά - σιγά δέν θά ύπάρχουν πραγματικοί συνταξιούχοι ναυτικοί στό ΝΑΤ. Διότι εάν συνεχισθή αυτή ή κατάσταση πιστεύετε ότι θά ύπάρχουν ναυτικοί "Έλληνες έν ενεργεία; Γιατί; Γιά νά καταθέσουν τά χρήματά τους στό ΝΑΤ; καί στό τέλος μαθαίνουν ... ότι πάνε ... έφυγαν τελείωσαν τά χρήματα τού ΝΑΤ, μήν κλωνίζετε τήν εμπιστοσύνη περισσότερο στόν Ναυτικό. Διότι χωρίς ΝΑΤ νά σβύση τελείως ή ΝΑΥΤΙΛΙΑ μας, καί κανείς δέν πιστεύω νά τό θέλη αυτό. "Ας έλπίσουμε καί τό πιστεύουμε ότι όταν θά γίνη ή συζήτηση τής άκυρώσεως στό Σ.τ.Ε. στίς 12/5/1986, γιά τήν προσφυγή αυτή τήν τόσο άπαράδεκτη καί τόσο άδικη, έσείς πρώτοι θά τήν άποσύρετε αλλά καί αν δέν συμβη αυτό ύπάρχει ή "Ελληνική Δικαιοσύνη πού πιστεύουμε άπόλυτα σ' αυτή καί θά γράψη «ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ». Άπαράδεκτη άδικη γιά μία μικρή μερίδα συνταξιούχων νά ύπάρξη άνιση μεταχείριση από όλους τούς άλλους συνταξιούχους.

Αίσθανόμεθα έντροπή. Έσείς άραγε; Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία, φιλικότητα.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ε. ΓΑΒΑΛΑΣ
Πρόεδρος τής ΠΕΣΠΕΝ

Πειραιάς, 24 'Απριλίου 1986

Η παρέμβαση

Η παρέμβαση τών Ένώσεων τών Συνταξιούχων περί τής όποίας όμιλεί ό κ. Γαβαλάς έχει ως εξής:

ΚΑΤΑ

Τού έν Πειραιεί έδρεύοντος επαγγελματικού Σωματείου υπό τήν έπωνυμίαν «Ένωσις Έλλήνων Έφοπλιστών» νομίμως εκπροσωπούμενου.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTYOYLI STR.
PIRAEUS**

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

1) Τών 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

2) Της υπ' αριθ. 30033/1112/84 απόφασής των της 3.4.1984 (ΦΕΚ Β', 13.4.84) που άφορα την «έπεκταση του συστήματος της αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής στις συντάξεις του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου (NAT)» και της από 30.1.1984 σχετικής απόφασής του Δ.Σ. του NAT.

Διά της από 7 'Ιουνίου 1984 Αιτήσεως 'Ακυρώσεως ενώπιον του ΣτΕ, της δικάσιμος ώριση ή 17.2.1985, ενώπιον του Α' τμήματος αυτού, τό καθ' ού ή παρούσα έπαγγελματικόν Σωματεϊόν υπό την έπωνυμίαν «'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών» ήττήσαντο την άκύρωσιν της προεκτεθείσης απόφασής των 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, δι' ής επεκτάθη τό σύστημα της αυτόματου τιμαριθμικής αναπροσαρμογής των συντάξεων του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου (NAT) και της σχετικής απόφασής του Δ.Σ. του NAT. Κατά την συζήτησιν της έν λόγω Αιτήσεως 'Ακυρώσεως, παρεμβαίνομεν προσθέτως υπέρ των 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας, και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, δι' ούς όρθούς και νομίμους έν καιρώ θέλομεν προσθέσει λόγους και διότι:

— Τό αϊτών Σωματεϊόν, 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, δέν έχει έννομον συμφέρον διά την άσκησιν της ένδίκου Αιτήσεως 'Ακυρώσεως, καθ' όσον α) ούτε διά της προσβαλλομένης απόφασής των 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ούτε διά της απόφασής του Δ.Σ. του NAT, έπεβλήθη ή προβλέπεται νά επιβληθή εις τό μέλλον, εις αυτό ή εις τά καθ' έκαστον μέλη του, οιαδήποτε αύξησης εισφοράς ή ασφαλίστρου ή οιαδήποτε παροχή, τακτική, έκτακτος,

περιοδική ή έφ' άπαξ και καθ' ούδένά τρόπον υπέστη τοϋτο ή τά καθ' έκαστον μέλη του, οιαδήποτε περιουσιακήν ή ήθικήν βλάβην,

β) Τό αϊτών Σωματεϊόν ή τά καθ' έκαστον μέλη αυτού, δέν είναι ήσφαλισμένοι του NAT, άλλ' μόνη των σχέσις μέ τό Ταμείον (NAT) συνίσταται εις την καταβολήν πρός αυτό των έργοδοτικών εισφορών, αϊτίνες καθορίζονται δυνάμει του Νόμου (Κ.Ν. 792/78) εις σταθερόν ποσοστόν επί του μισθοϋ των ναυτικών, του προβλεπομένου υπό της συλλογικής συμβάσεως (και δη — ένδεικτικώς — εις ποσοστόν 6%, 10% και 11% του του διά τούς ύπηρετούντας εις πλοία χωρητικότητος 25 κόρων, από 25 έως 1.500 κόρων και άνω των 1.501 κόρων όλικής χωρητικότητος, άντιστοίχως). Συνεπώς, διά της προσβαλλομένης απόφασής, ούδεμία τροποποίησις του τρόπου καθορισμού των ασφαλιστικών (έργοδοτικών) εισφορών των πλοιοκτητών — έφοπλιστών επέρχεται, ούδεμία δέ επιβάρυνσις τούτων πρόκειται νά επέλθη διά της επεκτάσεως του συστήματος της αυτόματου τιμαριθμικής αναπροσαρμογής εις τάς συντάξεις του NAT, καθ' όσον δέν συνδέεται ή έργοδοτική εισφορά των πλοιοκτητών — έφοπλιστών μέ τόν συνταξιοδοτικόν μισθόν των ναυτικών.

Τοίς λόγοις τούτοις ή ένδικος Αίτησις 'Ακυρώσεως είναι άπαράδεκτος και άπορριπτέα, έλλείψει έννόμου συμφέροντος του αϊτούντος.

II. 'Αλλως ή αύτή Αίτησις 'Ακυρώσεως είναι άπαράδεκτος και άπορριπτέα, ως άσκηθείσα καταχρηστικώς και εύθέως άντιβαίνουσα πρός τά άρχάς της καλής πίστεως, των χρηστών ήθών και του κοινωνικοϋ (ιδία) άλλα και του οικονομικοϋ σκοποϋ του δικαιώματος, ως και τάς διατάξεις των άρθρων 4 παράγρ. 1 και 22 του Συντάγματος της Χώρας, καθ' όσον δι' αύτης ζητείται εύθέως ή μείωσις των γλίσχρων συντάξεων

των ναυτικών και ή μή επέκτασις ως πρός αυτούς και μόνον, έξ όλων των μισθωτών και συνταξιούχων της χώρας του συστήματος της αυτόματου τιμαριθμικής αναπροσαρμογής, τυχόν δέ παραδοχή ταύτης θά είχεν ως αποτέλεσμα την δημιουργίαν όξυτάτης αναταραχής, πολλών μάλλον άφοϋ αϊ συντάξεις των ναυτικών είναι ιδιαίτέρως χαμηλαί, λαμβανομένων ύπ' όψιν της ιδιομορφίας, της σκληρότητος και του εξαιρετικά επικινδύνου του ναυτικοϋ επαγγέλματος, παρεχομένου έν τη θαλάσση, επί 24ώρου βάσεως μακράν των οικογενειών των, της πληρωμής της ασφαλιστικών των εισφορών, εις σκληρόν συναλλάγμα (Δολλ. ΗΠΑ ή Λίρας 'Αγγλίας), των ηύξημένων αναγκών των μετά την συνταξιοδότησιν, λόγω του ότι οι περισσότεροι έξ αύτών έξέρχονται «λίγο - πολύ» μετά τινος άσθενείας ή αναπηρίας, άλλα και της τεραστίας προσφοράς των εις την κοινωνικήν και οικονομικήν ανάπτυξιν της χώρας, καθ' όσον οι ναυτικοί ύπήρξαν οι πρωτεργάτες και δημιουργοί του θαύματος της συγχρόνου 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

III. 'Η προσβαλλομένη απόφασις είναι πλήρως έναρμονισμένη πρός τάς διατάξεις του άρθρ. 23 του Κ.Ν. 792/78, προβλέποντος τόν τρόπον αύξήσεως των συντάξεων και λοιπών παροχών, κατά τό αυτό μέσον ποσοστόν καθ' ό αύξάνονται οι μισθοί οι καθοριζόμενοι υπό των Σ.Σ.Ε. διά φορτηγά ποντοπόρα πλοία 15.000 τόννων Δ.Μ. κατόπιν απόφασής του Δ.Σ. του NAT, έγκρινόμενης διά κοινής απόφασής των 'Υπουργών Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας και έφ' όσον επιτρέπουν τοϋτο οι εκάστοτε οικονομικά δυνατότητες του NAT και ότι δι' απόφασής του Δ.Σ. εγκρινόμενης υπό των 'Υπουργών Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, όρίζεται εκάστοτε τό ποσόν της παρεχομένης παρά του NAT κατωτάτης συντάξεως, άνεξαρτήτως του, κατά τάς διατάξεις του Κ.Ν. 792/78, προκύπτοντος εκ

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



των υπολογισμών ποσού συντάξεως. Διά των καθορισμών τούτων δεν απαιτείται αύξησης των μισθών των ναυτικών διά συλλογικών συμβάσεων, ούτε εξετάζονται οι οικονομικοί δυνατότητες του NAT. Έν προκειμένω οι μισθοί των εν ενεργεία Πλοιάρχων και Μηχανικών, ηυξήθησαν κατά τα έτη 1983, 1984 και 1985, και από της πρώτης εκάστου έτους, διά των αντίστοιχων Σ.Σ.Ε., κατά ποσοστόν 18% δι' έκαστον έτος, ενώ, διά τα αυτά έτη, ή παρασχεθείσα προς τούς συνταξιούχους έτεροχρονισμένη Α.Τ.Α., ύπηρξεν κατά πολύ μικρότερα του ποσοστού τούτου και κατά συνέπειαν υπολείπεται έμφανώς της από του άρθρου 23 του Κ.Ν. 792/78 προβλεπομένης αύξήσεως. Αι αύται περίπου αντίστοιχίαι ισχύουν και διά τούς λοιπούς Κλάδους των ναυτικών. Όσον άφορά τās οικονομικάς δυνατότητας του NAT, τούτο έχει πλήρη άνεσιν να καταβάλη την τιμαριθμικήν ταύτην άναπροσαρμογήν και έν πάση περιπτώσει, εύρίσκεται εις πολύ καλλίτεραν θέσιν άπάντων των λοιπών ασφαλιστικών Όργανισμών, οΐτινες καταβάλλουν άνελιπώς την ΑΤΑ, εάν δέ τό αϊτών Σωματεϊον μεριμνά πράγματι διά τās συμφέροντα του NAT, ως έν τη υπό κρίσιν αϊτήσσει ισχυρίζεται, τότε άς μεριμνήση να καταβληθούν προς αυτό τās υπό των έφοπλιστών όφειλόμενα ποσά, άνερχόμενα εις ύψος πολλών εκατομμυρίων δολλαρίων, όποτε θά λυθη άπαξ διά παντός οϊοδήποτε τυχόν οικονομικόν πρόβλημα του Ταμείου.

Πέραν τούτων, ούδαμου διά του Κ.Ε. 792/78 άπαγορεύεται ή παροχή και έτέρων αύξήσεων, πέραν των διά του άρθρου 23 αυτού προβλεπομένων και κατά συνέπειαν και τοίς λόγοις τούτοις, ή ένδικος Αίτησις Άκυρώσεως είναι άπαράδεκτος και άπορριπτέα.

IV. Διά της παραγρ. 14 της ύπ' αριθ. Γ 691/127/Μ 13/3.36 άποφάσεως των Υπουργών Έσωτερικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Υπηρεσιών, της 25.1.82, ήτις απέκτησεν ισχύν νόμου δυνάμει του άρθρου 9 του Ν. 1282/82, ώρίσθη ότι ή άπόφασις αύτη δι' ής έχορηγήθη διορθωτικόν ποσόν και καθιερώθη αυτόματη τιμαριθμική άναπροσαρμογή εις τās συντάξεις και τās βοηθήματα του Δημοσίου και των Όργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως «θά τύχει άνάλογης έφαρμογής και στίς συντάξεις που δεν

καταβάλλονται από τό Δημόσιον, διέπονται όμως από τίς ίδιες διατάξεις (ως άκριβώς του NAT) είτε κατά παραπομπή προς όσα ισχύουν γιά τίς πολιτικές συντάξεις, είτε μέ ιδιαίτερα νομοθετήματα που περιλαμβάνουν παρόμοιες διατάξεις». Συνεπώς, ή έκδοσις της προσβαλλομένης άποφάσεως δεν ήτο μόνον άποτέλεσμα ρητής νομοθετικής ρυθμίσεως, αλλά και άπόρροια της συνταγματικής έπιταγής περί ισότητος, καθ' όσον ή άξιωσις του αϊτούντος να εξαίρεθούν μόνον οι ναυτικοί εκ του συστήματος της αυτόματου τιμαριθμικής άναπροσαρμογής, είναι και άδικος και άνεπιεικής. Δεδομένου δέ ότι αι ύπό του NAT καταβαλλόμεναι συντάξεις διέπονται από τās ίδιās διατάξεις από τās όποιās διέπονται και αι ύπό του Δημοσίου καταβαλλόμεναι τοιαύται, τό δέ NAT είναι άκριβώς έξ εκείνων των Ταμείων, άτινα ήθέλησε να έννοήση ό νομοθέτης, διά της προεκτεθείσης ύπ' αριθ. Γ 691/127/Μ 1353.36/82 Υπουργικής άποφάσεως, έπεται ότι όρθώς και συννόμως έξεδόθη ή προσβαλλομένη άπόφασις και ή ένδικος Αίτησις Άκυρώσεως είναι άπαράδεκτος και άπορριπτέα.

V. Διά της παραγρ. 3 της προσβαλλομένης άποφάσεως ώρίσθη ότι αι δι' αϊτής προβλεπόμεναι αύξήσεις, δεν άποκλείουν την αύξησιν που προβλέπει τό άρθρο 23 του Κ.Ν. 792/78, ήτις θά κριθη μετά την κατάρτισιν των συλλογικών συμβάσεων. Η διάταξις αύτη, κατά την άληθή αϊτήν έννοιαν, προβλέπει την δυνατότητα περαιτέρω αύξήσεως των συντάξεων, πέραν των διά της ΑΤΑ καταβαλλομένων, όσάκις οι μισθοί τών εν ενεργεία ναυτικών, οι καθοριζόμενοι ύπό των συλλογικών συμβάσεων έργασίας διά ποντοπόρα φορτηγά πλοία άνω των 15.000 τόνων Δ.Μ. αύξάνονται κατά ποσοστόν μεγαλύτερον του τοιούτου της έκάστοτε χορηγούμενης αυτόματου τιμαριθμικής άναπροσαρμογής, ως συνήθως συμβαίνει. Άντιθέτως ρύθμισης θά είχεν ως άποτέλεσμα την συνεχή αύξησιν της ποσοστιαίας διαφορās μεταξύ του μισθού και των συντάξεων των ναυτικών πράγμα τό όποϊον ήθέλησε ν' άποφύγη ό Νομοθέτης, διά της έκτεθείσης ρυθμίσεως, ούτως ώστε να παραμείνη τουλάχιστον σταθερά ή άναλογία μεταξύ συντάξεως και μισθού εις τό σήμερον ισχύον ποσοστιαϊόν έπίπεδον. Είρήσθω ένταύθα ότι ή σύνταξις

των Πλοιάρχων και Μηχανικών άνέρχεται εις ποσοστόν 64% επί του μισθού των εν ενεργεία τοιούτων, ενώ αι πλειοστάι συντάξεις των λοιπών Κλάδων του NAT, ύπερβαίνουν τό 80% του μισθού των αντίστοιχων εν ενεργεία. Την άδικίαν και άνισότητά ταύτην, ήτις ισχύει και έναντι πάντων των πολιτικών συνταξιούχων και συνταξιούχων των Όργανισμών κλπ., οΐτινες λαμβάνουν σύνταξιν ισότοπον ή και μεγαλύτεραν του 80% του μισθού των εν ενεργεία, ήθέλησεν να θεραπεύση, έν μέρει ό νομοθέτης διά της προεκτεθείσης διατάξεως, πολλώ μάλλον άφού ούδαμου έν τε τη παραγρ. 14 της προμνησθείσης άποφάσεως αλλά και τη λοιπή σχετική νομοθεσία ύφίσταται άπαγόρευσις τις και έτέρων αύξήσεων πέραν των ύπό της ΑΤΑ προβλεπομένων και συνεπώς και τώ λόγω τούτων, ή ένδικος Αίτησις Άκυρώσεως είναι άπαράδεκτος και άπορριπτέα.

VI. Διά της προσβαλλομένης ούδόλως μετεβλήθη ή και προς αϊτής ύφισταμένη αντίστοιχία μεταξύ της άνωτάτης και της κατωτάτης συντάξεως του NAT, έν πάση περιπτώσει δέ, και άν ή κατωτάτη σύνταξις του NAT ύπερβαίνει σήμερον τό 23% της άνωτάτης, αύτη θά προσαρμοσθη πλήρως προς τό έν λόγω ποσοστόν, όταν έφαρμοσθη πλήρως τό άρθρο 23 του Ν. 792/78 δηλαδή όταν αι συντάξεις αύξάνονται κατά την αϊτήν ποσοστιαϊάν άναλογίαν μέ τούς μισθούς. Άλλωστε ή πραγματική έννοια της διατάξεως ταύτης είναι ή αντίστοιχος αύξησις του άνωτάτου όρίου συντάξεως, όσάκις αύξάνεται τό κατώτατον τοιούτον και ούχι βεβαίως ή μείωσις των συντάξεων εκ του λόγου αυτού. Πέραν δέ τούτων εάν πράγματι ή κατωτάτη σύνταξις ύπερβαίνει τό 23% της άνωτάτης τοιαύτης — τουθ' όπερ άρνούμεθα και άποκρούομεν — τότε θά έδει νά προσβληθη ή πράξις καθορισμού του κατωτάτου όρίου και ούχι ή προσβαλλομένη. Συνεπώς και των λόγω τούτω, ή ένδικος Αίτησις Άκυρώσεως είναι άπαράδεκτος και άπορριπτέα.

VII. Έπειδή νομιμοποιούμεθα παρεμβαίνοντες εις την παρούσαν δίκην, καθ' όσον έν περιπτώσει καθ' ήν ήθελεν γίνη δεκτή ή ένδικος Αίτησις Άκυρώσεως, όχι μόνον θά παύση να καταβάλλεται εις τās μέλη των Σωματείων μας ή αυτόματος τιμαριθμική άναπροσαρμογή, άλλ' ένδεχομένως θά ύποχρεωθώσιν τούτα να έπιστρέψωσιν όσα ήδη εκ της αϊτής αιτίας έχουν λάβει.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

**For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to
COSTANTINO TOMASOS LTD.**

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

Και τās κατά συζήτησιν της παρούσης προστεθησόμενα ΕΞΑΙΟΥΜΕΘΑ: Νά γίνη δεκτή ή παρούσα. Ν' άπορριφθη ή έν των Ιστορικώ από 7.6.84 Αίτησις Άκυρώσεως του αϊτούντος Σωματείου και νά καταδικασθη τούτο εις την έν γένει δικαστικήν δαπάνην.

‘Η νέα δημόσια συζήτηση της Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

- **Β. ΚΟΥΤΣΗΣ:** Οί προοπτικές ναυτιλιακής ανάπτυξης
- **Δ. ΜΕΛΙΣΣΗΝΟΣ:** Μεσογειακή Ναυτιλία και ‘Ελ. Νηογνώμων

‘Η Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, στά πλαίσια των προβληματισμών της για την κρίση στη Ναυτιλία, διοργάνωσε στις 15 ‘Απριλίου, όπως είχαν προαναγγείλει τα «Ναυτικά Χρονικά», νέα συζήτηση στην αίθουσα των γραφείων της επί της ‘Ακτής Μιαούλη 81, με εισηγητές τον κ. Βασ. Κούτση στο θέμα των προοπτικών της ναυτιλιακής ανάπτυξης μέσα από τις πρόσφατες εξελίξεις και τον κ. Δ. Μελισσηνό, γεν. τεχνικό διευθυντή του ‘Ελληνικού Νηογνώμονα στο θέμα ‘Ελληνική Μεσογειακή Ναυτιλία και ‘Ελληνικός Νηογνώμονας.

Ο κ. Κούτσης αναφέρθηκε στο τελικό κείμενο της Διασκέψεως της UNCTAD για τους όρους Νηολογήσεως πλοίων που αφήνει έλευθέρους τους έφοπλιστές να επιλέγουν την σημαία της επιλογής τους ρυθμίζοντας εύνοια και το θέμα των σημαίων ανοικτού νηολογίου και στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής που προσπαθεί να καθορίσει η ΕΟΚ. Με βάση αυτές τις δύο παραμέτρους, σχολίασε την ανεπαρκή χρησιμοποίηση του νόμου 959/1979 από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και τις προοπτικές που διαγράφονται. Τέλος απηύθυνε έκκληση για σωστότερη ενημέρωση του λαού για την ‘Ελληνική Ναυτιλία, για αναγνώριση της αναγκαιότητας επιχειρηματικού κέρδους για την ανάπτυξη του κλάδου, για ανάσχεση της παραπληροφόρησης, για ενίσχυση του κρατικού ενδιαφέροντος για την Ναυτιλία και για δραστηριοποίηση όλων των φορέων μέσα σε ένα νομικό πλαίσιο αποδεκτό και από τους επιχειρηματίες ιδιώτες.

‘Ακολούθησε μακρά συζήτηση για το 40-40-20 στον καταμερισμό φορτίων και τον κρατικό παραμερισμό στο θέμα αυτό για ελληνικά φορτία, για την μείωση των πληρωμάτων, για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ‘Ελληνικού πλοίου έναντι των πλοίων της ΕΟΚ που έχουν ολιγομερή πληρώματα και για την ύλοποίηση σωστής πληροφορήσεως για την Ναυτιλία.

Κατά την συζήτηση ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ κ. Σπύρος ‘Αλεξανδράτος ανακοίνωσε την μείωση της σύνθεσης αυτοματοποιημένων φορτηγών πλοίων (UMS) καθώς επίσης και των συμβατικών, όπως καθορίστηκε με απόφαση του ‘Υπουργού Ε.Ν., τονίζοντας ότι το μέτρο αυτό θα σταματήσει την φυγή από την ‘Ελληνική σημαία και θα υποκινήσει τους πλοιοκτήτες να επαναφέρουν τα πλοία τους στο έθνικό νηολόγιο.

Στην συνέχεια ο κ. Μελισσηνός παρουσίαζοντας την άρνηση του ‘Ελληνικού Νηογνώμονα στην Μεσογειακή Ναυτιλία κατ’ αρχήν

έκανε μία γενική εκτίμηση της κρίσεως που πλήττει τον ελληνικό έμπορικό στόλο και τόνισε την ανάγκη συνεργασίας όλων των φορέων με κλίμα άμοιβαίας εμπιστοσύνης και συνεργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό τοποθέτησε την θέση και την πολιτική του ‘Ελληνικού Νηογνώμονα και υπογράμμισε την αλματώδη ανάπτυξη του, τα τελευταία χρόνια. Τόνισε ότι ο Ε.Ν. παρουσιάζει ιδιαίτερες διευκολύνσεις για την Μεσογειακή Ναυτιλία στην όποια εξασφαλίζει τεχνική υποστήριξη. ‘Ανέφερε τις προσπάθειες για δημιουργία Κέντρου ‘Ερευνας Τεχνολογίας και Τεχνογνωσίας στον Πειραιά, που ενισχύεται από την άμεση χρηματοδότηση του ΥΕΝ με σκοπό να καταπολεμηθεί η ανεργία, να αναπτυχθεί η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και να στελεχωθούν οι ναυτιλιακές εταιρίες με νέα στελέχη εμπειρία και με επιστημονική κατάρτιση.

Κατά την συγκέντρωση μεγάλο ενδιαφέρον παρουσίασε η δυνατότητα των ‘Ελληνικών πλοίων να εφοδιάζονται με (TRADING AND STATUTORY CERTIFICATES) πιστοποιητικά από τον ‘Ελληνικό Νηογνώμονα με εύνοια όσον αφορά τους όρους, την εύκολη ταχεία εκπόνηση όλων των μελετών ευσταθείας και φόρτωσης καθώς επίσης την ανάγκη ύπαυλης των στον αναπτυξιακό νόμο 1262 και στα ΜΟΠ.

‘Η εισήγηση του κ. Βασ. Κούτση.

Στην εισήγησή του ο κ. Κούτσης υπογράμμισε:

Είναι πάντα ενδιαφέρον αλλά δύσκολο, όταν επιχειρούμε να προβλέψουμε το μέλλον και μάλιστα στον ναυτιλιακό τομέα, όπου πολλά πράγματα είναι ρευστά ή άς πούμε ότι επηρεάζονται εύκολα, από εξωναυτιλιακούς παράγοντες της διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας.

‘Αναγκαστικά και προς διευκόλυνση της σημερινής συζητήσεως θα προσπαθήσω να περιγράψω τις σκέψεις μου στηριζόμενος

— Είς την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΟΚ.

— Είς την συμφωνηθείσα εις τον ΟΗΕ/UNCTAD ρύθμιση για τις σημαίες ανοικτού νηολογίου.

— Είς την ‘Ελληνική Ναυτική ‘Εταιρία του νόμου 959 του 1979.

Βέβαια τα τρία αυτά σημεία δεν τα επέλεξα ως τα πλέον επίκαιρα, αλλά απλά νομίζω ότι αποτελούν κεντρικό σημείον του ενδιαφέροντος όλων μας και ακόμη όσων ενδιαφέρονται για την μελλοντική πορεία του ‘Ελληνικού νηολογίου.

Τό Ιστορικό της δημιουργίας Κοινής Ναυτιλιακής πολιτικής διά τις χώρες - μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σάς είναι γνωστό από άλλους ομιλητές. Σήμερα θα ήθελα να σταθώ εις όρισμένα σημεία τα όποια ανάγκασαν την επιλογή, ως μέσου αντιμετώπισης της κρίσεως, την Φιλελευθεροποίηση της αγοράς.

‘Η επίλυσης του προβλήματος των σημαίων ανοικτού νηολογίου επιβεβαιώνει την οικονομική σπουδαιότητα των θαλασσίων μεταφορών και υπογραμμίζει την απόφαση όλων των χωρών της Διεθνούς κοινότητας να διατηρήσουν την πολύπλευρη όφελεια που η ναυτιλία προσφέρει εις την ανάπτυξη και την ευημερία των λαών.

Τέλος, θέλω να αναφερθώ εις τον νόμο 959 του 1979, ο όποιος είναι μία προσφορά του ‘Ελληνικού κράτους προς την ναυτιλία. Θέλω να τονίσω την λέξη «προσφορά» διότι αυτό εις την πραγματικότητα σημαίνει να νομοθετη ή πολιτεία, αφήνοντας ελεύθερους τους επιχειρηματίες, να επιλέβουν αυτοί το πλαίσιο εις το όποιο θέλουν να υπαγάγουν την δραστηριότητά τους.

‘Αστυνομικά ή αναγκαστικά μέτρα δεν έχουν δώσει λύσεις και ιδιαίτερος όταν αναφερθούμε εις την ναυτιλιακή δραστηριότητα, ή αποτυχία τους είναι τραγικότερη διότι επέρχεται με μεγάλο έθνικό κόστος.

Τό μέλλον, δεν μπορεί να μάς δημιουργεί αισιοδοξία, παρά μόνον εάν όλοι προσπαθήσουμε

— να ενημερώσουμε σωστά τον ‘Ελληνικό λαό για την σπουδαιότητα της ναυτιλίας

— αποδεχθούμε ότι τό επιχειρηματικό κέρδος είναι απαραίτητο για την οικονομική ανάπτυξη της επιχειρήσεως, αλλά και του κράτους

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

— νά σταματήσει ή παραπληροφόρηση εις όλους τούς τομείς, ώστε νά αποκαταστή πνεύμα έμπιστοσύνης

— νά ενδιαφερθή τό κράτος γιά τήν ναυτιλία, αποφεύγοντας ενέργειες οί όποιες γκρεμίζουν κάθε στήριγμα πρός χάριν άκαθορίστων στόχων καί σκοπιμοτήτων.

— νά δραστηριοποιηθή κάθε φορέας εις τήν δημιουργία ενός φιλελευθέρου, σύγχρονου καί προαιρετικού νομικού πλαισίου τό όποιο θά μετρήσει τήν επιτυχία του από τήν έθελοντική ύπαγωγή σ' αυτό τών επιχειρηματιών καί όχι τήν αναγκαστική καταφυγή όλων λόγω καταργήσεως τών υπάρχόντων θεσμών.

Ή εισήγηση του κ. Δ. Μελισσηνού

Έξ άλλου ό κ. Μελισσηνός στην εισήγηση του ύπογράμμισε τά εξής:

Κυρίες καί Κύριοι,

Θέλω νά εύχαριστήσω τόν Πρόεδρο καί τά Μέλη του Δ.Σ. τής Ένώσεώς σας γιά τήν τιμή πού μου κάνουν, καλώντας μέ νά μιλήσω σήμερα στά γραφεία σας.

Ή κρίση πού μαστίζει από χρόνια τίς διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, εξακολουθεί μέ άμείωτη ένταση νά πλήττει τόν μεγάλο Έμπορικό μας Στόλο. Ή παραπέρα μείωση τών υπό Έλληνική σημαία πλοίων, ή συρρίκνωση του Ναυτιλιακού μας συναλλάγματος καί ή άνεργία στόν χώρο τών Ναυτικών, είναι ίσως τά περισσότερο έμφανή αποτελέσματα τής κρίσης αυτής.

Συζητήσεις καί διεργασίες γίνονται σέ όλα τά επίπεδα, γιατί είναι πλέον έμφανές ότι γιά τό ξεπέραςμα τών προβλημάτων δέν φτάνει μόνο, όσο καί άν είναι αναγκαίο, τό δαιμόνιο του "Έλληνα Έφοπλιστή".

Είμαστε ένα κράτος κατ' έξοχήν θαλασσινό πού όμως διέπεται από στεριά- νη νοοτροπία.

"Όλοι θά πρέπει νά γνωρίζουμε ότι τά ξύλινα τείχη του χρησμού δέν έσωσαν μόνο τήν Άθήνα του Θεμιστοκλή, έχουν σώσει τό Έθνος μας διά μέσου τών αιώνων πολλές φορές καί θά σώζουν τήν Έθνική μας Οικονομία κάθε μέρα γιά τό μέλλον πού διακρίνεται.

Ή ύφεση όμως έφερε στό φώς τίς αδυναμίες τής ναυτιλιακής μας ύποδομής καί έγινε όλοφάνερο τό πόσο άπρωτοίμαστοι είμαστε άκόμη καί σήμερα γιά νά στηρίξουμε ένα τόσο μεγάλο στόλο.

Πιστεύω ότι πλέον είναι άδύνατον νά γυρίσουμε στά χρόνια του πενήντα ή καί του έξήντα, μέ τήν μεγάλη αύξηση του στόλου, τά μεγάλα περιθώρια κέρδους καί τόν εύκολο τρόπο επίλυσης τών όποιων προβλημάτων μπορούσαν νά δημιουργηθούν.

Σήμερα τά δεδομένα έχουν αλλάξει.

Πολλές Σοσιαλιστικές Χώρες έχουν αναπτύξει μεγάλους στόλους καί μικρές χώρες του τρίτου κόσμου δημιουργούν επίσης δικούς τους.

Άκόμα καί σέ ένα χώρο όπως ή Μεσόγειος πού παραδοσιακά τό Έλληνικό καράβι δεσπόζει, σήμερα πολλές Μεσογειακές χώρες αναπτύσσουν μία άξιόλογη ανταγωνιστική δραστηριότητα έκτοπίζοντας έτσι σέ πολλές περιπτώσεις τά δικά μας πλοία.

Πολλοί είναι εκείνοι πού μιλούν γιά προστατευτισμό στίς θαλάσσιες μεταφορές καί δέν είναι λίγα τά κράτη πού ένισχύουν οικονομικά άμεσα ή έμμεσα τούς Έθνικούς τους στόλους.

Χώρες μέ μικρή ναυτιλιακή παράδοση αναδύονται καί μās συναγωνίζονται σέ στελεχειακό δυναμικό καί άλλες πολλές είναι εκείνες πού μέ τήν νομοθεσία τους προσελκύουν όλο καί μεγαλύτερο αριθμό πλοίων.

Αυτά τά λίγα είναι τά πιό ένδεικτικά από εκείνα πού ό καθένας μας θά μπορούσε νά σκεφθεί καί κατά συνέπεια νά

προβληματιστεί, μοιραία σχεδόν όλα τά δεδομένα έχουν αλλάξει καί πρώτα απ' όλα έχουμε αλλάξει έμείς οί ίδιοι.

Πιστεύω ότι ήρθε ό καιρός νά προσεγγίσουμε τά προβλήματα τής Ναυτιλίας μας μέ ένα νέο διαφοροποιημένο πνεύμα έποικοδομητικής συνεργασίας.

Ή Ναυτιλία μας είναι μία τεράστια κινητήρια δύναμη καί πρέπει νά τήν στηρίζουμε δυναμικά, προκειμένου νά έπωφεληθούμε τά μέγιστα.

Πρέπει κάποτε ή πολιτεία καί όλοι όσοι αγαπούν αυτόν τόν τόπο καί έχουν τήν δυνατότητα νά ένεργοποιηθούν συμβάλλοντας χωρίς προκαταλήψεις στό νά γίνει ό Πειραιάς ένα μεγάλο Ναυτιλιακό Κέντρο.

Θεωρώ ότι ή κρίση ασφαλώς δέν μās έκανε πιό πλούσιους, αλλά τό δίχως άλλος μās βοήθησε νά γίνουμε πιό πραγματιστές.

Είναι πλέον καιρός όλοι όσοι συνδεόμαστε μέ τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο μέ τήν Ναυτιλία, νά βοηθήσουμε στην δημιουργία ενός κλίματος άμοιβαίας έμπιστοσύνης καί συνεργασίας, μέ στόχο τήν συναίνεση γιά μία πολιτική στόν χώρο, ή όποία θά προκύπτει από τήν σέ βάθος μελέτη καί άνάλυση τών επιμέρους τομέων τής Ναυτιλίας μας καθώς καί τών δυνατοτήτων τής χώρας μας.

Ήδη τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος έκανε μία άξιόλογη πρόταση πρός όλους τούς ενδιαφερομένους φορείς καί κύρια στό Έπουργ. Έμπορικής Ναυτιλίας μέ τήν μελέτη τήν όποία παρουσίασε στόν έορτασμό τών 50 χρόνων από τής Ιδρύσεώς του, καί ή όποία άποτελεί μία συνολική πρόταση γιά μία Έθνική Ναυτιλιακή Πολιτική.

Έδώ θά ήθελα νά τονίσω καί νά εξάρω τήν συμβολή του κ. Κούτση στην έπεξεργασία τής πρότασης αυτής καί ή όποία ασφαλώς χρειάζεται μία παραπέρα έξειδίκευση σέ συνδυασμό μέ συγκεκριμένα μέτρα καί προτάσεις,



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

προκειμένου, να αρχίσει έστω και ή επιμέρους υλοποίησή της.

Ο Ε.Ν. ακολουθεί πιστά την πολιτική της συνεργασίας με τους διάφορους φορείς και είναι πάντα στην διάθεσή τους προκειμένου να βοηθήσει, με ανθρώπινο δυναμικό και οικονομικά μέσα κάθε προσπάθεια ή όποια αποβλέπει στην εξυπηρέτηση και προώθηση των ναυτιλιακών συμφερόντων της χώρας μας.

Ο Ε.Ν. ιδρύθηκε όπως πολλοί θα γνωρίζετε το 1919 από παραδοσιακούς έφοπλιστές και ασφαλιστές της εποχής εκείνης.

Η πορεία του όμως δεν ήταν παράλληλη με εκείνη της εμπορικής μας ναυτιλίας και βέβαια οι λόγοι είναι πολλοί.

Θα έλεγα ότι από τους πλέον σημαντικούς είναι ή μη κατανόηση του ρόλου του από την πολιτεία και ή έλλειψη σύνδεσής του με τους Έλληνικούς Έφοπλιστικούς κύκλους.

