

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1231/990



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1231/990
ΤΕΜΒΡΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

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

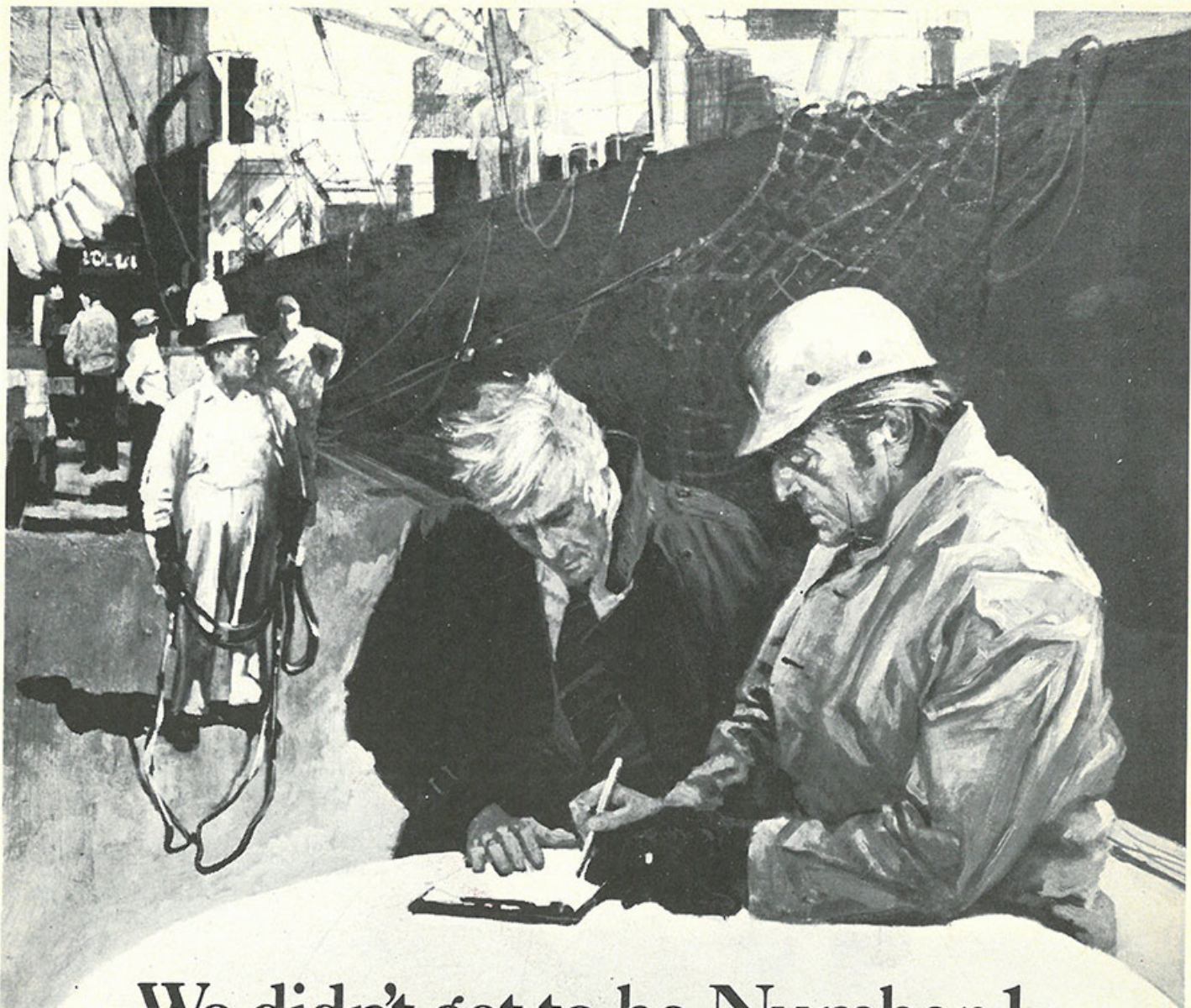
NEW YORK

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



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

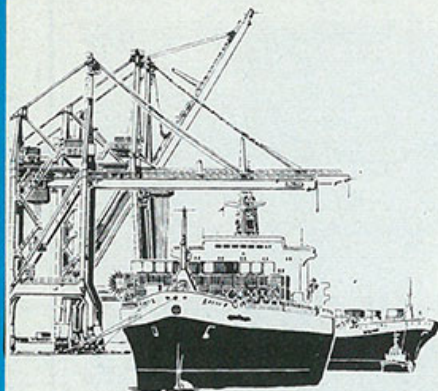
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1986
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1231/990

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
Issue No. 1231/990, September 1st, 1986

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

EDITING & PRINTING OFFICES:

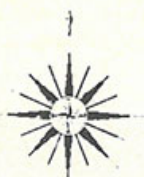
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

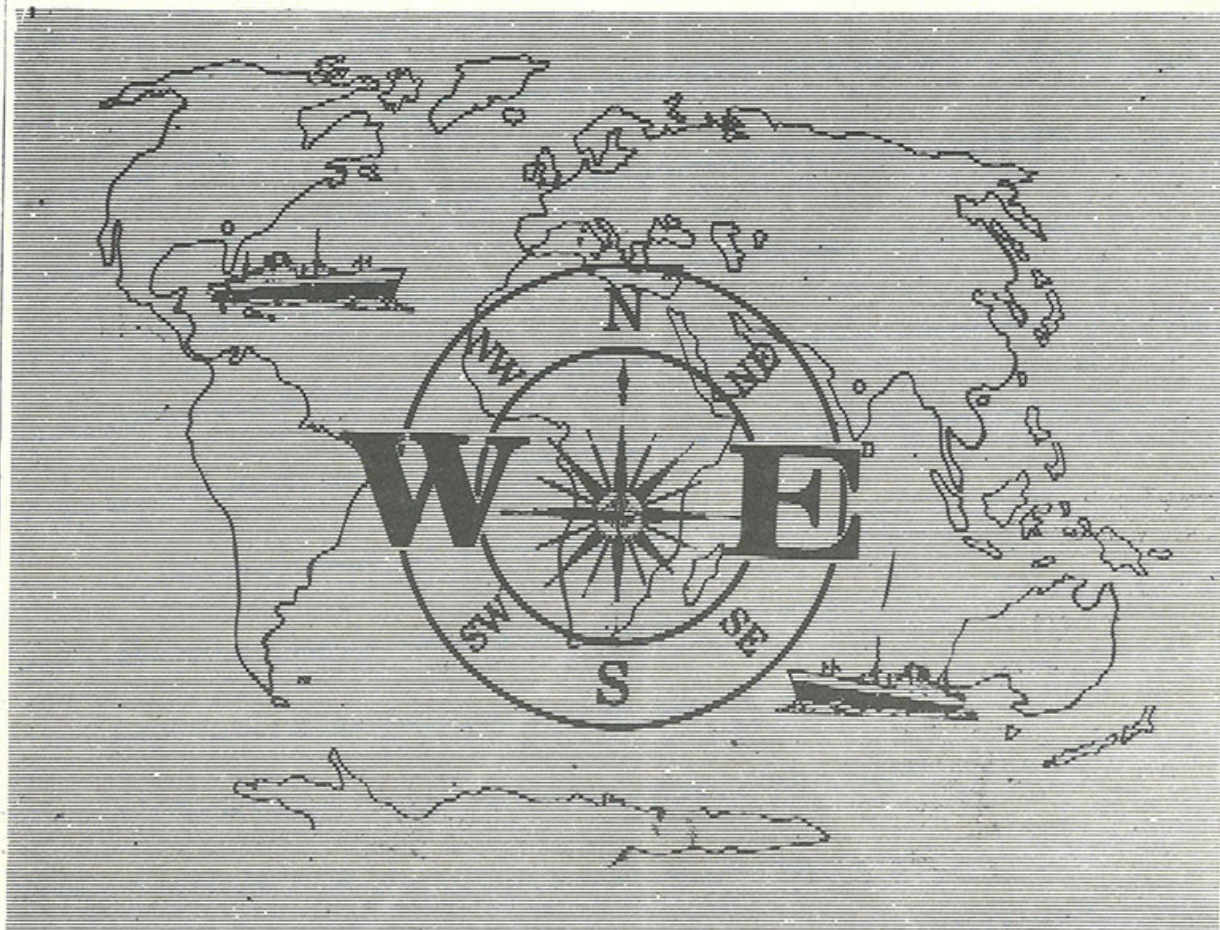
- 12** **Τό Βιβλίο Παραγγελιών Κρυστάλλινη Σφαίρα**
Μιά ματιά στο καρνέ των παγκοσμίων ναυπηγήσεων, όπου σεβαστό μέρος των ύφισταμένων παραγγελιών δεν αντικατοπτρίζει τις τρέχουσες αντιλήψεις των παραγγελέων τους.
- 15** **Ο Φόρος Προστιθεμένης Αξίας**
Η μελέτη του κ. Κ. Πέττα, η οποία καταρτίστηκε για λογαριασμό του Κομμιτέη καί έτέθη ύπ' όψη του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε., προκειμένου νά διατυπωθούν προτάσεις αναφορικά μέ τή Ναυτιλία.
- 19** **Οί πρόσφυγες από τήν Κεϋλάνη**
Μία οργανωμένη επιχείρηση μετανάστευσης προς τόν Καναδά, από τήν μακρινή Κεϋλάνη μέσα από Ευρωπαϊκές Χώρες πού έπαιξαν τό ρόλο διαμετακομιστού.
- 21** **Νομικά Θέματα**
Πρόσφατη απόφαση του Πρωτοδικείου Αθηνών ή όποία πραγματεύεται τό σοβαρότατο θέμα της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου καί ή όποία κατά τή γνώμη μας αντίκειται στό πνεύμα των εγκριτικών πράξεων καί της πρακτικής πού διέπει επί δεκαετίες τό καθεστώς της ασφαλιστικής πρακτικής στα πλοία.
Επίσης, δημοσιεύεται ή απόφαση του Έφετείου Αθηνών, περί αιτήσεως πτωχεύσεως μετόχου ναυτιλιακής εταιρίας, ό όποιος έγκυήθηκε προσωπικά τή πληρωμή δανείου πού δέν εξοφλήθηκε.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
18 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
32 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
42 ENGLISH SUPPLEMENT



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

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

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

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

Σέ λίγο θά είναι πολύ άργά

Μιά από τίς πιό καίριες έπισημάνσεις τής τελευταίας συνεντεύξεως τύπου του προέδρου τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών είναι αναμφισβήτητη ή δήλωση του κ. Γουρδομιάλη ότι οι έφοπλιστές — άνεξάρτητα από τή στάση και τή θέληση τής Πολιτείας νά αντιμετώπισει τά θέματα τής Έλληνικής Ναυτιλίας όπως επιβάλλουν τά πράγματα — έχουν λύσεις και τίς εφαρμόζουν γιά νά μπορέσουν νά επιζήσουν: Τά πλοία που αγοράζουν κάθε ήμερα τά βάζουν μέ ξένες σημαίες και τά επανδρώνουν μέ ξένα πληρώματα και ταυτόχρονα γιά τόν ίδιο λόγο, δηλαδή γιά νά επιζήσουν και νά διατηρήσουν τά όσα έχουν, αποσύρουν πλοία τους από τό έθνικό νηολόγιο.

Τήν έπισημάνση αυτή οι μόνοι που δέν τήν κατάλαβαν, όπως δέν κατάλαβαν τίποτε από τά συμβαίνοντα γύρω τους παρά τίς συνεχείς και έπίμονες προσπάθειες των στηλών αυτών αλλά και άλλων του χώρου, είναι οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του ύπουργείου Ναυτιλίας. Δέν πρόκειται γιά ίσχυρισμό, αλλά γιά διαπίστωση που τεκμηριώνεται από τό γεγονός ότι τή στιγμή που ο ύπό Έλληνική σημαία στόλος μειώνεται μέ έναν αριθμό όκτώ περίπου πλοίων τήν έβδομάδα — δέν υπολογίζουμε και εκείνα που αγοράζονται και καταφεύγουν σέ άλλες λύσεις και κατά συνέπεια ή ζημία του έθνικού νηολογίου είναι μεγαλύτερη — ο άρμόδιος ύπουργός ζητεί διαβεβαιώσεις και έγγυήσεις ότι μέ τήν ύλοποίηση των προτεινομένων μέτρων θά ύπάρξει έγγραφη πλοίων στο έθνικό νηολόγιο και τήν ίδια ώρα εγκαταλείπει τά πάντα και πάει ταξιδάκι στή Μόσχα ενώ τήν ίδια στιγμή ο γενικός γραμματέας που τόν αναπληρώνει ψάχνει νά βρεί τό κόστος των πλοίων μέ σημαίες παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών σαν αυτό νά είναι τό πρόβλημα που έπρεπε νά μάς απασχολεί.

Οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του YEN δέν κατάλαβαν ότι γιά νά σταματήσουν νά φεύγουν τά πλοία και γιά νά επαναπατριστούν όσα έφυγαν και όσα προσκτήθηκαν τά τελευταία χρόνια και ακολούθησαν άλλες λύσεις χρειάζεται κάτι άλλο: Νά έξομοιωθεί τό κόστος του ύπό Έλληνική σημαία πλοίου μέ τό κόστος που έχουν πετύχει τά ελληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες (και ταυτόχρονα νά απαλλαγεί από τίς απέχθειες από τίς όποιες έπίσης έχει απαλλαγεί τό ελληνόκτητο πλοίο μέ ξένη σημαία), νά δοθεί δηλαδή ή δυνατότητα στο ύπό Έλληνική σημαία νά «βγαίνει στήν αγορά» μέ ήμερήσιο κόστος μειωμένο κατά 600 και πλέον δολάρια, όπως συμβαίνει μέ τά ελληνόκτητα.

Οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του YEN, παρά τίς έπισημάνσεις που τούς έχουν γίνει, δέν θέλησαν (και έξακολουθούν νά μήν θέλουν) νά άντιληφθούν ότι και οι πλέον άκραιφνώς πιστοί (μέχρι τώρα) στήν Έλληνική σημαία έχουν θέσει ένα, δύο, τρία ή και περισσότερα πλοία τους τά όποια αγοράσαν πρόσφατα ύπό ξένες σημαίες και «γλυκαίνονται» μέ τά 600 και πλέον δολάρια κατά τά όποια μειώνουν τό ήμερήσιο κόστος, γεγονός που επιτρέπει στά πλοία αυτά νά κινούνται και σήμερα ενώ τά ύπό Έλληνική σημαία πλοία τους είτε παραμένουν «κρεμασμένα» σέ διάφορες περιοχές

του κόσμου αναμένοντας κάποιο φορτίο γιά νά κινηθούν, είτε αναγκάζονται νά όδηγηθούν πάλι στον παροπλισμό γιά νά αποφευχθεί και αυτή ή δαπάνη των ήμερησίων έξόδων που δέν είναι εύκαταφρόνητη ύπό τίς σημερινές συνθήκες. Αυτή τήν πραγματικότητα οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του YEN δέν μπόρεσαν νά τή διακρίνουν ούτε στο καθημερινό δελτίο παροπλισμού του ύπουργείου σύμφωνα μέ τό όποιο στις 11 Σεπτεμβρίου, λόγω χάρη, τά ύπό Έλληνική σημαία παροπλισμένα πλοία άνέρχονταν σέ 220 έναντι 64 μόνο ελληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαίες και αυτή τή στιγμή που ο αριθμός των ύπό ξένες σημαίες ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων ύπερβαίνει σημαντικά τόν αριθμό των ποντοπόρων πλοίων μέ Έλληνική σημαία.

Οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του YEN δέν κατάλαβαν ότι μέ τά πλοία που έχασε τό έθνικό νηολόγιο στή διάρκεια τής δωδεκάμηνης θητείας του σημερινού ύπουργού (255 κατά τά όποια μειώθηκε ο ύπό Έλληνική σημαία στόλος και 150 από εκείνα που αγοράσθηκαν στή διάρκεια του δωδεκάμηνου και ακολούθησαν άλλες λύσεις) θά είχε επιλυθεί τό οικονομικό πρόβλημα του NAT άφού τά πλοία αυτά, εκτός από εκείνα που θά συνεισέφεραν στήν έθνική οικονομία και στήν απασχόληση των ναυτικών μας, θά βελτίωναν τά έσοδα του Ταμείου κατά 10 εκατ. δολάρια ή κατά 1,4 δις δραχμές περίπου.

Τό έρώτημα που ανακύπτει από όλα αυτά είναι τί φταίει. Κατά τή δική μας άντίληψη αλλά και κατά τήν άντίληψη των περισσότερων στήν Άκτή Μισούλη φταίει ο φόβος (από τόν όποιο κατέχονται πραγματικά ή δείχνουν ότι κατέχονται) οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του YEN γιά πολιτικό κόστος, ενώ είναι ήλιου φαινότομο ότι ή προσέλευση στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων θά έχει μόνο πολιτικό όφελος γιά εκείνους που θά δημιουργήσουν τίς προϋποθέσεις γιά νά επιτευχθεί. Άφού μ' αυτόν τόν τρόπο, μέ τήν προσέλευση δηλαδή όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο θά ενισχυθεί ουσιαστικά τό ίσοζύγιο πληρωμών τής χώρας, δεδομένου ότι οι πόροι που προέρχονται από τή Ναυτιλία δέν απαιτούν έκταμείωση, θά επιλυθεί και μάλιστα μακροχρονίως τό πρόβλημα τής αποδοτικής απασχόλησεως των ναυτικών μας, ακόμη και των συνταξιούχων που θά θέλουν νά εργασθούν, και θά διασωθούν και ταυτόχρονα θά εξυγιανθούν τό NAT και τά άλλα Ταμεία των ναυτικών μας, ενώ παράλληλα θά ύπάρξουν και άλλες σημαντικές ευνοϊκές επιπτώσεις στήν απασχόληση εργαζομένων τής κηρύρας μέ τήν κάλυψη και άλλων θέσεων εργασίας στις καθαυτό ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στον παραναυτιλιακό χώρο.

Οι σημερινοί προσωρινοί ένοικοι του YEN δέν μπόρεσαν νά τά άντιληφθούν όλα αυτά. Η κυβέρνηση, όμως, ο ίδιος ο Πρόεδρος τής Κυβερνήσεως ο όποιος πρό ήμερών μάλιστα δήλωσε ότι παρά τή λιτότητα που έχει επιβληθεί στον ελληνικό λαό δέν θά διστάσει νά προσφύγει στις εκλογές γιατί δέν λογαριάζει τό πολιτικό κόστος, γιατί άδρανει, γιατί δέν παρεμβαίνει; Δέν άντιλαμβάνεται ότι σέ λίγο θά είναι πολύ άργά;

ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΜΟΝΗ ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΟΛΑ

Φίλος πλοίαρχος, τόν όποιο συναντήσαμε τελευταία έπειτα από άρκετόν καιρό, μάς έλεγε ότι οι άπόψεις των «Ναυτικών Χρονικών» γύρω από τό θέμα τής εργασίας των συνταξιούχων, που διατυπώθηκαν σέ σχόλιο μέ τόν τίτλο «Η ποινικοποίηση» στο τεύχος τής 15ης Μαΐου μέ άφορμή τίς σχετικές έξαγγελίες του ύπουργού Ναυτιλίας αλλά και εν συνεχεία, είχαν δυσχεράσει τούς εν ενεργεία πλοίαρχους και είχαν προκαλέ-

σει πολλές συζητήσεις στα πλοία έπειδή, όπως υποστήριξε, οι συνταξιούχοι καταλαμβάνουν θέσεις εργασίας που άνήκουν στους εν ενεργεία οι όποιοι αντιμετώπιζουν τό όξύτατο και γνωστό σέ όλους πρόβλημα τής άνεργίας μέ όλα τά συνακόλουθα του που είναι πολλά, ενώ οι συνταξιούχοι δέν έχουν ανάγκη και εν πάση περίπτωση εισπράτουν τή σύνταξη τους μέ τήν όποια μπορούν νά επιζήσουν.

Οι παρατηρήσεις του φίλου πλοίαρχου μάς διδουν τήν εύκαιρία νά επαναλαμβάνουμε μερικές άντιλήψεις γιά νά ξεκαθαρισθεί ή όποιαδήποτε άμφιβολία έχει δημιουργη-

θεί: Κατ' αρχήν, κανένας δέν μπορεί νά άμφισβητήσει τό ενδιαφέρον των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τούς ναυτικούς μας και ειδικότερα γιά τούς πλοίαρχους μας, όπως κανένας δέν μπορεί νά άμφισβητήσει ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» αγωνίζονται μέ πάθος αλλά και μέ σύνεση, μέ επιχειρήματα και όχι μέ κραυγές και συνθήματα, γιά τά καλώς έννοούμενα και μακροπρόθεσμα συμφέροντα των ναυτικών μας — έννοούμε των πραγματικών ναυτικών και όχι εκείνων που μπαρκάρουν γιά νά έξασφαλίσουν όσα χρειάζονται γιά νά αγοράσουν μία «Γιαμάχα». Καί τά καλώς έννοούμενα άμεσα και μακροπρόθεσμα

— συμφέροντα των πραγματικών ναυτικών μας αλλά και του τόπου αυτού δεν βρίσκονται στο μοίρασμα της άνεργιας, ούτε στην απώρευση της εργασίας των συνταξιούχων αλλά στα πολλά πλοία με ελληνική σημαία με τα οποία θα λυθεί ύψιστο πρόβλημα της απασχόλησης όλων των ναυτικών, ακόμη και των συνταξιούχων που θα θέλουν να εργασθούν για να καλύψουν τις ανάγκες τους που δεν καλύπτονται από τις πενιχρές πλέον συντάξεις του ΝΑΤ, και ταυτόχρονα θα ενισχυθεί γενικότερα η οικονομία του τόπου και θα εξυγιανθούν το ΝΑΤ και τα άλλα Ταμεία των ναυτικών μας.

Για όλα αυτά τα «Ναυτικά Χρονικά» αγωνίζονται κόντρα στο ρεύμα, κόντρα σε συμφέροντα, για τα πολλά πλοία με «Ελληνική σημαία», αγωνίζονται να πείσουν εκείνους που έχουν τις ευθύνες να πάρουν επί τέλους αποφάσεις και με επιμονή και υπομονή υποδεικνύουν τις λύσεις που θα οδηγήσουν στον επαναπαρισμό όλων των ελληνόκτητων πλοίων. Και ταυτόχρονα αγωνιούν καθώς βλέπουν κάθε μέρα το εθνικό νηολόγιο να συρρικνώνεται με έναν ρυθμό που έχει καταστεί ιδιαίτερα επικίνδυνος γιατί οδηγεί στην άνωπαρξία όπου πλέον δεν θα μπορεί να γίνει ούτε λέξη ακόμη για μοίρασμα της ανεργίας γιατί απλούστατα δεν θα υπάρχουν θέσεις απασχόλησης για τους ναυτικούς μας.

Η λύση για όλα, επαναλαμβάνουμε για μία ακόμη φορά, είναι τα πολλά πλοία και για την ύπαρξη των πλοίων πρέπει να αγωνισθούν και οι ναυτικοί, δηλαδή οι αξιωματικοί, ενώ για το θέμα της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών υπογραμμίζουμε εκ νέου ότι ακόμη και αν απαγορευθεί η εργασία όλων των συνταξιούχων γενικώς (του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέως) για να αντιμετωπισθεί η ανεργία των νέων μας και πάλι η εργασία των συνταξιούχων ναυτικών πρέπει να διατηρηθεί, γιατί αλλιώς τις θέσεις εργασίας που καταλαμβάνουν αυτοί μπορεί να καταλάβουν ξένοι.

ΙΝΔΙΑ: ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΟ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ «ΒΑΛΙ ΠΕΡΟ»

Παρακολουθώντας τις στατιστικές των «Ναυτικών Χρονικών» για τις ναυλώσεις των ελληνικών πλοίων διαπιστώσαμε με έκπληξη ότι τα πλοία μας απουσιάζουν τουλάχιστον

στον τό τελευταίο τρίμηνο από τις μεταφορές από και προς την 'Ινδία. Διερευνώντας το όλο θέμα διαπιστώσαμε ταυτόχρονα ότι υπήρχε έντυπωσιακή άνοδος των προσεγγίσεων πλοίων χωρών του ανατολικού συνασπισμού (περιλαμβανομένης και της Γιουγκοσλαβίας) στα ινδικά λιμάνια και το μόνο το οποίο μπορούμε να υποθέσουμε γι' αυτό είναι ότι τα πλοία χωρών του ανατολικού συνασπισμού προτιμούνται γιατί ναυλώνονται είτε με τιμές ντάμπινγκ, είτε βάσει διμερών συμφωνιών — το δέσσο μέλλον ελπίζουμε ότι θα δείξει τι συμβαίνει γύρω από το θέμα αυτό.

Εκείνο όμως που είναι γεγονός είναι ο αποκλεισμός των ελληνικών πλοίων από τις ινδικές μεταφορές και αυτό, σε συνδυασμό με την περίπτωση του «Βάλι Πέρο» μας δημιουργεί υποψίες για μία ιδιαίτερα δυσμενή μεταχείριση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας από την κυβέρνηση της 'Ινδίας, η οποία φαίνεται ότι γράφει στα παλιά της τα παπούτσια τις θερμές σχέσεις του πρωθυπουργού της κ. Γκάντι με τον κ. Παπανδρέου λόγω της γνωστής πρωτοβουλίας των «Έξι για την παγκόσμια ειρήνη, ενώ στην 'Ακτή Μισούλη διατυπώνεται η εικασία ότι η έλλειψη ουσιαστικής ελληνικής αντιδράσεως για την περίπτωση του «Βάλι Πέρο» (ο αποκλεισμός των ελληνικών πλοίων από τις ινδικές μεταφορές) επισημαίνεται σήμερα για πρώτη φορά από τα «Ναυτικά Χρονικά» και συνεπώς δεν μπορούσε να απασχολήσει καμία ελληνική υπηρεσία αφού μέχρι τη στιγμή αυτή ήταν άγνωστος ο όφειλεται σε επιθυμία να μην διαταραχθούν αυτές οι προσωπικές σχέσεις του κ. Παπανδρέου με τον κ. Γκάντι.

Στην 'Ακτή Μισούλη επισημαίνεται ότι η ελληνική κυβέρνηση θα μπορούσε να προχωρήσει σε σημαντικές ενέργειες για την περίπτωση του «Βάλι Πέρο» χωρίς να διαταραχθούν οι προσωπικές σχέσεις των πρωθυπουργών της 'Ελλάδος και της 'Ινδίας αλλά μέχρι τη στιγμή δεν έκανε το παραμικρό — οι αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες έχουν ύψώσει τα χέρια ψηλά περιμένοντας την εξ ύψους (κυριολεκτικά) σωτηρία. Τώρα βέβαια με τον αποκλεισμό των ελληνικών πλοίων από τις ινδικές μεταφορές τα πράγματα παραχόντρυναν και η ελληνική κυβέρνηση θα υποχρεωθεί να πάρει κάποια θέση, άλλωστε η φιλία μεταξύ των δύο χωρών και των δύο πρωθυπουργών για να διατηρηθεί πρέπει να

είναι αμοιωτικό και ούτε για όποιο δέλεο (δσο εύρύτατος και αν είναι αυτός), διεθνή στόχο μπορούν να παραβλάπτονται τα εθνικά συμφέροντα. Και στην περίπτωση του «Βάλι Πέρο» κατά την οποία υπέστη δεινή πλήγνυ η αξιοπιστία της σημαίας μας και στην περίπτωση του αποκλεισμού των ελληνικών πλοίων από τις μεταφορές από και προς την 'Ινδία παραβλάπτονται τα εθνικά συμφέροντα, γεγονός το οποίο κανένας δεν μπορεί να αγνοήσει.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Υπογράφηκαν στις 4 Σεπτεμβρίου και κυρώθηκαν την ίδια ημέρα από τον υπουργό Ναυτιλίας οι νέες συμβάσεις των πληρωμάτων των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων, των ακτοπλοϊκών επιβατηγών και των πορθμείων εσωτερικού οι οποίες όπως είναι γνωστό ισχύουν αναδρομικά από 1 'Ιανουαρίου — οι δύο πρώτες — και από την 1 Φεβρουαρίου η τρίτη και προβλέπουν αύξηση των αποδοχών κατά 14% για αποδοχές μέχρι 50.000 δραχμές και κατά 12% για αποδοχές άνω των 50.000 δραχμών.

Σύμφωνα με μία πληροφορία, η κυβερνητική έγκριση για την υπογραφή συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών με αύξήσεις πέραν των προβλεπόμενων από την εισοδηματική πολιτική και κατ' εξαίρεση της Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου είχε δοθεί στον υπουργό Ναυτιλίας από τις αρχές Αυγούστου. Κατά την ίδια πληροφορία ο υπουργός Ναυτιλίας δεν προχώρησε στην ανακοίνωση της κυβερνητικής έγκρισής γιατί ήθελε να «παιξει» το θέμα της υπογραφής νέας συλλογικής συμβάσεως για τα πληρώματα των ποταμοπλοίων με το ζήτημα των μέτρων ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου αλλά απέτυχε — ο πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης στην τελευταία συνέντευξη τύπου χαρακτήρισε λάθος την εξαίρεση των ναυτικών από τις ρυθμίσεις της Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου και ανέφερε ότι αυτή τη στιγμή το κόστος του ελληνικού ποταμοπλοίου πλοίου δεν μπορεί να επιβαρυνθεί ούτε κατά ένα σέντ.

Σύμφωνα με μία άλλη πληροφορία, οι συλλογικές συμβάσεις των ανωτέρω κατηγοριών πλοίων επρόκειτο να υπογραφούν και να επικυρωθούν την προηγούμενη ημέρα, δηλαδή στις 3 Σεπτεμβρίου, αλλά η σχετική διαδικασία αναβλήθηκε γιατί ο υπουργός Ναυτιλίας «μελετούσε» τα θέματα που θα τον απασχολούσαν στο ταξίδι του στη Σοβιετική 'Ενωση!

ΤΑ ΠΛΩΤΑ «ΦΕΡΕΤΡΑ»

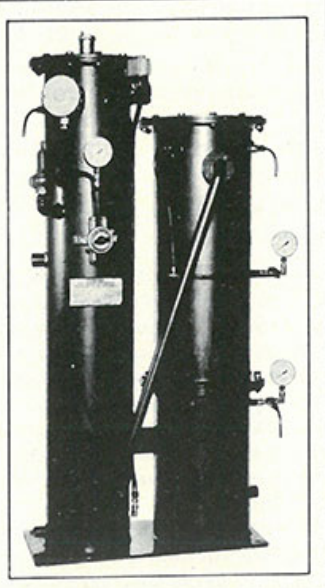
Η 'Ελληνική ναυτική οικογένεια που συγκλονίζεται πάντοτε με τα ατυχήματα στη θάλασσα έθλιβε βαθύτατα για το πολύνεκρο ναυάγιο του σοβιετικού κρουαζιεροπλοίου «Ναύαρχος Νακίμωφ». Και κανένας στην 'Ελλάδα δεν μίλησε για «πλωτά φέρετρα», όπως γίνεται συνήθως από μία συγκεκριμένη πλευρά όταν υπάρχει ατύχημα σε ελληνικό πλοίο ακόμη και ηλικίας λίγο μεγαλύτερης των δέκα ετών και όχι των 61 που ήταν το σοβιετικό επιβατηγό, το οποίο ειρήσως εν παρόδω είχε βυθισθεί στη διάρκεια του πολέμου και ανέλκυσε από τους Σοβιετικούς το 1945 και έκτοτε, αφού υπέστη εύρύτατη μετασκευή χρησιμοποιείτο σαν επιβατηγό. Θέλωμε δε να ελπίζουμε ότι δεν πρόκειται

Purity under 5 PPM
15 PPM - IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOU AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



νά επαναληφθούν τά περί «πλωτών φερέτρων» γιατί ή ασφάλεια τών πλοίων δέν συναρτάται μέ τήν ήλικία τους αλλά μέ άλλους παράγοντες, καί αυτό άπεδείχθη περίτρανα μέ τήν περίπτωση τού σοβιετικού πλοίου τό όποίο έκτελούσε κανονικά δρομολόγια παρά τό γεγονός ότι ήταν 61 έτών.

Έπί πλέον τών άνωτέρω, διερωτώμεθα μήπως ή περίπτωση αύτού τού σοβιετικού έπιβατηγού πρέπει νά μάς προβληματίσει καί άναφορικά μέ τό όριο ήλικίας τών έλληνικών έπιβατηγών, μήπως δηλαδή είναι λίγα τά 33 χρόνια τά όποία έχομε θεσπίσει έμείς άφού τά πλοία αυτά υπόκεινται σέ λεπτομερέςτατο έλεγχο κατά τίς έτήσιες έπιθεωρήσεις αλλά καί σέ συνεχείς έκτάκτους έλέγχους πού έπιβάλλουν μικροατυχήματα ή βλάβες;

ΠΕΡΙΕΡΓΟ ΜΠΟΎΚΟΤΑΖ

Τά πληρώματα τών ρυμουλκών τού λιμανιού τής 'Αδελαΐδας στή Αυστραλία άσκησαν μπούκοτάζ έναντίον τού έλληνικού φορτηγού «Αουρέλια» σέ «ένδειξη συμπαραστάσεως πρός τά πληρώματα τών έλληνικών ρυμουλκών καί ναυαγοσωστικών» πού δήθεν άπεργούσαν καί σέ «ένδειξη διαμαρτυρίας γιά τή φυλάκιση Έλλήνων άξιωματικών τού έμπορικού ναυτικού γιά συνδικαλιστικούς λόγους».

Μέ τίς έξωφρενικές αυτές αίτιολογίες τά πληρώματα τών ρυμουλκών τής 'Αδελαΐδας κήρυξαν 24ωρη άποχή από κάθε ρυμουλκική εργασία πρός τό έλληνικό πλοίο μέ άποτέλεσμα νά καθυστερήσει ό άπόπλους του κατά 28 ώρες καί έκ τού λόγου αύτού νά προκύψουν καί άλλες δυσμενείς συνέπειες (OFF HIRE κλπ.).

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας τό όποίο ένημερώθηκε άπο τή διαχειρίστρια εταιρία γνωστοποίησε άμέσως στίς έλληνικές διπλωματικές άρχές στήν Αυστραλία ότι 48ωρη άπεργία πού είχε εξαγγελθεί άπό τήν Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών καί Ναυαγοσωστικών γιά τήν 1 καί τήν 4 Σεπτεμβρίου είχε άνασταλεί καί ότι δέν έχει φυλακισθεί κανένας Έλληνας άξιωματικός έμπορικού ναυτικού γιά συνδικαλιστικούς λόγους.

Μέχρι τή στιγμή δέν είχε γνωσθεί — τουλάχιστον δέν τό είχαμε μάθει έμείς — ποιοί ύπήρξαν οί πληροφοριοδότες τών αυστραλιανών συνδικάτων καί ούτε ή ΠΝΟ άξίωσε νά γνωστοποιηθούν οί πληροφοριοδότες τών Αυστραλών. 'Η ΠΝΟ μέ μία άνακοίνωση γιά «έσωτερική κατανάλωση» πού ύπέγραφαν δέκα από τίς 14 οργανώσεις τής δύναμής της (δέν ύπέγραφαν οί Ένώσεις Μηχανικών, Αυτών καί Θερμαστών καθώς καί ό Σύνδεσμος 'Ασυρματιστών) μιλούσε γιά «δολίους καί μέ σκοτεινές σκοπιμότητες πληροφοριοδότες τών Αυστραλών συναδέλφων» χωρίς νά ζητεί νά τής γνωστοποιηθούν γιά νά στιγμήτισθούν άπό όλους. 'Επίσης δέν γνωρίζομε άν τό YEN ζήτησε άπό τούς Αυστραλούς νά γνωστοποιήσουν τούς πληροφοριοδότες τους.

ΚΑΙ ΑΠΟΠΕΙΡΑ ΜΠΟΎΚΟΤΑΖ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

'Η ΠΝΟ δέν παρενέβη καί σέ δύο περιπτώσεις άποπειράς μπούκοτάζ πού έπιχείρησε ή Διεθνής τών Μεταφορών στήν 'Ιαπωνία καί στόν Καναδά παρά τό γεγονός ότι είχε έφοδιασθεί άπό τό ύπουργείο Ναυτιλίας μέ τά ντοκουμέντα έκείνα πού έπέτρεπαν τήν άμεση παρέμβασή της γιά νά σταματήσουν ά-

μέσως οί πιέσεις τών εκπροσώπων τής ITF. Παρ' όλα αυτά τό μπούκοτάζ τής ITF άπέτυχε, στή δεύτερη μάλιστα περίπτωση ύπήρξε καί άπόφαση καναδικού δικαστηρίου μέ τήν όποία άπαγορεύθηκε ρητά στούς εκπροσώπους τής Διεθνούς τών Μεταφορών:

- Νά πικετοφορούν στήν περιοχή τού πλοίου στήν περιοχή τών προβλητών τού Βορείου Βανκούβερ ή όπουδήποτε άλλου στόν λιμένα τού Βανκούβερ.

- Νά πικετοφορούν ή νά τοποθετούν ταμπέλες στό μέρος ή μέρη όπου διεξάγονται οί εργασίες τού πλοίου, ή νά προσπαθούν νά έμποδίσουν μέ τή συμπεριφορά τους ή μέ τά λόγια τους όποιονδήποτε άπό τό νά έπιβιβασθεί στό πλοίο γιά νά εργασθεί.

- Νά διατάσσουν, έκφοβίζουν, προτρέπουν ή παρασύρουν εργαζόμενους στό πλοίο νά άπέχουν άπό τήν εργασία τους ή νά καταγγείλουν τή σύμβασή τους μέ τό πλοίο ή νά παρεμποδίσουν τήν έκτέλεση τοιαύτης συμβάσεως ή συμβάσεων εργασίας.

- Νά διατάσσουν, έκφοβίζουν, πείθουν, προτρέπουν ή παρασύρουν οιονδήποτε διαχειριστή προβλήτας ή εταιρίας φορτοεκφορτωτών των, πιλότου ή διαχειριστή ρυμουλκού ή οιονδήποτε άλλον εργολήπτη προσληφθέντα ύπό τών διαχειριστών ή προσληφθέντος ύπό άλλων γιά έκτέλεση εργασιών επί τού πλοίου ή σχετικές μέ τό πλοίο έξεύρεση μέρους πλευρίσεως, ύπηρεσίες έλλιμενισμού ή φορτοεκφορτώσεως ούτως καταγγέλλοντας τίς συμβάσεις τους μέ τό πλοίο.

- Νά δηλώνουν, έξουσιοδοτούν, συμβουλεύουν, βοηθούν, έμπλέκονται ή συνωμοτούν μέ άλλους, είτε άμέσως είτε έμμέσως γιά τήν παύση εργασιών ή άρνηση γιά εργασία ή συνέχιση εργασίας ή όποιαδήποτε έπέμβαση στίς προαναφερόμενες εργασίες.

'Επειδή στόν Καναδά δέν είναι νοητή ούτε ή κατά διάνοια παράβαση άποφάσεων δικαστηρίου, οί τοπικοί εκπρόσωποι τής ITF μαζεύθηκαν στό κλουβί τους καί τό πλοίο συνέχισε άνενόχλητο τή φόρτωσή του όπό τό καί άπέπλευσε γιά τόν προορισμό του — επαναλαμβάνομε χωρίς νά ύπάρξει καμμία παρέμβαση τής ΠΝΟ.

ΤΙΜΗΣΕ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ

«Άριστα» πήρε ό πλοίαρχος τού έπιβατηγού - όχημαγωγού «Πάρος» πού βρέθηκε στήν Καλαμάτα στή διάρκεια τού καταστρεπτικού σεισμού πού συγκλόνισε τήν πόλη καί τήν περιοχή τό βράδυ τού Σαββάτου τόσο μέ τή στάση τή δική του καί τών μελών τού πληρώματος στήν παροχή βοήθειας πρός τούς πληγέντες, όσο καί μέ τήν έννημερωση πού έκανε άπαντώντας σέ έρωτήματα τών τηλεοπτικών δικτύων. Μέ πλήρη σαφήνεια ό πλοίαρχος τού «Πάρος» έδωσε, λίγες μόνο ώρες μετά τήν σεισμό, μία πλήρη εικόνα τών όσων είχαν συμβεί καί είχαν γνωσθεί μέχρι εκείνη τή στιγμή: Μέ δύο λόγια ό πλοίαρχος τού «Πάρος» τίμησε τήν πλοιαρχική οίκογένεια καί τό πλήρωμα τού σκάφους τήν εύρύτερη ναυτική μας οίκογένεια. Συγχαρητήρια.

ΘΑ ... ΚΑΤΑΤΕΘΕΙ

'Εμείς περιμένομε πάντοτε νά κατατεθεί τό νομοσχέδιο γιά τό NAT στή Βουλή, σύμφωνα άλλωστε καί μέ τίς άλλεπάλληλες δηλώσεις τού ύπουργού Ναυτιλίας ότι... κατατίθεται έντός τών άμέσως προσεχών ήμερών. Πάντως τώρα διαπιστώνεται ότι είναι ά-

PRIN

50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ναυτικός πράκτωρ έκ Θεσσαλονίκης άναφερόμενος εις όσα έγράψαμεν διά τήν μελλοντικήν κίνησιν τών άκτοπλοϊκών γραμμών, παρατηρεί ότι τουλάχιστον διά τήν Θεσσαλονίκην οί αισιόδοξοί ύπολογισμοί πού άναβιβάζουν εις 5% έτησίως τήν αύξησιν τής άκτοπλοϊκής κινήσεως, δέν δύνανται νά ισχύσουν. Κατά τά δύο τελευταία έτη όχι μόνον αύξησις δέν παρετηρήθη άλλ' άπεναντίας έλάττωσις κινήσεως.

— Εύμενεσάτην έσχεν άπήχησιν μεταξύ τού κόσμου τών ναυτιλλομένων ή έπιστολή τού κ. Γ. Σακαλή περί τής άνάγκης όπως ή Έλλάς άποκτήσει τήν Ναυτικήν τής 'Ιστορίας.

— Ό αριθμός τών συνταξιούχων τού NAT κατά τό προηγούμενον τρίμηνον ήλαττώθη κατά 196 μέ συνολικήν μείωσιν τού έτησίου κονδυλίου τών συντάξεων κατά 986.832 δρχ.

— Εις τήν κυριωτέραν Κινεζικήν έφημερίδα, τήν «North China Daily News» τής Σαγκάης, δημοσιεύεται ένδιαφέρον άρθριδιον εις τό όποϊον πλέκεται τό εγκώμιον τής ικανότητος τών Έλλήνων ναυτιλλομένων έξ άφορμής μιås συγκρούσεως λαβούσης χώραν εις τόν ποταμόν Whangroo.

— Έλαβον δίπλωμα άτμομηχανικού α' τάξεως τού Ε.Ν. κατόπιν εύδοκίμων έξετάσεων οί κ.κ. Χρ. Βαφειάδης, Κωνστ. Δαρδανός, Έύαγγ. Δέδες, Φραγκ. Ζούλιας, Σπυρ. Καπαδόδης, Νικ. Κουφοπαντελής καί 'Ηλίας Παπαγεωργίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 138/15.9.1936)

δύνατη ή συζήτηση τού περιβοήτου πλέον νομοσχεδίου στό θερινό τμήμα τής Βουλής καί συνεπώς εάν κάποτε κατατεθεί θά είσασχεθεί γιά συζήτηση στήν όλομέλεια τού Σώματος έκτός εάν πάει γιά τό θερινό τμήμα τού έπομένου έτους — μετά άπό τόσες δηλώσεις γιά άμεση ... κατάθεση έμείς πλέον δέν άποκλείομε τίποτε, ούτε δηλαδή καί τήν περίπτωση τό νομοσχέδιο γιά τό NAT πού μοιάζει πλέον μέ τό γεφύρι τής Άρτας, νά συζητηθεί στό θερινό τμήμα τού 1987!

ΘΑ ΕΙΧΕ ΣΩΘΕΙ ΤΟ NAT

'Αναγνώστες μάς έπισημαίνουν ότι μέ τά 400 πλοία πού έχασε τό έντικό νηολόγιο στή διάρκεια τής δωδεκάμηνης θητείας τού σημερινού ύπουργού Ναυτιλίας (255 σύν 140, όπως έξηγοϋμε καί σέ άλλες στήλες) θά είχε όρθοποδήσει τό NAT. 'Αν ύπολογισθεί, μάς έπισημαίνουν, ότι κάθε πλοίο εισφέρει στό NAT 100.000 περίπου δολάρια έτησίως προκύπτει ότι στή διάρκεια ενός έτους, μέ τήν άπώλεια τών 400 πλοίων, τό NAT χάνει δέκα εκατ. δολάρια ή 1,4 δις δρχ. ποσό δηλαδή πού άντιπροσωπεύει τό μηνιαίο έλλειμμα τού Ταμείου χωρίς νά έχει έκκαθαρισθεί μάλιστα άπό τούς «άλεξιπτωτιστές» πού τρώνε άπό τίς σάρκες τών πραγματικών ναυτικών. 'Εχουν άπόλυτο δίκαιο οί άναγνώστες,

άλλα αυτά τα πράγματα αποτελούν «ψιλά γράμματα» για τους σημερινούς προσωρινούς ενοίκους του YEN στους οποίους φαίνεται ότι άρκοις μεγαλοστομίες σαν αυτές που έκτοξεύονται στις αιτήσεις των επαγγελματιών κακουργιοδικίων.

ΗΕΙΣ, ΑΦΗΕΙΣ

Εμείς δεν μπορούμε να αντιληφθούμε ποιά σκοπιμότητα εξυπηρετεί η τακτική των σημερινών προσωρινών ενοίκων του YEN να διαψεύδουν ότι έχει υπάρξει — όπως δήλωσε αλλοίφραστα ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών — συμφωνία για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου με την επαναφορά των διμερών συμβάσεων και τη μείωση της συνθέσεως.

Με την τακτική του «ήξεις, αφήξεις» δεν μπορεί να υπάρξει ναυτιλιακή πολιτική και τό καλύτερο που έχουν να κάνουν οι σημερινοί προσωρινοί ενοίκιοι του YEN είναι να μās αφήσουν ήσυχους — ή Έλληνική Ναυτιλία δημιουργήθηκε και ανδρώθηκε χωρίς να έχει υπάρξει η παραμικρή δική τους συμβολή και θα διατηρηθεί είτε τό θέλουν, είτε όχι. Η μόνη διαφορά είναι μόνο ότι ενδέχεται να πάψει για ένα άπροσδιόριστο χρονικό διάστημα να εισφέρει στον τόπο όσα μπορεί, και η ευθύνη γι' αυτό θα είναι μόνο δική τους.

