

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1987
Αρ. Φύλλου 1244/1003

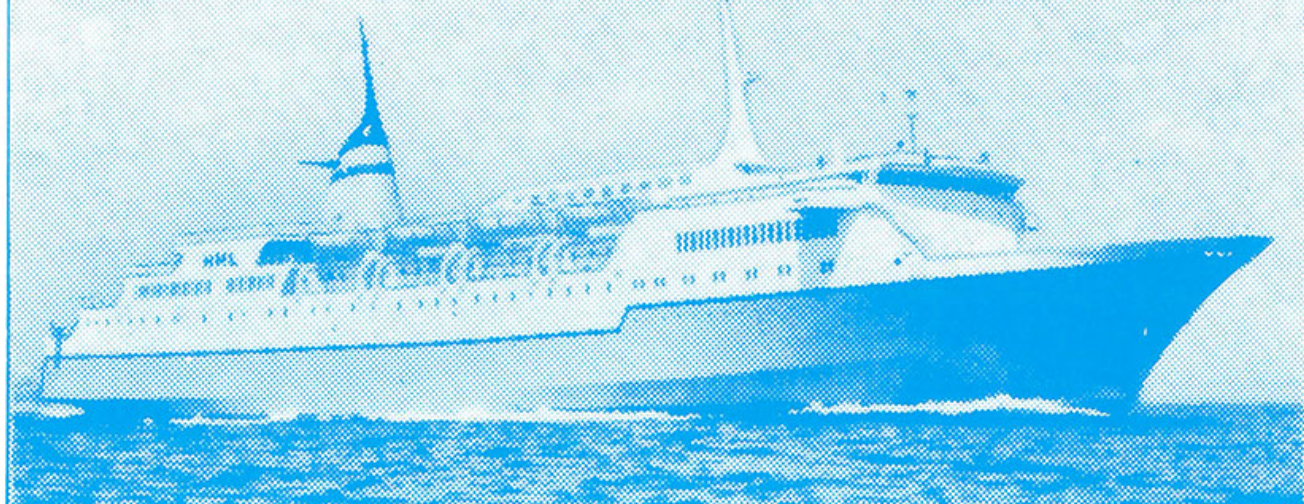
NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘ. 1244/1003
ΠΡΙΑΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