Σήμερα έχουμε ξεκινήσει ένα εποικοδομητικό διάλογο τόσο με την πολιτεία όσο και με τους Έλληνες Έφοπλιστές προκειμένου να κατανοήσουν την σπουδαιότητα της ύπαρξης αυτού του Τεχνικού Όργανισμού για την προάσπιση των συμφερόντων της ναυτιλίας μας και την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτικής Τεχνολογίας.

Η ναυτιλιακή υποδομή μιας χώρας είναι προϋπόθεση για την στήριξη και υποβοήθηση του στόλου της, έχει δε τονισθεί κατά κόρον από όλους τους φορείς ή ανάγκη βελτίωσης της ύπαρξουσας στην Ελλάδα.

Μέσα σ' αυτά τα πλαίσια βλέπουμε ένταγμένο τον Έλληνικό Νηογνώμονα, ο οποίος κύριο καταστατικό του σκοπό έχει την τεχνική υποστήριξη των πλοίων.

Τά τελευταία χρόνια ή πορεία του Όργανισμού μας έχει δικαιώσει τις προσπάθειές μας για διάλογο τόσο με την πολιτεία όσο και με τους Έλληνες έφοπλιστές.

Ηδη από το 1978 ή Ελληνική Κυβέρνηση παρέχωρησε ένα προνόμιο έναντι των άλλων Νηογνώμωνων δίνοντας του την δυνατότητα να εκδίδει Πρωτόκολλα Γενικής Επιθεώρησης για τά κότε-

ρα κάτω των 25 ατόμων.

Σήμερα ο Ε.Ν. παρακολουθεί 2.300 κότερα και σχεδόν όλες τις κατασκευές του τύπου αυτού καθώς και των πλαστικών σκαφών στην Ελλάδα και την Κύπρο.

Συμβάλαμε αποφασιστικά στο να ανταχθούν στον Ν. 1262 περί αναπτυξιακών κινήτρων όλες οι κατασκευές των τουριστικών επιβατηγών πλοίων και βοηθήσαμε τό Υπουργείο Έθνικής Οικονομίας στην σύνταξη των προδιαγραφών τους.

Επίσης έχουμε έρθει σε επαφή με τό Υπουργείο Γεωργίας προκειμένου να βοηθήσουμε στην σύνταξη προτύπων μελετών για Άλιευτικά σκάφη κατάλληλα για την Άτλαντική, Μεσογειακή και παράκτιο Άλιεία.

Σημαντική δέ είναι ή προσφορά μας στην σύνταξη των προδιαγραφών που απαιτεί ο Ν. 1262 για την επιχορήγηση Άλιευτικών σκαφών.

Θα έλεγε κανείς πως στον τομέα των μικρών σκαφών και των άλιευτικών σκαφών έχουμε κάνει ένα σημαντικό βήμα.

Τό βάρος όμως των προσπαθειών μας τό ρίξαμε όπως άλλωστε είναι φυσικό, στα μεγάλα πλοία, τις βιομηχανικές κατασκευές και τά διάφορα πλωτά ναυπηγήματα.

Τόν Άπρίλιο του 81 συνάψαμε συμφωνία συνεργασίας με τό LLOYDS REGISTER OF SHIPPING για χρήση των κανονισμών του, διττή κατάταξη και ανταλλαγή τεχνολογίας.

Επιμέρους συμφωνίες συνεργασίας και αντιπροσώπευσης έχουμε συνάψει με τόν Ρουμάνικο Νηογνώμονα, τόν Γιουγκοσλάβικο, τόν Τσεχοσλοβάκικο και τόν Νηογνώμονα της Ταϊβάν.

Τελευταία δέ υπογράψαμε με τόν Ρώσικο Νηογνώμονα σημαντική συμφωνία συνεργασίας, ανταλλαγής τεχνολογίας και εξυπηρέτησης κατά πρό- τίμηση στα λιμάνια της Ελλάδας και της Κύπρου των Σοβιετικών πλοίων.

Συνεργασία επίσης ζητήσαμε και επιτύχαμε με πολλά έρευνητικά κέντρα του έξωτερικού καθώς και με τά έδω ύ- πάρχοντα, έτσι συνεργαζόμαστε στενά με τό Έθνικό Μετσοβ. Πολυτεχνείο, τό

ΙΩΚΑΕ (του οποίου παρακολουθήσαμε και την κατασκευή του έρευνητικού του σκάφους), καθώς και με άλλους φορείς.

Στόχος των ενεργειών μας ήταν και είναι ή μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας στον τόπο μας προκειμένου να εξυπηρετήσουμε καλλίτερα τά πλοία που έχουν δική μας κλάση.

Επίσης θά σας είναι γνωστές οι προσπάθειες που καταβάλαμε για την δημιουργία ενός Κέντρου Ναυτικής Έρευνας και Τεχνολογίας στον Πειραιά του οποίου ή ίδρυση είναι πλέον ζήτημα χρόνου μετά την εξαγγελία του από την Υφυπουργό κ. Βάσω Παπανδρέου.

Η πορεία μας τά τελευταία χρόνια είναι καθ' όλα άνοδική.

Χάρη στην εργατικότητα, την πείρα και την επιστημονική γνώση των επιθεωρητών μας, που σε μία τριετία πενταπλασιάστηκαν ο Ε.Ν. δημιούργησε την άπαραίτητη ύποδομή και πλήρες μηχανογραφημένο σύστημα για την παρακολούθηση και εξυπηρέτηση των πλοίων των ένταγμενων στην κλάση του σ' όλο τόν κόσμο.

Τό 1983 όταν ανέλαβα Τεχνικός Διευθυντής στον Ε.Ν. τό σύνολο των κόρων των καταταγμένων πλοίων δεν ξεπερνούσε τις 225.00

Σήμερα ο Ε.Ν. έχει στην κλάση του 436 πλοία με σύνολο 785.000 κόρους.

Είναι βέβαια πάρα πολύ μικρά τά νούμερα αν κανείς τά συγκρίνει με τό σύνολο των κοχ των έλληνόκτητων πλοίων.

Τό γεγονός όμως ότι δίχως άλλο διαθέτουμε όρισμένα πλεονεκτήματα έναντι όλων των άλλων Νηογνώμωνων μας κάνει να ελπίζουμε και να προσδοκούμε άνοδική πορεία.

Τά πλεονεκτήματα αυτά είναι άφ' ενός ότι τό κέντρο αποφάσεων του Ε.Ν. βρίσκεται στον Πειραιά, τά δικά μας στελέχη μιλάνε την ίδια γλώσσα και έχουν την ίδια νοοτροπία καθώς και κοινές έμπειρίες με τά στελέχη όλων των έλληνόκτητων εταιριών και άφ' έτέρου πιστεύουμε ότι με τό γρήγορο, σωστό και συγκριτικά πολύ χαμηλό κόστος των προσφερομένων υπηρεσιών μας, είμαστε ίκανοί να προσελκύσουμε στην κλάση μας όλοένα αυξανόμενο αριθμό

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

πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων.

"Ήδη τό 75% των επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων κλειστού τύπου του έλληνικού χώρου έχουν κλάση Ε.Ν.

Καί οι μεγαλύτερες εταιρίες του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα όπως ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ, ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ, ΑΝΕΚ και ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ, έχουν εντάξει τό σύνολο των σκαφών τους στον οργανισμό μας.

"Εξάλλου δέν είναι τυχαία ή ένταξη γιά τήν αγορά ή μετασκευή επιβατηγών άκτοπλοϊκών σκαφών στον Ν. 1262 και ή ύποχρέωση παρακολούθησης όσων έντάσσονται σ' αυτόν από τον Ε.Ν.

Τά τελευταία χρόνια έπιμελώς φροντίσαμε νά επεκτείνουμε τό δίκτυο των αντιπροσώπων μας στά σπουδαιότερα λιμάνια του κόσμου.

"Ετσι σήμερα έχουμε τήν δυνατότητα νά έξυπηρετήσουμε τά Έλληνόκτητα πλοία σέ 186 λιμάνια.

Στήν Μεσόγειο θά έλεγε κανείς ότι δέν ύπάρχει λιμάνι πού ο Ε.Ν. νά μήν έχει Άντιπρόσωπο ή πού νά μήν μπορεί νά στείλει από διπλανή πόλη έπιθεωρητή του.

Μεγάλο βάρος δώσαμε έπίσης στό θέμα τής άναγνώρισής μας από τίς Ξένες Κυβερνήσεις. "Ετσι σήμερα ο Ε.Ν. έχει τήν δυνατότητα νά εκδίδει όλα τά Κυβερνητικά πιστοποιητικά γιά τήν:

Έλλάδα, Κύπρο, Λίβανο, Βενεζουέλα, Όνδούρα, Παναμά, Ν. Άφρική, Ένωμένα Άραβικά Έμιράτα, Κεϋλάνη, Άγ. Δομίνικο και Παρθένους Νήσους, και έπιμέρους έξουσιοδοτήσεις έχουμε πάρει από Καναδά, Ίρλανδία, Κουβέιτ

και Λιβύη.

Οι προσπάθειές μας στρέφονται αυτή τήν στιγμή στήν άναγνώρισή μας και από άλλες χώρες κύρια του Μεσογειακού χώρου, τής Β. Ευρώπης και τής Νοτιοανατολικής Άσίας.

Χάρη στις έξουσιοδοτήσεις πού έχουμε λάβει από τίς διάφορες Κυβερνήσεις, μπορούμε μέ ταχύτητα και μέ χαμηλά δικαιώματα νά εκδίδουμε όλων των τύπων τά Κυβερνητικά Πιστοποιητικά. Άσφαλώς οι περισσότεροι από έσάς θά γνωρίζετε τήν ταχύτητα και τό κόστος έξυπηρέτησης πού προσφέρουμε, γιά τίς μελέτες σιτηρών και ευστάθειας καθώς και καταμετρήσεις. Δέν θά είναι δε λίγοι εκείνοι πού έχουν προτρέξει στις ύπηρεσίες μας όσον άφορά έπιμέρους καταστάσεις φορτώσεως μεταβιβαζόμενες πολλές φορές μέ τέλεξ στις διάφορες λιμενικές άρχές ανά τον κόσμο προκειμένου νά λύσουν τό πρόβλημα του απόπλου του πλοίου τους πού σέ άλλη περίπτωση δέν θά ήταν έφικτό.

"Εμείς όπως και έσείς, έχουμε μάθει νά δουλεύουμε σκληρά και παίρνουμε άποφάσεις γρήγορα και σωστά προκειμένου νά λύσουμε τά προβλήματα μέσα στά πλαίσια των κανονισμών και των έμπειριών μας.

Πέραν όμως από τίς άνακατατάξεις ύπαρχόντων πλοίων στήν κλάση του Ε.Ν. έχουμε στρέψει τήν προσοχή μας στις νέες κατασκευές καθώς και στις βιομηχανικές κατασκευές. "Ενας σημαντικός άριθμός από πλοία πού κτίζονται στήν Έλλάδα αυτή τήν στιγμή

παρακολουθούνται άπο τον Ε.Ν. καθώς και πολλές βιομηχανικές κατασκευές και διάφορα βιομηχανικά προϊόντα.

"Ο Ε.Ν. τά τελευταία χρόνια έχει προσπαθήσει νά βοηθήσει άνάλογα μέ τίς δυνατότητές του τά αύριανά στελέχη τής ναυτιλίας μας.

"Ετσι κάθε χρόνο ένισχύει οικονομικά τούς καλλίτερους σπουδαστές των σχολών του έμπορικού Ναυτικού, εκπαιδεύει στά γραφεία του φοιτητές άνωτέρων και άνωτάτων σχολών και από πέρυσι ξεκίνησε ένα πρόγραμμα τεχνικής εκπαίδευσης γιά νέους άνέργους ναυπηγούς χρηματοδοτούμενο από τά κέρδη του προκειμένου νά κτυπηθεί ή άνεργία πού μαστίζει τούς νέους μας και παράλληλα νά άποδοθούν στήν ναυγοεπισκευαστική βιομηχανία και τίς ναυτιλιακές εταιρίες στελέχη έμπειρα και μέ έπιστημονική κατάρτιση.

"Η σημερινή πρώτη μας έπαφή πιστεύω ότι θά είναι άπαρχή μίας γόνιμης συνεργασίας μέ τήν Ένωσή σας σέ θέματα άμοιβαίου όφέλους και ένδιαφέροντος.

Μαζί θά μπορούσαμε νά προωθήσουμε προβληματισμούς τής Ένωσής μας σέ θέματα τεχνικής ύποστήριξης, συντήρησης πλοίων και βελτιστοποίησης κατασκευών καθώς και τήν σύνδεση του Έλληνικού Μεσογειακού πλοίου μέ τήν έγχώρια ναυγοεπισκευαστική βιομηχανία και του Τραπεζικού συστήματος πρós όφελος όλων των μελών σας και τής Έθνικής μας Οικονομίας.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών πρós κάλυψιν κινδύνων πολέμου
έπί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

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

the international name for cargo access equipment is



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

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

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

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

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

MacGregor-Navire (F) S.A.

Greek Office

4-6 Efplias Street - 185 37 Piraeus

Tel: 4521469, 4510822 - Tlx: 213945 MGN GR

Τά 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα

Ο πόλεμος 'Ιράν - 'Ιράκ και η πτώση της τιμής του πετρελαίου. Η πετρελαϊκή παραγωγή των 'Εμιράτων. Μείωση εξαγωγών - εισαγωγών. Η χρησιμοποίηση των 'Εμιράτων στο διαμετακομιστικό εμπόριο. 'Επισκόπηση των κυριωτέρων λιμένων των ΗΑΕ.

Η πτώση της τιμής του πετρελαίου και ο πόλεμος 'Ιράν - 'Ιράκ αποτελούν τους δύο μεγάλους αστάθμητους παράγοντες του οικονομικού μέλλοντος των 'Ηνωμένων 'Αραβικών 'Εμιράτων. Και τα δύο αυτά στοιχεία έχουν άμεσες επιπτώσεις τόσο στην κίνηση των λιμένων όσο και στις θαλάσσιες μεταφορές.

Τό πετρελαϊκό εισόδημα φαίνεται πως πέφτει τώρα κάθετα, ύστερα από τη βαθμιαία μείωση των τελευταίων καιρών. Όπως αναφέρει το Abu Dhabi, πού παράγει περισσότερο από το 60% της συνολικής παραγωγής αργού πετρελαίου των ΗΑΕ, οι εξαγωγές πετρελαίου πού έφθαναν τα 46,6 δισεκ. Dhirams τό 1982, έπεσαν στά 36,1 δισεκατ. τό 1983 και στά 34,7 δισεκατ. τό 1984. Τό συνολικό πετρελαϊκό εισόδημα των 'Εμιράτων υπολογίζεται για τό 1984 σέ 11,7 δισεκατ. δολάρια. Η επίδραση της πτώσεως αυτής οξύνεται από την κάμψη της τιμής του δολαρίου, μέ τό όποιο είναι στενά συνδεδεμένο τό έθνικό νόμισμα των 'Εμιράτων. Οι συνέπειες της μειώσεως των εισοδημάτων είχαν άρχίσει νά φαίνονται από τό 1984, αλλά τώρα έγιναν ιδιαίτερα καταφανείς και μπορεί κανείς νά τις παρακολουθήσει από τόν περιορισμό των έπιχορηγήσεων και των οικονομικών βοηθημάτων ύγείας μέχρι και τήν άκύρωση των μεγάλων κατασκευαστικών προγραμμάτων.

Όπως είναι φυσικό, οι πρόσφατες εξελίξεις δημιούργησαν προβλήματα στην Όμοσπονδία. Τό Abu Dhabi όπως είπαμε παράγει άνω του 60% του άργου πετρελαίου των ΗΑΕ, τό Dubai περίπου τό 30%, τό Sharjah τό 5% και τό Ras Al Khaima τό 19. Δεδομένου ότι τό πετρελαϊκό εισόδημα αποτελεί τήν κύρια πηγή του όμοσπονδιακού προϋπολογισμού (ό όποιος από τά 17,2 δισεκ.

Dh. του 1984 έπεσε στά 16,6 δισεκ. Dh. τό 1985) πού μέ τή σειρά του ένισχύει τά έσοδα των μη πετρελαιπαραγωγών έμιράτων, οι πιέσεις προς τόν προϋπολογισμό είναι έπόμενο νά αύξηθούν και ή χρηματοδότηση νά γίνεται συνεχώς δυσκολώτερη.

Παράλληλη έμφανίζεται και ή μείωση των εισαγωγών, οι όποιες ένώ τό 1981 είχαν ανέλθει σέ 35,4 δισεκ. Ddh τό 1984 δέν ξεπέρασαν τά 28,2 δισ. Οι λόγοι είναι οι ακόλουθοι:

α) Τά έγχώρια προϊόντα και ιδίως τά παράγωγα του πετρελαίου και τό τσιμέντο άναπλήρωσαν μέρος των εισαγομένων, β) εισήχθησαν λιγότερα μηχανήματα και όχήματα για τή βιομηχανία κατασκευών και γ) έφαρμόσθηκε ή πολιτική του περιορισμού των ξένων εργατών, πού ξεπερνούσαν στό τριπλάσιο σχεδόν τούς ντόπιους, μέ αποτέλεσμα τόν περιορισμό της ζήτησεως.

Τό χαμηλό επίπεδο των εισαγωγικών άγορών είναι ένας από τούς κύριους λόγους του σημερινού πολέμου τιμών πού άσκείται μεταξύ των τακτικών γραμμών Εύρώπης — Κόλπου, άναμένεται δέ ότι μία ή και περισσότερες γραμμές θά έγκαταλείψουν τό πεδίο. Από τήν άλλη πλευρά, ή κατιούσα πού πήραν τά κατασκευαστικά προγράμματα έντός της χώρας, όδήγησε στην αύξηση των μη πετρελαϊκών εξαγωγών. Χαρακτηριστική έν προκειμένω είναι ή κατασκευή μεγάλων βιομηχανικών εργοστασίων, όπως τά χυτήρια άλουμινίου στό Ντουμπάι. Οι έκτός πετρελαίου εξαγωγές διπλασιάσθηκαν μεταξύ 1980 - 1984. Κυριώτεροι πελάτες είναι ή 'Ιαπωνία μέ ποσοστό 31% τό 1983, ακολουθούμενη από τή Σαουδική 'Αραβία μέ 21% και τις Η.Π.Α. μέ 16,6%. Η 'Ιαπωνία εξάλλου είναι άκόμα ο κύριος εισαγωγέας του πετρελαίου των 'Εμιράτων, δεδομένου

ότι τό 1983 άγόρασε τό 37% της έτήσιας παραγωγής. Ακολουθεί ή Γαλλία μέ 10,1%, οι ΗΠΑ μέ 7,1%, ή Όλλανδία μέ 6,7%, ή 'Ιταλία μέ 3% και ή 'Ελβετία μέ 3%.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες έλπίζουν τώρα και άποβλέπουν στην αύξηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι παλιές έμπορικές πόλεις των 'Εμιράτων αύξησαν πράγματι τις έπανεξαγωγές τους από τά 3,8 δισεκ. Dh. του 1980 σέ 4,8 δισεκ. τό 1984, παρά τις άρνητικές επιπτώσεις του πολέμου. Έξ αυτών τό 20% πήγε στην Σαουδική 'Αραβία, τό 14,3% στό 'Ιράν, τό 8% στό Κατάρ, τό 5,8% στην 'Ινδία και τό 4,5% στό Πακιστάν. Έτσι, παρά τόν πόλεμο, τά ΗΑΕ λόγω της εύνοϊκής γεωγραφικής θέσεως τους και της σχετικής σταθερότητας κέρδισαν σημαντικό ποσοστό μεταφορτωτικών έργασιών. Η US Lines άρχισαν από τόν Σεπτέμβριο νά χρησιμοποιούν ως σημείο άναφοράς στην γραμμή τους του γύρου του κόσμου τό Knor - Fakkan, ή δέ American President Lines (APL) τό Fujairah, ένώ ή Marsk και άλλες εταιρίες χρησιμοποιούν για παρόμοιους σκοπούς τό Dubai πού είναι ο κυριώτερος λιμήν κοντινέρ της περιοχής. Έτσι και οι τρείς αυτοί λιμένες είδαν νά αυξάνονται σημαντικά τά φορτία τους, τόσο πού ή υπεραπασχόληση των λιμενικών υπηρεσιών (έπτά θαλάσσιοι λιμένες μέ 160 άγκυροβόλια σέ μία χώρα 1,2 έκκατ. κατοίκων) δημιούργησε αρκετά προβλήματα.

Μία γενικότερη επισκόπηση των κύριων λιμένων των ΗΑΕ δίνει τήν ακόλουθη εικόνα: Τό βορειότερο λιμάνι της περιοχής, τό Ras - Al Khaima, πού απέχει 55 χμ. από τά στενά του 'Ορμούζ γνώρισε πέροι μία κάθετη πτώση της κινήσεως του, ή όποία από τά 3.732.000 τόννων του 1984 έπεσε στά 2.607.000 τό

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

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

1985. Οι εξαγωγές του (πετρώματα, τσιμέντο) μειώθηκαν κατά 25% και, οι εισαγωγές του (χύμα φορτία, πετρέλαια) μειώθηκαν κατά 47%. Η διαχείρισή του ασκείται σήμερα από ένα μικτό οργανισμό που αποτελείται από την εγχώρια κρατική υπηρεσία και την εταιρία Gray Mackenzie International.

Για τους ίδιους περίπου λόγους μειώθηκε και η κίνηση του λιμένος Zayed του Abu Dhabi, το οποίο διαθέτει ήδη 21 άγκυροβόλια με συνολικό μήκος προβλητών 4.300 μέτρων από τα οποία δύο άγκυροβόλια ειδικά για κοντέινερς, των οποίων και μόνον η κίνηση παρουσίασε μικρή αύξηση.

Αντίθετα το λιμάνι της Fujairah, στην ανατολική ακτή των Εμιράτων, το οποίο συμπλήρωσε ήδη τρία χρόνια λειτουργίας, είδε να αυξάνεται σημαντικά η κίνησή του σε έμπορευματοκιβώτια, τα οποία ξεπέρασαν τις 83.000 (133.385 TEU) το 1985 με κύριους πελάτες την Ηνωμένη Αραβική Ναυτιλιακή Εταιρία (UASC) την Ηνωμένη Αραβική Ναυτιλιακή Εταιρία (UASC) το συγκρότημα Oasis και κυρίως την APL, που όπως ση-

μειώσαμε, χρησιμοποιεί το Fujairah σαν κύριο λιμένα μεταφορτώσεως, με περαιτέρω προορισμό τη Τζέντα, τα λιμάνια του Κόλπου και της Ινδικής χερσονήσου.

Τό επίσης επί της ανατολικής ακτής του Εμιράτου Sharjah λιμάνι του Khor Fakkan βγήκε από μία τετράχρονη περίπου άργια χάρη στη χρησιμοποίησή του από την US Lines. Το λιμάνι αυτό είναι φυσικό και έχει βαθειά νερά, διαθέτει ήδη προβλητές μήκους 430 μέτρων. Σημειωτέον ότι το Sharjah θα καταστεί από φέτος ο λιμάνι νηολογήσεως δύο υπερμοντέρνων πλοίων - κοντέινερ της εταιρίας Norasia του Χόγκ Κόγκ.

Εξάλλου τη θέση του, σαν κυριώτερου λιμένα των Εμιράτων, έρχεται να επιβεβαιώσει το Port Rashid (κύριο λιμάνι του Dubai) του οποίου η κίνηση σε κοντέινερς έφθασε τα 371.496 TEU με περιεχόμενο 1,59 εκατ. τόννων, ή δέ συνολική του κίνηση έφθασε τα 3,19 εκατ. τόννους. Διαθέτει 30 άγκυροβόλια συνολικού μήκους 7.100 μέτρων, από τα οποία πέντε άγκυροβόλια συνολικού μήκους 1.350 μέτρων για κοντέινερς. Α-

πασχολεί τεχνικό και εργατικό προσωπικό που υπερβαίνει τα 1.200 άτομα. Η διαίτερη σημασία θεωρείται η δεξαμενή — έπισκευαστική κέντρο του Dubai που βρίσκεται πλάι στο Port Rashid. Κατασκευάστηκε μεταξύ 1974-1979 αντί 2,59 δισεκ. Dh. και λειτουργεί από το 1982. Διαθέτει τρεις δεξαμενές για ULCC, των 370,415 και 525 μέτρων μήκους, προβλητές 2.900 μέτρων για πλοία βυθίσματος μέχρι 11,5 μ. και πλούσιο εξοπλισμό σε γερανούς, γερανογέφυρες και πλωτά μέσα. Το 1985 έπισκεύασε και συντήρησε 117 πλοία 10,2 εκατ. τον. d.w. Σημειωτέον ότι μικρό μόνο ποσοστό, όχι ανώτερο του 10%, όφειλεται σε ατυχήματα λόγω του πολέμου. Η κίνησή του αποδίδεται κυρίως στην επαναφορά στην ενέργεια μεγάλων παροπλισμένων δεξαμενοπλοίων. Τέλος ένας συνεχώς μεγαλύτερος αριθμός εταιριών άρχισε να χρησιμοποιεί την έλευθέρη ζώνη του Dubai που έγκαιρα στήθηκε από το Φεβρουάριο του 1985 στο Jebel Ali.

Ε.Σ.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

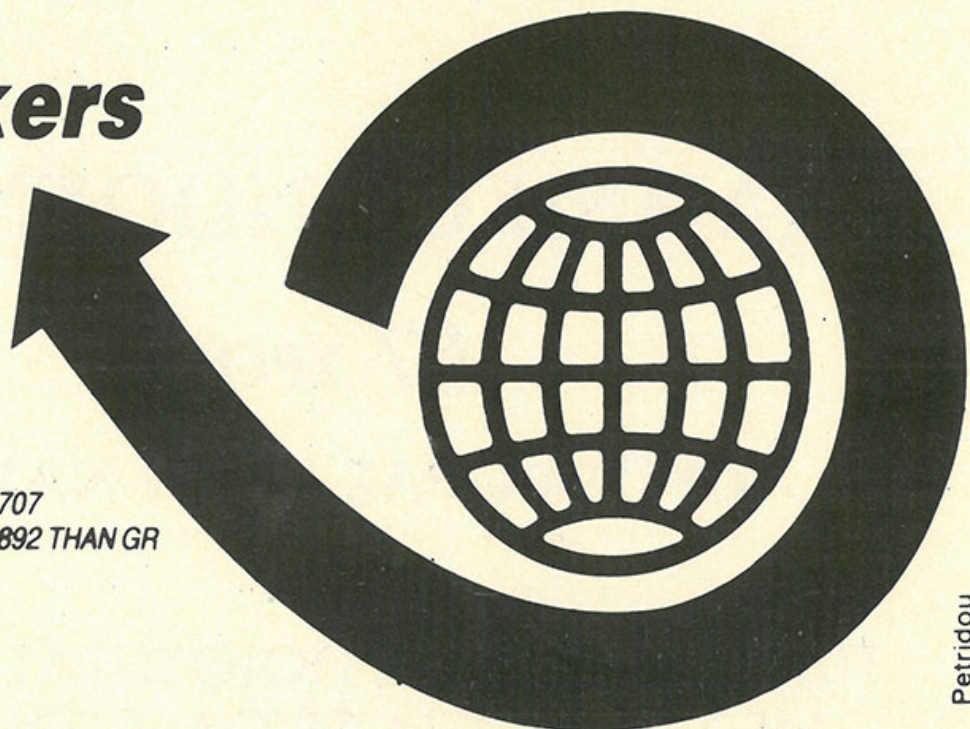
Tel. 413 4227 453 1144
Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.
P.O.Box 80167
GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

67 ΧΡΟΝΙΑ

ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΠΑΡΕΧΕΙ ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΜΕ 154 ΓΡΑΦΕΙΑ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ**

**ΚΕΝΤΡ. ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177632 - 4124286 ΤΕΛΕΧ: 241149 HRS GR**

Ἡ σύνθεση τῶν πλοίων 500-3.000 τόν. γκρός

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τήν πλήρη ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆ μέ τήν ὁποία καθορίζεται ἡ σύνθεση τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων χωρητικότητας 500 - 3.000 τόν. γκρός.

Ἐχοντας ὑπόψη:

1. Τό ἄρθρο 87 παραγρ. 2 τοῦ ΝΔ 187/73 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».
2. Τίς εἰδικές συνθήκες ἐργασίας τῶν ἐφο-

διασμένων μέ αὐτοματοποιημένες συσκευές καί μηχανήματα πλοίων μέ δυνατότητα λειτουργίας τοῦ μηχανοστασίου τῶν πλήρως ἀνεπάνδρωτου.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Τόν καθορισμό τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀπό 500,01 μέχρι

3.000 κόνων τῶν ἐφοδιασμένων μέ αὐτοματοποιημένες συσκευές καί μηχανήματα καί χαρακτηρισμένα ἀπό τοὺς παρακολουθῶντες αὐτά ἀναγνωρισμένους Μηγνώμονες δ-τι ἔχουν δυνατότητα λειτουργίας τοῦ μηχανοστασίου τοὺς πλήρως ἀνεπάνδρωτου ἐπὶ 24ώρου βάσεως καί ἐφόσον φέρουν τὰ ἀντίστοιχα σύμβολα αὐτοματισμοῦ (UMS-ACCU κλπ.) σύμφωνα μέ τόν κατωτέρω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	500,01-1000	1000,01-1599,9	1600-2000	2000,01-3000
Πλοίαρχος	—	1	1	1
Ὑποπλοίαρχος	1	Δεύτερος ἈΕ/κός	Δεύτερος ἈΕ/κός	1
Ἀνθυποπλοίαρχος	1	Καταστρώματος	Καταστρώματος	1
Δοκ. Πλοίαρχος	—	—	1	—
Ναύκληρος	1	1	1	1
Ναῦτες	2	3	3	3
Ραδιοτηλεγραφετής	—	—	1	1
Μηχανικός Α'	—	1	1	1
Μηχανικός Β'	1	1	1	—
Μηχανικός Γ'	1	1	—	1
Δοκ. Μηχανικός	—	—	—	1
Μηχανοδηγός Α'	1	1	1	1
Μάγειρος	—	—	1	1
Βοηθ. Μαγείρου	1	1	—	—
Θαλαμηπόλος	—	—	1	1
Βοηθ. Θαλαμηπόλου	—	1	—	—
Σύνολο	8	10	12	13

2. Στήν σύνθεση τῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητας ἀπό 1000,01 μέχρι 1599,9 κόνων πού ἐκτελοῦν πλόες ἐκτός Μεσογείου προ-στίθεται ἕνας (1) Ἀνθυποπλοίαρχος.

3. Ἡ πρόσληψη τοῦ Δοκίμου Πλοίαρχου σέ πλοία ὀλικῆς χωρητικότητας ἀπό 1.500 μέχρι 2.000 κόνων, δέν εἶναι ὑποχρεωτική ἐφόσον ἀποδεδειγμένα δέν προσφέρονται γιά ναυτολόγηση.

4. Ὁ προβλεπόμενος Δόκιμος Πλοίαρχος στήν σύνθεση τῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητας ἀπό 1.500 μέχρι 2.000 κόνων πού ἐκτελοῦν πλόες ἐκτός Μεσογείου, ἀντικαθίσταται ὑποχρεωτικά μέ Ἀνθυποπλοίαρχο.

5. Ἡ πρόσληψη τοῦ Βοηθοῦ Θαλαμηπόλου σέ πλοία ὀλικῆς χωρητικότητας ἀπό 1000,01 μέχρι 1599,9 κόνων, δέν εἶναι ὑποχρεωτική ὅταν τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἀνάλογο σύγχρονο ἐξοπλισμό στό μαγε-ρεῖο (ἤλεκτρικο πλυντήριο σκευῶν κλπ.).

6. Οἱ προβλεπόμενοι α) Μάγειρος καί β)

Θαλαμηπόλος, στήν σύνθεση τῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητας ἀπό 1.500 μέχρι 3.000 κόνων, ὅταν ἀποδεδειγμένα δέν προσφέ-ρονται γιά ναυτολόγηση, ἀντικαθίστανται μέ α) Βοηθό Μαγείρου καί β) Βοηθό Θαλαμηπό-λου ἀντίστοιχα.

7. Στίς ἀνωτέρω καθοριζόμενες ὀργανικές συνθέσεις προστίθεται εἰδικά γιά τοὺς θερι-νοὺς μῆνες ΙΟΥΛΙΟ - ΑΥΓΟΥΣΤΟ - ΣΕΠΤΕΜ-ΒΡΙΟ μιά θέση Δοκίμου Ἀξιωματικοῦ πού θά καταλαμβάνεται ἀπό μαθητῆς τῶν Ἀνωτέ-ρων Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτι-κοῦ (ΑΔΣΕΝ) κλπ. πρὸς κάλυψη τῶν πρακτι-κῶν ἐκπαιδευτικῶν ἀναγκῶν τους.

8. Σέ περίπτωση πού τό πλοῖο παύσει νά εἶναι χαρακτηρισμένο σάν αὐτόματο ἡ σύν-θεσή του θά καθορίζεται μέ βάση τίς διατά-ξεις πού ἐφαρμόζονται γιά τὰ συμβατικά (μὴ αὐτοματοποιημένα) πλοία.

Οἱ λιμενικές ἢ Προξενικές Ἀρχές κατὰ τήν καταχώρηση τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως

στά ναυτολόγια τῶν πλοίων ἢ κατὰ τόν ἐλεγ-χο τῶν ἐγγράφων τους, ἐλέγχουν ἂν τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ τό οἰκείο πιστο-ποιητικό ἀπό τό ὁποῖο νά προκύπτει ὅτι οἱ αὐτοματισμοὶ ὑπάρχουν καί λειτουργοῦν κα-λῶς.

9. Οἱ καθοριζόμενες μέ τήν παρούσα συν-θέσεις δέν μποροῦν νά συμπεριλαμβάνονται στίς ἐκδιδόμενες ἐγκριτικές πράξεις νηολο-γίσεως τῶν πλοίων, στίς τροποποιήσεις αὐ-τῶν καθώς καί στίς τροποποιήσεις τῶν ἐγ-κριτικῶν πράξεων πού ἔχουν ἤδη ἐκδοθεῖ.

10. Ἡ ἐφαρμογή τῆς παρούσας ἀποφάσε-ως ἀρχίζει ἀπό τήν δημοσίευσή της στήν Ἐ-φημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ Ὑπουργός
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

Σημ. Συντ.: Ἡ ἀπόφαση δέν εἶχε δημοσιευθεῖ στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως μέχρι τίς 28 Ἀπρι-λίου.

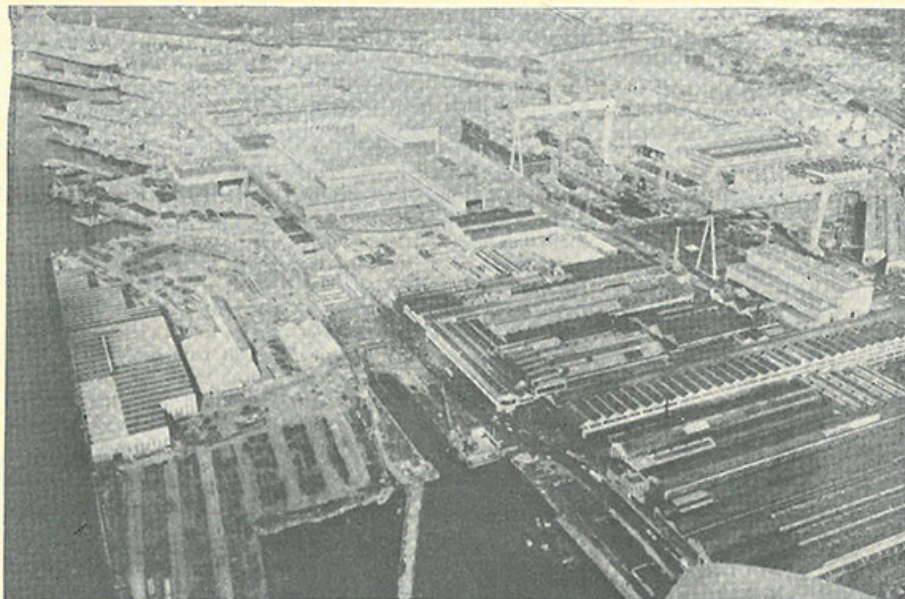
COULOUTHROS LTD.

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

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΡΛΑΝΤ & ΓΟΥΛΦ: 1.726 ΠΛΟΙΑ ΣΕ 125 ΧΡΟΝΙΑ*Πανοραμική άποψη των ναυπηγείων «Χάρλαντ & Γούλφ» στο Μπέλφαστ*

Στά 125 χρόνια της Ιστορίας του, τό ναυπηγείο της Χάρλαντ & Γούλφ έχει ναυπηγήσει περισσότερα από 1.700 πλοία. Τό πρώτο πλοίο που κατελκύστηκε από τίς έσχάρες του ήταν τό «Venetian», ένώ τό ύπ' αριθμό 1726, τώρα υπό κατασκευή, είναι ένα σκάφος ύψηλης τεχνολογίας SWOPS (σύστημα έξόρρυξης Πετρελαίου μονού πυργίσκου) γιά λογαριασμό της Μπρίτις Πετρόλεουμ.