Η ΟΡΘΗ ΛΥΣΗ

Πρόσφατα δημοσιεύματα στον ελληνικό και ξένο τύπο αναφέρουν ότι η BANK OF AMERICA έπισπεύδει, ή προετοιμάζει αναγκαστικά μέτρα κατά πλοίων του Οίκου Τσαβλέρη. Γνωρίζοντας από κοντά την οικονομική και κοινωνική προσφορά του Οίκου αυτού και τό δημιουργικό πνεύμα και τό ήθος που διατρέχει τις προσπάθειες των ιθυνόντων του, ανθρωπιάς με κάθε καλή διάθεση μήπως ή αντίδραση της Τράπεζας αποτελεί σπασμωδική ενέργεια νευρώτιστος διευθυντών της (είναι γνωστό ότι ή ζήλος του νεοφώτιστου αποτελεί πολλές φορές κακό ύπηρητη των συμφερόντων του επιδιώκει να εξυπηρετήσει) ή όποια κάθε άλλο παρά ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της συνέπειας, της καλής πίστης και των συναλλακτικών ήθων που πρυτανεύουν στο έμποροναυτικό πεδίο.

Δέν πρέπει να λησμονείται ό άρρηκτος δεσμός που συνδέει τόν τραπεζίτη και τόν πλοιοκτήτη ό όποιος όταν θέτει στη διάθεσή

του τό αναγκαία κεφάλαια για την αγορά ή ναυπήγηση πλοίου, αποβλέπει πρωτίστως να ίκανοποιηθεί από τούς ναύλους ή άλλα έσοδα που θα προέλθουν από την οικονομική χρησιμοποίηση του πλοίου. Γι' αυτό άλλωστε ό πλοιοκτήτης εκχωρεί τούς ναύλους και άλλα έσοδα του πλοίου στον κεφαλαιοδότη - τραπεζίτη.

Κατά τη μακρά πορεία του, ό συνεταιρισμός αυτός του Έλληνα πλοιοκτήτη με τόν κεφαλαιοδότη αντιμετώπισε πολλές οικονομικές μεταπτώσεις και παρατεταμένες κρίσεις. Όστόσο έχει σέ τελική ανάλυση παρουσιάσει θετικά στοιχεία και για τό δύο μέρη άποτελέσματα. Και τούτο γιατί είχε πάντοτε πρυτανεύσει στον κεφαλαιοδότη - τραπεζίτη ή αντίληψη της συμμετοχής ως ένα βαθμό στις τύχες της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και είχε γι' αυτό χορηγήσει τό σκληρά δοκιμαζόμενο από τις κρίσεις της ναυλαγοράς πλοιοκτήτη την αναγκαία πίστωση χρόνου.

Έχοντας συνείδηση όλων αυτών, απορούμε γιατί ή BANK OF AMERICA, ύπαναχωρώντας από τις διαβεβαιώσεις της, διέκοψε την πίστωση χρόνου που είχε χορηγήσει στον Οίκο Τσαβλέρη. Και ή άπορία γίνεται άλυτο αίνιγμα, αν αναλογιστεί κανείς ότι άφενός δέν μεσολάβησαν γεγονότα που να δικαιολογούν την ύπαναχώρηση, άφετέρου ό έν λόγω έφοπλιστικός Οίκος είναι οικονομικά βιώσιμος άκόμη και στις δύσκολες στιγμές της Έμπορικής Ναυτιλίας. Ό κλάδος μάλιστα των ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών (που αποτελεί την άλλη — πέραν εκείνης των φορτηγών — βασική δραστηριότητά του) είναι σχετικά άποδοτικός.

Συνεπώς ό σωστός έπιχειρηματικός προγραμματισμός ύπαγορεύει να χορηγηθεί περαιτέρω πίστωση χρόνου ή να γίνει ρεαλιστική επαναδιαπραγμάτευση των άποδοτών κεφαλαίων. Η αναγκαστική έκτέλεση κατά πλοίων αποτελεί πάντοτε και ιδίως στις σκληρές αυτές ήμέρες της πτώσεως των αξιών τη χειρίστη λύση. Διότι από τη μιά μεριά θα καταβαρυνθεί τό συμφέροντα της Τράπεζας και από την άλλη θα ζημιώσει άπερίσκεπτα ένα παραδοσιακό πλοιοκτήτη. Αυτό δέν συμφέρει ούτε και την ίδια την Τράπεζα.

ΓΙΑΤΙ ΤΟΥΣ ΑΓΝΟΟΥΝ;

Άσφαλώς έχει όχι μόνο δικαίωμα άλλα και ύποχρέωση ή όποιαδήποτε κυβέρνηση να αξιοποιεί ύπέρ του τόπου κάθε δυνατότητα που προσφέρεται για τό σκοπό αυτό. Μ' αυτό τό πρίσμα θα χειροκροτούσαμε και έμεις την κυβερνητική προσπάθεια για την ά-

ξιοποίηση των δυνατοτήτων και των διασυνδέσεων του όμογενούς κ. Σπανού εάν είχε προϋπάρξει ή αξιοποίηση των δυνατοτήτων όλων των Έλλήνων και πρωτίστως των Έλλήνων έφοπλιστών.

Δυστυχώς ούτε ή σημερινή κυβέρνηση (όπως όλες οι προηγούμενες) χρησιμοποίησε τις άπειρες δυνατότητες του ελληνικού έφοπλισμού και για την προαγωγή των εθνικών θεμάτων, άλλα και για την αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων της χώρας και περιορίζεται σέ περιπτώσιολογικές έπιλογές, όπως έγινε με τόν κ. Σπανό, που παρουσιάστηκε από τις κυβερνητικές έφημερίδες περίπου σαν Μεσίας που θα έλυσε ως διά μαγείας όλα τό προβλήματα.

Επαναλαμβάνουμε, δέν είμεθα εναντίον της αξιοποίησης των δυνατοτήτων του κ. Σπανού και των άλλων όμογενών, θεωρούμε όμως ότι πρέπει ταυτόχρονα τουλάχιστον να χρησιμοποιήσουμε και να αξιοποιήσουμε τό έπακρο τις άπειρες δυνατότητες των Έλλήνων έφοπλιστών και να μήν τούς άγνοούμε και μάλιστα τόσο προκλητικά.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΜΑΧΟΙ

Ό Έλληνας πλοίαρχος, αυτή ή τραγική φιγούρα που βολοδέρνει μεταξύ της εργασίας και της άνεργίας και βρίσκεται συνεχώς μεταξύ της σφύρας της εργοδοσίας και του άκμονος των άλλων μελών του πληρώματος, αντιμετώπιζει επί πλέον και πρόσθετα προβλήματα τό όποια δημιουργεί ή έλλειψη κατονήσεως για τό δύσκολο και πολύμοχθο έργο που επιτελεί ή άκόμη και ή έχθρότητα του ύπουργείου Έξωτερικών τούς όποιους στο παρελθόν από τις ίδιες αυτές στήλες έχουμε άποκαλέσει πλοιαρχομάχους.

Έπειδή τέθηκαν ύπ' όψει μας μερικές νέες περιπτώσεις κατά τις όποιες άσκήθηκαν και διώξεις εναντίον πλοιαρχών έπειδή δέν προσήλθαν είτε σέ προξενεία, είτε σέ προξενικά λιμεναρχεία, ύπογραμμίζουμε ότι ό πλοίαρχος έχει τις περισσότερες φορές πολύ σοβαρότερες εργασίες να διεκπεραιώσει — εργασίες που σχετίζονται πάντοτε με τό πλοίο — παρά να τρέχει για να ύποβάλλει τό σέβη του στους κυρίως λιμεναρχες ή τούς ύπαλληλους των προξενείων και ότι έν ίσση περίπτωση θα πλοία και οι ναυτικοί μας δέν ύπάρχουν για να μπορούν αυτοί να άσκοϋν έξουσία για την έξουσία. Άλλωστε, ή πολύ δαπανηρή για τη χώρα παραμονή τους σέ διάφορες περιοχές του κόσμου δέν έχει θεοπίσει για να είναι έξουσιαστές άλλα για να προαγάγουν τό συμφέροντα του πλοίου και τό όποια βεβαίως δέν προάγονται όταν έξαντλούν τη δραστηριότητά τους σέ διώξεις εναντίον των πλοιαρχών μας, την εργασία των όποιων εξασφαλίζει τό πλοίο και όχι αυτοί.

ΤΑ «ΜΙΚΡΟΦΩΝΑ»

Ό ύπουργός Ναυτιλίας διέψευσε τό περί τοποθέτησεως μικροφώνων στο γραφείο του και στο γραφείο του γενικού γραμματέως του YEN και φυσικά ή διάψευση γίνεται δεκτή. Έκείνο που δέν μπορεί να γίνει άποδεκτό είναι ή αϊφνίδια μετάθεση στην Κέρκυρα του λιμενικού αξιωματικού ό όποιος μπερδεύθηκε σ' αυτή την ιστορία και ό όποιος είναι, όπως λέγεται, ό μοναδικός ειδικός του Λιμενικού Σώματος στα ήλεκτρονικά.

Χρειάζονται, λοιπόν, έξηγήσεις.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

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

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΤΑ ΤΟΥ ΚΑΙΣΑΡΟΣ

Μας γράφουν με παράπονο ότι ήταν πολύ αυστηρές και άδικες οι κρίσεις που δημοσιεύθηκαν (τεύχη 1 και 15 'Ιουλίου) με άφορο-μιά ένα άσημαντο περιστατικό στο λιμάνι του Λαυρίου. «Γιατί με καμμία λογική δεν μπορεί να θεωρηθεί κινήση ή φυσική και εύπρεπής στιχομυθία μεταξύ του αξιωματικού του πλωτού Α.Σ. και του πλοιάρχου του πλοίου για την μπάλα άγκυροβολίας που δεν φαινόταν. Και δεν μπορεί να γίνει λόγος για άπρεπη συμπεριφορά, αφού στο ραδιοτηλέφωνο, άξιωματικός και πλοίαρχος έξηγήθηκαν, άποχαιρετήθηκαν και άλληλοευχήθηκαν. Όσο για τό άν οι Λιμενικοί προστατεύουν ή όχι την έλληνική ναυτιλία, μιλάει πολύ εύγλωττα η δεύτερη έπιστολή του ίδιου πλοιάρχου (στο ίδιο τεύχος) για τις με κίνδυνο της ζωής του προστάθειες του Προξ. Λιμενάρχου στο Λάγος».

Δέν έχουμε φυσικά καμμία αντίδραση στα άνωτέρω. Άλλά έμεις δέν κατακρίναμε παρά μόνο τη συμπεριφορά εκείνου — ποιός ήταν δέν ξέρουμε — που μίλησε άπρεπώς στον πλοίαρχο και ζήτησε τά στοιχεία του χωρίς να δώσει τά δικά του. Ός προς τό γενικώτερο θέμα της προστασίας, πρώτοι έμεις εύχαριστούμεθα να έπαινούμε κάθε καλή προσπάθεια των Λιμενικών, εύχόμενοι μόνο να ήταν γενικώτερη. Λοιπόν τά του Καίσαρος τώ Καίσαρι και τά του Θεού τώ Θεώ.

ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΛΩΤΑΡΧΕΣ

Παράπονα άπολύτως δικαιολογημένα εκφράζουν οι πλωτάρχες του Λιμενικού Σώματος λόγω της συμφορήσεως που έχει δημιουργηθεί στο βαθμό τους. Αύτη τη στιγμή υπάρχουν τουλάχιστον όκτώ πλωτάρχες με διετή ύπηρεσία πέραν της άπαιτουμένης τετραετίας για προαγωγή — δηλαδή έχουν ξει χρόνια στον ίδιο βαθμό και δέν προάγονται στο βαθμό του άντιπλοιάρχου, τίς άποδοχές του όποιου είσπράττουν (άρα δέν υπάρχει πρόβλημα έπιβαρύνσεως του κρατικού προϋπολογισμού) έπειδή δέν υπάρχουν κενές όργανικές θέσεις. Οι ένδιαφερόμενοι παρατηρούν ότι με την πρόσφατη αύξηση των θέσεων του Λιμενικού Σώματος με τό νομοσχέδιο για τό μισθολόγιο χάθηκε μία μοναδική εύκαιρία να δοθεί κάποια λύση στο πρόβλημα τό όποιο θα γίνεται σύν τώ χρόνων έντονότερο λόγω του φρακαρίσματος στο βαθμό του πλοιάρχου — οι περισσότεροι πλοίαρχοι πρέπει να συμπληρώσουν τέσσερα ως πέντε χρόνια για να δημιουργήσουν συνταξιοδοτικό δικαίωμα ή δικαίωμα άποχωρήσεως — άλλά και λόγω του γεγονότος ότι οι νέες σειρές λιμενικών αξιωματικών είναι πολυάριθμες. Η εύκαιρία αύτη χάθηκε γιατί άπό τίς 20 θέσεις άξιωματικών

που περιλαμβάνονται στις 350 που δημιουργήθηκαν με τό νέο νόμο, οι 16 δόθηκαν στους άξιωματικούς ειδικών ύπηρεσιών — που δέν ύφίσταται κανένα πρόβλημα — οι ύπόλοιπες είναι μία θέση άρχιπλοιάρχου ιατρού, μία θέση άρχιπλοιάρχου τεχνικού, μία θέση πλοιάρχου γενικών ύπηρεσιών και μία θέση πλοιάρχου Ιερέως (γιατί χρειαζόταν Ιερέας στο Λιμενικό Σώμα έμεις δέν μπορούμε να τό άντιληφθούμε). Έάν μερικές άπό τίς θέσεις αυτές — οι μισές λόγω χάρη — δίνονταν στους άξιωματικούς γενικών ύπηρεσιών — θα μπορούσε κάπως να ξεφρακάρει ό βαθμός του πλωτάρχη, άλλά ποιός θα τό σκεφθεί αύτά τά πράγματα, ό άρχηγός του Λιμενικού Σώματος άσχολεϊται με έπιθεωρήσεις και με έπεμβάσεις σε πυρκαϊές και ναύαγια...

ΤΑ ΣΩΣΙΒΙΑ

Αύτη ή ιστορία με τά ακατάλληλα σωσίβια που βρέθηκαν σε φέρρι της γραμμής Όρω-που — Έρέτριας δέν νομίζουμε ότι είναι τόσο άπλη — και ούτε τόσο καινούργια — όσο προσπάθησε να την έμφανίσει τό YEN. Και ούτε τό πρόβλημα ήταν (και είναι) ή άπαγόρευση του άπόπλου των συγκεκριμένων πλοίων μέχρις ότου έφοδιασθούν με άλλα σωσίβια που διέταξε ό ύπουργός Ναυτιλίας. Τό πρόβλημα είναι ποιοί είναι οι κατασκευαστές των ακατάλληλων σωσιβίων και ποιοί τά έγκρίνουν, άλλά γι' αύτό ό ύπουργός Ναυτιλίας δέν είπε — ούτε λέγει — τίποτε.

ΠΟΣΟΙ ΘΑ ΕΙΣΑΧΘΟΥΝ

Σέ 530 όρίσθηκαν για φέτος οι είσακτέοι στις Άνωτρες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. ΈΕ αυτών 210 καταστρώματος, 250 μηχανής και 70 άσυρμάτου.

Στην μεταξύ των διαφόρων σχολών κατανομή, σημειώνεται ότι οι Σχολές πλοιάρχων θα δεχθούν άνά 20-25 νέους σπουδαστές, με έξαιρεση τη νεοσύστατη Σχολή Γαλαξειδίου που θα πάρει 40. Σήμερα λειτουργούν έννέα σχολές πλοιάρχων, ήτοι: Άσπροπύργου, Ύδρας, Κύμης, Σύρου, Οίνουσών, Άργοστολίου, Μηχανιώνας, Χανίων και Γαλαξειδίου.

Στις Σχολές μηχανικών και άσυρματιστών υπάρχει σοβαρός διαφορισμός κατά σχολή. Έτσι ενώ ό Άσπρόπυργος θα δεχθεί 20 νέους σπουδαστές μηχανικούς και τά Χανιά και ό Σκαρμαγκάς άνά 25, στην Έλευσίνα θα είσαχθούν 70, στη Μηχανιώνα 60 και στη Χίο 50. Έξάλλου 20 νέοι άσυρματιστές θα είσαχθούν στον Άσπρόπυργο και 50 στην Πρέβεζα.

Χαρακτηριστικό είναι ότι άνά 10 σπουδαστριες προβλέπεται να είσαχθούν στις Σχο-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Με τόν τίτλο «Όνειρώδεις διακοπές σε φορτηγό» ή έγκυρη γαλλική συνάδελφος *Journal de la Marine Marchande* μεταφέρει σε έλεύθερη περίληψη τό άρθρο μας για τίς κρουαζιέρες με φορτηγά πλοία που δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 1 Αυγούστου.

Γράφει λοιπόν, ότι ή κρουαζιέρα με φορτηγό δέν γίνεται πιά με τά παλιοκάραβα της έποχής, με τούς αξύριστους βλοσυρούς ναύτες κι έναν καπετάνιο άμφίβολου παρελθόντος και άβέβαιου μέλλοντος. Άλλά γίνονται με μοντέρνα δηζελοκίνητα πλοία που διαθέτουν όλες τίς σύγχρονες άνέσεις για τούς έπιβάτες και μία κουζίνα ύπέροχη. Με 40 δολάρια την ήμέρα ό τουρίστας του φορτηγού θα έχει τέσσερα καλοσερβιρισμένα γεύματα, πρόθυμη έξυπηρέτηση, άφορολόγητα ποτά και την τιμή να κάθεται στο τραπέζι του εύγενικού πλοιάρχου. Είναι κρίμα μόνο που στην αγορά των κρουαζιερών αυτών δέν κυκλοφορούν πολύχρωμα δελεαστικά φυλλάδια για να έκθειάζουν τίς χάρες τους άλλά μεταδίδονται άπλως άπό στόμα σε στόμα.

Τό συμπέρασμα είναι ότι τό είδος αυτό της θαλασσινης περιπέτειας κάνει συνεχώς περισσότερο έντύπωση και άποκτά περισσότερους φίλους και όπαδούς. Όσως όχι μόνο γιατί άπευθύνεται σε πολλά και άσθενέστερα βαλάντια, άλλά και γιατί έκφράζει αύτην την άκαταμάχητη ανθρώπινη στάση άπέναντι στα πιεστικά καθιερωμένα και τη στροφή προς άπλούστερες μορφές ζωής και ψυχαγωγίας.

Λές πλοιάρχων, μηχανικών και άσυρματιστών του Άσπροπύργου, ένώ όλες οι άλλες σχολές είναι άνοικτές μόνο για άρρενες.

Ός γνωστόν ως ύποψήφιοι γίνονται δεκτοί άπολυτηριούχοι Λυκείου και άπό τίς τέσσερις δέσμες των γενικών έξετάσεων, με λεπτομερή κατά δέσμη κατανομή, ή δέ πρόκριση θα γίνει με βάση τό βαθμό των γενικών έξετάσεων. Γίνονται δεκτοί επίσης και άπολυτηριούχοι ναυτικών Λυκείων και λοιπών προελεύσεων.

ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΑΛΛΟΥ

Στη Δανία, οι πολιτικοί όλων των άποχρώσεων άρχισαν να άναθεωρούν τίς παλιότε-

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

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

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

Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS
7 - 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4132996 - 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

ρες θέσεις τους σχετικά με τα μέσα και τις μεθόδους επιλύσεως των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η εθνική ναυπηγοβιομηχανία. 'Ιδιαίτερως οι Κεντρικοί αναγνωρίζουν σήμερα ότι τα ναυπηγεία έχουν απόλυτη ανάγκη βοήθειας για να επιζήσουν. 'Ακόμη φανατικότεροι παρουσιάζονται οι Σοσιαλιστές, οι οποίοι αντίθετα με όσα διακήρυσσαν από ετών, ζητούν τώρα να διευκολυνθούν με διάφορους οικονομικούς τρόπους οι επενδύσεις των έτερορρυθμών εταιριών που επιδίδονται στη ναυτιλία.

Σιγά - σιγά και τα μέλη των άλλων κομμάτων που μετέχουν στην Κυβέρνηση προσχωρούν στην ιδέα της επιχορήγησης των ναυπηγείων, παρόλο που ο αρμόδιος Υπουργός Βιομηχανίας εξακολουθεί να είναι αντίθετος προς ένα τέτοιο μέτρο.

Η ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

'Ενόψει της λήξεως της ισχύουσας μέχρι τέλους του έτους Κοινοτικής οδηγίας για την ενίσχυση των ναυπηγείων, η 'Επιτροπή της ΕΟΚ έδωσε στη δημοσιότητα τις γενικές γραμμές του μελλοντικού καθεστώτος της κρατικής βοήθειας προς την Κοινοτική ναυπηγοβιομηχανία.

'Ενώ η λήγουσα 'Οδηγία απέβλεπε μόνο στον περιορισμό των εθνικών επιχορηγήσεων, η νέα πολιτική στοχεύει στη διατήρηση των ναυτικών κατασκευαστικών κέντρων που θεωρούνται αποδοτικά, υπό τον όρο ότι θα ειδικευθούν κυρίως στη ναυπήγηση πλοίων προχωρημένης τεχνολογίας. Σ' ένα πρώτο στάδιο η 'Επιτροπή αντιμετωπίζει τον καθορισμό ενός επιπέδου κρατικής ενίσχυσης που θα έχει σκοπό να συμψηφίζει τη διαφορά κόστους μεταξύ των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και των κύριων ανταγωνιστών τους της 'Ιαπωνίας και της Κορέας. Τό μέτρο θα εφαρμοσθεί στα ναυπηγεία που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα, τό δέ ποσόν της ενίσχυσεως θα περιλαμβάνει κάθε είδους άμεση βοήθεια ή έμμεση επιχορήγηση για τη παραγωγή πλοίου.

'Ως προς τις επιχορηγήσεις ανασυγκροτήσεως παρατηρείται ότι σκοπός τους θα εί-

ναι να διευκολυνθούν τα ναυπηγεία εκείνα που έχουν τη δυνατότητα μετατροπής ώστε να προσαρμοσθούν στο διεθνή ανταγωνισμό, πράγμα που μαζί με τα άλλα προϋποθέτει και τον έλεγχο της υπερπαραγωγής.

Τό νέο σύστημα θα ισχύσει για μιά πενταετία, με ένδεχόμενες παρεκκλίσεις για τα ισπανικά και πορτογαλικά ναυπηγεία, των οποίων η ανασυγκρότηση είναι λιγώτερο προχωρημένη από των άλλων χωρών της Κοινότητας.

ΔΕΝ ΠΡΟΣΚΡΟΥΕΙ ΣΤΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

"Όταν πρό έννέα ετών εθνικοποιήθηκε ολόκληρη περίπου η βρετανική ναυπηγοβιομηχανία, τό Κράτος πλήρωσε 120 εκατομ. λίρες για αποζημίωση των ιδιοκτητών της. Σχεδόν όλα τα εθνικοποιηθέντα μεγάλα ναυπηγεία θεώρησαν τότε ότι η αποζημίωση ήταν ανεπαρκής και προσέφυγαν στην Εύρωπαϊκή 'Επιτροπή 'Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για να τους επιτρέψει να στραφούν κατά της βρετανικής κυβερνήσεως ενώπιον της Δικαιοσύνης, με τό επιχείρημα ότι στην περίπτωση αυτή τά ανθρώπινα δικαιώματα είχαν παραβιασθεί.

Μετά μακρότατη διαδικασία τό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία η εθνικοποίηση των ναυπηγείων δέν προσκρούει στην εύρωπαϊκή διακήρυξη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και επομένως οι επτά ενάγοντες ιδιοκτήτες ναυπηγείων δέν δικαιούνται να λάβουν τη συμπληρωματική αποζημίωση των 600 εκατομ. λιρών που διεκδικούν.

Σήμερα οι περισσότερες από τις ενδιαφερόμενες ναυπηγικές εταιρίες δέχτηκαν μάλλον με ανακούφιση την παραπάνω απόφαση, γιατί θα είναι σέ θέση να γνωστοποιήσουν στους μετόχους τους ότι δέν πρόκειται να πάρουν άλλη αποζημίωση. Στην περίπτωση μάλιστα των ναυπηγείων Vosper, που κηρύχθηκε σέ πτώχευση, οι πιστωτάι δέν μπορούν πιά να ελπίζουν σέ συμπληρωματικές καταβολές πέραν εκείνων που ένεκρινε ο σύνδικος για την εκκαθάριση των απαιτήσεων τους.

ΕΛΑΤΤΩΘΗΚΑΝ ΤΑ ΜΠΑΛΚΕΡΣ

Σύμφωνα με τά τελευταία στατιστικά στοιχεία τό συνολικό τονάζ τό παγκόσμιου στόλου των μπάλκ κάρριερς μειώθηκε από τις άρχές του έτους κατά 1,3 εκατομ. τον. d.w.

Ειδικότερα, έναντι των 4,9 εκατομ. τον. d.w. νεοναυπηγώντων πλοίων μπάλκ κάρριερς που παρεδόθησαν στους ιδιοκτήτες τους και προστέθηκαν στον παγκόσμιο στόλο εντός του πρώτου εξαμήνου του 1986, τά για διάφορους λόγους αποσυρθέντα όριστικά από την ενεργό ύπηρεσία πλοία της κατηγορίας αυτής ανήλθαν σέ 6,2 εκατομ. τον. d.w. Κύριοι λόγοι της διαγραφής είναι οι σημειωθείσες απώλειες και η άποστολή προς διάλυση.

'Ως προς τις διαλύσεις παρατηρείται ότι εντός του μηνός 'Ιουνίου και μόνο οδηγήθηκαν προς διάλυση μπάλκερς χωρητικότητας 900.000 τον. d.w., κατά δέ τις προβλέψεις των ειδικών ο ρυθμός αυτός μπορεί να συνεχισθεί έντεινόμενος τούς προσεχείς μήνες εφόσον υπάρξει η δυνατότητα άπορροφήσεως τους από τά διαλυτήρια.

ΟΙ ΣΥΝΟΜΙΛΙΕΣ ΤΗΣ ΜΟΣΧΑΣ

Κατά τις συνομιλίες που είχε κατά την έπίσκεψή του στη Μόσχα από 8-13 Σεπτεμβρίου ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αλεξανδρής συμφωνήθηκε, όπως ανακοινώθηκε την Τετάρτη από τό YEN, η περαιτέρω ανάπτυξη του καλού κλίματος συνεργασίας που υπάρχει μεταξύ 'Ελλάδος και Σοβιετικής 'Ενώσεως στό ναυτιλιακό τομέα προς όφελος των δύο λαών. 'Ο κ. 'Αλεξανδρής συναντήθηκε την Τρίτη 9 Σεπτεμβρίου με τον Σοβιετικό ύφυπουργό Ναυτιλίας κ. Τίχονωφ με τον οποίο συζητήσε ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος. 'Επίσης έπισκέφθηκε την Κρατική 'Επιτροπή Οικονομικών Σχέσεων της Σοβιετικής 'Ενώσεως όπου είχε συνομιλίες για οικονομικά θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

It's A Small World After All...

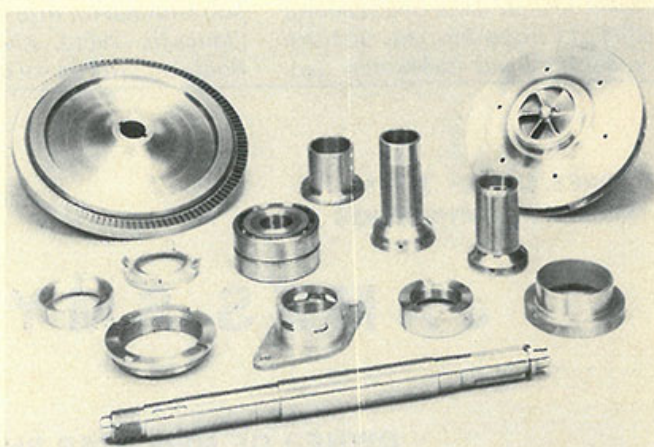


When You Can Cover As Much Ground As We Do!

Whether your steam-driven vessel is docked in Reykjavik, Rotterdam, Singapore, San Francisco, or somewhere in between, OEM Coffin[®] factory-trained service personnel can be there in no time flat. Our authorized marine agents are located at major ports worldwide.

We'll inspect your boiler feed pump operation for parts renewal and service, then make whatever repairs that are needed. Anything from a minor control adjustment to a complete overhaul.

For a competitive bid on service or repair parts, call us today. 36 31 88
Telex: 2 3 5 3 3



Coffin[®] Turbo Pump Parts

FMC Coffin[®] Marine Agent

Marship Co. Ltd.

Parklaan 30
P.O. Box 23127
Rotterdam, Netherlands



ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΝΗ ΣΦΑΙΡΑ

Του κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Καιρός είναι νά ρίξουμε μία γρήγορη ματιά σ' αυτόν τον ξεχασμένο γίγαντα που υποφέρει στις μέρες μας από μαρασμό σαν αποτέλεσμα γενικότερων συνθηκών αλλά και των δικών του πρόσφατων αμαρτημάτων. Ο λόγος για την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία και την κρίση που σήμερα τη μαστίζει.

Βεβαίως, ο αριθμός των 900 περίπου πλοίων που φέρονται σήμερα νά βρίσκονται στα στάδια της παραγγελίας ή και κατασκευής δεν είναι εύκαταφρόνητος, περιλαμβάνει όμως σημαντικό αριθμό μικρών πλοίων προορισμένων για ειδικούς τοπικούς πλόες που ελάχιστα θα συμβάλουν στη διαμόρφωση των κυρίων αγορών (γενικού φορτίου, χύδην, πετρελαίου) της παγκόσμιας ναυλαγοράς. Για τό λόγο αυτό, πιά εύγλωττος και σαφώς καλύτερος οδηγός για την εξαγωγή συμπερασμάτων είναι ο όγκος, ή μάλλον ή μεταφορική ικανότητα των 38.000.000 τόν. d.w. περίπου που αντιστοιχεί στον παραπάνω αριθμό υπό ναυπήγηση πλοίων και που περιλαμβάνει επίσης τα κοντεϊνερόπλοια.

Πρόκειται, όπως εύκολα γίνεται αντιληπτό, για ένα από τα μικρότερα μεγέθη της πρόσφατης ιστορίας της παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας. Η διατύπωση όμως αυτής της διαπίστωσης είναι εύκολη όσο και άχρηστη αν δεν προχωρήσει κανείς σε βαθύτερη ανάλυση των δεδομένων προκειμένου νά εξαχθούν κατά τό δυνατόν χρήσιμα συμπεράσματα.

Πρέπει πρώτα κανείς νά λάβει υπ' όψη του, ότι σεβαστό μέρος των ύφισταμένων παραγγελιών δεν αντικατοπτρίζουν τις τρέχουσες αντιλήψεις των αντιστοιχών υποψηφίων κυρίων των υπό παραγγελία πλοίων αλλά αναφέρονται στο πρόσφατο παρελθόν, και μάλιστα σε στιγμές όπου μία πρόσκαιρη ανά-

καμψη της ναυλαγοράς έκανε πολλούς νά πιστέψουν ότι ήταν πιά καιρός νά ξαναθυμηθούν τά ναυπηγεία. Πολύ γρήγορα οι ελπίδες αποδείχτηκαν φρούδες και μόνο ή φροντίδα για τή διαφύλαξη του καλού τους ονόματος, ή σοβαρότητά τους, κράτησε πολλούς αγοραστές από τήν αθέτηση των συμβατικών τους υποχρεώσεων απέναντι στους ναυπηγούς.

Σέ μία άλλη ιδιαίτερη κατηγορία ανήκουν όσοι προέβησαν σε παραγγελίες όχι μέ σκοπό τήν απροσδιόριστη και έλεύθερη χρήση των πλοίων (tramp) αλλά χάριν τής εξυπηρέτησεως ειδικών επιχειρηματικών στόχων που συνήθως συνδέονται μέ τήν παραγωγή ή και τήν έμπορία των αντίστοιχων προς μεταφορά φορτίων. Καί είναι πολλοί.

Δέν θα έπρεπε νά παραλείψουμε και τις περιπτώσεις εκείνες που οι παραγγελίες τοποθετούνται σά συνέπεια διακρατικών συμφωνιών ή έμπορικών συμφωνιών ευρύτερης μορφής που περιλαμβάνουν και ανταλλαγές (barter deals). Έτσι, ό,τι στό τέλος απομένει στους καιρούς μας σάν ναυπηγικές παραγγελίες που αντικατοπτρίζουν τήν έλεύθερη αγορά κάτω από μία ψύχραιμη και λίγο - πολύ όρθολογική αξιολόγηση των προοπτικών που προσφέρει, δέν είναι άρκετό για νά οδηγήσει στήν εξαγωγή εκείνων των συμπερασμάτων που, σέ άλλες εποχές, οδηγούσαν μέ άρκετή ακρίβεια στήν πρόγνωση των μελλόντων.

Αναμφισβήτητα, μεγάλο ποσοστό «τρίτων» σκοπιμοτήτων που δέν αντιστοιχούν προς τά υπάρχοντα ή προσδοκώμενα έπίπεδα τής έλεύθερης αγοράς άπαντώνται στις «έθνικές» σημαίες (Ιαπωνία, Ινδία, Κίνα, Νότια Κορέα, Βραζιλία, Ιταλία και όλες σχεδόν οι Α-

νατολικές χώρες), ενώ πλησιέστερα προς τις άμιγώς οικονομικές παραμέτρους τής έλεύθερης ανταγωνιστικής αγοράς έρχονται οι λεγόμενες «έλεύθερες» σημαίες (Λιβερία, Παναμάς) και οι προς αυτές λόγω τής φύσης τής άπασχόλησής τους εξομοιούμενες (Έλλάδα, Νορβηγία, Δανία).

Άρκει, λοιπόν, από πλευράς ίκανοποίησης των κανόνων τής στατιστικής, νά μελετήσει κανείς τήν παρούσα θέση τής Έλλάδος ως προς τις τρέχουσες παραγγελίες για νά εξαγάγει σχετικά άσφαλή συμπεράσματα ως προς τήν αξιολόγηση τής ναυλαγοράς και τις τάσεις τής.

Ένα πρώτο συμπέρασμα μάς δίνει ό ίδιος ο αριθμός των υπό ναυπήγηση πλοίων. Κάτι περισσότερο από 50. Καί αποφεύγουμε τήν μεγάλη ακρίβεια διότι καλώς γνωρίζουμε ότι, ίδίως, στις περιπτώσεις μαζικών παραγγελιών, ο αριθμός των μονάδων που εκάστοτε τελούν υπό άναβλητική ή διαλυτική αίρεση, ή των όποιων ή ναυπήγηση ματαιούται πραξικοπηματικά, ποικίλει σέ βαθμό που σπάνια ο συνολικός αριθμός παραμένει για πολύ χρόνο σταθερός.

Κάτι περισσότερο από πενήντα, λοιπόν, και κάτι περισσότερο από 2 εκατομμύρια τόννοι νεκρού βάρους δείχνει καθαρά ότι οι υπό Έλληνική Σημαία δρώντες πλοιοκτήτες δυσπιστούν ως προς τό μεσοπρόθεσμο, ή και μακροπρόθεσμο μέλλον τής ναυλαγοράς. Τούτο, όμως, θά ήταν λάθος νά έκληφθεί μέ τήν άπόλυτη έννοιά του. Η δυσπιστία αυτή συνδέεται μέ τήν αντιστοιχία των, έστω και χαμηλών, τρεχουσών ναυπηγικών τιμών, του ναυπηγικού κόστους, προς τά τρέχοντα έπίπεδα ναύλων που άδυνατούν νά στηρίξουν μία άπόσβεση μέσα σέ λογικό

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

χρόνο. Η παρατήρηση αυτή είναι αναγκαία, διότι παρέχει τό μέτρο της δυσπιστίας προς την αγορά με την σχετική έννοια του καί, συγχρόνως, παρέχει έπαρκη εξήγηση του φαινομένου του άγοραστικού ενδιαφέροντος για μεταχειρισμένα πλοία που παραμένει σχεδόν άμείωτο, πλην όμως σε τιμές που πόρρω απέχουν από εκείνες καί του φθηνότερου έστω νεοτεύκτου.

Από τούς τύπους καί τά μεγέθη των υπό παραγγελία πλοίων εύκολα συνάγεται ή έλλειψη έμπιστοσύνης προς τό πλοίο γενικού φορτίου (7-8 πλοία, εκ των οποίων τρία μάλλον προορισμένα για ειδική χρήση), ενώ συγκρατημένη αίσιοδοξία συνεχίζει τούς άγοραστές πλοίων χύδην φορτίων με σαφή προτίμηση προς τά μεσαία καί μεγάλα μεγέθη (35.000 τον. d.w. έως Πάναμαξ), όχι όμως, καθ' όσον αφορά στους "Ελληνες πλοία Cape size που εύκολα υπόκεινται στη διάθεση στενών οργανωμένων συμφερόντων (όλιγοπωλίων), ενώ χαρακτηριστική είναι ή πλήρης άπουσία των κοντέϊνερς.

"Όλα σχεδόν τά υπό παραγγελία δεξαμενόπλοια είναι πλοία μεταφοράς παραγωγών, μεγέθους 30-45.000 τον. d.w. Με εξαίρεση μιās ή δύο περιπτώσεων που άφορούν σε συγκεκριμένες χρήσεις, τά εν λόγω πλοία δηλούν την έμπιστοσύνη προς τό μέλλον της αγοράς επεξεργασμένων προϊόντων πετρελαίου, γεωγραφική διασπορά καί πεπερασμένο μέγεθος εκάστης φορτώσεως

καί προσμονή εκμετάλλευσης των κατά καιρούς εκλάμψεων της αγοράς (boom) που άνεβάζει τούς ναύλους σε δυσθεώρητα ύψη.

Καί πάλι θά θυμίσουμε τό επισφαλές της εξαγωγής των παραπάνω συμπερασμάτων, καί θά ήταν ίσως σκοπιμότερο νά λάβουμε υπ' όψη μας καί τίς τρέχουσες άγορές μεταχειρισμένων πλοίων, αν ό καιροσκοπικός χαρακτήρας των τελευταίων δεν τίς στερούσε από την ικανότητα νά χρησιμεύσουν σά δείκτες μιās περισσότερο μακροπρόθεσμης προοπτικής.

Στήν ίδια μακροπρόθεσμη βάση, ή παραγγελία, ναυπήγηση καί παραλαβή ενός νεοτεύκτου είναι μάλλον υπόθεση μιās οικονομικά ισχυρής ναυτιλιακής επιχείρησης με χρηματικά άποθέματα ικανά νά καλύψουν περιόδους άρνητικών αποτελεσμάτων εκμεταλλεύσεως, παρά του μέσου πλοιοκτήτη, που συνήθως χρειάζεται ταχεία απόσβεση από μόνη την εκμετάλλευση του πλοίου, χωρίς έξωθεν συνδρομή. Ός εκ τούτου, τό προνόμιο της μακρόπνοης εκμετάλλευσης δυστυχώς περιορίζεται στους λίγους οικονομικά ισχυρούς.

Δέν συμβαίνει όμως τό ίδιο προκειμένης της αξιολόγησης μιās μελλοντικής ναυλαγοράς που ενδιαφέρει όλους. Καί, με βάση την κατάσταση του βιβλίου παραγγελιών σε δεδομένη στιγμή, καλούμεθα εν προκειμένω νά συλλάβουμε την σύνθεση του παγκόσμιου έμπορικού στόλου καί, επομέ-

νως, την από μία άποψη εικόνα μιās μελλοντικής αγοράς, όπου π.χ. τά πλοία γενικού φορτίου μιās έντός συγκεκριμένων ορίων ηλικίας θά μετρώνται σά δάχτυλα των δύο χειρών, τά VLCC θά είναι σχεδόν όλα υπερήλικα καί τά handy size bulk carriers δυσεύρετα. Καί είναι αυτόνομη ό,τι, όταν ό «νούς» της αγοράς αντιληφθεί την κατάσταση που έρχεται, τότε πολλά μπορεϊ νά αλλάξουν καί τίποτα δεν αποκλείει μιā νέα ναυπηγική άνοιξη με ύψηλές τιμές καί σύντομη όμως διάρκεια.

Καί ακόμα πιό ενδιαφέρον θά είναι στην κατάλληλη στιγμή κανείς νά προβλέψει καί πρώτος νά προβεί στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων του μέλλοντος νά ελλείψει τύπου καί μεγέθους, πράγμα που θά επιτρέψει μιā άκρως ανταγωνιστική εκμετάλλευση για σημαντικό μεγάλο χρονικό διάστημα. Καί τέτοιο συνέβη στο παρελθόν καί άσφαλώς θά επαναλαμβάνεται συχνότερα στο μέλλον.

Καί είναι αυτό ακριβώς που πολλοί, χωρίς νά μπαίνουν στον κόπο νά τό εξηγήσουν, τό βρίσκουν στον "Ελληνα καραβοκύρη καί τό ονομάζουν «δαμόνιον».

"Όλα αυτά, βέβαια, με την προϋπόθεση μιās εύρρυθμης εξέλιξης της ζήτησης, πράγμα επίσης άστάθμητο, που κάνει τίς παραπάνω σκέψεις τόσο άξιόπιστες όσο καί κάθε άλλη ανθρώπινη άπόπειρα διείσδυσης στο μέλλον...



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

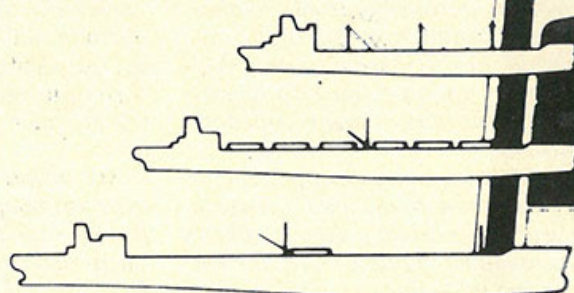
Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Seatrader Maritime Inc.

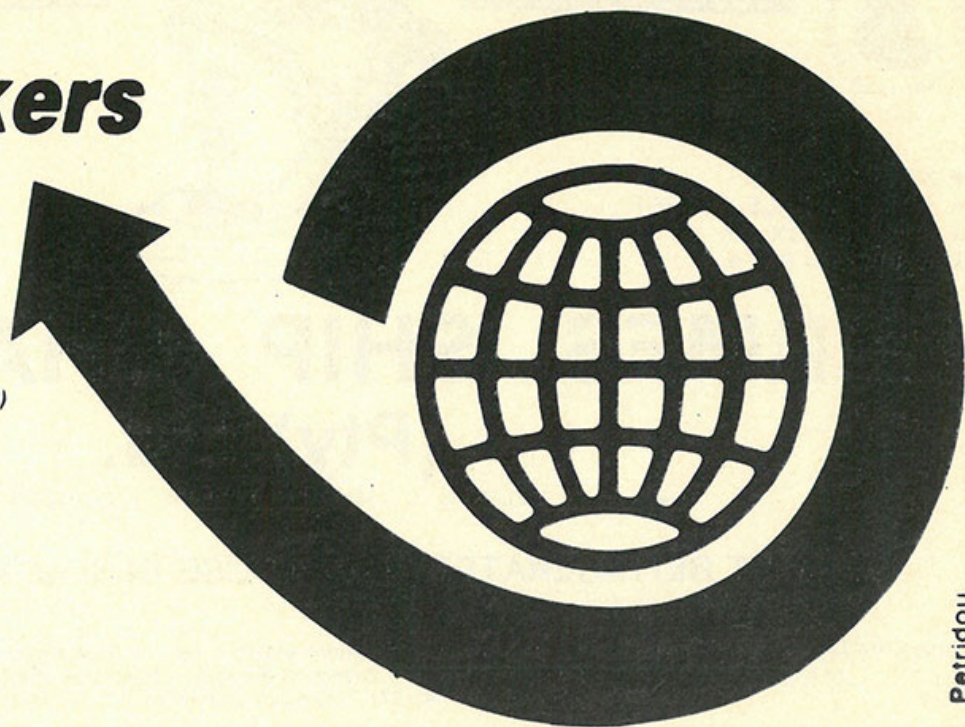
Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

**Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.**

BRANCH:

**VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI — ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE**



Petridou

Ο Φόρος Προστιθέμενης 'Αξίας

Μελέτη του κ. Κ. ΠΕΤΤΑ

Τό θέμα του Φόρου Προστιθέμενης 'Αξίας, ο οποίος θα εφαρμοσθεί καί στη χώρα μας από την 1 'Ιανουαρίου 1987 είναι από εκείνα που απασχολούν όλους τους τομείς της οικονομίας, περιλαμβανομένης καί της Ναυτιλίας. "Ήδη τὰ «Ναυτικά Χρονικά» επισήμαναν τις επιπτώσεις που θά υπάρξουν στη Ναυτιλία εάν δέν γίνουν όρισμένες ρυθμίσεις πού επιβάλλονται λόγω της ιδιορυθμίας της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Σήμερα, γιά νά φωτίσουμε περισσότερο τό πρόβλημα, δημοσιεύουμε σχετική μελέτη του κ. Κ. Πέττα, ή οποία καταρτίστηκε γιά λογαριασμό του Κομμίστη καί ετέθη ύπ' όψη των μελών του Δ.Σ. της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ενώ ό σχετικός νόμος μελετάται καί από τή Νομική 'Επιτροπή της Ε.Ε.Ε. προκειμένου νά διατυπωθούν προτάσεις αναφορικά μέ τή Ναυτιλία πού θά υποβληθούν στό ύπουργείο Οικονομικών, μέ τους αρμοδίους του οποίου θά επιδιωχθεί συνάντηση μέ εκπροσώπους της 'Ενώσεως.

Η μελέτη του κ. Πέττα έχει ως εξής:

Εισαγωγικά:

Ο Φ.Π.Α. εφαρμόστηκε γιά πρώτη φορά στην Γαλλία τό 1954. Πρίν τήν εφαρμογή του είχαν γίνει μακροχρόνιες έρευνες πού είχαν άρχισει από τό 1917. 'Αποτέλεσμα των έρευνών είναι καί ή απόφαση γιά τήν εφαρμογή του φόρου σέ όρισμένους μόνο τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

Τό 1957 μέ τήν ίδρυση της ΕΟΚ από τις έξι βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες της Εύρώπης, διαπιστώθηκε μιά διαφοροποίηση των φορολογικών συστημάτων των χωρών της ΕΟΚ, πού είχε σαν αποτέλεσμα νά παρεμποδίζεται ή πραγματοποίηση των κυρίαρχων στόχων της ΕΟΚ, πού ήταν ή δημιουργία μιάς ενιαίας Εύρωπαϊκής αγοράς μέσα στην όποία θά μπορούσαν νά κυκλοφορούν ελεύθερα τόσο τὰ αγαθά καί οι υπηρεσίες όσο καί τό κεφάλαιο καί ή εργασία. 'Ετσι τό 1959 ή ΕΟΚ διόρισε μιά επιτροπή, τήν επιτροπή NEUMARK μέ

σκοπό τήν μελέτη του προβλήματος. Η 'Επιτροπή αφού μελέτησε τό θέμα κατέληξε στό συμπέρασμα ότι τὰ διαφορετικά συστήματα φορολογίας ενόθευαν τους όρους ανταγωνισμού καί έθεταν έμπόδια στις ένδοκοινοτικές έμπορικές συναλλαγές. Γιά τόν λόγο αυτό πρότεινε τήν αντικατάσταση των σωρευτικών Φόρων Κύκλου 'Εργασιών (Φ.Κ.Ε.) μέ τόν Φ.Π.Α. (Πίνακας 1).