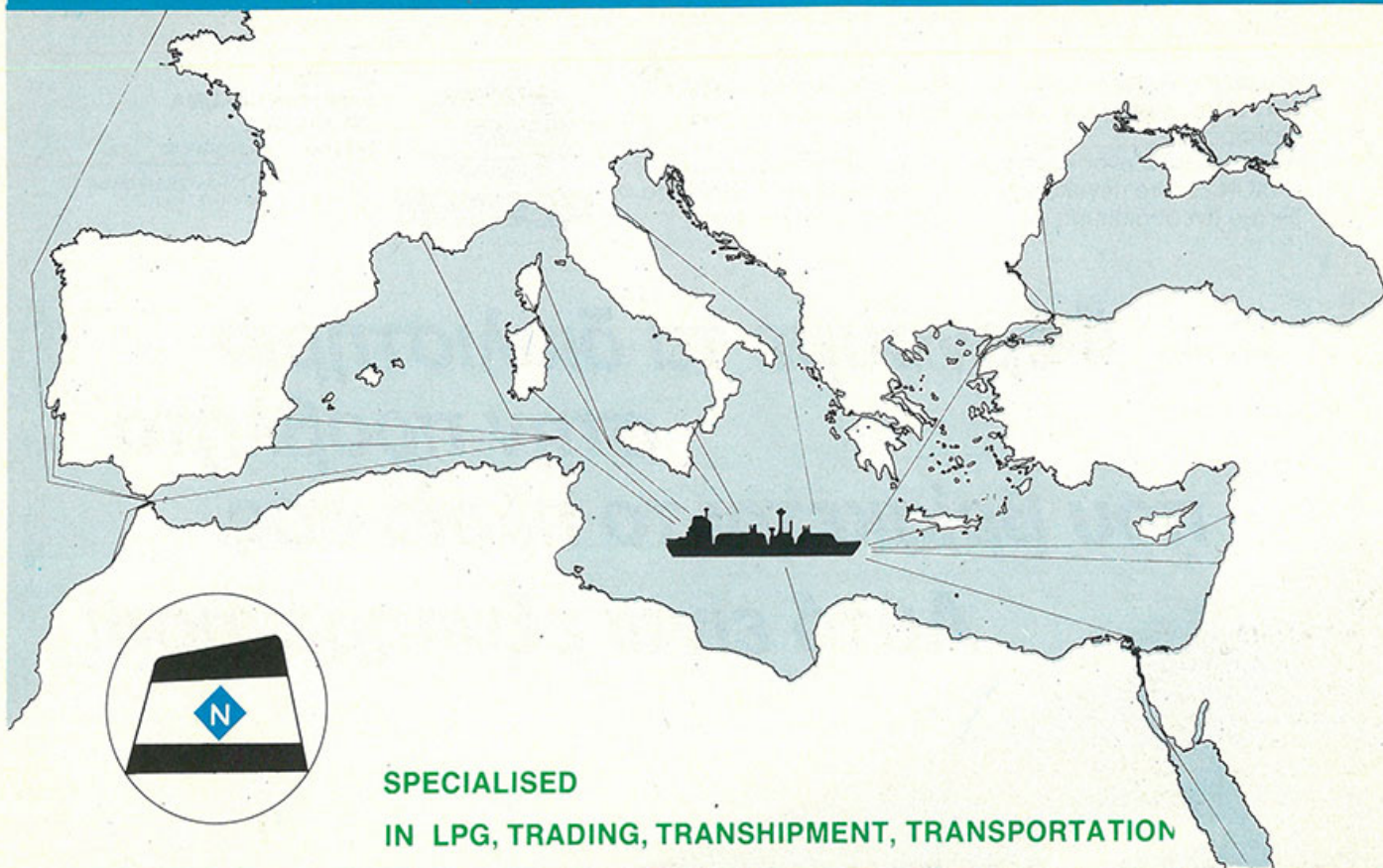
ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

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



SPECIALISED

IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
33 AKTI MIAOULI
5TH FLOOR - PIRAEUS
TEL: 4524 052 - 4524 126
TLX: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

Μια μεγάλη εταιρία όπως η ΕΚΟ είναι μεγάλη και στην εξυπηρέτηση.
Η ΕΚΟ σε συνεργασία με την ΕΧΧΟΝ έχει το μεγαλύτερο δίκτυο ανεφοδιασμού σε

κάυσιμα και λιπαντικά σ' όλο τον κόσμο.

Μ' άλλα λόγια φέρνει τα διυλιστήρια στην προβλήτα που έχετε το πλοίο σας.

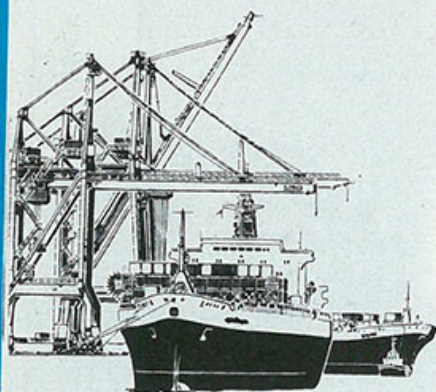


ΕΚΟ ΑΒΕΕ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ
ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ
Ναυτιλιακές Πωλήσεις
Ακτή Μιαούλη 87, 185 38 ΠΕΙΡΑΙΑΣ,
Τηλ.: (01) 4527235-8, Telex: 213513 EM GR
Λεωφ. Νίκης 3, 546 28 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ,
Τηλ.: (031) 220557

**Φέρνουμε τα διυλιστήρια
στην προβλήτα
που βρίσκεται το πλοίο σας.
Αυτό είναι εξυπηρέτηση!**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')—ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1244/1003