“να από τά πρώτα μεγάλα πλοία που ναυπηγήθηκαν στό Μπέλφαστ ήταν τό «Oceanic» τό 1871, τό όποιο άκολούθησε άμέσως ένα δεύτερο σκάφος μέ τό ίδιο όνομα, 17.000 τόννων γιά λογαριασμό της «OCEANIC STEAM NAVIGATION COMPANY» τήν δεκαετία του 1890. Παράλληλα σχεδόν τά ναυπηγεία κατασκεύασαν τά άδελφά «Teutonic» καί «Majestic», τά όποια ήταν τά μακρύτερα πλοία της έποχής τους.

“Ενα ένδιαφέρον σημείο στά συμβόλαια έκείνης της έποχής ήταν ό όρος ό-τι τό κόστος της ναυπήγησης ύπολογίζονταν σάν τό άθροισμα των έξόδων του ναυπηγείου σύν κέρδος 4%. Αυτό έδινε μία ιδιαίτερη χροιά έμπιστοσύνης στή συνεργασία μεταξύ πλοιοκτητών καί ναυπηγείου.

Τό πρώτο πλοίο που έξοπλίστηκε μέ μηχανές από τήν Χάρλαντ & Γούλφ ήταν τό No. 143, τό φορτηγό «Winnebago» 1.390 τόν. γκρός, τό όποιο ναυπηγήθηκε

τό 1881. Τό πρώτο δεξαμενόπλοιο ναυπηγήθηκε τό 1907 καί τό 1908 ναυπηγήθηκε τό έπιβατηγό «Rotterdam» 23.980 τόν. γκρός γιά τήν «Holland America Lines».

“Ο Μεσοπόλεμος ύπήρξε ή έποχή των μεγάλων έπιβατηγών που περιλάμβαναν τούς κολοσσούς της White Star Line, τό «Olympic» καί τόν άτυχο «Τιτανικό». “Ενας ειδικός κινητός γερανός που έγκαταστάθηκε γιά τήν ναυπήγηση αυτών των πλοίων, χρησιμοποιήθηκε από τό ναυπηγείο μέχρι τή δεκαετία του 1960. Στίς άρχές του 1900 έγινε ή έναρξη της συνεργασίας του ναυπηγείου μέ τήν δανική «Μπουρμάϊστερ & Γουέην» γιά τήν υπό άδεια κατασκευή των χαμηλόστροφων μηχανών της τελευταίας, μία άποδοτική συνεργασία που συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

“Ο πόλεμος έστρεψε τήν ειδίκευσή του ναυπηγείου από τά έπιβατηγά, στά πολεμικά πλοία. Τότε ναυπηγήθηκαν μία σειρά ταχυπλόων καί τό θωρηκτό «Glorious» γιά τό όποιο δόθηκαν τρεις άριθμοί ναυπηγήσεως, σέ μία προσπάθεια νά παραπλανηθεί ό έχθρός ό-τι ναυπηγούνται τρία θωρηκτά αντί ενός. “Ακόμα στό Μπέλφαστ κατασκευάστηκε τό μικρό άεροπλανοφόρο «Vindictive» καί μία σειρά βρετανικών άντιτορπλικών.

Κατά τή σύντομη ανάκαμψη της δεκαετίας του 1920 τό ναυπηγείο στράφηκε

πάλι πρός τίς ναυπηγήσεις έμπορικών καί έπιβατηγών καί τό 1930 ναυπηγήθηκαν τά μεγαλύτερα έπιβατηγά κινούμενα μέ νηζελομηχανές, τά «Georgic» καί «Britannic», ένώ τό άπασχολούμενο προσωπικό έφτασε τά 50.000 άτομα. Τό 1934 ήταν ή έποχή των νέων κομψών έπιβατηγών όπως τά άδελφά «Stirling Castle», «Athlone Castle» καί «Capetown Castle» των 27.000 τόννων. “Ακούλouthσε τό HMS «Belfast», τό χιλιόστο πλοίο της Χάρλαντ & Γούλφ, καί τό έπιβατηγό «Andes», που μετατράπηκε σέ πλωτό νοσοκομείο καί μετά τόν πόλεμο έγινε ένα δημοφιλές κρουαζιερόπλοιο. Κατά τήν διάρκεια του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου τό ναυπηγείο της Χάρλαντ & Γούλφ έγινε γνωστό γιά τίς ναυπηγήσεις άεροπλανοφόρων όπως τά «Formidable», «Glorious», «Bulwark», καί τό «Eagle».

Σύγχρονα κρουαζιερόπλοια καί έπιβατηγά που γεννήθηκαν στίς έσχάρες της H & W περιλαμβάνουν τά γνωστά «Iberia» καί «Cambera» της P & O καί,τό «Southern Cross» της Shaw Saville. Μετά τό 1960, καθώς οι παραγγελίες γιά τήν ναυπήγηση κρουαζιεροπλοίων λιγόστευαν ή μονάδα στράφηκε στίς σύγχρονες απαιτήσεις γιά μεγάλα δεξαμενόπλοια, μπάλκ κάρριερς καί έξειδικευμένα σκάφη.

Τότε χτίστηκαν τό πρώτο ύγραεριοφόρο τό «Methane Progress» καί τό πρώτο ύπερδεξαμενόπλοιο, τό «Myrina», ένώ τό 1966 ναυπηγήθηκε ή πρώτη πλωτή έξέδρα πετρελαίου της Βρεταννίας μέ τό όνομα «Sea Quest».

Μέ τή συμπλήρωση της νέας μεγάλης δεξαμενής, έγινε δυνατή ή ναυπήγηση ύπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων χωρητικότητας άνω των 300.000 τόν. d.w., πρώτο από τά όποια ήταν τό «Esso Ulidia».

Μετά τό 1974 τό ναυπηγείο έδωσε έμφαση στή ναυπήγηση έξειδικευμένων μπάλκ κάρριερς, τάνκερς μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου καί σκαφών μεταφοράς ύγραποιημένου άερίου.

Πρόσφατα ή Χάρλαντ & Γούλφ όλοκλήρωσε μία σειρά τεσσάρων άδελφών πλοίων - ψυγείων των 10.000 τόν. γκρός γιά τή Blue Star Line, μία παραγγελία που άποδείχθηκε σωτήρια, καθώς προσέφερε στό ναυπηγείο τήν δυνατότητα καί τόν άναγκαίο χρόνο νά εφαρμόσει στροφή στή νέα ύψηλή τεχνολογία της σύγχρονης ναυπηγικής.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

**41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS**

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



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΔΙΑΜΑΧΗ ΑΤΜΟΥ ΚΑΙ DIESEL

Του πλοίαρχου κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Εάν υπάρχει ένα θέμα για συζήτηση σήμερα στη ναυτική κοινωνία, εκτός των διακυμάνσεων της ναυλαγοράς και της πτώσης των τιμών του πετρελαίου και δολλαρίων διεθνώς, αυτό είναι ή μάχη του Ατμού έναντι των μηχανών DIESEL.

Στην αγορά των νέων ναυπηγήσεων και παραγγελιών, η μάχη έχει τελειώσει και ο ατμός έχασε αποφασιστικά. Όμως υπάρχει ακόμη, ένας σοβαρός αριθμός ατμοκινήτων πλοίων. Όπως υπάρχουν πρωταγωνιστές και θαυμαστές του ατμού, ιδίως σε παραγγελίες δεξαμενοπλοίων τύπου VLCC/ULCC, όπου η ατμοτουρμπίνα συνεχίζει να κερδίζει έδαφος έναντι της DIESEL, ιδίως σήμερα με τις χαμηλές τιμές καυσίμων που επέφερε η πτώση των τιμών του αργού στη παγκόσμια αγορά. Γιατί τα φτηνά καύσιμα είναι παράγων που ευνοεί τις ατμοτουρμπίνες των οποίων οι λέβητες είναι πετρελαιοβόροι.

Τό ερχόμενο φθινόπωρο, οι τάξεις των ατμοπλοίων θα ελαττωθούν κατά ένα ακόμη διακεκριμένο πλοίο. Η Αγγλική εταιρία «CUNARD» προγραμματίζει να νηζελοποιήσει τη ναυαρχίδα του Αγγλικού επιβατικού στόλου υπερκεανών - κρουαζιεροπλοίων «QUEEN ELIZABETH 2». Η απόφαση αυτή της CUNARD δεν αποτελεί μεγάλη έκπληξη. Στην ηλικία των 15 ετών, το «QE2» φαίνεται ακόμη νεώτατο και έλκυστικό στο διεθνή πελατεία του, γιατί συγκριτικώς με άλλα, είναι ακόμη ένα νέο πλοίο. Αλλά από οικονομική άποψη, το σύστημα πρώτης του που είναι ατμοτουρμπίνες, έχει καταστεί βασικά αναχρονιστικό, σύμφωνα με τη γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου της CUNARD.

Εκείνο το οποίο εκπλήσσει τη παγκόσμια ναυτική κοινωνία, είναι ότι η CUNARD αποφάσισε να αντικαταστήσει τη διάταξη των τεσσάρων προπελών που έχει σήμερα το πλοίο αυτό, με ένα δίδυμο προπελών εγκατάστασης αξόνων μηχανών νηζελογεννήτριας. Ήδη δόθηκε παραγγελία στην εταιρία MAN-B&W για έννέα μηχανές DIESEL μέσης ταχύτητας, μοντέλο 9L 58/64, που έχουν συνολική τελική ισχύ 94.500 KW που ι-

σοδυναμεί με ίπποδύναμη 130.000 BHP. Η κάθε μηχανή θα είναι ελαφρά καθισμένη και κατευθείαν συνδεδεμένη με μία ηλεκτρογεννήτρια G.E.C.

Η απαιτούμενη ηλεκτρική ισχύς, για την εξυπηρέτηση των διαμερισμάτων των επιβατών είναι 7.500 KW SHP κάθε μηχανής, καθόν χρόνον, ή αναγκαία ηλεκτρική ισχύς για τη πρόωση του πλοίου, εξαρτάται από το τρόπο λειτουργίας των μηχανών δηλαδή εάν λειτουργούν με μεγίστη ασφαλή ταχύτητα ταξειδίου ή με οικονομική ταχύτητα. Τώρα το «QE2» λειτουργεί με υπερσυνιστική ταχύτητα 28,5 κόμβων κατά το 40% του χρόνου του ταξειδίου και με 26 κόμβους κατά το υπόλοιπο 55% του χρόνου ενώ το υπόλοιπο 5% είναι ο χρόνος χειρισμών προσεγγίσεως, σε πλοηγικούς σταθμούς - λιμένες κλπ.

Η εγκατάσταση μηχανών νηζελογεννητριών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας επιτρέπει ώστε, όλες οι ανωτέρω απαιτήσεις ισχύος να ικανοποιούνται ανάλογα χωρίς τεχνικούς προβληματισμούς.

Τό νέο σύστημα περιλαμβάνει δίδυμο προπελών πέντε πτερυγίων διαμέτρου 5,8M κατασκευασμένων από την εταιρία LIPS C.P. Αυτό επιτρέπει στο πλοίο να αυξομειώνει ταχύτητα από το μέγιστο των 32,2 κόμβων στο ελάχιστο των 16 κόμβων χωρίς τό κίνδυνο δημιουργίας σπηλαίωσης και αντιστρόφως.

Τό σύστημα επίσης χρησιμοποιεί δίδυμο τροχοπτερυγίων, έκαστο επτά πτερυγίων διαμέτρου 6,7 μέτρων, μοντέλο της εταιρίας CRIM. Αυτά τα δύο τροχοπτερύγια περιστρέφονται και ενεργούν σαν τουρμπίνα νερού, μέσα στη δίνη του ρεύματος που δημιουργούν τα απόνερα των προπελών και έτσι δίδουν συμπληρωματική ώθηση τροφοδοτώντας τις προπέλλες με περισσότερο νερό και μειώνοντας τό συντελεστή σπηλαίωσης.

Εγιναν έρευνες από την εταιρία LIPS C.P. για τό σύστημα των προπελών, για να αποδείξουν εάν συμφέρει οι προπέλλες να περιστρέφονται προς τα μέσα ή προς τα έξω (ή δεξιά αριστερόστροφη και ή αριστερή δεξιόστροφη εί-

ναι προς τα μέσα και αντιστρόφως είναι προς τα έξω). Ανεκάλυψαν ότι λόγω της δίνης του ρεύματος, οπισθεν του πλοίου που δημιουργούν τα απόνερα των προπελών και η πρόωση του πλοίου μέσα στο χώρο του νερού, προπέλλες περιστρεφόμενες προς τα μέσα, θα απαιτούσαν ισχύ κατά 15% περισσότερο. Φάνηκε επομένως ότι συμφέρει να περιστρέφονται οι προπέλλες προς τα έξω, δηλαδή ή δεξιά να είναι δεξιόστροφη και ή αριστερή αριστερόστροφη. Προς αποφυγή άλλων μειονεκτημάτων και κραδασμών, δέν τοποθετούνται και τα δύο GROUP προπελών δεξιόστροφα ή αριστερόστροφα.

Αυτό τό σύστημα πρόωσης θεωρείται σαν κάτι τό νέο, που θα δώσει μία μεγαλύτερη αύξηση της ζωής του «QE2». Τό έργο θα ξεκινήσει τοποθετούμενο τόν ερχόμενο Οκτώβριο, στα ναυπηγεία LLOYD WERFT, στο Μπρεμερχάβεν της Δ. Γερμανίας. Συνολικό κόστος μετασκευών υπολογίσθηκε γύρω στα 100 εκατ. δολάρια εκ των οποίων τό 2/3 θα κοστίσει ή μοντεροποίηση των χώρων ενδιαίτησεως.

Όπως είναι φυσικό ή μετατροπή αυτή των μηχανών του «QE 2» αποτελεί μία πολύ πειστική ένδειξη ότι ή εποχή του ατμού στα υπερατλαντικά επιβατικά ταξίδια, έχει περάσει οριστικά. Πριν όμως βγάλουμε τό τελικό συμπέρασμα καλό θα είναι να σημειώσουμε ότι, ύστερα από τριάντα ολόκληρα χρόνια δόθηκε πρόσφατα μία καινούργια και μάλλον άσυνήθιστη παραγγελία για ατμοκίνητες παλινδρομικές μηχανές. Πρόκειται για παλινδρομικές μηχανές που κατασκεύασε ή εταιρία SKINNER PLANT για να τοποθετηθούν σε ένα όχημα-γωγό πλοίο, τό οποίο θα μεταφέρει τραίνα, αυτοκίνητα και επιβάτες. Τό πλοίο αυτό που θα χρησιμοποιεί σαν καύσιμη ύλη τόν άνθρακα, θα έχει ίπποδύναμη SHP 10.730 και θα ναυπηγηθεί σε σουηδικά ναυπηγεία για λογαριασμό της Πολωνικής Κυβέρνησης. Έτσι ενώ παρατηρητές και μελετητές των πραγμάτων της ναυτιλίας, είχαν θέσει τις παλινδρομικές μηχανές στο χρονοντούλαπο της Ιστορίας, τό γεγονός αυτό της παραγγελίας πλοίου με παλινδρομικές μηχανές, έρχεται ίσως να διαμηνύσει ότι ή μάχη του ατμού έναντι της DIESEL δέν τελείωσε, και είναι κάτι στο οποίο καμιά πλευρά δέν μπορεί να είναι απόλυτα βέβαια ότι θα έχει την τελική λέξη.

" SACORAFOS "

SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΛΟΡΔΩΝ ΕΠΙ ΔΙΕΝΕΞΕΩΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Δημοσιεύουμε κατωτέρω μία πρόσφατη (17 'Απριλίου 1986) απόφαση της Βουλής των Λόρδων σχετικώς προς την παλαιά διένεξη μεταξύ της GLAFKI SHIPPING CO. S.A. αφ' ενός, και της PINIOS SHIPPING CO. NO. 1 (κ. Γεώργιος Τσιτσιλιάνης) αφ' ετέρου, πού αφορά στο πλοίο M/V "MAIRA" ιδιοκτησίας της δευτέρας.

Από τό πλήρες λεκτικό φαίνεται και αναλύονται σοβαρά νομικά θέματα πού πιθανόν νά δημιουργήσουν δεδικασμένα για τό 'Αγγλικό δίκαιο, πράγμα πού καθιστά τήν ανάγνωση άκρως ενδιαφέρουσα. Τό κείμενο πού ακολουθεί στηρίζεται σε μία κατά τό δυνατόν ακριβή μετάφραση του πρωτοτύπου όπως έκείνο εξέδόθη υπό της Βουλής των Λόρδων.

PINIOS SHIPPING COMPANY NO. 1
(ΕΦΕΣΙΒΛΗΤΟΣ)
έναντίον
GLAFKI SHIPPING COMPANY S.A.
(ΕΦΕΣΙΒΑΛΛΩΝ)

ΛΟΡΔΟΣ ΧΕΐ'ΛΣΑΜ ΤΟΥ ΣΑΙΝΤ ΜΕΡΥΛΜΠΟΝ

Είμαι εύγνώμων στον εύγενή και πολυμαθή φίλο μου Λόρδο Μπράντον του 'Ωκμπρουκ για τήν γνωμάτευση πού έχει ετοιμάσει και τήν όποία είχα τό προνόμιο νά διαβάσω έν σχεδίο. Συμφωνώ μέ αυτήν και, ως έκ τούτου, θεωρώ ότι αυτή ή έφεση πρέπει νά άπορριφθεί.

ΛΟΡΔΟΣ ΜΠΡΙΤΖ ΤΟΥ ΧΑΡΓΟΥΐ'ΤΣ

Γιά τούς λόγους πού εξέτέθησαν εις τήν όμιλία του εύγενοϋς και πολυμαθοϋς φίλου μου Λόρδου Μπράντον του 'Ωκμπρουκ, μέ τούς όποιους συμφωνώ, και έγώ έπίσης θά άπέρριπτα αυτήν τήν έφεση.

ΛΟΡΔΟΣ ΜΠΡΑΝΤΟΝ ΤΟΥ
ΩΚΜΠΡΟΥΚ

Οί έφεσιβάλλοντες εις αυτήν τήν έφεση ήσαν οί διαχειριστές σύμφωνα μέ μία έγγραφη συμφωνία για τήν διαχείριση ενός πλοίου, του ΜΑΐ'ΡΑ, ιδιοκτησίας των έφεσιβλήτων. Στη συνέχεια θά αναφέρομαι στους έφεσιβάλλοντες ως στους «διαχειριστές», στους έφεσιβλήτου ως στους «πλοιοκτήτες» και στο ΜΑΐ'ΡΑ ως στο «πλοίο».

Κατά τή διάρκεια της ίσχύος του συμφωνητικού διαχείρισεως τό πλοίο, τό όποιο, όπως θά έκτεθεί κατωτέρω, έφερε δύο ύποθηκες, άπωλέσθη όλοσχερως έκ θαλασσίων κινδύνων. Συνεπεία εκείνης των άπωλείας, ήγέρθησαν άμφισβητήσεις μεταξύ των πλοιοκτητών και των διαχειριστών σχετικά

μέ αριθμό θεμάτων πού προέκυπταν από τό συμφωνητικό διαχείρισεως.

Αυτές οί άμφισβητήσεις έτέθησαν άργότερα στην κρίση της διαιτησίας στο Λονδίνο σύμφωνα μέ τούς όρους της. Όμως άν και αριθμός άμφισβητήσεων είχεν ούτω τεθεί, μόνο μέ μία από αυτές, στη συνέχεια των διαφόρων διαδικασιών τίς όποιες θά σκιαγραφήσω, οί έξοχότητες σας θά άσχοληθούν. Τό κύριο έρώτημα πού έτέθη από εκείνη τήν άμφισβήτηση αναφέρεται στο ποσό για τό όποιο οί διαχειριστές ήσαν ύποχρεωμένοι, σύμφωνα μέ τούς όρους του συμφωνητικού διαχείρισεως, νά άσφαλίσουν τό πλοίο.

Οί πλοιοκτήτες και οί διαχειριστές διόρισαν τόν κ. Ντόναλντ Ντέιβις σαν μοναδικό διαιτητή και ή άκροαματική διαδικασία της διαιτησίας έλαβε χώρα τόν 'Ιούλιο 1980. Τόν Μάρτιο του 1981 ό δικαστής Πάρκερ πού έδρευε στο 'Εμπορικό δικαστήριο διέταξε τόν διαιτητή νά διατυπώσει ειδική περίπτωση (special case) για τήν κρίση του Δικαστηρίου και τόν 'Οκτώβριο 1981 εκείνη ή έντολή επικυρώθηκε από τό 'Εφετείο (1982) 'Αναφ. Αλλούδ 257. Τό νομικό ζήτημα τό όποιο ό δικαστής Πάρκερ διέταξε νά διατυπωθεί στην ειδική περίπτωση είχε ως εξής:

«'Εάν σύμφωνα μέ τά έξακριβωμένα γεγονότα και τήν όρθή έρμηνεία του συμφωνητικού διαχείρισεως υπό ήμερομηνία 6 Σεπτεμβρίου 1977 (οί διαχειριστές) είχαν κανένα καθήκον νά άσφαλίσουν (τό πλοίο) για ποσό άνωτερο του 130% των έκ των ύποθηκών όφειλομένων ποσών».

Στίς 9 Φεβρουαρίου 1982 ό διαιτητής εξέδωσε άπόφαση υπό μορφή ειδικής περιπτώσεως ζητώντας τήν γνωμάτευση του δικαστηρίου επί του άνωτέρω έρωτήματος. 'Η δική του άποψη ήταν ότι τό έρώτημα έπρεπε νά άπαντηθεί καταφατικά και ότι οί διαχειριστές, άσφαλίζοντας τό πλοίο για μόνο δολ. ΗΠΑ 10.000.000 παρέβαιναν τίς έκ του συμφωνητικού διαχείρισεως ύποχρεώσεις τους. Σε αυτή τή βάση, εξέδωσε μία προσωρινή άπόφαση ύποκειμένη στη κρίση του δικαστηρίου ως προς τό τεθέν νομικό ζήτημα, για δολ. 1.911.881 πλέον τόκους ύπέρ των πλοιοκτητών. 'Εξέδωσε έπίσης μία έναλλακτική άπόφαση, σε περίπτωση πού τό δικαστήριο θά διαφωνούσε μέ εκείνον ως προς τό νομικό ζήτημα, ύπέρ των διαχειριστών δια άπορρίψεως της άπαιτήσεως των πλοιοκτητών. Πράγμα άσύνηθες, κάτω από συνθήκες στίς όποιες δέν είναι άναγκαίο νά ύπεισέλθω, ό διαιτητής περιέλαβε στην άπόφασή του και τό σκεπτικό της.

'Η ειδική περίπτωση εκδικάσθηκε από τόν δικαστή Χόμπχαους στο 'Εμπορικό Δικαστήριο τόν 'Ιούλιο του 1983. Δέν Ικανοποιείτο μέ τό λεκτικό του τεθέντος νομικού ζητήματος και διέταξε νά τροποποιηθεί ως εξής:

«'Εάν σύμφωνα μέ τά έξακριβωμένα γεγονότα και τήν όρθή έρμηνεία του συμφωνητικού διαχείρισεως υπό ήμερομηνία 6 Σεπτεμβρίου 1977, (οί διαχειριστές) είχαν καμμία ύ-

ποχρέωση νά άσφαλίσουν (τό πλοίο) για περισσότερο από δολ. 10.000.000».

'Ο δικαστής έκρινε ότι ή άπάντηση του διαιτητή στο άρχικό έρώτημα ήταν νομικώς έσφαλμένη και ότι τό έρώτημα, όπως τροποποιήθηκε, έπρεπε νά άπαντηθεί άρνητικά. 'Ως έκ τούτου, άπέρριψε τήν ύπέρ των πλοιοκτητών προσωρινή διαιτητική άπόφαση και έπέκυρσε τήν ύπέρ των διαχειριστών έναλλακτική του άπόφαση. Περαιτέρω, ό δικαστής άπέρριψε μία έναλλακτική έπίθεση πού έγινε από τούς διαχειριστές έναντίον της διαιτητικής άποφάσεως βασισμένη σε προφανές νομικό σφάλμα, για τήν όποία ή εύκαιρία δόθηκε από τήν άπόφαση του διαιτητή νά συμπεριλάβει τό σκεπτικό στην άπόφασή του.

Τό νομικό σφάλμα πού ίσχυρίσθηκαν άναφερόταν σε νομικό ζήτημα διάφορο εκείνου πού έτέθη στην ειδική περίπτωση, δηλαδή, στο δικαίωμα των διαχειριστών νά στηρίζονται, σαν άμυνα έναντίον της άπαιτήσεως των πλοιοκτητών, σε μία άπαλλακτική ρήτρα πού περιεχόταν στο συμφωνητικό διαχείρισεως.

Οί πλοιοκτήτες άσκησαν έφεση στο 'Εφετείο (1985) 'Αναφ. Αλλούδ 300 (Lauton, Kerr & Browne — Wilkinson, L.J.) έναντίον της άποφάσεως του Δικαστή Χόμπχαους επί της ειδικής περιπτώσεως και οί διαχειριστές άσκησαν άντέφεση έναντίον της άποφάσεως του σχετικά μέ τήν άπαλλακτική ρήτρα στο συμφωνητικό διαχείρισεως. Στίς 5 Δεκεμβρίου 1984 'Ο Λόρδος δικαστής Κέρρ εξέδωσε τήν άπόφαση του δικαστηρίου ανατρέποντας τήν άπόφαση του δικαστή Χόμπχαους επί της ειδικής περιπτώσεως και άποκαθιστώντας τήν προσωρινή διαιτητική άπόφαση των δολ. 1.911.881 ύπέρ των πλοιοκτητών επικυρώνοντα συνάμα τήν άπόφαση του δικαστή επί της άπαλλακτικής λήτρης. Τό 'Εφετείο άρνήθηκε στους διαχειριστές άδεια προσφυγής στην Βουλή των Λόρδων αλλά ή άδεια παρεσχέθη άργότερα από τό Συμβούλιο Προσφυγών.

Τά γεγονότα της ύποθέσεως εμφάνιζαν από τίς ρητές διαπιστώσεις πού έγιναν από τόν διαιτητή και από τά συμπεράσματα πού συνάγονται λογικά από αυτές. Τό πλοίο κατασκευάστηκε για τούς πλοιοκτήτες στην 'Ιαπωνία από τήν ISIKAWAJIMA HARIMA HEAVY INDUSTRIES, τούς όποιους θά άποκαλώ «ναυπηγούς». 'Ο τίτλος κυριότηρας του πλοίου και ή κατοχή του μεταφέρθηκαν από τούς ναυπηγούς στους πλοιοκτήτες στίς 9 Φεβρουαρίου 1977. 'Η τιμή του πλοίου ήταν Y. 2.700.000.000. Οί ρυθμίσεις για τήν πληρωμή της τιμής ήσαν πρώτον, οί πλοιοκτήτες πλήρωσαν τό 30% της τιμής άνερχόμενης σε Y. 810.000.000. Δεύτερον, οί ναυπηγοί δάνεισαν στους πλοιοκτήτες τό έξ 70% ύπόλοιπο της τιμής άνερχόμενο σε Y. 1.890.000.000 έναντι του όποίου οί πλοιοκτήτες εξέδωσαν ύπέρ των ναυπηγών 14 συναλλαγματικές, έκάστη για Y. 135.000.000 πληρωτέες στο Λονδίνο ανά εξαμηνιαία διαστή-

ματα εντόκως προς 9 τοίς εκατό. Τρίτον, προς εξασφάλισιν του χρέους των πλοιοκτητών προς τους ναυπηγούς, οι πλοιοκτήτες υπέγραψαν πρώτη προτιμωμένη υποθήκη επί του πλοίου, την οποία θα αποκαλλώ «πρώτη υποθήκη». Τέταρτον, η Έθνική Τράπεζα της Ελλάδος την οποία θα αποκαλλώ «Έλληνική Τράπεζα», έγγυήθηκε στους ναυπηγούς πληρωμή εις αυτούς των πρώτων έξι συναλλαγματικών πού προανέφερα. Πέμπτον, οι ναυπηγοί εξεχώρισαν άπαντα τα εκ των συναλλαγματικών δικαιώματά τους, την πρώτη υποθήκη και την έγγυήση της Έλληνικής Τράπεζας στην Dai — Ichi Kangyo Bank, την οποία θα αποκαλλώ «Ιαπωνική Τράπεζα». Έκτον, προς εξασφάλισιν της εκ της παραπάνω έγγυήσεως ευθύνης της Έλληνικής Τράπεζας προς την Ιαπωνική Τράπεζα, οι πλοιοκτήτες υπέγραψαν δεύτερη προτιμωμένη υποθήκη, την οποία θα αποκαλλώ «δεύτερη υποθήκη», υπέρ της Έλληνικής Τράπεζας.

Οι διάφορες αυτές ρυθμίσεις σχετικά με την πληρωμή της τιμής του πλοίου ήσαν μέρος μιάς σύνθετης συναλλαγής, ή, σε πιο κοινή γλώσσα μιά συμφωνία πακέτου. Ότι αυτό είναι έτσι φαίνεται από το γεγονός ότι τα ακόλουθα έγγραφα δηλαδή, (α) τό πωλητήριο έγγραφο τό μεταφέρον τόν τίτλον κυριότητας του πλοίου από τούς ναυπηγούς στους πλοιοκτήτες, (β) ή πρώτη υποθήκη, (γ) ή έγγυήση πού δόθηκε προς τούς ναυπηγούς από την Έλληνική Τράπεζα, (δ) ή εκχώρηση από τούς ναυπηγούς προς την Ιαπωνική Τράπεζα όλων των δικαιωμάτων των πρώτων εκ των συναλλαγματικών, της πρώτης υποθήκης και της έγγυήσεως της Έλληνικής Τράπεζας και (ε) ή δεύτερη υποθήκη, όλα υπογράφησαν σε μία και την αυτή ήμερα, 9 Φεβρουαρίου 1977.

Οι πλοιοκτήτες, έχοντας παραλάβει τό πλοίο στις 9 Φεβρουαρίου 1977, δέν πληρώσαν στην Ιαπωνική Τράπεζα, ως εκδοχέα των ναυπηγών τό ποσό της πρώτης συναλλαγματικής πού κατέστη απαιτητή στις 9 Αυγούστου 1977. Έπομένως, η Έλληνική Τράπεζα υποχρεώθηκε νά πληρώσει εκείνη τό ποσό βάσει της έγγυήσεως πού είχε δώσει.

Έν όψει αυτής της παραλείψεως πληρωμής από τούς πλοιοκτήτες, η Έλληνική Τράπεζα απέκτησε τό δικαίωμα έπισπεύσεως της δεύτερης υποθήκης. Δεδομένου, όμως, ότι η τρέχουσα άξια του πλοίου είχε μειωθεί σημαντικά από τό χρόνο της παραδόσεώς τους στους πλοιοκτήτες, έτσι ώστε εάν έπωλεϊτό, τό προϊόν της πωλήσεώς του δέν θα έπαρκοι για την πληρωμή όλων των χρεών πού εξασφαλιζόνταν από τις δύο υποθήκες, ή πρώτη των οποίων είχε προτεραιότητα έναντι της δεύτερας, η Έλληνική Τράπεζα αποφάσισε νά ακολουθήσει διαφορετική πορεία για την προστασία των συμφερόντων της. Έκείνη ή πορεία συνίστατο εις τό νά επιμείνει στους πλοιοκτήτες των οποίων ή οικονομική θέση έκανε από έμπορικώς άπόψεως άδύνατη την άρνηση, νά υπογράψουν ένα συμφωνητικό διαχείρισεως υπό ήμερομηνία 6 Σεπτεμβρίου 1977, διά του οποίου οι διαχειριστές, σάν διορισμένοι έν τοίς πράγμασι από την Έλληνική Τράπεζα, επιφορτίζονταν με την αποκλειστική διαχείριση του πλοίου για λογαριασμό πρώτον, της Έλληνικής τράπεζας και δεύτερον, των πλοιοκτητών.

Οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές και ή Έλληνική Τράπεζα ήσαν όλοι μέρη του συμφωνητικού διαχείρισεως, εις τό όποιο περιγράφονταν σάν ό «πλοιοκτήτης», ό «πράκτωρ»

και ή «Τράπεζα» αντίστοιχως και τό πλοίο νομαζόταν τό «σκάφος». Τό συμφωνητικό διαχείρισεως άρχιζε με μία σειρά άφηνήσεις πού άφορούσαν, μεταξύ άλλων, στις οικονομικές ρυθμίσεις πού άναφέρονταν στό πλοίο την παράλειψη στην πληρωμή από τούς πλοιοκτήτες και στην έκτέλεση υπό της Έλληνικής Τράπεζας της εκ της έγγυήσεως υποχρεώσεως της νά επανρθώσει εκείνη την παράλειψη. Τό έκτελεστικό μέρος του συμφωνητικού συνέχιζε με την πρόβλεψη στην έκταση πού αυτά είναι ουσιώδη των έξι:

1. Διορισμός του πράκτορος: Ό πλοιοκτήτης άνεκκλήτως και άνευ όρων, έφόσον τούτο είναι προς τό συμφέρον της Τράπεζας, διορίζει τόν πράκτορα σάν τόν μόνο και αποκλειστικό πράκτορά του νά διαχειρίζεται καίνα κατευθύνει τις δραστηριότητες του σκάφους κατά την απόλυτη κρίση του πράκτορα και νά ένεργεί ως εκ των πραγμάτων πλοιοκτήτης και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις, οδηγίες και διαταγές τις όποιες ή Τράπεζα μπορεί νά νομίζει άναγκαίο νά εκδίδει προς τόν πράκτορα έγγραφας από καιρού εις καιρόν κατά τούς όρους και τις προϋποθέσεις πού προβλέπονται διά της παρόντος.

2. Άποδοχή του διορισμού: Ό πράκτωρ άποδέχεται αυτόν τόν διορισμό και άναλαμβάνει νά διαχειρίζεται τό σκάφος σύμφωνα με τό παρόν συμφωνητικό για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και σύμφωνα με τις όποιες κατευθύνσεις και διαταγές πού εκδίδονται από καιρού εις καιρόν από την Τράπεζα ως άνωτέρω κατά τούς όρους και τις προϋποθέσεις πού προβλέπονται διά του παρόντος. Ό πράκτωρ θα έκτελει τά εκ του παρόντος συμφωνητικού καθήκοντά του σύμφωνα με τά πρότυπα μερίμνης πρώτης κλάσεως διαχειριστών πλοίων και θα διαχειρίζεται και θα διεκπεραιώνει τά καθήκοντά του με τό μέγιστο των ικανοτήτων του προς τό μέγιστο συμφέρον του πλοιοκτήτη και της Τράπεζας.

3. Καθήκοντα του πράκτορα: Για λογαριασμό του πλοιοκτήτη με οικονομικό και άποτελεσματικό τρόπο και εξασκώντας την όφειλομένη επιμέλεια για νά προστατεύσει και διασφαλίσει τά συμφέροντα του πλοιοκτήτη και της Τράπεζας σε συσχετισμό με τά καθήκοντά πού όρίζονται εις τό παρόν συμφωνητικό, ό πράκτωρ

(θ) Νά ασφαλίζει για σκάφος και μηχανές, νομική προστασία και άποζημίωση, κινδύνους πολέμου και όποιαδήποτε άλλη άσφάλιση την οποία ό πράκτωρ μπορεί νά νομίζει ότι χρειάζεται επί του σκάφους, πληρώματος, φορτίου ή ναύλου και νά πληρώνει όλα τά ασφάλιστρα έπ' αυτών σύμφωνα με τις αντίστοιχες ασφαλιστικές ρήτρες της υποθήκης υπέρ της Τραπεζής. Αυτές οι ασφάλειες νά γίνονται με τούς ασφαλιστές των Αλούδ ή άλλους πρώτης κλάσεως ασφαλιστές πού ίκανοποιούν την Τράπεζα.

(ι) Νά μεθοδεύει και χειρίζεται όλες τις ασφαλιστικές απαιτήσεις και νά χρησιμοποιεί τό προϊόν αυτών σύμφωνα με τις αντίστοιχες ασφαλιστικές ρήτρες της υποθήκης υπέρ της Τραπεζής και τό άρθρο Ι του παρόντος.

(κ) Νά κάνει όλα αυτά ως ήθελεν κριθεί τυχαία ή συμβάλλονται στην έπίτευξη των άνωτέρω στόχων και προθέσεων ή όποιοιδήποτε έξ αυτών σε όποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

10. Απαλλαγή του πράκτορος και της Τραπεζας από της ευθύνης.