Σ' αυτό τό σημείο πρέπει νά υπενθυμίσουμε ότι ό Φ.Π.Α., δέν είναι μόνο κοινοτικός φόρος, όπως πιστεύεται από πολλούς. Ο Φ.Π.Α. έχει πλατεία εφαρμογή καί εκτός Κοινοτικών χωρών, τόσο σέ ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες (Αυστρία, Νορβηγία, Σουηδία), όσο καί σέ αναπτυσσόμενες χώρες, όπως είναι πολλές της Λατινικής 'Αμερικής καί 'Αφρικής. 'Επίσης έχει εφαρμοσθεί στό 'Ισραήλ (1976) καί στη Νότιο Κορέα (1977). Πάντως πρέπει νά αναφερθεί ότι ή καθιέρωση του Φ.Π.Α. σαν έμμεσου φόρου, δέν είναι απλά μιά συμβατική υποχρέωση της χώρας μας, πού έχουμε συνεπεία της εντάξεώς μας στην ΕΟΚ. Ούτε καί μιά αναμόρφωση μόνο του άναχρονιστικού καί οικονομικώς μη αποτελεσματικού συστήματος έμμεσης φορολογίας. Ο Φ.Π.Α. είναι ή μεγαλύτερη μεταπολεμική φορολογική μεταρρύθμιση πού φιλοδοξεί νά μεταβάλει ολόκληρο τό σύστημα της έμμεσης φορολογίας μας καί από τροφοδότη των δημοσίων δαπανών νά τήν μετατρέψει σέ δρόμο πρός τήν οικονομική καί κοινωνική ανάπτυξη.

Η λειτουργία του Φ.Π.Α.:

Πρίν προχωρήσουμε στη λειτουργία του Φ.Π.Α. θά πρέπει νά εξηγήσουμε όρισμένες έννοιες πού από τώρα καί μετά θά τις συναντάμε πολύ συχνά.

Ο Φ.Π.Α. είναι ένας έμμεσος γενικός καί ουδέτερος φόρος κατανάλωσης πού επιβάλλεται μέ προκαθορισμένους καί ενιαίους γιά ολόκληρη τήν χώρα φορολογικούς συντελεστές, πάνω στην προστιθέμενη αξία πού περικλείουν τὰ αγαθά καί οι υπηρεσίες σέ όλα τὰ στά-

σια παραγωγής καί έμπορίας αυτών, άδιάκριτα άν οι πωλήσεις πραγματοποιούνται χονδρικά ή λιανικά καί ανεξάρτητα άν τὰ προσφερόμενα αγαθά ή υπηρεσίες είναι έγχώρια ή εισαγόμενα.

Φορολογική 'Αξία. ('Αρθρο 15 παρ. 1 σχετικού νόμου). «Στήν παράδοση αγαθών καί στην παροχή υπηρεσιών σαν φορολογητέα αξία λαμβάνεται ή αντιπαροχή πού έλαβε ή πρόκειται νά λάβει ό προμηθευτής των αγαθών ή αυτός πού παρέχει τις υπηρεσίες, προσαυξημένη μέ όποιαδήποτε παροχή πού συνδέεται άμεσα μέ αυτή».

Προστιθέμενη 'Αξία. Είναι ή διαφορά πού προκύπτει ανάμεσα στην αξία πού καταβλήθηκε γιά τήν αγορά του προϊόντος ή της πρώτης ύλης καί στην αξία πώλησης του προϊόντος αυτού ή της υπηρεσίας στό άμέσως επόμενο στάδιο.

Έμμεσος φόρος. Είναι αυτός πού εισπράττεται μαζί μέ τήν αξία πώλησης του αγαθού ή της υπηρεσίας από τόν έμπορο, τόν βιοτέχνη κλπ. ή στό κάθε άλλο πρόσωπο πού πουλάει τὰ προϊόντα στην αγορά καί οι όποιοι μέ όρισμένη διαδικασία τόν αποδίδουν στό δημόσιο.

Όπως αναφέραμε ό Φ.Π.Α. φορολογεί τμηματικά τήν αξία πού προστίθεται σέ κάθε αγαθό κατά τὰ διάφορα στάδια της παραγωγής καί της έμπορίας μέχρις αυτό φθάσει στην κατανάλωση. 'Από τήν άποψη αυτή μοιάζει μέ τόν Φ.Κ.Ε. μέ τήν διαφορά ότι ό Φ.Κ.Ε. βρίσκεται μετά τήν αφαίρεση από τὰ ακαθάριστα έσοδα της αξίας των πρώτων καί βοηθητικών υλών πού έχουν υπαχθεί σέ αυτόν, ενώ ό Φ.Π.Α. βρίσκεται μετά τήν αφαίρεση, από τόν φόρο των πωλήσεων, του φόρου πού καταβλήθηκε κατά τήν αγορά.

'Ετσι κάθε επιτηδευματίας επιβάλλει στά αγαθά πού πουλάει Φ.Π.Α. Οι αγοραστές των αγαθών πληρώνουν στον επιτηδευματία όχι μόνο τήν αξία του αγαθού, αλλά καί ένα επιπλέον ποσό πού αποτελεί τόν Φ.Π.Α., ό όποιος υπολογίζεται μέ όρισμένο συντελεστή. Τό ποσό του φόρου πού εισπράττει ό επιτηδευματίας τό αποδίδει στό Δημόσιο, αφού προηγουμένως αφαιρέσει τόν φόρο

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

πού κατέβαλε για την απόκτηση των αγαθών. Η ίδια διαδικασία θα επαναληφθεί αν αγοραστές των αγαθών είναι επιτηδευματίες μέχρις ότου τα αγαθά φθάσουν στον καταναλωτή, ο οποίος θα πληρώσει όλο το ποσό του φόρου.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητή η λειτουργία του Φ.Π.Α. θα αναφέρουμε ένα παράδειγμα. (Ίδ. και πίνακα).

Ο παραγωγός πουλάει στον χονδρέμπορο τό βαμβάκι που χρειάζεται για ένα πουκάμισο αντί 330 δρχ. Από τις οποίες οι 300 είναι ακαθάριστο έσοδο και οι 30 είναι Φ.Π.Α. (Υποθέτουμε ότι ο συντελεστής Φ.Π.Α., είναι 10% για όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας). Ο παραγωγός θα δώσει τις 30 δρχ. στο Δημόσιο. Ο χονδρέμπορος πουλάει τό βαμβάκι στη βιομηχανία παραγωγής ύφασμάτων αντί 440 δρχ. από τις οποίες οι 40 είναι Φ.Π.Α. Ο χονδρέμπορος θα αποδώσει τη διαφορά του Φ.Π.Α. που εισέπραξε και του Φ.Π.Α. που πλήρωσε δηλ. 10 δρχ.

Ας υποθέσουμε ότι η βιομηχανία παραγωγής ύφασμάτων πουλάει τό ύφασμα που απαιτείται για ένα πουκάμισο στη βιομηχανία κατασκευής αντί 1.100 δρχ. από τις οποίες οι 100 δρχ. είναι Φ.Π.Α. Η βιομηχανία αυτή θα αποδώσει στο Δημόσιο Φ.Π.Α., τη διαφορά που εισέπραξε και του φόρου που πλήρωσε δηλαδή 60 δρχ. Στη συνέχεια η Βιομηχανία κατασκευής πουκαμίων πουλάει τό πουκάμισο στο κατάστημα λιανικής πώλησης αντί 2.200 δρχ. από τις οποίες οι 200 είναι Φ.Π.Α. Η βιομηχανία αυτή θα αποδώσει στο Δημόσιο Φ.Π.Α. 100 δρχ. (200-100). Τέλος υποθέτουμε ότι τό κατάστημα λιανικής πώλησης κερδίζει από τό πουκάμισο ποσοστό 30%, όποτε θα τό πουλήσει 2.600 δρχ. στις οποίες θα προστεθεί και φόρος 10% δηλ. 260 δρχ. Σύνολο 2.500 + 260 = 2.860. Τό εμπορικό κατάστημα θα αποδώσει στο Δημόσιο την διαφορά του Φ.Π.Α. που εισέπραξε και του Φ.Π.Α. που πλήρωσε, δηλαδή 60 δρχ. Αναλυτικά οι αποδόσεις του Φ.Π.Α. είναι οι εξής:

	Άξια πώλησ.	ΦΠΑ αγοράς	ΦΠΑ πώλησης	Διαφορά
Παραγωγός	330	—	30	30
Χονδρέμπορος	440	30	40	10
Βιομηχ. Ύφασμάτων	1.100	40	100	60
Βιομηχ. Ύποκαμίων	2.200	100	200	100
Εμπορικό Κατάστημα	2.600	200	260	60
Συνολικός Φόρος				260

Οι φόροι που καταργούνται:

Όπως προαναφέρθηκε με την εφαρμογή του Φ.Π.Α. καταργούνται οι εξής έμμεσοι φόροι.

- 1) Ο φόρος δημοσίων θεαμάτων που προβλέπεται από τον Α.Ν. 501/1977.
- 2) Ο Φ.Κ.Ε. που επιβάλλεται γενικά.

3) Ο φόρος υπέρ του ΝΑΤ και του Ταμείου Φυματικών Θαλάσσης που συνεισπράττεται με τον Φ.Κ.Ε. στα ακαθόριστα έσοδα από μεταφορά προσώπων με πλωτά μέσα.

4) Ο φόρος κατανάλωσης της Ζάχαρης.

5) Ο φόρος του άρθρου 5 του ΑΝ

84/48, που επιβάλλεται στις αποδοχές των εργατών και υπαλλήλων των βιομηχανικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων.

6) Ο φόρος πολυτελείας που επιβάλλεται στα ακαθόριστα έσοδα των μέσων διασκέδασης και κέντρων πολυτελείας.

7) Ο φόρος κατανάλωσης στο έγχωριο και εισαγόμενο άμυλοσιρόπι.

8) Ο φόρος κατανάλωσης στις κηρώδεις ύλες.

9) Ο φόρος κατανάλωσης στα απορρυπαντικά.

10) Η εισφορά υπέρ ΟΓΑ του άρθρου 10 του Ν. 4169/61 και του άρθρου 3 του Ν. 106/80.

11) Τό πρόστιμο που επιβάλλεται κατά τη διάταξη του άρθρου 47 παρ. 1 του ΦΚΕ για μη έκδοση ή ανακριβή έκδοση διπλοτύπου θεωρημένου λογαριασμού για τα καταναλισκόμενα ήδη.

Επίδραση στις τιμές:

Ένα από τα σπουδαιότερα ερωτήματα που ανακύπτουν είναι και τό αν θα υπάρξει άνοδος στις τιμές καταναλωτού. Η δυσκολία εκτίμησης της άνοδου των τιμών από την εφαρμογή του ΦΠΑ είναι γνωστή σε όλους τους οικονομικούς έρευνητές που ασχολούνται με τό θέμα αυτό. Χαρακτηριστικά ο καθηγητής της ΑΣΟΕΕ Γεωργακόπουλος έλεγε σε μία διάλεξη του τό 1983. «Αν αποποιηθώ προς στιγμή την ιδιότητα του οικονομολόγου και προσλάβω την ιδιότητα της χαρτορίχτρας, θα μπορούσα να προβλέψω αλλά σαν οικονομολόγος δυστυχώς δέν έχω τρόπο να εκτιμήσω την τελική αύξηση των τιμών».

Από τον πίνακα 2 και 3 παρατηρούμε ότι: Η συμβολή του Φ.Π.Α. από ταμειωτικής πλευράς ήταν ίδια με εκείνη των καταργούμενων φόρων, στις περισσότερες χώρες της ΕΟΚ. Στην Δανία που συνδυάσθηκε με αύξηση των εσόδων είχε σαν αποτέλεσμα αύξηση πληθωρι-



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

σμού κατά 8 μονάδες ενώ κατ'έκτιμηση οι 4 μονάδες προήλθαν από τον Φ.Π.Α. Στις άλλες χώρες η επιβάρυνση των τιμών ήταν γύρω στο 0 ή το πολύ 2%.

Σ' αυτές τις χώρες της ΕΟΚ ταυτόχρονα με την εφαρμογή του ΦΠΑ οι κυβερνήσεις έλαβαν αυστηρά μέτρα ελέγχου των τιμών ενώ σε μερικές δόθηκαν οι αυξήσεις μισθών για να εξισορροπηθούν την απώλεια εισοδημάτων των εργαζομένων.

Πάντως θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι πληθωριστικές πιέσεις που ασκούνται σε μία οικονομία εξ αιτίας του Φ.Π.Α. είναι συνάρτηση και του ύψους των συντελεστών που θα εφαρμοσθούν.

Στην Ελλάδα δεδομένου ότι οι οικονομική συγκυρία δεν είναι καλή, οι πληθωριστικές πιέσεις είναι υψηλές και η εκτίμηση που γίνεται από έρευνητές είναι ότι ο τιμάρθμος θα επιβαρυνθεί με 5-8 πρόσθετες ποσοστιαίες μονάδες κατά τα πρώτα στάδια εφαρμογής του νόμου στην Ελλάδα.

Απαλλαγές από το φόρο:

Σύμφωνα με τον νόμο διακρίνουμε τις απαλλαγές στις εξής κατηγορίες:

1) Στις απαλλαγές στο έσωτερικό της χώρας (αναφέρονται αναλυτικά στον νόμο, άρθρο 18).

2) Στις απαλλαγές στην εισαγωγή αγαθών.

3) Στις απαλλαγές στην εξαγωγή αγαθών και σε πράξεις εξομοιούμενες με εξαγωγές ("Άρθρο 20).

4) Στις ειδικές απαλλαγές ("Άρθρο 22). Παρουσιάζουν το μεγαλύτερο εν-

διαφέρον για την 'Ελληνική Ναυτιλία οι εξής απαλλαγές:

α) 'Η παράδοση και η εισαγωγή πλοίων και πλωτών μέσων που προορίζονται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία, για διάλυση ή για άλλη εκμετάλλευση, καθώς και αντικειμένων ή υλικών που πρόκειται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σ' αυτά. 'Εξαιρούνται σκάφη αναψυχής ή αθλητισμού.

β) 'Η παράδοση και η εισαγωγή καυσίμων, λιπαντικών, τροφοφοδίων και λοιπών αγαθών που προορίζονται για τον εφοδιασμό των πλοίων, πλωτών μέσων και αεροσκαφών. Για πλοία, πλωτά μέσα έσωτερικού και για αλιευτικά, η απαλλαγή περιορίζεται στα καύσιμα και λιπαντικά.

γ) 'Η ναύλωση πλοίων και πλωτών μέσων, όπως επίσης οι εργασίες μετασκευής, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης των μέσων αυτών, καθώς και των αντικειμένων που είναι ενσωματωμένα σ' αυτά ή χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευσή τους.

δ) 'Η παροχή υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των άμεσων αναγκών των πλοίων και πλωτών μέσων, όπως η ρυμούλκηση, η πλοήγηση, η πρόσδεση, η διάσωση, ή πραγματογνωμοσύνη, ή χρήση λιμανιών.

'Η απαλλαγή επεκτείνεται και στην παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης του φορτίου.

ε) Οι θαλάσσιες μεταφορές προσώπων από το έσωτερικό της χώρας στο έσωτερικό και αντίστροφα, καθώς και οι στενά συνδεδασμένες με αυτές βοηθητικές υπηρεσίες.

Γενικές παρατηρήσεις:

Είναι γεγονός ότι το σημερινό σύστημα φορολογίας της χώρας είναι πολύπλοκο και οικονομικά αντιπροτελεσματικό. 'Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός φόρων με ποικιλία συντελεστών, απαλλαγών και εξαιρέσεων, που τελικά επιβαρύνουν το δημοσιονομικό κόστος.

Τό σπουδαιότερο ίσως μειονέκτημα είναι ότι επηρεάζει αρνητικά ένα μεγάλο αριθμό 'Ελληνικών προϊόντων, τόσο στην εγχώρια όσο και στις ξένες αγορές. Με αυτές τις προϋποθέσεις η εισαγωγή του ΦΠΑ αναμένεται ότι θα απλοποιήσει το φορολογικό σύστημα.

Προϋπόθεση όμως για την σωστή εφαρμογή του νέου φόρου είναι και η σωστή και μελετημένη εισαγωγή του. 'Η 'Ελλάδα έχει το πλεονέκτημα της γνώσεως των δυσκολιών που συνάντησαν οι άλλες χώρες και των τρόπων με τους οποίους εξεπεράσθησαν.

'Εκεί που πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή είναι η περίπτωση της 'Εμπορικής Ναυτιλίας, όπου εξ αιτίας όρισμένων διατάξεων που υπάρχουν είναι δυνατή η απαλλαγή της, σε όρισμένες περιπτώσεις, από τους έμμεσους φόρους. Τό καθεστώς αυτό θα πρέπει να συνεχίσει να ισχύει γιατί τυχόν αλλαγές θα έχουν σαν αποτέλεσμα την δημιουργία ανωμαλιών και την επιβάρυνση του κόστους λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Κ. ΠΕΤΤΑΣ

Λονδίνο, Αύγουστος 1986

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

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

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



Diracción telegráfica CORMORAN - BAIREs

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS

ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΤΩΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΤΟ 1985 ΜΕ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Πολλά και αξιόλογα τα συμπεράσματα που προκύπτουν, εξετάζοντας τις εξελίξεις της παγκόσμιας ναυτιλίας κατά το 1985, όπως διαγράφονται στις ολοκληρωμένες στατιστικές μελέτες.

Η σημαντική μείωση των πλοίων που διαγράφηκαν από τον παγκόσμιο στόλο συνεπεία ολικής απώλειας, μαζί με την αύξηση του τοννάζ και του αριθμού των πλοίων που απέληξαν στα διαλυτήρια τον χρόνο που πέρασε είναι οι κυριότερες εξελίξεις που σημειώθηκαν σε μία περίοδο έντονης κρίσεως και πολύ χαμηλών ναύλων.

Οι ολικές απώλειες του 1985 μειώθηκαν σε 307 πλοία, έναντι 327 τον προηγούμενο χρόνο και στοίχισαν 619 ζωές, από τις οποίες 136 χάθηκαν σε πολύνεκρο ναυάγιο ανοικτά των Φιλιππίνων.

Σημαντική υπήρξε η μείωση του απολεσθέντος τοννάζ που έφθασε τους 1.651.210 τον. γκρός, έναντι του ρεκόρ των 2.353.941 που χαρακτηρίστηκαν ολική απώλεια το 1984. Ο καταστρεπτικός πόλεμος μεταξύ Ιράκ και Ιράν έκοστισε την απώλεια 11 πλοίων, 612.908 τον. γκρός, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το μεγαλύτερο πλοίο που χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια το 1985, το ελληνικό υπερδεξαμενόπλοιο «Φαίροιπ Λ». 131.654 τον. γκρός και τρία άλλα μεγάλα δεξαμενόπλοια άνω των 100.000 τον. γκρός. Από πλευράς ποσοστού ο περσοϊρακινός πόλεμος ευθύνεται για το 37,1% των ολικών απωλειών και παρά την ένταση που παρουσίασε τους τελευταίους μήνες του έτους οι σημειωθείσες ολικές απώλειες ήταν λιγότερες του 1984.

Στόν ακόλουθο πίνακα εμφανίζονται οι ολικές απώλειες σε πλοία και τον. γκρός κατά κατηγορία ατυχήματος που οδήγησε στην διαγραφή του πλοίου από τον παγκόσμιο στόλο:

Κατηγορία Ατυχήματος	Αριθμ. Πλοίων	Τον. Γκρός	Ποσοστό %
Βύθιση	108	242.234	14,7
Εξαφάνιση	2	28.570	1,7
Πυρκαγιά/Έκρηξη	48	276.126	16,7
Σύγκρουση	35	89.481	5,4
Πρόσκρουση	10	13.670	0,8
Προσάραξη	74	257.429	15,6
Διάφορες αιτίες	30	743.700	45,1

Ακολουθεί πίνακας των απωλειών λόγω του περσοϊρακινού πολέμου κατά τη πενταετία 1981-85 και το ποσοστό που αυτές κατέλαβαν στο παγκόσμιο σύνολο:

Έτος	Αρ. Πλοίων	Τον. Γκρός	Ποσοστ. %
1981	3	25.125	2,0
1982	10	112.005	6,9
1983	4	71.938	4,9
1984	14	1.135.853	48,3
1985	11	612.908	37,1

Όσον αφορά τις διαλύσεις, η έντατικοποίηση του ρυθμού με τον οποίο οι πλοιοκτήτες αποδεσμεύθηκαν από παλαιά και κυρίως αντιοικονομικά στην έκμετάλλευση πλοία οδήγησε στον άριστο ρεκόρ των 2.360 πλοίων, 22.229.335 τον. γκρός, που συγκρίνεται πολύ ευνοϊκά με τα 1.785 πλοία, 17.750.962 τον. γκρός που διαλύθηκαν το 1984.

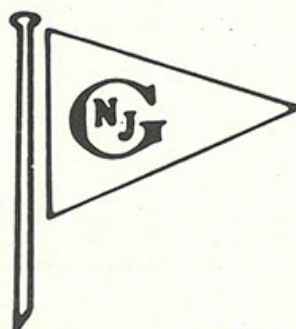
Αξίζει να σημειωθεί ότι το 51% του τοννάζ που οδήγήθηκε στα διαλυτήρια το 1985 αφορούσε δεξαμενόπλοια, το 24% μεταλλευματοφόρα και μπάλκ κάρριερς και το 21% πλοία γενικού φορτίου.

Κυριώτερη αγορά διαλύσεως παλαιού τοννάζ υπήρξε η Ταϊβάν, η οποία απορρόφησε το 35% του συνόλου, ακολουθούμενη από την Κίνα η οποία με τη διάλυση περί των 5 εκατ. τον. γκρός διπλασίασε το τοννάζ που απορρόφησε σε σύγκριση με το 1984.

Τέλος, το μεγαλύτερο πλοίο που διαλύθηκε τον προηγούμενο χρόνο ήταν το ULCC "Corag" 205.960 τον. γκρός που ήταν παροπλισμένο από το 1982 και το παλαιότερο, το φορτηγό «Tuxpancliffe» 3.587 τον. γκρός που είχε ναυπηγηθεί το 1896.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

Οί πρόσφυγες από την Κεϋλάνη

Στις 7 Αυγούστου, 150 πρόσφυγες από τη Σρί Λάνκα βρέθηκαν πάνω σε τρεις σχεδίες να περιπλανώνται κοντά στις ακτές της Νέας Γης και περιμαζεύτηκαν από Καναδέζικα αλιευτικά. Οί ίδιοι οί ναυαγοί δήλωσαν ότι είχαν φύγει απ' την πατρίδα τους στις 7 Ιουλίου με ένα πλοίο Κινέζικο ή Κορεάτικο — κανείς δεν θυμόταν ακριβώς — και ότι εξαναγκάστηκαν να μπουν στίς σωσίβιες σχεδίες πέντε μέρες πριν τους ανακαλύψουν τά καναδικά σκάφη.

Από την πρώτη στιγμή φάνηκε πώς κάτι δεν πήγαινε όμαλά στην όλη υπόθεση, πράγμα πού κίνησε άμέσως τις υποψίες των άρμοδίων Καναδών. Κατ' άρχήν ύπήρχαν πολλές διαφωνίες και αντιθέσεις στίς διηγήσεις των δύστυχων αυτών ταξιδευτών, πού ίσχυριζόνταν πώς είναι Ταμούλοι (Μελανοϊνδοί των περιοχών Μαδράς και Κεϋλάνης) πού ύποχρεώθηκαν να έγκαταλείψουν τις πατρίδες τους εξαιτίας του εμφύλιου πολέμου πού βασιλεύει εκεί. Τίποτα όμως δεν έδειχνε πώς είχαν ύποφέρει από την πενήνμερη θαλασσινή περιπέτεια, εκείνο δέ πού εξέπληξε τούς Καναδούς διασώστες ήταν ή θαυμάσια φυσική κατάσταση στην οποία βρίσκονταν. Έπιπλέον άρκετοί απ' αυτούς φορούσαν γερμανικά ή γαλλικά ρολόγια ενώ άλλοι κρατούσαν διάφορα πράγματα τυλιγμένα σε γερμανικές έφημερίδες.

Υπό την συνθήκες αυτές άρχισαν, όπως ήταν φυσικό να κυκλοφορούν διάφορες ύποθέσεις για την τύχη τους και την περιπέτειά τους. Η πιό επίμονη από τις φήμες ήταν πώς επρόκειτο για πρόσφυγες πού προέρχονταν απ' την Όμοσπονδιακή Γερμανία. Πραγματικά δέ ή Γερμανία, όπως και άλλες γειτονικές της χώρες, αντιμετώπιζον σοβαρά προβλήματα με τούς πρόσφυγες διαφόρων προελεύσεων και εθνικοτήτων,

τούς όποιους φυσικά δεν έχουν καμιά διάθεση να κρατήσουν στο έδαφός τους. Την ύπόθεση αυτή ύποστήριξε και ένας Γερμανός σύμβουλος, σε πολιτική άσυλία, προς τό Βρεταννό δημοσιογράφο και την έπιβεβαίωσε στη συνέχεια έπίσημος εκπρόσωπος της χώρας, κατά την έκδοχή του όποιου οί εν λόγω πρόσφυγες διέμεναν στην περιοχή του Άμβούργου και έφυγαν από εκεί στο τέλος Ιουλίου με γαλλικά αυτοκίνητα για να πάνε στο Καλαί και να μπαρκάρουν σε Λιβανέζικο φορτηγό πλοίο. Τό ταξίδι τους ήταν κανονισμένο από Παρισινή οργάνωση όνόματι Tamil Aid, στην όποία πλήρωσαν από 2.900 δολάρια ό καθένας. Πάντως στους πίνακες άφιξης ναχωρήσεων του λιμένος Καλαί δεν αναφέρεται ή προσέγγιση κανενός πλοίου Κινεζικού, Λιβανέζικου ή Κορεατικού.

Όπως έγινε φανερό από την άρχή, ή ύπόθεση δεν θά ήταν εύκολο να διαλευκανθεί. Αυτό τό έχουν καταλάβει καλά οί Καναδοί άρμόδιοι, μολονότι άποφεύγουν να τό δείχνουν φανερά. Τελικά πάντως συμφώνησαν να παράσχουν στους πρόσφυγες άδεια διαμονής στον Καναδά για ένα χρόνο «μολονότι ή ιστορία τους δείχνει προφανώς άναληθής». Ίσως μ' αυτό τον τρόπο να προσπαθούν να καλύψουν τά τερτίπια της λαθρομετανάστευσης, για την όποία οί έπιβάτες δεν ύπάρχουν παρά μόνο σε περίπτωση προβλήματος, δεδομένου ότι τό ίδανικό σ' αυτές τις περιπτώσεις είναι οί μόν μετανάστες να παραμένουν άθέατοι, τό δέ πλοίο τους να έχει εξαφανισθεί όταν αυτοί θά πατούν στη στεριά. Πάντως τό πολύτιμο αυτό «φορτίο» — περίπου τρία έκατομμύρια φράγκα για τον εύτυχη μεταφορά στη συγκεκριμένη περίπτωση — άποτελεί ίσως τό τελευταίο όχυρό της πολυπόθητης έ-

λευθερίας, μιας ιδέας δηλαδή πού άρκετά συχνά κακοπαθαίνει στη θάλασσα.

Αναφέρεται συμπληρωματικά ότι ή Αστυνομία διερευνώντας την πληροφορία της ένδεχόμενης αναχώρησης των προσφύγων από τό Καλαί, έπιχείρησε να καταγράψει και έντοπίσει όλα τά πλοία πού έφυγαν από τό Καλαί για τη Βόρ. Αμερική από τό τέλος του Ιουλίου. Μεταξύ αυτών ένα μόνο πλοίο ανταποκρινόταν σ' αυτή την πιθανότητα, τό Περουβιανό φορτηγό Mar Pacifico πού παρέδωσε φορτίο μεταλλεύματος ψευδαργύρου και απέπλευσε στις 4 Αυγούστου για τό Βανκούβερ. Τό παλιό όμως αυτό πλοίο θά χρειαζόταν τουλάχιστον 10 μέρες για να διασχίσει τον Ατλαντικό κι έπομένως ήταν μάλλον άπίθανο να άποτελέσει τη γέφυρα διαφυγής των Ταμούλων. Άλλωστε, όπως παρατήρησε και ή Αστυνομία, σ' ένα λιμάνι σαν τό Καλαί, ή έπιβίβαση 150 έγχρωμων ταξιδιωτών, είτε την ήμερα είτε τη νύχτα, ήταν μάλλον άδύνατο να περνούσε άπαρατήρηση.

Έτσι προς τό παρόν, τό συμπέρασμα είναι πώς πρόκειται για μία ακόμα οργανωμένη έπιχείρηση μετανάστευσης προς τον Καναδά, πού ξεκίνησε από τη μακρινή Κεϋλάνη (πού σήμερα άνεξάρτητο Κράτος 10 έκατομμυρίων ακούει στο όνομα Σρί Λάνκα) έκτυλίχθηκε σε διάφορες Εύρωπαϊκές χώρες, πού έπαιξαν τό ρόλο της διαμετακόμισης, και κατέληξε στη Νέα Γη «της έπαγγελίας». Τό μόνο πού δεν ξέρουμε ακόμα είναι αν οί σχεδίες με τούς καλοζωισμένους Ταμούλους πού περιμάζεψαν οί Καναδοί ψαράδες άποτελούσαν μέρος του όλου σχεδίου ή αν στάθηκε κάποιο λάθος ύπολογισμού πού οί άνύποπτοι διασώστες έβγαλαν στο φώς, δημιουργώντας τον τόσο άνεπιθύμητο, για τέτοιες κομπίνες, θόρυβο.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR CABLE: NAFSI PIRAEUS - GREECE

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ TRAINING MANUAL

ΥΠΟ Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ - ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ
BY G. MARCOYANNIS — ADVISER IN MARITIME AFFAIRS

Όπως προβλέπεται από τους Κανονισμούς 18 και 51 του
Κεφαλαίου III των Τροποποιήσεων 1983 της S O L A S 1974

In accordance with the requirements of Regulation 18 and 51
Chapter III of the 1983 Amendments to the S O L A S 1974

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΙΟΥΛΙΟΣ 1986
PIRAEUS, JULY 1986



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

“Ένα ακόμη αντικίνητρο;

Δέν είχε στεγνώσει ακόμη η μελάνη του προηγούμενου τεύχους μας στο όποιο, μεταξύ άλλων, απαριθμήσαμε σειρά αρνητικών συνθηκών που διώχνουν τα Έλληνικά πλοία από το Έθνικό Νηολόγιο («Έντός της Ημέρας», σελ. 5) όταν περιήλθε σε γνώση μας πρόσφατη απόφαση (28.7.86) του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών (Τμήμα Έκουσίας Δικαιοσύνης), που έχει σχέση με τις ασφαλίσεις των Έλληνικών πλοίων και μάλιστα πραγματεύεται το σοβαρότατο θέμα της ασφαλιστικής αξίας.

Η έν λόγω απόφαση υποστηρίζει, και, αν δέν υπάρξει συνέχεια, τείνει να θεσμοθετήσει ότι η **ασφάλιση πλοίου για ποσό ανώτερο της τρεχούσης αγοραίας αξίας του προσκρούει σε διάταξη Δημοσίας Τάξεως, αντίκειται, δηλαδή, λέει η απόφαση, στην ηθική, οικονομική, δικαιολογική και πολιτιστική τάξη της χώρας μας, δέν προσαρμόζεται προς τον κρατούντα βιοτικό ρυθμό, είναι, επομένως, παράνομη:**

Τό ανωτέρω σκεπτικό στηρίζει έν προκειμένω μία έν μέρει απορριπτική απόφαση του Δικαστηρίου επί αιτήσεως έκτελέσεως στην Ελλάδα διαιτητικής αποφάσεως που έξεδόθη στην Αγγλία επί διαφοράς που έχει σχέση με απαίτηση των Πλοιοκτητών από παράβαση έκ μέρους του Διαχειριστού όρων του συμφωνητικού διαχειρίσεως που έχουν σχέση με την ασφάλιση του πλοίου. Η έν λόγω διαιτητική απόφαση είχε φθάσει μέχρι και την Βουλή των Λόρων, ή όποια και την επεκύρωσε αποφανθείσα όμοφώνως υπέρ των Πλοιοκτητών (Βλ. «Ναυτικά Χρονικά» 1.5.86).

Τά «Ναυτικά Χρονικά», με την πείρα των 55 χρόνων τους και την έκ της καθημερινής στενής επαφής τους με τό σύνολο σχεδόν του Ναυτιλιακού μας Κόσμου σαφή γνώση των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, επιθυμούν έν προκειμένω να εκφράσουν την άπορία τους, άπορία που γεννάται από τό γεγονός ότι ή έν λόγω απόφαση άμέσως άφορά στο σύνολο σχεδόν των Έλληνικών Πλοίων τά όποια, βάσει των τρεχουσών δανειακών υποχρεώσεών τους — και, μάλιστα, στη σημερινή συγκυρία των χαμηλών αξιών — είναι ασφαλισμένα για ποσά σαφώς ανώτερα της τρεχούσης αγοραίας αξίας τους και, πολύ συχνά, για πολλαπλάσιο αυτής.

Καί τουτό, βεβαίως, δέν όφείλεται σε καιροσκοπική διάθεση του Έλληνικού Έφοπλισμού αλλά είναι άποτέλεσμα της ανάγκης συμμορφώσεως προς τις έκ των δανειακών συμβολαίων υποχρεώσεις, βάσει των όποιων καλείται να ασφαλίσει τό πλοίο για κάποιο ελάχιστο ποσοστό του ύψους των έκάστοτε έκκρεμουσών δανειακών υποχρεώσεων (συνήθως 130%), που είναι τελείως άνεξάρτητο των τρεχουσών αγοραίων αξιών.

Γιά τούς γνώστες των ναυτιλιακών μας πραγμάτων τά ανωτέρω άποτελούν βεβαίως κοινό τόπο, χρήσιμο όμως θά ήταν να γνωσθούν εύρύτερα, προκειμένου να άποφευχθούν δυσάρεστες καταστάσεις που εύθώς βάλλουν έναντίον της υποστάσεως της Ναυτιλίας μας και συνιστούν μία ακόμη άναστολή στις τόσεις που έχομε ήδη απαριθμήσει.

Δέν είναι, βεβαίως, στις προθέσεις

μας να άσκήσουμε κριτική σέ μία μή τελεσίδικη δικαστική απόφαση, άς μας έπιτραπεί όμως να εκφράσουμε την άμηχανία μας, πρώτον, ως προς την όρθότητα της έν λόγω αποφάσεως βάσει των κειμένων νόμων και υπό το πνεύμα των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως (μήπως τις καταργήσαμε κι αυτές;) και, δεύτερον, ως προς αυτόν τουτον τον χαρακτηρισμό μιάς ένεργείας (έννοούμε την ασφάλιση βάσει των έξ υποθηκών υποχρεώσεων και άνεξάρτητα από την τρέχουσα αγοραία αξία) που επί όλόκληρες δεκαετίες διέπει τό καθεστώς χρηματοδοτήσεως του Έλληνικού Πλοίου και την Έλληνική ασφαλιστική πρακτική, σάν πράξης άντικειμένης προς την ηθική τάξη (!) και τον βιοτικό ρυθμό!

Στίς κρίσιμώτατες στιγμές που διέρχεται ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία και όταν, για λόγους άντικειμενικούς αλλά και από σειρά σφαλμάτων και παραλείψεων, διακυβεύεται και αυτή άκόμη ή ύπαρξη της, ή θεσμοθέτηση έξωπραγματικών άντιλήψεων του είδους συνιστά λάθος που, ως προς τις έπιπτώσεις του, **ισοδυναμεί με την άπειλή άμεσης άποξένωσης και έκείνων των πλοίων που έξακολουθούν να παραμένουν κάτω από την Κυανόλευκο.**

Καί δέν θά ήταν άκαιρο, άν, έδώ άκριβώς, θυμίζαμε τις μέχρι τώρα άτελέσφορες προσπάθειες για την ίδρυση ένός έξειδικευμένου ναυτιλιακού κλάδου της Έλληνικής Δικαιοσύνης, άφοι θά ήταν ύπερβολική άπαίτηση να περιμένουμε έξειδικευμένες ναυτιλιακές γνώσεις και έμπειρίες από τον κοινό δικαστή.

Η σχετική απόφαση του Δικαστηρίου έχει ως έξης:

**Άριθμός 4352/1986
ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ
ΑΘΗΝΩΝ**

Άποτελούμενο από την Δικαστή Έλση Κιργώτη, Πρωτοδίκη, ή όποια όρίστηκε από τον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου και την Γραμματέα Μαρία Άσημακοπούλου.

Συνεδρίασε δημόσια στο άκροατήριό του στις 10 Ιουλίου 1986, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

Της αιτούσης εις Μονοβία της Δη-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

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



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

μοκρατίας της Λιβερίας έδρευούσης εταιρείας υπό την επωνυμία P.S. Co. νομίμως εκπροσωπούμενης, την οποία εκπροσώπησαν οι Πληρεξούσιοι Δικηγόροι Δ.Κ. Λαμπιτάριος και Ίω. Σταμούλης.

Της καθ' ης ή αίτηση εταιρείας υπό την επωνυμία G.S. Co. η οποία φέρεται κατά τό καταστατικόν της ως έδρεύουσα εις την πόλιν του Παναμά, πράγματι δέ έδρεύουσα εις Αθήνας όπου έχει πράγματι εγκατασταθεί και όπου πράγματι άσκειται ή διοίκηση αυτής, νομίμως εκπροσωπούμενης, ή οποία παραστάθηκε διά του Πληρεξουσίου της δικηγόρου Χαρ. Ζαχαριά.

Η αίτούσα ζητεί να γίνει δεκτή ή αίτησή της πού κατατέθηκε με αριθμό 5812/86 και γράφτηκε στο πινάκιο.

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσεως οι Πληρεξούσιοι δικηγόροι ζήτησαν να γίνουν δεκτά όσα αναφέρονται στις έγγραφες προτάσεις τους.

Αφού μελέτησε τη δικογραφία
Σκέφτηκε κατά τό Νόμο

Επί της από 29.11.1985 αίτησεως της άλλοδαπής εταιρείας με την επωνυμία P.S. Co. με την οποία επιδιώκεται να κηρυχτεί έκτελεστή στην Ελλάδα ή αναφερομένη άγγλική διαιτητική απόφαση, εκδόθηκε ή 33/86 απόφαση του δικαστηρίου, αυτού, ή οποία βάσει του άρθρου 6 της διεθνούς συμβάσεως της Ν. Υόρκης της 10.6.1958 πού κυρώθηκε με τον ν.δ. 4220/61 και διέπει, ως έσωτερικό πιά δίκαιο όσα άφορούν την έκτελεση άλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων, με την επιφύλαξη της άμοιβαιότητας, ανέβαλε την έκδοση όριστικής απόφασεως μέχρι να εκδοθεί απόφαση της Βουλής των Λόρδων, επί της ειδικής περιπτώσεως (SPECIAL CASE) πού παραπέμφθηκε από τό διαιτητή στα Άγγλικά Δικαστήρια. Ήδη εκδόθηκε ή απόφαση της Βουλής των Λόρδων και με την από 12.5.1986 κλήση της αιτούσας, ή ένδικη αίτηση επαναφέρεται νόμιμα (ένόψει του ότι ή υπόθεση πού άφορά κηρύχτηκε κατεπείγουσα με την 553/86 πράξη του Προϊσταμένου του Πρωτοδικείου Αθηνών) για συζήτηση στο Δικαστήριο αυτό, τό όποιο έχει την απαιτούμενη διεθνή δικαιοδοσία, άφου άποδεικνύεται από τά έγγραφα πού

προσκομίζονται ότι φέρεται μεν να έχει την έδρα της στο Παναμά, στην πραγματικότητα όμως αναπτύσσει τη δραστηριότητά της και διοικείται στην Ελλάδα.

Από τό συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 2 παρ. 1, 2 παρ. 2, 3, 4, 5 παρ. 1, 2, 7 παρ. 1 της διεθνούς συμβάσεως της Ν. Υόρκης, ή όποία, όπως προαναφέρθηκε, κυρώθηκε με τον ν.δ. 4220/1961, με την επιφύλαξη της άμοιβαιότητας, προκύπτουν τά εξής: 1) Η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται στην Ελλάδα και κατισχύει των ειδικών διατάξεων του Κ.Πολ.Δ. (άρθρ. 903, 905 παρ. 1, 906), με τον όρο ότι ή πολιτεία στην όποία εκδόθηκε ή άλλοδαπή διαιτητική απόφαση προσχώρησε στη σύμβαση και έφόσον πρόκειται για διαφορές πού, κατά τό Έλληνικό Δίκαιο είναι έμπορικές (άρθρ. 2, 3, 8 παρ. 2 βδ 21114.5.1835 «περί άρμοδιότητας των Έμποροδικείων») άμφιμερώς, ή τουλάχιστον, κατά τό μέρος για τό όποιο ζητείται ή αναγνώριση και ή έκτελεση της άλλοδαπής διαιτητικής αποφάσεως. 2) Για την αναγνώριση και την κήρυξη της έκτελεστότητας της άλλοδαπής διαιτητικής αποφάσεως, άρκει ό ένδιαφερόμενος να επικαλεστεί και να προσκομίσει τά έγγραφα πού καθορίζονται από τό άρθρο 4 της συμβάσεως (συμφωνία για διατησία, απόφαση), δεδομένου ότι τά έγγραφα αυτά καταρχήν άποδεικνύουν τη δυνατότητα άναγνώρισεως και κήρυξεως της έκτελεστότητας της αποφάσεως. Ο διάδικος κατά του όποιου επιδιώκεται ή αναγνώριση και ή έκτελεστότητα βαρύνεται με την επίκληση και άπόδειξη των λόγων πού κατά τό άρθρο 5 παρ. 1 της συμβάσεως, τίς άποκλείουν οι λόγοι όμως αυτοί λαμβάνονται υπόψη και άυτεπαγγέλτως από τό Δικαστήριο. 3) Η άρμόδια αρχή της πολιτείας στην όποία γίνεται επίκληση της απόφασης μπορεί να άρνηθεί την αναγνώριση και την έκτελεσή της, αν σύμφωνα με τό δίκαιό της τό αντίκειμενο της διαφοράς είναι άνεπίδεκτο διαιτητικής ρυθμίσεως ή αν ή αναγνώριση και ή έκτελεση θα προσέκρουε στη δημόσια τάξη της ίδιας πολιτείας (όχι ή έσωτερική αλλά ή προβλεπόμενη κατά την έννοια του άρθρου 33 ΑΚ διεθνή δημόσια τάξη). 4) Αυτός πού επιζητεί την αναγνώριση και την έκτελεση της άλλο-

δαπής διαιτητικής αποφάσεως μπορεί να επιλέξει τυχόν ευμενέστερο γιαυτόν έσωτερικό δίκαιο της πολιτείας όπου γίνεται επίκλησή της, αλλά και ό δικαστής, έπιλαμβανόμενος της σχετικής αίτησεως θα επιλέξει τό ευμενέστερο για τον αιτούντα την αναγνώριση και έκτελεση δίκαιο (βλ. Εφ. Πατρών 426/1982 ΝΟΒ 31.252). Πρέπει να σημειωθεί ότι αντίθεση προς τη δημόσια τάξη άρθρ. 33 ΑΚ) ύπάρχει όταν ή έκτελεση στην ήμεδαπή της άλλοδαπής αποφάσεως, δηλαδή ή ανάπτυξη των συνεπειών της, κάτω από τίς ειδικές συνθήκες πού πρόκειται να επέλθει, αντίκειται ευθέως στις κρατούσες στην Ελλάδα βασικές και θεμελιώδους σημασίας αρχές, σε τρόπο ώστε να ύπάρχει κίνδυνος να προκληθεί κατάσταση πού δέν προσαρμόζεται προς την ήθική, οικονομική, δικαιολογική και πολιτική τάξη της χώρας, ή όποία θεμελιώνει τον κρατούντα βιοτικό ρυθμό (βλ. Ολ. ΑΠ. 1572/81 ΕΕΝ 49.850, 646/75 ΝΟΒ 2450.1559/79 ΝΟΒ 28.1094). Εξάλλου με τίς δημοσίας τάξεως διατάξεις των άρθρ. 189 επ. 201, 2098 Έμπ. Ν. καθιερώνεται ή θεμελιώδης αρχή κατά την όποία ή σύμβαση ασφαλίσσεως κατά ζημιών έχει χαρακτήρα καθαρά άποζημιωτικό (έπανόρθωση όσων ζημιών θα επέλθουν στην πραγματικότητα με βάσει την άγοραία τιμή του ασφαλισμένου πράγματος κατά τό χρόνο κατ' αρχήν της έπελεύσεως της ασφαλιστικής περιπτώσεως) και δέν άποσκοπεί στην προσπόριση κέρδους στον ασφαλιζόμενο. Σκοπός του νόμου, για την άπαγόρευση αυτή της υπερασφαλίσεως, είναι να άποτρέψει την περιβολή με την έγυηση της ασφαλίσεως πράξεις άμφίβολης ήθικης και φύσεως παιγνίου (βλ. ΑΠ. 408/1940 ΕΕΝ. 1940.559 Εφ. Αθ. 1880/79 ΝΟΒ 28536). Η ρύθμιση αυτή και ή πιό πάνω ήθική αρχή πού άπορρέει από τό περιεχόμενό της, ισχύει και στη θαλάσσια ασφάλιση άφου τό άρθρ. 257 του Ν. 3816/1958 ρητά παραπέμπει σ' όσες διατάξεις προαναφέρθηκαν, Προς τίς διατάξεις αυτές δέν αντιβαίνει ή διάταξη 198 παρ. 1 του ίδιου νόμου (Ναυτικού Κώδικος), άφου κατά τη θέσπισή της ό νομοθέτης δέν απέβλεψε σε άπόκλιση από τίς αρχές πού διέπουν τό δίκαιο της ασφαλίσεως κατά τον Έμπ. Ν., αλλά άπλως αναφέρθηκε σ'



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

αυτό που συνήθως συμβαίνει, στο ότι δηλαδή ποσό δανείου αυξημένου έστω και κατά 30% υπερκαλύπτεται από την αξία του πλοίου, την οποία, όπως προαναφέρθηκε δεν μπορεί να υπερβεί ή ασφάλιση (βλ. Κ. Ρόκο Παρατηρήσεις επί του άρθρου 198 Κ.Ι.Ν.Δ.ΕΕΔ 1959 σελ. 113 επ., 'Αργυριάδη στοιχειά ασφαλιστικού δικαίου 1983, Καλαντζή 4 προτιμωμένη υποθήκη επί πλοίου κατά τό έ 'Ελλάδι δίκαιον 1981 σ. 169).