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1244/1003 - April 1st, 1987

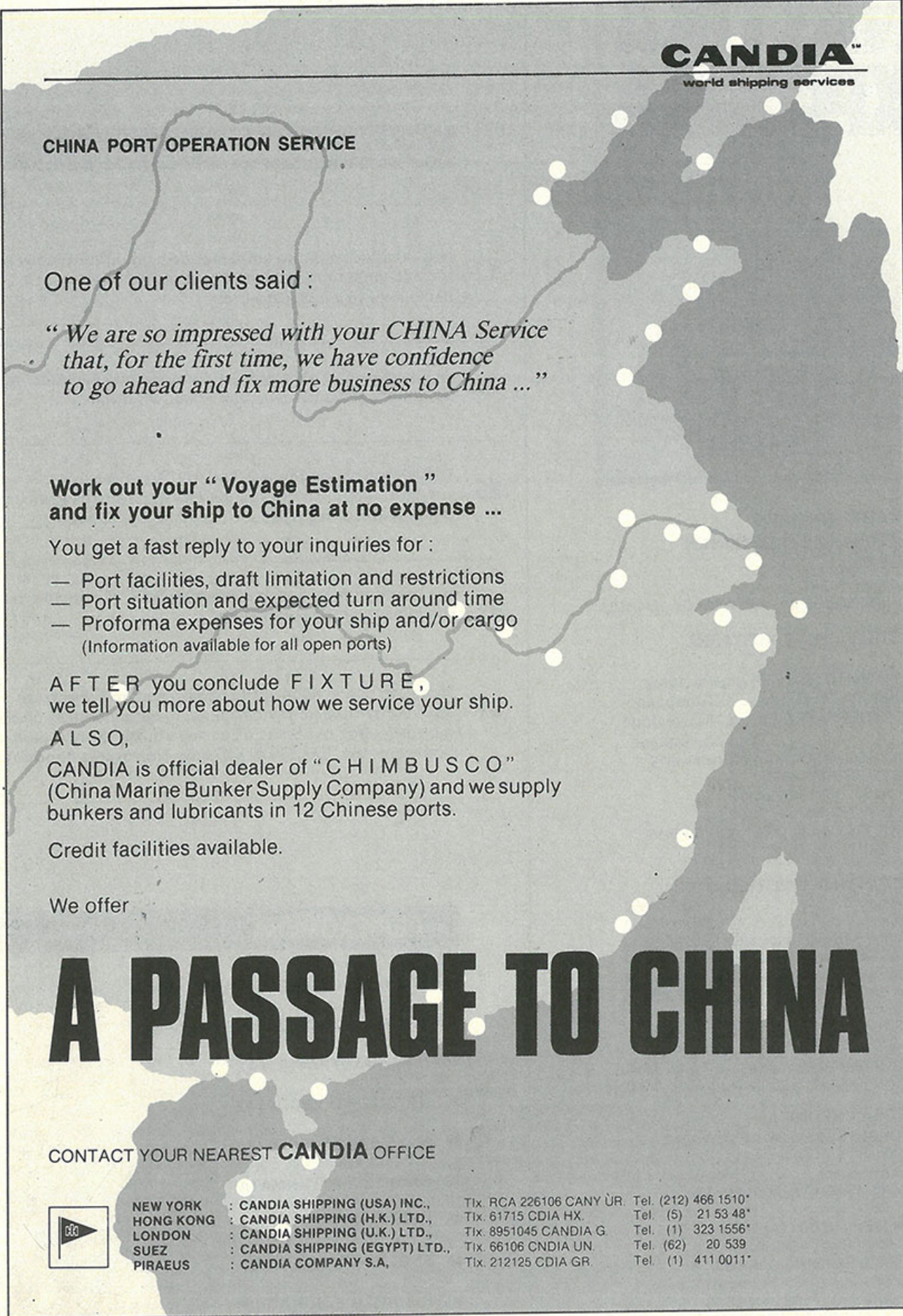
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 17 Νέα ουσιαστικά μέτρα και αποφάσεις που αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, του πλοίου και των ανθρώπων του.
- 21 Η υπογραφή Συλλογική Σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων άνω των 4.500 τον. d.w.
- 25 Τό δεύτερο μέρος της μελέτης του Άρχηγου Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη για τα βυθισθέντα πετρελαιοκίνητα σκάφη από πολεμική ενέργεια στις ελληνικές θάλασσες.
- 29 Μία σύντομη αναφορά στο επίκαιρο θέμα της ήπειρωτικής και νησιωτικής ύφαλοκρηπίδας.
- 31 Τό πρώτο μέρος πρόσφατης απόφασεως του Έφετείου Αθηνών σχετικά με την ασφάλιση πλοίου για ποσό ανώτερο της τρέχουσας αγοραίας αξίας του και την αναγνώριση και εκτέλεση στην Ελλάδα άλλοδαρης διαιτητικής απόφασεως.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 14 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 43 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 45 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 48 ENGLISH SUPPLEMENT
- 50 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**CANDIA™**