Ούτε ό Πράκτωρ μηδέ ή Τράπεζα θα έ-

χουν ευθύνη ή ύποχρέωση άποζημιώσεως για άπώλεια ή ζημία στό σκάφος ή για άπώλεια κέρδους ή άλλων πώς έναντι του πλοιοκτήτη προερχόμενη από όποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη ένέχουσα όποιοδήποτε σφάλμα κρίσεως εκ μέρους των στελεχών ή υπαλλήλων τους πού έχουν έπιλεγεί με τη δέουσα φροντίδα ή άλλως, σε σχέση με τη διαχείριση του σκάφους ή την έκτέλεση των καθήκόντων του πράκτορος βάσει του παρόντος.

Έκάστη των δύο υποθηκών του πλοίου περιείχε όρους πού έθεταν ύποχρεώσεις στους πλοιοκτήτες σχετικά με την ασφάλισή του. Τό άρθρο 15 της πρώτης υποθήκης πρόβλεπε:

(15) Ό πλοιοκτήτης, με έξοδά του, όταν και καθ' όσον αυτή ή υποθήκη ή οι συναλλαγματικές θα έκκρεμούν θα ασφαλίζει τό πλοίο και θα διατηρεί τούτο ασφαλισμένο σε δολάρια ΗΠΑ για την πλήρη ασφαλιστέα άξια του πλοίου και σε όποιαδήποτε περίπτωση για όχι λιγότερο από έκατό τριάντα τοίς εκατό (130%) του πλήρους ύπόλοιπου του εκ της υποθήκης χρέους πού παραμένει άπληρωτο και τόν τόκο έπ' αυτού.

Έκτός αν άλλως ήθελε συμφωνηθεί από τόν ένυπόθηκο δανειστή, ή τοιαύτη ασφάλιση θα καταρτισθεί σύμφωνα με τούς έξι όρους και προϋποθέσεις:

(Ε) Όλα τά ασφαλιστήρια συμβόλαια πού απαιτούνται διά του παρόντος θα καταρτισθούν από κοινού εις τά όνόματα του πλοιοκτήτη και του ένυπόθηκου δανειστή, ως τό συμφέρον τους μπορεί νά φαίνεται, και θα προβλέπουν ότι όλες οι άπώλειες είναι πληρωτέες στον ένυπόθηκο δανειστή, υπό τις προϋποθέσεις των προβλέψεων του παρόντος.

(Σ) Σε περίπτωση όλικής άπώλειας ή τεκμαρτής όλικής άπώλειας του πλοίου τό προϊόν της ασφάλισης θα πληρωθεί κατ' ευθείαν στους ένυπόθηκους δανειστές ή τούς έκδοχείς αυτών για διαμοιρασμό σύμφωνα με τά ακόλουθα:

(1) Στόν ένυπόθηκο δανειστή ή τόν έκδοχέα του μέχρι του συνόλου των ποσών πού όφείλονται σύμφωνα με τις συναλλαγματικές πού τότε έκκρεμούν και τέτοια άλλα ποσά, αν υπάρχουν, πού όφείλονται στον ένυπόθηκο δανειστή υπό τούς όρους αυτής της υποθήκης, ανεξάρτητα αν αυτά είναι τότε ληξιπρόθεσμα και πληρωτά, μαζί με τόν προκύπτοντα τόκο έπ' αυτών, και

(2) Υπό τις προϋποθέσεις του άνωτέρω (1), στον πλοιοκτήτη ή εις διαταγήν του.

Τό άρθρο 15 της δεύτερης υποθήκης πρόβλεπε:

(15) Ό πλοιοκτήτης, με έξοδά του, όταν και καθ' όσον αυτή ή υποθήκη θα έκκρεμεί, θα ασφαλίζει τό πλοίο και θα διατηρεί τούτο ασφαλισμένο σε δολάρια ΗΠΑ για την πλήρη ασφαλιστέα άξια του πλοίου και σε όποιαδήποτε περίπτωση για όχι λιγότερο από τό έκατό τριάντα τοίς εκατό (130%) του συνολικού ποσού πού εξασφαλίζεται από την παρούσα υποθήκη. Έκτός αν άλλως ήθελε συμφωνηθεί από τόν ένυπόθηκο δανειστή, ή τοιαύτη ασφάλιση, υπό την προϋπόθεση των προηγούμενων δικαιωμάτων του έκδοχέως, θα καταρτίζεται σύμφωνα με τούς ακόλουθους όρους και συνθήκες:

(Ε) Όλα τά ασφαλιστήρια συμβόλαια πού απαιτούνται διά του παρόντος θα καταρτισθούν από κοινού εις τά όνόματα του πλοιοκτήτη, του έκδοχέως και του ένυπόθηκου δανειστή, ως τό συμφέρον τους μπορεί νά φαί-

νεται καί θά προβλέπουν ότι όλες οι απώλειες είναι πληρωτέες προς τον εκδοχέα καί τον ενυπόθηκο δανειστή υπό τις προϋποθέσεις των προβλέψεων του παρόντος.

(G) Σέ περίπτωση όλικής απώλειας ή τεκμαρτής όλικής απώλειας του πλοίου τό προϊόν της άσφαλίσεως θά πληρωθεί ως άκολούθως:

(1) 'Υπό την προϋπόθεση των προηγούμενων δικαιωμάτων του εκδοχέως, προς τον ενυπόθηκο δανειστή μέχρι του συνολικού χρέους πού όφείλεται στον ενυπόθηκο δανειστή υπό τούς όρους αυτής της υποθήκης καί

(2) 'Υπό τις προϋποθέσεις του ανωτέρω (1), προς τον πλοιοκτήτη ή εις την διαταγήν του.

Οί άναφορές εις τις παραπάνω προβλέψεις στον «έκδοχέα» άφορούν, ως είναι προφανές, στην 'Ιαπωνική Τράπεζα μέ την ιδιότητά της ως πρώτου ενυπόθηκου δανειστή.

Όπως έλέγχθη παραπάνω, τό πλοίο παρέλήθη από τούς πλοιοκτήτες στις 9 Φεβρουαρίου 1977. Οί πλοιοκτήτες άσφάλισαν αυτό γιά μία συμφωνηθείσα αξία δολλαρίων 10.000.000 — άν καί ή τρέχουσα αξία του ήταν μικρότερη (πόσο μικρότερη, ό διαιτητής δέν άπεφάνθη). Αυτή ή συμφωνηθείσα τιμή περιελάμβανε δολ. 9.000.000 γιά σκάφος καί μηχανές καί δολ. 1.000.000 γιά έξοδα καί ναύλο. Μέ τή θέση έν ισχύει του συμφωνητικού διαχειρίσεως τόν Σεπτέμβριο του 1977, ή ευθύνη άσφαλίσεως του πλοίου σχετίζεται μετετέθη καί έκτοτε παρέμεινε στους διαχειριστές σύμφωνα μέ εκείνο τό συμφωνητικό. Μετά από μία άσφάλιση βραχείας διάρκειας πού έκάλυπτε την περίοδο από τις 9 Φεβρουαρίου 1978 μέχρι 31 Μαρτίου 1978 γιά μία συμφωνηθείσα αξία δολ. 9.000.000, ή άσφάλιση του πλοίου ήλθε προς άνανέωση πάλι την 1η 'Απριλίου 1978.

Εκείνη την ήμερομηνία τό συνολικό χρέος των πλοιοκτητών προς την 'Ιαπωνική Τράπεζα έκ της πρώτης υποθήκης μέ την τότε τρέχουσα ίσοτιμία Γιέν/Δολλαρίου ΗΠΑ ήταν περίπου δολ. 7.385.736 καί τό συνολικό χρέος των πλοιοκτητών προς την 'Ελληνική Τράπεζα (ή όποία είχε ήδη πληρώσει τό ποσόν μιας δεύτερης συναλλαγματικής έκ της έγγραφικής της) έκ της δεύτερας υποθήκης ήταν περίπου δολ. 1.783.735. Έπεται ότι τό άρθροισμα του χρέους έκ των δύο υποθηκών ήταν περίπου δολ. 9.169.471. Τό ποσό του χρέους είχε αύξηθεί σημαντικά λόγω της πτώσεως της ίσοτιμίας του δολλαρίου ΗΠΑ έναντι του Γιέν. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, γιά τις όποιες ό διαιτητής έκρινε ότι θά έπρεπε να τελούν έν γνώσει οι διαχειριστές, αυτοί άσφάλισαν τό πλοίο πάλι γιά την ίδια συμφωνηθείσα αξία, όπως εκείνη γιά την όποία είχε άρχικώς άσφαλισθεί, δηλαδή δολ. 10.000.000. Στις 10 'Απριλίου τό πλοίο άπώλεσθη στη θάλασσα.

Η έφεση έγείρει δύο έρωτήματα προς κρίσιν. Τό πρώτο έρώτημα είναι άν οι διαχειριστές ήταν υποχρεωμένοι, υπό τούς όρους του συμφωνητικού διαχειρίσεως να άσφαλίσουν τό πλοίο γιά ποσό πού να καλύπτει 130% του έκκρεμούντος χρέους άμφοτέρων των υποθηκών. Έκείνο τό ποσό, σύμφωνα μέ την άπόφαση του διαιτητή, θά ήταν περίπου δολ. 11.919.781. Τό δεύτερο έρώτημα είναι κατά πόσον, εάν οι διαχειριστές είχαν τέτοια υποχρέωση καί άσφαλίζοντας τό πλοίο γιά δολ. 10.000.000 την παρέβησαν, κατά πόσον άπαλλάσσονται έν τούτοις της ευθύνης έναντι των πλοιοκτητών γιά αυτήν την παράβαση δυνάμει της άπαλλακτικής ρήτρας πού περιλαμβάνεται στό άρθρο 10 του συμφωνη-

τικού διαχειρίσεως.

Τό έπιχείρημα των διαχειριστών σε σχέση μέ τό πρώτο έρώτημα μπορεί να συνοψισθεί ως έπεται. Πρώτον, ή μόνη ρητή υποχρέωση πού άναφέρεται στην άσφάλιση του πλοίου πού περιλαμβάνει τό συμφωνητικό διαχειρίσεως ήταν εκείνη στό άρθρο 3 (g) αυτού. Έκείνη ή υποχρέωση περιοριζόταν στην άσφάλιση του πλοίου «σύμφωνα μέ τις αντίστοιχα άσφαλιστικές ρήτρες της υποθήκης υπέρ της Τράπεζας», δηλαδή της δεύτερης υποθήκης. Δεύτερον, ή υποχρέωση σχετικά μέ την άσφάλιση του πλοίου πού περιείχετο στην δεύτερη υποθήκη ήταν εκείνη του άρθρου 15 να άσφαλίσουν αυτό «εις οίανδήποτε περίπτωση γιά όχι λιγότερο από τό 130% του συνολικού ποσού πού έξασφαλίζεται από αυτήν την υποθήκη». Τρίτον, ή έκφραση «τό συνολικό ποσό πού έξασφαλίζεται από αυτήν την υποθήκη» όπως έχρησιμοποιείτο τό άρθρο 15 της δεύτερης υποθήκης έννοούσε τό συνολικό ποσό της ένδεχόμενης ευθύνης πού μπορούσε να άναληφθεί από την 'Ελληνική Τράπεζα σε περίπτωση άδυναμίας πληρωμής υπό της πλοιοκτητών όλων των έξι πρώτων συναλλαγματικών.

Έκείνο τό ποσό ήταν Γιέν 996.000.000 ίσοδύναμο προς δολ. 4.484.470 τό 130% του όποιου ήταν δολ. 5.829.806. Τέταρτον, άσφαλίζοντας τό πλοίο γιά δολ. 10.000.000, οι διαχειριστές είχαν υπερεκπληρώσει την μόνη ρητή υποχρέωση πού άναφερόταν στην άσφάλιση του πλοίου, την περιεχομένη στό συμφωνητικό διαχειρίσεως καί δέν ήταν δυνατό ως έκ τούτου να θεωρηθούν υπεύθυνοι έναντι των πλοιοκτητών έπειδή δέν άσφάλισαν τό πλοίο γιά περισσότερο.

Τό άντεπιχείρημα γιά τούς πλοιοκτήτες έχει ως έπεται. Πρώτον, τό αποτέλεσμα των άρθρων 1 καί 2 του συμφωνητικού διαχειρίσεως ήταν να μεταβιβασθούν από τούς πλοιοκτήτες προς τούς διαχειριστές όλες οι ευθύνες σχετικά μέ τό πλοίο πού προηγουμένως είχαν οι πλοιοκτήτες, περιλαμβανομένης καί της ευθύνης των πλοιοκτητών γιά την άσφάλισή του. Δεύτερον οι πλοιοκτήτες ήσαν υποχρεωμένοι κατά τό άρθρο 15 της πρώτης υποθήκης να άσφαλίζουν τό πλοίο «σε όποιαδήποτε περίπτωση γιά όχι λιγότερο από 130% του συνολικού ύπολοίπου του έκ της υποθήκης χρέους πού παρέμεινε άπλήρωτο καί τόν τόκο έπ' αυτού». Αυτό τό ποσόν ήταν την 1η 'Απριλίου 1978 περίπου δολ. 9.601.456. Τρίτον, οι πλοιοκτήτες ήσαν περαιτέρω καί κεχωρισμένως υποχρεωμένοι, κατά τό άρθρο 15 της δεύτερης υποθήκης, να άσφαλίζουν τό πλοίο «σε όποιαδήποτε περίπτωση γιά όχι λιγότερο από 130% του συνολικού ποσού πού έξασφαλίζεται από αυτήν την υποθήκη».

Τέταρτον, ή έκφραση «τό συνολικό ποσό, πού έξασφαλίζεται (secured) από αυτήν την υποθήκη», ως χρησιμοποιείται στό άρθρο 15 της δεύτερης υποθήκης, έννοούσε τό ποσό του τρέχοντος χρέους των πλοιοκτητών προς την 'Ελληνική Τράπεζα σύμφωνα μέ τήν άπόφαση του διαιτητή. Τό τρέχον χρέος των πλοιοκτητών προς την 'Ελληνική Τράπεζα την 1 'Απριλίου 1978 ήταν δολ. 1.783.735, τό 130 τοίς έκάτο του όποιου ήταν δολ. 2.318.849. Πέμπτον, οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών έκ του άρθρου (15) της πρώτης υποθήκης καί έκ του άρθρου (15) της δεύτερης υποθήκης ήσαν συσσωρευτικές, ώστε οι διαχειριστές, προκειμένου να άπαλλάξουν τούς πλοιοκτήτες από την ευθύνη πού είχε μεταβιβασθεί σ' αυτούς κατά τά άρθρα 1 καί 2 του συμφωνητικού διαχειρίσεως, ήσαν ύ-

ποχρεωμένοι να άσφαλίσουν τό πλοίο γιά τό συναθροισμένο ποσό των περίπου δολ. 9.601.456 καί 2.318.849, δηλαδή περίπου δολ. 11.920.305. Έκτον, τό γεγονός ότι τό άρθρο 3 (g) του συμφωνητικού διαχειρίσεως προσδιόριζε μόνο υποχρέωση άσφαλίσεως του πλοίου σύμφωνα μέ τις αντίστοιχες άσφαλιστικές ρήτρες της δεύτερης υποθήκης δέν άντέφασκε ούτε έμείλωνε τή γενικότητα των υποχρεώσεων των διαχειριστών πού προέκυπταν από τά άρθρα 1 καί 2 του συμφωνητικού διαχειρίσεως.

Ο Δικαστής Χομπχάους άπεδέχθη τά έπιχειρήματα των διαχειριστών. Σε τούτο φαίνεται να έχει πολύ έπηρεασθεί από τρεις έκτιμήσεις. Η πρώτη έκτίμηση — ήταν ότι ή βασική άρχή σε κάθε ναυτική άσφάλιση πλοίου ήταν ή πρόβλεψη γιά άποζημίωση σε σχέση μέ τό άσφαλιζόμενο πλοίο καί όχι σε σχέση μέ τά χρέη των πλοιοκτητών του πού έξασφαλίζονται διά υποθήκης έπ' αυτού. Δεδομένου ότι ή αξία του πλοίου κατά την 1 'Απριλίου 1978 ήταν μόνο δολ. 4.875.000 ένα άσφαλιστήριο συμβόλαιο γι' αυτό γιά περισσότερα από δολ. 10.000.000 θά ήταν άνακόλουθο προς την βασική άρχή άποζημίωσης. Η δεύτερη έκτίμηση ήταν ότι, κατά την άποψή του, ή έκφραση «τό συνολικό ποσό πού έξασφαλίζεται από αυτήν την υποθήκη», όπως χρησιμοποιείται στό άρθρο 15 της δεύτερης ευθύνης πού μπορούσε, γιά τις ρηρότερες δυνατότες συνθήκες γιά την 'Ελληνική Τράπεζα, να έξασφαλισθούν από αυτήν την υποθήκη.

Η τρίτη έκτίμηση ήταν ή μόνη ρητή υποχρέωση σχετικά μέ την άσφάλιση του πλοίου πού περιλαμβάνόταν στό συμφωνητικό διαχειρίσεως ήταν εκείνη στό άρθρο 3 (h) αυτού, πού άναφερόταν μόνο στην άσφάλιση (του πλοίου) σύμφωνα μέ τις σχετικές προβλέψεις της δεύτερης υποθήκης.

Τό Έφετείο (1985) Ι 'Αναφ. Αλούδς 300, διαφωνώντας μέ τόν δικαστή Χομπχάους, έδέχθη άντ' αυτών τά έπιχειρήματα των πλοιοκτητών. Όσον άφορά στις άρχές περί άποζημιώσεως, έθεωρήσαν, ως είναι γενικάς όρθό, ότι υπό τις σχετικές προβλέψεις, του Νόμου περί Ναυτικών Άσφαλίσεων 1906, ή άσφάλιση ενός πλοίου γιά μία συμφωνηθείσα αξία πολύ άνώτερη της άγοραίας αξίας του ουδόλως είναι παράνομη εί μη έπιβεβλημένη. Σχετικά τό Έφετείο άναφέρθηκε στην διαιτητική άπόφαση ότι «είναι κοινή πρακτική τό άσφαλίζειν γιά 30% έπάνω των έκ της υποθήκης ύποχρεώσεων ακόμα καί όταν ή αξία του πλοίου είναι πολύ κατώτερη από τις έκ της υποθήκης ύποχρεώσεις». Όσον άφορά στην έκφραση «συνολικό ποσό έξασφαλισόμενο (secured) από αυτή την υποθήκη», όπως χρησιμοποιήθηκε στό άρθρο 15 της δεύτερης υποθήκης τό Έφετείο την έρμήνευσε σάν έχουσα την έννοια πού ισχυρίσθηκαν οι πλοιοκτήτες μάλλον παρά εκείνοι πού ισχυρίσθηκαν οι διαχειριστές. Σχετικά τό Δικαστήριο είπε ό ισχυρισμός των διαχειριστών ότι ή έκφραση έννοούσε τή συνολική ένδεχόμενη ευθύνη των Υ. 996.000.000 έκ της δεύτερης υποθήκης ήταν άπατηλός γιά δύο λόγους τούς όποιους τό Δικαστήριο έέθεσε στό (1985) Ι 'Αναφ. Αλούδς 300,309:

«Πρώτον, δεδομένης της συνυπαρχουσας άσφάλισης έκ της πρώτης υποθήκης, αυτή ή έρμηνεία θά απαιτούσε ουσιαστικό μέτρο διπλής άσφαλίσεως... Ός έκ τούτου, πρέπει να άπορριφθεί έκ μόνο του λόγου τούτου. Δεύτερον, αυτή ή έρμηνεία άδυνατεί να λάβει ύπ' όψη της σπουδαίας λέξεις της άφηνήσεως (8) καί στό περί άναθέσεως άρθρο της

δεύτερης υποθήκης ... ότι ο σκοπός της δεύτερης υποθήκης ήταν.

«Νά εξασφαλίσει την αποπληρωμή υπό του πλοιοκτήτη άμα τη αίτησή των ένυποθικών δανειστών (της Τράπεζας) όλων και κάθε ποσού που ο ένυπόθηκος δανειστής μπορεί νά κληθεί νά πληρώσει και θά πληρώσει υπό (τούς όρους) και σύμφωνα με την έγγραφη.»

Οι λέξεις «130% του συνολικού ποσού που εξασφαλίζεται από αυτήν την υποθήκη» στη συμφωνία Νο. 15 της δεύτερης υποθήκης πρέπει, ως εκ τούτου, νά περιριστεί στο 130% των ποσών κεφαλαίου και τόκων που όφειλονταν και έκκρεμοίσαν όταν η ασφάλιση του πλοίου έπρεπε νά ανανεωθεί. Δεν περιλαμβάνουν το 130% της έπιπρόσθετης **ένδεχόμενης** ευθύνης εκ της δεύτερης υποθήκης, δεδομένου ότι αυτά ήδη περιλαμβάνονται στην υποχρέωση που επιβάλλεται από την πρώτη υποθήκη νά ασφαλίσουν το πλοίο γιά:

«130 τοίς εκατό του συνολικού ύπολοίπου εκ της υποθήκης απομένοντος και απλήρωτου χρέους και των τόκων έπ' αυτού.»

Οι ένδεχόμενες υποχρεώσεις εκ της δεύτερης υποθήκης είναι τρέχουσες υποχρεώσεις εκ της πρώτης υποθήκης. Πρέπει, επομένως, νά ασφαλισθούν εκ της πρώτης υποθήκης και όχι διπλά και εκ της δεύτερης έπισης υποθήκης».

Όσον άφορά στο λεκτικό του άρθρου 10 (g) του συμφωνητικού διαχειρίσεως, τό Έφετείο άνεγνώρισε ότι δεν ήταν έπιτυχώς (happily) διατυπωμένο αναφερόμενο μόνο στίς εκ της δεύτερης υποθήκης ασφαλιστικές ύ-

ποχρεώσεις, αλλά συνεπέρανε ότι ο προφανής περιορισμός που έτσι δημιουργήθηκε δεν μπορούσε νά άναίρεσει τό εύρύ άποτέλεσμα των άρθρων 1 και 2 του συμφωνητικού διαχειρίσεως.

Συμφωνώ με τά συμπεράσματα του Έφετείου σ' αυτό τό πρώτο σημείο και με τό σκεπτικό τους, τό όποιο δεν θά προσπαθήσω νά βελτιώσω. Θά πρόσθετα μόνο αυτό. Τά τρία βασικά έγγραφα αυτής της υποθέσεως, τό συμφωνητικό διαχειρίσεως, ή πρώτη υποθήκη και ή δεύτερη υποθήκη ήσαν, όπως είπα παραπάνω, όλα μέρη μιάς και μόνης σύνθετης συναλλαγής. Τρία μέρη, ή 'Ιαπωνική Τράπεζα ως πρώτος ένυπόθηκος δανειστής, ή 'Ελληνική Τράπεζα ως δεύτερος ένυπόθηκος δανειστής και οι πλοιοκτήτες ως πληρωτές του 30% της τιμής του πλοίου, όλοι είχαν συμφέροντα που χρειάζονταν προστασία στην περίπτωση που τό πλοίο ήθελε άπωλεσθεί. Άποτελούσε έκδήλωση σκοπού της σύνθετης συναλλαγής, ότι τά δύο πρώτα μέρη, ή 'Ιαπωνική Τράπεζα και ή 'Ελληνική Τράπεζα έπρεπε νά προστατευθούν έναντι εκείνου του κινδύνου με εύρέα περιθώρια και ότι αυτά τά περιθώρια, έκτός και άν ήθελαν άπορροφηθεί από κάποιες ειδικές περιστάσεις, θά έπρεπε νά χρησιμοποιηθούν προς όφελος του τρίτου των μερών, των πλοιοκτητών. Ότι αυτή ήταν ή πρόθεση των μερών φαίνεται σέ μένα καθαρό από έπαναλαμβανόμενες προβλέψεις στη δεύτερη υποθήκη που επικυρώνουν την προτεραιότητα των δικαιωμάτων της 'Ιαπωνικής Τράπεζας εκ της πρώτης υποθήκης και, έπίσης, από τούς όρους του άρθρου 15 (Ε) και (G) της

δεύτερης υποθήκης που παρέθεσα παραπάνω. Τά υπό του Έφετείου έξαχθέντα συμπεράσματα έπί του πρώτου έρωτήματος συμφωνούν με και πραγματώνουν πλήρως την έκδοση πρόθεση των μερών στην όποία μόλις άναφέρθηκα.

Άπομένει νά έκτιμήσουνε τό δεύτερο έρώτημα που ήγέρθη εκ της έφέσεως, δηλαδή εκείνο που άναφέρεται στην άπαλλακτική ρήτρα που περιέχεται στο άρθρο 10 του συμφωνητικού διαχειρίσεως. Σέ σχέση με αυτό τό έρώτημα, ό διαιτητής είπε στην παράγραφο 19 του σκεπτικού της διαιτητικής άποφάσεως:

«Τό άρθρο καθαυτό άποκλείει μόνο ευθύνη σέ σχέση με όποιοδήποτε σφάλμα κρίσεως και, κατά τή γνώμη μου, δεν είναι άρκούντως εύρύ ώστε νά άποκλείει ευθύνη γιά παράβαση των καθηκόντων του διαχειριστή που άπορρέουν από προηγούμενα άρθρα του συμφωνητικού διαχειρίσεως. Δεδομένου ότι άπεφάσισε ότι οι διαχειριστές παρέβησαν τά καθήκοντα που ζητούνταν από αυτούς εκ του συμφωνητικού διαχειρίσεως έπεται ότι έχω την άποψη ότι άπαλλακτική ρήτρα δεν προστατεύει τούς διαχειριστές».

Θεωρώντας την άπόφαση του δικαστή Χόμπχαους έπί του πρώτου έρωτήματος, δεν ήταν έντελώς άναγκαίο, γι' αυτόν νά άσχοληθεί με τό δεύτερο έρώτημα. Όμως, άσχολήθηκε μ' αυτό και έξέφρασε την άποψη ότι, άν οι διαχειριστές είχαν παραβεί τίς συμβατικές τους υποχρεώσεις σχετικά με την ασφάλιση του πλοίου, ή άπαλλακτική ρήτρα του άρθρου 10 δεν θά τούς είχε προστατεύσει. Έχοντας άποφασίσει έπί του πρώτου έρωτήματος έναντίον των διαχειριστών, τό Έφετείο ήταν υποχρεωμένο νά άσχοληθεί και με τό δεύτερο έπίσης έρώτημα. και αυτοί όμοίως θεώρησαν ότι άπαλλακτική ρήτρα δεν προστατεύει τούς διαχειριστές.

Μου φαίνεται ότι, προκειμένου νά μπορέσουν οι διαχειριστές νά τεθούν υπό την προστασία την παρεχόμενη από την άπαλλακτική ρήτρα του άρθρου 10, θά έπρεπε νά είχαν άποσπάσει από τόν διαιτητή δύο διαπιστώσεις γεγονότων: Πρώτον, ότι είχαν δώσει την δέουσα προσοχή και ότι είχαν άσκήσει συγγνωστή κρίση, περί του ποσού γιά τό όποιο ήσαν υποχρεωμένοι νά ασφαλίσουν τό πλοίο. Καί, δεύτερον, ότι κάνοντας αυτά τά πράγματα δεν είχαν υποπέσει παρά σέ σφάλμα κρίσεως. Ό διαιτητής, όμως, δεν έκανε διόλου τέτοιες διαπιστώσεις: αντίθέτως, τό όλο νόημα του σκεπτικού της άποφάσεως του είναι άσυμβίβαστο με όιεσδήποτε διαπιστώσεις του είδους. Ούτως έχόντων των πραγμάτων, δεν βλέπω ίσχυρό λόγο νά διαφωνήσω με τά συμπεράσματα του διαιτητή και τά δύο ύποκείμενα δικαστήρια έπ' αυτού του δεύτερου έρωτήματος.

Γιά τούς λόγους που έξέθεσα, είμαι της γνώμης ότι ή άπόφαση του Έφετείου πρέπει νά επικυρωθεί και ή έφεση νά άπορριφθεί με καταλογισμό των έξόδων.

ΛΟΡΔΟΣ ΜΠΡΑΪΤΜΑΝ

Γιά τούς λόγους που έξετέθησαν εις την όμιλίαν του εύγενοϋς και πολυμαθούς φίλου μου, Λόρδου Μπράντον του Ώκμπρουκ, κι έγώ έπίσης θά άπέρριπτα την έφεση.

ΛΟΡΔΟΣ ΜΑΚΚΑΙΗ ΤΟΥ ΚΛΑΣΦΕΡΝ

Γιά τούς λόγους που έξετέθησαν εις την όμιλία του εύγενοϋς και πολυμαθούς φίλου μου, Λόρδου Μπράντον του Ώκμπρουκ, κι έγώ έπίσης θά άπέρριπτα την έφεση.



Κοντέλλης Αυτοκίνητα

**Με μειωμένο φόρο
για ναυτικούς, μετοικούντες
και πολυτέκνους**



Διαλέξτε από την καταπληκτική σειρά Ford το δικό σας
αυτοκίνητο • FIESTA • NEO FORD ESCORT
• SIERRA • ORION και • FORD SCORPIO
Το αυτοκίνητο της χρονιάς

I.E.Κοντέλλης Α.Ε.

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 31 & 111 Αθήνα, 117 43 - Τηλ. 9220711, 9348765, 9225711

• Πειραιώς 165, Αθήνα 118 53 - Τηλ. 3450150, 3453111

• ΛΑΡΙΣΑ • ΠΑΤΡΑ • ΙΩΑΝΝΙΝΑ • ΚΑΛΑΜΑΤΑ



ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Έπενδύσεις στα λιμάνια

Μεγάλες επενδύσεις θα κάνει η Γιουγκοσλαβία από σήμερα μέχρι το 1990 για την ανάπτυξη των 10 κύριων λιμένων της.

Τό σύνολο των επενδύσεων αυτών θα ανέλθει σε 214,3 εκατ. δολάρια, από τα οποία 83,7 εκατ. για έργα υποδομής, 51,2 εκατ. για κτιριακές κατασκευές (άποθηκες, ψυγεία κλπ.) και τα υπόλοιπα για μεταφορικό εξοπλισμό.

Από την ανωτέρω χρηματοδότηση θα επωφεληθούν κυρίως οι λιμένες της Ριγιέκας (57 εκατ. δολ.) του Πόλτσσε (55 εκατ. δολ.) του Ζαντάρ (29 εκατ. δολ.) και του Κόπερ (28,6 εκατ. δολ.). Οι υπόλοιποι χρηματοδοτούμενοι λιμένες θα είναι οι: Μπάρ, Σίμπενικ, Πούλα, Σπλίτ, Μετκόβικ και Ντουμπρόβνικ.

Σημειώνεται ότι κατά το 1985 οι λιμένες της Αδριατικής παρουσίασαν κίνηση 35 εκατ. τόννων, η οποία απέφερε συνάλλαγμα της τάξεως των 80 εκατ. δολαρίων.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Άγορές μεγάλων δεξαμενοπλοίων

Ένα ακόμη VLCC προστέθηκε στον στόλο των πέντε μεγάλων δεξαμενοπλοίων που έχει αγοράσει η αμερικανική εταιρία «Loews Corporation» και τα οποία κρατά παροπλισμένα σε διάφορα λιμάνια ώπου να βελτιωθούν οι συνθήκες της αγοράς των μεγάλων τάνκερς.

Η τελευταία προσθήκη αφορά το υπερδεξαμενόπλοιο «Aiko Maru» 413.553 τόν. d.w. της Σάνκο Στήμισιπ, το οποίο βρισκόταν τα τελευταία τρία χρόνια παροπλισμένο σε ευρωπαϊκό άγκυροβόλιο.

Σύμφωνα με πληροφορίες η αμερικανική εταιρία προβαίνει στην αγορά αυτών των πλοίων για καθαρά φορολογικούς λόγους.

πενδύοντας κεφάλαια τα οποία θα έπρεπε να καταβάλλει ως φόρο για κέρδη της από τις άλλες επιχειρηματικές της δραστηριότητες.

Οι μεταφορές αυτοκινήτων

Ανεκoinώθη η πρόθεση της εταιρίας Sea Land να λάβει ενεργό μέρος στις μεταφορές ιαπωνικών αυτοκινήτων προς τις Ην. Πολιτείες. Οι μεταφορές αυτές αντιπροσωπεύουν περίπου 2,3 εκατομ. αυτοκινήτων ετησίως. Πάντως πρόθεση της Sea Land δεν είναι να διαθέσει δικά της πλοία στη γραμμή αυτή αλλά η να ναυλώσει ιαπωνικά πλοία για το σκοπό αυτό η να ναυλώσει τον άναγκαιο χώρο σε ιαπωνικά σκάφη. Η τελική επιλογή θα γίνει ύστερα από τις διαπραγματεύσεις που διεξάγει ήδη με μία μεγάλη ιαπωνική εταιρία κατασκευής αυτοκινήτων και κατά πάσα πιθανότητα την Χόντα.

Η πρώτη αμερικανική ναυτική εταιρία που έλαβε μέρος στις μεταφορές αυτές είναι η Marine Transport Lines, η οποία από διμήνου ανέλαβε τη μεταφορά του 5% των εξαγωγών της ιαπωνικής κατασκευάστριας εταιρίας Νίσσαν.

Πρόσφατα εξάλλου η μεγαλύτερη αμερικανική εταιρία στον τομέα των χύδων μεταφορών, η Overseas Shipholding Group έκλεισε συμβόλαιο με την ιαπωνική εταιρία αυτοκινήτων Τογιάτα για τη μεταφορά 30.000 οχημάτων ετησίως.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Λιμενική ανάπτυξη

Εύρύ πρόγραμμα ανάπτυξης των λιμένων της χώρας κατάρτισε η Κυβέρνηση. Το πρόγραμμα είναι τετραετές και χρηματοδοτείται με 250 δισεκατ. πεσέτων, ελπίζεται δε ότι θα επιτρέψει στην Ισπανία να διακινεί το 80% των εξαγωγών της και το 94% των εισαγωγών της διά της θαλασσίας οδού.

Η προσπάθεια θα κατατείνει στη προσαρ-

μογή των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών προς τις ανάγκες των επιχειρήσεων και προς την κίνηση των εμπορευμάτων, η δε εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων να βασίζεται κυρίως σε οικονομικά κριτήρια. Μεταξύ των προβλεπόμενων βελτιώσεων είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των φορτοεκφορτωτικών χώρων σε συνεννόηση με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, η βελτίωση της εξυπηρέτησης των εύπαθων φορτίων, η αύξηση των όρων ασφαλείας και καθαριότητας εντός του λιμενικού χώρου, ιδιαιτέρως δε όσον αφορά τα επικίνδυνα φορτία.

Κατά το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, τα ανωτέρω μέτρα θα αναφέρονται τόσο στα φορτία των εγχωρίων προϊόντων όσο και στα πετρέλαια και τα χημικά. Εξάλλου θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην αυτοχρηματοδότηση των λιμένων, οι οποίοι μάλιστα θα πρέπει να περιορίσουν κατά το δυνατό το προσωπικό που απασχολούν.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο στόλος Λάουρο

Η προεδρευόμενη από τον έφοπλιστή Luciano Occhetti εταιρία Finlauro, η οποία συγκεντρώνει τα ιταλικά και ελληνικά συμφέροντα προσκτήσεως του τέως στόλου Λάουρο, συνήλθε σε μία πρώτη σύνοδο στη Γένοβα για τη συγκρότηση της νέας εταιρίας που τελικά απέφασσθη να ονομασθεί «Achille Lauro Armatore». Η Finlauro προς το παρόν κατέχει το 50% των μεριδίων και έχει οψιόν ενός έτους για το υπόλοιπο, το οποίο βρίσκεται τώρα στα χέρια του εκτάκτου Επιτρόπου του στόλου Λάουρο, δικηγόρου Φλάβιο ντε Λούκα.

Προς το παρόν η νέας εταιρία θα είναι ιδιοκτήτρια των πλοίων Achille Lauro, Giacchino Lauro, Cervo, Gazzella, Tigre, Palizzi και Raffaele Cafiero, χωρίς να γίνεται λόγος για τα δικαιώματα επί των γραμμών του τέως στόλου Λάουρο.

Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ίδιωτικοποιείται το Βίκερς

Έγινε ότι η βρετανική Κυβέρνηση θα πουλήσει το ναυπηγείο Vickers σε ιδιωτικό οικονομικό συγκρότημα. Η ανακοίνωση έγινε από τον Υπουργό Εμπορίου και Βιομηχανίας προς τη Βουλή των Κοινοτήτων. Ως γνωστόν το εν λόγω ναυπηγείο ειδικεύεται κυρίως στα πολεμικά πλοία και ιδιαιτέρως στα πυρηνικά υποβρύχια.