Μέ βάση τις σκέψεις αυτές είναι προφανές ότι η απαγόρευση της υπερασφάλισης (ή οποία άς σημειωθεί ισχύει ως κανόνας δημοσίας τάξεως τόσο στην Γαλλία, τό σχετικό δίκαιο της οποίας αποτελεί πηγή του 'Εμπορικού Νόμου Ρ. SUMIEN "TRAITE THEORIQUE ET PRATIQUE DES ASSURANCES TERRISTRES 0.90 Ν. 128 έτος 1948), όσο και στην Γερμανία Ρ. MULLER, EPCBACH DEUTSES HANDELSPRECH 1928 σελ. 787.788) συνιστά αρχή άπ' αυτές που καθορίζουν τό ρυθμό της ζωής της χώρας μας.

'Επομένως άλλοδαπή απόφαση μέ την οποία αναγνωρίζεται υποχρέωση που άπορρέει από σύμβαση γιά υπερασφάλιση (καί πλοίου), αντίκειται στη δημοσία τάξη, όπως πιό πάνω καθορίστηκε ή έννοιά της, άφου σέ άποφατική περίπτωση θά μπορούσε ό ασφαλισμένος νά έξωθηθεί νά προκαλέσει τό άτύχημα γιά νά πραγματοποιήσει τό όφελος (βλ. Μαριδάκη Ι.Δ.Δ. τόμος Α. έκδ. 2η 1967 σελ. 341, Εφ.Αθ. 326/40 Θέμις 51.690), καί γιά τό λόγο αυτό δέ μπορεί νά κηρυχτεί έκτελεστή στην 'Ελλάδα.

Στήν προκειμένη περίπτωση, από τά νόμιμα προσκομιζόμενα έγγραφα κι άπ' όλη γενικά τή διαδικασία άποδεικνύονται τά έξής: (ή νομιμότητα της ένδικης αίτησεως κρίθηκε όρθως από την 33/86 απόφαση του Δικαστηρίου, ή οποία υπήγαγε τά άναφερόμενα στίς διατάξεις της πιό πάνω συμβάσεως της Ν. 'Υόρκης δεδομένου ότι καί ή 'Αγγλία προσχώρησε στη σύμβαση αυτή καί επομένως πληρώνεται ό όρος της άμοιβαιότητας). Μέ την από 6.9.1977 σύμβαση «διαχειρίσεως προκτορεύσεως» ή οποία προσκομίζεται σέ επίσημη μετάφραση, ή αίτούσα άνέθεσε στην καθ' ής τή διαχείρηση καί έκμετάλλευση του πλοίου της «Μ». Τό πλοίο αυτό ήταν υποθηκευμένο μέ δύο προτιμώμενες ναυτικές υποθήκες που έξασφάλιζαν άνεξόφλητες, κατά τον 'Απρίλιο 1978 όφειλές της πλοιοκτήτριας καί συγκεκριμένα ή πρώτη, όφειλή 7.385 δολάρια Η.Π.Α. προς την 'Ιαπωνική Τράπεζα DAI-ICHI-KANCUO BANC L.T.D. (υποθήκη που ασφάλιζε τό πιστωμένο τίμημα ναυπήγησης του πλοίου έκχωρήθηκε άπό τή ναυπηγό, ή δέ δεύτερη, όφειλή 1.783.734 δολάρια ΗΠΑ προς την 'Εθνική Τράπεζα της 'Ελλάδος, ή οποία έγγυήθηκε την πληρωμή της όφειλής στην ναυπηγό, που στη συνέχεια εξεχώρησε καί τη σχετική αξίωση στην πιό

πάνω 'Ιαπωνική Τράπεζα. Κατά τό άρθρο 22 της συμβάσεως αυτής «οίαδήποτε καί πάσαι διαφοραί άναφερόμεναι της παρούσης συμβάσεως θά παραπέμπονται εις διαιτησίαν εις Λονδίνον συμφώνως προς τον 'Αγγλικόν νόμον περί διαιτησίας του 1980 ως έτροποποιήθη». Συμφωνήθηκε επίσης (άρθρ. 3 ζ, ότι ή καθής άναλαμβάνει την υποχρέωση «νά συνάψει άσφαλείας σκάφους καί μηχανημάτων... συμφώνως προς τάς άντιστοίχους ασφαλιστικές ρήτρας της υποθήκης υπέρ της Τραπεζής ('Εθνικής ή οποία συμβλήθηκε επίσης καί υπέδειξε την καθής ως διαχειρίστρια). Βάσει των επί του πλοίου υποθηκών ή υποχρέωση της διαχειρίστριας γιά ασφάλιση του πλοίου άνερχόταν σέ ποσό όχι μικρότερο από τό 130% των ποσών που έξασφαλιζόνταν μ' αυτές. Στίς 10.4.1984 καί ένώ είχε ασφαλιστεί από την καθής (1.4.84) γιά συνολικό ποσό 10.000.000 δολάρια ΗΠΑ, τό πλοίο άπωλέσθηκε όλικά στο πέλαγος. Κατά τό χρόνο αυτό ή άγοραία αξία του άνερχόταν σέ 4.875.000 δολάρια ΗΠΑ, όση καί κατά την άνανέωση την 1.4.1978 της παλαιάς ασφάλισης του, γιά τό ίδιο ποσό των 10.000.000 δολ. ΗΠΑ. 'Εκτοτε προέκυψαν διαφορές μεταξύ των δίκων, τίς όποιες ή αίτούσα υπήγαγε μέ προσφυγή στην προβλεπόμενη από τή σύμβαση διαιτησία, στο Λονδίνο. Γιά την έκδίκαση της προσφυγής καί όριστική επίλυση των διαφορών διορίστηκε μέ συμφωνία των μερών, ως μόνος διαιτητής ο RONALD DAVIES) ό όποιος καί άποδέχτηκε τό διορισμό του (άρθρ. 6, 1 'Αγγλικού Νόμου περί Διαιτησίας).

Μεταξύ των άλλων υποβλήθηκαν στη διαιτησία αυτή: α) αξίωση 1.919.881 δολάρια ΗΠΑ από παραβίαση της συμβάσεως της διαχειρίσεως από τους διαχειριστές ως προς ασφάλεια του πλοίου β) αξίωση 14.667 δολ. ΗΠΑ, γιά άπόδοση της άποζημιώσεως (άμοιβής) των διαχειριστών μετά την άπώλεια του πλοίου. 'Ο διαιτητής μετά την διεξαγωγή σ' αυτόν της διαιτητικής διαδικασίας, κατά την οποία παρουσιάστηκαν άνεπιφύλακτα οι τότε καί τώρα δίδικοι, έξέδωσε στίς 9.2.1982 την άπόφασή του.

'Ως προς τό κονδύλιο ειδικώτερα των 14.664 δολ. ΗΠΑ, έξέδωσε όριστική άπόφαση μέ την οποία έπεδίκασε υπέρ της αίτούσης μόνο 9.411 δολ. ΗΠΑ από τό ποσό αυτό, μέ τόκο 15% τό χρόνο άπό 1.6.1978, ως προς την αξίωση μέν της αίτούσας γιά τό κονδύλιο των 1.911.811 δολ. ΗΠΑ έξέδωσε δύο έναλλακτικές άποφάσεις μέ τή μορφή της ειδικής περιπτώσεως (SPECIAL CASE, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου 21 παρ. 1 εδ. Β του 'Αγγλικού νόμου περί διαιτησίας του 1950). Τό ειδικό ζήτημα που προέκυψε καί τό όποιο ό διαιτητής παρέπεμψε στά 'Αγγλικά τακτικά δικαστήρια γιά νά κριθεί διατυπώθηκε ως έξής στη διαιτητική άπόφαση (ή ό-

ποία επίσης προσκομίζεται σέ επίσημη μετάφραση). 'Εάν βάσει των διατυπωθέντων γεγονότων καί κατ' άληθή έρμηνείαν της συμβάσεως διαχειρίσεως υπό ήμερομηνία 6.9.1977, ή G.S. Co. είχε οίανδήποτε υποχρέωση νά ασφαλίζει τό πλοίο «ΜΑΙΡΑ» διά ποσόν υπερβαίνον τό 130% των βάσει της δευτέρας υποθήκης άνεξοφλήτων ποσών «Μέ την πρώτη από τίς έναλλακτικές όριστικές άποφάσεις που θά ίσχυε στην περίπτωση καταφατικής άπαντήσεως άπό τά 'Αγγλικά τακτικά δικαστήρια, επί του ζητήματος που παραπέμφθηκε σ' αυτά, κρίθηκε από τό διαιτητή ότι ή άπαίτηση της αίτούσας είναι βάσιμη καί καταδικάστηκε ή καθής στη καταβολή του ποσού των 1.911.811 δολ. ΗΠΑ μέ τόκο 15% τό χρόνο από 1.10.1978. Μέ τή δεύτερη έναλλακτική άπόφαση (γιά την περίπτωση άρνητικής άπαντήσεως άπό τά 'Αγγλικά δικαστήρια) ό διαιτητής έκρινε την ίδια αξίωση ως άβάσιμη καί άπέρριψε τό σχετικό κονδύλιο της προσφυγής. 'Επί του ειδικού ζητήματος επιλήφθηκε τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Λονδίνου τό όποιο μέ την από 28.7.83 άπόφαση καί δύο διαταγών του δικαστή HOBHOUSE (ό όποιος κάνοντας χρήση της ατεπάγγελτης έξουσίας του τροποποίησε τό παραπεμφθέν θέμα ως έξής: «έν επί τή βάσει των διαπιστωθέντων περιστατικών καί της πραγματικής δομής της συμβάσεως υπό ήμερομηνίαν 6.9.1977, ή ναυτιλιακή εταιρεία G.S. υπέιχε οίανδήποτε υποχρέωση νά ασφαλίζει τό πλοίο διά ποσόν υπερβαίνον τά δολάρια ΗΠΑ 10.000.000) έκρινε ότι τό θέμα έπρεπε νά τύχει άρνητικής άπαντήσεως καί επικύρωσε έτσι τή δεύτερη έναλλακτική άπόφαση του διαιτητή RONALD DAVIES, άφετέρου δέ άκύρωσε τή διαιτητική άπόφαση ως προς την όριστική της διάταξη μέ την οποία είχε γίνει μερικά δεκτό τό άλλο κονδύλιο της προσφυγής της αίτούσας καί άνέπεμψε την ύπόθεση αυτή στον ίδιο διαιτητή γιά περαιτέρω έξέταση. Κατά της πρωτόδικης αυτής άποφάσεως καί των δύο διαταγών του δικαστή HOBHOUSE ή αίτούσα άσκησε την από 22.9.83 έφεση ένώ ή καθ' ής άσκησε την από 12.10.83 άντέφεση, στο 'Εφετείο του Λονδίνου, 'Εμπορικό τμήμα (GUEENS BENCH DIVISION). Τό 'Εφετείο του Λονδίνου μέ την από 5.12.1984 άπόφαση έκρινε, άντίθετα από τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο, άφενός μέν ότι τό ζήτημα που τέθηκε ένώπιόν του έπρεπε νά τύχει καταφατικής άπαντήσεως καί επικύρωσε την πρώτη από τίς έναλλακτικές άποφάσεις του διαιτητή, άφετέρου ότι τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο άκυρώνοντας τή διαιτητική άπόφαση, ως προς την όριστική της διάταξη έσφαλε. Μέ τίς σκέψεις αυτές τό 'Εφετείο του Λονδίνου άπέρριψε την άντέφεση, έκανε δεκτή την έφεση, έξαφάνισε την άπόφαση καί τίς διαταγές του δικαστή HOBHOUSE επι-

κύρωσε την πρώτη ένναλακτική απόφαση του διαιτητή και αποκατέστησε και την όριστική διάταξη της.

Στή συνέχεια και κατά της αποφάσεως αυτής του Έφετείου του Λονδίνου, η καθής άσκησε έφεση στις 23.1.1986, ενώπιον της Βουλής των Λόρδων. Η τελευταία απέρριψε την έφεση με την από 17.4.1986 απόφαση της, η οποία προσκομίζεται όπως και οι αποφάσεις του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου και του Έφετείου σε νόμιμη μετάφραση (καθώς και σε επικυρωμένο αντίγραφο του πρωτοτύπου της). Από την έκθεση των περιστατικών αυτών σαφώς προκύπτει ότι: 1) τα μέρη υπήγαγαν τις διαφορές τους από τη σύμβαση της διαχειρίσεως (διαφορές όπωςσδήποτε έμπορικης κατά το Έλληνικό δίκαιο, στις όποιες περιλαμβάνεται και η ένδικη) σε έγκυρη συμφωνία για διαιτησία επίσης κατά το Έλληνικό δίκαιο, που όπως αναφέρεται και στις άλλοδαπές αποφάσεις (διαιτητική, απόφαση του δικαστή HO-BHOUSE) διέπει την όλη σύμβαση. 2) Η καθής είχε όλη τη δυνατότητα να αναπτύξει τα μέσα άμυνας της και σε καμιά περίπτωση δεν στερήθηκε το δικαίωμα της υπερασπίσεως. 3) Η διαφορά που επιλύθηκε με τη διαιτητική απόφαση περιλαμβανόταν σαφώς και προβλεπόταν από το συνυποσχετικό διαιτησίας, η απόφαση δέ αυτή δεν περιέχει διατάξεις που υπερβαίνουν τα συμβατικά όρια. 4) Η σύσταση του διαιτητικού δικαστηρίου και η ενώπιόν του διαδικασία ήταν σύμφωνη με το Άγγλικό δίκαιο, το όποιο συμφωνήθηκε από τα μέρη να διέπει τη μεταξύ τους διαιτησία. 5) Κατά το Άγγλικό δίκαιο η διαιτητική αυτή απόφαση έχει προσλάβει δύναμη που δεσμεύει και υποχρεώνει τα μέρη.

Δηλαδή δέ συντρέχει καμιά από τις άρνητικές προϋποθέσεις του άρθρου 5 παρ. 1 της συμβάσεως της Ν. Ύρκης που εξετάζονται και αυτεπάγγελα από το δικαστήριο, και όχι μόνον κατ' έπικληση της καθής, όπως άβάσιμα υποστηρίζει η αίτούσα. Άκόμα τό αντικείμενο της διαφοράς είναι δεκτικό διαιτητικής ρυθμίσεως κατά τό ισχύον στην Ελλάδα δίκαιο, αφού η άκυρότητα

μιάς συμβάσεως δεν επιφέρει όπωςσδήποτε την άκυρότητα της συμφωνίας για διαιτησία (βλ. Π.Πρ.Αθ. 506/79 ΝοΒ 27.1355 με σχόλιο ως προς τη μη δυνατότητα έφαρμογής του άρθρ. 181 ΑΚ Βερβενιώτη). Έξάλλου τό περιστατικό που άλυσιτελώς επικαλείται η καθής, ότι δηλαδή η πρώτη υποθήκη επί του πλοίου είναι εικονική και συστάθηκε για να καταστρατηγηθούν οι Άαπωνικοί νόμοι για την προστασία του συναλλάγματος άκόμα και αν υποτεθεί άληθινό (γεγονός που δεν μπορεί να έρευνηθεί στά πλαίσια της παρούσας δίκης γιατί θά σήμαινε άνεπίτρεπτη άναδίκαση της ούσιας της υποθέσεως) δεν καθιστά τη διαφορά που οι διάδικοι υπήγαγαν στη διαιτησία άνεπίδεκτη τέτοιας ρυθμίσεως αφού δεν στερούνται την έξουσία διαθέσεως, για τό λόγο αυτό, του άντικειμένου της, άπλά παρέχεται η εύχέρεια να μη παράγει έννομα άποτελέσματα ή άκυρη σύμβασή τους, έφόσο διαπιστωθεί η άκυρότητά της, με την προβολή των μέσων άμυνας και επίθεσης του καθ' ού, κατά τη διαγνωστική διαδικασία της διαιτητικής δίκης.

Όμως η διαιτητική απόφαση, της οποίας επιδιώκεται με την ένδικη αίτηση ή άναγνώριση και έκτελεστότητα στην Ελλάδα (και η οποία δεν άποβάλλει τό χαρακτηρισμό της ως διαιτητικής) από τό γεγονός ότι ίδιαίτερο ζήτημά της παραπέμφθηκε από τό διαιτητή στά τακτικά άγγλικά δικαστήρια. Βάσει του άγγλικού νόμου περί διαιτησίας του 1950, στις ρυθμίσεις του όποιου υποβλήθηκαν τό μέρη με τη συμφωνία τους για ύπαγωγή των διαφορών τους σε διαιτησία, κατά τό μέρος της με τό όποιο υποχρεώνεται η καθής να καταβάλει στην αίτούσα ποσό 1.911.811 δολ. ΗΠΑ, ως άποζημίωση γιατί κατά παραβίαση των υποχρεώσεων που ανέλαβε με την υπό 6.9.77 σύμβασή τους, στηρίζει τό διατακτικό της άμεσα στην άναγνώριση συμβατικής υποχρεώσεως της καθής για ύπερασφάλιση του πλοίου Μ. Σύμφωνα έπομένως με τις σκέψεις που προπαρατέθηκαν ή άναγνώριση και η έκτέλεση της αποφάσεως κατά τό μέρος της αυτό σαφώς προσκρούει στη δημόσια τάξη της χώρας μας (άρθρ. 5 παρ. 2 συμβά-

σεως Ν. Ύρκης), γιατί συνέπεια που δεν προσαρμόζεται προς την ήθική, οικονομική, δικαιολογική και πολιτειακή τάξη της αφού με τη διαιτητική απόφαση (όπως συμπληρώθηκε από την απόφαση του Έφετείου του Λονδίνου) εύθέως άναγνώνριζεται ύποχρέωση για ύπερασφάλιση που άντίκειται σε θεμελιώδη ήθική αρχή που διέπει τό δίκαιο της Ελλάδας. Τό ζήτημά της ύπερασφάσεως δεν είναι παρεμπίπτον σε σχέση με τη κυρία διαιτητική ρύθμιση, όπως άβάσιμα ύποστηρίζει η αίτούσα.

Άντίθετα είναι τό κύριο διαγνωστικό άντικείμενό της και είναι άδιάφορο αν περιβλήθηκε τό σχήμα μιάς έλεύθερης, κατά τό άρθρο 361 ΑΚ, σύμβαςης των διαδίκων. Άλλωστε θά ήταν όξύμωρο και άπόλυτα άσυμβίβαστο με τό πνεύμα και την καθόλα έννοια της ήθικής και δικαιολογικής τάξης και των κανόνων της, να θεωρηθεί ότι η ύπερασφάλιση και η άπαγόρευση της, με νομικό μόρφωμα κανόνος δημόσιας τάξεως, άφορά μόνο τις σχέσεις άσφαλιστού και άσφαλισμένου και ότι έπομένως προσκρούουν στη δημόσια τάξη οι καταφαίνουσες την ύπερασφάλιση αποφάσεις, σε σχέση με διαφορές μόνο από ύπερασφάλιση και όχι για ύπερασφάλιση. Τέτοια όμως έρμηνεία, την όποια άποπειράται η αίτούσα στις προτάσεις της είναι αύθαίρετη, αφού δεν βρίσκει έρεισμα ούτε καν στη γραμματική διατύπωση των σχετικών διατάξεων, τυχόν δέ παροδοχή της θά οδηγούσε στην παράλογη κατασκευή να εμφανίζεται τό ίδιο ούσιαστικά περιστατικό στη μία περίπτωση σαν παράνομο, άνήθικο, στη δέ άλλη να επιδοκιμάζονται και να επιβραβεύονται όσες άνεπιθύμητες επιπτώσεις των σχετικών άπαγορευτικών διατάξεων προσπάθησε, για λόγους ήθικής τάξεως να άποτρέψει. Τό ζήτημα της ύπερασφάσεως διαγιγνώσκεται και από τό δικαστή HO-BHOUSE ως τό κύριο άντικείμενο της ενώπιόν του διαφοράς ό ίδιος δέ δικαστής έκθέτει στην απόφασή του ότι η καθής ήδη είχε ύπερκαλύψει τις όφειλές της πλοιοκτήτριας με την άσφάλιση που πραγματοποίησε και κατά τόντρόπο αυτό, η τελευταία κέρδισε από την ά-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24090 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

Direct Line: (54) 1112589

A.O.H.: 443059 · Mr. T. Contogeorgis
311832 · Capt. G. Legothetis
444600 · Mr. E. Andreen

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

πώλεια του πλοίου σε κάθε περίπτωση. Περαιτέρω, επικαλείται τη παράγραφο 49 του πορίσματος της επιτροπής Α.Τ. MILLER που συστήθηκε το 1936 για να ερευνήσει το σύστημα ασφάλισης σκαφών σε περίπτωση ολικής απώλειας, υπό το κράτος του νόμου νομικής ασφάλισης και παραθέτει αυτούσιο το σχετικό κείμενο, κατά το οποίο πρέπει να κατανοηθεί σαφώς υπό πάντων των ενδιαφερομένων, ότι, εάν, δυστυχώς, ή εμπορική αξία ενός υποθηκευμένου πλοίου πέσει κάτω του οφειλόμενου ποσού εξ υποθήκης επί αυτού, οι περιστάσεις, αυτά και μόνον, δεν παρέχουν δικαίωμα για υπερασφάλιση σκοπούσαν να αποκαταστήσει την οικονομική ζημίαν του ενυπόθηκου δανειστή εις περίπτωση ολικής απώλειας». Παραθέτει επίσης σκέψεις του λόρδου DENNING, κατά τις οποίες «εις τινάς περιπτώσεις θα έπρεπε να υποψιασθεί τις ότι το πλοίο θα ήδυνάτο να είχε σκοπίμως οδηγηθεί εις ναυάγιο». Σε αντιπαράθεση των επαρκών σε αιτιολογίας αναφορών του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, το έφετείο του Λονδίνου αντιπρότεινε απλώς έξιμο και συγκεκριμένα ότι «αποτελεί συνήθη πρακτική ή ασφάλιση 30% υπέρ τας υποθηκικές υποχρεώσεις έστω και όταν η αξία του σκάφους είναι πολύ κατωτέρα των υποθηκικών υποχρεώσεων». Μετά απ' όσα διεξοδικά αναφέρθηκαν, η επικαλούμενη διαιτητική απόφαση δέ μπορεί να κη-

ρυχτεί κατά το πιο πάνω μέρος της, εκτελεστή στην Ελλάδα, λόγω ευθείας αντιθέσεως της προς τη δημοσία τάξη, και γι' αυτό παρέλκει η εξέταση των υπόλοιπων λόγων που επικαλείται και η καθής, επιδιώκοντας την απόρριψη της αίτησεως. Αντίθετα όμως, συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις για να κηρυχτεί εκτελεστή στην Ελλάδα η ίδια διαιτητική απόφαση, κατά τη διάταξη της με την οποία επιδικάζεται υπέρ της αιτούσας και σε βάρος της καθής ποσό 9.411 δολλαρίων ΗΠΑ αφού κατά το μέρος της αυτό (επίλυση διαφοράς για καταβολή ή όχι απώλειας του πλοίου) ούτε στη δημοσία τάξη προσκρούει, ούτε οι λόγοι τούς οποίους επικαλείται η καθής άπτονται του θέματος αυτού ώστε να αποτελέσουν ιδιαίτερο αντικείμενο έρευνας, εκτός από τον ισχυρισμό για ύπαρξη δεδικασμένου, λόγω εκδόσεως αποφάσεως, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, η οποία απέρριψε αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως της τότε και τώρα αιτούσας για εξασφάλιση και αυτής της απαιτήσεως της.

Ανεξάρτητα από το ότι δεν συντρέχει περίπτωση εδώ εφαρμογής των διατάξεων του Κ.Πολ.Δικ., αφού όπως προαναφέρθηκε κατισχύουν αυτές της συμβάσεως της Ν. Υόρκης. Η ύπαρξη μιάς τέτοιας αποφάσεως δημιουργεί προσωρινό δεδικασμένο και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η εκτέλεση αλλοδαπής ά-

ποφάσεως που ρυθμίζει με αντίθετο τρόπο το κύριο ζήτημα προσκρούει για το λόγο αυτό στην Έλληνική δημοσία τάξη. Παρά τη μερική μόνο παροδοχή της αίτησεως τα δικαστικά έξοδα πρέπει να συμφηφιστούν στο σύνολό τους, λόγω εύλογων άμφιβολιών της αιτούσας για την έκβαση της δίκης δεδομένου ότι η διάταξη του άρθρου 179 Κ.Πολ.Δικ., ισχύει παράλληλα με αυτή του άρθρου 746, κατ' εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση, αφού διατάχθηκε από το δικαστήριο η κλήτευση της καθής, η οποία έγινε κατά το τρόπο αυτό διάδικος, της διατάξεως του άρθρου 741 Κ.Πολ.Δικ.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει κατ' αντιμωλία

Δέχεται την αίτηση εν μέρει.

Κηρύσσει εκτελεστή στην Ελλάδα την από 9.2.1982 διαιτητική απόφαση του διαιτητή μόνον κατά το μέρος της με το οποίο η καθής υποχρεώνεται να καταβάλει στην αιτούσα, ποσό 9.411 δολλαρίων ΗΠΑ με τόκο 15% το χρόνο από της 1ης Ιανουαρίου 1978 μέχρι την ημερομηνία εκδόσεως της ίδιας αποφάσεως.

Συμφηφίζει τα δικαστικά έξοδα.

Κρίθηκε, αποφασίστηκε και δημοσιεύτηκε στην Αθήνα σε έκτακτη δημοσία συνεδρίαση στο άκροατήριό του στις 28 Ιουλίου 1986.

World Marine Services in Egypt

- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND LINER COs REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKER SUPPLIES
- PANAMA BUREAU OF SHIPPING AGENTS
- TECHNICAL MARINE SERVICES - SURVEYS

World Marine Corp. Head Office - Operations	Piræus	:	Tlx 241600 1 2 WMAR GR	Tel (1) 4135024 25 45 47
World Marine Egypt, (Representation liaison offices)	Port Said	:	Tlx 63134 WMAR UN	Tel (66) 34186
	Alexandria	:	Tlx 55419 WORLD UN	Tel (3) 805985
	Suez	:	Tlx 66094 WOMAR UN	Tel (62) 26114

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Αριθ. 7814/1986

Πρόεδρος: Β. Κούσουλας
Εισηγητής: Ι. Δεληγιάννης
Δικηγόροι: Γ. Ποταμιάνος, Έλ. Λεβαν-
τής, Μ. Δεβεράκης

Δάνειο σέ ναυτιλιακή εταιρία — Έγγυηση της πληρωμής του δανείου από μέτοχο της εταιρίας — Μη εξόφληση του δανείου — Αίτηση πτώχευσης του έγγυητή — Μη νόμιμη.

Η έγγυηση είναι έμπορικη αν δίνεται με σκοπό τό κέρδος ή ο έγγυητής έχει οικονομικό συμφέρον γιά τήν υπόθεση πού χορηγεί τήν έγγυηση.

Ο έγγυητής αποκτά τήν έμπορικη ιδιότητα όταν χορηγεί έγγυήσεις με σκοπό κέρδους και κατά σύνηθες επάγγελμα, δηλαδή με σκοπό βιοπορισμού απ' αυτές.

Ο συμβαλλόμενος με άλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρία αναγνωρίζει τή νομιμότητα της λειτουργίας της.

Από τις διατάξεις των άρθρων 525 και 528 Εμπ. Ν. σαφώς προκύπτει, ότι γιά τήν κήρυξη κάποιου προσώπου σέ κατάσταση πτωχεύσεως απαιτείται άφενός τούτο νά έχει τήν ιδιότητα τού έμπόρου και άφετέρου νά έπαυσε τις πληρωμές των έμπορικων χρεών του (ΑΠ. 629/71 ΝοΒ 20, 187). Έξάλλου, ή έγγυηση θεωρείται άστική πράξη, αν όμως παρέχεται με σκοπό κερδοσκοπίας ή γιά άλλη χρηματική ωφέλεια ή έχει ο έγγυητής οικονομικό συμφέρον γιά τήν υπόθεση πού παρέχει τήν έγγυηση είναι πράξη έμπορικη γιά τόν έγγυητή κατά τό άρθρο 2. β.δ. 2/14.5.1935 «Περί άρμοδιότητας των έμποροδικείων» (διαμεσολάβηση γιά τήν παροχή πίστωσης και κερδοσκοπία) και τού δίνει τήν ιδιότητα τού έμπόρου όταν γίνεται κατά σύνηθες επάγγελμα με σκοπό τό βιοπορισμό (όλ. Α.Π. 1515/1980 29, 865, ΑΠ. 715/979

ΝοΒ 28, 45). Πειραιτέρω, στό άρθρο 1 παρ. 1 τού ν. 791/1978 «περί διατάξεων άφορσών τό έν Έλλάδι καθεστώς των κατά τό δίκαιον άλλοδαπής πολιτείας συσταθεισών ναυτιλιακών εταιρειών», όρίζονται τά εξής: «Ναυτιλιακά έταιρία, αίτινες συνεστήθησαν κατά τούς νόμους άλλοδαπής πολιτείας, έφ' όσον είναι ή ήσαν πλοιοκτήτριαι ή διαχειρίστριαι πλοίων υπό Έλληνικήν σημαίαν, ή είναι έγκατεστημέναι ή ήθελον έγκατασταθεί έν Έλλάδι δυνάμει των διατάξεων τού άρθρου 25 τού ν. 27/1975 ή των α.ν. 69/1967 και 378/1968, διέπονται ως πρός τήν σύστασιν και τήν ικανότητα δικαίου υπό τού δικαίου της χώρας της έν τώ καταστατικώ έδρας των, άδιαφόρως τού τόπου όθεν διευθύνονται ή διηθύνοντο έν όλως ή έν μέρει αί υποθέσεις των». Στην προκειμένη περίπτωση, από τις καταθέσεις των μαρτύρων άποδείξεως και άναποδείξεως πού περιλαμβάνονται στό ταυτόριθμα πρακτικά τού πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, και τά λοιπά προσαγόμενα και επικαλούμενα έγγραφα, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνονται ή υπ' αριθ. 1008/22.1.1986 ένορκη βεβαίωση ένώπιον της συμβολαιογράφου Αθηνών «Μ.Δ.», ως και αί υπ' αριθ. 2173/20.1.1986 και 2176/21.1.1986 ένορκες βεβαιώσεις ένώπιον της συμβολαιογράφου Πειραιά «Ζ.Σ.», άποδεικνύονται, κατά τήν κρίση τού Δικαστηρίου, τά εξής: Στη ναυτιλιακή εταιρία, με τήν έπωνυμία «Θ», πού έδρεύει στη Λιβερία, ανήκει τό φορτηγό πλοίο «Σ», τό όποιο νηολογήθηκε, υπό Έλληνική σημαία, κατ' έφαρμογήν τού άρθρου 13 ν.δ. 2687/53 με Υπ. άπόφαση. Έξάλλου, στίς ναυτιλιακές εταιρίες, με τις έπωνυμίες «Ρ» και «C», πού έδρεύουν επίσης στη Λιβερία ανήκουν αντίστοιχα τά υπό έλληνική σημαία φορτηγά πλοία «Ν» και «Ε.Μ.», τά όποια νηολογήθηκαν σέ έφαρμογή του ως άνω νόμου, με Υπ. Αποφάσεις. Τέλος, στη ναυτιλιακή εταιρία, με τήν έπωνυμία «D», πού έδρεύει στόν Παναμά, ανή-

κει τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο «Γ», τό όποιο νηολογήθηκε με τήν Υπ. Αποφάση. Πειραιτέρω, έγκρίθηκε ή έγκατάσταση στην Έλλάδα, με Υπουργική Αποφάση, σύμφωνα με τις διατάξεις των α.ν. 89/67 και 378/68, της ναυτιλιακής εταιρίας με τήν έπωνυμία «Α», πού έδρεύει στη Λιβερία και άσχολεϊται με τή διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση κλπ. πλοίων. Μάλιστα, ή ήδη έφεσίβλητη τράπεζα, έγγυήθηκε, με τήν από 26.1.1983 έπιστολή της, πρός τό Υπουργείο Έθνικής Οικονομίας, άνεπιφύλακτα, υπέρ της τελευταίας εταιρίας, μέχρι τού ποσού των 5.000 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά τήν πιστή τήρηση από τήν εταιρία και τού προσωπικού τού γραφείου της των διατάξεων των πιό πάνω νόμων και Υπουργικής Αποφάσεως.

Η τελευταία ναυτιλιακή εταιρία, της όποιας εκπρόσωπος τυγχάνει από τό 1983 ο «Σ.Π.», έγκατέστησε τό γραφείο της στόν Πειραιά, στην (βλ. τήν προσαγόμενη από 27.1.1983 βεβαίωση τού Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας) και άσχολήθηκε από τότε με τή διαχείριση των προαναφερομένων πλοίων, κατ' έντολήν των πλοιοκτητριών εταιριών, στίς όποιες μέτοχος τυγχάνει ο ήδη εκκαλών. Από τις προσαγόμενες άποδείξεις δέν άποδεικνύεται ότι ο τελευταίος υπήρξε έφοπλιστής και συγκεκριμένα ότι είχε τήν οικονομική εκμετάλλευση γιά τόν έαυτό του και τήν ναυτική διαχείριση των πιό πάνω πλοίων. Κανένας από τούς έξετασθέντες μάρτυρες της ήδη έφεσίβλητος Τράπεζας δέν καταθέτει συγκεκριμένα περιστατικά εκ των όποιων νά προκύπτει ότι ο εκκαλών υπήρξε έφοπλιστής, αλλά άορίστως όμιλούν ότι αυτός ήταν διαχειριστής πλοίων. Χαρακτηριστική γιά τήν άοριστία της είναι ή κατάθεση τού μάρτυρα της αίτούσης και ήδη έφεσίβλητης Τράπεζας, «Γ.Τ.» υπαλλήλου της, ο όποιος καταθέτει. «Τότε ο «Μ» ήτο έφοπλιστής,

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:

FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516088
TLX: 21 1339 FLOT GR.

είχε την διαχείρισιν πλοίων, όπως τα πλοία «Ν», «Σ», «Γ» και συνεχίζει, ο «Μ» είναι έφοπλιστής, διαχειριστής πλοίων. Τά ανωτέρω τρία (3) πλοία «Ν», «Σ» και «Γ» είναι ιδιοκτησίας Λιβεριανών Έταιριών. Τά ανωτέρω πλοία ήσαν των εταιριών. Έξ δ'ων γνωρίζω ο «Μ» είχε την διαχείρισιν και την εκπροσώπησιν της εταιρίας. Ούτος (ο καθ' ου) έναύλωσε πωλούσε και αγόραζε για λογαριασμόν του δηλαδή ούσιαστικώς αυτού του ιδίου. Ο «Μ» άσκει έφοπλιστικήν διαχείρισιν. Δέν ξέρω διά πιστοποιητικά Λιμεναρχείου. Η άοριστη αυτή κατάθεση δέν ενισχύεται ούτε από την έπίσης άοριστη ένορκη βεβαίωση (μέ αριθμό 1008/22.1.1986) του άλλου μάρτυρα της αιτούσας Τράπεζας και ύπαλλήλου της «Ι.Π.» ούτε και από άλλα προσαγόμενα και επικαλούμενα στοιχεία, άλλ' αντιθέτως αναιρείται τόσο από την κατάθεση του μάρτυρα του καθ' ου και ήδη έκκαλούντος «Γ.Π.» ο όποιος καταθέτει ότι «ο «Μ» ούδέποτε ήτο έφοπλιστής και πλοιοκτήτης», όσο και από τις ένορκες βεβαιώσεις των μαρτύρων του καθ' ου «Ι.Ζ.» και «Γ.Ζ.» (μέ αριθ. 2175 και 2176/1986). Έξάλλου, από τά προσαγόμενα πιστοποιητικά του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, μέ αριθμούς 198, 199 και 200/9.1.1986, προκύπτει ότι δέν έχει καταχωρηθεί δήλωση έφοπλισμού έπ' όνόματι του καθ' ου για τά προαναφερόμενα πλοία, κατά τό άρθρο 105. ΚΙΝΔ. Πρέπει νά σημειωθεί έδω, ότι ο Είρηνοδίκης 'Αθηνών, πού μετέβη στην όδό. . στην Γλυφάδα, για τή σφράγιση της περιουσίας του ήδη έκκαλούντος πτωχού, δέ διεπίστωσε ότι αυτός είχε πράγματι προσωπική έφοπλιστική δραστηριότητα στην 'Ελλάδα, ούτε διατηρούσε έφοπλιστικό γραφείο στη διεύθυνση αυτή, όπως ισχυρίστηκε ή αιτούσα Τράπεζα και δέχτηκε ή έκκαλούμενη απόφαση και δέν προχώρησε στη σφράγιση, όπως προκύπτει από την ύπ' αριθ. 80/1986 έκθεσή του. 'Αλλά και ο Είρηνοδίκης Πειραιά, πού μετέβη στην όδό 'Ακτής Μιαούλη για τή σφράγιση της περιουσίας του έκκαλούντος δέ διεπίστωσε ότι «διατηρούσε γραφείο έπ' όνόματι του στην πιό πάνω διεύθυνση» και δέν προχώρησε στη σφράγιση όπως βεβαιώνεται στην ύπ' αριθ. 28/1986 έκθε-

σή του. Περαιτέρω, από τά πιό πάνω στοιχεία, αποδεικνύεται, ότι ύστερα από σύμβαση, πού καταρτίστηκε μεταξύ της αιτούσας Τράπεζας και της Παναμαϊκής εταιρίας μέ την έπωνυμία «S», στις 12.5.1985, ή Τράπεζα χορήγησε στην άλλοδαπή εταιρία δάνειο ύψους 7.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, έξοφλητέο υπό τούς άναφερόμενους στη σχετική σύμβαση όρους.

Γιά την έπιστροφή του δανείου αυτού, τό όποιο, σημειωτέον, έλαβαν, οι πιό πάνω ναυτιλιακές εταιρίες, για τά πλοία «Σ», «Γ» και «Ν», έγγυήθηκε ως αυτοφειλέτης ήδη έκκαλών - πτωχός, μέ σύμβαση που καταρτίστηκε αύθμερόν μεταξύ αυτού και της Τράπεζας. 'Υπέρ της έπιστροφής του δανείου τούτου, έγγυήθηκαν έπίσης ξεχωριστά, ή καθεμιά από τις πιό πάνω πλοιοκτήτριες άλλοδαπές εταιρίες και για όλόκληρο τό ποσόν αυτού, μέ συμβάσεις που καταρτίστηκαν, στις 12.5.1983, μεταξύ αυτών και της δανείστριας Τράπεζας, πρός την όποιαν παρεχώρησαν, καθεμιά έπί του πλοίου της, πρώτη προτιμώμενη ύποθήκη για τό ποσόν των 8.400.000 δολλαρίων ΗΠΑ (βλ. προσαγόμενα τά ύπ' αριθ. 111173, 111174/12.5.1983 και 11224/20.5.1983 συμβόλαια του συμβολαιογράφου Πειραιά «Μ.Λ.»). Από τό ποσό του έν λόγω δανείου όφείλεται είσέτι τό ποσό των 5.585.950 δολλαρίων ΗΠΑ. Σημειωτέον, ότι τά παραπάνω φορητά πλοία «Σ» και «Γ» έκπλειστηριάστηκαν σέ δημόσιο πλειστηριασμό και περιήλθαν τό πρώτο στην εταιρία «G.E.» πού έδρεύει στην 'Ινδία και τό δεύτερο στην ήδη έφεσίβλητη Τράπεζα. Η πιό πάνω δανειολήπτρια εταιρία, μέ την έπωνυμία «S», ή όποία, κατά τό καταστατικό της, έχει συσταθεί σύμφωνα μέ τούς νόμους της Δημοκρατίας του Παναμά, από τούς 1971, και έχει εκεί την έδρα της, και στην όποία συμμετέχει μέ 20 μετοχές και ο ήδη έκκαλών «Μ» κατά την προσαγομένη από 17.2.1984 βεβαίωσή της έν λόγω εταιρίας, δέν αποδεικνύεται ότι άσχολεϊται «μόνο μέ τή λήψη ναυτοδανείων χρηματοδότηση των προσωπικών έμπορικών δραστηριοτήτων του ήδη έκκαλούντος», όπως ισχυρίζεται ή αιτούσα Τράπεζα, αλλά λειτουργεί ως ναυτιλιακή εταιρία. Μ' αυτή,

άλλωστε, την ιδιότητα της άλλοδαπής εταιρίας συμβλήθηκε και ή αιτούσα Τράπεζα, άναγνωρίζοντας έτσι τή νομιμότητα της λειτουργίας της.

Έξάλλου, δέν αποδεικνύεται ότι ή εταιρία αυτή είχε κάποιο οικονομικό όφελος από τή λήψη του δανείου αυτού, άφού, όπως είπώθηκε, τό δάνειο αυτό χρησιμοποιήθηκε από τις προαναφερόμενες άλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες για τά πλοία τους, ούτε, έπίσης, αποδεικνύεται, ότι ο ήδη έκκαλών πτωχός «άναλαμβάνει κατά συνήθεια τόν κίνδυνο της παροχής της προσωπικής του έγγυήσεως για τά χρέη των εταιριών», όπως ισχυρίζεται ή αιτούσα Τράπεζα, και μάλιστα «μέ σκοπό κερδοσκοπίας», άφού, προκύπτει, από τις πιό πάνω αποδείξεις, ότι αυτός είναι μέτοχος των προαναφερομένων ναυτιλιακών εταιριών και άποζει από τις μετοχές αυτές. Πρέπει νά σημειωθεί έδω, ότι ή μνημονευόμενη στό ύπ' αριθ. 1775/1985 πληρεξούσιο της Συμ/φου Πειραιά «Σ» και την ύπ' αριθ. 46/1985 έκθεση του Πρωτοδικείου 'Αθηνών, για τό διορισμό άντικλήτου, ως ιδιότητα του ήδη έκκαλούντος «του έφοπλιστού» δέν άρκει μόνη νά του προσδώσει την έμπορική ιδιότητα πού άπαιτείται, σύμφωνα μέ τά παραπάνω, για την κήρυξη αυτού σέ κατάσταση πτωχεύσεως άφού δέν αποδείχτηκε ότι αυτός είχε την οικονομική έκμετάλλευση και τή ναυτική διαχείριση των πιό πάνω πλοίων, ένω, έξάλλου, δέν αποδείχτηκε ή κατά σύνηθες έπάγγελμα παροχή έγγυήσεων μέ σκοπό τό βιοπορισμό. Στο ίδιο συμπέρασμα της μη συνδρομής δηλαδή, της έμπορικής ιδιότητας, καταλήγει και ο διορισμένος όριστικός σύνδικος της πτωχεύσεως. Κατ' άκολουθίαν των παραπάνω έπρεπε νά άπορριφθεί ως κατ' ούσίαν άβάσιμη ή κρινόμενη αίτηση περί κήρυξεως του καθ' ου σέ κατάσταση πτωχεύσεως. Έσφαλε, έπομένως, ή έκκαλούμενη απόφαση έφόσον έκρινε άντιθέτως κατά τούς βασίμους περί τούτου λόγους έφέσεως και πρέπει νά έξαφανισθεί, άφού δέ κρατηθεί ή ύπόθεση από τό Δικαστήριο, τούτο για ούσιαστική έκδίκηση άρθρ. 535 παρ. (Κ.Πολ.Δ.), νά άπορριφθεί ή κρινόμενη αίτηση.

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1088 BUENOS AIRES)

ARGENTINA



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ»

«ΝΑΞΟΣ

«ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»

«ΣΑΜΑΙΝΑ»

«ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ»

«ΙΚΑΡΟΣ»

«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ»

«ΠΑΡΟΣ»



ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 31)

ΤΗΛ. 4131.056 - 4131.027 - 4110.948 - 4119.285

TLX : 21 1567 NAXO GR.



ΒΟΡ. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Ναυπήγηση πλωτής εξέδρας

Η ναυπήγηση της πρώτης πλωτής εξέδρας του πρωτοποριακού νέου τύπου SWOPS (Σύστημα Παραγωγής Πετρελαίου Μονού Φρέατος) άρχισε στις 28 Αυγούστου στα ναυπηγεία Χάρλαντ & Γούλφ της Βορ. Ιρλανδίας. Το κόστος ναυπηγείας του νέου σκάφους υπολογίζεται περί τα 70 εκατ. λίρες, είναι δε το προϊόν έκτεταμένης έρευνας και συνεργασίας μεταξύ των Μπρίτις Σιμπλίντερς και της Χάρλαντ & Γούλφ.

Η ναυπήγηση του θα επιφέρει στην παραπαιούσα βρετανική ναυπηγική βιομηχανία παράλληλες παραγγελίες εξοπλισμού της τάξεως των 40 εκατ. λιρών.

ΔΑΝΙΑ

Νέες ναυπηγήσεις

Πέντε νέα πλοία παράγγειλε ο Δανός πλοιοκτήτης A. Μόλλερ στα ναυπηγεία της Odense Steel. Η παραγγελία περιλαμβάνει τρία κοντεϊνερπλοία μεταφορικής ικανότητας 3.000 TEU και δύο τάνκερς μεταφοράς χημικών προϊόντων των 50.000 τον. d.w. και είναι η πρώτη από Δανό πλοιοκτήτη τα τελευταία δύο χρόνια. Το συνολικό κόστος της σημαντικής παραγγελίας δεν έγινε γνωστό, αλλά υπολογίζεται να πλησιάζει τα 150 εκατομ. δολ.