world shipping services

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

" We are so impressed with your CHINA Service that, for the first time, we have confidence to go ahead and fix more business to China ... "

Work out your " Voyage Estimation " and fix your ship to China at no expense ...

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
 - Port situation and expected turn around time
 - Proforma expenses for your ship and/or cargo
- (Information available for all open ports)

AFTER you conclude FIXTURE, we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of "CHIMBUSCO" (China Marine Bunker Supply Company) and we supply bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE

NEW YORK
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

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

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8951045 CANDIA G. Tel. (1) 323 1556*
Tlx. 66106 CNDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

Βήμα ωφέλιμο για τη Ναυτιλία

Τό συμπέρασμα για τα αποτελέσματα της επίσκεψης του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή και των στελεχών του Υπουργείου που τον συνόδευαν στο Λονδίνο την περασμένη εβδομάδα μπορεί να διατυπωθεί μ' αυτές τις ελάχιστες λέξεις.

Η επίσκεψη του κ. Άλεξανδρή, η οποία όπως αποδεικνύεται έπρεπε να είχε γίνει πολύ νωρίτερα, αποτέλεσε πραγματικά ένα βήμα ιδιαίτερα ωφέλιμο για τη Ναυτιλία αλλά και για τον τόπο. Κι αυτό γιατί έδωσε την ευκαιρία να διαλυθούν ή αμφιβολία και η δυσπιστία και να επικρατήσει η αμοιβαία εμπιστοσύνη η οποία είναι τόσο χρήσιμη για την εύρυθμη των ναυτιλιακών πραγμάτων.

Τώρα όλοι ξέρουν και στο Λονδίνο από πρώτο χέρι τις συνεχείς και επίμονες προσπάθειες που καταβάλλονται από το Υπουργείο — από τον ίδιο τον Υπουργό και από το επιτελείο του ΥΕΝ με επικεφαλής τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Χρ. Ντούνη — για την επισήμανση και την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, του πλοίου και των ναυτικών μας.

Τώρα και ο Υπουργός και οι επιτελείς του γνωρίζουν από πρώτο χέρι ότι στον ελληνικό εφοπλισμό που δραστηριοποιείται στο Λονδίνο δεν υπάρχει αποστροφή προς το εθνικό νηολόγιο — αντιθέτως, όλοι το θέλουν — και ότι οι όποιες επιλογές καθορίζονται και εξακολουθούν να καθορίζονται με καθαρά οικονομικά κριτήρια και με αποκλειστικό στόχο να επιζητήσει το ελληνικό πλοίο.

Αυτό το κλίμα της αμοιβαίας κατανόησης και εμπιστοσύνης εκφράστηκε και διαπιστώθηκε στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του Κομμιτέ που έγινε το πρωί της Παρασκευής παρουσία του κ. Άλεξανδρή, του κ. Ντούνη και του διευθυντού της Διευθύνσεως Ώκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχου κ. Νικ. Χασιώτη — ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος και ο υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος αρχιπλοίαρχος Γεώργ. Βασόπουλος που συνόδευαν επίσης τον Υπουργό παρέστηκαν μόνο στην αρχή της συνεδριάσεως γιατί έπρόκειτο να αναχωρήσουν έσπευσμένα για την Αθήνα λόγω της κρίσεως στο Αλγαιό. Επίσης το ίδιο κλίμα διαπιστώθηκε στο γεύμα που παρέθεσε η διοίκηση του Κομμιτέ προς τιμήν του Υπουργού και των επιτελών του το μεσημέρι της ίδιας ημέρας στο οποίο παρακάθησαν 120 περίπου εφοπλιστές του Λονδίνου καθώς και στη δεξίωση που έδωσε το ίδιο βράδυ ο προξενικός λιμενάρχης πλοίαρχος Ίωαν. Φατούρος.

Στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του Κομμιτέ από τον Υπουργό και τους επιτελείς του έγινε λεπτομερής ενημέρωση για τα μέτρα που έχουν ληφθεί ως τώρα και για τις προσπάθειες που καταβάλλονται συνεχώς από το Υ.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Στις Βερμούδες πρόκειται να μειωθούν ακόμη περισσότερο τα τέλη έγγραφης πλοίων στα νηολόγια τους σε μία προσπάθεια να αντιμετωπισθεί ο ανταγωνισμός των άνοικτων νηολογίων άλλων νησιωτικών περιοχών, όπως της νήσου Μάν και των νησιών Κεϋμάν, καθώς και του Γιβραλτάρ που καθιστά δύσκολη την προσέλκυση πλοίων στο νηολόγιο των Βερμούδων — η μείωση θα είναι 25% ενώ για τους πλοιοκτήτες που θα εγγράφουν και δεύτερο πλοίο μέσα στον ίδιο χρόνο θα υπάρχει και περαιτέρω μείωση. Για τους ίδιους λόγους η Λιβερία γνωστοποίησε ότι το καθεστώς των μειωμένων τελών που είχε τεθεί σε εφαρμογή από την 1 Ιανουαρίου 1986 για να αντιμετωπισθεί ο «ανταγωνισμός» του Παναμά θα διατηρηθεί σε ισχύ για ένα χρόνο ακόμη.

πουργείο για την άμεση αντιμετώπιση των αναφεομένων προβλημάτων, ενώ από την εφοπλιστική πλευρά τέθηκαν θέματα που αναφέρονται στη Ναυτική Έκπαίδευση, στη φορολογία των πλοίων κλπ.

Στο γεύμα, στο οποίο παρακάθησε επίσης και ο εφοπλιστής κ. Γερ. Αγουόδημος που συνόδευε στο Λονδίνο τον κ. Άλεξανδρή, ο πρόεδρος του Κομμιτέ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας υπογράμμισε ότι η παρουσία τόσο μεγάλου αριθμού συναδέλφων του αποτελεί σαφέστατη αναγνώριση του έργου που επιτελείται από τον Υπουργό και το Υπουργείο, διαπίστωσε ότι ακολουθείται η σωστή πορεία — προχωρούμε, είπε, στο δρόμο της συνεργασίας με τον οποίο επιλύονται τα προβλήματα της Ναυτιλίας — ανέφερε ότι σιγά σιγά θα έλθουν (στο εθνικό νηολόγιο) και τα πλοία και τόνισε: Πρέπει να συνταξιδέψουμε (όλοι οι παράγοντες της Ναυτιλίας) για τη σωτηρία του ελληνικού πλοίου το οποίο ακόμη κινδυνεύει.

Ανταπαντώντας στην προσφώνηση του κ. Χατζηπατέρα ο Υπουργός έκανε μία σύντομη αναδρομή στα θέματα του NAT και των μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και την εξασφάλιση της απασχολήσεως των Ελλήνων ναυτικών, υπογραμμίζοντας ότι ενήργησε έτσι για το συμφέρον της Ναυτιλίας και των ναυτικών μας, υπογράμμισε ότι από την ημέρα εξαγγελίας των μέτρων τα πλοία που διαγράφηκαν από το εθνικό νηολόγιο ήταν περισσότερα από τα εγγραφέντα, αναφέρθηκε στη ρύθμιση για την εξόφληση των εισφορών προς το NAT, βάσει της γνωστής προτάσεως του κ. Αγουόδημου, μίλησε για τις καταβαλλόμενες από το Υπουργείο προσπάθειες για τη ρύθμιση του φορολογικού και την ενίσχυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά και τόνισε εμφαντικά, χειροκροτηθείς θερμά από όλους τους παρισταμένους, ότι είναι συνεχής η προσπάθεια για να εξαλειφθούν οι αντιθέσεις μεταξύ των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας, τα θέματα της οποίας είναι — όπως υπογράμμισε — εθνικά θέματα και δεν μπορεί να τα καπηλεύεται κανένας. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι κατά τη διάρκεια του γεύματος ανακοινώθηκε από παρισταμένους εφοπλιστές ότι πρόκειται να ύψωσουν την κυανόλευκο σε πλοία που πρόκειται να παραλάβουν.