Η τιμή όρισθηκε σε 60 εκατομ. λιρών, εκ των οποίων τα 40 εκατομ. θα καταβληθούν

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/3363

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

Telexes: 23087 OM 21017 FAROS · AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 888, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4132998 · 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

άμέσως και τα υπόλοιπα 20 σε δόσεις μέχρι το 1993. Ο μόνος ανταγωνιστής του ως άνω συγκροτήματος ήταν η εταιρία Trafalgar House, η οποία θα προσέφερε μεγαλύτερη τιμή, συνοδευόμενη όμως από ένα όρο ο οποίος δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτός. Ο όρος αυτός δεν διευκρινίστηκε.

Η εν λόγω κυβερνητική απόφαση κατεκρίθη δριμύτατα από την εργατική αντιπολίτευση, κατά την οποία πρόκειται για μέτρο έντελως παράλογο που αποξενώνει το Κράτος από το μόνο ναυπηγείο που είναι σε θέση να κατασκευάζει πυρηνικά υποβρύχια.

Έγκαταστάσεις ρό-ρό στο Πλύμουθ

Με την εγκατάσταση στο Πλύμουθ της νέας γέφυρας που θα εξυπηρετεί τα πλοία ρό-ρό, το δυτικότερο λιμάνι της Αγγλίας θα αυξηθεί η συμμετοχή του στη διακίνηση τροχοφόρων φορτίων σε τουριστικό και εμπορικό επίπεδο. Η νέα γέφυρα, της οποίας η κατασκευή και εγκατάσταση έγινε από την «MacGregor Navire» είναι σχεδιασμένη για να συνδέεται με τις ράμπες των πλοίων τροχοφόρας μεταφοράς και παρέχει στα όχημα ένα διάδρομο πλάτους επτά μέτρων στην αποβάθρα και 20 μέτρων στην πλευρά του πλοίου. Η επιφάνεια της ράμπας είναι καλυμμένη με ειδικό πλαστικό για αντισκωριακή προστασία και συγκράτηση των οχημάτων. Παράλληλα με τον διάδρομο των οχημάτων υπάρχουν στις πλευρές της ράμπας προστατευμένοι με κιγκλίδωμα διάδρομοι για την μετακίνηση των επιβατών. Ο έλεγχος της ράμπας κατά την μετακίνησή της για τη σύνδεση με το πλοίο, γίνεται από δύο καμπίνες ελέγχου που αποτελούν μέρος του συστήματος, ενώ σε όλη την κατασκευή υπάρχουν πολλαπλά συστήματα ασφαλείας.

Προσωπικός Βομβητής Κινδύνου

Από την Sperry τη γνωστή βρετανική εταιρία, παρουσιάστηκε πρόσφατα μία πολύ χρήσιμη συσκευή για την παροχή βοήθειας σε πρόσωπα που κινδυνεύουν. Πρόκειται για ένα προσωπικό βομβητή που μπορεί να συνδεθεί με φορητό ασύρματο, τον οποίο ο χρήστης τοποθετεί σε υποδοχή της ζώνης του ή στην τσέπη του. Η συσκευή PAL (Personal Accident Alarm) εκπέμπει ένα ειδικό σήμα στα VHF/UHF όταν σημειώσει κλίση

μεγαλύτερη των 45 μοιρών. Ένας ειδικός διακόπτης καθυστερεί την έκπομπή για 10 δευτερόλεπτα έτσι ώστε να μην υπάρχουν έκπομπες όταν ο χρήστης κινείται.

Σε εργασίες επί του πλοίου, όταν οι εργαζόμενοι βρίσκονται μόνοι για μεγάλα χρονικά διαστήματα το PAL μπορεί να είναι σωτήριο, καθώς σε περίπτωση ατυχήματος ο βομβητής θα καλέσει άμέσως βοήθεια ακόμα και αν ο χρήστης έχει χάσει τις αισθήσεις του.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ναυπηγική συνεργασία

Ύστερα από προπαρασκευαστικές συνεννοήσεις που είχαν αρχίσει από το 1984 και κατόπιν σχεδίου καταρτισθέντος από το Ίνστιτούτο Έργων και Κατασκευών του Ντέλφ, έπεται συμφωνία για τη συνεργασία 20 και πλέον ναυπηγικών μονάδων της χώρας. Σκοπός της συνεργασίας θα είναι η σύμπραξη στη σχεδίαση και τη ναυπήγηση πλοίων με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσεως της Ολλανδικής ναυπηγοβιομηχανίας στην παγκόσμια αγορά.

Με την ανωτέρω συμφωνία ιδρύθηκε «Ναυπηγική Ένωση» που ήδη περιλαμβάνει ήδη υπέρ τα 20 ναυπηγεία που απασχολούν συνολικά άνω των 4.000 προσώπων. Προβλέπεται δε η δυνατότητα προσχωρήσεως και άλλων όμοιων εταιριών.

Ελπίζεται ότι η Ένωση θα επιτρέψει στα διάφορα ναυπηγεία να βελτιώσουν την οργάνωσή τους και κυρίως να αποκτήσουν βασική υποδομή ιδίως στον τομέα της πληροφορικής ώστε να ανεβάσουν το ρυθμό της εργασίας και της αποδοτικότητας τους.

Μεταξύ των συνεργασθέντων ναυπηγείων αναφέρονται τα: Damen Shipyards, το Van der Giesen, το Verolme, το Schelde του Φλάσσινγκ και τα ξένα ναυπηγεία του συγκροτήματος Conoship.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Η κίνηση της διώρυγας

Ο συνολικός όγκος των φορτίων που πέρασαν τη διώρυγα το 1985 ανήλθε σε 139,37 εκατομ. τον. παρουσιάζοντας μικρή μείωση της τάξεως του 2,5% σε σχέση με το προη-

γούμενο έτος. Διευκρινίζεται ότι τα ετήσια αποτελέσματα μπορεί να διαφέρουν σημαντικά από έτος σε έτος, όπως π.χ. στη περίοδο του 1982-83, όποτε ο όγκος των φορτίων έπεσε από τα 177 εκατ. στα 138, υποστάς μείωση κατά 22%.

Σημειούται ότι κάθε χρόνο η κίνηση από τον Ατλαντικό προς τον Ειρηνικό ξεπερνά την αντίθετη κίνηση. Έτσι το 1985 έναντι 83 εκατομ. τόννων που πέρασαν από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό, τα διελθόντα κατά την αντίστροφη κατεύθυνση φορτία δεν υπερέβησαν τα 54 εκατ. τόννων.

Έγινε η εκβάθυνση

Όπως ανακοίνωσε η Έπιτροπή της Διώρυγας πραγματοποιήθηκε προσφάτως το σχεδίο εκβάθυνσεως της υδάτινης οδού ώστε να επιτρέψει την ελεύθερη διάβαση ανά πάσα στιγμή σε πλοία με μέγιστο βύθισμα 39,5 ποδών.

Με διάφορες εργασίες που έγιναν τόσο στο Lac Gatun όσο και στο Gaillard Cut, η εκβάθυνση επιτεύχθηκε κατά τέτοιο τρόπο ώστε του λοιπού να μην υπάρχει κανένας περιορισμός στη διάβαση, ακόμα και σε περιόδους ιδιαίτερα επίμονης ξηρασίας.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Οικονομικές δυσκολίες

Η ναυτιλιακή κρίση ανάγκασε ένα από τα κορυφαία συγκροτήματα της Σιγκαπούρης να πωλήσει όκτώ από τα πλέον παθητικά πλοία του στόλου του, ενώ σχεδιάζεται η πώληση και άλλων έξι μονάδων. Πρόκειται για το ναυτιλιακό συγκρότημα «Kerper» που μετά τις πωλήσεις θα διατηρήσει μόνο πέντε δεξαμενόπλοια των 4.000 — 7.000 τόν. d.w. που έχουν κερδοφόρες ναυλώσεις. Το συγκρότημα είχε αποφασίσει την διάθεση των μπάλλ κάρριερς εδώ και δύο χρόνια λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας του τομέα και της ραγδαίας πτώσης των τιμών των μεταχειρισμένων. Στο μεταξύ το συγκρότημα επεκτείνει τις ναυπηγοεπισκευαστικές του δραστηριότητες εγκαθιστώντας γραφεία στην Κίνα και στη Σοβιετική Ένωση, ενώ εξετάζεται επίσης η δυνατότητα συνεργασίας με την Ινδία για την εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης στη χώρα αυτή.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Γερανοί για σοβιετικό πλοίο

Γερανοί σουηδικής τεχνολογίας και με ειδική άντοχη σε θερμοκρασίες 40 βαθμών υπό το μηδέν θα τοποθετηθούν στο ειδικό σκάφος εξερεύνησης που ναυπηγείται σε Φινλανδικά ναυπηγεία για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης.

Το πλοίο που θα χρησιμοποιηθεί από τη Σοβιετική Έπιτροπή Ύδρομετεωρολογικού και Περιβαλλοντολογικού Έλέγχου για την εξερεύνηση της Ανταρκτικής, θα είναι έφοδιασμένο με δύο «άρκτικούς» γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 50 τόννων και με δύο μικρότερους του ίδιου τύπου αλλά με ανυψωτική ικανότητα 10 τόννων. Μεταξύ των άλλων προϊόντων της σουηδικής εταιρίας «Hagglunds» είναι οι γερανοί τύπου «L» που θα τοποθετηθούν σε ένα δυτικογερμανικό κοντεϊνερπλοίο πολλαπλής χρήσεως των 8.800 τόν. dw.

FOR ALL CREW REQUIREMENTS

CONTACT

THE GOODWILL P.V.T., LTD. SHIPPING & TRADING — MALDIVES

WE PROVIDE ANY NUMBER OF SEAMEN WITH ALL
NECESSARY GUARANTIES — CALL US TO SUPPLY YOU
WITH BEST CREWS

GOODWIL SHIPPING & TRADING

MA. CENCORNER
MAJEEDI MAGU
MALDIVES

TELEPH. MALE 4297
TELEX: 77034 GOODWILL MF
CABLE: GODWIL

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Κατά τη διάρκεια του 15ημέρου που έληξε χθές υπεβλήθη στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας μία μόνο αίτηση για τη νηολόγηση πλοίου στα ελληνικά νηολόγια.

Η αίτηση αφορά τη νηολόγηση του φορτηγού «Σέρ Τζών», πρώην «Αμεχ», υπό σημαία Ταϊβάν, 9.448 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1978 που ανήκει στην εταιρία «MARINE WAY S.A.» (κ. Νικ. Παπάζογλου).

Καθελκύσεις

— Από τα ναυπηγεία της Κάντα Σιμπλινγκ καθελκίστηκε το πρόντακτ κάρριερ «Βελοπούλα» 18.000 τόν. γκρός που ανήκει στην «Ελετσον Κορπορέτιον».

— Από τις εσχάρες της Μιτσουμπίσι στο Σιμονοσέι καθελκίστηκε το επίσης πρόντακτ κάρριερ «Κρήτη Γκόλντ» 13.100 τόν. γκρός που ανήκει στον Όμιλο Βαρδινογιάννη.

Παραδόσεις

Από τα δυτικογερμανικά ναυπηγεία Meyerwerft παραδόθηκε στην «Χόμ Λάινς» το κρουαζιερόπλοιο «Ομέρικ» 35.000 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 1.132 επιβατών.

Το πλοίο αναχώρησε ήδη για το παρθενικό του ταξίδι προς τη Νέα Υόρκη από όπου θα εκτελεί κρουαζιέρες στις Βερμούδες και τη Καραϊβική.

Σύμφωνα με ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες το κόστος κατασκευής του έφθασε τα 180 εκατ. δολάρια, ενώ είναι αξιοσημείωτο ότι η τρόπος τοποθετήθηκε τον Αύγουστο του 1984 και η ναυπήγηση ολοκληρώθηκε έμπροσθεν σε 20 μήνες.

Αγοραπωλησίες

— Σέ «Ελληνες περιήλθε το υπό σημαία Χόγκ Κόγκ μπάλκ κάρριερ «Eastern Maid» 26.521 τόν. d.w., 14.748 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 850.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Πρωτοπόρος» 33.867 τόν. d.w., 17.899 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 1,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Πάφιν Σπίριτ» 19.235 τόν. d.w., 11.800 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 900.000 δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Ταϊβάν αγόρασαν το βληθέν στον Περσικό Κόλπο από πύραυλο δεξαμενόπλοιο «Ατλαντικός» 122.348 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, αντί δολ. 107,50

ανά τόννο, με παράδοση ως εστί στο Ντουμπάι.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το Έλληνικό μπάλκ κάρριερ «Βασίλειος Μπακολίτσας» 30.582 τόν. γκρός, 12.600 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1964, ανά δολ. 116 ανά τόννο.

— Στην Ινδία έπωλήθη για διάλυση το φορτηγό πλοίο «Μπαρού Τράστ» 8.677 τόν. γκρός, 5.334 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 103 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές του Πακιστάν είναι οι αγοραστές των ελληνικών μπάλκ κάρριερς «Αϊρήνης Όντισσ» 15.800 τόν. γκρός, 6.560 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1969 και «Αϊρήνης Φάντασ» 13.388 τόν. γκρός, 5.580 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 98 και 97,50 ανά τόννο αντίστοιχα.

Τα συμβεβλημένα

Τον Μάρτιο υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των παρακάτω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Παντίας», λιβερνιάν, 21.427 τόν. γκρός, από 24.2.86, εκπρόσωπος κ. Αϊκ. Πριζάνη.

— «Ατλάντικ Πρίνσεσ», κυπριακό, 9.635 τόν. γκρός, από 25.12.85, εκπρόσωπος κ. Άριστ. Τζάνες.

— «Τζώρτζ Λύρας», λιβερνιάν, 22.322 τόν. γκρός, από 1.4.86, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Μαριολής.

— «Πέλωψ», λιβερνιάν, 9.872 τόν. γκρός, από 15.1.86, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Φουστάνας.

— «Αλέξανδρος Ε.», παναμαϊκό, 60.641 τόν. γκρός, από 27.3.86, εκπρόσωπος κ. Δημ. Βότσης.

Οι διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα εξής πλοία:

— «Χαλκηδών», κυπριακό, 9.343 τόν. γκρός, από 3.3.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— Σήπρογκρες, κυπριακό, 12.142 τόν. γκρός, από 4.4.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ατλάντικ Λήντερ», παναμαϊκό, 8.812 τόν. γκρός από 12.12.85, λόγω πωλήσεως.

— «Τελαμών», λιβερνιάν, 11.842 τόν. γκρός, από 12.3.86, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Ντρήμ Θρή», κυπριακό, 300 τόν. γκρός, από 16.1.86, λόγω πωλήσεως.

— «Ντρήμ Τού», κυπριακό, 299 τόν. γκρός, από 16.1.86, λόγω πωλήσεως.

— «Ντρήμ Ουάν», κυπριακό, 299 τόν. γκρός, από 13.1.86, λόγω πωλήσεως.

Στις 30.3.86 τα συμβεβλημένα με τό NAT πλοία ανέρχονταν σε 318, συνολικής χωρητικότητας 5.564.519 τόν. γκρός.

Συγκέντρωση των τριών Όργανώσεων

Οι διοικήσεις των ενώσεων Μηχανικών, Ναυτών και Θερμαστών έμπορικού ναυτικού όργάνωσαν την περασμένη Πέμπτη συγκέντρωση στη διασταύρωση της Ακτής Μιαούλη με την οδό ΙΙ Μεραρχίας με θέμα την υπεράσπιση των ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των ναυτικών, την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων και τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.

Υπουργικές ευχαριστίες

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής εξέφρασε τις θερμές του ευχαριστίες προς τους πλοίαρχους και τα πληρώματα των ελληνικών φορτηγών «Σέριφος» και «Σύρα» για την παροχή βοήθειας σε δανικό πλοίο που κινδύνευε ανοικτά του Βόρνεο και για τη διάσωση Δανών ναυτικών των οποίων τό σκάφος είχε βυθισθεί ανατολικά της Νικαράγουα.

Η σύνθεση των τριών ΑΣΝΑ

Οι συνθέσεις των τριών ανακριτικών συμβουλίων ναυτικών ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) καθορίστηκαν ως εξής:

Α' ΑΣΝΑ: Χαρ. Παμπούκης, έφέτης Πειραιώς, πρόεδρος και Παν. Τσακνίκας, πλοίαρχος Α.Σ., Σ. Στεφανίδης, πλοίαρχος

For your ships repairs in Far East use

SHIP — REPAIRING CENTRE (SSRC)

SHANGHAI CORPORATION
OF SHIPBUILDING INDUSTRY

SHANGHAI — CHINA

NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS AT YOUR DISPOSAL
ALL KINDS OF SHIP REPAIRS

AGENTS FOR GREECE

INTERSEAS SHIPPING CO.

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

TEL.: 4181093/4180986

TLX: 211394

ΟΙ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

ΟΙ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 23 Ἀπριλίου. Τιμές σέ δολλά-
ρια ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	79/80	91/92	185/186
Βοστώνης	87/90	90/95	160/165
Ν. Ὑόρκης	77/82	83/85	160/165
Φιλαδέλφειας	74.50/79.50	79/82	150/165
Νόρφολκ	70/76.50	76/82	155/165
Σαβάννας	82/86	89/93	168/170
Τζάνκσονβιλ	82/83	87/88	165/166
Π. Ἑβερκλέιτς	83/87	87/88	153/157
Τάμπα	80/81	85/86	138/140
Μόμπιλ	64/67	67/70.50	155/160
Ν. Ὁρλεάνης	58.50/62	62/65	150/160
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	65/67.50	68/71	160/161
Χιόυστον	61/62	63/65	155/160
Κόρπους Κρίστι	66.50/71	68/76	150/155
Λός Ἀντζελες	57/65	66/70	145/175
Σάν Φραντζίσκο	62/65	65/70	175/176
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	57/76	76/78	155/156
Βανκούβερ	96/100	106/108	230/235
Ἄγ. Εὐσταθίου	86/89	92/93	190/195
Φρήπορτ /Μπαχάμας	86/83	86/87	165/170
Τρίνινταντ	127.50	137	208
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	95/96	97/98	95/198
Σαίν Κρουά	15.85	15.95	25.60BBL
Βενεζουέλας	14.64	15.29	25.13BBL
Βραζιλίας	79	83	270
Ἀμβέρσας	63/64	68/69	145/150
Ρότερνταμ	63/64	67/68	145/147
Ἀμβούργου	64/65	67/68	154/156
Γαλλίας	65/76	73/84	164/176MTW
Ἰσπανίας	78/79	81/82	173/175MTW
Θέουτας	—	75/76	167/174MTW
Γένοβας	71/72	75/76	161/165
Αὐγούστας	70/71	73/74	161/165
Πειραιᾶ	68/69	73/74	156/158
Σουέζ Κανάλ	82/83	82/83	179/180
Τζέντας	—	77/80	215
Νταμμάμ	—	77/80	210
Ράς Τανούρα	—	80	210
Κουβέιτ	100	105	230
Σιγκαπούρης	65/67	68.50/71	145/148
Ἰαπωνίας	100/101	103/105	214/216

For all your shipping requirements

and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

Π.Ν., Ἰωάν. Σγόντζος καί Συμ. Σχοινᾶς, πλοίαρχοι Ε.Ν. μέλη.

Β' ΑΣΝΑ: Παν. Κωστάκος, ἐφέτης Πειραιῶς, πρόεδρος καί Βασ. Μακρῆς, πλοίαρχος Α.Σ., Σ. Κλουδάς, ἀντιπλοίαρχος Π.Ν., Γεώργ. Σαζακλῆς, καί Νικ. Μαλεῦρης, πλοίαρχοι Ε.Ν. μέλη.

Γ' ΑΣΝΑ: Ἰωάν. Τετόκας, ἐφέτης Πειραιῶς, καί Βασ. Σταυρόπουλος, πλοίαρχος Α.Σ., Υ. Δρόσος, πλωτάρχης Π.Ν., Εὐάγ. Ποθητός καί Γεώργ. Δούκας, πλοίαρχοι Ε.Ν. μέλη.

Ἀποσύρεται ἡ κάλυψη γιά τή Λιβύη

Οἱ ναυτασφαλιστές τοῦ Λονδίνου ἀπέσυραν στίς 17 Ἀπριλίου τήν διεθνή ἐμπορική κάλυψη (Worldwide Trading Warranty) γιά τὰ πλοῖα πού προσεγγίζουν σέ Λιβυκά λιμάνια.

Ἡ κίνηση αὐτή ἀκολούθησε τίς αἰτήσεις ναυτικών νά κηρυχθῇ ἡ περιοχὴ ζώνη πολέμου, μετὰ τὰ πρόσφατα γεγονότα, μέ συνέπεια μεγαλύτερες ἀμοιβές γιά τὰ πληρώματα πλοίων πού θά πλέουν μέσα στόν κόλπο τῆς Σύρτης. Ἡ ἀπόφαση τῶν ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου σημαίνει ὅτι οἱ ἐφοπλιστές θά πρέπει νά διαπραγματευθοῦν νέα μισθολόγια μέ τοὺς ναυτικούς, ἐνῶ θά ὑπάρξουν νέα ἀσφάλιστρα γιά τὰ πλοῖα.

Ἡ προσέγγιση στή Λιβύη

Ἀπό τίς λιβυκές ναυτιλιακές ἀρχές ἐκδόθηκε σῆμα μέ τίς πληροφορίες πού πρέπει νά ἐκπέμπουν, πρὸς τόν παράκτιο τῆς Βεγγάζης, τὰ πλοῖα πού προσεγγίζουν σέ λιβυκά λιμάνια. Συγκεκριμένα, τὰ ἐν λόγω πλοῖα πρέπει νά γνωστοποιοῦν τὸ ὄνομά τους, τὴν ἐθνικότητα, τὴν ταχύτητα, τὴν πορεία, τὴν ἀπόστασή τους ἀπὸ τὴ Βεγγάζη, τὴν ΕΤΑ (στό λιμάνι) τὸν προορισμὸ καί τὴν προέλευσή τους.

Ἡ ἀπόπειρα ὑπεξαίρεσεως φορτίου τοῦ «Ἀρκαδία»

Φυλάκιση ὀκτῶ μηνῶν ἐπέβαλε ἐρήμην τὸ Τριμελὲς Πλημμελειοδικεῖο Πειραιῶς στόν Γ. Ἐαγοράρη, ναυτικό πράκτορα, γιά ἀπόπειρα ὑπεξαίρεσεως φορτίου τοῦ φορτηγοῦ «Ἀρκαδία».

Σύμφωνα μέ τὸ κατηγορητήριο, τὸ 1977 ἐνῶ τὸ σκάφος βρισκόταν στὸ Πέραμα μέ φορτίο τσιμέντων, ὁ Ἐαγοράρης σέ συνεργασία μέ τὸν Κύπριο πλοιοκτῆτη Λοῖζο Λοῖζίδη καί ἕναν δικηγόρο προσπάθησε νά φυγαδέψῃ τὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο τελοῦσε ὑπὸ κατάσχεση. Ἡ πρόταση γιά τὴν φυγάδευση τοῦ πλοίου ἐγίνε στόν πλοίαρχο Ι. Νομικό ὁ ὁποῖος ὁμῶς κατήγγειλε τὴν ὑπόθεση στο λιμεναρχεῖο Πειραιῶς.

Ὁ Ἐαγοράρης δὲν ἐμφανίσθηκε στὴ δίκη, παρουσιάστηκε ὁμοῦ ἡ γυναῖκα του πού εἶπε ὅτι ὁ σύζυγός της ταξιδεύει καί ζήτησε τὴν ἀναβολὴ τῆς ὑποθέσεως ἀλλὰ τὸ δικαστήριό ἀπέρριψε τὴν αἴτηση καί τοῦ ἐπέβαλε τὴν ποινὴ τῶν ὀκτῶ μηνῶν ἐνῶ γιά τοὺς δύο ἄλλους κατηγορουμένους ἡ ὑπόθεση ἔχει χωρισθεῖ καί θά γίνῃ νέα δίκη.

Νέο τέρμιναλ γιά κοντέινερς

Τὴν Τρίτη ὑπογράφηκε στόν ΟΛΠ ἡ σύμβαση γιά τὴν κατασκευὴ τοῦ δευτέρου μεγάλου προβλήτα κοντέινερς στὸ Νέο Ἰκόνιο Περάματος.

Τὸ ἔργο, συνολικῆς δαπάνης 4,42 δις δρχ., ἡ ἐκτέλεση τοῦ ὁποῖου ἀνατέθηκε σέ κοινοπραξία τεχνικῶν ἐταιριῶν, μετὰ ἀπὸ διεθνή διαγωνισμό, προβλέπει τὴ διαμόρφωση χερ-

σαίων χώρων 320 στρεμμάτων και την κατασκευή κρηπιδοτοίχων συνολικού μήκους 1.100 μέτρων. Με την αποπεράτωσή του σε τρία χρόνια, ο σταθμός θα διαθέτει συνολική επιφάνεια χερσαίων χώρων 470 στρεμμάτων και μήκος κρηπιδοτοίχων 2.300 μέτρων. Θα μπορεί δε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση 450.000 μονάδων κοντέϊνερς, αρκετή για να καλύψει τις ανάγκες της εμπορευματικής κίνησης μέχρι το 2005.

Η Συνδιάσκεψη του ILO

Αρχίζουν στις 5 Μαΐου στη Γενεύη οι εργασίες της Ναυτικής Τεχνικής Προπαρασκευαστικής Συνδιάσκεψης του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας (ILO) που θα διαρκέσει μέχρι τις 16 του ίδιου μήνα.

Σκοπός της προπαρασκευαστικής αυτής συνδιάσκεψης είναι η προετοιμασία των κειμένων πέντε νέων Διεθνών Συμβάσεων που θα αναφέρονται στη βελτίωση των όρων εργασίας, ενδιαίτησης, περίθαλψης και κοινωνικής πρόνοιας των ναυτικών.

Η τελική ψήφιση των παραπάνω Διεθνών Συμβάσεων θα γίνει επίσης στη Γενεύη στη Ναυτική Σύνοδο που θα συνέλθει το 1987.

Συνέδριο για το Δίκαιο της Θάλασσας

Τό 'Ινστιτούτο Διεθνούς Δημοσίου Δικαίου και διεθνών σχέσεων Θεσσαλονίκης με τη συνεργασία του τομέα Διεθνών Σπουδών του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, του Κέντρου Πληροφοριών του ΟΗΕ στην Αθήνα και του γραφείου 'Αθηνών της 'Επιτροπής Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων, οργανώνει και φέτος τη 14η περίοδο μαθημάτων με γενικό θέμα «Τό δίκαιο της θάλασσας» με ιδιαίτερη εμφαση στα θέματα της Μεσογείου.

Τό συνέδριο αυτό αποκτά επιστημονική επικαιρότητα στο διεθνή και ελληνικό χώρο, γιατί θα εξεταστούν σ' αυτό θέματα της εξέλιξης του διεθνούς δικαίου που αφορούν μεταξύ άλλων την ύφαλοκρηπίδα και τη διεθνή πρακτική αυτής, τό δίκαιο της θάλασσας και τις σχέσεις του με τούς συγγενείς κλάδους, τά διεθνή στενά σε σχέση με τό άρχιπέλαγος, τη σύμβαση της Βαρκελώνης για την πρόσπωση της Μεσογείου από τη μόλυνση και την καθιέρωση ειδικού διεθνούς καθεστώτος για τη διεθνή οικονομική ζώνη.

Τό INMEP ανταγωνίζεται τό ELINT

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο του 'Ελληνικού 'Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας σε επιστολή του προς τά μέλη και τούς φίλους του ELINT υπογραμμίζει τά εξής:

Η συμμετοχή των τώως Προέδρου και 'Αντιπροέδρου κ.κ. Π. Πέρα και Δ. Πετρόγκωνα σάν διοικητικά μέλη του πρόσφατα ίδρυθέντος «'Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας» (INMEP) προκάλεσε έντονες ανησυχίες ανάμεσα στά μέλη μας, σάν αποτέλεσμα των οποίων έγιναν πολλές συζητήσεις και εξεφράσθησαν πολλές απόψεις και από τά δύο μέρη. Παρ' όλα αυτά δέν βρέθηκε δυστυχώς διεξοδική λύσις και σύμφωνα με τό καταστατικό του ELINT τό όλο θέμα κατέληξε στην έτμηγορία των μελών, με αποτέλεσμα περίπου τό 70% νά αποφανθί υπέρ της απόψεως ότι τό INMEP τουλάχιστον ανταγωνίζεται τό ELINT και ότι οί Πρόεδρος και 'Αντιπρόεδρος δέν μπορούν νά διατηρήσουν τις θέσεις τους στο ELINT εφόσον παράλληλα συμμετέχουν και μάλιστα σάν ιδρυτικά και διοικητικά μέλη στο INMEP, τά δέ μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου οφείλουν

Γαμήλια δώρα 43.725.000 δραχμών από τό 'Ιδρυμα 'Ιωάννου Δ. Πατέρα



Γιά 14η χρονιά, τό 'Ιδρυμα Προικοδοτήσεων που ίδρυσε ο Οίνουσιος έφοπλιστής και μέγας έθνικός ευεργέτης 'Ιωάννης Δ. Πατέρας, έμοίρασε σε 265 θυγατέρες 'Ελληνών Ναυτικών, τό ποσό των δραχμών 43.725.000. Κάθε νεόνυμφη έλαβε 165.000 δραχμές.

Στή σεμνή τελετή που πραγματοποιήθηκε στις 21 'Απριλίου στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς, τό όποιο προσέφερε δωρεάν ο Δήμαρχος Πειραιώς κ. Παπασπύρου, μίλησαν ο 'Επίσκοπος 'Αχελώου κ. Ευθύμιος, ως εκπρόσωπος του 'Αρχιεπισκόπου 'Αθηνών και προέδρου του 'Ιδρύματος, ο βουλευτής Χίου κ. Γ. Μισαηλίδης, οί τ. ύπουργοί κ.κ. Ν. Ζορμπάς και Λ. Μπουρνιάς και ο Δήμαρχος Χίου κ. Ι. Μπουμπάρης. 'Όλοι οί όμιλητές εξέφρασαν την χριστιανική προσωπικότητα και τό μεγάλο φιλανθρωπικό έργο του 'Ιωάννου Διαμαντή Πατέρα.

Τό έργο του 'Ιδρύματος Προικοδοτήσεως, αποτελεί έκδήλωση τιμής, σεβασμού και συμπαραστάσεως προς τό θεσμό της οικογενείας, του ακρογωνιαίου αυτού λίθου της κοινωνίας, που καθιέρωσαν οί αιώνες και καθάίσε ο Χριστιανισμός. Τήν ελληνική και χριστιανική οικογένεια θέλησε νά τιμήσει ο 'Ιωάννης Πατέρας, γι' αυτό και στο Καταστατικό του 'Ιδρύματος του ώρισε οί νεόνυμφοι νά είναι 'Ελληνες, χριστιανοί όρθόδοξοι και ζωντανά μέλη της 'Εκκλησίας.

Γιά μία ακόμη φορά εξέπληξε ή παντελής άπουσία του έπίσημου Κράτους, εκπροσώπου του YEN και των λοιπών άρχών από τη τελετή άπονομής των προικοδοτήσεων, ώσάν ή Πολιτεία νά άδιαφορεί για τις ουσιώδεις προσφορές του 'Ελληνικού έφοπλισμού προς τό κοινωνικό σύνολο.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE) CRISTOBAL / COLON CABLE TONIO COLON TELEX From USA 368-8572 From Others 379-8572 TELEPHONE Colon 45-0127 45-0137 45-0128 MAILING ADDRESS P.O. Box 443 Colon R Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY FREE LIQUES	BALBOA / PANAMA CITY CABLE TONIO PANAMA TELEX From USA 368-2633 From Others 379-2633 TELEPHONE Panama 23-9920 MAILING ADDRESS P.O. Box 6-4000 El Dorado Panama R Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY FREE WAREHOUSE
---	---

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

νά ξεκαθαρίσουν τη θέση τους.

Στή συνέχεια έγιναν άρχειρες και εξέλεγε νέο Διοικητικό Συμβούλιο που είναι τό έξης:

Πρόεδρος: Χ. Σαρηγιαννίδης, αντιπρόεδρος: Α. Τσεβάς, γενικός γραμματέας: Ν. Κουλειμάνης, ταμίας: Κ. Ταρούσης και μέλη: Γ. Ζάρβανος, Κ. Κλεονόπουλος και Βαΐτσα Μπάρα, αναπληρωματικά μέλη: Α. Βομβογιάννης, Στ. Χρήστος, Ίωάν. Παπακωνσταντίνου, εκπρόσωπος Συμβουλευτικής Έπιτροπής: Α. Δόμβρος, εκπρόσωπος Σπουδαστών ΕΛΙΝΤ, Κ. Κωνσταντάρας και διευθυντής ΕΛΙΝΤ: Γ. Βελέντζας.

Νέες δραστηριότητες της Λέσχης Πλοίαρχων Ναυτ. Έπιχειρήσεων

Στήν αίθουσα της Λέσχης Πλοίαρχων (Port Captains Club) Κολοκοτρώνη 145 από τήν Πέμπτη 15 'Απριλίου, ώρα 18.30 και κάθε Πέμπτη θά γίνονται προβολές εκπαιδευτικών βιντεοκασσετών μέ ναυτιλιακά θέματα, ένν μετά τήν προβολή κάθε κασέτας θά γίνεται συζήτηση και ανάπτυξη του προβληθέντος θέματος:

Η σειρά των θεμάτων είναι:

Πέμπτη 15/5:

1. Έπιβίσεις στη Θάλασσα.

2. Διεθνής Κανονισμός Έποφυγής Συγκρούσεων.

Πέμπτη 22/5:

1. Διέλευσις στενών Μάγνης (Κανονισμοί)

2. Χρήσις και Συντήρησις συστημάτων IGS και COW

Πέμπτη 29/5:

1. MARPOL Έπιθεωρήσεις

2. Έκτοπλοια (Έιδιατερότητες/ Κανονισμοί)

Πέμπτη 5/6:

1. Πυρκαϊά/Πυρόσβεσις

2. Κανονισμοί και άρχές Έσφαλείας, καθαριότητα, άποφυγής άτυχημάτων στο τάξι και στο λιμάνι.

Τίς προβολές μπορούν νά παρακολουθήσουν κάθε μέλος της Λέσχης, ως και Πλοίαρχοι Γραφείων και Έρχιμηχανικοί.

Έξ άλλου μετά τήν λαμπρή έπιτυχία που έσημείωσε ή έκδρομή της Λέσχης στις 13 Έπριλίου στους Δελφούς, όπου έλαβαν μέρος άρκετά μέλη και φίλοι της Λέσχης, άποφασίσθηκε νά γίνει μία άκόμη έκδρομή τό Σάββατο 24 Μαΐου για τά μέλη και τούς φίλους των στα Καλάβρυτα, Μέγα Σπήλαιο, Έγία Λαύ-

ρα. Δηλώσεις συμμετοχής θά γίνονται δεκτές στα γραφεία της Λέσχης κάθε Δευτέρα και Πέμπτη από 17.00 - 20.00.

Τό Ταμείο Έρωγής Λιμενικού Σώματος

Μέ σχέδιο Π.Δ. του ύπουργείου Ναυτιλίας που άφορά τήν τροποποίηση του Β.Δ. 160/70 περί Ταμείου Έρωγής Λιμενικού Σώματος (ΤΑΛΣ) αίρονται οι άνισότητες στις οικονομικές εισφορές των μετοχών του Ταμείου (άξιωματικών, ύπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων) μέ τόν καθορισμό των εισφορών σέ έναίο ποσοστό επί των άποδοχών και λαμβάνεται ύπόψη σάν χρόνος μετοχικής σχέσεως για τούς λιμενοφύλακες ό χρόνος φοιτήσεως τους στη Σχολή Λιμενοφυλάκων. Η άνωτέρω εύεργετική διάταξη έπεκτείνεται και στους λιμενοφύλακες οι όποιοι ήδη ύπηρετούν, έφ' όσον έξαγοράσουν τό αντίστοιχο χρονικό διάστημα.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Π.Δ. προήχθησαν: στο βαθμό του ύποπλοίαρχου Λ.Σ. οι άνθυποπλοίαρχοι Νικ. Έντίοχος, Ίωάν. Μουχλιανίτης, Γεώργ. Βλάχος, Ίωάν. Μπέρης, Εύάγ. Κοντογιάννης, Νικ. Μουγιόκος, Ίωάν. Καστελιώτης, Δημ. Γκολέμης, Νικ. Μάζης, Εύάγ. Λένας, Κων. Καραλίδης, Σπ. Κέτσης, Κων. Καλογέρης, Χρ. Φιλίππιδης, Ίωάν. Έδαμίδης, Στρ. Στυλιανέλης, Σπ. Παπαζώης, Βασ. Πατέλης, Χρ. Έναστασίου, Βασ. Καράμπελας, Ένδρ. Κούγκας, Γεώργ. Νταμπακάκης, Έλέξ. Μουλινός, Ζώης Ζακυνθινός, Δημ. Γκουτάρας, Κων. Μουτάφης, Παν. Δαμιανός, Γεώργ. Κοκκινακης, Περ. Νικολαΐδης, Μάρκ. Χαρμπαντίδης, Νικ. Καλτσάς, Ηλ. Μαντούβαλος και Φωτ. Παπαδόπουλος. Έπίσης προήχθησαν στο βαθμό του σημαιοφόρου οι άνθυπασιπστές Γεώργ. Τζανίνης, Κων. Γιαννέλος και Νικ. Βοντάς.