Αρχικά θα ναυπηγηθούν τα δεξαμενόπλοια με ήμερομηνία παραδόσεως το τέλος του 1987 και θα ακολουθήσουν τα κοντεϊνερπλοία ένα χρόνο αργότερα. Παρά την πα-

ραγγελία του κ. Μόλλερ, το ναυπηγείο της Odense θα προχωρήσει στην απόφαση για μείωση του υπαλληλικού προσωπικού του κατά 30% από 2.100 σε 1.800 άτομα.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Πλοία και εταιρίες

Στο τέλος του Ιουνίου του τρέχοντος έτους ο Έλβετικός στόλος περιελάμβανε 30 μόνον πλοία συνολικού τοννάζ 527.000 τον. d.w. Σε σχέση με την 31 Δεκεμβρίου του 1985, υπέστη μείωση κατά τέσσερις μονάδες και κατά 52.700 τον. d.w. Τα τέσσερα διαγραφέντα πλοία ήταν τα δίδυμα «Calanda» και «Maloja» των 10.200 τον. d.w. της Alpina Rederei, το μπάλκ κάρριερ «Silvretta» των 30.700 τον. d.w. της Suisse Atlantique και το φορτηγό «Lauren» των 1.600 τον. d.w. της Keller Shipping.

Η Έλβετία έχει σήμερα επτά έφοπλιστικές επιχειρήσεις. Πρώτη μεταξύ αυτών έρχεται η Suisse Atlantique που κατέχει σήμερα 10 μπάλκ κάρριερς και ένα συμβατικό φορτηγό. Δεύτερη έρχεται η εταιρία Vinamar με επτά δεξαμενόπλοια συνολικού τοννάζ 49.000 τον. d.w. που απασχολούνται σε ειδικές μεταφορές (οίνων, οινόπνευμάτων, χημικών κλπ.). Η εταιρία Suisse Outremer κατέχει πλέον μόνο δύο πλοία ψυγεία συνολικού τοννάζ 11.000 τον. d.w. Έξάλλου η εταιρία Keller Shipping, που είναι η μόνη έλβετική επιχείρηση που μετέχει σε τακτικές γραμμές, διαθέτει τρία φορτηγά γραμμής συνολικού τοννάζ 14.000 τον. d.w. Τέλος υπάρχει η εταιρία Massoel με τρία μπάλκ κάρριερς 13.000 τον. d.w. και η εταιρία Con-

tal Shipping με ένα μόνο φορτηγό πλοίο των 3.000 τον. d.w.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η δύναμη του στόλου

Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών, ο έμπορικός στόλος που ανήκει στα ιδιωτικά συμφέροντα περιελάμβανε στις αρχές του Ιουλίου 587 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 24.399.000 τον. d.w. Έξ αυτών 471 σκάφη είναι ποντοπόρα και 116 πλοία των Μεγάλων Λιμένων.

Μέσα στον τελευταίο χρόνο διεγράφησαν 23 μονάδες ποντοπόρων σκαφών, αλλά η συνολική μεταφορική ικανότης του στόλου αύξηθηκε κατά 71.662 τον. d.w. χάρη στην έγγραφη μονάδων μεγάλης χωρητικότητας.

Τα Αμερικανικά ναυπηγεία έχουν προς το παρόν υπό ναυπήγηση οκτώ πλοία συνολικού τοννάζ 498.000 τον. d.w. Έξ αυτών τα δύο είναι δεξαμενόπλοια, τα τρία πλοία - κοντεϊνερς και τα τρία βοηθητικά (βυθοκόροι (πυροσβεστικά), ενώ συνεχίζονται οι εργασίες μετασκευής ενός πολυδύναμου πλοίου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά ναυτεργατικά συνδικάτα

Σύμφωνα με δηλώσεις του πανίσχυρου Ιαπωνικού ναυτεργατικού συνδικάτου All Japan Seamen's Union, ο αριθμός των εκτός εθνικής σημαίας πλοίων τα οποία επάνδρωσε με τη δική του φροντίδα ανήλθαν σε 277, ήταν δηλαδή διπλάσιος των περσινών. Πρόκειται περί πλοίων που πλέουν υπό σημαίες ελεύθερου νηολογίου ή περί των λεγομένων «Maru ships» που είναι πλοία Ιαπωνικών συμφερόντων που χρησιμοποιούν εν μέρει Ιαπωνικά πληρώματα. Τα πρώτα ανέρχονται σε 207 και τα δεύτερα σε 70.

Συνολικά ο αριθμός των Ιαπωνικών πληρωμάτων επί των ανωτέρω πλοίων ανέρχεται σε 1.867 άνδρες, των δέ ξένων πληρωμάτων σε 3.940 εκ των οποίων οι 3.531 είναι Νοτιοκορεάτες.

Έξάλλου το Ιαπωνικό Σωματείο αντιμετώπιζει την καθιέρωση μισθολογικής κλίμα-

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



κας για τα πλοία έλευθέρου νηολογίου και επανδρώνονται έτσι με πληρώματα περισσότερων των δύο εθνικοτήτων. 'Επιδιώκει επίσης να πάρει από την ΔΟΜ το δικαίωμα χορηγίσεως της «μπλέ κάρτας» (πιστοποιητικού συμφωνίας με την ΔΟΜ για τη σύνθεση του πληρώματος) πράγμα που θα αύξησει σημαντικά την έκ μέρους του Σωματείου στρατολόγηση ξένων ναυτικών και ιδίως Φιλιππινέζων και Νοτιοκορεατών.

Η πορεία των ναυπηγήσεων

Μείωση παρουσιάζει τόσο το ναυπηγικό καρνέ, όσο και ο αριθμός των πλοίων που παραδόθηκαν από τα ναυπηγεία σε παγκόσμια κλίμακα στο τέλος του α' εξαμήνου του 1986.

Τό σύνολο του υπό ναυπήγηση τοννάζ συμπεριελάμβανε στο τέλος του περασμένου 'Ιουνίου 23.627.868 τον. γκρός, 645.486 τον. γκρός λιγότερους έναντι του Μαρτίου, ενώ η μείωση έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 1985 έφθασε τούς 4.511.814 τον. γκρός.

Όπως είναι φυσικό, τη σημαντικότερη συρρίκνωση στο ναυπηγικό της καρνέ υπέστη η 'Ιαπωνία, η οποία κατά το δεύτερο τρίμηνο του έτους εξασφάλισε τη κατασκευή μόνον επτά πλοίων για εξαγωγή, συνολικού τοννάζ 387.140 τον. γκρός.

Χαρακτηριστικά είναι τα συγκεντρωτικά στοιχεία της Ένώσεως των 'Ιαπώνων Έξαγωγέων Πλοίων (JSEA) από τα οποία προκύπτει ότι το σύνολο των εξαγωγικών συμβολαίων σε 'ιαπωνικά ναυπηγεία κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους μειώθηκε σε 29 πλοία, 728.118 τον. γκρός, έναντι 47 πλοίων 1.096.620 τον. γκρός το πρώτο εξάμηνο του 1985 και 92 πλοίων, 1.975.991 τον. γκρός το ίδιο χρονικό διάστημα το 1984.

Προβλήματα στη Showa Line

Μετά τις 'ιαπωνικές ναυτιλιακές εταιρίες Japan Line και U.S. Line και η Showa ακολουθεί τη λύση της προσφυγής στην τραπεζική βοήθεια για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που δημιουργεί η συνεχιζόμενη κρίση.

Χρέη από προηγούμενα δάνεια ύψους 1.289 εκατομ. δολλαρίων προς τρεις μεγάλες Τράπεζες πρόκειται να αναδιαρθρωθούν. Συγχρόνως το άπασχολούμενο προσωπικό της εταιρίας θα μειωθεί από 1.500 σε 900 άτομα, ενώ σχεδιάζονται ακόμη πωλήσεις πλοίων και άλλων περιουσιακών στοιχείων.

Παρά τις κινήσεις αυτές όμως, για το παρόν οικονομικό έτος το έλλειμμα στον προϋπολογισμό της Showa Line θα κυμανθεί στο ύψος των 5 δισεκ. γιέν.

ΚΙΝΑ

Αγορά μεγάλου μπάλκερ

Εκπλήσσοντας τούς παρατηρητές της ναυτιλιακής αγοράς, η Κίνα αγόρασε σε πρόσφατο πλειστηριασμό το μεγάλο μπάλκερ κάρριερ «World Star» 122.750 τον. d.w. Το πλοίο, ειδικά ένισχυμένης κατασκευής για ταξίδια μέσω του 'Ακρωτηρίου της Ν. 'Αφρικής, είναι παροπλισμένο στο Σαουθάμπτον και σύντομα θα δεχθεί το κινεζικό πλήρωμα που θα το επανδρώσει. Πιστεύεται ότι το πλοίο, η αγορά του οποίου κόστισε στους Κινέζους περίπου 6 εκατ. δολάρια, θα δρομολογηθεί στις μεταφορές ορυκτών από την Αυστραλία στην Κίνα. Για τον ίδιο σκοπό είχε αγορασθεί πέρσι το 148.200 τόννων «Hermod», ναυπηγίσεως 1973, έναντι ποσού 7,75 εκατ. δολλαρίων.

Η βελτίωση των ναύλων στα μεγάλα μπάλκερς αναζωπύρωσε το ενδιαφέρον διαφόρων αγοραστών που προσφεραν 4,75 εκατ. δολάρια για ένα μπάλκερ 130.000 τον. d.w. ναυπηγίσεως 1974, του οποίου η αξία στις αρχές του έτους κυμαινόταν στα 3,5 εκατ. δολάρια.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ο λιμήν του Λονδίνου

Με ακαθάριστες εισπράξεις 15,1 εκατ. λιρών έκλεισε το 1985 για τον λιμένα του Λον-

δίνου. Δηλαδή με αύξηση κατά 2,1 εκατ. έναντι του 1984. Η συνολική κίνηση ανήλθε σε 46,5 εκατ. τόννων και παρουσίασε αύξηση στις εισαγωγές γαιανθράκων, δασικών προϊόντων, χύμα φορτίων και κοντέινερς. Ειδικά στα κοντέινερς οι ντόκκι του Τίλμπουρι διακίνησαν 358.000 EVP και παρουσίασαν αύξηση εντός των δύο τελευταίων ετών κατά 40%.

Προβλήματα δημιουργούνται με το λιμενεργατικό προσωπικό, όπου υπολογίζεται ότι υπάρχουν πλέον των 500 πλεοναζόντων, πράγμα που είναι διπλά επιζήμιο, δεδομένου ότι κάθε κέρδος παραγωγικότητας όφειλόμνο στον έκσυγχρονισμό του εξοπλισμού και την εφαρμογή συγχρόνων μεθόδων, συνεπάγεται και αύξηση του αριθμού των πλεοναζόντων λιμενεργατών, οι οποίοι μολονότι δεν απασχολούνται έχουν εξασφαλισμένη τη θέση τους και την μισθοδοσία τους.

Σημειώνεται τέλος ότι απεφασίσθη η κατανόμη της εμπορικής διοικήσεως του λιμένος σε τρεις οργανικές διευθύνσεις: μία για τη διαχείριση των βασικών λειτουργιών του λιμένος, μία για την εμπορική έκμετάλλευση των εγκαταστάσεων του Τίλμπουρι και μία για τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η πετρελαϊκή παραγωγή

Η Aker Stord κέρδισε τελικά την ανάθεση της κατασκευής του καταστρώματος της νέας πλωτής εξέδρας παραγωγής πετρελαίου «Gulfak C», στη Βόρειο Θάλασσα. Η παραγωγή αξίας 136 εκατ. δολλαρίων είναι η μεγαλύτερη μέχρι σήμερα την πετρελαϊκή βιομηχανία της Βορείου Θαλάσσης και αναμένεται ότι θα τονώσει τα οικονομικά της νορβηγικής εταιρίας η οποία βρισκόταν στα πρόθυρα της χρεωκοπίας. Η νέα πλωτή εξέδρα παραγωγής θα έχει βάρος 65.000 τόννων και θα τεθεί σε πλήρη λειτουργία παραγωγής από τα μέσα του 1990 με δυνα-

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ» εκθετούμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο, και Μουθι κάμερες, Τηλεοράσεων, Στερεοφωνικών συγκροτημάτων, Κομπακτ Ντίσκ και αυτοκινήτων, Οικοσκευές, Ψυγεία, Κουζίνες, πλυντήρια, Φούρνοι μικροκυμάτων, σκουπιδοφάγους καθώς και μεγάλη συλλογή μικροσυσκευών και δεκάδων άλλων προϊόντων. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ αυθεντικά και πρώτης διαλογής, τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8, Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

τότητα παραγωγής 400.000 βαρελιών άργου την ημέρα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το υπουργείο Ένεργειας της χώρας εξετάζει την πιθανότητα αποθήκευσης πετρελαίου σε μεγάλα δεξαμενόπλοια καθώς και την μείωση της παραγωγής από τις εξέδρες της Βορείου Θαλάσσης κατά 10% μέχρι το τέλος του έτους, σε μία προσπάθεια να διατηρηθούν οι τιμές του άργου. Υπολογίζεται ότι η αποθήκευση θα αρχίσει πρώτα σε δεξαμενές της ξηράς κατά τους δύο τελευταίους μήνες του έτους, όπου θα αποθηκεύονται περίπου 90.000 βαρέλια την ημέρα. Μετά την πλήρωση των δεξαμενών αυτών οι νορβηγικές άρχες θα πρέπει να ναυλώσουν μερικά από τα υπερδεξαμενόπλοια που βρίσκονται τώρα παροπλισμένα σε νορβηγικά φιόρντ.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

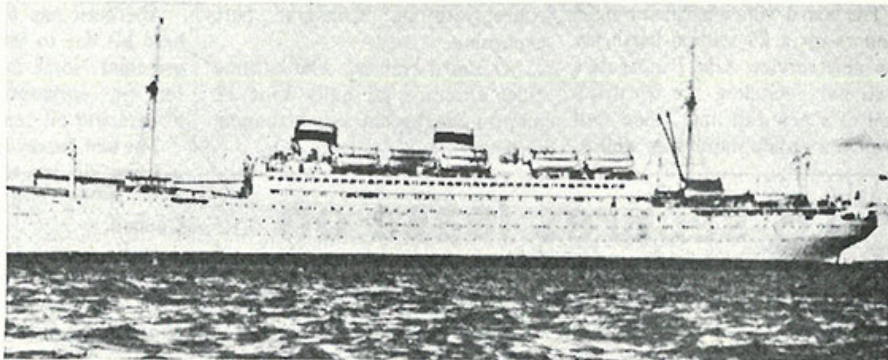
Μείωση των νηολογήσεων

Ο αριθμός των πλοίων που νηολογήθηκαν στη Σιγκαπούρη μειώθηκε κατά 3,5% και το τοννάζ κατά 9,6%, στη διάρκεια του 1985.

Σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση της Ναυτιλιακής Υπηρεσίας της χώρας, ο έμπορικός στόλος της περιλαμβάνει σήμερα 1.406 μονάδες συνολικού τοννάζ 6,6 εκατ. τον. γκρό. Οι αριθμοί αυτοί είναι οι μικρότεροι από δεκαετίας, και δείχνουν ότι η έν λόγω σημαία χάνει μία θέση στον παγκόσμιο πίνακα των ναυτικών δυνάμεων υποβιβάζομενη στη 17η θέση.

Κατά το διάστημα του 1985 εγγράφηκαν στα νηολόγια της χώρας 127 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 1.07 εκατ. τον. γκρό, ενώ διεγράφησαν 275 μονάδες 1,3 εκατ. τον. γκρό. Κατά το ίδιο διάστημα ο μέν αριθμός των επιθεωρήσεων πλοίων μειώθηκε κατά 7%, ο δέ αριθμός των υποψηφίων στις εξετάσεις για την είσοδο στο ναυτικό επάγγελμα μειώθηκε κατά 29%.

Κατά το 1985 τέλος, η Σιγκαπούρη απέδεχθη τη διεθνή σύμβαση περί καταμετρήσεως της χωρητικότητας των πλοίων και κα-



Δεύτερη ναυτική τραγωδία έπληξε το δεκαπενθήμερο αυτό, τον σοβιετικό στόλο των κρουαζιεροπλοίων με την βύθιση του παλαιού επιβατηγού «Ναύαρχος Νακίμωβ», μετά από σύγκρουση με το σοβιετικό φορτηγό «PYOTR VASEV» έξω από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ, στον Εύξεινο Πόντο. Το πλοίο παρά την ηλικία του, (είχε ναυπηγηθεί στην Γερμανία το 1921, βυθίστηκε κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ανέλκυστηκε και υπέστη έκτεταμένες μετασκευές από τους Σοβιετικούς), εξακολουθούσε να προσφέρει τις υπηρεσίες του στις γραμμές της Μαύρης Θάλασσας, προσελκύνοντας αρκετούς επιβάτες χάρη στο κλασσικό προπολεμικό σχέδιό του. Την νύκτα της Κυριακής 7 Σεπτεμβρίου, άνοικτά του Νοβοροσίσκ, το πλοίο βρέθηκε σε πορεία συγκρούσεως με το «PYOTR VASEV» και παρά τις επανειλημμένες προειδοποιήσεις προς το φορτηγό να αλλάξει την πορεία του, αυτό τελικά έμβόλησε το παλαιό υπερωκεάνειο που βυθίστηκε εντός 15 λεπτών παρασύροντας στον ύγρο τάφο του 398 επιβάτες, από τους οποίους 116 έπνιγχαν και 282 θεωρούνται αγνοούμενοι.

Σύμφωνα με τα πορίσματα της επιτροπής έρευνας του ατυχήματος και οι δύο πλοίαρχοι είναι υπεύθυνοι για παραβίαση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Τόν περασμένο Φεβρουάριο το υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Μιχαήλ Λερμόντωβ» προσέκρουσε σε ύφάλους στην Αυστραλία και βυθίστηκε χωρίς όμως ανθρώπινες απώλειες. Παρά το γεγονός ότι η Αυστραλιανή επιτροπή έρευνας καθόρισε υπεύθυνο του ατυχήματος τον αυστραλό πλοηγό, πρόσφατα δικαστήριο του Λένινγκραντ τιμώρησε με τριετή κάθειρξη σε καταναγκαστικά έργα με αναστολή τόν αξιωματικό φυλακής καλι με μικρότερες ποινές τόν υποπλοίαρχο, ενώ μετέφερε τόν πλοίαρχο σε εργασία ξηράς.

τήρτισε τους κανόνες καταμετρήσεως εν δυνάμει επικυρώσεως της συμβάσεως.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Δυσχέρειες στον Όμιλο Wah Kong

Δυσκολίες αντιμετωπίζει ο ναυτιλιακός όμιλος των Wah Kong στην αναδιάρθρωση τών δανείων του με τούς πιστωτές του, εξαιτίας της κατασχεσεως ενός πλοίου του από την Τράπεζα Τσέης Μανχάτταν, η οποία δέν

φαίνεται να ασπάζεται, προς τό παρόν τουλάχιστον, τις προβλέψεις του συγκροτήματος για τή δυνατότητα αποπληρωμής τών όφειλών του που εγγίζουν τά 850 εκατ. δολάρια.

Έκπρόσωπος της Τσέης Μανχάτταν δήλωσε πρό ημερών ότι η Τράπεζα θα συνδράμει στις διαπραγματεύσεις ελπίζοντας να εξευρεθεί λύση, αλλά πρέπει να σημειωθεί ότι προχώρησε στη κατάσχεση του μπάλκερ «Sabodine Venture», 61.750 τον. d.w. του 1984, χωρίς να ενημερώσει σχετικά τήν Wah Kong.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η κοινή σύνοδος Ε.Ε.Ε — Κομμίτη

Από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών έξεδόθη στις 4 Σεπτεμβρίου η κατωτέρω ανακοίνωση για την κοινή συνεδρίαση των Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη.

«Σύμφωνα με την καθιερωμένη από πολλών ετών τακτική, έγινε την Τετάρτη 3 Σεπτεμβρίου 1986 εις τα γραφεία της ΕΕΕ στον Πειραιά η δεύτερη συνάντησις του 1986 των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (Κομμίτη).

Στήν σύσκεψη αυτή συνεζητήθηκαν σε άμεση κατανοήσεως τά θέματα που άπασχολούν σήμερα την ελληνική ναυτιλία και έπιβεβαιώθηκε διά μίαν ακόμα φορά πλήρης ταυτότης άντιλήψεων.

Τήν σύσκεψιν άπασχόλησε η συνεχιζόμενη όξεία ναυτιλιακή κρίσις και οι δυσκολίες που άντιμετωπίζει τό υπό ελληνική σημαία πλοίων.

Η συγκρότησις της διαδρομής των πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο έξυπηρετεί κατά πρώτον λόγον την έθνικήν οικονομίαν με την αύξησιν του είσαγομένου συναλλάγματος και την συνεχή προσφορά εργασίας στους Έλληνες ναυτικούς.

Έπί πλέον συνεζητήθησαν φλέγοντα θέματα της ναυτιλιας όπως ό έκουγχρονισμός και η άναβάθμισις της ναυτικής εκπαιδεύσεως ώστε νά είναι πάντοτε δυνατή η επάνδρωσις δι' έλλήνων άξιωματικών γεφύρας και μηχανής. Έπίσης τό παρόν και τό μέλλον του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου, αι σχέσεις με την ναυτεργασίαν, τά θέματα διέθνους συνεργασίας και άλλα».

Υπό την κυανόλευκο

Κατά τό διαρρευσαν 150ήμερο δέν ύπήρχε έγγραφη πλοίων στα έλληνικά νηολόγια. Με την εύκαιρία διευκρινίζουμε ότι τό δνομα του έγγραφέντος κατά τό πρηγούμενο δεκαπενθήμερο (15-31 Αύγουστου) πλοίου είναι «Σή Γιούνιον» και όχι «Σή Γιούνιτις», όπως έγγραφη έσφαλμένως έκ παραδρομής.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Ιούνιο ύπογράφηκε στό ΝΑΤ μόνο μία

σύμβαση για την άσφάλισις πληρώματος ελληνικού πλοίου με ξένη σημαία.

Πρόκειται για τό παναμαϊκό φορτηγό «Φλάγκ Τόμ» 20.513 τον. γκρός.

Η σύμβαση ισχύει από 9.12.85, εκπρόσωπος δέ είναι ό κ. Έλευθεριος Τριανταφυλλάκης.

Τά διαγραφέντα

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

— «Άγία Μαρκέλα», παναμαϊκό, 9.618 τον. γκρός, από 1.7.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Φρέντσιπ», κυπριακό, 9.627 τον. γκρός, από 29.5.86, λόγω πωλήσεως.

— «Νίκος II», μέ σημαία Μάλτας, 5.970 τον. γκρός, από 28.7.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Έβίτα II», κυπριακό, 981 τον. γκρός, από 30.6.86, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Φλάγκ Μέρτσαντ», παναμαϊκό, 12.098 τον. γκρός, από 31.7.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Άλμνος», κυπριακό, 998 τον. γκρός, από 26.4.86, λόγω πωλήσεως.

— «Τζώννη», κυπριακό, 17.110 τον. γκρός, από 31.7.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

● Στις 30.6.86 τά συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ πλοία άνέρχονταν σε 302, συνολικής χωρητικότητας 5.442.488 τον. γκρός.

Άγοραπωλησίες

— Σε έλληνικά συμφέροντα περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Zenko Maru» 53.521 τον. d.w., 31.263 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολларίων.

— Έπίσης σε Έλληνες περιήλθε τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Thames Maru» 40.573 τον. d.w., 23.980 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί των 1,85 εκατ. δολларίων.

— Ινδοί άγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Γέρο» 36.946 τον. d.w., 20.384 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό φορτηγό/κοντινερόπλοιο «Tavara» 20.770

τον. d.w., 22.271 τον. γκρός, μεταφρ. ικανότητας 1.093 TEU, φινλανδικής κατασκευής 1974, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Enard Hope» 62.027 τον. d.w. 30.507 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι ποσού περί των 4,9 εκατ. δολларίων.

— Σε έφοπλιστές που δραστηριοποιούνται υπό την κυπριακή σημαία επωλήθη τό ύπερδεξαμενόπλοιο «Paul L. Fahzney» 267.985 τον. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 6,1 εκατ. δολларίων.

— «Έλληνες είναι οι άγοραστές του μικτού πλοίου «Tantra» 218.035 τον. d.w., ιαπωνικής κατασκευής 1972, έναντι ποσού 6,2 εκατ. δολларίων με παράδοση ώς έχει».

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθαν τά δεξαμενόπλοια «Jadecorn» και «Tricorn» 90.000 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, IGS/SBT/Coils σε τιμή εν bloc περί των 15,2 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του μεγάλου μπάλκερ «Mermaid Jupiter» 129.882 τον. d.w., 62.565 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5,8 εκατ. δολларίων.

— Έπίσης σε έλληνικά συμφέροντα περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Anita Dan» 37.523 τον. d.w., 19.450 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στον Σκαρμαγκά τό 1976, έναντι ποσού περί των 1,9 εκατ. δολларίων.

— Τέλος, Έλληνες άγόρασαν τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Bongavilla» 32.071 τον. d.w. 16.849 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 1,6 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Σε διαλυτές της Ταϊβάν περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Γουόρντ Ναυτίλος» 23.346 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, σε άγνωστη τιμή, με παράδοση Σεπτέμβριο/Οκτώβριο.

— Γερμανοί άγόρασαν τό μικτό πλοίο «Γαλήνη» 71.318 τον. γκρός, τό 1973, τό όποιο έχει ύποστεί έκτεταμένες ζημιές λόγω έκρήξεων, αντί δολ. 75 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος.

Άρχίζει σήμερα ή Σύνοδος της ΓΚΑΤΤ

Ο νέος γύρος των πολυμερών έμπορικών διαπραγματεύσεων της ΓΚΑΤΤ άρχίζει σήμερα στην πόλη Πούντα ντέλ Έστε της Ουρουγουάης. Τή χώρα μας στην διυπουργική σύνοδο των συμβαλλομένων μερών θά εκπροσωπήσει ό ύπουργός Έμπορίου κ. Γ. Κατσιφάρας, έπικεφαλής άποστολής με εκπροσώπους τεσσάρων ύπουργείων. Σημειώνεται ότι ό νέος γύρος των πολυμερών διαπραγματεύσεων πραγματοποιείται μέσα σε μία δύσκολη κατάσταση όσον άφορά τό έξωτερικό έμπόριο, λόγω των προβλημάτων που δημιουργεί ή πολυδιάσπαση του παγκόσμιου έμπορίου με τίς πολυάριθμες έμπορι-

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

κές συμφωνίες, τα ύψηλά χρέη πολλών ανταπυσομένων χωρών και τα περιοριστικά μέτρα που χρησιμοποιούν πολλές χώρες για να προστατεύσουν την εγχώρια παραγωγή τους.

Ελληνικά πλοία διασώζουν

Τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Αντίπολις» περισυνέλεξε τό Σάββατο 6 Σεπτεμβρίου δύο ιστιοπλόους, τό σκάφος των οποίων είχε μείνει ακυβέρνητο (χωρίς πηδάλιο και προπέλα) ανοικτά από τίς βορειοανατολικές ακτές των Ήνωμένων Πολιτειών επί τέσσερις ημέρες.

Η επίχειρηση διασώσεως των δύο ιστιοπλόων — ενός Αμερικανού και ενός Άγγλου — έγινε τό Σάββατο τό πρωί καί κράτησε έξι μισού ώρες, κατά τίς οποίες οι 24 Έλληνες ναυτικοί του «Αντίπολις», μέ περισσή προθυμία προσπάθησαν καί τελικά κατάφεραν νά προσεγγίσουν τό μικρό ιστιοφόρο καί νά άνεβήσουν τούς επιβάτες του στό τάνκερ. Έπικεφαλής τής επίχειρήσεως διασώσεως ήταν ο πλοίαρχος κ. Άνδρέας Κυριακού, ο οποίος είχε βραβευθεί από τήν Άκαδημία Άθηνών για μία παρόμοια επίχειρηση πού συντόνισε. Συγκεκριμένα, στίς άρχές του 1985, ανοικτά των Νιγηριανών ακτών, όταν μέ άλλο πλοίο περισυνέλεξε 10 Άφρικανούς, πού είχαν παραμείνει άβοήθητοι μέσα σ' ένα ακυβέρνητο άλιευτικό 20 ήμερες.

Σύμφωνα μέ τό τέλεξ πού έστειλε ο πλοίαρχος στό YEN, ή νέα επίχειρηση διασώσεως ολοκληρώθηκε μέ τήν αποβίβαση των δύο ιστιοπλόων στό Νιούπορτ όπου κατευθυνόταν τό σκάφος.

Έξ άλλου τό ελληνικό φορτηγό «Καματερή» περισυνέλεξε τήν Τρίτη 9 Σεπτεμβρίου άνοικτά από τίς βιετναμικές ακτές έννέα Βιετναμέζους επιβάτες μηχανοκίνητης βάρκας πού είχε μείνει ακυβέρνητη λόγω βλάβης. Ο πλοίαρχος του σκάφους άνέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι θά αποβιβάσει τούς Βιετναμέζους οι όποιοι είναι καλά στή Σιγκαπούρη, όπου τό «Καματερή» άναμενόταν νά φθάσει τήν Παρασκευή 12 Σεπτεμβρίου.

Επεκτείνεται τό δίκτυο VHF του YEN

Στά πλαίσια τής επέκτασεως καί βελτιώσεως του ραδιοηλεκτρονικού δικτύου του ύπουργείου Ναυτιλίας μέ τή δημιουργία τοπικών δικτύων VHF/FM τοποθετήθηκαν πρόσφατα πομποδέκτες VHF/FM στους λιμενικούς σταθμούς Κύθνου, Σερφίου καί Σίφνου.

Άνάλογοι πομποδέκτες τοποθετήθηκαν στή διάρκεια του θέρους στίς λιμενικές άρχές του Τολού, Έρμιόνης, Άγ. Κων/νου, Άρ-

Η Σημαία νά προσδιορίζει τήν έθνικότητα του πλοίου, άνεξάρτητα από τή χώρα πού έδρεύει ή πλοιοκτήτρια εταιρία

Τό Εύρωκοινοβούλιο υιοθέτησε στίς 11 Σεπτεμβρίου πρόταση τής Έπιτροπής Μεταφορών, στήν όποία πρήδρευσε ο Εύρωβουλευτής τής Ν.Δ. κ. Γ. Άναστασόπουλος, για τόν καθορισμό τής έθνικότητας του κοινοτικού πλοίου.

Μέ τό κείμενο τής έκθέσεως, όπως διαμορφώθηκε τελικά, υποβάλλονται στήν Εύρωπαϊκή Έπιτροπή καί στό Συμβούλιο των ύπουργών Συστάσεις για σειρά τροποποιήσεων άρθρων των σχεδίων Κανονισμών. Μεταξύ αυτών, ζητούνται τροποποιήσεις, οι όποιες διασφαλίζουν τή σημαία του σκάφους μέλους ως έναλλακτικό κριτήριο κοινοτικής ιδιότητας σέ σχέση μέ τήν έδρα ή μέ τήν εγκατάσταση τής ναυτιλιακής εταιρίας.

Στίς άλλες τροποποιήσεις πού προτείνονται, συνιστάται επίσης, ή εξαίρεση από τήν έλευθερη παροχή ύπηρεσιών ως προς τήν άκτοπλοία για λόγους έθνικής ασφάλειας ύψηλου στρατηγικού καί έθνικού συμφέροντος, καί σέ περίπτωση άκτοπλοίας πού εξαφαλίζει τή συνέχεια τής επικρατείας μεταξύ ήπειρωτικής χώρα καί νήσων καί μεταξύ των ίδιων των νήσων. Καί τά δύο αυτά θέματα ένδιέφεραν ιδιαίτερα τήν ελληνική πλευρά καί οι Έλληνες εύρωβουλευτές πέτυχαν νά ψηφισθούν οι σχετικές τροποποιήσεις.

Οι προπάθειες των Εύρωβουλευτών μας καί κυρίως των κ.κ. Γ. Άναστασόπουλου καί Λεων. Λαγάκου νά ενημερώσουν τούς άλλους έταίρους για τήν όρθότητα των ελληνικών θέσεων ύπήρξαν επιτυχείς, άν άναλογισθεί κανείς ότι όταν πρό 18 μηνών είχε κα-

ταθεθεί ή έκθεση καί άποσύρθηκε ύπήρξαν 170 τροπολογίες.

Στήν έμπεριστατωμένη παρέμβασή του στή συζήτηση τής όλομέλειας του Κοινοβουλίου, ο κ. Γ. Άναστασόπουλος τόνισε, ότι, είναι άνάγκη νά επιδείξει ή Κοινότητα μεγαλύτερη εύαισθησία καί νά προχωρήσει στή χάραξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, δεδομένου ότι ή ναυτιλία αντιπροσωπεύει τό 7% των έσόδων τής Κοινότητας, έναντι 5% πού αντιπροσωπεύει ή γεωργία, καθώς επίσης ότι απαιτείται συνεννόηση καί κοινή γραμμή πλεύσεως για νά καταστεί ή κοινοτική ναυτιλία πιό άνταγωνιστική καί νά αποκτήσει τήν μέχρι πρίν λίγα χρόνια μεγάλη δύναμή της.

Ιδιαίτερα θετική ήταν καί ή παρέμβαση του εύρωβουλευτή του ΠΑΣΟΚ κ. Λ. Λαγάκου, ο όποιος άφού συμφώνησε μέ τά όσα είπε ο κ. Άναστασόπουλος σχετικά μέ τόν λειτουργικό ρόλο των ναυτιλιακών κεφαλαίων στήν δραστηριότητα τής Κοινότητας καί τής παγκόσμιας οικονομίας τόνισε ότι ή Κοινότητα πρέπει νά εφαρμόσει μία όρθή ναυτιλιακή πολιτική πού θά έχει ως βάση τις συνιστώσες πού θά μπορούσαν νά έπηρεάσουν σημαντικά τήν διαμόρφωση του ρυθμού αύξήσεως του έμπορίου, νά συμβάλουν θετικά στήν συσσώρευση κεφαλαίων καί έπομένως καί στήν άνταγωνιστικότητα των έμπορών μέ τούς όποιους είναι συνδεδεμένη ή ναυτιλία καί νά συνεισφέρουν στήν άνάπτυξη τής παραγωγικότητας τής Κοινοτικής Ναυτιλίας.

Ίορδανικές ναυτιλιακές επίχειρήσεις ζητούν νά συνεργασθούν μέ ελληνικές

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποίησε στό Ναυτικό Έπιμελητήριο, τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών καί τήν Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων ότι κατά τή σύνοδο τής 3ης μικτής διύπουργικής έπιτροπής οικονομικής, μορφωτικής καί τεχνικής συνεργασίας Έλλάδος — Ίορδανίας (Ίούnius 1986), ή Ίορδανική πλευρά ζήτησε νά έξεταστεί ή δυνατότητα στενότερης συνεργασίας στό ναυτιλιακό τομέα μέ τή χώρα μας καί ιδιαίτερα στους άκόλουθους τομείς:

Στή δημιουργία «JOINT VENTURE» επίχειρήσεων, μέ σκοπό τήν ίδρυση τακτικών γραμμών μεταξύ των δύο χωρών ή χωρών τής Μεσογείου ή όπουδήποτε άλλου.

Στήν ύποβοήθηση τής Ίορδανικής πλε-

ρās σέ θέματα διοικήσεως καί διαχειρίσεως τής ναυτιλίας καθώς καί στήν όργάνωση μεταφοράς φορτίων καί επιβατών.

Για τήν τυχόν ίκανοποίηση των πιό πάνω αιτημάτων ή ελληνική πρεσβεία στό Άμάν διαβίβασε στό YEN πίνακα, ο όποιος περιλαμβάνει ίορδανικές ναυτιλιακές εταιρίες (καί τίς διευθύνσεις) πού άσχολούνται κυρίως μέ shipping καί forwarding ή ένεργούν σάν ναυτιλιακοί πράκτορες καί ένδιαφέρονται νά συνεργασθούν μέ αντίστοιχες ελληνικές εταιρίες.

Οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά έλθουν άπ' εύθείας σέ έπαφές μέ τίς ίορδανικές εταιρίες ή καί τήν ελληνική πρεσβεία στό Άμάν (Greek Embassy - Jabal Aman - 4th circle box 35069 - Telex 00493 - 21560).

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

Άπελευθέρωση της κινήσεως κεφαλαίων μεταξύ Ελλάδος και των Κρατών Μελών της ΕΟΚ

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι με το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αρ. 170/19.5.86 (ΦΕΚ 64/Α/19.5.86) έναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με το κοινοτικό δίκαιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που έχει η Ελλάδα ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο θέμα της ελεύθερης κινήσεως κεφαλαίων. Το Προεδρικό Διάταγμα ρυθμίζει τις κινήσεις κεφαλαίων που διενεργούνται στα πλαίσια της ΕΟΚ μεταξύ των κρατών μελών της και της Ελλάδος.

Για την εφαρμογή του Π.Δ. και την διαπίστωση αν συγκεκριμένη κίνηση κεφαλαίων είναι άπελευθερωμένη ή τελεί υπό όρους πρέπει να έρευνάται στο πρόσωπο του δικαιούχου η ιδιότητα είτε του κατοίκου Ελλάδος είτε κατοίκου λοιπών Κρατών Μελών της ΕΟΚ είτε κατοίκου τρίτης χώρας. Αποφασιστικό δηλαδή δεν είναι πλέον το κριτήριο της ιθαγένειας αλλά της κατοικίας. Σε περίπτωση που ο κάτοικος Ελλάδος είναι και κάτοικος άλλου Κράτους Μέλους της ΕΟΚ υπερισχύει ο χαρακτηρισμός ως κατοίκου της Ελλάδος. Οι κάτοικοι της Ελλάδος χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες (φυσικά πρόσωπα ως ορίζονται από τον Αστικό Κώδικα, φυσικά πρόσωπα με 3 χρόνια διαμονή στην Ελλάδα, νομικά πρόσωπα εγκατεστη-

μένα στη χώρα).

Για την άπελευθέρωση της κινήσεως των κεφαλαίων καθιερώνονται τρεις κατηγορίες περιπτώσεων που εμφανίζονται σε αντίστοιχους πίνακες στο άρθρο 10. Οι δύο πρώτοι εγκρίνονται από την Τράπεζα της Ελλάδος και ο τρίτος από τον ύπουργό Έθνικης Οικονομίας.

Ός ορίζεται από την έρμηνευτική εγκύκλιο του Π.Δ. «ούτε το ύπουργείο Έθνικης Οικονομίας ούτε η Τράπεζα της Ελλάδος μπορούν να άρνηθούν την έγκριση της μεταφοράς συναλλαγμάτων για λόγους οικονομικής σκοπιμότητας».

Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Π.Δ. «οι διατάξεις του Π.Δ. δεν θίγουν την ισχύ και εφαρμογή του Α.Ν. 89/1967 ως τροποποιηθείς ισχύει».

Οι επενδύσεις που έχουν ύπαχθεί στο καθεστώς του Ν.Δ. 2687/53 διέπονται παράλληλα, σύμφωνα με το άρθρο 16 του Ν.Δ. 2687/53, από τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ. Η επίκληση των διατάξεων του Π.Δ. από επενδυτές των οποίων η επένδυση έχει ύπαχθεί στο καθεστώς του Ν.Δ. 2687/53 είναι δυνατή κατά τους όρους που θέτει το Π.Δ.

(Τό κείμενο του Π.Δ. 170/19.5.86 και την έρμηνευτική εγκύκλιο του ύπουργείου Έθνικης Οικονομίας διαθέτει η Ε.Ε.Ε.).

κίτσας και Παλαιάς Έπιδαύρου για την έξυπνη πτήση τόσο των πορθμειακών γραμμών όσο και των έμπορικων πλοίων κάθε κατηγορίας που παραπλέουν τις παραπάνω περιοχές. Οι έπικοινωνίες γίνονται στο δίαυλο 12 του δικτύου.

Ο Έλληνικός διαχωριστήρας «ΠΟ-ΣΕΙΔΩΝ» κατέλαβε την πρώτη θέση διεθνώς

Ο Διαχωριστήρας Νερού/Πετρελαίου ΠΟ-ΣΕΙΔΩΝΑΣ L και ο Μετρητής Περιεκτικότητας Πετρελαίου PL-15 είναι και τα δύο Έλληνικά και κατασκευάζονται έξ ολοκλήρου από την ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΠΕ, στο έργοστάσιό της. Η κατασκευή τους είναι σωστά μελετημένη για γρήγορη και εύκολη εγκατάσταση, για άπρόσκοπτη και μακρόβια λειτουργία και η άνώτερη ποιότητα υλικών και σχεδιασμού καθιστά την άνάγκη άνταλλακτικών άνυπαρκτη. Οι διεθνείς προδιαγραφές σύμφωνα με τις όποιες είναι κατασκευασμένα πιστοποιούνται με έπίσημα έγγραφα από τό YEN, ξένες κυβερνήσεις και όλους τους Νηογνώμονες.

Σημειώνεται ότι η Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος ΕΠΕ, άν και άντιμετωπίζει έναν πολύ σκληρό άνταγωνισμό από την έυρωπαϊκή, και την ιαπωνική άγορά, βρίσκεται

στην πρώτη θέση μεταξύ των κατασκευαστών της διεθνούς άγοράς.

Άξίζει να σημειωθεί ότι σε ένα μήνα ούσιαστικά νεκρό, όπως ο Άύγουστος, κλείσθηκαν συμβόλαια πωλήσεων με τρεις σοβαρές ελληνικές ναυτιλιακές έταιρίες, όπως η THENAMARIS με 35 πλοία, ή VARNIMA με 11 πλοία, ή TROODOS με 42 πλοία. Σημειώνεται έπίσης ότι, οι ελληνικές συσκευές εγκαθίσταται σε πολλές νέες κατασκευές και σε σημαντικό άριθμό πλοίων με ιαπωνική σημαία, ενώ οι δραστηριότητες της ΕΠΕ Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος, επεκτείνονται και σε άγορές έξωτερικού (Άγγλία, Δυτική Γερμανία, Δανία, Τουρκία, Ινδία και άρκετες άλλες χώρες της Μέσης και Άπω Άνατολής), ένισχύοντας έτσι, την έθνική οικονομία με ένα πολύ σημαντικό ποσό σε συνάλλαγμα.

Και άλλη άδεια σε λαϊκή έταιρία

Άπό τό ύπουργείο Ναυτιλίας χορηγήθηκε άδεια σκοπιμότητας στην Άνώνυμη Λαϊκή Έταιρεία Ναυτιλίας και Τουρισμού ένός ΕΙΓ-ΟΙΓ σκάφους για την γραμμή Θάσου (ΠΡΙΝΟΣ) - Ν. Πέραμος. Σε σχετική άνακοίνωση του YEN άναφέρεται ότι, με τη μέ δρομολόγηση του πλοίου αυτού, μεταφορικής ικανότητας 700 έπιβατών και 100 Ι.Χ. αυτοκινήτων

στη νέα άκτοπλοϊκή γραμμή που δημιουργείται, θα άύξηθεί σημαντικά ή τουριστική κίνηση της εύρύτερης περιοχής της Καβάλας, θα διευκολυνθεί ή έπιβατική κίνηση και τό τουριστικό ρεύμα από και προς τη Θάσο και θα άποσυμφορηθεί ή γραμμή Καβάλας - Θάσου με την όποια διακινείται ο κύριος όγκος των έπιβατών και όχημάτων.

Θάνατος ναυτικού

Στό φορτηγό «Όλύμπικ» πέθανε ξαφνικά ό Α' μηχανικός του σκάφους Νικ. Περιμένης, 51 έτών.

359 νέα ναυτικά φυλλάδια

Τόν Άύγουστο εκδόθηκαν από τις άρμόδιες ύπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας 359 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ο διαχωρισμός θαλασσίας κυκλοφορίας

Άπό τόν Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό IMO άνακοινώθηκαν τά νέα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στις περιοχές West Hinder, Proliv Bussol και στο Στενό των Κουρλιών Νήσων της ΕΣΣΔ.

Η ναυσιπλοία στα νησιά Μαυρικίου

Τό ύπουργείο Έξωτερικών του Μαυρικίου άνακοίνωσε ότι τά πλοία που καταπλέουν στα νησιά Agalega και Saint Brandon θάπρέπει προηγουμένως να έχουν έξασφαλίσει άδεια κατάπλου από τό ύπουργείο Έξωτερικών του Μαυρικίου.

Ο χαρακτηρισμός σκαφών ως τουριστικών επαγγελματικών

Μέ άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας και μετά από σύμφωνη γνώμη του νομικού συμβούλου του YEN ένα σκάφος μπορεί να χαρακτηριστεί σαν τουριστικό επαγγελματικό (Ν. 438/76) άν ή δυναμικότητα μεταφοράς έπιβατών δεν υπερβαίνει τά 25 άτομα, για πλόες όποιασδήποτε κατηγορίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Π.Δ. που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη οι ύποπλοίαρχοι ειδικών ύπηρεσιών του λιμενικού σώματος κ.κ. Άγγ. Δεδούσης και Εύρ. Ξυλούρης.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Άνακοινώθηκε από τό YEN ότι ό πλωτάρχης Σωτ. Καρακίτσος τοποθετήθηκε στην ΑΔΣΕΝ Σκαμαγκακά και ό ύποπλοίαρχος Κων. Πολίτης στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών.

Λαθρεπιβάτης στο «Βίταλακ»

Στό ελληνικό φορτηγό «Βίταλακ» τό όποιο

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

αναμενόμενα να καταπλεύσει την Παρασκευή στον Πειραιά για δεξαμενισμό προερχόμενο από τη Βενετία, βρέθηκε ένας 16χρονος Αιθίοπας λαθρεπιβάτης που εντοπίστηκε στο πλοίο στις 16 Ιουνίου μετά τον απόπλου του από το Άσσομπ της Αιθιοπίας για το Πόρτ Ελίζαμπεθ. Στα λιμάνια όπου προσέγγισε μέχρι τη στιγμή τού πλοίο δεν επιτράπηκε η αποβίβαση του νεαρού λαθρεπιβάτη ο οποίος αναμένεται ότι θα επαναπατριστεί τώρα με δαπάνες της πλοιοκτητικής εταιρείας.

Η φοίτηση στο Δημόσιο Λύκειο Ε.Ν. Πειραιώς

Οι νέοι που ενδιαφέρονται να φοιτήσουν στο Δημόσιο Λύκειο Έμπορικού Ναυτικού Πειραιώς πρέπει να καταθέσουν τα δικαιολογητικά τους μέχρι τις 29 Σεπτεμβρίου στα γραφεία του Λυκείου, στη διασταύρωση των οδών Καραϊσκού και Σωτήρος, στον Πειραιά. Έφετος θα εισαχθούν 70 μαθητές και οι υποψήφιοι πρέπει να είναι απόφοιτοι Λυκείου ή Σχολής Νέου Τύπου ή Γυμνασίου οποιασδήποτε κατεύθυνσης ή κάτοχοι ένδεικτικού Γ' τάξεως παλαιού εξατάξιου Γυμνασίου ή πτυχιούχοι Κατώτερης Τεχνικής ή Έπαγγελματικής Σχολής ή Κατώτερης Σχολής Μαθητείας του ΟΑΕΔ ή μαθητές Τεχνικών ή Έπαγγελματικών Σχολών Νέου Τύπου.