Σύλληψη ναυτικών στην Αίγυπτο για λαθρεμπόριο

Συνελήφθησαν στην Έλεξάνδρεια και προφυλακίσθηκαν για 45 ήμέρες κατηγορούμενοι για λαθρεμπόριο ούισκι ό πλοίαρχος του πλοίου «THANGRIS» μέ σημαία Ένδούρας Νικ. Κουφογιάννης και ό Κύπριος ναυτικός Χριστάκης Σοφοκλέους. Οι δύο ναυτικοί κατηγορούνται συγκεκριμένα για λαβραία έξαγωγή στην Αίγυπτο 800 κιβωτίων ούισκι.

Έ ναυσιπλοία στο Σουέζ

Έπό τίς Αίγυπτιακές ναυτιλιακές άρχές άλακινώθηκε ή έγκατάσταση νέας έξέδρας πετρελαίου σέ θέση 28° 13 2156 Β, 33° 25 56,38 Α.

Η πλατφόρμα διαθέτει φάρο χρώματος λευκού και άκτίνας 5 ναυτικών μιλίων καθώς και ήχητικό σήμα προειδοποίησης.

Διάβημα για έπιστροφή ναυτικών από τό Έντεν

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από τό ύπουργείο Έξωτερικών νά γίνουν διαβήματα μέσω της διπλωματικής όδου για νά έπιτραπεί ή άναχώρηση από τό Έντεν πέντε Έλλήνων ναυτικών του έλληνικού φορτηγού «Θαλασσινή Αύγή» τό όποιο έχει άκίνητοποιηθεί εκεί λόγω πυρκαγιάς.

Θάνατος νεαρού ναυτικού

Νεαρός ναυτικός, ό 17χρονος βοηθός θαλαμηπόλος Καρά Σαμπρί, από τά Κιμέρια της Έάννης, πέθανε ξαφνικά στο έλληνικό φορτηγό «Κάπταιν Στέφανος» στο όποιο ύπηρετούσε ένν τό σκάφος βρισκόταν στο λιμάνι της Μπανγκόγκ.

Τό πρώτο Δ.Σ. του ΕΣΙΠ

Συγκροτήθηκε σέ σώμα τό πρώτο διοικητικό συμβούλιο του ΕΣΙΠ, τό όποιο προέκυψε από τίς άρχαιρεσίες της θης Έπριλίου 1986, ως έξης:

Πρόεδρος: Λεωνίδας Φοΐβος Κόσκος

Έντιπρόεδρος: Θ. Παπαλεξόπουλος, Π. Σταυρίδης, Δ. Ζιώγας, Γ. Φωκάς.

Γεν. Γραμματέας: Νικ. Αδαμαντιάδης.

Έναπληρωτής Γεν. Γραμματέας: Δ. Κωνσταντίνου.

Ταμίας: Σ. Δοττης.

Πρόστιμα

Σέ 14.022.000 δρχ. έφτασαν τά πρόστιμα που έπέβαλαν στον Μάρτιο, οι λιμενικές άρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. Έναλυτικά, έπιβλήθηκαν 5.735.000 δρχ. για λιμενικές παραβάσεις, 3.085.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 2.423.000 δρχ. για παραβάσεις της ασφάλειας της ναυσιπλοίας, 2.010.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 106.000 δρχ. για μεταφορά ύπεραριθμών έπιβατών και 663.000 δρχ. για όδήγηση ταχυπλόων σκαφών χωρίς άδειά.

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

Θαλάσσια ατυχήματα



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	Έλληνική	1.587	1978	Επιθεωρήθηκε στο Αβέιρο, στις 18/4 συνεπεία ζημιών που υπέστη από προσάραξη στο Δίκιλι. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές και υδροδεξαμενισμός. Προσάραξε στη Στένφενβιλλ στις 16/3 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Χάλιφαξ.
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	Λιβεριανή	5.511	1977	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	Έλληνική	19.264	1979	Υπέστη ζημιές σε γερανό, στο Νεμούτ Μπαίη στις 6/4. Επισκευές αναβλήθηκαν. Απέφερε ζημιές από προσάραξη, κατά το ταξίδι Ροζάριο για Κωνσταντζα και κατέπλευσε στο Μπ. Αϊρες στις 16/4.
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	Λιβεριανή	23.347	1967	
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ	Κυπριακή	10.625	1969	Κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας, στις 14/4, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Wildcat» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν. Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα, συνεπεία ζημίας στη μηχανή που υπέστη κατά το ταξίδι από Θεσσαλονίκη για Κή Γουέστ στις 4/4.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Έλληνική	22.217	1966	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Κυπριακή	16.128	1970	Υπέστη ελαφρές ζημιές κατά τον απόπλου από Ροζάριο για Αλγερία στις 17/4. Αναλήφθηκαν επισκευές. Υπέστη ζημιές σε δεξαμενή, κατά το ταξίδι από Μπορντώ για Τζάφλα στις 2-3/4. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Φλάσσινγκ.
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	Έλληνική	16.794	1985	
ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ:				
ΞΙΦΙΑΣ Ι.	Έλληνική	838	1947	Προσάραξε στο Μπισσάου, στις 18/4 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.

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

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Ή ν α υ λ α γ ο ρ ά

Ενώ οι ευρύτερα οικονομικοπολιτικοί λόγοι που έχουν καθλώσει την διεθνή ναυλαγορά στά τρέχοντα πρωτοφανώς χαμηλά επίπεδα ναύλων, όπως αυτοί εξετέθησαν εν λεπτομερεία στο προηγούμενο τεύχος μας, εξακολουθούν να υφίστανται με ελάχιστα δείγματα τάσεων προς ρεαλιστικότερες θέσεις, προβάλλει ήδη η ανάγκη μιάς επανεκτιμήσεως της καταστάσεως με βάση τα νέα επίπεδα τιμών των καυσίμων.

Πράγματι, το κόστος της καυσίμου ύλης (του πετρελαίου) φαίνεται τόσο μειωμένο σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ώστε κάθε σύγκριση τρέχοντος ναύλου προς εκείνους του προσφάτου παρελθόντος να απαιτεί ιδιαίτερο υπολογισμό που αποκτά ιδιαίτερη σημασία στο μέτρο που η διανυόμενη απόσταση για το συγκεκριμένο ταξίδι αυξάνει.

Και ενώ για τα κύρια φορτία (σιτηρά, γαιάνθρακας, κλπ.) η καθιέρωση νέων ρεαλιστικών τιμών φαίνεται να άργει, η έλευση του θέρους δημιουργεί σχεδόν τη βεβαιότητα για ένα «ήσυχο», άρα εφιαλτικό, καλοκαίρι. Τουτό ασφαλώς αναφέρεται στα σιτηρά που αποτελούν το «μεγάλο άσθενή» της παγκόσμιας ναυλαγοράς, ενώ η ζήτηση του γαιάνθρακα και των μεταλλευμάτων, στο βαθμό που καλύπτει άμεσες ή βραχυπρόθεσμες ανάγκες, παρουσίασε ελαφρά βελτίωση.

Καθοριστική η ναύλωση πάναμαξ με σιτηρά από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, κλείστηκε στα δολ. 8.50 δημιουργώντας έτσι νέο κατώτατο επίπεδο. Η προς Κόντινεντ αντίστοιχη ναύλωση στα δολ. 6.50 σημαίνει λίγο - πολύ διατήρηση του STATUS QUO. Όλες σχεδόν οι ναυλώσεις από την περιοχή για μικρότερα μεγέθη ανακλούν τις αυτές πτωτικές τάσεις, όπως οι 30.000 τόννοι για Ταϊβάν στα δολ. 12.50, οι 31.000 για Πορτογαλία στα δολ. 6.50 και οι 35.000 για Σηφορθ στα δολ. 7.50 ανά τόννο.

Τό Πλέϊτ και η Βραζιλία παρουσίασαν κάποια, ίσως ανώτερη του αναμενομένου δραστηριότητα με φορτία της τάξεως των 30-35.000 τόννων προς Ν. Κορέα, Ισπανική Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα στα δολ. 19.20, 7.65 και 12.00 αντίστοιχως. Κάποια κίνηση, όχι εύκαταφρόνητη, από Ευρωπαϊκή Μεσόγειο, μικρός αριθμός φορτίων κινήθηκε προς Β. Αφρική και Έρυθρά. Φορτία επίσης διακινήθηκαν από Αυστραλία προς Ιαπωνία και περιοχή Περσικού/Έρυθρας Θάλασσας.

Φορτία γαιανθράκων από Χ. Ρόντς/ Χαττέρας προς διάφορες περιοχές έδωσαν κάποιο τόνο στην κίνηση του εν λόγω φορτίου, όπως οι 90.000 τόννοι προς Ταϊβάν στα δολ. 7.40.

Από την Αυστραλία, φορτώσεις σημειώθηκαν προς Ιαπωνία, Ταϊβάν και Ήν. Βασίλειο. Οι 100.000 τόννοι για Ταϊβάν πλήρωναν δολ. 3.70 ανά τόννο. Στα δολ. 4.90 συμφωνήθηκε ο ναύλος για 100.000 τόννους από Ν. Αφρική για Κόντινεντ.

Σειρά ναυλώσεων σε μεγάλα κυρίως μεγέθη για σιδηρομεταλλεύματα έδωσαν κάποιο τόνο, όπως ούτως ή άλλως οι ναύλοι παρέμειναν χαμηλοί. Τό κλασικό ταξίδι από Β. Νορβηγία (Νάρβικ) προς Κόντινεντ στα δολ. 2.00/1.65 για 95.000 και, αντίστοιχα, 140.000 τόννους και οι φορτώσεις από Δυτ. Αφρική προς Βέλγιο ήσαν τα κύρια φορτία που άφορουν στο Βορειοευρωπαϊκό χώρο, ενώ τό FAR EAST έπαιρνε 130.000 τόννους από Β. Βραζιλία (δολ. 5) και 40.000 τόννους από Γκόα (Ινδία) στα δολ. 4.95 ανά τόννο.

Μερικά φορτία παλαιοσιδηρών από Χαττέρας για Άπω Ανατολή και Ινδικό δέν διαμόρφωσαν κατάσταση.

Σποραδικές οι φορτώσεις ζάχαρης, κυρίως από Καραϊβική για ΗΠΑ, ενώ λίρες 13.75 πλήρωναν οι 20.000 τόννοι από Άγ. Μαυρίκιο για Λονδίνο.

Επτά ή οκτώ φορτία ο Ινδικός απολογι-

σμός στά λιπάσματα, τά πλείστα από Έρυθρά Θάλασσα και δύο από Β. Ειρηνικό.

Φορτία ταιμέντων διακινήθηκαν από τόν Μεσογειακό χώρο είτε προς Β. Αφρική και Έρυθρά ή προς Δυτ. Αφρική.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σχετικά χαλαρή ή ζήτηση, καθήλωσε τά μισθώματα σε ελάχιστα αποδεκτά επίπεδα. Πάναμαξ από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή μέσω Βραζιλίας στα δολ. 5.000 ήμερησίως ήταν ό,τι καλύτερο υπήρχε στην αγορά, ενώ αντίστοιχο κλείσιμο από Ιαπωνία για κυκλικό Αυστραλίας κόστιζε δολ. 4.500 περίπου. Μίσθωμα δολ. 3.650 για παράδοση Κόλπου ΗΠΑ και επαναπαράδοση Άπω Ανατολή δείχνει σαφώς την κατάπτωση της πρώτης περιοχής. Τό ίδιο εύγλωττο είναι τό κλείσιμο 40.000 τόν. d.w. για κυκλικό Ατλαντικού στα δολ. 1.800, ενώ λίγο μεγαλύτερο σκάφος από Ιαπωνία για Ινδικό έπαινε δολ. 5.300 περίπου. Πλοίο 34.000 τόν. d.w. από Σκανδιναβία για Άπω Ανατολή πληρωνόταν δολ. 2.800 με αντίστοιχο κλείσιμο από Αργεντινή (Ρεκαλάδα) στα δολ. 4.300. Άς σημειώσουμε, τέλος, δύο κλεισίματα από Ν. Αφρική, τό πρώτο 30.000 τόν. d.w. για Ιαπωνία στα δολ. 4.300 περίπου, τό δεύτερο 36.000 τόν. d.w. για Ταϊβάν δολ. 5.500.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Και έδω τά φθνότερα καύσιμα παίζουν καταλυτικό ρόλο και απαιτούν ιδιαίτερη μελέτη για την όρθη αξιολόγηση των επιπέδων ναύλων σε όλες τις περιοχές.

Γενικά, η αγορά κρατήθηκε σε αξιόλογους ρυθμούς ζήτησης στις βασικές περιοχές.

Στόν Περσικό Κόλπο σημειώσαμε σημαντικό αριθμό ναυλώσεων VLCC με άνοδική τάση των ναύλων που κυμάνθηκαν μεταξύ WS 24-26 για δυτικές όψιόν με 3-4 πόντους παραπάνω για Άπω Ανατολή και 10-14 για Έρυθρά.

Τά γεγονότα της Λιβύης δέν επηρέασαν



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

τήν αγορά της Μεσογείου στο βαθμό τουλάχιστον που κανείς θά άνεμενε. Αντίθετα, και μετά τους 'Αμερικανικούς βομβαρδισμούς σημειώθηκε ζήτηση από Λιβύη ιδίως στους 80.000 τόννους για 'Ιταλία και άλλες χώρες στά WS 78-80 περίπου.

Συγκρατημένη μέσα σε λογικά πλαίσια η κίνηση στη Δυτ. 'Αφρική όπου οι 100.000 τόννοι για Μεσόγειο ή Κόντινεντ πλήρως περιόρου WS 40.

Σε έξαρση ή ζήτηση χωρητικότητας στην Καραϊβική, ιδίως για καθαρά φορτία προς ΗΠΑ, έδωσε ιδιαίτερο τόνο στην αγορά και προκάλεσε σημαντική άνοδο των ναύλων που κυμάνθηκε μεταξύ 25-35% έναντι του πρώτου δεκαπενθήμερου.

Σάν γενική παρατήρηση, η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων κινείται σε κανονικούς ρυθμούς που εν πολλοίς μπορούν να χαρακτηρισθούν ικανοποιητικοί.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. περίπου γεννήματα Ταιβάν, δολ. 14 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 28 - Μαΐου 8.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 15 φίο, 3 1/2 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 14-15.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ: Ρίβερ Πλέιτ 15.500 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 21,60 2.000 τον. φόρτωση/800 τον. έλκυθ. εκφόρτωση, Μαΐου 10-19.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Παρανάγκουα 33.000 τον. περίπου γεννήματα Μπορντώ/Αμβούργο, δολ. 9 φίο, 12 ημέρες, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 5.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Αμβερ. Κόλπο 35.000 τον. περίπου γεννήματα Σίφορθ, δολ. 7,50 φίο, όψιόν 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Γκέντ δολ. 6,25 φίο, 5 ημέρες/8.000 τον. προκειμ. Σίφορθ ή 8 ημέρες εκφόρτωση στους λοιπούς λιμένες, τέλη 'Απριλίου.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά 'Αμστερνταμ ή Ρότερνταμ, δολ. 6,50 φίο, 10 ημέρες, 'Απριλίου 28 - Μαΐου 3.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 15.150 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 8,50 φίο, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 24-16.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Βραζιλία 35.000 τον. σιτηρά περίπου 'Ισπανικό λιμένα Μεσογείου, δολ. 263.130 κατ' άποκοπή, 12 ημέρες, Μαΐου 5-14.

ΑΔΑΜΑΣ: Μόμπιλ 60.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 4,55 φίο, 2 1/2 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΒΑΡΗ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπ. 'Αίρες 30.000 τον. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 20, όψιόν Πορτογαλία δολ. 13,50, 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ: Σουάιμα 15.500 τον. λιπάσματα δυτική ακτή ακτή 'Ινδίας, δολ. 12,50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 20-28.

ΜΠΑΣΤΙΟΝ: 'Ακαμπα 18.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 9,70 φίο, 7.00/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-5.

ΡΗΛΑ 'Ι'ΑΝΤ: 'Ακαμπα 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 10. φίο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ: 22.457 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Κάντα άμεση, επαναπαράδοση στον πιλότο Ντάρ ές Σαλάαμ, δολ. 2.425 την ή-

μέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: 27.661 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ελλάδα ή Τουρκία άμεση, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμβούργο, δολ. 3.500 την ήμερα.

ΕΚΤΩΡ: 29.700 τον. d.w. του 1970, παράδοση στον πιλότο Σάν Φρανζίσκο Μαΐου 1-8, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 2.875 την ήμερα πλέον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βικτόρια άρχές Μαΐου, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΔΗΛΟΣ: Ρότερνταμ 20.000 τον. μέρος φορτίου Σουάνου, WS 192,5, 'Απριλίου 11.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Ράς Τανούρα 75.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 75, 'Απριλίου 11.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Πουέρτο Μιράντα 54.000 τον. μέρος φορτίου, Νέα 'Υερσέη WS 80, 'Απριλίου 12.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, Μάρκουρ Χούκ, WS 51,5, 'Απριλίου 20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 22, 'Απρίλιο.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Β=οε 80.000 τον. μέρος φορτίου, Σελλάβεν WS 52,5, 'Απριλίου 15.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 75, όψιόν 'Ιταλικά νησιά WS 92,5, 'Απριλίου 15.

ΜΙΝΕΡΒΑ: Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρά Περσικό Κόλπο δολ. 350.000 κατ' άποκοπή, όψιόν Σιγκαπούρη δολ. 500.000 κατ' άποκοπή, 'Απρίλιο.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Πούντα Καρντόν 54.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 75, άμεση.

ΕΙΡΗΝΗ: Σιντί Κερύ 131.000 τον. Λαβέρα, WS 45, 'Απριλίου 27.

ΛΑΡΝΑΚΑ: 'Αντεν 35.000 τον. καθαρά Σίρρι 'Αίλαντ WS 135, 'Απριλίου 19.

ΕΦΕΣΟΣ: Λά Σαλίνα καί Πουέρτο Λά Κρούζ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Γουίλχελσχαβεν WS 25, 'Απριλίου 27.

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

ΡΕΣΙΦΕ: Κιουρασάο 31.000 τον. μέρος φορτίου, Τζάκσονβιλ και Σαβάννα WS 125, 'Απριλίου 21.
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ζάβια 24.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 225, όψιόν Μεσόγειο WS 235, άμεση.
ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Μπάιο Γκράντες 38.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΑ WS 140, 'Απριλίου 28.
ΣΚΥΡΟΝ: Ντουμαί 135.000 τον. Μπαχάμες WS 22,5, όψιόν δυτική άκτή ΗΠΑ WS 35, Μαΐου 2.
ΝΟΤΟΣ: Κολέ 116.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 33,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 36, 'Απριλίου 24.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Φόλεϋ WS 68,75, 'Απριλίου 26.
ΜΙΝΕΡΒΑ: Όλλανδία 29.000 τον. καθαρά Νέα 'Υερόση, WS 115, Μαΐου 4.
ΣΕΡΙΦΟΣ: Μπρί 25.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη δολ. 90.000 κατ' άποκοπή, 'Απρίλιο.
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3: Γιέμπο 126.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν Μεσόγειο WS 42,5, 'Απριλίου 26.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 85 'Απριλίου 22.
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ και Πούντα ντέ

Πάλμας 38.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερικ. Κόλπο WS 135, όψιόν δυτική άκτή Κεντρικής 'Αμερικής WS 130, πλέον πέντε μονάδες για θέρμανση φορτίου, 'Απριλίου 26.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ: Μετζάια 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, 'Απριλίου 27.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Πατζαρίας 50.000 τον. μέρος φορτίου, Σαλμέτ WS 92,5, 'Απριλίου 27.
ΕΛΟΥΝΤΑ: Μίνα άλ 'Αχμαντί και Ράς Τανούρα 85.000 τον. Πόρτ Ντίκσον, WS 77,5, 'Απρίλιο.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Ράς Σουκχέιρ 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 55, όψιόν Μεσόγειο SW 57,5 Μαΐου 1.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Σίντι Κερύ 130.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν Μεσόγειο WS 45, Μαΐου 1.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 67,5, 'Απριλίου 30.
ΠΡΟΚΥΟΝ: Βενεζουέλα 50.000 τον. μέρος φορτίου, Κίγκστον, δολ. 150.000 κατ' άποκοπή, 'Απριλίου 24.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Μίνα άλ 'Αχμαντί 250.000 τον. Σιγκαπούρη WS 32,25.

— Μ/Υ "PROTOSTATIS" (27.100/75), δολ. 1.500.000.
Νεώτατο άκόμη, τό Μ/Υ "EASTERN MAID" (26.100/71) μόλις έπιασε τά δολ. 800.000.
Τήν ίδια τύχη είχαν και τά πλοία γενικού φορτίου, όπου τό Μ/Υ "CRESTBANK" (18.530/78, μέ ύψηλές μάλλον προδιαγραφές) άλλαξε ιδιοκτήτη αντί μόλις δολ. 1.750.000 ενώ τό γερμανικό ύποκατάστατο του liberty Μ/Υ "SUNSET" (15.760/78) έπιασε δολ. 1.650.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Υποτονική ή ζήτηση σέ δλες σχεδόν τίς περιοχές, διέψευσε τίς πρόσφατα αναγεννηθείσες έλπίδες για μία συνεχώς ανερχόμενη αγορά διαλύσεων.

'Η Νότια Κορέα άπεδείχθη ένας έκ περιστάσεως αγοραστής, ενώ σημαντικές διακυμάνσεις τής ζητήσεως και των τιμών καθιστούν τήν Ταϊβάν μία άμφίβολη πρός τό παρόν αγορά. Σταθερότερη ή Κίνα, πλήρως μεταξύ δολ. 105-112 για πλοία ξηρού φορτίου 5.000 - 7.000 τόννων έλαφρού έκτοπίσματος.

Σχεδόν νεκρή ή 'Ινδία, μέ τίς άνατολικές περιοχές σπαρασσόμενες από τή διάσταση συμφερόντων των κατ' ίδίαν διαλυτών πού φέρνουν τόν κεντρικό οργανισμό σέ άδιέξοδο, ενώ μία μορφή lock-out ύπάρχει στο 'Αλάγκ (δυτική άκτή) λόγω των έπιβληθέντων δασμών.

Χωρίς συναλλαγματικά άποθέματα τό Μπαγκλαντές, στερείται ένδιαφέροντος και άξιοπιστίας, ενώ χαμηλή παρέμεινε ή ζήτηση και οι τιμές (δολ. 92-95 για 5.000 τον.) στο Πακιστάν.

Τό τουρκικό ένδιαφέρον στο χώρο τής 'Ανατολικής Μεσογείου ήταν ή μόνη σχεδόν άπτή πραγματικότητα.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Οί εύσιωνες προοπτικές τής ναυλαγοράς πετρελαίου κινούν τή ζήτηση για σχετικά νέες μονάδες κάθε μεγέθους μεταξύ 50-150.000 τον. d.w. ενώ δέν σπανίζουν οι πράξεις και επί VLCC.

Τό Τ/Τ "YOKO MARU" 272.000/75) άλλαξε χέρια έντός τής 'Ιαπωνίας έναντι τιμής ίσοσ δύναμης πρός δολ. 4.700.000.

Στήν ίδια τιμή πουλήθηκε και τό Τ/Τ "ANDES MARU" (254.000/74) στο Χόγκ Κόγκ, ενώ, στο handy size, τό Μ/Τ "MECA PILOT" (81.000/67) έπιασε τήν καλή τιμή των δολ. 1.900.000.

Τό μικτό Μ/Υ "WORLD GALA" (278.000/73) μεταβιβάζεται στα δολ. 6.500.000.

Σαφώς χαμηλές οι τιμές στα μπάλκ κάρριερς όπου βασικό κίνητρο ήταν ό καιροσκοπισμός. Τό μεταλλοφόρο Μ/Υ "SHINREI MARU" (121.000/73) πέρασε σέ Εύρωπαϊκά χέρια αντί δολ. 3.300.000.

Μικρότερα — αλλά σχετικά νέα — πλοία πού φέρονται πωληθέντα είναι — μεταξύ άλλων:

— ΜΥ "TRENT" (37.400/74), δολ. 1.200.000.

Μ/Υ "MOUNT HYDRA" (34.500/76), δολ. 1.950.000.

Μ/Υ "MOUNT ELIKON" (34.500/76), δολ. 1.950.000 (άμφότερα τελούσαν άκόμη υπό αίρεση).



**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



★ 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

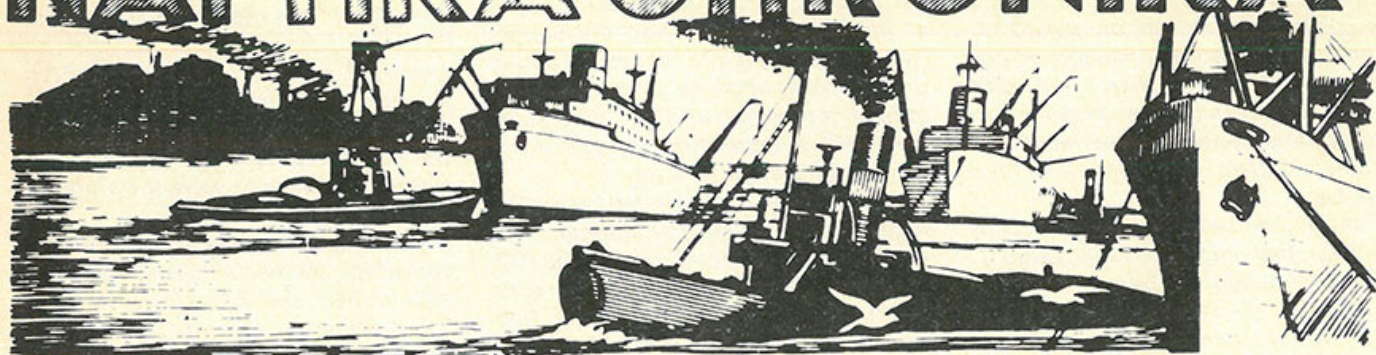
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1222/981 May 1st, 1986

WHAT NEEDS TO BE DONE

The views of this journal on what needs to be done to stop the shrinking of the Greek flag fleet which is now continuing at the rate of one ship a day and reverse the trend in such a way that the 1,400 Greek owned vessels of more than 100 grt. now under foreign flags can be repatriated.

We have stated the measures that should be taken repeatedly in these columns and we have stated them personally to the minister, Mr. Stathis Alexandris when he sought our opinion on the subject.

We shall outline them here once more in the hope that the authorities will not merely listen to them but will put them into effect first and foremost to help the country's balance of payments, to solve the unemployment problem of Greek seamen and to solve the economic problems of the Seamen's Pension Fund (NAT).

First of all we should restore validity to the "act of approval" and provide Greek flag ships with the same advantages enjoyed by Greek owned ships flying other flags, so they can operate in the depressed conditions that all dry cargo ships find themselves in today.

More specifically, the measures that need to be taken are the following:

Act of approval: The provisions concerning crew complements and taxation should be restored in order to eliminate the loopholes by which extraordinary taxes and NAT contributions can be imposed. Also, the draft law on NAT should be revised with respect to its provisions on ships put up for auction. Legislation concerning the installation of shipping enterprises controlled by foreigners in Greece should be updated and Law No. 959/79 concerning shipping companies should be amended so that such companies could engage in a broader range of activities.

Operating conditions: The signing on of foreign crews for the lower deck, engine room and catering services on board Greek ships should be allowed without a percentage limit and these crews should be paid wages corresponding to the standard of living in their countries of origin. They should not be made to pay NAT contributions since the shipowner already pays for them and should not enjoy NAT privileges. In the event of unemployment among officers in any category, to a high degree, say 40%, they should be made to serve for ten months only and then take compulsory shore leave. The question of strikes should be settled so that small minorities within the unions are not able to act arbitrarily and that strike action can only be called following a decision by a large majority of a union's membership and at least more than half of a ship's crew.

We consider that if these measures are applied the shrinking of our Greek flag fleet will stop immediately and repatriation will begin. Also, there will be no unemployment among lower deck crews which is what the Minister fears. Bona fide Greek seamen will all be absorbed.

12 — MAN CREW

The new container ship being built in Germany as part of the Econprogress BV-1660 series will mark a milestone in the effort to reduce crew complements. The vessel is 163 metres in length, 27.5 metres broad and 10.55 metres deep with a capacity of 22,500 dwt.

The ships in this series, which are the answer to HDW's "ship of the future" are basing their competitive edge on fuel savings first and then on their considerably reduced crew requirements. The fuel savings are achieved in the ship's design, in the use of a two-stroke diesel engine by MAN/B&W and in the system of a large, fixed propeller with a vaned rotor which increases propulsion power. This affords a consumption of 31.2 tons per day at 18 knots or 17.5 tons at 15 knots. As to the crew, if the ship flies the German flag it will be able to sail with a crew of 16 without special authorisation. Theoretically, however, it is being built to be sailed by only 12 men thanks to a computer system which handles engine operations, navigation, ballasting, etc.

The first ship of the series, named "City of Jupiter" will be delivered this month to its German owners who have chartered it for five years to the French Compagnie d'Affrètement.

THE VANUATU REGISTRY

We have already mentioned the efforts of the New Hebrides to attract ships to its registry. This island archipelago of the South Pacific, which is now named Vanuatu, has recently gone all out to intensify its campaign in this direction, with colour brochures showing idyllic island scenes, with press conferences, discounts, promises of an economic paradise, etc. With these methods it has managed to form a small fleet of merchant ships which proudly fly its flag. Greek owners have by no means been neglected and a senior executive from Vanuatu arrived recently in Greece to meet those Greek shipowners who for one reason or another need to transfer their ships from Greek registry to some other free flag. So far, none has heeded the "call of the islands".

THE LAURO FLEET

The Finlauro company, which is presided over by shipowner Luciano Occhetti and is the umbrella under which the Greek and Italian interests which acqui-

red the Lauro fleet, convened for the first time in Genoa in order to form the new company which will be named "Achille Lauro Armatore". Finlauro at present owns 50% of the shares and holds a year's option on the rest which is now held by the commissioner extraordinary of the Lauro fleet, a lawyer named Flavio de Luca.

For the time being the new company will own the ships "Achille Lauro", "Ciacchnio Lauro", "Cervo", "Gazzella", "Tigre", "Palizzi" and "Raffaele Calietta" with no mention of any rights on the lines formerly served by the Lauro fleet.

JAMES B. ROBERTSON RECEIVES "HALERT C. SHEPHEARD AWARD" FOR MERCHANT MARINE SAFETY

James B. Robertson has been awarded the 1985 Halert C. Shephard Award for a single outstanding contribution to merchant marine safety, or for dedication and constructive participation in activities with maritime safety over a period of time.

The Shephard Award was established by the American Institute of Merchant Shipping in honor of the late Rear Admiral Shephard, who served in the United States Coast Guard as Chief, Office of Merchant Marine Safety. Selection and presentation of the Award is administered by the American Bureau of Shipping.

Mr. Robertson joined the Bureau of Marine Inspection and Navigation in

1938 where he participated in investigations related to ship safety. At the time of the Second World War, the Bureau was incorporated into the United States Coast Guard, where he worked until his official retirement in 1967, though he worked in a consulting capacity for a number of years afterward.

As a member of the United States Delegation to the 1948 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Mr. Robertson participated in establishing important regulations on flooded stability and isolation of combustibles. He continued as a technical advisor to the SOLAS Conferences of 1960 and 1974 as well as the 1966 International Load Line Conference. He was also United States representative, advisor, or chairman of several subcommittees and working groups of IMCO, the forerunner of the Intergovernmental Maritime Organization (IMO). In all of these groups he was quite active, and a driving force in modern grain regulations, subdivision and stability of passenger vessels and gas and chemical regulations.

603 VESSELS JOIN ABS IN 1985

During 1985 the American Bureau of Shipping classed 442 new vessels of 3,650,000 gross tons, and 161 existing vessels of just over 1,000,000 gross tons. Compared with the figures for the previous year, this was an increase in gross tonnage of the vessels classed, but a decrease in the total number of vessels.

50 YEARS AGO

— Under the best possible conditions, Mr. Katsambis has assumed his duties as Director of Merchant Shipping. He is fortunate in having Mr. Rediadis as his superior because the minister is totally familiar with shipping matters and keen to solve the problems of Greek shipping.

— The general meeting of shareholders of the Seamen's Pension Fund was held on 24th and 25th March at the Athens Chamber of Commerce and Industry during which the board of directors reported on the activities of the Fund during the past three years.

— Messrs. Rethymnis & Kulukundis have bought, on behalf of their clients, the British cargo ships "Comeric" and "Wulsty Castle". The first was bought for 21,500 pounds. The price of the second ship was not disclosed.

— A new company has been set up in London called the Middlesex Steamship Co. Ltd. with a capital of 12,000 pounds managed by Messrs. B. Mavroleon and J. Kulukundis.

— The Greek ship "Peleus" 7,200 tons has been chartered from Necotsea for Hamburg 17/3 option Rotterdam 17/6, both ports 17/9 with loading option from Mar del Platas, Bahia Blanca or Buenos Aires, immediate loading.

(Naftika Chronika No. 129/1.5.1936)

Noting the increased rate of scrapping witnessed worldwide during the last year, the ABS reports that 239 vessels of 5.8 million gross tons scrapped belonged to its fleet.

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING ANNOUNCES ELECTION OF MANAGERS

Six maritime executives were elected to the Board of Managers of the American Bureau of Shipping (ABS) for three-year terms at the annual meeting of Members.

Also, fourteen Managers were re-elected at the meeting of this international ship classification society, which was held at the ABS new world headquarters in Paramus, New Jersey, on 15 April 1986.

Three prominent Greek shipowners, namely Messrs Costas M. Lemos, John M. Carras and Peter G. Goulondris have been re-elected to the Board of Managers for the new term.

Managements of ABS is vested in its Board of Managers, whose responsibilities include the election and confirmation of people for service on ABS Management, Finance, Audit, and Classification Committees as well as those on the Technical Committee.

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT

BÖTTCHER & GRÖNING

Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phone 040/78518-0 · Telex 2163384 bug d

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG

Repair and Spare Part Service Contractors for:

Borsing — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Mekaniske

Verksteder — Bergen Diesel Generating Sets — Normo

Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck

Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe

Ship Refrigerating — Reilumit Filters — France — Mitsubishi

Kakoki Kalsha Purifiers — Mitsubishi Exhaust —

Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines —

Akasaka — Mitsubishi Diesel Engines — Kobe — Mitsubishi

Diesel Engines — Kamome Pitch Propellers + Bow Thr-

usters — Yanmar Diesel Engines

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



ε. Βενετία 3/2
 στό Άσάμπι 1/2
 ε. Γνόβα 30/1
 α. Πόρτ Κέμπλα 5/1
 α. Γκεράλντον 27/1
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Γιβραλτάρ 2/2
 α. Κολόμπο 30/1
 άργεψ Πειραιά
 α. Πειραιά 27/1
 άργεψ Πειραιά
 α. Λός Πάμας 14/1

ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16358
ΑΝΤΣΕ'ΙΝΤΙΑΝ	70	10489
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	38353
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	38353
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν	86	23300
ΑΝΤΣΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30822
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051
ΑΠΕΣ	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'ΤΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΘΗ	73	13831
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13833
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	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	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13833
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9486
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	18058
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΜΑΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13833
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	58	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ε. Σάντος 24/12	
άρχει Πειραιά	
ε. Κομά Μπαί 17/1	
μετ. «Αγ. Κυπριανός»	
άρχει Πόρτοπουρου	
δ. Γιβραλτάρ 21/3	
ε. Ρίο Γραντέ 4/1	
στην Παρανάγουα 17/3	
α. Λός 'Αντζελες 30/1	
ναυπ. Σασέμπο	
ναυπηγήθηκε Μιζουσίμα	
ε. Τογιάμα 23/1	
α. Μορμουγκάο 20/12	
ε. Μομπιλ 21/1	
α. Λ. Τσάρλς 21/1	
ε. Τσάλεστον 31/1	
στη Σιγκαπούρη	
στην 'Ακαμπα 21/12	
δ. Σουέζ 30/1	
α. Χαλδία 1/2	
α. Σίδνεϊ 21/1	
ε. 'Αρρεσφ 23512	
δ. Σκάου 23/1	
ε. Παρανάγουα 1951	
ε. Ρότερνταμ 1751	
ε. Σ. Τζόν 1851	
α. Πειραιά 14/2	
ναυπ. Τόκυο	
α. Ρότερνταμ 17/1	
α. 'Αναμπα 17/3	
στη Φουτζέιρα 22/3	
δ. Π. Σάι 23/1	
α. Κήλανγκ 1/1	
στο Φλάσινγκ 21/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 30/12	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

στη Βόρνεο 20/3	
στο 'Αντεν 1/4	
πρ. «Ακμά»	
ε. Νιγηρία 4/4	
ε. Τζέντα 20/3	
άρχει 'Ιθάκη	
άρχει Πειραιά	
δ. Καυμάν Μπαράκ 17/1	
α. Μαυρίκι 23/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Τζέντα 30/1	
ε. Πειραιά 28/3	
α. Ν. 'Υόρκη 30/1	
ε. Μπότγουιντ 25/1	
ε. Κόμπε 31/1	
άρχει Στυλδα	
άρχει Στυλδα	
άρχει Στυλδα	
α. Λός Πάλαμας 21/12	
α. Πειραιά 8/1	
α. Κολούμπια 31/1	
ε. Σαγκάη 7/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Λός 'Αντζελες 30/1	
α. Τζουμπάι 22/1	
δ. Σουέζ 30/11	
άρχει Πειραιά	
ε. Βανκούβερ 31/1	
ε. Τενερίδη 19/1	
α. Λός 'Αντζελες 24/1	
ε. Ντάρμπαν 3/2	
ναυπ. Αϊόι	
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. Πόρογκρον 24/1	

υπέστειλε λιβεριανή	
άρχει Πειραιά	
α. Μπαρλέττα 27/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. 'Ιντσόν 14/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ΕΤΑ 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	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. 'Οδησσό 9/3	
α. Λισσαβόνα 1/2	
στο Σάντος 28/1	
άρχει Γάνδη	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Κέμπε 18/1	
άρχει Φουτζέιρα	

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11078
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 ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20808
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16836
ΒΗΤΑΣΑΝ	68	19633
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΤΖΕΡ	67	2802
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484
ΒΟΥΛΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν 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	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15289
ΓΕΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΡΓΙΟΣ Γ.	58	1581
ΓΕΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182
ΓΕΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΡΓΙΟΣ Χ.	71	6885
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1596
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΑΝΤΕΡ	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
ΓΚΑΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51844
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	78	16014
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΚΟΝΔΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΜΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΕΝΝΥ	77	14531
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

στην Καλκούτα	
πρ. «Atlantic Prelude»	
άρχει Τρινκομάλη	
άρχει 'Αργοστόλι	
δ. Σιγκαπούρη 29/3	
α. Ρότερνταμ 25/1	
στη Βενετία 29/1	
άρχει 'Αλιβέρι	
ε. Σαουθεντ 'Ανκοράτζ 31/1	
ε. Τάουνσβιλ 29/1	
α. Ρουέν 27/1	
δ. Σουέζ 2/2	
α. 'Αμβούργο 24/1	
α. Ροζάριο 23/1	
ε. Μέθουλ Ρόαντς 24/1	
α. Ν. 'Υόρκη 20/1	
άρχει Πειραιά	
α. Χάμπτον 2/1	
μετ. «Κάρριερ»	
α. Λά Παλις 16/1	
στη Τζέντα 22/3	
ε. Ρότερνταμ 5/2	
ε. Τσάχ Μπαχάρ 17/1	
πρ. «Κάρμεν Φοντάνα»	
α. Χιούστον 23/1	
άρχει Πειραιά	
υπέστειλε κυπριακή	
α. 'Ασντον 15/1	
άρχει Στυλδα	
στο 'Αλγέρι 17/3	
άρχει Στυλδα	
άρχει Πειραιά	
α. Μορμουγκάο 25/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 23/1	

α. Χάμπτον 5/1
α. Χόγκ Κόγκ 28/1
στο Πόρτ Καρτιέρ 3/2
ε. Τακόμα 2/2
α. 'Αμβούργο 4/2
αναμένει 'Αργεντινή 22/3
προσάραξε Κεφαλονιά 2/2
ε. Χόγκ Κόγκ 9/3
άρχει 'Υγουμέντσα
μεσογειοακές μεταφορές
μεσογειοακές μεταφορές
δ. Σουέζ 30/1
μεσογειοακές μεταφορές
ε. 'Αμβέρσα 4/2
στο Ντάρ ες Σαλάμ
α. Ντουαρνέντζ 24/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ε. 'Οζάκα 29/1
α. Πειραιά 24/1
α. 'Αμβέρσα 25/12
μεσογειοακές μεταφορές
α. Τάμπα 19/1
δ. Γιβραλτάρ 17/3
στο Σουέζ 22/3
άρχει Πειραιά
α. Τζιμπουτί 1/1
άρχει Πειραιά
σόν Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Ντόβερ 20/1
άρχει Λευκάδα
ε. Πειραιά 28/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1
ε. 'Αμβούργο 4/2
α. Πόρτ Τζιλς 25/1
ε. Μομπάσα 30/3
άρχει Πειραιά
α. Φουτζέιρα 4/2
σόν Πειραιά 19/3

ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ.....	73	12059	πρ. «Samarla»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	στην 'Αλεξάνδρεια 31/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ).....	72	58185	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Νιούκαστλ 28/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	ἀργεί Βομβάρη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	α. Χόγκ Κόγκ 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	δ. Ντόβερ 5/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	ἀργεί Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....			α. Γιοκοχάμα 27/11
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ).....	76	123848	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....			ε. Κορούνα 27/1
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.....	61	13338	πρ. «Master, George»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	69	9116	ε. Ρουέν 28/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	66	19595	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	82	29281	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/2
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΝΑ.....	72	12069	πρ. «Saxonia»
ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391	α. Ρουέν 24/1
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ.....	13	13098	στη Ριγίεκα 5/3
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ.....	71	13017	δ. Σουέζ 2/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	ε. 'Αλεξάνδρεια 25/12
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	πρὸς Ρίο 'Ιανέιρο 5/2
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	α. Λεμεσός 22/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	ε. Πειραιά 3/2
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	ε. Σάντος 27/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	α. 'Αμβούργο 4/2
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Φάμουρ 31/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	δ. Πόρτ Σάιθ 14/3
ΚΑΣΣΙΑ.....	72	16704	ε. Μομπάσα 27/1
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ.....	72	12059	ε. Κλαϊπέδα 7/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061	α. Πειραιά 8/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	α. Πειραιά 31/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	ἀναμένει 'Αλγέρι 15/3
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	ἀργεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ).....	66	38878	α. 'Αλγεθίρας 6/1.

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219	α. Σιγκαπούρη 20/11
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ.....	72	3166	στον Πειραιά 20/11
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9862	α. Καλκούτα 29/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736	α. Πειραιά 29/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10460	α. Μπ. 'Αίρες 3/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013	α. Λόγος 9/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	α. Κολόμπο 3/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.....	78	8890	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/12
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	72	12059	πρ. «Scythia»
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).....	78	245140	ἀργεί Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701	ἀργεί Πειραιά
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ).....	62	1591	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300	α. Μπρισμπαϊν 17/1
ΚΛΕΑΝΘΗΣ.....	76	16366	α. Ραβέννα 21/1
ΚΛΕΙΩ.....	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	ε. Χάμπτον 1/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	α. Λίβερπουλ 3/2
ΚΟΝΔΟΡ.....	67	6842	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/1
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000	α. Ρότερνταμ 22/3
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	α. Τουρκία 1/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ).....	77	105000	α. Τουμπάρδο 24/1
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	ε. Ρότερνταμ 30/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΟΝΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	α. Χάμπτον 28/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. 'Αμβέρσα 29/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. Τσάλνα 31/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ).....	73	114543	δ. Κέιπ Τάουν 2/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ.....	68	22836	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΙΔΩΝ.....	79	16000	δ. Π. Σάιθ 1/2
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....			α. 'Ελευσίνα 28/2
ΓΚΑΛΛΑΥ.....	67	7680	διάλυση Πακιστάν
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	67	7687	δ. Κων/πολη 22/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764	α. Τζουμπόλι 13/1
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).....	84	38000	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ).....	55	8998	α. Σιγκαπούρη 28/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	62	10451	στο Ντόβερ 13/1
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	78	9862	α. Λός 'Αντζελες 14/1
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134	α. 'Αμβέρσα 1/1
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826	

ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	76	6598	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 13/1
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.....	75	6084	ε. Μπέλαστ 3/2
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427	α. Χιούστον 22/12
ΚΡΗΤΗ (δ).....	69	34169	ε. Φιλαδέλφεια 11/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	δ. Παναμά 26/1
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ.....	86	13100	ὕπὸ ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ).....	86	24900	ὕπὸ ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).....	68	14923	δ. Ουσάχτ 25/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Κολόμπο 29/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ.....	86	13100	ὕπὸ ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	74	42470	α. Λιβύη 25/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832	α. Λουμούτ 7/1
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).....	67	14926	α. Σάρροχ 22/1
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	ἀναμένει 'Αμβούργο 8/3
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).....	73	42470	δ. Π. Σάιθ 29/1
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ).....	82	18250	πρ. «Eastern Thistle»
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ.....	77	10832	ε. Κουβέιτ 29/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500	α. 'Αμβέρσα 28/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	ε. 'Ιαπωνία 24/3
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100	ὕπὸ ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ).....	86	24900	πρ. «Cape Thistle»
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ).....	82	18250	ε. Τασμασίνα 5/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	α. 'Αμβέρσα 31/1
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).....	71	14923	δ. Π. Σάιθ 2/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	74	61054	ὕπὸ ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ.....	86	13100	α. Ταργκόνα 28/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ).....	73	61054	α. Σόλομ Βός 19/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).....	73	42470	ε. Γκιτζόν 26/1
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ).....	86	45000	

ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Σπλίτ 14/1
ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598	ε. 'Αλγέρι 31/3
ΚΡΩΝΟΣ.....	73	11170	ε. Π. 'Εμπεδοκλής 18/3
ΚΡΩΝΟΣ.....	67	6911	στη Τζέντα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Λός 'Αντζελες 8/1
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	α. Πειραιά 23/1
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ).....	71	17355	ε. 'Αγ. Βικέντιο 13/1
ΚΥΘΝΟΣ.....	76	9784	α. Σαντάντερ 27/1
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	ε. Ντόβερ 27/1
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	ἀργεί 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	α. Νιούκαστλ 30/12
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20518	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3748	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	α. Πειραιά 28/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Ρότερνταμ 23/1
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253	ὕπὸ ναυπήγησης
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	ε. Π. Σάιθ 22/1
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ.....	68	4350	α. 'Ελλεσμέρ Πόρτ 3/2
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	8140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658	α. Σουάνσκι 3/2
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ.....	71	13907	ε. Θεσσαλονίκη 20/1
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	α. Γιοκοχάμα 18/1
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	α. Ντόβερ 27/1
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	δ. Κων/πολη 22/11
ΛΑΤΙΝΙ.....	68	27165	α. Χιούστον 25/1
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Ζάανταμ 18/1
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	ἀργεί Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	ἀργεί Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618	ἀργεί Σετουμπάλ
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	8915	α. Κολόμπο 15/1
ΛΕΩΝ.....	75	15684	ε. 'Ικουίτ 19/1
ΛΕΩΝ.....	72	2311	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΛΕΩΝ (δ).....	79	32995	ἐπιβλήθη άλλοδαπούς
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. Καράτι 27/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287	ἀργεί Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485	α. 'Αμβέρσα 2/2
ΛΗΤΩ.....	76	18104	α. Ντόβερ 17/1
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ.....	83	19343	ἀργεί Πειραιά
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ.....	82	19337	ἀργεί Πειραιά
ΛΙΜΠΕΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200	α. Σπλίτ 30/1
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	76	75134	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 8/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ.....	74	9118	ἀναμένει 'Ακαμπα 16/3
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894	α. Ρός Τανούρα 31/1
ΛΙΩ.....	68	9650	ἀργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΥ.....	69	9045	ἀργεί Βασώρα
ΛΟ'Τ'ΝΤΑ (δ).....	75	24408	α. Πόρτ 'Εσκουίβελ 17/1
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	ε. Πειραιά 15/1
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Γιούροπορτ 31/1
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	α. Λαμπουάν 21/12
ΛΥΔΙ.....	70	14878	ε. Μπάρι 27/12
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	α. 'Αμβέρσα 16/1
ΛΥΡΑ.....	67	41914	ἀργεί Σετουμπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	πρὸς Λά Σπέτσια 1/4
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	πρ. «Sagr el Dammam»
ΜΑΖΑΛ (δ).....	53	1493	πρ. «Port Gentil»
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ).....	65	2676	ε. Ραβέννα 18/3
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ).....	70	17485	α. Γένοβα 15/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).....	81	23000	ε. Πόρτ Ρίκο 23/3
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Σίβιταβέτσια 30/1
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	α. Γιοκοχάμα 18/1
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	δ. Παναμά 22/3
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11258	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	α. Καρταγένα 18/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).....	83	32300	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/1
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590	α. Πειραιά 1/2
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	ε. Βενεζουέλα 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	ε. Τόκυο 28/1
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	ε. Φιλαδέλφεια 31/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	α. Κολούμπια 28/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	α. Φουκουγιόμα 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	78	33191	α. Νταμπιέρ 29/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	α. Χάμπτον 22/1
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ.....	75	16307	πρ. «Κεντάκου Χόουμ»
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ.....	62	8967	α. Πειραιά 13/2
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	ἀργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	α. Καλαμάτα 18/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.....	49	6607	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ).....	76	81106	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	α. Σιγκαπούρη 22/12
ΜΑΡΗΓΩ Κ.....	74	9800	πρ. «Salland»
ΜΑΡΙ.....	74	8925	α. Μπ. 'Αίρες 19/1
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18589	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	ε. Γιοκοχάμα 30/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	ε. Σ. Τζών 27/1
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.....	70	9585	α. Σάν Πέτρο 9/11
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	76	10108	α. Μόρεχεντ Σίτυ 28/1
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19.800	α. 'Αμβούργο 30/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).....	70	51602	α. Πόρτλαντ 21/1
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069	ε. Κολόμπο 28/11
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	ε. Κακινάδα 31/12
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	στη Τζάνκσονβιλ 17/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	17432	α. Προβιντένς 11/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	ἀργεί Πειραιά

MARIANNA VII(δ).	75	88411	α. Πειραιά 28/1
MARIΓΩ .	72	9824	α. Γαλλία 22/3
MARIZINA (δ.)	67	40075	α. Θεσσαλονίκη 18/1
MARIΛΥ	71	18289	ἀνάγει Κωνσταντῖνα 30/3
MARIΛΥΝ Λ.	68	14569	ἀργεί Πειραιά
MARINA (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντε Ντέους 27/1
MARINIKH.	73	85367	α. Σακάι 29/1
MARION	67	33586	ἀργεί Σετσουμπάλ
MARITZINH	73	30077	ἀργεί Πειραιά
MARITZA	68	29324	α. Ρίτααρντς Μπαίφ 30/1
MARITZA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ἐπισκοπεί Πειραιά 28/1
MARKA Λ.	75	14785	ε. Μασσαόνα 30/1
MARKIZ	75	28082	πρός Πακιστάν 30/3
MARΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σιγκαπούρη 28/1
MAROYΔΙΩ	78	19974	ε. Ιαπωνία 29/3
MAROYΛΑ.	82	32300	α. Γάνδη 25/1
MARΣ	48	3366	μεσογειακῆς μεταφορές
MARΩ Λ.	85	25000	ε. Σιαμὲν 24/1
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακῆς μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Κωνσταντῖνα 20/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.	70	8455	ε. Μορμουγκόα 31·1·

ΜΕ΄ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ΄Γ	68	8887
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	66	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (Δ)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (Δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α΄ ΛΑΝΤ	79	10991

MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1573
MINI ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1560
MINI ΛΑΚ	69	1596
MINI ΛΑΝΣ	69	1599
MINI ΛΑΠ	70	1592
MINI ΛΑΡΚ	69	1582
MINI ΛΑΣ	70	1592
MINI ΛΕ'Τ'ΜΠΟΡ	71	1563
MINI ΛΕ'Τ'Ν	70	1582
MINI ΛΕ'Τ'Σ	69	1570
MINI ΛΗΦ	71	1584
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
MINI ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1596
MINI ΛΙΜΠΑΡΑ	70	1592
MINI ΛΙΝΚ	71	1592
MINI ΛΙΦΤ	70	1582
MINI ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
MINI ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
MINI ΛΟΥΜ	74	1577
MINI ΛΟΥΕ	71	1594
MINI ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΗΜΟΥΣΥΝΗ	68	36186
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΜΕΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500
ΜΠΑΜΑΡ	72	6880
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13866
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΩΡΤΖ	66	9065
ΜΠΡΑ'Τ' ΣΚΑ'Υ'	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΙΑΝΤ	75	12498
ΜΥΡΤΟΣ	70	9065
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	80	51705

NA'I'ANT	75	35561
NAEOΣ	70	8825
NAEOΣ A'I'ΛANT	80	10982
NATA	77	9359
NATAΛI K.	53	3577
NAYKPATIZ (δ)	75	115207

α. Πειραιά 28/1
α. Γαλλία 22/3
α. Θεσσαλονίκη 18/1
αναμένει Κωνσταντίνος 30/3
άρχει Πειραιά
α. Μάντρε ντε Ντέους 27/1
α. Σαζά 29/1
άρχει Στουμπούλι
άρχει Πειραιά
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 30/1
ἐπισκέπτεται Πειραιά 28/1
α. Μασσάουα 30/1
πρόξ Πாகιστάν 30/3
α. Σιγκαπούρη 29/1
α. Ιαπωνία 28/3
α. Γάνδη 25/1
μεσογειοακὲς μεταφορὲς
α. Σιαμὲν 24/1
μεσογειοακὲς μεταφορὲς
ε. Κωνσταντῖνα 20/3
ε. Μορμουγκό 31/1 •

α. Τσαγκουαρμάς 28/1
ε. Ν. 'Ορλεάν 27/1
ε. Βοστών 20/1
α. Ριγιάκα 18/12
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 29/1
ἀργεῖ Πειραιά
α. Βαρκελών 21/1
α. Μαυρίκι 23/1
δ. 'Αλγέρι 25/3
α. Τσιμπάρδο 24/12
ε. Κοράκας 27/1
δ. 'Αντεν 27/3
ε. 'Ισπανία 18/3
δ. Παναμά 28/1 .

ἀργεί N. 'Ορλεάνη -
 δ. Παναμά 1/2
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μπελίζ 24/1
 ἀργεί N. 'Ορλεάνη
 ἀργεί N. 'Ορλεάνη
 ἀργεί N. 'Ορλεάνη
 α. Μομπά 13/1
 α. Σπέζα 22/1
 στό Γκιζάν 21/3
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 ε. Λέγκχορν 2751
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Δεμερράρα 30/1
 α. Τζέντα 1/2
 ἀργεί N. 'Ορλεάνη
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί N. 'Ορλεάνη
 δ. Κωνσπολή 27/1
 α. Λισαβώνα 18/1
 α. Ντότζ 27/1
 α. Σάλλου Βοε 21/12
 α. Καζαμπλάνκα 22/1
 α. Βενετία 3/2
 α. Κολόμπο 22/1
 στήν 'Αλγερία 18/3
 δ. Παναμά 25/1
 ἀργεί Σάρδα
 α. Σύνδεα 1/4
 α. Σγκαπούρη 9/12
 δ. Σουέζ 27/1
 στόν Πειραιά 17/1
 δ. Κωνσπολή 28/1
 ε. 'Ελευσίνα 15/3
 πρ. «Ευρώπη Φρήξερ»
 ε. Βομβάρ 13/1
 α. Σάν Πέντρο 1/10
 α. Φόε 24/1
 ε. Ρουέν 27/1
 μεουσινιακές μεταφορές
 α. Αμβέρσα 17/12
 ε. Κωνσπολή 11/1
 α. N. 'Ορλεάνη 5/1
 α. Σγκαπούρη 24/1
 ε. Φιλadέλφεια 14/12
 ἀργεί Λευκάδα
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Τζέντα
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 α. Βενετία 28/1
 ε. Χάλιαφς 5/1
 ε. Πειραιά 5/4
 πρ. «Άλφα Μυστική»
 ἀργεί 'Αργοστόλι
 α. Κόρπους Κρότι 23/12

ε. Κορούνα 31/1 .
α. Άμβέρσα 7/1
α. Μάουντ Μαγκάνουι 17/12
α. Τζέντα 22/1
ἀργεὶ Κενίτρα .
ἀναμένει Σιγκαπούρη .

ΝΑΥΣΙΚΑ	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΐ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	68	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ"	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	58	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33768
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
ΝΙ. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΥ	73	14687
ΝΙΜΦΑΣ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝ	76	39004
ΝΟΡΒ ΒΑΐ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΒ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ	84	36300
ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΛΛΑ	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΘΩΝΩΝ (δ)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ...	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ...	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ...	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ... α	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΤΖΕΡ (δ)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΙΣΟΝ (δ)	72	106123

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΣΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΝ (δ)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΊ'ΝΗΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΤΟΝ (δ)	76	66258
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥ	73	15478
ΟΛΥΝΒΙΑ	72	11948
ΟΜΕΡ	85	2558
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΥΝ	71	17187
ΟΗΣΙΛΑΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Γ'ΟΝ	85	3034
ΟΡΑ'Γ'ΟΝ VI	75	9111
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11948
ΟΡΕΑΝΗ (δ)	75	78142
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20689
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	85	28133
ΟΥΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΩΤΗΣ.....	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.....	82	35127
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.....	82	35127
ΠΑΝΤΕΑΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	84	18794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30636
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ.....	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16840
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851

αγ. Ντάρωμαν 10/1
 ε. Λένγκχορν 30/1
 α. Ρόττερνταμ 1/2
 β. Παναμά 23/1
 α. Νόρβωτον 21/12
 μεσογειαιακες μεταφορες
 αγ.γ. Έλευσινα
 α. Κίγκστον 20/1
 α. Ν. Όρλεάντ 30/1
 α. Μομπάσα 31/12
 α. Μέντα 1/1
 α. Άχμάντι 17/1
 α. Μπιναμπεντούρα 18/1
 ε. Πειραιά 3/4
 στο Έλ Χάκλ (άποθήκη)
 ε. Χάρβη 30/1
 β. Κολούμπα 24/3
 α. Παλδου Μπακόμ 28/1
 α. Μελίλι 30/1
 β. Π. Σάϊντ 29/1
 στην Άγγλια 20/3
 ε. Κεϋνάν 18/1
 β. Σουέζ 24/1
 αγ.γ. Πειραιά
 αγ.γ. Πειραιά
 αναμένει Σ. Λώρενς 18/3
 β. Παναμά 29/1
 αγ.γ. Πειραιά
 αγ.γ. Άλιβέρι
 ε. Ντάρωμαν 25/1
 αγ.γ. Πειραιά
 α. Νιούκασλ 3/1
 α. Σιγκαπούρη 29/1
 αγ.γ. Άλεξάνδρεια
 α. Νιούκασλ 18/12
 ε. Ματσουσίμα 15/1
 μεσογειαιακες μεταφορες
 α. Άμβέρσα 14/1
 α. Γάνδη 17/10
 ε. Ν. Όρλεάντ 31/1
 ε. Χιούστον 2/2
 α. Τάμπα 24/1
 ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/1
 α. Μπρέϊξ 4/2
 αγ.γ. Πειραιά
 β. Πειραιά 8/3
 αγ.γ. Λευκάδα
 α. Μπάχια Μπλάνκα 21/1
 μεσογειαιακες μεταφορες
 β. Γιβραλτάρ 1/2
 α. Μπιλμπο 1/2
 στη Νιγηρία 14/3
 αγ.γ. Πειραιά
 α. Λισαβόνα 30/1

ἀργεὶ Πειραιᾶ
δ. Γιβραλτάρ 1/2
ναυπηγεῖται Οὐλσάν

ναυπηγεῖται Οὐλσάν
ναυπηγεῖται Οὐλσάν
ναυπηγεῖται Οὐλσάν
ναυπηγεῖται Οὐλσάν
ναυπηγεῖται Οὐλσάν
ναυπηγεῖται Οὐλσάν
πρ. «Ιολοί»
ἀργεὶ Σετουμπάλ
διδάλυτ N. Κορέα
ε. Τζέιντα 24/1

α. Σιγκαπούρη 18/1
α. Ρότερνταμ 28/1
άρχει Πειραιά
α. Ν. Υόρκη 8/1
α. Πειραιά 29/11
άρχει Πειραιά
άρχει Έλευσina
α. Αμberges 28/1
μεσογειακές μεταφορές
δ. Πύλο 17/3
μεταφορές Νιγηρίας
στ. Ρουέν
πρ. «Πιο»
α. Σαβόνα 3/2
στο Ρότερνταμ 1/2
ε. Πάτρα 7/3
στο Κάδιξ 29/1
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Μεσογειακή Δόξα»
στο Νατάλ (δοσθηκε)
στο Ντάρμπαν 19/1
άρχει Πειραιά
στο Αδωos
άρχει Κρέιτ Μπίτερ

ἀργεῖ Ἐλευσίνα
 στο Στουμπλά 29/1
 ε. Φλάσινγκ 31/3
 α. Χόγκ Κόγκ 29/1
 ἀργεῖ Ἐλευσίνα
 ἀργεῖ Πειραιά
 ἀργεῖ Πειραιά
 ε. Βανκούβερ 30/11
 α. Πειραιά 28/11
 ε. Πειραιά 30/3
 ε. Χιούστον 9/4
 α. Ντάρμπαν 20/1
 ἀργεῖ Πειραιά
 ἀργεῖ Πειραιά
 ἀργεῖ Πειραιά
 στη Χαλκίδα 10/1
 α. Λός Ἀντζέλες 1/1

ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΛ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002

ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9850
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΚΙ	85	25250
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490

α. Ν. 'Ορλεάνη 29/1	
πρ. «Nanny»	
πρ. «Prairie»	
α. Ντάρμπαν 13/1	
ε. Λά Γκουλέτ 31/3	
στό Κιουρασάο 18/1	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 23/12	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Φορμάντλ 11/12	
α. Πειραιά 5/12	
άρχει Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 28/12	
α. 'Ικόνιο 17/1	
α. Θέουτα 11/12	

α. Τεργέστη 1/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 29/1	
δ. Θεούτα 28/3	
ε. Τζιότσια 24/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπουσίρ 14/1	
α. Νάρβικ 2/2	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Carmania»	
α. Μπουσάν 18/1	
ε. Σουέζ 17/3	
α. Πειραιά 3/2	
δ. Π. Σαΐδ 1/2	
δ. Π. Σαΐδ 30/1	
μεταφορές Τζέντας	
άρχει Πειραιά	
μεταφορές Τζέντας	
μεταφορές Τζέντας	
άρχει Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 1/2	
ε. Ρότερνταμ 7/4	
α. Ν. 'Υόρκη 3/2	
α. Μάλμο 4/2	
α. Τσάλνα 23/1	
α. 'Αστακό 7/8	
α. Σίδνεϊ 7/1	
άρχει Γαλαξείδι	
α. Μπ. 'Αίρες 9/12	
άρχει Λομπίτο	
α. Μπαρκελώνη 3/2	
άρχει Γαλαξείδι	
στό Χάιφα	
α. Σάν Νικόλας 18/1	
ε. Λός 'Αντζελες 18/1	
α. Χάμπτον 3/2	
άρχει Χαλκίδα	
α. Βομβάη 30/1	
άρχει Τρινκομάλλη	
α. Κολόμπο 28/1	
α. Πειραιά 4/1	
δ. Γιβραλτάρ 25/1	

ε. Φιλαδέλφεια 22/3	
ε. Μπρισμπαίν 31/1	
έπισκευές Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/2	
α. Πόρτ Λιμάν 23/1	
ε. Μουπίλ 10/1	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
άρχει Πειραιά	
στή Λ. Τσάρλς 24/1	
α. Γιούροπορτ 15/12	
πρ. «Med Tradition»	
ε. Λά Παλς 20/1	
ανάμενει Περισκό 21/3	
α. Νταμόν 27/1	
ε. Ντάρμπαν 2/2	
ε. Άμβούργο 31/1	
ε. Τζέκονα 26/1	
ε. Γιοκχάνα 30/1	
α. Φός 2/2	
ε. Σαουθάμπτον 29/1	
δ. Κων/πολη 5/1	
ε. Σανγκάι 13/3	
ε. 'Ελευσίνα 31/3	
α. Πειραιά 30/1	
α. Πειραιά 31/1	
α. Χιούστον 31/1	
α. Σιγκαπούρη 14/12	
ε. 'Αλεξάνδρεια 9/1	
α. Τάραντα 28/1	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 25/1	
α. Μελμπόρν 18/1	
πρ. «Margaret Johnson»	
άρχει Γαλαξείδι	
ε. 'Εσπεράνς 25/1	
δ. Δαρδανέλλια 1/1	
δ. Π. Σαΐδ 29/3	
α. Χάμπτον 29/1	
ε. Λάγος 5/4	
άρχει Λομέ	

στή Σαγκάη	
α. Ντουμπάι 9/11	
α. Π. Μωχαμέντ Μπίν Κασίμ	
α. Τόρ Μπαϊ 30/1	
ε. Πειραιά 30/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 20/1	

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΤΕ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10863
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ I.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081
ΤΖΑΖΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II.	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364

ε. Βραζιλία 10/4	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Clio»	
α. Τσίμα 22/1	
α. Άμβούργο 30/1	
α. Χάβρη 22/1	
δ. Μπουρναμπούτελ 25/11	
α. Άντοφαγκάστα 12/1	
δ. Ντόβερ 11/10	
α. Πειραιά 31/1	
ε. 'Αλεξάνδρεια 11/1	
ε. Κίγκστον 29/1	
α. Ρουέν 11/1	
α. Πόρτ 'Ελζαμπέθ 20/1	
α. Ντάρμπαν 11/1	
άρχει Λομπίτο	
α. Φουτζέιρα 13/12	
άρχει Πειραιά	
α. Λομέ 19/1	
α. Σηάτλ 24/1	
δ. Π. Σαΐδ 25/3	
α. Σάο Φραντζίσκο 18/1	
πρός Πύλο 6/2	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 12/10	
ε. Πειραιά 19/3	
α. Σαγκάη 12/1	
α. Μπουνμπούρ 29/1	
α. Τσίμα 23/1	
α. Γισκοχάμα 28/1	
α. Μόκχα 19/1	
άρχει Χαλκίδα	
α. Καρβάρ 3/1	

α. Μπ. 'Αίρες 14/1	
πρός Τζέντα 30/3	
α. Λός 'Αντζελες 28/1	
α. Μπιλμπάο 3/2	
δ. Γιβραλτάρ 17/1	
ε. Δακάρ 25/3	
δ. Κων/πολη 25/1	
ε. Σαγκάη 18/1	
δ. Κων/πολη 18/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Σινγκάγκ 14/1	
ε. 'Ιτακούι 24/1	
α. Ματανζάς 11/10	
άρχει Πειραιά	
ναυπηγ. Αϊόι	
α. 'Οναχάμα 17/1	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Παλάου Μπακόμ 1/11	
ε. Τσιτσούνγκ 13/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/1	
α. Γκόρστον 17/1	
α. Σιγκαπούρη 28/1	
ναυπηγ. Καβαχίρι	
στήν 'Αγγλία 18/3	
δ. Παναμά 1/2	
ε. 'Ολμπαν 25/1	
ε. Πειραιά 18/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/1	
δ. Πειραιά 2/4	

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'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
ΦΕΛΙΣΙΤΥ 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 ΓΟΥΑΙΝΒ.	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	
ἀργεί Μανφρεντόνια	
α. Ρότερνταμ 28/1	
ἀργεί Έλευσίνα	
α. Ν. Όρλεάνη 23/1	
α. Πειραιά 16/1	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρίο Ίανέιρο 16/1	
στη Νιγηρία 3/3	
α. Τάραντα 3/2	
πρ. «Calliore»	
α. Λιανιουνγκάνγκ 15/1	
δ. Γιβραλτάρ 25/1	
α. Πόρτ Γκίλς 17/1	
στη Μιχάρα	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τζαμάικα 23/3	
δ. Σουέζ 15/1	
ε. Χουάνγκου 24/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 3/2	
ε. Σουέζ 3/2	
ε. Τζέντα 1/2	
α. Χάμπτον 22/1	
ε. Μασσαλία 2/4	

ε. Άμβέρσα 29/1	
α. Ν. Όρλεάνη 20/1	
α. Λός Άντζελες 7/1	
α. Πειραιά 27/1	
δ. Σουέζ 13/3	
διάλυση Κίνα	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ξινγκάνγκ 15/1	
ε. Ρότερνταμ 4/2	
α. Βαρκελώνη 3/2	
α. Σάντου Ντομίνγκο 25/12	
στη Πούντα Κουστάλλο 20/1	
δ. Σουέζ 17/12	
α. Ρίτσαρτσ Μπαϊν 27/1	
α. Ν. Όρλεάνη 20/1	
α. Γιοκοχάμα 26/1	
ε. Σαγκάη 12/1	
α. Άμστερνταμ 10/1	
α. Άμστερνταμ 4/2	
α. Σιγκαπούρη 20/1	
α. Άμβέρσα 30/1	
δ. Κων/πολη 12/12	
ε. Ντάρ-ες-Σαλάμ 13/1	
α. Πειραιά 21/2	
διάλυση Κίνα	
α. Κοτονού 28/1	
α. Καλδέρρα 18/1	

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	18927
ΦΛΩΡΑ 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
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	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 ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ 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. Κρατζακόλκος 20/1	
α. Ν. Όρλη 25/1	
ε. Άλεξάνδρεια 28/1	
πρ. «Ήφαιστος»	
ε. Κόμπε 22/11	
έπωλήθη διάλυση	
ε. Βασσαλικό 31/1	
διάλυση Ίνδία	
ἀναμένει Χώρ Φακάν 1/4	
α. Ντάρμπαν 1/2	
ε. Νόρντενχαμ 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	

στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ	
δ. Κων/πολη 24/1	
δ. Σουέζ 12/1	
α. Πόρτ Αλικόν 7/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 7/1	
ε. Τόλιαν 18/1	
πρ. «Esoo Bilbao»	
α. Τζέντα 28/1	
θέση 34.26 Β, 130.03Α 2/2	
πρ. «Αδριατική Φρήζερ»	
μεταφορές Περσικού	
ε. Ρεσίφ 31/3	
πρ. «Ωκεανία Φρήζερ»	
α. Τζακάρα 4/1	
α. Ν. Όρλεάνη 1/2	
α. Πειραιά 4/1	
α. Αύστραλ 13/3	
α. Χιούστον 29/1	
ε. Ούλσάν 30/12	
ε. Τσιτακόνγκ 1/2	
α. Ματαρόνι 20/1	
ε. Βομβάη 24/12	
α. Ροζάριο 30/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 29/1	
α. Σάντος 29/1	
δ. Λός Πάλλμας 15/3	
α. Πειραιά 4/12	
ἀργεί Κάλλο	
δ. Κων/πολη 28/1	
δ. Π. Σάβ 20/1	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 28/1	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 22/1	
α. Τακόμα 5/1	
μεσογειακές μεταφορές	
στυ Περσικό 19/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 2/2	
ε. Μουτσούρε 24/1	
ἀργεί 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 προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

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

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

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

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρῶστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοτάρ 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:

Υπογραφή:

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:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΣΕΤ (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
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)*	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)*	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)*	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΚΟΝ*	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΣΑ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ*	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 ΕΡΟΤ'Κ (π.)	74	12376
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΟΖΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ 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 (Όνδ.)	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 ΜΕΝΤΩΡ	73	13753

α. Λομέ 26/3	
ολική απώλεια	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 28/3	
α. Ρόττερνταμ 22/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 1/4	
α. Άμβούργο 2/4	
δ. Π. Σαΐδ 22/3	
α. Άλ Ρουές 29/3	
ε. Σιγκάγκ 17/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Π. Σαΐδ 14/3	
α. Ντάρμπαν 15/3	
α. Πειραιά 29/3	
α. Μπ. Άϊρες 11/3	
δ. Κων/πολη 21/3	
α. Ρίο Γκράντε 27/3	
επωλήθη	
μετ. «Escorpio» (π.)	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 1/4	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
δ. Παναμά 30/3	
α. Ρουότερνπορτ 25/3	
α. Πειραιά 25/3	
ε. Σουέζ 30/3	
δ. Π. Σαΐδ 3/4	
επωλήθη άλλοδαπός	
α. Άμπου Ντάμπι 31/3	