Σεμινάρια για θέματα ασφαλείας ύγραεριοφόρων

Τμήμα ειδικής επιμορφώσεως σε θέματα ασφαλείας των ύγραεριοφόρων, διάρκειας δέκα εργάσιμων ημερών, θα αρχίσει να λειτουργεί από τις 22 Σεπτεμβρίου στο Κέντρο Επιμορφώσεως Στελεχών Έμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), τα μαθήματα του οποίου μπορούν να παρακολουθήσουν αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής που έχουν εξάμηνη υπηρεσία σε δεξαμενόπλοια. Επίσης στο ΚΕΣΕΝ θα λειτουργήσει τον Οκτώβριο και τμήμα ειδικής επιμορφώσεως σε θέματα ασφαλείας δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν χημικά διάρκειας οκτώ εργάσιμων ημερών.

Παρακολούθηση των ανταλλακτικών με Ηλεκτρονικό Υπολογιστή

Ο έλεγχος των διαφόρων εξαρτημάτων και εφοδίων του πλοίου, η αντικατάσταση, τα έξοδα αποστολής και οι καθυστερήσεις που υφίστανται τα πλοία είναι από τα σημαντικότερα προβλήματα στην διαχείριση των ναυτιλιακών εταιριών. Επίσης το κόστος των ταξιδιών επιβαρύνεται και η όλη εργασία απαιτεί εξουθενωτική απασχόληση από το προσωπικό.

Έτσι, από τους πρώτους τομείς που εφαρμόστηκε η πληροφορική ήταν η παρακολούθηση των ανταλλακτικών και ήδη κυκλοφορούν αρκετά προγράμματα.

Η ουσιαστική όμως λύση του προβλήματος σπάνια επιτυγχάνεται λόγω της πολυπλοκότητας των πλοίων κάθε εταιρείας και συνεπώς του τεράστιου αριθμού εξαρτημάτων που πρέπει να ελέγχονται σε συνδυασμό με την έλλειψη ενημέρωσης των κεντρικών γραφείων από τα πλοία.

Φιλοδοξώντας να δώσει λύση στα προβλήματα αυτά, η ΕΛΕΑ ΕΠΕ παρουσιάζει το πρόγραμμα «spares - 2.000» σε συνεργασία με την αμερικανική εταιρεία VESON INC.

Για την δημιουργία του νέου πακέτου προγραμμάτων χρησιμοποιήθηκε σαν βάση το ειδικό πρόγραμμα παρακολούθησης ανταλλακτικών που η VESON έχει δημιουργήσει

Στις 9 και 10 Οκτωβρίου τό φετεινό ναυτιλιακό σεμινάριο στη Ν. Λέσχη

Για τέταρτη φορά θα πραγματοποιηθεί στις 9 και 10 Οκτωβρίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς το ναυτιλιακό σεμινάριο που οργανώνει το Κέντρο Έμπορίου και Χρηματοδοτήσεων του Πανεπιστημίου του Σίτυ του Λονδίνου σε συνεργασία με τη Λέσχη. Τα θέματα του φετεινού σεμιναρίου είναι οι προοπτικές για τη διεθνή οικονομία και η ναυτιλιακή αγορά (μεταφορές με πλοία ξηρού φορτίου, με πλοία ειδικά για αυτοκίνητα και με δεξαμενόπλοια).

Την έναρξη του σεμιναρίου στις 10.30 π.μ. θα κηρύξουν ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Νικ. Κοτζιάς και ο κοσμήτωρ του City University Business School του Λονδίνου καθηγητής κ. Andrew Chambers. Θα ακολουθήσει εισαγωγή από τον πρόεδρο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομική και έναρκτηρία ομιλία από τον κ. Λουκά Χατζηϊωάννου, διευθύνοντα σύμβουλο της TROODOS SHIPPING και θα συνοψίσει σε πορίσματα και συμπεράσματα ο καθηγητής κ. Κώστα Γραμμένος.

Στις 11 θα αρχίσει η πρωινή συνεδρίαση του σεμιναρίου με θέμα τις προοπτικές της διεθνούς οικονομίας (ανάσκόπηση των σημειωμένων τάσεων και θέσεων) υπό την προεδρία του κ. Graham Day, πρώην προέδρου των British Shipbuilders και νυν προέδρου της Austin Rover του Λονδίνου. Ομιλητής θα είναι ο κ. Michael Beenstock, καθηγητής της Διεθνούς Οικονομίας και Χρηματοδοτήσεως του City University Business School και θα συμμετάσχουν οι κ.κ. Ιωάν. Μπιλιμάτσης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Mo-

bil Oil Hellas, Christian Frigast, διευθύνων σύμβουλος της Privatbanken του Λονδίνου και Paul Slater, πρόεδρος της First International Capital Corporation και διευθύνων σύμβουλος της Paribas North America της Νέας Υόρκης.

Στην απογευματινή συνεδρίαση (4.30 μ.μ.) με θέμα η ναυτιλιακή αγορά (μεταφορές με πλοία ξηρού φορτίου, με πλοία ειδικά για αυτοκίνητα και με δεξαμενόπλοια) θα προεδρεύσει ο πρόεδρος του Baltic Exchange κ. Paul J. Vogt, ομιλητές θα είναι οι κ.κ. Μάρκος Σκούφαλος, πρόεδρος της εταιρείας Union Commercial Steamship του Πειραιώς, J. Graham Day και Michael Beenstock και θα συμμετάσχουν οι κ.κ. Ιωάν. Μπιλιμάτσης, J.F. Dymock, διευθυντής της Hambros Bank του Λονδίνου και Ιωάν. Κ. Λύρας, διευθυντής της εταιρείας Granicos Shipping Corporation του Πειραιώς.

Κατά την πρωινή συνεδρίαση της δεύτερης ημέρας (10.30 π.μ.) με θέμα μελλοντική οικονομική υποδομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα προεδρεύσει ο κ. Richard B. Teiman, αντιπρόσωπος του Committee on Maritime Financing of the USA Maritime Law Association, θα μιλήσουν οι κ.κ. Paul Slater και Thomas Harahan, διευθυντής του Marine Finance General Electric Corp. της Νέας Υόρκης και θα συμμετάσχουν οι κ.κ. G. F. Dymock, Κώστας Γραμμένος, R. W. Harrington, βοηθός γενικός διευθυντής του διεθνούς τμήματος της Royal Bank of Scotland του Λονδίνου και Ιωάν. Κ. Λύρας.

για την GENERAL DYNAMICS. Επίσης χρησιμοποιούνται τα υπερασύγχρονα Computer Convergent Technologies που έχουν το σημαντικό πλεονέκτημα ότι μπορούν παράλληλα να χρησιμοποιηθούν και για προγράμματα λογιστικής, ναυλώσεων κ.λπ. καθιστώντας δυνατή τη μηχανοργάνωση ολόκληρης της εταιρείας, με συνέπεια τη μείωση του σχετικού κόστους.

Συνέδριο στο Ε.Μ.Π.

Το Έθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο οργανώνει στο Δημαρχείο Πειραιώς, από 29 Σεπτεμβρίου έως 2 Οκτωβρίου, συνέδριο με θέμα «Προοπτικές της Αστικής Ανάπτυξης για τους Λιμένες της Ευρώπης».

Το συνέδριο οργανώνεται υπό την αιγίδα του Δήμου Πειραιώς, ο οποίος δέ επιθυμεί να συμμετάσχει μπορεί να επικοινωνήσει με τον καθηγητή κ. Κ. Χ. Κουτσόπουλο στη διεύθυνση: Έθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, 157 10 Αθήνα.

Τά προβλήματα των άσυρματιστών

Η διοίκηση του Συνδέσμου Αξιοματικών Άσυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος, Ξηράς, σε συνέντευξη τύπου που έδωσε στις 11 Σεπτεμβρίου αναφέρθηκε σε όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των άσυρματιστών. Ειδικότερα ο πρόεδρος του Συνδέσμου κ. Α. Ράλλης:

● Κατηγόρησε την ήγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας ότι δείχνει προχειρότητα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων. «Επι-

σης κατηγόρησε την ήγεσία του ΥΕΝ γιατί δεν δέχεται τη διοίκηση του Συνδέσμου Άσυρματιστών για να εκθέσει τις απόψεις της».

● Ανέφερε ότι ο κλάδος των άσυρματιστών έμπορικού ναυτικού μαστίγεται από την ανεργία — υπάρχουν είπε, 600 άνεργοι άσυρματιστές.

● Διευκρίνισε ότι δεν υπέγραψε τις νέες συλλογικές συμβάσεις γιατί δεν καλύπτουν την πραγματική αύξηση του τιμαριθμού.

● Δήλωσε ότι αντιτίθεται στο νόμοσχέδιο για το ΝΑΤ διότι ενώ ρυθμίζει συνταξιοδοτικά θέματα άλλων κλάδων δεν αντιμετωπίζει τα συνταξιοδοτικά προβλήματα των άσυρματιστών.

Τά βραβεία στη μνήμη του Άντωνη Χανδρή

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών θα απονείμει έφετος για δεύτερη χρονιά δέκα βραβεία σε ισάριθμα παιδιά ναυτικών που πέτυχαν στις γενικές εισαγωγικές εξετάσεις του Ιουνίου για το ακαδημαϊκό έτος 1986-87, στη μνήμη του πρώην Προέδρου της αείμνηστου Άντωνη Χανδρή.

Όπως ανακοινώθηκε τα κριτήρια επιλογής των υποψηφίων είναι τα εξής:

Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία του πατέρα τουλάχιστον 15 χρόνια.

— Βαθμός απολυτηρίου τουλάχιστον 17.

— Σειρά επιτυχίας στις γενικές εισαγωγικές εξετάσεις κατά δέσμη.

— Οικονομική κατάσταση της οικογένειας.

Αιτήσεις θα γίνονται δεκτές έως και την 31.10.86.

Συμπληρώνονται οι δοκιμές μοντέλων για την κατασκευή πλοίων ψυγείων

Στό πλαίσιο της σχεδίασης των πλοίων ψυγείων, την κατασκευή των οποίων έχουν αναλάβει για λογαριασμό της Σοβιετικής SUDOIMPORT τα Έλληνικά Ναυπηγεία, εντάσσεται και η συμβατική υποχρέωση για τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών συμπεριφοράς των πλοίων σε κυματισμούς (SEA-KEEPING INVESTIGATION), προκειμένου να αποδειχθεί ότι αυτά μπορούν να ανταποκριθούν στο λειτουργικό τους ρόλο πλήρως και κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες. Για το σκοπό αυτό τοποθετήθηκε σχετική παραγγελία στο Έργαστήριο Ναυπηγικής του Ε. Μ. Πολυτεχνείου (Καθηγητής κ. Θ. Λουκάκης) για την εκπόνηση μιάς μεγάλης σειράς αναλυτικών υπολογισμών (μέσω προγραμ-

μάτων ηλεκτρονικού υπολογιστή) και επίσης για τη διενέργεια πειραματικών μετρήσεων πάνω σε μοντέλο σκάφους (κλίμακος 1:50) στην Πειραματική Δεξαμενή των Έγκυρων Στάσεων Ζωγράφου.

Πιό συγκεκριμένα:

• Στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Ιουλίου πραγματοποιήθηκαν πολυάριθμες δοκιμές του μοντέλου μέσα στη δεξαμενή που άφορουσαν καταστάσεις του σκάφους σε κυματισμούς και οι οποίες αποτελούσαν συνδυασμό σειράς τιμών ταχυτήτων πλοίου, καταστάσεων θαλάσσης (άναπτυγμένοι κυματισμοί τυχούσης μορφής) και τιμών έκτοπισματος του πλοίου (έκτοπισμοί και ισάλων σχεδίασης και μεγίστου βυθίσματος).

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 10 Σεπτεμβρίου. Τιμές σε δολάρια ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	70/71	75/76	153/155
Βοστώνης	83.65/86	87.60/89	146/149
N. Υόρκης	79/86	81/89	142/145
Φιλαδέλφεια	81/86.50	84./90.50	140/145
Βαλτιμόρης	81/84	83/85	145/146
Νόρφολκ	81/83	84/85	140/146
Σαβάννας	81.25/83	86/91.75	140/145
Τζάνκσονβιλ	77/78	79/80	140/141
Π. Έβεργκλέιτς	84/85	89.50/90	149/150
Τάμπας	77/78	78/81	134/140
Μόμπιλ	72/74	74/77	140/145
N. Όρλεάνης	70/72.50	71/74	142/145
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	74/76	78/84	142/150
Χιούστον	70/72	72/74.50	142/145
K. Κρίστι	77/78	80/81	148/149
Λός Άντζελες	76.50/79	77.50/81	145/150
Σάν Φραντζίσκο	78.50/81	80/84	145/150
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	78/79	80/83	150/160
Σιάττλ	73/78	75/80	140/150
Άγ. Εύσταθίου	81/82	84/85	155/160
Φρήπορτ/Μπαχάμας	79/80	81/82	160/161
Τρίνιταντ	81.70	92.45	153
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	78.50/79	81/82	158/159
Σαίντ Κρουά	13.35	13.45	22.35BBL
Βενεζουέλας	11.03	11.68	22.35BBL
Βραζιλίας	80	83	270
Άμβέρσας	80/81	83/84	122/123
Ρόττερταμ	79/81	82/85	118/121
Άμβούργο	80/81	83/84	122/124
B. Γαλλίας	81/83	88/89	144/149MTW
N. Γαλλίας	71/73	78/79	136/140MTW
Ισπανίας	—	78/80	140/143MTW
Θέουτας	—	78/80	135/140MTW
Γένοβας	84/88	90/94	145/153
Αιγύπτου	82/86	88/94	147/153
Πειραιώς	87/88	93/94	144/145
Σουέζ Κανάλ	81.50/82	81.50/82	174.50/175
Τζέντας	—	73/75	147/150
Νταμμάμ	—	73/75	147/150
Ράς Τανούρα	—	75	150
Κουβέιτ	76	78/80	140
Ντόρμπαν	—	90/93	245/255MTW
Σιγκαπούρης	78/79	80/82	110/112
Ίαπωνίας	86/88	91/92	152/156

• Κατά τη διάρκεια των πειραμάτων πάρθηκαν μετρήσεις που άφορουσαν την συμπεριφορά του σκάφους και τις ανάλογες κινήσεις του στούς κυματισμούς που αντιμετώπιζε. Οι μετρήσεις αυτές άφορουσαν συγκεκριμένα:

— την ανάδυση ή βύθιση του σκάφους (heaving).

— τον προνευασμό («σκαμπανέβασμα» - pitching)

— την σχετική κίνηση του πλοίου στην πλώρη και πρύμνη σε σχέση με τα κύματα (μέ τη βοήθεια πρόσθετης πειραματικής διάταξης) για τον έλεγχο της ανάδυσης της έλικας και τυχόν σφουροκρούσεων πλώρης,

— επιταχύνσεις (που δημιουργούνταν από τις κινήσεις του μοντέλου) στην περιοχή του προστέγου και της γέφυρας του πλοίου,

— προστιθέμενη αντίσταση (added resistance) λόγω κυματισμού προκειμένου να διαπιστωθεί ποιά είναι η μέγιστη ισοδύναμη του (7750 μετρ. ίπποι) σε διάφορες καταστάσεις θαλάσσης,

— έγκάρσια κίνηση του πλοίου («μπότζι» - rolling) σε μηδενική του ταχύτητα (δηλ. ακίνητο) και σε διάφορες καταστάσεις θαλάσσης με και χωρίς παρατροπίδια στο κυρτό της γάστρας του.

— έλεγχο της διαβροχής του καταστρώματος μέσω έγγραφης των τρεξιμάτων του μοντέλου και των κινήσεών του σε βίντεο-ταινία και παράλληλο πάρισμο φωτογραφιών σε «κατάλληλες» στιγμές.

• Εκτός των παραπάνω εργασιών (που ολοκληρώθηκαν στα μέσα Αυγούστου) τον περασμένο Νοέμβριο και πριν την οριστικοποίηση των τελικών γραμμών του σκάφους, εκπονήθηκε μελέτη για την προκαταρκτική διερεύνηση της συμπεριφοράς του πλοίου σε κυματισμούς (seakeeping) και την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την εξέταση ορισμένων υδροδυναμικών παραμέτρων που την επηρεάζουν. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν χρησίμευσαν σαν οδηγός στην επιλογή, διαμόρφωση και διόρθωση των γραμμών του σκάφους που ακολούθησαν (από το Νοέμβριο μέχρι τα τέλη Μαρτίου).

• Οι δοκιμές στο ΕΜΠ συμπληρώνουν αυτές που έγιναν σε τρεις φάσεις στην Πειραματική Δεξαμενή του Άμβούργου σε ήρεμο νερό με μεγαλύτερο μοντέλο 1:20 και που άφορουσαν την διόρθωση των γραμμών, προκειμένου για μικρότερη αντίσταση και καλύτερη αντιμετώπιση στρώματος πάγου μέχρι 0,45 μ. που θα πρέπει το σκάφος να μπορεί να σπάσει.

• Η συνεργασία των Ε.Ν. με το Έργαστήριο Ναυπηγικής του ΕΜΠ, δεν περιορίστηκε στην εκτέλεση μόνον των παραπάνω δοκιμών, αλλά υπήρξε και μία στενότερη συνεργασία κατά τις δοκιμές στο Άμβούργο, την επιλογή του κατάλληλου τύπου έλικας και στην προεκτίμηση της απαιτούμενης ισοδύναμης για το σκάφος.

• Η διαδικασία δοκιμών (όπως περιγράφηκε παραπάνω), είναι πρώτη φορά που εφαρμόζεται στην Ελλάδα, όπως επίσης για πρώτη φορά έμπορικό σκάφος που ναυπηγείται στη χώρα μας ύφισταται τέτοιες εξετασμένες δοκιμές και διερευνήσεις προκειμένου για μία λειτουργικότερη, πλέον αξιόπιστη κατασκευή και καλύτερη συμπεριφορά σε κακοκαιρία και πάγο.

Ή Γέφυρα στη Λευκάδα

Παραδόθηκε στη συγκοινωνία το μεσημέρι της Δευτέρας 15 Σεπτεμβρίου, η πλωτή

γέφυρα της Λευκάδας, που θα ενώνει την Λευκάδα με την 'Ακρνανική' Ακτή.

Πρόκειται για πρότυπο έργο που μελετήθηκε, σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε στα «Ναυπηγεία 'Ελευσίνος» και επιβεβαιώνει τις τεχνικές δυνατότητες της μονάδας σε έργα σιδηροκατασκευών.

Συνέντευξη της Π.Ε.Σ.Π.Ε.Ν.

Την ερχόμενη Δευτέρα 22 Σεπτεμβρίου η Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν. θα δώσει συνέντευξη στην αίθουσα της Π.Ν.Ο. για την ενημέρωση του τύπου πάνω στα σοβαρά θέματα που απασχολούν τους συνταξιούχους ναυτικούς.

Μίσθωση αγόνων γραμμών

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας εγκρίθηκε η μίσθωση μέχρι 31 'Ιουλίου 1987 όκτώ αγόνων ταχυδρομικών γραμμών.

Πρόκειται για τις γραμμές Λέρου - Φαρμακονησίου, Καλάμου - Κάστου, Νισύρου - Κώ, Δάφνης - Ι.Μ.Μ. Λαύρας, Παλαιοχώρας - Γαύδου, Σκοπέλου - Αλοννήσου, Θήρας - Α-νάφης και Καλύμνου - Ασταυπάλας.

Εξάλου στις 22 Σεπτεμβρίου θα διενεργηθεί επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός, για τη μίσθωση των αγόνων ταχυδρομικών γραμμών από 1.10.86 - 30.9.1987 Λήμνου - Αγίου Ευστρατίου, Χάλκης - Καμειρού, Κέρκυρας ή Σιδαρίου - Οθώνων, Κέρκυρας ή Σιδαρίου - Μαθράκης, Κέρκυρας ή Παρών, Καλύμνου - Μαστικάρη (Κώ), Κάσου - Διαφανίου (Καρπάθου), Καρδάμαινας (Κώ) - Νισύρου και Μήλου - Κιμώλου.

Τέλος, προκηρύχθηκε δημόσιος επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός για την μίσθωση 15 κυρίων αγόνων αεροπορικών γραμμών για το χρονικό διάστημα από 10 'Οκτωβρίου μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 1987.

Ο διαγωνισμός για τις γραμμές Καβάλας - Ν. Αϊγαίου - Δωδεκανήσου, Πειραιώς - Ασταυπάλας - Καστελλόριζου, Πειραιώς - Α.ν. Κυκλάδων (Α' δρομολόγιο), Μήλου - Κρήτης - Δωδεκανήσου, Πειραιώς - Δ.ν. Κυκλάδων, Κρήτης - Δωδεκανήσου θα γίνει στις 18 Σεπτεμβρίου στο Υπουργείο Ναυτιλίας, ενώ για τις γραμμές Χίου - Σάμου, Χίου Παρών, Χίου - Οίνουσων, Παξών - Μούρτου (Θεσπρωτίας), Κέρκυρας - Δωδεκανήσου, Φούρνων - Χρυσομηλάς - Καρλοβασιού,

Φούρνων - Αγ. Κηρύκου, 'Ιερισσού - Αγίου Όρους, Ρόδου - Καρπάθου - Κάσου, ο διαγωνισμός θα γίνει την ίδια ημερομηνία στις λιμενικές αρχές Χίου, Κέρκυρας, Φούρνων, 'Ιερισσού και Ρόδου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΑΚΟΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το τεύχος 7-8 ('Ιούλιος - Αύγουστος 1986) της μηνιαίας νομολογιακής ναυτιλιακής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέρρη.

Στό τεύχος αυτό δημοσιεύονται 13 αποφάσεις για θέματα θαλάσσιας μεταφοράς (περιορισμός ευθύνης, φορτωτική), Ναυτικής 'Εργασίας (ασθένεια, εργατικό ατύχημα, μισθός άλλοδαπου, σύμβαση ναυτολόγησης, ισχύς έλλην. συλλογ. συμβάσεων) καθώς και διαφόρων άλλων θεμάτων (ασφάλιση ΝΑΤ, πρακτορέυση κ.λπ.).

Δημοσιεύονται επίσης τα τελευταία νομοθετήματα (Διατάγματα και 'Υπουργικές αποφάσεις) ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, συνελθόν εις 'Εκτακτον Συνεδρίασιν τήν Δευτέραν 1ην Σεπτεμβρίου 1986 επί τώ αγγέλματι του θανάτου του

ΜΙΧΑΗΛ Η. ΛΕΝΤΑΚΗ

έξεχοντος έφοπλιστικού παράγοντος και διακεκριμένου μέλους της 'Ελληνικής Κοινότητας του Λονδίνου, άκούσαν του Προέδρου αυτού κ. 'Ιωάννου 'Αδ. Χατζηπατέρα, ό όποιος έξηρε τήν προσωπικότητα του μεταστάντος άναφερθείς στάς έξαιρετικές ύπηρεσίας που προσέφερε στην 'Ελληνική Ναυτιλία κατά τήν διάρκεια του πολέμου, τά μεταπολεμικά χρόνια και συνεχώς έκτοτε μέχρι και πρόσφατα, διατελέσας επί πολλά έτη Μέλος του Συμβουλίου και 'Αντιπρόεδρος αυτού, έξέδωσε τό παρόν ψήφισμα και άποφασίζει:

1. Νά έκφρασθουν θερμά συλλυπητήρια έκ μέρους του Συμβουλίου και των Μελών του Committee προς τήν έξαιρετον σύζυγον του κυρίαν Καίτη Λεντάκη και τήν οίκογένειαν.
2. Νά κατατεθι έκ μέρους του Committee στέφανος επί τής σορού.
3. 'Εκπρόσωποι του Συμβουλίου του Committee νά παρακολουθήσουν τήν κηδείαν.
4. Πραγματοποιηθεί δωρεά έκ Λιρών 'Αγγλίας τριακοσίων (λίρ. 300) υπέρ εύαγούς 'Ιδρύματος κατ' έπιλογήν τής οίκογενείας.

Ο Πρόεδρος
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους τής έφοπλιστικής οίκογένειας και έπί σειρά έτών Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής

ΜΙΧΑΗΛ Η. ΛΕΝΤΑΚΗ

πού έπήλθε στις 24 Αύγουστου 1986 και άφού άκουσε τό Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα και δράση του μεταστάντος

Αποφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβασθουν προς τούς οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθι στεφάνι.
- Νά διατεθι υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).
- Νά δημοσιευθι τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 1 Σεπτεμβρίου 1986

Ο Πρόεδρος
της Ένώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ Γ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ



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

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS TO HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

—————

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

TELS: 2341383/2351639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

Managing Director:
CAPT JOHN A GOROS

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	Κυπριακή	8.987	1972	Κατά τό ταξίδι από Πόρτο Μαντράν για Γιοκοχάμα, στις 29/8, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ρίο 'Ιανέιρο.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗ	Κυπριακή	9.900	1971	Υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, ανοικτά του Τζιμπουτί, στις 4/9. Τό πλήρωμα εγκατέλειψε τό πλοίο, σ'ωο και παραλήφθηκε από παραπλέοντα πλοία.
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	Έλληνική	1.594	1979	Ανέφερε βλάβη του συστήματος ψύξεως, στό 'Ηράκλειο, στις 1/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΜΕΘΥΣΤ	Έλληνική	13.889	1978	Αμβούργο για Χάλμσταντ, κενό φορτίου στις 20/8 υπέστη ελαφρές ζημιές στο Φίσχερχατ και συνέχισε τό ταξίδι του.
ANNA	Κυπριακή	15.111	1976	Προσέκρουσε σέ υποβρύχιο αντικείμενο, στη Σιγκαπούρη, στις 7/8 και υπέστη ζημιές στην προπέλλα.
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	Έλληνική	19.264	1978	Υπέστη βλάβη στη βοηθητική μηχανή, στη Σουέμα, στις 21/8. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Μίνα Σάκρ.
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	Έλληνική	11.348	1977	Ζήτησε επιθεώρηση στην Έλευσίνα, στις 11/9, συνεπεία βλάβης στη βοηθητική μηχανή.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Παναμά	2.635	1981	Ίμινγκχαμ για Λισσαβόνα, προσάραξε στο Χάμμοντ Νόλλ. στις 11/9, χωρίς να ύποπτεi είσορη ύδάτων. Αποκολλήθηκε και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ	Λιβεριανή	44.489	1976	Υπέστη ελασματοургικές ζημιές, συνεπεία κακοκαιρίας στο Γιβραλτάρ στις 20/8. Αναλήφθηκαν επισκευές.



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

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

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

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

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

Managing Director:
CAPT JOHN A GOROS

OPERATING ALSO IN:

* THAILAND

* MALAYSIA

* INDIA

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

TELS: 2341383/2351639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
10 LORONG CEMPERING, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA)
CABLES: "SHIPRIA"

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"

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διάχυτη ήταν η αίσιοδοξία μεταξύ των πλοιοκτητών καθώς οι αναγγελίες για συνεχή άνοδο των ναύλων στο μέγεθος πάναμαξ διαδέχονταν ή μία την άλλη. Πράγματι, τα δολ. 12.50 από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, και τα δολ. 8.25 για την αντίστοιχη προς Κόντινεντ μεταφορά αντιπροσώπευσαν δραματική βελτίωση που έθεσε το ερώτημα της ουσιαστικής βελτίωσης του συνόλου της παγκόσμιας ναυλαγοράς.

Όστόσο, έγκυροι παρατηρητές ούτε για μία στιγμή σταμάτησαν να εκφράζουν τις σοβαρές επιφυλάξεις τους ως προς την επίδραση των μέχρι τουδε δεδομένων αλλαγών επί των λοιπών κατηγοριών πλοίων, μικροτέρων μπαλκάρριερς και πλοίων γενικού φορτίου. Γνωστοί μεσίτες στους οποίους απευθυνθήκαμε δυσκολεύονταν να διαπιστώσουν κάποια αντίστοιχη άνοδο ή, έστω, επίδραση των συμβαινόντων στα πάναμαξ και γενικώς, του μεγάλου μπάλκερ επί των handy size και tweendeckers, τα οποία κλείνονταν (όταν κλείνονταν) κάτω από τις ήδη γνωστές δύσκολες συνθήκες.Λ

Λίγο πριν ή σημερινή αναφορά οδηγηθεί στο πιεστήριο, διάχυτες ήταν οι φήμες περί υποχωρήσεως των ναύλων και σε αυτούς άκόμα τους τομείς, περί των οποίων ο λόγος, με δολ. 12 να ψηθιρίζονται για 'Ιαπωνία και δολ. 7 για Κόντινεντ, γεγονός που, αν αποδειχθεί αληθές και γνήσιο, όχι, δηλαδή, «κόλπο» ναυλωτών, αποτελεί διάψευση των ελπίδων.

Κατά τα λοιπά, ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου ελάχιστα είχε νέα στοιχεία, ικανά να τροφοδοτήσουν ένα δεκαπενθήμερο δελτίο που, όπως πολλές φορές, έχουμε γράψει, προσφέρεται περισσότερο για σχολιασμό παρά για παροχή ειδήσεων.

Παραμένοντας στα σιτηρά, διαπιστώνουμε κάποια ελαφρά ζωηρότητα στις Μεγάλες Λίμνες, αντίθετα, όμως, πλήρη σχεδόν άπραξία στη Νότια 'Αμερική (Βραζιλία και 'Αργεντινή) που με τη λήξη της σαιζόν έπεσε σε εμπορικό λήθαργο.

Με ελάχιστες εξαιρέσεις, κάποια δραστηριότητα στους γαιάνθρακες (πρόκειται τάχα για αύξημένη ζήτηση ή για διαρροή περισσοτέρων πληροφοριών περί των σχετικών ναυ-

λώσεων;) αναφέρεται σε πλοία άνω των 50.000 τόννων και κυρίως καλύπτει την εισαγωγική δραστηριότητα της Ταϊβάν καθώς και ταξείδια ρουτίνας προς Κόντινεντ και Μεσόγειο (κυρίως 'Ιταλία).

Δεν μπορεί τό ίδιο να λεχθεί και περί του σιδηρομεταλλεύματος που έκανε μία στοιχειώδη μόνο παρουσία στην αγορά.

Όπως πάντα, τό ενδιαφέρον για λιπάσματα μονοπωλήθηκε σχεδόν από την 'Ινδική Κυβέρνηση και καταγράψαμε τουλάχιστον δέκα ναυλώσεις μεταξύ 1ης και 10ης Σεπτεμβρίου από ποικίλες περιοχές φορτώσεως σε σταθερά επίπεδα ναύλων.

Τά γενικά φορτία σε μέγεθος που να συνιστά «υπερπόντια» μεταφορά υπήρξαν ελάχιστα και ανάλογα χαμηλά ήταν τά επίπεδα ναύλων.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ένώ τά δολ. 7.050 που πληρώθηκαν σε πλοίο 40.000 τόν. d.w. για ταξείδι από Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα ελέγχονται ως ελάχιστα αντιπροσωπευτικό μίσθωμα λόγω ειδικών προδιαγραφών, τίποτε δεν έδειχνε ότι ή έν εξέλιξη (:) εύφορία επέδρασε επί των μισθωμάτων των πλοίων σε άνατολή και δύση, τουλάχιστο σε αξιοσημείωτο βαθμό. Τά δολ. 3.000 για κυκλικό Ειρηνικού σε 15.000 τόν. δ.ς. τά δολ. 2.400 σε 2.800 τόν. d.w. 1978 από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή και τά δολ. 3.300 για 38.000 τόν.d.w. από Βαλτική για Ν.Α. 'Ασία δεν αποτελούν άσφαλώς εύκαιρία για χειροκροτήματα. Ούτε και τά ελαφρώς καλύτερα μισθώματα από 'Απω 'Ανατολή συνιστούσαν ουσιαστική βελτίωση.

Έτσι, αντίθετα προς τις πρό δεκαπενθήμερου έκφρασθεισες ελπίδες μας, κάποιο χρονικό διάστημα ακόμη απαιτείται προκειμένου ή ναυλαγορά να καθορίσει τό στίγμα της.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με την θέση σε ίσχύ των προσφάτων συμφωνιών μεταξύ των χωρών του ΟΠΕΚ (1 Σεπτεμβρίου) ήταν φυσικό να επέλθει κάποια εξομάλυνση στις συνθήκες της ναυλαγοράς. Παρ' όλα αυτά, κάποιες αναβολές στη

ναύωση πλοίων εκ μέρους των ναυλωτών, που εύλογα άνέμεναν καλύτερους γι' αυτούς όρους μετά την παραπάνω ήμερομηνία, χρειάστηκε να γίνουν χωρίς παραπέρα καθυστέρηση. Τούτο δημιούργησε μία διατήρηση των έπιπέδων των ναύλων στά αυτά περίπου με τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Αύγουστου ύψη.

Και είναι χαρακτηριστικός ό ναύλος για VLCC που κρατήθηκε στά WS 37-38 για δύση, WS 40-45 για άνατολή και άνω των WS 45 για 'Ερυθρά Θάλασσα.

Σε σχετικά ίκανοποιητικά επίπεδα κινήθηκαν και οι ναύλοι για μικρότερα πλοία τόσο από τον Περσικό όσο και από τις άλλες συνήθεις περιοχές φορτώσεως. Τά WS 47 για 130.000 τόννους για Κόλπο ΗΠΑ και τά WS 90 για 95.000 τόννους για Ν.Α. 'Ασία δεν είναι ναύλοι εύκαταφρόνητοι.

Η Μεσόγειος κινήθηκε με ελαττωμένη ζήτηση και σε ναύλους που δεν προκαλούν ένθουσιασμό, χωρίς όμως ιδιαίτερα προβλήματα για την πλοιοκτησία. Οι 80.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά ή προορισμό Κόντινεντ πλήρωσαν WS 80.

Χωρίς «άπρόοπτα» οι περιοχές της Δυτ. 'Αφρικής και της Β. Θάλασσας. Από την πρώτη, 50.000 τόννοι για Κόντινεντ ή Μεσόγειο πλήρωσαν WS 100 ένω WS 65 ήταν ό ναύλος για 75.000 τόννους και τοπική μεταφορά στη δεύτερη.

Ζωηρή ή Καραϊβική, τουλάχιστον σε σχέση με τις λοιπές περιοχές. Οι 50.000 τόννοι για Κόλπο ΗΠΑ πλήρωσαν WS 85.

Η ζήτηση για καθαρά φορτία υπήρξε άξιόλογη. Βεβαίως, ή ποικιλία των περιοχών φορτώσεως και προορισμού καθώς και εκείνη των μεγεθών κάνει την συγκριτική άξιολόγηση πολύ δύσκολη υπόθεση.

Γενικά, μπορούμε να μιλήσουμε για μία «σταθερή» αγορά. Οι 30.000 τόννοι από Καραϊβική για ΗΠΑ ('Ατλ.) στά WS 140, οι 60.000 τόννοι από Περσικό για 'Ιαπωνία στά WS 110, οι 35.000 τόννοι από Μαύρη Θάλασσα για 'Ην. Βασίλειο στά WS 130 και οι 30.000 τόννοι από 'Ινδονησία για 'Ιαπωνία στά WS 150, αν δεν είναι ρεκόρ, είναι όπωσδήποτε καλοπληρωμένοι.



RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING

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

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ**

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 35.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13,50 φίο, 4-5 ημέρες φορτοεκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΑΙΗΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 10,75 φίο, 11 ημέρες, Σεπτ. 15-25.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: Πόρτ Λούις 14.300 τον. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 12,90 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 12-15.

ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 20 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 14-24.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 15,75 φίο, 4 ημέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΛΕΞ ΠΑ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ 15.000 τον. γεννήματα Λιβύη, δολ. 24, 2.000/500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Σεπτ. 24-30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΑΝ ΤΖΟΥΡΤΖ: 'Ακαμπα 12.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 9,25 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 10-14.

ΧΟΟΥΠ II: Ρουέν 18.000 τον. σιτηρά δυτική 'Ιταλία, δολ. 6,75 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 5-15.

ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ: 'Ινδονησία/ Μαλαισία 1.950.000 κυβ. πόδια φορτίο, Λισσαβόνα/ Αμβούργο δολ. 550.000 κατ' αποκοπή φίο, τέσσερα/δύο, 25 ημέρες, Σεπτ. 25-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.637 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βίσμαρ Σεπτ. 9-10, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Μπαγκόγκ, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμβούργο, Σεπτ. 7-12, ταξίδι μέσω Σαουθάμπτον καί 'Αδριατικής με επαναπαράδοση διερχομενο Γιβραλτάρ, δολ. 3.650 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 63.889 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σκω/Γιβραλτάρ, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.363 τον. d.w. του 1977, παράδοση ΗΒ/Αμβέρσα/ Αμβούργο Σεπτ. 2-5, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 2.650 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.077 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Αμβέρσα/ Αμβούργο άμεση, επαναπαράδοση Κορέα, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ: 77.776 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι 30/60 ημερών προς δολ. 4.100 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Τής 135.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 40, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 52,5, Σεπτ. 9.

ΓΚΑΛΕΡΥ: Ντάς 'Αϊλαντ 130.000 τον. μέρος φορτίου. Τουρκία WS 69, Σεπτέμβριο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Χορμούζ Τέρμιναλ 260.000 τον. Σιγκαπούρη WS 39,5, Σεπτ. 3.

ΦΛΑΜΙΝΑ: Περισκό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 140, Σεπτέμβριο.

ΠΑΣΙΘΕΑ: Μίνα αλ 'Αχμαντί 115.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS84, Σεπτέμβριο.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS150, όψιόν ακτή 'Ατλαντ./Αμερ. Κόλπο WS 130, Σεπτ. 5.

ΦΑΣΣΑ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 125.000 Γαλλία WS 25, Σεπτ. 15.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ: Ράς Τανούρα 278.000 τον. 'Αϊν Σούκχνα WS 48,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ Μεσόγειο 'Αμερ. Κόλπο WS 33,5, Σεπτέμβριο.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: 'Εσ Σίντερ 80.000 τον. Γένοβα WS 118,5, άμεση.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Γέμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου, Μοχαμεντία WS 99, Σεπτ. 3.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Γέμπο 130.000 τον. 'Ιταλία, WS 75, Σεπτ. 3.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ: 'Ελλάδα 20.800 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 235, Σεπτ. 8.

ΑΞΙΟΣ: 'Αμού Μπαίη 28.000 τον. νάφθα Πουέρτο Ρίκο, δολ. 123.500 κατ' αποκοπή, Σεπτ. 11.

ΦΙΝΕΣΣ Λ: Καραϊβική 38.000 τον. δυτική ακτή Γουατεμάλας, WS 125, με θέρμανση φορτίου WS 130, Σεπτ. 12.

ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ: Σίντι Κερύ 275.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 44,25, Σεπτ. 9.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Σαλλόμ Βόε 76.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 72, όψιόν.

Μεσόγειο WS 67, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 62, Σεπτ. 11.

ΕΙΡΗΝΗ: Περισκό Κόλπο 126.000 τον. μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/ Καραϊβική WS 50, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 55, Σεπτέμβριο.

ΑΔΑΜΑΣ: Γέμπο 78.000 τον. 'Ιταλία WS 82,5, Σεπτ. 13.

ΕΙΡΗΝΗ: Ράς Τανούρα 125.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 57,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 55, Σεπτέμβριο.

ΜΕΡΚΑΤΩΡ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά ακτή

'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 135, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, Σεπτ. 7.

ΝΕΣΤΩΡ: Γέμπο 45.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, WS 130, Σεπτ. 10.

ΠΡΟΚΥΟΝ: 'Εκουαντόρ 49.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 112,5, όψιόν Καραϊβική WS 117,5, Σεπτ. 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: Κάιο ντέ 'Αρκα 65.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS85, Σεπτ. 10.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 135, Σεπτ. 13.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Ράς Λανούφ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Αύγουστα, WS III, Σεπτ. 18.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Μομονάλ 52.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. κόλπο WS95, όψιόν Πουέρτο Ρίκο WS 100, Σεπτ. 15.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, όψιόν Σκανδιναυία WS 97,5, Σεπτ. 17.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Μπαχρέϊν 70.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 94, Σεπτέμβρ. 13.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Ντουμπάϊ 130.000 τον. ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 39,5, Σεπτ. 5.

ΔΕΛΦΙΝΙ: Πόιντ Νουάρ 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 155, Σεπτ. 10.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 76.000 τον. μέρος φορτίου, Ρόττερταμ WS 65, Σεπτ. 9.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μπετζάια 45.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 135, Σεπτ. 8.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Ράς αλ Καφτζί καί Τζεμπέλ Ντάνα 80.000 τον. Σίντεϊ, WS 79, Σεπτέμβριο.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 31.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 140, Σεπτέμβριο.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Σκίγκνα 30.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS160, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 140, Σεπτ. 7.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Πουέρτο Λά Κρούζ 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ολμπαν, WS 115, Σεπτ. 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Χορμούζ Τέρμιναλ 260.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 32,5, Σεπτέμβριο.

ΓΚΛΟΥΡΥ: Ράς Τανούρα 100.000 τον. Σιταγκόγκ, WS 114,5 Σεπτέμβριο.

ΔΗΜΟΣ: Λιβύη 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 200, Σεπτ. 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Χάουντ Πόιντ 78.000 μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 60, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 62,5, όψιόν ανατολ. ακτή Καναδά WS 65, όψιόν Μεσόγειο WS 55, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, Σεπτ. 10.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Σίρρι 'Αϊλαντ 121.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 60, Σεπτέμ. 11.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Ράς Σουκχέϊρ 69.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 135, Σεπτ. 8.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.****(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)****ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907****ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ****ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)****ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:****ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ****ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,****ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ****ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ**

καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 140, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 145, όψιόν Μεσόγειο WS 155, Σεπτέμβριο.

ΝΟΤΟΣ: Ράς Τανούρα 126.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιόν Μεσόγειο WS 70, Σεπτέμβριο.

ΘΗΣΕΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 87.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 77,5, Σεπτ. 13.

ΒΕΝΟΥΣ V: Λά Σαλίνα 71.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 97, Σεπτέμβριου 3.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Λά Σαλίνα 53.000 τον. μέρος φορτίου Σαλμέτ, WS 102,5, Σεπτέμβριου 2.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 265.000 τον. μέρος φορτίου Μπαχάμας, WS 38, Σεπτέμβριου 9.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Μάρσα έλ Χαρίγκα 70.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ισπανικό λιμάνι 'Ατλαντικού WS 105, όψιόν 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου WS 115, Σεπτέμβριου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. μέρος φορτίου Δυτικές όψιόν WS 55, όψιόν 'Ερυθρά WS 105, όψιόν 'Ιαπωνία WS 70, άρχές Σεπτέμβριου.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Κέϋχαν 130.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερνταμ, WS 50, Σεπτέμβριου 2.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Σαλλόμ Βόε 89.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 95, Σεπτέμβριου 2.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Γίεμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 105, Σεπτέμβριου 1.

ΕΙΡΗΝΗ: Γίεμπο 122.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 85, Σεπτέμβριου 1.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Βραζιλία WS 145, Σεπτέμβριου 3.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ.: Μπόου 125.000 τον. Λουϊσιάνα 'Οϊλ Πόρτ WS 56, Σεπτέμβρ. 4.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 81.000 τον. μέρος φορτίου, Ρόττερνταμ WS 118, Αύγ. 27.

ΣΚΥΡΩΝ: Ράς Τανούρα 125.000 τον. μέρος φορτίου, Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 77,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 87,5, όψιόν Μεσόγειο WS 110, "

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Κέϋχαν 130.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 80,

— M/V BOGANVILLA (32.100/75) δολ. 1.500.000.

Στά handy sizeQ

— SEIKYN MARYU (21.300/81) δολ. 2.000.000.

— M/V SEITAKU MARU (21.300/827 δολ. 1.900.000.

Τό M/V "PACIFIC EXPORTER" (26.380/73) έφέρετο έλεύθερο άφοϋ ή γνωσθείσα πώλησή του αντί δολ. 940.000 ματαιώθηκε.

Μικρή ή δραστηριότητα στα πλοία γενικού φορτίου, χαμηλές οι τιμές. Τό M/V "SANTOS" /16.600/73) λέγεται ότι έπωλήθη αντί δολ. 650.000.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Ολόκληρη ή περιοχή της 'Απω 'Ανατολής παρουσίαζε σαφώς μειωμένο αγοραστικό ενδιαφέρον. 'Εξαίρεση αποτέλεσε ή Ταϊβάν πού, παρά τά πρόσφατα προβλήματα, κάλυψε μέρος της περιορισμένης άλλωστε σέ δεξαμενόπλοια προσφοράς αγοράζοντας πλοία διαφόρων τύπων σέ τιμές κυμαινόμενες μεταξύ δολ. 108-113. 'Ενα OBO (17.800 τον. βάρους) πήρε την άνωτάτη τιμή των δολ. 117.

Κίνα καί Ν. Κορέα δέν άκούστηκαν.

Παρούσα ή 'Ινδία μέ 2-3 αγοράς πλοίων 3.500-6.000 τόννων μεταξύ δολ. 102-107. Περιορισμένη, αντίθετα, ή ζήτηση στό Πακιστάν μέ τιμές μεταξύ δολ. 85-95.

Εύκαιριακές πωλήσεις (περισσότερο απόπειρες πωλήσεως) στό Μεσογειακό χώρο σέ αγοραστές προτιθεμένους νά εκμεταλλευθούν τό πλοίο γιά κάποιο χρονικό διάστημα πρίν τό πωλήσουν, πρós διάλυση.

Τιμές μεταξύ δολ. 75-100 συζητούνταν, άναλόγως του τύπου, μεγέθους καί καταστάσεως συντηρήσεως του πλοίου.

Οί άγοραπωλησίες

'Ενώ τό ενδιαφέρον γιά δεξαμενόπλοια όλων σχεδόν των τύπων καί μεγεθών, ένθαρρυνόμενο από την σχετικά ύψηλή ναυλαγορά, εξακολουθούσε άμείωτο, οι πρόσφατες έξελιξεις στή ναυλαγορά ξηρού φορτίου άνέβασαν τό θερμόμετρο καί σέ αυτήν την κατηγορία, μέ αποτέλεσμα αύξηση της ζήτησεως καί, έν μέτρω, των άξιών. Τό ενδιαφέρον κυρίως έπικεντρώθηκε στό μή υπερέλικά μπαλκάρριερς των οποίων οι τιμές έδειξαν άνοδικές τάξεις.

Στά δεξαμενόπλοια, χαρακτηριστικές εΐναι οι τιμές των έξής μεγεθών:

— M/T BURMPAC BAHAMAS (255.000/75) δολ. 9.500.000.

— T/T SAFRA (52.500/60) δολ. 1.500.000.

— M/T MONSUN (παραγώνων) 30.600/73, δολ. 5.750.000.

Στά μπαλκάρριερς, διακρίναμε δύο πωλήσεις πολύ μεγάλων μονάδων, όπως τά:

— M/V WORLD STAR (122.750/76) δολ. 6.250.000.

— M/V MERMAID JUPITER (127.900/76/ δολ. 5.800.000).

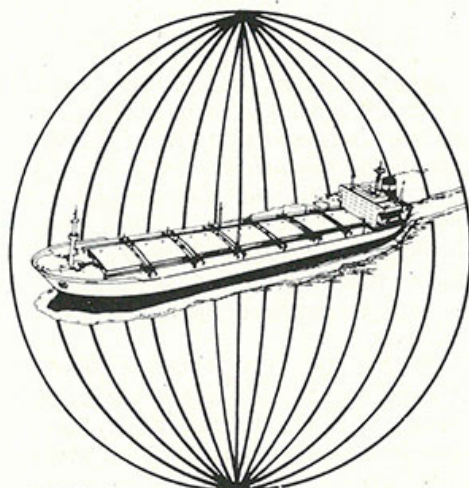
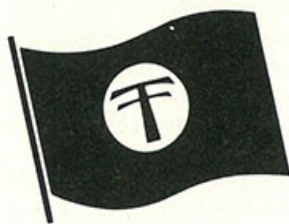
'Ενα πάναξαμ, τό «PACIFIC PATRIOT» (66.980/1982) έπιασε μόλις δολ. 6.400.000 ενώ στό μικρότερα πλοία διακρίναμε:

M/V FRASER (34.400/73) δολ. 1.200.000.

— M/V WOKO MARU (34.403/76) δολ. 1.700.000.

— M/V ANITA DAN (37.500/76) δολ. 1.850.000.

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



quick and safe
operations worldwide



TRADE AND TRANSPORT INC.

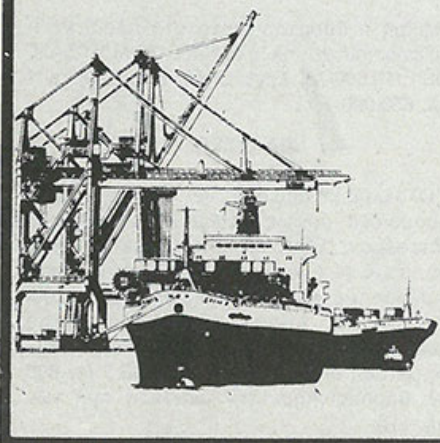
PIRAEUS: 61-65 Filonos Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

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. 10004 PPhone: (212) 42 53 730
Cables: Searunner Codes New Box 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

NAFTIKA CHRONIKA



CRUISES ON FREIGHTERS

Under the title "Dream Cruise on a Freighter" our French colleague, the *Journal de la Marine Marchande*, summarised our article on the subject which appeared in the August 1st, issue of *Naftika Chronika*.

The *Journal de la Marine Marchande* comments that cruises on freighters are no longer undertaken on old and rusty tramp ships, with unshaven, beetle-browed crewmen and a sinister captain. They are carried out on modern motorships fitted with all modern conveniences for passengers and a superb cuisine. At a cost of \$ 40 per day the passenger on a cargo ship is served four square meals a day, is attended to by a willing staff, enjoys duty free liquor and sits at the captain's table every day. It is a pity that fancy brochures do not exist for this type of holiday and that the only way you can find out about them is by word of mouth.

Nevertheless, voyages on cargo ships are becoming more and more popular, perhaps not because they are cheap but because people are becoming fonder of simple lifestyles.

IT MUST BE A GOVERNMENT DECISION

Four months ago we had commented on the fact that the Ministry of Mercantile Marine was examining the conditions proposed by the shipowners for the "repatriation" of their ships to the Greek flag, by asserting that the main problem was not what the owners wanted or what the seamen wanted but what the state wanted. And we had pointed out that if the state was interested in earning revenues in foreign exchange without any outlay and if it wanted to so-

live once and for all the problem of productive employment for all Greek seamen, even pensioners who wanted to work, and if it wanted to see the Seamen's Pension Fund (NAT) put on a healthy basis and revived, it would find out what needed to be done to stop ships from transferring to other registries and acquire the benefits of the 1,400 ships (as we had estimated them, they are more now) which are now being enjoyed by other countries.

THE LOSS TO THE GREEK FLAG

Readers have remarked to us that the loss to the Greek flag of 255 ships during the year's tenure of office of the present Minister of Mercantile Marine is not a strictly accurate statement, as made in our two previous issues. To the 255 ships we must add another 150 noteworthy units acquired by Greek owners during this period and which were registered under foreign flags. Thus the total number of ships lost to the Greek flag is in fact 400 ships which represent a loss of \$ 200 million annually to the Greek exchequer and at least 4,000 jobs for officers. Lower deck crews are not affected because in any case there are not enough of them to man another 400 ships.

It would therefore seem that the appointment of the present minister to his post was a tragic mistake which has caused a great deal of harm to the country's economy with no consequences for the person involved.

A HELIGOLAND REGISTRY?

German owners, who have long been complaining about the high operational costs of German flag ships, have been demanding the institution of a "second" German flag under which they can register their ships on better terms. They have proposed Heligoland as the home port of such a registry, in the North Sea and off the mouths of the Elbe and Weser rivers.

The German government, however, does not share the owners' views in this respect and has rejected the owners' demand on the grounds that it is unconstitutional.

Moreover, the government claims that state support to shipowners and the plan to reform the financing system for shipping should have stabilised their financial situation. This support is by no means insignificant, consisting as it does of an allocation of 250 million marks to continue subsidies for the building or conversion of merchant ships.

NEVER AN OPEN REGISTRY

The Minister of Mercantile Marine has stressed that there is no question of Greece creating an open registry. He said this in answer to a question following an article in the financial daily *EX-PRESS*. He added that during a working lunch at an EEC meeting, he assured his ministerial colleagues from other countries that Greece is aware of the intentions and actions of other European countries on the subject of open registries but that our country will not follow their example and maintain the prestige of its flag, even if there is only one ship left on the register!

THE JOINT MEETING

The following announcement was issued by the Greek Shipowners' Union following the meeting between the Greek Shipowners Union and the London Shipping Cooperation Committee held in Piraeus on September 3.

In accordance with time honoured custom, a second meeting was held in the offices of the GSU in Piraeus between members of the executive boards of the GSU and the LSCC this year on September 3, 1986.

"At this meeting, shipping matters which concern us today were discussed in an atmosphere of understanding and there was a complete coincidence of views.

The meeting then discussed the acute shipping crisis and the difficulties encountered by Greek flag ships.

Preventing such ships from being transferred to foreign registries is of primary benefit to the national economy by increasing foreign exchange earnings and providing continuous work for Greek seamen.

Other pressing matters were discussed such as the modernisation and upgrading of maritime training so that Greeks can always be employed as deck and engineer officers, and the future and present of the Seamen's Pension Fund (NAT), relations with the seamen's unions, etc."

INTERTANKO APPEALS FOR DIPLO- MATIC ACTION ON WAR ESCALATION IN THE GULF

The recent tragic escalation of the attacks on tankers in the Middle East Gulf has forced Intertanko to ask for more diplomatic activity.

In her latest safety circular the organization underlines that although millions of dollars have been spent on setting up the Law of the Sea Convention, there has been no action taken to uphold its principles of free navigation. More diplomatic pressure both from the UN and governments must be exerted on Iran and Iraq to stop the unwarranted and illegal attacks on tankers in the Gulf.

Intertanko has both taken direct contact with the UN Secretary General. Mr. J. Perez de Guellar and the IMO Secretary General Mr. Shiravastava in addition to appealing through the press, to appeal to Iran and Iraq to stop violating the international law at sea.

So far this year there have been 57 forceful attacks on tankers of which 13 have been considered constructive losses, almost 30 persons have been killed under these attacks and 26 of the attacks have been outside the declared exclusion zones.

LIBERIAN FLAG SHIPS

Although the figures compiled by Lloyds Register show Liberia with 58 million grt. at the end of 1985, the Liberian minister in charge of maritime affairs mentioned recently a far smaller figure, adding that the Liberian - flag fleet had lost about 20 million grt. during the last two or three years. He made it clear, however, that his country's authorities are not concerned by this decline as it reflects an improvement in the overall quality of the Liberian fleet which is superior to that of all other free registries.

There is, of course, the problem of the almost parallel increase in the Panamanian registry, particularly with ships owned by Greek interests. Liberia has various explanations for this phenomenon but does not underestimate Panamanian activity in this respect and its fruitful results. Indeed, the minister intends to do his utmost to attract more Greek owned and other ships to the Liberian flag and reverse the current trend, although there are no indications so far that any such reversal is taking place.

THE SWISS FLEET

At the end of June, this year, the Swiss fleet consisted of 30 ships totalling 527,000 tons d.w. This represented

INTERNATIONAL SEMINAR AT THE MARINE CLUB

For the fourth time, the international maritime seminar, organised by the International Centre for Trade Shipping and Finance of the City of London University, will be held on October 9 and 10 at the Piraeus Club. The subjects of this year's seminar are the prospects of the world economy and the shipping market (transport by means of dry cargo ships, specialise vessels for carrying vehicles and tankers).

The start of the seminar will be proclaimed by the Club's president, Mr. N. Cotzias and by the Dean of the City University Business School, Professor Andrew Chambers. An introduction will then be made by Mr. S. Gourdomichalis, President of the Greek Shipowners' Union and the first speaker will be Mr. Loucas Hadjioannou, managing director of Troodos Shipping Company. The summing up will be made by Professor Costas Grammenos.

The morning session will begin at 11 a.m. with a talk on the prospects of the world economy, chaired by Mr. J. Graham Day, former chairman of British Shipbuilders and current chairman of Austin Rover. The speaker will be Mr. Michael Beenstock, professor of world economy and finance of the City University Business School. Taking part will be Mr. J. Bilimatsis, chairman and ma-

naging director of Mobil Oil (Hellas), Christian Frigast, managing director of Privatbanken in London, and Mr. Paul Slater, chairman of First International Capital Corporation and managing director of Paribas North America in New York.

In the afternoon session on transport the chair will be taken by the chairman of the Baltic Exchange Mr. Paul J. Vogt and the speakers will be Messrs. Marcos Skoufalos, president of the Union Commercial Steamship Company of Piraeus, Mr. J. Graham Day and Mr. Michael Beenstock. Participants will be Messrs. J. Bilimatsis, Mr. J. F. Dymock, director of Hambros Bank in London, and Mr. J. C. Lyras, director of Granicos Shipping Corp. of Piraeus.

On the second day the subject will be the financial infrastructure of the shipping industry in the future and it will be chaired by Mr. Richard B. Teiman, representing the Committee on Maritime Financing of the US Maritime Law Association. Speakers will be Messrs. Paul Slater and Thomas Harahan, director of Marine Finance General Electric Corp. of New York. Participants will be Messrs. G. F. Dymock, Costas Grammenos, R. W. Harrington of the Royal Bank of Scotland in London and J.C. Lyras.

50 YEARS AGO

— A Thessaloniki shipping agent, referring to what we wrote about the future of coastal lines, has observed that at least as far as Thessaloniki was concerned, coastal traffic could not rise by 5% per annum. During the past two years, instead of a rise, there has been a decline in traffic.

— There were favourable comments on the letter from Mr. George Sakalis suggesting that a Maritime History of Greece should be written.

— The number of NAT pensioners during the past quarter has been reduced by 196 with a total reduction of 986,832 drachmas in the amount paid out for pensions.

— In the "North China Daily News" of Shanghai there is an interesting article in which Greek seamen are praised for their actions following a collision in the Whangpoo river.

— The following received certificates as Steam Engineers First Class: Messrs Ch. Vafiadis, C. Dardanos, E. Dedes, F. Zoulias, S. Katopodis, N. Koufopantelis and E. Papageorgiou.

(Naftika Chronika No. 138/15.9.1936)

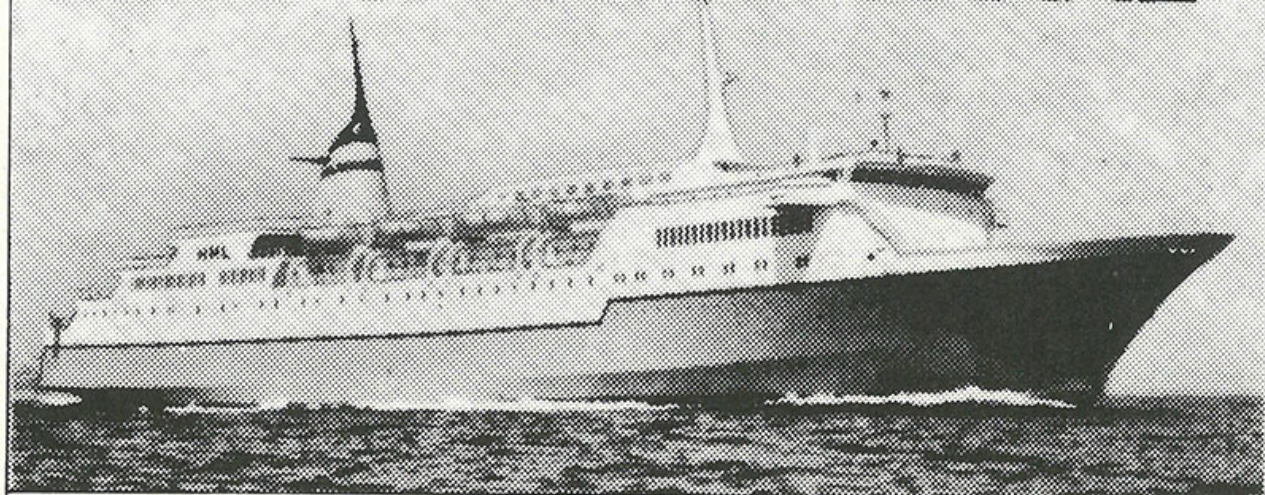
ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7 ΠΕΡΑΙΕΥΣ

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
((δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι Τ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047

ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
Α'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048

ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870

α. Ριγιάκα 3/7		
δ. Παναμά 11/7		
δ. Σουέζ 15/7		
α. Άμβέρσα 18/7		
α. Χάβρη 16/7		
α. Λός Πάλλμας 16/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 11/7		
α. Άνκόντα 30/4		
άρχει Πειραιά		
α. Γιβραλτάρ 12/7		
α. Μπ. Άϊρες 24/6		
α. Βαρκελώνη 18/7		
στό Ρότερνταμ 26/4		
δ. Σουέζ 11/7		
άρχει Πειραιά		
α. Τάμπα 25/6		
α. Βενετία 19/7		
ΕΤΑ Πειραιά 12/7		
διάλυση Κίνα		
μετ. «Μιλενάκι»		
άρχει Έλευσίνα		
δ. Παναμά 4/7		
δ. Παναμά 5/7		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Παρανάγκουα 9/7		
α. Άνγκρα ντος Ρέις 28/6		
α. Άνκόντα 12/7		
ε. Τσίμπα 24/7		
ε. Πειραιά 9/6		
άρχει Ίθακή		
επωλήθη αδόλοπαούς		
ε. Ρίο Γκράντε 12/7		

α. Ταμπίκο 13/7		
επωλήθη διάλυση		
ε. Πειραιά 16/7		
ε. Τζέντα 4/7		
α. Τενερίφη 17/6		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Γουαλλάρου 13/7		
α. Στουμπλά 4/7		
α. Άγ. Ευστάθιος 9/7		
ε. Ν. Ύδρην 17/6		
ε. Ναγκόγια 21/7		
α. Σιγκαπούρη 20/7		
α. Σπλιτ 19/7		
α. Γιοκχάμα 21/7 *		

α. Πόρτ ντε Μπούκ 11/7		
ε. Μπαράγκουα 2/7		
ε. Πειραιά 14/7		
ε. Χιούστον 17/7		
ε. Άκαγιούτα 29/6		

ΕΤΑ Πόρτ Νουάρ 12/7		
α. Μπρίντνι 17/7		
ε. Τζέντα 20/7		
ε. Μπαχράιν 24/7		
α. Θεσσαλονίκη 17/7		
ε. Γκίλονγκ 15/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Ρίο Άντλεϊρο 9/7		
πρός Α. Ανατόλη 30/6		
ΕΤΑ Μπιαλμπό 8/7		
μετ. «Μαπίκ II» (κ.)		
ε. Ίκνιο 22/6		
α. Κέιτπασον 8/7		
α. Τζουέμα 12/7		
ΕΤΑ Κρότων 14/7		
α. Φάλλμουθ Μπαί 7/7		
επωλήθη διάλυση		
άρχει Πειραιά		
ε. Χιούστον 14/7		
ε. Νταμάρ 17/7		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ντουάλα 19/6 *		

στό Μπαντ Άμπας *		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Παρανάγκουα 16/6		
ε. Πειραιά 12/7		
ε. Τζέντα 18/7		
ε. Βιτώρια 10/7		
α. Πειραιά 12/7		
α. Ντάρμπαν 12/7		
επισκευές Πειραιά 17/7		
ε. Καράτσι 21/7		
α. Νικίσκι 13/7		
ναυπηγ. Τόκυο		
α. Μπρισμπέιν 10/7		
α. Ήσι Λόντον 19/7		
άρχει Έλευσίνα		

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΤ	84	13911
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20955

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΕΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΘΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΑΚ	76	12498
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν	86	23300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931

ε. Πάλεμπάγκ 11/7		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 4/7		
ε. Ρίο Άντλεϊρο 3/7		
α. Μπρισμπέιν 5/7		
ε. Παραντίπ 19/7		
α. Φλάσσινγκ 19/7		
πρ. «Σίλβερ Χάππινες»		
α. Πειραιά 19/7		
α. Ντάρμπαν 16/7		
υπό ναυπήγηση		
α. Ρότερνταμ 24/6		
α. Σαντάντερ 8/7		
δ. Π. Σαϊό 21/7		
πρός Φιλιππίνες 7/7		

ε. Μπαντ Άμπας 26/6		
α. Ντάρμπαν 3/7		
α. Λόγος 23/6		
α. Βουλώνη 7/7		
α. Βουλώνη 15/6		
α. Εϊβονόμους 11/7		
ε. Γένοβα 19/7		
α. Ροζάριο 1/7		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Ασάμπ 13/7		
ε. Ναγκόγια 25/7		
ε. Τζέντα 6/7		
ΕΤΑ Ρότερνταμ 11/7		
α. Ναγκόγια 23/7		
ε. Ρεσίφ 2/7		
α. Άμβέρσα 26/7		
α. Βρέμη 18/7		
α. Καζαμπλάνκα 21/7		
α. Λός Άντζελες 16/7		
α. Πόρτ Σαϊό 16/7		
α. Σιγκαπούρη 12/7		
α. Νιτηρόι 18/7		
α. Σιμονσέκι 16/7		
α. Ήσι Λόντον 21/7		
α. Πόρτ Κέμπλα 19/7		
ε. Γένοβα 20/7		
ε. Μπαγκόγκ 10/7		
α. Σάντος 10/7		
δ. Παναμά 12/7		
δ. Κωνίπολη 26/6		
α. Π. Ελίζαμπεθ 22/7		
δ. Ντόβερ 1/7		
ε. Μαζατλάν 27/6		
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 9/7		
ε. Γάνδη 19/7		
α. Βανκούβερ 28/6		
α. Κεϋχάν Τερμινάλ 22/6		
μεσογειοακός μεταφορές		
α. Μπρισμπέιν 17/7		
άρχει Άμβουρνο		
ε. Κουιντέρο 12/7		
ε. Άνναπόλη 14/7		
α. Γιοκχάμα 22/7		
α. Νισκαστά 22/6		
α. Μπαγκόγκ 29/6		
ΕΤΑ Βραζιλία 23/7		
α. Τουμπαραό 14/7		
άρχει Τάραντα		
δ. Ντόβερ 13/6		
α. Μπανγιαρμασίν 11/7		

δ. Σουέζ 23/7	
ε. Μογκαντίσου 22/6	
άρχει Έλευσίνα	
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/7	
α. Σάντος 8/7	
μεσογειοακός μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 2/7	
ε. Βανκούβερ 3/7	
α. Ρότερνταμ 25/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Κινούρα 21/7	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Χουάγκου 17/6	
πρ. «Αίγις» Άθηναι	
άρχει Πόρτομαπούρα	
α. Ροζάριο 15/7	
α. Γιούροπουρτ 26/7	
ε. Παράνδουσα 30/6	
α. Βανκούβερ 15/7	
ναυπηγ. Σαοέμο	
ψήφισε κυπριακή	
άρχει Πειραιά	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 9/7	
α. Σιγκαπούρη 12/7	
α. Βουλώνη 19/7	
α. Ν. Όπλεντν 16/7	

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΡΑΜΗΣ	65	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ' ΤΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΝΑΕΣ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738

ναυπηγ. Καβαχίρι	
α. Κίγκτον 15/7	
ε. 'Ικόνιο 4/7	
α. Ν. 'Υόρκη 11/7	
α. Σιγκαπούρη 23/7	
α. Βαλέντσια 18/7	
α. Σαγκάη 29/6	
δ. Ντόβερ 19/7	
α. Γουσκάρμτσου 22/7	
α. 'Αμστερνταμ 4/7	
α. Τζέντα 8/6	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Σιγκαπούρη 22/7	
ε. Βενετία 11/7	
στην 'Αλεξάνδρεια 8/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 12/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
επισκευές Πειραιά	

ε. Ντάρμπαν 19/7	
ε. Γκάνδη 12/7	
δ. 'Επτάνησα 10/7	
ε. Γιούροπορτ 26/7	
α. Κουβέιτ 21/7	
άρχει 'Ιθάκη	
άρχει Πειραιά	
α. Γιούροπορτ 20/6	
άρχει 'Ελευσίνα	
μετ. «Storm S» (M)	
α. Γιοκοχάμα 19/7	
α. Χιούστον 5/7	
α. Τάιν 10/7	
α. Γιαβάτα 25/7	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Στυλίδα	
ε. 'Ιταζόι 10/7	
α. Πράια Μόλε 10/7	
α. Βαλέντσια 18/7	
ε. 'Ανγκρα ντος Ρέις 29/6	
α. Γκόβε 15/7	
α. Σιγκαπούρη 28/6	
ε. Κουβέιτ 10/7	
στην 'Ινδονησία 5/7	
α. Ροζάριο 1/7	
α. Νταβό 22/6	
α. Ναγκόγια 23/7	
ναυπηγ. Αίολο	
α. Πειραιά 19/7	
α. Μονρόβια 6/7	
στην 'Ακρόπολη 16/7	
ε. Σάντος 10/7	
δ. Ντόβερ 29/6	
ΕΤΑ Λάγος 13/7	
δ. Κων/πολη 21/6	
ε. Ρότερνταμ 14/6	
α. Φάσσιγκ 12/7	
α. Χάμπτον 12/7	
α. Τζέντα 20/7	
α. Τσίμα 12/7	
πρ. «Voyager»	

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/7	
ε. Μόντρεαλ 16/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 10/7	
ε. Πωλητή αλλοδαπούς	
δ. 'Επτάνησα 28/5	
α. Σιγκαπούρη 24/7	
ε. 'Οζάμις 24/7	
α. Φρημάντλ 20/7	
α. Κολόμπο 23/5	
α. Ειφγκάκι 3/7	
ε. Π. Σαϊό 7/7	
δ. Γιβραλτάρ 17/7	
άρχει Γάνδη	
άρχει Πειραιά	
α. Μόρο Ρεντόνιο 23/6	
ε. Φουτζέιρα 28/5	

στην Κακούτα	
ε. Πειραιά 12/7	
άρχει Τρινκομάλη	
μετ. 'Ατρωτος	
ε. Ναγκόγια 23/7	
ΕΤΑ Βραζιλία 30/7	
στη Βενετία	
μετ. «Dynamic» (π.)	
ΕΤΑ Σάν Φραντζίσκο 17/7	
α. Γιοκοχάμα 21/7	
ναυπηγ. Καβαχίρι	
α. Νιούπορτ 19/7	
ε. Μόντρεαλ 13/7	
στο Μελβούρ 4/7	
α. Χιούστον 14/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Ντόβερ 19/7	
α. Πειραιά 9/7	
α. Γιβραλτάρ 21/7	
πρ. «Κόρμεν Μόρε»	
δ. Π. Σαϊό 15/7	
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 18/7	
άρχει Πειραιά	

ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΙΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΛΑΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958

άρχει Πειραιά	
άρχει Στυλίδα	
ε. 'Ασσόμπ 4/7	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. 'Υόρκη 9/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/7	
α. Γιούροπορτ 19/7	
α. Ρίτοαρντς Μπαϊν 23/7	
ε. Σαγκάη 16/6	
α. Ν. 'Υόρκη 8/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Φουτζέιρα 17/7	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο Ντάρ ες Σαλάμ	
ε. Πειραιά 4/4	
ε. Κάρταϊ 13/7	
ε. Βηρυτό 24/7	
ε. Βουβάη 15/7	
ε. Ρότερνταμ 22/7	
ε. Χάμπτον 15/7	
στο Σουέζ 2/7	
α. Νάντη 12/7	
στον Πειραιά	
στο Κάρταϊ 7/7	
α. Σαβάννα 16/6	
ε. Μπαχραϊν 9/7	
α. Σάν Λορέντζο 17/7	
α. Ντάρμπαν 20/7	
ε. Σουέζ 24/7	
δ. Π. Σαϊό 20/7	

δ. Θέουτα 9/7	
ε. Ν. 'Υόρκη 2156	
άρχει Πειραιά	
α. Κόρπους Κρίστι 23/6	
α. Ντάρμπαν 11/7	
δ. Γιβραλτάρ 14/7	
ε. Χιούστον 16/7	
α. Χάμπτον 19/6	
α. Μπράουνσβιλ 22/6	
δ. Κων/πολη 22/6	
ε. Ροζάριο 9/7	
ε. Ρίο Χάινα 1/7	
α. Μομπιλ 21/6	
α. Σάντος 16/7	
ε. Σάντος 15/7	
α. Μπουένια Βεντούρα 23/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/7	
α. Σιγκαπούρη 8/7	
ε. Πειραιά 7/7	
άρχει Πειραιά	
α. Κάρταϊ 7/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7	
α. Λέγκχορν 17/7	
ε. Ντουάλα 5/7	
ε. 'Ελσινόρε 19/6	
α. Χιούστον 15/6	
αναμένει 'Οράν 4/7	
ε. Μπουένια Βεντούρα 17/6	
ε. Σιγκαπούρη 18/7	
α. Ραβέννα 16/7	
ε. Θεσσαλονίκη 19/6	
α. Χιούστον 10/7	
ε. Χιούστον 11/7	
α. Μπράουνσβιλ 27/6	
α. Μομπιλ 2/5	
α. Φουτζέιρα 11/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Αργοςτόλι	
α. Μπιλμπάο 18/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 6/7	
στον Πειραιά	
α. Νόρντχαμ 26/6	
α. Φιλαδέλφεια 2/7	
προς 'Αν. Γερμανία 4/7	
ε. Πειραιά 33/7	
α. Μπ. 'Αίρες 16/7	
α. 'Αμβέρσα 21/6	
α. Σιγκαπούρη 22/7	
α. Χουάγκου 2/7	
α. 'Ιντσόν 11/7	
δ. Ντόβερ 19/7	
α. Τζέντα 16/7	
α. Παρανάγκουα 4/7	
προς Ρότερνταμ 6/7	
α. Μομπιλ 24/7	
α. Παλάου Μπακόμ 14/7	
υπό ναυπήγηση	
υπό ναυπήγηση	
α. Ρίο Γκράντε 2/7	

α. 'Αλμέρια 7/7	
α. 'Αμβέρσα 17/7	
α. Φιλαδέλφεια 13/7	
ε. Βισκαπαπάνι 3/7	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Σουέζ 23/7	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
ε. Πειραιά 12/7	
δ. 'Επτάνησα 29/5	
α. Πόρτ 'Εβερκλίτς 5/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τρινκομάλη 22/7	
ναυπηγ. Τόκυο	

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΠΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤ'Μ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΓΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166

ε. Πειραιά 12/7 *		
άρχει Γαλαξειδί		
πρ. «Αίγις Μπάλτικ»		
ε. Σουέβια 6/7		
ε. Τσιτσουγκ 20/6		
α. Λός 'Αντζελες 2/7		
δ. Γιβραλτάρ 12/7		
πρ. Ντουμπάι 4/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λάρνακα 13/7		
πρ. «Κόνδωρ»		
α. Δρέπανον 5/7		
ε. Ρίο Γκράντε 11/7		
ε. Χάμπτον 16/7		
ε. Τσίμα 17/7 *		

άρχει Βασώρα *		
ε. Μελβούρνη 21/7		
άρχει Γαλαξειδί		
στο Φλάσσινγκ 9/7		
α. 'Ικόνιο 6/6		
α. Χουέβια 26/6		
ε. Καλκούτα 4/7		
στο Γιβραλτάρ 5/7		
στη Σιβεταβέκια		
στο Μπ. 'Αμπάς 13/7		
μετ. «Sun II» (π.)		
άρχει Πειραιά		
α. Ντάρμαν 2157		
δ. Ντόβερ 1257		
α. Χιούστον 27/6		
α. 'Αλεξάνδρεια 2/7		
άρχει Πειραιά		
α. Σαλβαντόρ 17/5		
ε. Πειραιά 17/7		
α. Λός Πάλας 19/7		
α. Πειραιά 18/7		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 15/7		
πρ. «Helice»		
α. Μπαχραϊν 20/6		
ξένα συμφέροντα		
α. Τζουέμα 12/6		
στις Μπ. Λέικς		
άρχει Πειραιά		
α. Κόμπε 22/7		
α. Κοτονού 15/7		
α. Μπρισμπαϊν 16/7 *		
ε. Χόγκ Κόγκ 14/7 *		
δ. Γιβραλτάρ 4/7		
α. Χάμπτον 12/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7		
α. Χέυ Πόιντ 22/6		
ε. Βαλπαράϊζο 15/7		
α. Ρουέν 9/7		

α. Φουτζέιρα 21/7		
α. Σιγκαπούρη 12/7		
α. Μπουσάν 23/5		
α. 'Αγ. Ευστάθιο 8/7		
πρ. «Παναγιώτης Γ.»		
άρχει Πειραιά		
α. Μαπούτο 11/7		
ε. Ντακάρ 10/6		
δ. Σουέζ 17/7		
α. Λός 'Αντζελες 10/7		
στην 'Ερυθρά 6/7		
άρχει Πειραιά		
δ. Ντόβερ 4/7		
α. Λός 'Αντζελες 6/7		
α. Σιγκαπούρη 15/7		
α. Βηρυτό 2/7		
α. Χαγκόνα 7/7		
ε. Χιούστον 16/7		
δ. Σουέζ 21/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
στο Πάτι (δοσθήκη)		
α. Μιζουσίμα 18/7		
α. Μπιλμπάο 18/7		
δ. Γιβραλτάρ 17/7		
α. Ρίο 'Ιαντίρο 12/7		
ε. Πειραιά 29/6		
ε. Πειραιά 19/4		
α. Λεμεσό 4/7		
ε. Κοξίν 2157		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Γκρέιντζμαουθ 22/7		
α. Μπ. 'Αίρες 18/7		
ε. Τζακάρτα 5/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χαβρή 12/7		
άρχει Στιλβίδα		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6		
α. Μόντρεαλ 9/7		
α. Λέικ Τσάρλς 13/6 *		

δ. Ντόβερ 19/7 *		
στη Γιούρα 26/7		
α. Γκλάντστον 16/7		
άρχει Πειραιά		
στο Καμινάν 20/6		
ε. Χιούστον 16/7		
α. Γιοκοχάμα 23/7		
α. Πειραιά 18/7		
α. Τσίμα 22/7		

ΧΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΣΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΥΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΛ'ΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α Σ	72	22866
ΘΕΙΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	35131
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΑΚΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΛΟΣ	85	34400
ΙΡΒΙΣ	76	12498
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΟΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10480
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300

δ. Σουέζ 20/7 *		
ε. Παρανάγκουα 6/7 *		
α. Χαβρή 22/6		
μετ. «'Αλκμήνη»		
α. Κεμπέκ 10/7		
στο 'Αδεν 1/7		
πρ. «Kerwan»		
ε. Λά Γκουέρα 10/7		
α. Μπαρκελών 14/7		
στην 'Ανναμπα 5/7		
ε. Τζέντα 5/7		
α. Μ. Μαγκανούι 1/7		
α. Ντουάλα 6/7		
στη Σουηδία 6/7		
α. Λός 'Αντζελες 26/6		
α. Σάντος 8/7		
α. Γιούροπορτ 20/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		

α. Σάλλοι Βόε 26/7 *
δ. 'Ελαινόρη 14/7
α. Πόρτ Κεμπλά 14/7
ε. Γκουινιακούλ 7/7
άρχει Πειραιά
α. Ρότερνταμ 12/7
α. Σάντος 15/7
α. Παλάου Σαμπύ 9/6
ε. Βηρυτό 23/7
δ. Π. Σαίδ 17/7
διάλυση 'Ισπανία
μεσογειακές μεταφορές
α. Φιλαδέλφεια 6/6
δ. Σουέζ 22/7
διάλυση Γκαντάνι
α. Λαύριο 19/5
επωλήθη αλλοδαπούς
α. 'Αντοφακά 6/7
α. 'Αλεξάνδρεια 1/7
α. Πειραιά 7/5
μετ. «'Αρμενιστής»
α. Ν. Υόρκη 5/6.

ΚΛΕΙΩ	58	8791	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Κοτονού 1/7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Καέν 20/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Ντόβερ 8/7
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Βανκούμπερ 4/7
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Φιλαδέλφεια 1/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	επισκευές Σιγκαπούρη 8/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Ν. Ύορκη 2/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	δ. Ντόβερ 23/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρότερνταμ 21/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Ντάρμπαν 7/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΖΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ώκλαντ 22/7
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. Σπλίτ 4/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	δ. Π. Σαίδ 21/7
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9882	πρός Τζέντα 9/7
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Βανκούμπερ 17/6
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	αργεί Πειραιά
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Άλγκεθρας 21/6
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	αργεί Πειραιά
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	αργεί Πειραιά
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Τής 8/7
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Μπαρνακούλα 16/6
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 3/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ναγκόγια 24/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	ε. Κόμπε 23/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Φός 21/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	στών Περισκό 5/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 7/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Γένοβα 14/7

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Πειραιά 12/7
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250	α. Π. ντέ Μπούκ 18/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	στή Τζέντα 7/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Ν. Όρλεάν 1/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπε 19/7
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	δ. Ντόβερ 21/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ΕΤΑ Μαλαισία 17/7
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	ξένα συμφέροντα
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φός 13/7
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	ναυπηγ. Σιμονσοέκι
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	στή Νορβηγία 10/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Χάβρη 13/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	ε. Βαλάντσια 19/7
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σφός 5/7
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Λάγος 29/5
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Σέτε 10/7
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στή Τζέντα 7/7
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	α. Βαρκελώνη 17/7
ΚΥΘΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Λονδίνο 22/7
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	αργεί Πειραιά
ΚΥΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Άμβούργο 23/7
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	α. Τζέντα 12/7
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Πειραιά 26/1
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ΕΤΑ Άργεντινή 23/7
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ναυπηγ. Ούλσάν
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Βανκούμπερ 17/7
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	μεσογειακές μεταφορές
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Ίμπέρια 1/6
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Πειραιά 8/7
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Ν. Ύορκη 16/7
ΛΑΚ Π.	68	9118	ε. Ίτατζάι 23/6
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Γκόβε 10/7
ΛΑΚΩΝ	69	8825	υψώσε Όνδουριανή
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	δ. Παναμά 19/6
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Βανκούμπερ 17/7
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	αργεί Έλευσία
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Βανκούμπερ 17/7
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Γαλαξίδι
ΛΕΔΕΑ	63	17879	αργεί Πειραιά
ΛΕΜΑΝ	66	2953	αργεί Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	επωλήθη
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	δ. Παναμά 2/7
ΛΕΩΝ	75	15684	αργεί Πειραιά
ΛΕΩΝ	72	2311	ε. Θεσσαλονίκη 15/5
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	αργεί Φορταλέζα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. Έλα 14/7
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	ε. Σάντος 16/7
ΛΗΤΩ	76	18104	πρ. «Μάουντ Πήλιον»
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	μετ. «Άναγκελ Ήγκλ»(ε)
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	μετ. «Άναγκελ Πάουερ»(ε)
ΛΙΜΠΕΡΠΟΡΤ	83	19343	δ. Σουέζ 15/7
ΛΙΜΠΕΡΠΡΕΣ	82	19337	ε. Σάν Λορένζο 5/7
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	ε. Βαρκελώνη 20/7
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	76	75134	ε. Φουτζέιρα 24/7
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	αργεί Πειραιά
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Βασόρα
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	
ΛΙΨ	68	9650	
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	

ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	επισκευές Κιουρασάο 24/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	αργεί Πειραιά
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Άμβούργο 17/7
ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Γιβραλτάρ 6/7
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ντάρμπαν 27/6
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 19/7
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Ν. Όρλεάν 28/6
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493	α. Λέγκχορν 16/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Λέγκχορν 17/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Γκότεμπουργκ 23/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Λορέ 20/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Λας Πάλμας 17/7
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Γιοκοχάμα 22/7
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	αργεί Πειραιά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Άμβούργο 25/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ε. Σετούμπάλ 13/7
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Χοντίντα 13/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Πειραιά 19/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ΕΤΑ Κορπούς Κρίστι 14/7
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Πειραιά 4/7
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Σιγκαπούρη 19/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Άργεντινή 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	δ. Παναμά 10/7
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	αργεί Σετούμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Ντάρμπαν 24/7
ΜΑΡΓΚΡΙΘ ΕΜΜ	81	59396	πρ. «Kerwara»
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Μπαρνακούλα 27/6
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Ραβέννα 5/7
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Ν. Όρλεάν 16/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	αργεί Α.Τοάρας
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585	ε. Άντεν 1/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	δ. Επτάνησα 10/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Νόρτενχαμ 23/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	15602	α. Ν. Όρλεάν 10/6
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Φλόσσινγκ 15/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Γένοβα 11/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Λός Άντζελες 13/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Παναμά 12/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Π. Σαίδ 28/6
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Λονδίνο 24/7
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Ψεσσαλονίκη 14/7
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	στό Πόρτ Έλίζαμπεθ 25/7
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	ε. Σάο Σεμπασιτιό 23/6
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Σάν Νικόλας 19/7
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	στό Γιβραλτάρ
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σάντος 14/6
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Λας Πάλμας 14/7
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Σιδνεύ 24/6
ΜΑΡΣ	48	3368	α. Γάνδη 7/7
ΜΑΡΟ Α.	85	25000	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Σουέμα 21/7
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Ντότζ 10/7
			α. Μπούενος Άιρες 17/6

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Καράτσι 22/7
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Όζάκα 20/7
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	δ. Καϊμάν Μπράκ 29/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Αϊγούστια 17/7
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Βαμπερ 10/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 16/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 10/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Ν. Όρλεάν 13/7
ΜΗΛΟΣ	84	28100	δ. Π. Σαίδ 25/7
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Λίρκεν 2/7

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 25/6
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 2/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Ραβέννα 25/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 3/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	αργεί Έλευσία
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Τσιότζια 24/6
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	δ. Παναμά 25/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 12/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Παναμά 14/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Γιούρπορτ 25/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Λας Πάλμας 10/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρότερνταμ 28/6
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Μπιλμπάο 18/7
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	αργεί Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	74	8825	α. Κόρπους Κρίστι 26/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Βικτώρια 5/7
			αργεί Σάρτζα

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΟΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΣΧΑ Δ	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α' Γ' (δ.)	61	1389
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΑ	72	16704
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	63	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΑ	77	9477
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
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
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879

α. Άγκρα ντος Ρέις 6/7
α. Ρίταρντ Μπαίη 17/7
πρός ΗΠΑ 28/5
άρχει Έλευσίνα
στόν Πειραιά 28/1
α. Γάνδη 28/7
ΕΤΑ Πειραιά 18/7
άρχει Πειραιά
α. Ντόρμπαρντ 19/7
α. Χοσέ Ίνγκνιτο 2456
ΕΤΑ Άλγερία 14/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρεσίφ 1/7
πρ. «Θήτα Τρίαινα»
άρχει Πειραιά
α. Χιούστον 6/7
α. Τζοκινάμα 17/7
ε. Χάμπτον 15/7
άρχει Έλευσίνα
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Τζέντα
άρχει Έλευσίνα
ε. Μπ. Άιρες 14/7
ε. Τζέντα 21/7
δ. Ντόρμπαρντ 6/7
α. Σάντος 10/7
μετ. «Ανδρείος»
α. Κόρπους Κρίστι 4/7

ε. Μπιλμπάο 12/7
α. Δουνκέρκη 20/6
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 20/6
α. Σιγκαπούρη 6/7
άρχει Κενίτρα
στη Σιγκαπούρη 6/7
άρχει Χαλκίδα
α. Ν. Όρλεάνη 16/7
α. Πόρτ Σαίδ 24/7
δ. Σουέζ 23/7
άρχει Έλευσίνα
α. Ρκν Πόιτ 7/7
άρχει Έλευσίνα
άρχει Έλευσίνα
α. Π. Έσκονβελ 3/7
στό Σάντος 12/7
πρ. «Φάμιλυ Άϊθόρν»
α. Σιγκαπούρη 17/7
α. Άμπιτζάν 26/6
ε. Πειραιά 19/7
στό Έλ Χάκλ (άποθήκη)
α. Τερνέστη 10/7
α. Τραμαντάι 2456
α. Γέλα 11/7
α. Ρόττερταμ 14/7
δ. Π. Σαίδ 24/7
δ. Ντόρμπαρντ 18/7

α. Τζέμπελ Ντάνα 14/7
α. Λεμεσό 13/7
πρ. «Antarctic»
ε. Δουνκέρκη 9/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 21/7
α. Ροζάριο 12/7
άρχει Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 21/6
άρχει Πειραιά
δ. Πούντα Άρένας 22/6
δ. Ντόρμπαρντ 12/7
άρχει Άλεξάνδρεια
πρός Ρόττερταμ 25/7
α. Νταμπίερ 22/7
ε. Παραμαρίμπο 3/7
ε. Πειραιά 21/6
ε. Γκάλβεστον 2/6
α. Τέμα 18/7
ε. Μπαμόντ 5/7
ε. Κόρπους Κρίστι 10/7
α. Άμβέρσα 13/7
άρχει Πειραιά
στό Μπ. Άμπας 18/7
άρχει Λευκάδα
ε. Ισπανία 4/7
δ. Σουέζ 14/7
α. Τραμαντάι 17/7
α. Γάνδη 9/7
α. Φλαδέλφεια 25/5
άρχει Πειραιά
α. Φλαδέλφεια 5/6 *

ΕΤΑ Λιβύη 11/7 *
ναυπηγ. Ουλσάν.
ναυπηγ. Ουλσάν
ε. Φουκουγιόμα 18/7
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ε. Θεσσαλονίκη 3/7
ε. Ιταλίδι 9/7
ε. Τζοζέμα 23/6
α. Βαλέττα 19/7
ε. Σάν Νικόλας 29/6

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15398
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20869
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
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
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ.	78	9864
ΠΛΟΥΤΟ	78	8845
ΠΛΟΥΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΟΣ	81	13598
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	81	10520
ΠΟΡΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΡΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΡΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΡΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΡΕΙΔΩΝ Β.	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929

α. Σαβόνα 8/7
έπωληθη
α. Σαλλόμ Βόε 17/7
α. Τενερίφη 15/7
άρχει Πειραιά
άρχει Έλευσίνα
ε. Σάντα Μάρτα 2/7
μεσογειακές μεταφορές
στην Άλεξάνδρεια 27/6
μεταφορές Νιγηρίας
στη Ρουέν
α. Σάντος 3/7
μετ. «Φοίνιξ»
ε. Πόιντ Νουάρ 28/6
α. Ντόρμπαρντ 22/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Πειραιά 18/6
δ. Π. Σαίδ 7/7
στό Νατάλ (άποθήκη)
δ. Δαρδανέλλια 21/5
στό Λάγος 13/6
άρχει Γκρέιτ Μπίτερ *

άρχει Έλευσίνα
δ. Π. Σαίδ 22/6
πρ. «Σίλβερ Μπαίη»
ε. Μανίλα 27/5
α. Ντηνρόιτ 9/7
α. Άμβέρσα 21/6
άρχει Έλευσίνα
α. Πόρτ Άντζελες 14/6
άρχει Πειραιά
α. Άμβέρσα 5/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Βαλέττα 11/7
ΕΤΑ Πειραιά 13/7
ε. Άμβούργο 17/7
ΕΤΑ Πειραιά 13/7
α. Χάβρη 23/7
α. Σεβίλλη 13/7
α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/7
α. Χόβι 17/6
α. Πειραιά 9/6
α. Σιγκαπούρη 15/6
α. Ντόρμπαρντ 12/7
α. Φουτζέιρα 22/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Ικόνιο 6/7 *

ε. Βενετία 17/6 *
μεσογειακές μεταφορές
α. Θεσσαλονίκη 11/7
α. Π. Σαίδ 20/7
ε. Ραβέννα 19/7
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Έλευσίνα
πρ. «Zeebrugge»
α. Σάντος 11/7
άρχει Έλευσίνα
α. Μπουσάν 17/7
ΕΤΑ Σιγκαπούρη 18/7
α. Σιδνέϊ 8/7
α. Τζέντα 20/7
α. Πειραιά 20/7
ε. Πειραιά 28/6
δ. Π. Σαίδ 22/7
α. 1599
μεταφορές Τζέντας
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
μεταφορές Τζέντας
α. Έλευσίνα 28/5
α. Σαφάγκα 24/7
άρχει Ρίβερ Φάλλ
α. Ν. Γουέστμινστερ 21/5
ε. Ν. Ύορκ 16/7
ε. Σαφάγκα 21/7
α. Ραγκούκ 25/7
έπωληθη αλλοδαπούς
α. Πόρτο Καμπίλλο 15/7
άρχει Γαλαξείδι
ε. Μπέλφαστ 24/7
άρχει Λομπίτο
α. Βισακαπάνταμ 12/7
ε. Ρίο Γκράντε 25/5
άρχει Γαλαξείδι
α. Νίκισι 10/7
πρ. «Ζωή Χρίστina»
α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ε. Ταμπικό 130/6
άρχει Χαλκίδα
ε. Ναπιέρ 17/7
άρχει Τρινκομάλη
α. Τάμπα 3/7
α. Πόρτ Σαίδ 17/7
ε. Πειραιά 15/7
δ. Παναμά 13/7
α. Τζέντα 14/7
α. Σάντος 6/7
επισκευές Πειραιά
ε. Πενάγκ 16/7
ε. Σ. Άννα Μπαίη 8/6
ε. Ρόττερταμ 20/6
στό Σουέζ (άποθήκη)
άρχει Πειραιά
α. Ν. Ύορκ 10/7
α. Πειραιά 13/7