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	πρ. «Αθήναιαν Ρήφερ»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 13/3
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	ε. Πειραιά 19/3
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	σοσκειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Ν. Τουρκία 25/3
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355	στό Ντουμπάι 9/3
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Σάν Λορέντζο 13/2
ΓΟΥΕΪΦΕΑΡΕΡ	83	20588	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631	ε. Πειραιά 5/3
ΓΟΥΞΣΤΟΥΪΝΤ	70	11329	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	δ. Κων/πολη 21/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σάντος 31/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Σάν Φραντζίσκο 2/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	δ. Π. Σαΐδ 28/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Ρότερνταμ 4/4
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782	α. Χάμπτον 20/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347	α. Σάντος 31/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Μπάχια Μπλάνκα 2/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Ντάρμαν 3/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Άμστερνταμ 20/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Π. Μπολβάρ 21/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Τουμπάρδο 19/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Καζαμπλάνκα 31/3
ΓΟΥΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342	πρ. «Ντέκα Φρατέρνιτυ»
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Βρέμη 3/4
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	α. Μουτσούρε 28/3
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στό Τζέμπελ Άλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Λός Πάλλμας 29/3
ΔΕΛΦΙΝΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206	α. Πειραιά 22/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	δ. Κων/πολη 15/3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	επωλήθη άλλοδαπούς
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο Ίανέιρο 2/4
ΔΟΤΩ	68	35191	διάλυση Ίαπωνία
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 17/3
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Σουέζ 25/3
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Σαουδάραβη 21/3
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390	διάλυση Κίνα
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Κολόμπο 25/3
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Κων/πολη 9/3
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Αϊόι 15/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Χάμπτον 31/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Σαντάντερ 19/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΕΣΣΗ	78	38467	δ. Ντόβερ 23/3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Πειραιά 28/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	δ. Π. Σαΐδ 4/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	76	150518	ε. Λούπ Τέρμιναλ 23/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Ν. Όρλεάν 28/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	ε. Χοσέ Ίγκνάθιο 11/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Ν. Ύορκ 28/2
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕΪΤ (κ.)	72	16207	α. Ντάρμαν 1/4
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	διάλυση Ίνδία
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	δ. Παναμά 1/4
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	77	11083	α. Φιλανδία 7/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	στη Κωνσταντία 17/3
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	α. Ρας Τανούρα 24/3
ΕΡΙΚΑ II (κ.)	66	1443	βυθίσθηκε Χιλή 24/3
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	δ. Παναμά 18/3
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	δ. Δαρδανέλλια 10/3
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629	ε. Βότανυ Μπαί 19/3
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995	ε. Ρουέν 20/3
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	ε. Ρίο Ίανέιρο 3/2
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Πειραιά 2/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Τζέντα 22/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Χακάτα 25/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Μομπάσα 31/3
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Μπ. Άιρες 18/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ν. Ύορκ 16/3
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Μπωμόν 20/2
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Σάν Νίκολας 2/4
ΖΕΑ (Μ.)	73	8243	υπέστειλε ελληνική
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Γένοβα 28/3
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Νιχάμα 17/3
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	δ. Παναμά 23/3
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Καρατά 23/3
ΗΒΗ	79	16379	α. Γιβραλτάρ 10/3
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066	μετ. «Palawan» (Μα.)
ΗΡΑ *	79	16390	ε. Τάραντα 23/3
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	διάλυση Ίνδία
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Θεσσαλονίκη 28/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691	άρχει Πειραιά
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΝ	75	12969	δ. Σουέζ 30/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ *	76	37650	α. Φλάσσινγκ 28/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ *	78	11003	στη Βασόρα
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	α. Φουτζέιρα 27/3
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382	ε. Δουνκέρκη 3/4
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Σιγκαπούρη 24/3
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	α. Τενερίφη 24/3
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκο
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Θέρουτα 13/3
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Ν. Όρλεάν 31/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (π.)	72	4827	πρ. «Τζών Κ.»
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Ρότερνταμ 15/2
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524	α. Ντουάλα 1/3
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	επωλήθη διάλυση
ΙΟΝΙΑΝ ΚΡΕΪΤΣ (Μαλ.)	58	3825	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μετ. «Centaurus Star» (ε.)
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (μ.)	62	10420	διάλυση Καρατά
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	άρχει Πειραιά

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μαλ.)	52	3840	επωλήθη διάλυση
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	διάλυση Πακιστάν
ΙΟΥΣ (π.)	70	3971	άρχει Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	ε. Ματάντι 11/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός Άντζελες 28/3
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	α. Ρίο Ίανέιρο 25/5
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Κουβέιτ 23/3
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051	άρχει Πειραιά
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	72	11171	α. Μίνα Καμπούς 9/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	ε. Άμστερνταμ 10/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066	α. Λός Άντζελες 20/3
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ντουάλα 4/3
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	ε. Πειραιά 8/3
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Καλούτα 19/3
ΚΑΜΑΡΑ	77	38112	ε. Παράναγκουα 16/3
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579	πρ. «Φόμιλυ Φωτεινή»
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μαπούτο 16/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (Μ.)	67	16098	α. Κάρντιφ 4/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	α. Άκαμπα 24/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Σάν Κάρλος 12/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	ε. Νάπολη 24/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ *	63	16984	διάλυση Κίνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	διάλυση Τουρκία
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	στη Μπαία 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918	υπέστειλε Παναμαϊκή
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16286	ολική άπώλεια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάε (άποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	υπέστειλε ελληνική
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. Μπαχαρίν 9/3
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
KAREN (π.)	66	16301	διάλυση Ταϊβάν
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	ε. Μπουεναβεντούρα 15/3
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046	πρ. «Φόμιλυ Άρρου»
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	ε. Ν. Όρλεάν 22/3
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪΝΤ (Μ.)	58	2448	διάλυση Πακιστάν
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	δ. Σουέζ 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	α. Φός 30/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	πρ. «Ελλάδα 20/12
ΚΕΪΪΠ ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ *	68	13894	ε. Φάλμουθ 1/4
ΚΕΪΪΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	υπέστειλε ελληνική
ΚΕΪΪΠ ΚΕΝΕΤΥ *	71	9842	υπέστειλε ελληνική
ΚΕΪΪΠ ΜΟΝΤΕΡΥ (κ.)	71	9826	υπέστειλε ελληνική
ΚΕΪΪΠ ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 23/3
ΚΕΪΪΠ ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24868	α. Λός Άντζελες 21/3
ΚΕΪΪΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	ε. Μπωμόν 13/3
ΚΕΪΪΠ ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	α. Πειραιά 3/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (λ.β.)	74	7557	πρ. «Αντζεκαρμπιαν»
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Θεσσαλονίκη 24/3
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	δ. Σουέζ 4/1
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Πειραιά 2/4
ΚΛΕΙΩ (κ.)	75	176009	στο Σίρρι (άποθήκη)
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 25/2
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	77	33200	α. Κορούνα 1/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	επωλήθη διάλυση
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει Πειραιά
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 6/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	α. Ν. Πλύμουθ 18/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ναπιέρ 20/3
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	διάλυση Ταϊβάν
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (λ.βαν.)	68	15809	α. Τενερίφη 21/3
ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΝΗ (κ.)	69	12087	α. Τενερίφη 23/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Βαλέντσια 1/4
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	διάλυση Πακιστάν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328	α. Κασσιούνγκ 21/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Λάγος 15/3
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	δ. Π. Σαΐδ 1/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042	πρ. «Mostank»
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166	α. Ροζάριο 26/3
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	α. Π. Κορτές 29/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Αμβούργο 19/3
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέντα 23/3
ΛΑΟΥΡΑ-Σ. (π.)	76	19150	ε. Λισαβόνα 12/3
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Βομβάη 12/3
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 1/4
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Λός Πάλλμας 5/3
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	δ. Σουέζ 16/12
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ (κ.)	68	10618	υπέστειλε ελληνική
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	στο Μπ. Άμπας 15/3
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Ρίο Γκράντε 8/2
ΛΕΡΟΣ ΤΑΛΕΝΤΕΡ (Μ.)	67	27984	ε. Μοριουγκάδο 29/3
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ίνδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	πρ. «Skogafoss»
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Χόγκ Κόγκ 21/3
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Ριγίεκα 30/3
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	άρχει Πειραιά
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	ε. Χιροχάτα 27/3
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017	πρ. «Μινέρβα»
ΛΟΥΓΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Ν. Ύορκ 3/4
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Σουέζ 20/3
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	α. Ταιτσούγκ 6/12
ΜΑΪΪ ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	ωστό όνομα «ΜΥΝΙΚΑ»
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	α. Μασσαλία 18/3
ΜΑΚΡΟΡΟΣΤ	69	8064	α. Μασσαλία 29/3
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8848	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	δ. Δαρδανέλλια 5/3
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	α. Βομβάη 31/3
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΟΝ	76	18953	επωλήθη ελληνική
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650	α. Ρίο Ίανέιρο 1/4

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101	α. Λισσαβώνα 12/3
ΜΑΡΘΩΝ (κ.).	75	8034	στό Π. Νούρ 11/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36834	ε. Άγκρα ντός Ρέις 24/3
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).	77	20502	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 1/2
ΜΑΡΙΑ Β. (π.).	69	37614	α. Επτάνηρα 29/3
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	α. Σάντος 29/3
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.π.).*	60	13339	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).	76	17324	ε. Βρέμη 4/4
ΜΑΡΙΚΑ (Οvδ.).	65	1224	α. Λεμεσό 25/3
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π).*	73	45500	α. Γιουροπόρτ 28/3
ΜΑΡΙΟΛΥΛΑ (κ.).	74	30341	ε. Πειραιά 15/2
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	69	9072	στόν Πειραιά 7/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).*	61	30236	δ. Π. Σάιτ 6/1
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.).	70	83168	πρ. «Berge Ede»
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.).	74	13687	α. Σιγκαπούρη 27/3
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.).	73	72336	μεταφορές Αιγυπτου
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.).	68	8370	μετ. «Bellita» (κ.)
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708	α. Σιγκαπούρη 17/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΣ (κ.).	69	9116	μετ. «Κάπταν Τζώρτζς» (ε.)
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.).	72	71491	α. Μόγκσταντ 21/3
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623	α. Μπρέικ 18/3
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.).	78	172147	στό Σίρρι 4/3
ΜΕΛΟΝΤΥ.	69	6200	στη Νέα Ύορκη 4/4
ΜΕΛΕΜΠΙ (δ.).	76	24412	α. Χάμπτον 27/3
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	56	3903	στό Κουβέιτ
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.).	77	60655	α. Λάς Πάλμας 25/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141	α. Άνκονα 1/4
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.).	81	32723	πρ. «Μεθώνη»
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.).	73	17638	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.).	70	10490	α. Χάλιφας 28/3
ΜΕΡΥΛΑΝΤ.	70	15216	α. Ίμμινγκχαμ 4/4
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.).	66	71337	στό Μόντυ (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ.	75	3522	ε. Ματάνι 10/3
ΜΕΣΙΣ.	69	9650	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.).	72	10008	ε. Πειραιά 31/2
ΜΗΛΟΣ (π.).	66	10715	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΑ*.	80	15552	α. Ντόχα 18/3
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.).	68	54540	μετ. «Κουντουριώτης» (κ.7)
ΜΙΑΝΤΟΣ.	82	35000	α. Ρόττερνταμ 29/3
ΜΙΛΛΥ (Μ.).	66	17382	στό Ντάρμπατν 17/2
ΜΙΜΗ Μ. (δάλτ.).	69	13525	διάλυση Ίνδια
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ (π.).	71	1590	α. Μπουεναβεντούρα 10/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝ (π.).	70	1582	α. Τάμα 8/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Τ (π.).	70	1587	α. Μομπάι 22/3
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.).	70	1591	α. Ν. Όρλεάντ 19/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	ε. Π. δφ Σπρίντν 26/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1584	α. Μομπάι 27/3
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.).	70	1591	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.).	71	1582	ε. Ν. Όρλεάντ 31/3
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.).*	71	1582	ἀργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.).	70	1592	α. Σαβάννα 20/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578	δ. Παναμά 1/4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	70	1781	ἀργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.).	71	1582	ἀργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.).	71	1584	α. Ντεμεράρα 23/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.).	71	1584	ἀργεί Ν. Όρλεάντ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.).	70	1592	α. Μομπάι 17/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	α. Τάραντα 17/3
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ.	75	1578	α. Χιούστον 28/3
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάντ

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	δρ. Ν. Ὁρλεάνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	69	15004	α. Χόγκ Κόγκ 24/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081	δ. Σκώ 19/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Τάραντα 29/3
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	α. Χιούστον 27/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Ν. Ὀρκνη 28/3
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ἰνδονησίας
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129	ὑπέστειλε ἀλληλική
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Γιβραλτάρ 2/2
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ*)	68	13706	α. Ἀμβέρσα 29/3
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	δρ. Μεί Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (δ.π.)	80	14397	α. Μομπιλί 18/3
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31282	ε. Ρίο Ἰανέιρο 13/3
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	α. Ρεσίφε 18/3
ΜΠΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	μετ. «Giovì» (π.)
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704	ὑψωση ἐλληνική
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	δ. Σκώ 13/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	ε. Ἰντέρν 24/3
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	α. Ρόττερταμ 4/4
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13038	δ. Π. Σαίξ 25/3
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	δρ. Μεί Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	προσάραξε Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Λάρνακα 25/2
ΜΠΡΙΓΚΑΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Μπ. Ἀίρες 7/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Γιβραλτάρ 2053
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Γκόβε 23/3
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ἐπισκευές Χόλφιντ 7/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφοράς Περασκού

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π)*	78	11850	α. Ν. Ύρκη 22/3
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ(π).	74	10250	α. Τζέντα 29/3
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	78	13889	α. Άμβούργο 2/4
ΝΑ'ΤΑ (Κ.)	70	9069	ε. Βισακαπάντμ 29/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ.	72	18723	ε. Άκαμπα 14/2
ΝΑΝΤΙΑ Κ(κ)	71	22759	επωλήθη άλλοδαποφ
ΝΑΝΩ Κ(Κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έριθεύρας Θάλ.
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Περιορί 29/3

ΝΕΜΟΣ (κ.).	71	4981	βυθίσθηκε Μάρκο 17/2
ΝΕΡΑΤΙ ΔΑ(δ.κ.).	72	50897	α. Τζεμπέ Α'αι 25/3
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ).	71	12202	α. Σάντος 28/3
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.).	52	11234	άρχει Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.).	66	15625	α. Σιγκαπούρη 1/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.).	68	4207	α. Σ. Αντόνιο 27/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ.	69	4231	β. Γκού 7/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μα.).	64	5827	α. Λορέ 28/3
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μα.).	83	5955	α. Χάβρη 28/3
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.).	73	9842	α. Τζέιμου IV.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	άρχει Πειραιά

α. Λισσαβώνα 12/3
 στο Π. Νουάρ 11/3
 ε. Άγκρα τoς Πείς 24/3
 ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 1/2
 α. Έπταναν 29/3
 α. Σάντος 29/3
 άργει Πειραιά
 ε. Βρέμη 4/4
 α. Λεμεσόο 25/3
 α. Γιουρποπόρτ 28/3
 ε. Πειραιά 15/2
 στόν Πειραιά 7/3
 δ. Π. Σαΐδ 6/1
 πρ. «Berge Edde»
 α. Σιγκαπούρη 27/3
 μεταφορές Αιγύπτου
 άργει Πειραιά
 μετ. «Bellita» (κ.)
 α. Σιγκαπούρη 17/3
 μετ. «Κάπταν Τζώρτζ» (ε.)
 α. Μόγκραντ 21/3
 α. Μπρέικ 18/3
 στο Σίρρι 4/3
 στή Νέα Ύδρκη 4/4
 α. Χάρμπτον 27/3
 στο Κουβέιτ
 α. Λας Πάλμας 25/1
 α. Άνκονα 1/4
 πρ. «Μεθώνη»
 άργει Πειραιά
 α. Χάλιφαξ 28/3
 α. Ίμινγκχακ 4/4
 στο Μόνου (αποθήκη)
 ε. Ματάνι 10/3
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 3/12
 άργει Πειραιά
 α. Ντόχα 18/3
 μετ. «Κουντουριώτης» (κ.7)
 α. Ρότερνταμ 29/3
 στο Ντάρμπαν 17/2
 διάλυση 'Ινδία
 ε. Μπουεναβεντούρα 10/3
 α. Τόμπα 8/3
 α. Μομπάι 22/3
 α. Ν. Όρλεάν 19/3
 ε. Π. όφ Σπαίνιν 26/3
 α. Μομπάι 27/3
 άργει Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάν 31/3
 άργει Ν. Όρλεάν
 α. Σαβάννα 20/3
 δ. Παμαρά 1/4
 άργει Ν. Όρλεάν
 άργει Ν. Όρλεάν
 α. Ντεμεράρα 23/3
 άργει Ν. Όρλεάν
 α. Μομπάι 17/3
 α. Τάραντα 17/3
 α. Χιούστον 28/3
 άργει Ν. Όρλεάν

άργεϊ Ν. Όρλεάνη
 α. Χόγκ Κόγκ 24/3
 δ. Σκώ 19/3
 ε. Τάραντα 29/3
 α. Χιούστον 27/2
 α. Ν. Ύόρκη 28/3
 μεταφορές Ίνδουησίας
 ύπόστοιαι ελληνική
 δ. Γιβραλτάρ 2/2
 α. Άμβέρσα 29/3
 άργεϊ Πειραιά
 α. Μομπιλ 18/3
 ε. Ρίο Ίανέριο 13/3
 μεσσηνιακές μεταφορές
 α. Ρεσίφε 18/3
 μετ. «Giovì» (π.)
 ύψωση ελληνική
 δ. Σκώ 13/2
 ε. Ίντσόν 24/3
 α. Ρόττερταμ 4/4
 δ. Π. Σάϊτ 25/3
 άργεϊ Πειραιά
 προσάραξ Μπουσιρ
 α. Λάρνακα 25/2
 α. Μπ. Άϊρες 7/3
 ε. Γιβραλτάρ 2053
 α. Γκρόβ 23/3
 έπισκοπές Χάλιφαξ 7/4
 μεταφορές Περαχώρα

α. Ν. Ὑόρκη 22/3
ε. Τζέντα 29/3
α. Ἀμβούργο 2/4
ε. Βισακαπατνάμ 29/3
ε. Ἀκαμπα 14/2
ἐπωλήθη ἀλλοδαποῦς
μεσογειακὲς μεταφορές
μεταφορές Ἑρυθρὰς Θάλ.
α. Πειραιᾶ 29/3

βυθίσθηκε Μαρόκο 17/2
 α. Τζεμπέλι *Αλι 25/3
 α. Σάντος 28/3
 άργει Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 1/4
 α. Σ. Άντόνιο 27/3
 α. Βίγκο 7/3
 α. Λομέ 29/3
 α. Χάβρη 28/3
 πρ. *Τζέμινι IV.
 άργει Πειραιά

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ.....	74	34103	δ. Παναμά 2/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ).....	69	1473	ε. Σ. Μαλό 4/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).....	67	3807	ε. Μπαουρίτ 31/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*.....	61	6123	αργεί 'Αμβούργο
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ).....	82	29700	δ. Παναμά 3/4
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).....	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.).....	64	1148	μετ. «Χάρις» ('Ονδ.)
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).....	69	10363	α. Κολόμπο 27/3
ΝΙΝΕΤΑ (π.).....	68	9395	διάλυση Ταϊβάν
ΝΙΟΒΗ (κ.).....	69	22609	διάλυση Κίνα
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ).....	70	9206	διάλυση Ντουμπάι
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).....	71	8516	α. Άμβερσα 11/3
ΝΟΡΑ (π.).....	65	21966	α. Ν. 'Ορλέαν 15/3
ΝΟΡΦΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	12063	αργεί Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ).....	73	75049	α. Άλγκεβίρας 17/3
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ).....	66	22280	ε. Ν. 'Υόρκη 26/3
ΝΤΑΡΤ (κ).....	72	9953	ε. Π. Σουδάν 1553
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ).....	72	9440	α. Λός 'Αντζέλες 2253
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).....	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.....	70	17355	α. Σάντος 2/4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ).....	73	17355	ε. Μακίνο 19/3
ΝΤΟΡΑ.....	76	16369	στόν Πειραιά
ΝΥΜΦΗ Κ. (π).....	66	22280	επωλήθη
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.).....	74	5932	ε. Μονρόβια 30/3
ΟΑΣΙΣ (π.δ).....	62	22424	α. Φουτζέιρα 25/3
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.).....	78	44107	πρ. «Sanku Odyssey»
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.).....	64	19140	α. Πειραιά 2/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ).....	63	11120	αργεί 'Αστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π).....	75	138037	αργεί 'Ελευσία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π).....	77	15935	δ. Κωνσταντή 17/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π).....	77	15844	α. Αιγύπτια 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.).....	85	17879	ε. Άμβερσα 3/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.).....	84	17879	ε. Ν. 'Ορλέαν 22/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.).....	72	128561	δ. Ντόβερ 26/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ).....	76	126990	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ).....	73	128561	δ. Σουεζ 3/4
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΦΚΝΙΤΥ(π.).....	85	17879	α. Βαλλέια 27/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.).....	84	17879	ωστό όνομα «Πατρίσια Ρ.»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ.....	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π).....	77	14644	α. Γιβραλτάρ 19/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ).....	75	40559	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ).....	79	59882	α. Φόρτ ντέ Φράντς 29/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π).....	77	15844	α. Αιγύπτια 17/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	73	15498	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*.....	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*.....	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.).....	73	20793	α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/3
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).....	75	39656	α. Τέμα 31/3
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.).....	67	25279	α. Χιμέι 27/3
ΟΡΦΕΥΣ.....	67	5525	στό Τζιμπουτί
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ).....	60	11434	δ. Παναμά 28/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΦΡ (κ.).....	75	59639	υπόστειλε ελληνική
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	84	20494	α. Λός Πάλαμα 23/3
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.....	80	15359	α. Χόμπτον 26/2
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.).....	69	23222	α. Ρόττερνταμ 5/4
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.).....	74	2248	επωλήθη
ΟΣΤΡΙΑ.....	77	36247	δ. Παναμά 28/3
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ.....	84	13852	α. Φρίνς Ρούπερτ 1/4
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.).....	74	46689	ε. Πόλε 1/4
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ).....	84	38259	α. Σινγκαπούρη 18/3
ΟΧΑ'ΓΟ (δ.π.).....	72	55878	δ. Σινγκαπούρη 11/3

ΔΑ'Ι'ΟΝΗΡ (πυ)*	74	9712	α. Ταραγκόνα 17/3
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	89	15874	μετ. * 'Αρχιτέλεγο· (Μ.)
ΠΑΝΘΗΡ (πυ)*	62	35380	α. Ν. 'Ορλεάνν 19/3
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	α. Μόντρε ντε Ντέους 17/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271	ε. Βρέμη 3/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	ε. Δουνκέρκη 1/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	α. Λός Πάλλμας 22/3
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195	α. Νάπολι 3/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιδ.)	70	11489	πρ. *Φαλαξ*
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Λός 'Αντζελες 31/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΖΣ	77	20822	α. Φιλανδελφεία 29/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Ν. 'Υόρκη 2/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	ε. Ν. 'Υόρκη 2/4
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Σάντος 30/3
ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ (κ.)*	55	7738	επαλιθή διαδυσαν
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999	δρνεϊ Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Σάντος 1/3
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	α. Ν. 'Ορλεάνν 26/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)*	65	33595	μεταφορές Αλγύπτου
ΠΕΝΤΕΑΝ (λιδ.)	72	57802	α. Ρίτσαντε Μπαϊλ 24/3
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	ε. Λάρνακα 14/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιδ.)	66	15688	α. Κόγκ Κόγκ 21/3
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Τσάρλεστον 29/3
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	α. Λονδίνο 4/4
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)*	68	1876	πρός Περσικό Κόλλο
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	α. Χουαγκπού 7/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιδ.)	69	10839	πρ. *Καπετάν Λουκής*
ΠΗΓΑΣΣΙΟΣ (π.)	77	11269	ε. Χιούστον 2/4
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	ε. Νταμιμό 28/3
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. 'Αλγκεθίρας 19/3
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Μπαρ 4/3
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	α. Τσάδνα 28/3
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	8162	δ. Κωνίπολη 17/3
ΠΛΩΤΩ	68	35191	δρνεϊ Πειραιά
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Ν. 'Ορλεάνν 29/3
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	δρνεϊ Κίβωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	πρ. *Πολύς*
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Λός Πάλλμας 22/3
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	α. Ν. 'Ορλεάνν 25/3
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΟΝΗ (πυ)*	70	3825	δ. Παναμά 26/3
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	στή Βομβάη 31/3
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	α. Ρίτσαντε Μπαϊλ 20/
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	δρνεϊ Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Γκέλα 22/3
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	δ. Μπουναμπουίτελ 2/3
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	α. Κολόμπο 1/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Ρεοίφε 17/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	68	2969	ε. Σιγκαπούρη 26/2
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. 'Υόρκη 30/3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (πυ)*	61	3966	α. Σ. Βίνσεντ 13/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	πρ. *Χαράλαμπος Φ.*
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (πυ)*	73	11383	δ. Σουέτ 9/3
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	ε. Χιούστον 30/3

δ. Παναμά 2/4
ε. Σ. Μαλό 4/4
ε. Μπωμόντ 31/3
άρχει 'Αμβούργο
δ. Παναμά 3/4
άρχει Χαλκίδα
μετ. «Χάρις» ('Ονδ')
α. Κολόμπο 27/3
διάλυση Ταϊβάν
διάλυση Κίνα
διάλυση Ντουμπάι
α. 'Αμβέρσα 11/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
άρχει Πειραιά
α. 'Αλγκεθέρια 17/3
ε. Ν. 'Υόρκη 26/3
ε. Π. Σουδάν 1553
α. Λός 'Αντζελος 2253
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
α. Σάντος 2/4
ε. Μακτίο 19/3
στόν Πειραιά
έπωλήθη
ε. Μονρόβια 30/3
α. Φουτζέρο 25/3
πρ. «Sanku Odyssey»
α. Πειραιά 2/4
άρχει 'Αστακό
άρχει 'Ελευσίνα
δ. Κων/πολη 17/3
α. Αιγούστα 9/2
ε. 'Αμβέρσα 3/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/3
δ. Ντόβερ 26/3
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 3/4
α. Βαλλέα 27/3
ωστό όνομα «Πατρίτσια Ρ.»
άρχει Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 19/3
άρχει Πειραιά
α. Φόρτ ντέ Φράντες 29/3
α. Αιγούστα 17/3
άρχει Πειραιά
μεσογειαικός μεταφορέας
άρχει Πειραιά
α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/3
α. Τέμα 31/3
α. Χιμέι 27/3
στό Τζιμπουτί
δ. Π. Σαίδ 26/3
υπέστειλε ελληνική
α. Λός Πάμρας 22/3
α. Χάμπτον 26/2
α. Ρόττερνταμ 5/4
έπωλήθη
δ. Παναμά 28/3
ε. Πρίνς Ρούπερτ 1/4
α. Φός 1/4
α. Σινγκαπούρη 18/3
δ. Σινγκαπούρη 11/3

α. Ταραγκόνα 17/3
μετ. *Αρχιπέλαγο» (Μ.)
α. Ν. Ὁρλεάντ 19/3
α. Μάντρε νιτέ Ντέους 17/3
ε. Βρέμη 3/4
ε. Δουνκέρκη 1/4
α. Λός Πάλμας 22/3
α. Νάπολη 3/4
πρ. *Φαίε»
α. Λός Ἀντζελες 31/3
α. Φιλανδελφεία 29/3
α. Ν. Ὀρκή 2/4
α. Ν. Ὀρκή 2/4
α. Σάντος 30/3
ἐπωλήθη διάλυση
ἀργεί Πειραιά
α. Σάντος 1/3
α. Ν. Ὁρλεάντ 26/3
μεταφορές Αἰγύπτου
α. Ρίτσαρντε Μπαϊή 24/3
ε. Λάρνακα 14/3
α. Χόγκ Κόγκ 21/3
α. Τσάρλεστον 29/3
α. Λονδίνο 4/4
πρὸς Περσικό Κόλπο
α. Χουαγκπού 7/2
πρ. *Καπετάν Λουκής»
ε. Χιούστον 2/4
ε. Νταμιμά 28/3
α. Ἀλγκεθίρας 19/3
α. Μπάρ 4/3
α. Τσάνα 28/3
δ. Κων/πολη 17/3
ἀργεί Πειραιά
ε. Ν. Ὁρλεάντ 29/3
ἀργεί Κίμωλο
πρ. *Πολύς»
α. Λός Πάλμας 22/3
α. Ν. Ὁρλεάντ 25/3
δ. Παναμί 26/3
στή Βομβάρ 31/3
α. Ρίτσαρντε Μπαϊή 20/
ἀργεί Πειραιά
α. Γκέλο 22/3
δ. Μπουρναμπουέλ 2/3
α. Κολόμπο 1/4
ε. Ρεσίφε 17/3
ε. Σιγκαπούρη 26/2
α. Ν. Ὀρκή 30/3
α. Σ. Βίνσεντ 13/3
πρ. *Χαράδρος Φ.»
δ. Σουέζ 9/3
ε. Χιούστον 30/3

ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	72	17899
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	80	4820
ΡΕΪΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	89	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΑΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΩΦ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΝ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	85	1599
ΣΟΡΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518

α. Χιούστον 25/3	
α. Ρότερνταμ 15/3	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί 'Αστακό	
α. Βάρρι 1/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/3	
α. Δρέπανον 17/3	
δ. Σουέζ 3/4	
α. Τάμπα 27/3	
α. Πειραιά 24/3	
στο Ρότερνταμ 22/2	
α. Τεργεστή 29/3	
α. Χάμπτον 21/3	
α. Αύγουστα 21/3	
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 1/4	
α. Μερσίνη 18/3	

α. Γιένμπο 1/11	
δ. Κων/πολη 24/2	
α. Γένοβα 25/3	
α. Μαντρά 21/3	
α. Γιούροπορτ 28/3	
α. 'Ιμνιγκχαμ 29/3	
δ. Παναμά 2/4	
πρ. «Maria De Aranzazu»	
πρ. «Seajay»	
υπέστειλε ελληνική	
α. Φιλαδέλφεια 28/3	
δ. Σουέζ 20/3	
μεσογειακές μεταφορές	
μετ. «Crest»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. 'Υόρκη 18/3	
ε. Τσιταγκόγκ 31/3	
στο Σάντο Ντομίνγκο 15/2	
α. Χιούστον 16/3	
ε. Χουάγκου 5/3	
ε. Γκέμπερ 27/3	
ε. 'Ίψουίτς 3/4	
μετ. «Σωτήρας» (π.)	
α. Τζουμπάιλ 21/3	
ε. Φόρ 1/4	
υπέστειλε κυπριακή	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/1	
ε. Ν. 'Υόρκη 1/4	
α. Λας Πάλμας 16/3	
α. Μελβούρνη 28/3	
δ. Γιβραλτάρ 11/1	
α. Πειραιά 28/3	
δ. Σουέζ 31/3	
πρ. «Καρίνα Ι»	
δ. Κων/πολη 26/3	
δ. Π. Σαίδ 1/4	
ε. Γιοκοχάμα 28/3	
α. Ρότερνταμ 1/4	
α. Τσάρλεστον 16/3	
στην Κωνσταντινά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λας Πάλμας 31/3	
α. Βοστώνη 22/3	
ε. Φαλκονάρα 29/3	
α. Σιγκαπούρη 10/3	
α. 'Αμβέρσα 29/1	
ε. Π. Σαίδ 25/3	
στο Λάγος	
επωλήθη	
διάλυση Μαντράς	
πρ. «Shabonee»	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/3	
α. Σίδνεϊ 23/3	
δ. Παναμά 3/4	
ε. Χιούστον 1/4	
α. Τάμπα 16/3	
ε. Κάρτσι 28/3	
δ. Κων/πολη 23/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3	
α. Τενερίφ 22/3	
ε. Μπουαίρ 2/2	
επωλήθη αλλοδαπούς	
ε. Γιβραλτάρ 3/3	
α. Πειραιά 22/2	
ε. 'Ιμνιγκχαμ 4/4	
ρη. «Κέιπ Καμάρ»	
δ. Π. Σαίδ 1/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Νταμμού 22/3	
ε. Ρότερνταμ 3/3	
α. Θέουτα 5/3	

α. Πειραιά 27/3	
ε. Ρότερνταμ 5/4	
ε. Π. Σαίδ 4/4	
α. Χιούστον 21/3	
α. 'Αμμούργιο 4/3	
πρ. «Αττίκα Ρήφερ»	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μερσίνη 17/3	
στο Μπαντάρ Χομεϊνί	
α. Σετούμπάλ 21/1	
α. Σιγκαπούρη 24/3	
α. Σιγκαπούρη 23/3	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Σιγκαπούρη 7/4	
στο Πόρτ Σουδάν	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Καέν 6/2	
μεταφορές Περσικού	
δ. Ντοβερ 18/3	
επωλήθη αλλοδαπούς	
δ. Παναμά 20/3	

ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	63	13351
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

ΦΑ'Ι'Β Α'Λ'ΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585

ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9626
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527

ΧΑΒΑΝ (δ.)	74	176053
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΛΚΙΟΣ (δ.κ.)	76	114071
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΥΟΥ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΡΥΣΑΝΘ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

ε. Βομβή 3/2	
α. 'Αντεν 27/3	
α. Μανφρεντόνια 13/3	
α. Νταβό 18/3	
α. Μαρίνα ντί Καράρα 24/3	
α. Ρότερνταμ 16/3	
διάλυση Πακιστάν	
ε. Ρίο Χάινα 13/3	
ε. Δουνκέρκη 31/3	
στο Ντουμπάϊ 2/4	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 28/3	
α. Λισσαβόνα 1/4	
πρ. «Σάνκο Στρέσα»	
πρ. «Χίαν Σάν»	
ε. Κων/πολη 19/3	

ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/3
 ε. Πόρτ Λίνκολν 1/4
 α. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
 αργεί 'Αστακό
 αργεί 'Αστακό
 α. Γιβραλτάρ 7/2
 α. Ντάρμπαν 16/3
 ε. Ρότερνταμ 16/3
 αργεί Πειραιά
 α. Τζιμπουτί 4/3
 α. Δρέπανον 4/3
 ε. Πειραιά 21/3
 αργεί 'Αστακό
 αργεί 'Αστακό
 α. Πειραιά 28/3
 αργεί Πειραιά
 ε. Ραβέννα 1/4
 ε. Ναγκόγια 27/3
 α. Χιούστον 31/2
 α. Ν. 'Υόρκη 25/3
 δ. Γιβραλτάρ 21/3
 α. Μιζουσίμα 17/3
 α. Ρίο Γκράντε 7/3
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Λός 'Αντζελες 23/3
 α. Ν. 'Υόρκη 29/3
 αργεί Χαλκίδα
 ε. Λαύριο 15/3
 δ. Γιβραλτάρ 31/3
 α. Σιγκαπούρη 24/3
 ε. 'Αμφέρδε 29/1
 στο Τούμπαν

CHANDRIS CRUISE LINES

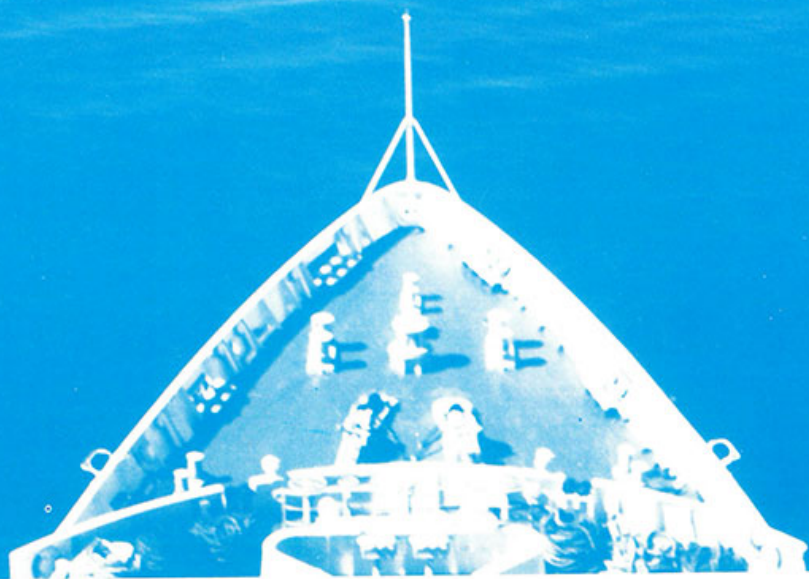
**All year round
cruising programmes**

**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



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S & P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

SERVICING

* SINGAPORE (REGIONAL HEAD OFFICE)

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H: 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

* INDIA

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS: 231239/231249/224092
A O H: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTA - PARADEEP - HALDIA

* MALAYSIA

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 380777/380781/380796
TLXS: MA 39407 TRIA
CABLES: SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : KUANTAN - PENANG/BUTTERWORTH - PASIR GUDANG - KEMAMAN - MALACCA -
PORT DICKSON - JOHORE BARU

* THAILAND

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2351564/ 2651639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: OLYMPIC SEA BANGKOK

MANAGING DIRECTORS: Capt. J. A. GOROS (Hellene) - GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)