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
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
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΟΥ'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
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΤΑΣΙΑ	70	16644
ΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΤΕΛΛΑ	69	23472
ΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΤΡΥΜΑΧΙΑ	57	2520
ΤΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΥΡΑ	77	16380
ΤΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

στό Ντάρμπαν 1/7	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7	
στις Μπαχάμες 10/7	
α. Λός Πάλμας 22/7	
δ. Πόρτ Σάϊδ 18/7	
α. Σιγκαπούρη 23/7	
δ. 'Επτάνησα 9/7	
α. Τίς 25/7	
α. Θεσσαλονίκη 11/7	
ε. Βικτώρια 28/6	
α. Πειραιά 15/7	
ε. Πειραιά 17/7	
α. Φός 18/7	
ε. Ντεμεράρα 23/6	
ε. Βαλέτια 21/6	
α. Βενετία 21/6	
αργεί Πειραιά	
δ. 'Εσκουμίνς 16/7	
ε. Μαυρίκι 5/7	
αργεί Πειραιά	
α. Γιοκχάμα 14/7	
πρ. «Ατλάντικ Χερντέιτς»	
ε. Σάν Φραντζίσκο 5/7	
α. Χόγκ Κόκ 21/7	
α. Μοντεβιδέο 12/7	
ε. 'Αμπιτζάν 30/6	
αργεί Λομέ	

έπισκευές Σάντος 24/7	
ε. Πειραιά 30/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 20/7	
α. Μανίλα 30/5	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Σάν Μπίν»	
α. Σιγκαπούρη 24/7	
πρ. «Εμδεν 16/6	
δ. Παναμά 28/6	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 2/6	
ε. Μπ. 'Αίρες 24/3	
α. Σόντερχαμ 14/7	
επιπλήθη	
επιπλήθη 'Ελληνες	
α. 'Αμβέρσα 11/7	
α. Κλήβελαντ 15/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Λομπότο	
α. Λισαβόνα 15/7	
στη Φρήτσαν 21/6	
α. Γιούροπορτ 15/6	
ε. Κουβέιτ 20/6	
δ. Π. Σάϊδ 4/7	
αργεί Πειραιά	
α. Μπ. 'Αίρες 18/6	
στό Ντάρμπαν 23/7	
ε. Χουάγκουα 2/7	
ε. Ταργκόνα 14/7	
ε. Μπελαγούν 10/7	
αργεί Χαλκίδα	

α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	
πρ. Μογκαντίσου 4/7	
α. Ταγκουαράμας 10/7	
α. 'Οράνιεσταν 11/7	
α. Λίβερπουλ 16/7	
ε. Γένοβα 15/7	
α. Μπ. 'Αίρες 14/5	
α. Φιλαδέλφεια 18/7	
ε. Βομβάη 13/7	
ε. Ταϊγκόνγκ 2/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Λίττελτον 17/7	
α. Μπ. 'Αίρες 12/6	
αργεί Χαλκίδα	
μετον. «Νικόλας»	
ε. Κονσταντινός 23/7	
ε. Γουίλμινγκτον 4/7	
ΕΤΑ Βαρκελώνη 13/7	
ε. Σάν Λορέντζο 15/7	
δ. Γιβραλτάρ 12/7	
α. Φώλεϊ 20/7	
α. Γκέρλντον 18/7	
α. Χιούστον 11/7	
α. Ρίο Γκράντε 7/7	
πρ. «Γλυφάδα»	
ε. «Ασμπενρά 19/7	
ε. Παρανάγκουα 7/7	
πρ. «Florence Virginia»	
α. Ναγκόνια 23/7	

αργεί Πειραιά	
α. Νιούπορτ 14/7	
α. 'Αμαμπόρε 10/7	
ε. Ναντόγκ 9/7	
α. Κουίγκντο 1/7	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
α. Λός Πάλμας 16/7	
αναμένει Ντακάρ	
α. Λός 'Αντζελες 26/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
στό Σουέζ	
α. Κίγκτον 5/7	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
μεσογειακές μεταφορές	
α. 'Αλγκεθίρας 7/7	
α. Νικόσια 12/7	
δ. Κολόμπο 12/6	

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 Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14589
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΥΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΛΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19471
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31417
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΛΙΑΝ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	46862
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
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 ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕ'Ι'ΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΑΝ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302

ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΖΟ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928
Χ Α ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629

στό Γκουαγιακουίλ (άποθήκη)	
α. Μένα άλ 'Αχμάντι 15/7	
ε. Ταργκόνα 15/7	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Σιγκαπούρη 3/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σιγκαπούρη 24/7	
ε. Νταμμάμ 12/7	
α. Χοντέιντα 16/7	
ε. Κωνίπολη 9/6	
στη Μπόνου	
αργεί Πειραιά	
α. Τζάκσονβιλ 12/7	
ΕΤΑ Θεσσαλονίκη 22/7	
α. Λός 'Αντζελες 14/7	
ε. Γιοκχάμα 24/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί 'Ασκακό	
α. Φιλαδέλφεια 2/7	
α. Σάντος 15/7	
ε. 'Οζάκα 25/7	
ε. Λός Πάλμας 24/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6	
αργεί Α. Τσάρλς	
υπέστειλε πανομαϊκή	
α. Πειραιά 17/7	
α. Μπορντώ 21/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Τζέντα 22/7	
α. Σιγκαπούρη 13/7	
αργεί 'Ελευσίνα	
αργεί Α. Τσάρλς	
ε. 'Αλεξάνδρεια 23/6	
αργεί Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
α. Πόρτ Κέμπλα 19/7	
μετ. «Πέλαγος» (κ.)	
αργεί Πειραιά	
στην 'Ερυθρά Θάλασσα	
στό 'Αλγέρι 13/5	
δ. Σουέζ 11/7	
α. Θεσσαλονίκη 11/7	
ε. Νιούκαστλ 7/7	
α. 'Ιντσόν 27/6	
α. Πειραιά 9/7	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/6	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
ε. Μπιλμπάο 19/7	
ε. Πειραιά 14/7	
α. Καλκούτα 23/7	
α. Φορήτουν 4/7	
ε. Λάγος 23/6	
αργεί Πειραιά	

ε. Θεσσαλονίκη 20/6	α.
α. Βανκούβερ 18/6	
ε. Ίκουϊκ 19/6	
α. Θεσσαλονίκη 5/7	ι
αργεί Χαλκίδα	
ΕΤΑ Ρότερνταμ 13/7	
μεσογειακές μεταφορές	
Δ. Σουέζ 16/7	

ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369

ΕΤΑ Γένοβα 14/7 -	
διάλυση Τσιβάν	
ε. Φιλαδέλφεια 14/7	
α. Μίλφροντ Χάβεν 14/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Άμβέρσα 30/5	
άρχει Πειραιά	
α. Έζμπεργκ 28/6	
ε. Χιούστον 16/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

ε. Άμβέρσα 27/7	
δ. Παναμά 13/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
μεσογειακές μεταφορές	
στή Καζαμπλάνκα 25/7	
ναυπηγ. Ταμάνο	
διάλυση Φορμόζα	
άρχει Χαλκίδα	



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: 271480

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 - 213636 (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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή:



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN



δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = ανασφάλιστο στο NAT

α. Μάντρε ντε Ντέους 15/7
πρ. 'Αργολικός/1
πρόθ. Θεσσαλονίκη 20/6
μετ. 'Υπαπαντή/8
δ. Δουκνέκη 18/7

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 19/6
ε. Πασιανίς 7/7
ε. 'Αβίλς 8/7
α. Πόρτ Σάϊδ 7/6
ε. Σάντος 15/7
άρχει Πειραιά
ε. Φός 21/7
ε. 'Αμβούργο 21/7
α. Χιούστον 1/7
πρόθ Γκάλαζ 21/6
ε. Φουτζέιρα 25/7
α. Παλέρμιο 18/7
α. Κέϊπτάουν 16/7
α. Τζέμπελ 'Αλι 20/7
άρχει Πειραιά
α. Ξάν Φρανσίσκο 9/7
διάλυση Πακιστάν
α. Κολόμπο 19/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
ε. 'Ασσόντ 21/7
α. Κόρπουτ Κρίστι 16/6
ε. Πειραιά 11/5
α. Σγκαπούρη 17/6 *

ε. Λάνστρον 24/7 *
 δ. Π. Σαΐδ 29/6
 α. Ροζάριο 2/7
 ε. Πειραιά 26/9
 ε. Γκάρστον 21/7
 προς Ράσ αλ Χάφι
 α. Άντεν 15/4
 ε. Πειραιά 24/4
 α. Λέικ Τσάρλες 15/6
 πρ. «Ventura Italia»
 προς Γαλλία 1/7
 μετ. «Goya» (κ.)
 προς Ινδονησία 12/7
 α. Ν. Όρλεάντ 2/7
 α. Κολόμπο 22/7
 α. Σγκαποπούρ 24/7
 προς Ροστόκ 4/6
 προς Χαβόνα 18/7
 α. Χιούστον 12/7
 έπληθύν η άλλοδαοική
 στη Μοιτάδα (άποθηκή
 προς Αιγύπτο 11/7
 ε. Σ. Άννα Μπαϊλ 18/6
 δ. Κωνστανίη 19/6
 ε. Ταμπίκο 1/7
 ε. Πειραιά 15/7
 α. Χόγκ Κόγκ 16/7
 α. Ν. Όρλεάντ 17/7
 ε. Τολέδο 14/7
 α. Ν. Όρλεάντ 11/7
 α. Πειραιά 23/6
 α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/7
 έπληθύν διάλυση
 ε. Κορούνα 3/7
 α. Μπιμπατό 17/7
 α. Πειραιά 8/7
 ε. Πειραιά 18/7

ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.).	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΛΑ (δ.π.).	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.).	67	9288
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.).	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.).	70	52134
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	70	14123
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ (κ.).	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΑΝ (π.).	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	68	9417
ΓΚΡΑΙΝΗΣ (κ.).	63	10085
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φλ.).	68	8915
ΓΟΥΑ'ΙΖ (δ.κ.).	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.).	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ.	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	82868
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΑΙΤΥ(μ).	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡ (μ.).	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).	79	126260
ΓΟΥΩΡΥ (δ.κ.).	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (κ.).	68	14342
ΡΗΓΓΟΡΟΥΣΑ (π.).	45	2740
ΡΗΓΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23939

ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.....	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (Κ.).....	84	10562
ΔΑΜΩΝ.....	74	20712
ΔΕΛΦΙΝΙ (Δ.η)*.....	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κ.).....	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (Κ.).....	68	3784
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μητ.).....	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.).	65	1442
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.).	67	23552
ΕΛΕΝ Γ. (π.).	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.).*	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΞΗ.	78	38467
ΕΛΛΑΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.).	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.).*	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ΄ΙΤΖ (δ.).	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).*	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.).	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ΄ΙΤ (κ.).	72	16207
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.).	75	9064
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.).	65	8187
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.).	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.).	74	44608
ΕΡΩΝΗ (π.).	81	15178
ΕΥΘΥΙΑΝΗ (π.).	68	19044
ΕΥΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042
ΕΞΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.).	84	22629
ΕΞΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.).	71	4995
ΕΞΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.).	85	22980
ΕΣΤΙ (π.).	72	10351
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΚΗΝΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.).*	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.).	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.).	76	21369

ΖΑΡΑ (λ.).	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	17808
ΖΕΥΣ (π.).	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.).	68	40958
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.).	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.).	70	17485
ΖΗΗ.	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	57	2875
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙ.	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗΣ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.).	64	31097
ΘΑΛΙΑ (Μ.).	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.).	76	16873
ΘΑΛΑΣΣΗΣ Μ. (Μαλ.).	765	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.).	63	3293
ΘΕΑΝΟ	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021

ε. Σουέλ 21/7
 ε. Φουτζέιρα 17/7
 ε. κορούνα 20/7
 ε. Ταϊταόγκυ 18/5
 ε. Τζέντα28/6
 προς 'Ηράκλειον 3/7
 έπαιληθη
 διάλυση 'Ισπανία
 ε. Βαρκελώνη 20/7
 ε. Φουτζέιρα 15/7
 ε. Παραμαρίμπο 28/6
 προς Σ. Κρούα 18/7
 ε. Πειραιά 18/7
 ε. Μπουένος Άιρες 11/7
 δ. Κωνσταντή 22/6
 α. Κιζιάν 14/6
 ε. Σγκαπούρη 28/5
 στο Ντουμπίλ 12/7
 α. Ν. 'Ορλεάν 24/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 προς Νταλίν 30/6
 ε. Π. 'Αλμεριν 15/7
 προς Κορέα 2/7
 προς Περσικό 21/7
 ε. Τζέντα 7/7
 προς 'Αυβούργα 10/7
 ε. Ροζάριο 16/7
 α. Μπρέιξ 22/7
 α. 'Αυβούργα 16/7
 ε. 'Υμιούντεν 24/7
 ε. Γιούρπουρτ 2/7
 προς Τσουμπάρω 25/6
 ε. Τζέντα 7/7
 προς Γένοβα 13/7
 ε. Γένοβα 14/7
 διάλυση Κορέα
 α. Χαλκίδα 8/9/85
 ε. Πρίντ Ρούπερτ 17/7

δ. Γιβραλτάρ 18/7
α. Σαβάννα 11/7
α. Μορμουγκάο 7/7
πρός Μεσόγειο 9/7
α. Μπιλμπάο 19/7
α. Λονδίνο 25/7
α. Τραμαντάι 17/7
πρός Χόγκ Κόγκ 17/7

ε. Ρεσιφ 2/7 *
ε. Τζέντα 22/7
μεσογειανάκης μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
δ. Π. Σαΐδ 11/7
ε. Μπωμόντ 29/6
ε. Σασούμπο 7/7
ε. Μπαντίντ Άμπας 4/6
πρός Βαλτιμόρη 5/7
πρ. «Petro Queen»
α. Σάλλομ Βόε 20/7
α. Ν. Ύορκη 14/7
πρός Πόρτλαντ 29/6
ε. Γκάλβεστον 1/6
α. Σάλλομ Βόε 21/7
α. Βρέμυ 25/7

ε. Παράνους 22/6
 ε. Πένκο 15/7
 ε. Ρόττερταμ 22/5
 στο Σίρι: Άιλαντ
 α. Γιοχοχάμ 14/6
 α. Δάρνακ 20/7
 α. Γιοχοχάμ 16/7
 ε. Γιβραλτάρ 20/7
 α. Ρός Τανούρα 17/7
 ε. Έππανάου 26/6
 ε. Τζέντο 20/7
 δ. Παναμά 17/7
 α. Ντάρμπαν 18/7
 ε. Κωνσπολ 21/6
 ε. Αμύουρ 20/7
 ε. Σολέν Άνκορ. 26/7
 α. Βρέμ 9/7
 α. Ροζάριο 24/6
 α. Γιοχοχάμ 7/7
 α. Ν. Όρλεάν 11/6
 ε. Ν. Ύορκ 16/7
 ε. Ροζάριο 9/7

α. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
ε. Τζέντα 4/5
στη Σαφάγκια (άποθήκη)
α. Κορούνια 6/7
α. Ρότερνταμ 24/7
Διάλυση Κίνα
α. Φουτζέιρα 11/7
α. Ροζάριο 5/7
α. Βαλέντια 18/7
α. Τζέντα 18/7
α. Κολόμπο 21/7
πρός Κόλπο ΗΠΑ
στη Μπάρσα
στο Λαράκ 'Αϊταν 18/7
ε. Π. Σαΐδ 25/7
α. Σινγκαπούρη 14/5
α. Μιζουσίμα 27/6
άργει 'Αγ. Δομνίνο
ε. Σάν Νίκολας 24/6
α. Σάντος 11/7

ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.).	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.).	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ II (κ.).	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.).	72	20432
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.).	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΡΕΤΙΣ (Μαλ)*.	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*.	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*.	58	3993
ΙΟΣ (π.).	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (η)*.	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ.	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.).	52	1575
ΙΩΝΝΙΑ (κ.).	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ.....	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λβ.).	72	11171
ΚΑΛΕΣΤΗΝ (κ.).	70	18028
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.).	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (δ.κ.).	88	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.).	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.).	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21867
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.).	81	11579
ΚΑΠΑΔ (κ.).	55	1559
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.).	70	17116
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.).	72	16018
ΚΑΡΕΤΑΝ Β (Μ.).	68	24801
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.).	58	2966
ΚΑΡΠΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.).	54	10993
ΚΑΡΠΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532
ΚΑΡΠΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800

ΚΑΡΛΟΒΑ (Μηχ.).	75	29314
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.).	71	9206
KARRIER (κ.).	66	10046
ΚΑΣΤΑ. (κ.).	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.).	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.).*	57	1324
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΟΥΣ*.	68	13694
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΠΕΣ.	72	14651
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΤΥ.	71	9842
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ.	72	9542
ΚΕΙ'Π ΣΤΑΡ (Μ.).	68	24668
ΚΕΙ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.).	69	9792
ΚΕΙ'Π ΧΟΛΟΥ (κ.).	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.).	74	7557
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (Μ.).	58	3831
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.).	66	6935
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.).	81	12193
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.).	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40628
ΚΛΕΛΙΑ (κ.).	75	17609
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.).	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).	74	15994
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	18221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	18221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.).	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβάν.).	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.).	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.).	68	1599
ΚΥΘΕΡΑΝΤΙΝΟΣ V.(κ.).	73	20328
ΚΥΘΕΡΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ- ΖΟΣ (κ.).	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.).	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑΪ'Κ (π.).	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.).	58	15960
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (π)*.	78	11182
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	6359
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.).	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)*.	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.).	75	79249
ΛΕΥΘΑΝΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.).	74	18700
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.).	67	14720
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	68	15982
ΛΕΥΚΑΣ (κ.).	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΗΤΩ II (π)*.	72	6106
ΛΙΜΝΙΑ (κ.).	69	7827
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	74	8931
ΛΙΝΤΑ.	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν.(κ.).	74	3256
ΛΙΤΟΥΣ (κ.).	74	6017
ΛΟΥ'ΑΛΤΥ (κ.).	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.).	69	93547
ΜΑΚΡΗΦΕΡ.	69	8064
ΜΑΚΗΡΟΣΤ.	69	8064
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.).	71	8648
ΜΑΝΟΣ (π.).	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.).	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ.	80	16850
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.	78	17149

ε. Λός Πάλμος 23/7
δ. Παναμά 4/7
ε. Άμβέρσα 25/7
πρός Άλγερία 3/7
πρός Μπόνυ 13/6
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μετ. «Regulus Star»
άρχει Πειραιά
ε. Φλάσσινγκ 10/7
α. Ρόττερταμ 3/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπ. "Αϊρες 16/7

ε. Γιάννης 27/4
ε. Κακούτα 21/§
ἀργεῖ Ὁρσέρτανα
α. Ν. Ὁρσέρτα 3/7
πρ. «Σειρήνα»
πρὸς Βραζιλία 10/7
πρὸς Ἰμπεριόλια 29/6
α. Λὰς Παλάμας 16/7
α. Παναγόπουλα 19/6
α. Μπιμπιότο 15/7
α. Μπέρια 20/6

ε. Λάγος 26/6
ε. Ντῶριμαν 21/7
ε. Λά Παλις 25/7
πρ. «Σίφνος»
πρὸς Σιγκαπούρη 6/7
στὴ Μπάνια
στὴ Βιόλα Μακὲς (ἀποθήκη)
ε. Δεμεριόνα 16/7
α. Μπαχραίν 21/7

υπόστειλε ελληνική
ε. Λονδίνο 20/7
επαλήθευε διάδουσα
ε. Αλεξάνδρεια 3/7
πρός Γιβραλτάρ 30/6
ε. Δουκνική 16/7
ἀργεί Σαουδική Άραβία
ἀργεί Ρίβερ Φάιλ
ε. Τζέντα 22/7
ε. Άντοχαράκτα 15/7
ε. Άδελαϊδα 24/7
ε. Σήρνεσ 22/7
ε. Άσντον 10/7
ἀργεί Πειραιά
ε. Γκντάνσκ 23/7
πρός Κωνσταντία 22/7
υπόστειλε ελληνική
ε. Βαλτιμόρη 13/6
ἀγορά από Άποναυά
ε. Φουτζέιρα 17/7
ε. Μπαχαρίν 17/7
ε. Τεργεστέ 25/6
στό Σίρι (ἀποθήκη)
ε. Κωνσταντία 18/7
ε. Νενερίφι 8/7
ἀργεί Πειραιά
πρός Μαλδου Μπακού
ε. Ν. Πλύμουθ 23/7
ε. Ν. Πλύμουθ 23/7
ε. Τεργεστέ 18/7
ε. Μπαχαρίν 19/7
10/8επ 2/7
ε. Σαβόνα 14/7
ε. Άλμπαν 7/7
ε. Τσιτακού 22/5

δ. Ντουμπάϊ 3/7
πρ. «Mostank»
δ. Π. Ἀρένα 25/6
α. Π. Κορτές 29/6
α. Φουτζέιρα 25/7
α. Σιγκαπούρη 18/7
ε. Λισαβόνα 6/6
α. Φουτζέιρα 26/7
δ. Παναμά 23/5
πρὸς Γιβραλτάρ 17/7
δ. Σουέζ 10/7

α. Ἰνστόν 15/7
ε. Νικόσια 13/7
πρὸς Μπαγκόκ 15/7
πρὸς Χαλκίδα
ε. Ἀμβέρσα 19/7
α. Κοτονού 19/7
ε. Κόμπε 19/7
υπεστάσει ἑλληνική
πρὸς Κωνσταντίνα 29/6
α. Καέν 16/7
α. Ράσα 10/7
ε. Κολούμπια 14/7
μετ. «Ακτίδες (Μ.)
ε. Μπρενερχόβεν 11/7
ε. Ρότερνταμ 4/6
ε. Βρέμη 24/7
σὸ Μ. Σαχίν Ρεζάϊ 3/7
α. Σάντυ Ντόμιο 19/6
α. Μπιορντ 13/6
ἐπὶ Ἀθήνῃ Ἑλληνικῇ

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Σάντο Τόμας ντε Καστίλλα 3/7
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	ἐπισκευές Πειραιά 25/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπαστιάν 1/7
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Κουίγκντο 24/6
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Γιβραλτάρ 18/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Ἀμβέρσα 24/7
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	στό Ντάρμπαν 24/7
ΜΑΡΙΚΑ (Ὀνδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 18/7
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Φιλαδέλφεια 6/7
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	μετ. «Πηγὸν» (κ.)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	α. Πόρτ Σαϊδ 24/7
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	α. Φουτζέιρα 20/7
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	δ. Παναμά 24/6
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	δ. Π. Σαϊδ 16/7
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.δ.)	69	16229	ε. Πειραιά 1857
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Κπέμε 13/7
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. Τεργεστή 17/7
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Λάς Πάμας 23/7
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	Ὀλική Ἀνώλεια
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	ε. Ἀκαμπά 12/7
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	ε. Πειραιά 25/6
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρὸς ΗΠΑ 26/6
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Μιζουσίμα 1957
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Ρότερνταμ 21/7
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Τακοράντι 21/7
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	πρὸς Κωνσταντῖνα
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπίνυ (ἀποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	ὑψωσε παναμαϊκή
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Ντάρμπαν 22/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. Ὀρλεάν 11/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Μπελζί Σίτυ 7/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Γρενάδα 15/7
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. Ὀρλεάν 6/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	ε. Ν. Ὀρλεάν 3/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564	α. Ντεμερόρα 17/7
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 9/7
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1562	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. Ὀρλεάν 9/7
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578	α. Δεμερόρα 9/7
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	ε. Δεμερόρα 12/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. Ὀρλεάν 14/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	ε. Πειραιά 9/7
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ.	75	1578	α. Μόρεχεντι Σίτυ 17/7
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάν

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεί Ν. 'Ορλεάντ *
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Λός Πάμιας 19/7
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Χόγκ Κόγκ 22/7
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	α. Σάν Λορρέντζο 1157
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	α. Στ. Άννα Μπταιρ 8/7
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησία
ΜΠΑΛΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	83	32129	υψώσε ελληνική
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	α. Σγκαπούρη 5/7
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	ε. Σ. Τζών 12/7
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ')*	68	13706	α. Βομβιά 19/7
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Σάντος 3/7
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	ε. Πρόβιντενς 26/6
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	Τάμπα 25/6
ΜΠΕΛΛΟ (β.ρ.)	65	11541	ἀργεί Άστακό
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	ε. Μπαρ 19/7
ΜΠΙΟΥΤ Ε. (κ.)	68	16161	ε. Σάν Λορρέντζο 12/7
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρ. «Μπλούστου» *
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Φουτζέιρα 23/7
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λ.β.)	73	31861	πρός Μανίλα
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	α. Λισαβώνα 4/7
ΜΠΡΕ'ΙΒ ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324	ε. Ντουλούθ 10/7
ΜΠΡΕ'ΙΒ ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	ε. Ντάρ-ες-Σαλάα 13/7
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Φουτζέιρα 24/7
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Μαλτά 1/7
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΥ (κ.)	68	9225	α. Ροζάριο 17/7
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Αυγόστα 10/7
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	α. Π. Ελίζαμπε 23/7
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	α. Κεϊμπάουιν 18/7
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Λίβερπουλ 26/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Πρασκίου *

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)	78	11850	ε. Μπ. Σαχίνι Πεζάϊ 857 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡΙ(η)	74	10250	πρός Γιβραλτάρ 2/7
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	78	13889	δ. Π. Σαΐδ 19/7
ΝΑ'Γ'Α (κ.)	70	9069	πρός Τσιτακόγκ
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723	α. Ναγκόγια 11/7
ΝΑΝΟ Κ(κ.)	66	1477	μεσοεγιαϊκές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.) *	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θάλας
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Καζομπιλάνκα 28/6
ΝΕΡΑ'Τ ΔΑ(δ.κ.)	72	50897	ε. Πειραιά 17/7
ΝΕΡΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Ν. Όρλάνδη 1/6
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	πρός Ντόρμπαν
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	ε. Δουκέρκη 28/6
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ἀργεί Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	πρός Λορέ 30/6
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΙΣΕΣ (Μ.)	63	5955	δ. Δουκέρκη 27/6
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	προς Ίνδια 12/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	α. Χόγκ Κόγκ 4/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103	α. Ντόρμπαν 18/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Λέγκχορν 16/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η)	67	3809	δ. Παναμά 16/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)	69	5998	ἀργεί Άμστρογγ

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	42	29700	α. Μαμανάλ 1/7
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	δ. Άγγελι Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10383	ε. Ξαντώντερ 2/7
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	δ. Ντόβερ 12/7
ΝΟΡΘΟΥ'ΝΤ	70	12083	δ. Άγγελι Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	δ. Σουζ 19/7
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Μομπάσα 8/7
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Ρουέν 18/7
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΑΛ	70	17355	α. Σάντος 15/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Σαλβαντόρ 16/7
ΝΤΟΡΙΑΝ	76	16396	πρ. «Ντόρα»
ΞΕΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	α. Φοητόντον 16/7
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Τζέμπελ Άλι 20/7
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	πρ. «Μόστυν Άθως»
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Φός 17/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	ε. Πειραιά 14/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	δ. Άγγελι Άστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	στο Μαπούτο 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΗΠΕΡΤΥ (π.)	77	15935	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Σινγκαπούρη 1957
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879	α. Βαλτιμόρη 8/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο «Εσκαρβος 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΧΣ (δ.)	76	126990	δ. Σουζ 22/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Σάλλου Βόε 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	πρ. Πενάγκι 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ*	69	15688	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Σκάπα Φλόου 20/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	25862	α. Χόβι 5/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογενικές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Άγγελι Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ*	73	18958	α. Γκόουβ 3/7
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π.)	75	8196	υπερταίει ελληνική
ΟΡΕΑ (δ.κ.)	73	20793	α. Σαντάνα 18/6
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Σ. Τζών 13/7
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΧΙΣ (φ.λ.)	76	11477	ε. Ν. Όρλεάνη 4/7
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525	έ. πωλήθη
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (κ.)	60	11434	πρ. Βίγκο 17/7
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639	α. Πειραιά 12/7
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	δ. Θερωντέι Άλιαν 17/7
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Πισσάν Μπαι 9/7
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222	έ. πωλήθη
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Σινγκαπούρη 957
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	α. Ναγκόγια 23/7
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	ε. Τζέντα 23/7
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Άλ Ρουζ 12/7
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	πρ. Τζακόρτα

ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π) *	74	9712	δ. Ντόμπερ 18/7
ΠΑΛΜ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (Βρ.).	67	19541	ε. Σπλιτ 20/7
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.).	66	22617	ε. Ν. 'Ορλεάντ 17/6
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.).	69	9182	πρός Κων/πολη 9/7
ΠΑΝΘΗΡ (π) *	62	35380	πρός 'Ιαπωνία
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.).	74	20792	ε. Μάντε ντε Ντέους 13/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	68	9416	στό Λάος 15/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΞΗΜΑΝ (κ.).	72	11185	α. Λάος 20/6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128	δ. Σουέζ 23/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Γιοκοχάμα 20/7
ΠΑΝΙΑΚΟΛΗΣ (δ.κ.).	65	41195	έπιληψη άλλοδοπούς
ΠΑΡΙΖΑ (Μ.).	68	8887	πρ. «Μελέ»
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.).	70	11489	Ν. 'Αφρική 21/6
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Χόγκ Κόνκ 23/7
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Λέινες 10/7
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός Οζάκα
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.).	79	16736	ε. Πόρτ υ Ποίνε 4/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.).	71	13681	α. Παλάου Μπακόμ 16/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.).	84	17879	πρός Καναδά 3/7
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.).	69	1999	δράξι Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.).	70	11525	πρός 'Ινδονησία
ΠΕΛΛΑ (π.).	67	38636	πρός Ταϊβάν 2856
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.) *	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).	77	21666	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΠΕΛΩΨ	76	9872	πρός Τρίπολη 9/6
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.).	72	57802	πρός Γέζινα 22/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Γιβραλτάρ 27/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.).	66	15682	πρ. Ροστόκ 1/7
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ροζάριο 8/7
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.).	65	13408	ε. 'Ισπανία 9/7
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.) *	66	1876	ε. Π. Μω. Μπιν Κασίμ 20/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.).	72	16205	πρ. 'Ιράν 26/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.).	69	10839	α. Κολόμπο 9/6
ΠΗΓΑΣΣΙΟΥ (π.).	77	11289	πρ. Λάος 26/6

ΠΑΠΑΡΜΑΣΤ (π.).	71	90757	επωλήθη ἀλλοθιπούς
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ).	76	44489	α. Μιλαφοντ Χαβέν 11/7
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.).	76	12376	α. Ἀμβέρσα 17/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Λὰς Πάλαμας 4/7
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.).	68	10102	α. Λὰς Πάλαμας 4/7
ΠΛΟΝΑ (κ.).	69	6162	πρὸς Βόλο 18/8
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.).	72	57102	ε. Γιούροφοντ 3/7
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.).	49	2879	ἀργεὶ Κίρωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.).	73	118460	πρὸς Σίρρι Ἀϊλαντ 1/5
ΠΟΛΥΕΝΝΗ (Μ.).	72	9481	π. «Al Farwahiah»
ΠΟΛΥΕΝΝΗ Κ. (δ.).	76	69837	π. Ν. Γόρκιτ 1/7
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (Μ.).	71	15095	πρὸς Κούβα
ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	πρὸς Λ. Ἀντζελες 7/7
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.).	73	59193	πρὸς Τουμπάρδο 14/6
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).	45	5848	ἀργεὶ Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Διαμάντε 14/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	75	15285	α. Π. Σαΐδ 13/7
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.).	68	9070	πρὸς Αἰβύθ 22/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.).	68	10722	ε. Κοτονού 15/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΑΔ'ΙΤ (Μ.β.).	66	2969	α. Ραγκούν 22/7
ΠΡΟΛΙΚΟΣ (α.).	83	26996	πρὸς Γιέμμο 22/7

α. Μαμονάδ 1/7
 ὄρει Χελκίδα
 ε. Ξαντάντερ 2/7
 δ. Ντόβερ 12/7
 ὄρει Πειραιά
 δ. Σουζέ 19/7

α. Μομπάσα 8/7
 ε. Ρουέν 18/7
 σὸ Παλάου Σαμπού
 α. Σάντος 15/7
 α. Σαλβαντόρ 16/7
 πρ. «Ντόρα»
 α. Φρητάνου 16/7
 α. Τζέμπελ 'Αλι 2/7
 πρ. «Μόνου» 'Αθως»
 α. Φός 17/7
 ε. Πειραιά 14/7
 ὄρει 'Αστακό
 σὸ Μαπούτο 21/5
 ὄρει Πειραιά
 ὄρει Πειραιά
 ὄρει Πειραιά
 α. Σινγκαπούρη 1957
 α. Βαλτιμόρη 8/7
 σὸ 'Εοκραβός 17/7
 δ. Σουζέ 22/7
 α. Σάλλου Βόε 17/7
 πρς Πενάγκ 1/7
 ὄρει Πειραιά
 ὄρει Πειραιά
 α. Σκάπα Φλόου 20/7
 α. Χόκις 25/6
 ὄρει Πειραιά
 ὄρει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 ὄρει Πειραιά
 α. Γκόουβ 3/7
 ὑπέστητε ελληνική
 α. Σαντάν 18/6
 α. Σ. Τζών 13/7

ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
 ἐπωλήθη
 πρς Βίγκο 17/7
 α. Πειραιά 12/7
 δ. Θέρωντε 'Αϊλαν 17/7
 α. Ρίσαρντς Μπαϊν 9/7
 ἐπωλήθη
 α. Σινγκαπούρη 957
 α. Νογκόνα 23/7
 ε. Τζέντα 23/7
 α. 'Αλ Ρουές 12/7
 πρς Τζακάρτα

δ. Ντόβερ 18/7
 ε. Ξηλί 20/7
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/6
 πρς Κων/πολιν 9/7
 πρς 'Ισπανία
 ε. Μάντε ντέ Ντέους 13/7
 σὸ Λάγος 15/6
 α. Λάγος 20/6
 δ. Σουζέ 23/7
 ε. Γιοκοχάμα 20/7
 ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
 πρ. «Μελί»
 πρς Ν. 'Αφρική 21/6
 α. Χόγκ Κόγκ 23/7
 α. Λειζόες 10/7
 πρς Ρόζακ
 ε. Πόρτ υ Πρίνς 4/7
 α. Παλάου Μπακού 16/7
 πρς Καναδά 3/7
 ὄρει Πειραιά
 πρς 'Ινδονησία
 πρς Ταϊβάν 2856
 μεταφορές Αἰγυπτου
 δ. Γιβραλτάρ 22/5
 πρς Τρίπολη 9/6
 πρς Τζέντα 22/7
 πρς Γιβραλτάρ 27/6
 πρς Ροστόκ 1/7
 α. Ροζόριο 8/7
 ε. 'Ικόνιο 9/7
 ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 20/7
 πρς 'Ιρν 26/6
 α. Κολόμπο 9/6
 πρς Λάγος 26/6

ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
 α. Μίλφορντ Χάβεν 11/7
 α. 'Αμβέρσα 17/7
 α. Λός Πάλμας 4/7
 α. Λός Πάλμας 1/7
 πρς Βόλο 18/6
 ε. Γιούροπουρι 3/7
 ὄρει Κίμωλο
 πρς Σύρις
 πρς 'Αλ Farwahiah»
 α. Ν. 'Υόρκη 1/7
 πρς Κούβα
 πρς Λ. 'Αντζελές 7/7
 πρς Τουμπάρδο 14/6
 ὄρει Πειραιά
 ε. Διαμάντε 14/7
 α. Π. Σάις 13/7
 πρς Αἰβύζ 22/7
 ε. Κοτονού 15/6
 α. Ραγκνόν 22/7
 πρς Γιέμπτο 22/7

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	ε. Μονφαλκόνε 24/5	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Γιβραλτάρ 16/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. Δουνκέρκη 18/7	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	α. Νηπιρόι 11/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	δ. Παναμά 17/7	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	προς Σάντος 12/7
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	ε. Μπάνος Χάρμπορ 15/7	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντεν 7/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Σάρροχ 17/7	ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	προς Άλγερία 4/7
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	75	16191	υπόστειλε ελληνική	ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	ε. Λορέντ 21/7
ΡΕΙ'Ι'ΖΟΡΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	άρχει Άστακό	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πειραιά 19/7
ΡΕΙ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λάς Πάλμας 31/5	ΣΤΑΡΑΛ'ΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Βόλο 24/5
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067	α. Πειραιά 20/7	ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Ρεσίφ 29/5
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929	ε. Πειραιά 17/7	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	ε. Θεσσαλονίκη 25/5
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	ε. Λάς Πάλμας 15/7	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932	άρχει Πειραιά	ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	πρ. «Στέλιος»
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	προς Άλεξάνδρεια 5/7	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	προς Ματανζάς 6/7
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	α. Τάμπα 3/7	ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911	προς Καζαμπλάνκα 1/7
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Λάς Πάλμας 24/6	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Φουτζέιρα 16/7
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598	μετ. «Νεπούνια» (Όνδ.)	ΣΤΡΙΝΕ (κ.)	69	9822	ε. Άμπιτζάν 1/7
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Σαβόνα 18/7	ΣΤΡΗΡΑΣ (π.)	74	11452	ε. Χαλδία 15/7
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397	ε. Πειραιά 14/5	ΣΤΡΗΡΗΣ (π.)	70	5480	ε. Αμβέρσα 22/7
ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	δ. Σουέζ 21/7	ΤΑΕΧΟΡΝ	70	18736	ε. Μανβανίλο 29/6
ΡΟΟΥΣ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	δ. Γιβραλτάρ 20/7	ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Σιγκαπούρη 11/6
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	ε. Πειραιά	ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 1/7
				ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (άποθήκη)	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	άρχει Άστακό
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	στή Βομβάρ 24/7	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Μόντρεαλ 16/7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρ. Ρεσίφ 8/7	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Ντάρμπαν 23/7
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Χάμπτον Ρόαντς 17/7	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Μομπάσσα 22/7
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Άμβούργο 25/7	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Μπουρί 13/7
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	πρ. Γιβραλτάρ 16/7	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Κολόμπο 14/7
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	πρ. Γιβραλτάρ 21/7	ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	πρ. Άλεξάνδρεια 10/5
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	πρ. Καράτσι 15/7	ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. Όρλεάν 12/7
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	α. Θεσσαλονίκη 15/7	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΩ (κ.)	65	1598	α. Χουέλβα 11/7	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	πρ. Μομπάσσα 22/7
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	ε. Μανφρεντόνα 30/6	ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	πρ. Άλγερία 2/7
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (κ.)	65	18375	α. Σιγκαπούρη 20/7	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	ε. Κολόμπο 16/7
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	ε. Κοτονού 20/7	ΤΟΥΠΑΝ	69	5135	μετ. «Νικόλας Κ.» (π.)
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρ. Ιαπωνία 4/7
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	α. Μπράουνσβιλ 26/6	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	ε. Άμβούργο 20/6
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Τσιτακόγκ 23/7	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073	ε. Πειραιά 19/7
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	ε. Τσιτακόγκ 23/7	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Ντρεβέρ 11/7
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	ε. Λεμεσό 15/7	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρ. «Μάουιντ Έλικων»
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	διάλυση Χουάνγκου	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	ξένα συμφέροντα
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Λεμεσό 20/7	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185	πρ. Λουάντα 8/5	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597	ε. Μιλάο 29/6
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098	ε. Άλεξάνδρεια 6/6	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Κόμπε 22/5
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Π. Σαϊδ 21/7	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.)	69	1931	ε. Πειραιά 12/5
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	πρ. Ν. Υόρκη 11/7	ΤΡΟΥ'Ι'ΝΤΕΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Πόρτ Σαϊδ 26/6
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064	πρ. Ταζέρκα Τερμινάλ 19/7	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	πρ. Μπαντίρμα 24/6
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	πρ. Κούβα 25/6	ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	ε. Μπαράγκουλα 27/6
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Φόξ 3/7	ΥΜΗΤΟΣ (Λιβ.)	69	9078	α. Μομπάσσα 9/7
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Κολόμπο 1/7	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Τούμπα
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Κολόμπο 1/7				
ΣΑΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Κωνσταντινούπολη 5/7	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15/68	διάλυση Άνδία
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρ. Ευρώπη 4/7	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	πρ. Νταμίρ 29/6
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807	α. Θεσσαλονίκη 13/6	ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443	δ. Π. Σαϊδ 5/7	ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194	α. Άντοφαγκάστα 11/7
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	δ. Π. Σαϊδ 22/7	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Βιλεμσχαδέν 16/7
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Αύγουστα 20/7	ΦΕ'Ι'Φ	70	15216	α. Υμουίντ 9/7
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	μετ. «Ismail» (Λ.)	ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Λά Γκουέρα 6/6
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	δ. Γιβραλτάρ 20/7	ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523	ε. Ν. Όρλεάν 14/7
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	α. Λομέ 20/7	ΦΗΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρ. Σούρο 15/7
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	ε. Νότχαμ 26/7	ΦΗΛΙΠΠΑΔΑ (Φ.)	74	8869	α. Σχέσσιν 28/5
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894	α. Μπ. Άϊρες 16/7	ΦΗΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	μετ. «Filippos» (Όνδ.)
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	πρ. Ντουόλα 28/6	ΦΗΛΟΘΕΗ (κ.)	67	54322	ε. Φουτζέιρα 20/7
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	πρ. Άβαννα 26/6	ΦΗΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	πρ. Λόγος 19/7
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.κ.)	73	17795	πρ. Γιβραλτάρ 22/7	ΦΗΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	πρ. Άλεξάνδρεια (άποθήκη)
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	70	12142	πρ. Σαγκάι 28/5	ΦΗΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	πρ. Κωνσταντίν 3/7
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	10313	πρ. Κίνα 28/6	ΦΗΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	δ. Παναμά 15/7
ΣΗ ΡΟΟΥΣ (κ.)	70	5746	πρ. Φλόριδα 3/7	ΦΗΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρ. Άλβέρι 14/6
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	74	20704	πρ. Ρότερνταμ 11/6	ΦΗΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Θεσσαλονίκη 16/7
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Ν. Υόρκη 11/7	ΦΗΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στή Μπετζάγια (άποθήκη)
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	α. Καράτσι 3/7	ΦΗΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Άλεξάνδρεια 15/6
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	ε. Ρίο Γκράντε 7/7	ΦΗΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Ν. Όρλεάν 15/7
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	πρ. Φλάσινγκ 27/6	ΦΗΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Βασιλικό 11/6
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	πρ. Γιβραλτάρ 22/7	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	ε. Φουτζέιρα 17/7
ΣΗΚΟΥΗΝ (κ.)	67	31578	πρ. Π. Όρινόκο 30/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	πρ. Σιγκαπούρη 14/7
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	πρ. Ν. Όρλεάν 14/6	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Χόγκ Κόγκ 10/7
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	πρ. Φιλιππίνες 9/7	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	πρ. Τρίπολη 29/6
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	71	18963	ε. Βοβμάη 14/4	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	πρ. Υεμένη 23/7
ΣΗΜΑΝ (κ.)	74	5861	α. Γιοκοσούμα 21/7	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	πρ. Χό Τσι Μίχεντ 25/6
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995	άρχει Πειραιά	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Φέλιξτουν 17/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κουβέιτ 20/7	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	διάλυση Γκαντάνι
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Πειραιά 5/4	ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	μετ. «Δημήτρης Μ.» (π.)
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005		ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8085	ε. Πειραιά 14/7
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061		ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	πρ. «Durian»
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794		ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λάς Πάλμας 18/6
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277		ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	υπόστειλε ελληνική
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763		ΦΡΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	ε. Λάς Πάλμας 16/7
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315		ΦΡΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Άμβούργο 6/7
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353		ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	ε. Σιγκαπούρη 24/7
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015		ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Σιγκαπούρη 8/7
				ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	ε. Ράς Τανούρα 6/7
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006		ΧΑΛΑΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρ. Ντουόλα 5/7
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406		ΧΑΡΙΣ (Όνδ.)	64	1148	ε. Πειραιά 4/3
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247		ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	πρ. «Αϊθώς»
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500		ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. Νταμίρ 14/7
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911		ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Μομπάσσα 1957
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594		ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Ροζάριο 12/7
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645		ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	α. Γιβραλτάρ 20/7
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617		ΧΟΡΟΥΣ (Μ.)	82	1039	αγορά από Ισπανούς
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377		ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Μπιλμπάο 18/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ι (π.)	73	14474		ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598	πρ. Παναμά 4/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993		ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. Παναμά 4/7
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049		ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930	α. Σιγκαπούρη 3/7
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340					
ΣΟΥΡΟΣ	69	9650					

CHANDRIS CRUISE LINES

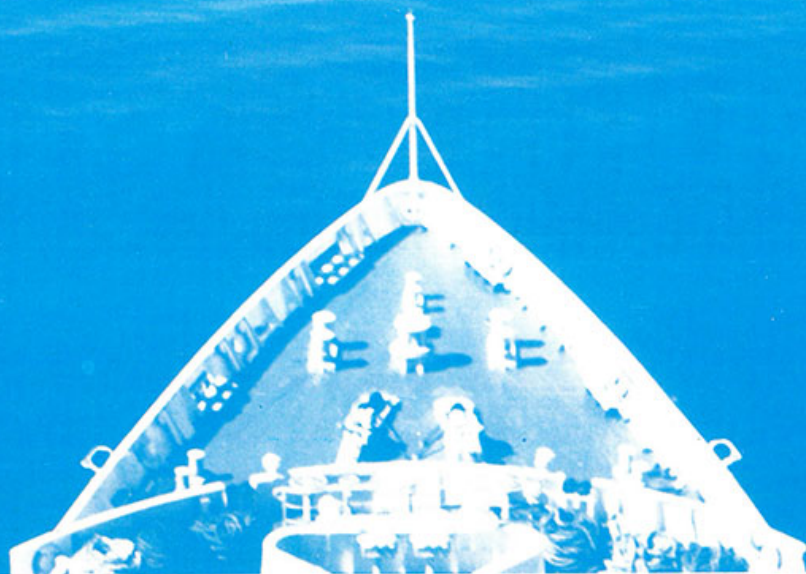
**All year round
cruising programmes**

**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



Number One in the Med



Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support