Εγκάρδια και ιδιαίτερα ζεστή ατμόσφαιρα επικράτησε και στη δεξίωση που έδωσε το βράδυ της ίδιας ημέρας ο προξενικός λιμενάρχης κ. Φατούρος στη διάρκεια της οποίας έγινε και η ανακοίνωση της δωρεάς του σκάφους των Αδελφών Παπαδάκη στο Λιμενικό Σώμα για την οποία γράφουμε σε άλλες στήλες.

Από την άλλη πλευρά:

Τό Άνώτατο Δικαστήριο της Γαλλίας αποφάνθηκε ότι η ίδρυση (από τη γαλλική κυβέρνηση) του νηολογίου των νησιών Κεργκουλέν, στο οποίο επιτρέπεται η έγγραφη μόνο μπάλκερς που είναι υποχρεωμένα να ναυτολογοούν Γάλλους ναυτικούς στο 25% της συνθέσεώς τους, είναι απόλυτα σύμφωνη με το νόμο. Ενώ ταυτόχρονα η γαλλική κυβέρνηση ανακοίνωσε ειδικό πρόγραμμα ενισχύσεως της γαλλικής Ναυτιλίας που εκτός από την παροχή οικονομικών ενισχύσεων για τη ναυπήγηση νέων σκαφών, τη μετασκευή άλλων καθώς και την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων περιλαμβάνει και τη χρηματοδότηση των γαλλικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για να έκουχρονισθούν ώστε να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές. ● Η Ένωση Σουηδών Πλοιοκτητών πρόκειται να ζητήσει την ίδρυση ανοικτού νηολο-

γίου, κατά το πρότυπο της Νορβηγίας, με κύριο επίκεντρο τη μείωση του υπό σουηδική σημαία στόλου στη διάρκεια του 1986 κατά 750.000 τον. d.w και κατά 400.000 περίπου τόνους στο πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους. Στην πρόταση αναμένεται ότι θα ανταχθεί η Σουηδική Ένωση Ναυτικών ή όποια όμως υποστηρίζει ότι από δύο ετών αναζητούνται — σε συνεργασία με τους Σουηδούς πλοιοκτήτες — τρόποι μείωσης του κόστους πληρώματος των σουηδικών πλοίων, το οποίο αναγνωρίζει ότι είναι ιδιαίτερα ύψηλο.

Αυτά άλλοι. Σε εμάς όπου οι συνδικαλιστές ασχολούνται μόνο με την υπογραφή της νέας συλλογικής συμβάσεως και με τίποτε άλλο καταβάλλεται συστηματική προσπάθεια να καταπολεμηθούν τα μέτρα της Πολιτείας που αποβλέπουν στην προσέλκυση στο εθνικό νηολόγιο των ελληνόκτητων

πλοίων, ή ύπαρξη των οποίων είναι απαραίτητη για να μπορεί να εφαρμόζεται ή συλλογική σύμβαση — οι συνδικαλιστές έχουν λησμονήσει ότι χωρίς πλοία με Έλληνική σημαία δεν μπορεί να υπάρξει ούτε απασχόληση, ούτε συλλογική σύμβαση, όπως έχουν λησμονήσει ότι ή πρώτηστη μέρηνά τους πρέπει να είναι ή εξασφάλιση της απασχόλησής (εκτός αν έχουν κατά νούν ότι αυτή μπορεί να εξασφαλισθεί κατά τό πρότυπο των Φιλιππινέζων, των Κορεατών, των Πακιστανών, των Πολωνών κλπ. που παίρνουν τό διαάκι τους στον ώμο και τρέχουν δεξιά και αριστερά ζητώντας δουλειά με όποιουσδήποτε όρους).

ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΑΦΕΛΕΙΣ;

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν επισημαίνει επανειλημμένα ότι οι συνδικαλιστικοί εκπρόσωποι των ναυτικών μας βρίσκονται πολλές φορές εκτός τόπου και χρόνου. Ήδη διαπιστώσαμε ότι είναι και άφελεις — τουλάχιστον αυτό προκύπτει από την κατωτέρω ανακοίνωση της ΠΝΟ που αναφέρεται στα αποτελέσματα επισκέψεως στη Σεούλ του γεν. γραμματέως της κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη υπό την ιδιότητά τους ως μέλους της Ύποεπιτροπής Αγώνος της ΙΤΦ κατά των πλοίων υπό σημαίες εύκολίας:

«Κατά τη διάρκεια, αναφέρεται συγκεκριμένα στην ανακοίνωση, των τριμερών συζητήσεων ΔΟΜ - ΠΝΟ - Όμοσπονδίας Ναυτικών Κορέας (FKSU), ό γενικός γραμματέας της Π.Ν.Ο. κατήγγειλε τις άθεμιτες πρακτικές των πρακτών προμήθειες πληρωμάτων (Manning Agents) στα υπό σημαίες εύκολίας ελληνόκτητα πλοία οι οποίοι προσφέρουν πακέτο χαμηλόμισθων Κορεατών ναυτικών σε βάρος της απασχόλησης Έλλήνων ναυτικών».

Υστερα από μακρές συζητήσεις και προκειμένου να διαφυλαχθεί ή απασχόληση Έλλήνων ναυτικών, αποφασίσθηκαν:

1) Η Όμοσπονδία Ναυτικών Κορέας να μή δώσει πληρώματα για υπό ελληνική σημαία πλοία στα πλαίσια των Διμερών Συμβάσεων.

2) Εφόσον Έλληνες πλοιοκτήτες προσεγγίζουν την FKSU για την ύπογραφή Συλλογικών Συμβάσεων για πλοία υπό σημαίες εύκολίας, να συμβουλευτείται προηγουμένως την ΠΝΟ σε κάθε περίπτωση.

3) Να γίνει διάβημα διαμαρτυρίας από την FKSU προς την Κυβέρνηση της Νοτίου Κορέας για τό πλασάρισμα που κάνουν οι Manning Agents του φθηνού πακέτου πληρωμάτων ενθαρρύνοντας έτσι την άπονηλόγηση ελληνικών πλοίων. Τό διάβημα αυτό να κοινοποιηθεί στη ΔΟΜ και στην Π.Ν.Ο. προκειμένου να γίνουν απ' αυτές ανάλογες ενέργειες.

4) Όσες περιπτώσεις άθεμιτης πρακτικής των πρακτόρων προμήθειες πληρωμάτων έρχονται στην αντίληψη της ΠΝΟ, θα καταγγέλλονται άμέσως στη Γραμματεία της ΔΟΜ για τό παραπέρα».

Επαναλαμβάνοντας τό περί άφελείας καλούμε εύθώς τον κ. Ζενζεφύλλη να πεί αν ή Όμοσπονδία Ναυτικών Κορέας, ή FKSU θα άποτρέψει με όποιοδήποτε τρόπο την απασχόληση Κορεατών σε ελληνόκτητα πλοία ή σε πλοία με Έλληνική σημαία. Καί κάτι άκόμη: Ποιά συγκεκριμένα μέτρα, πέρα από την

προσπάθεια για διαβήματα της Όμοσπονδίας Ναυτικών Κορέας προς την κορεατική κυβέρνηση να κυνηγήσει τό πλασάρισμα φθηνού πακέτου (νοτιοκορεατικών) πληρωμάτων — άγ αυτό είναι δυνατόν να συμβεί — έχει ύποδείξει και έχει ύποστηρίξει ή Πανελληνία Ναυτική Όμοσπονδία για τη συγκράτηση ή και για την επιστροφή των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο;

Επί πλέον των άνωτέρω έμεις δεν δεχόμαστε ότι είναι δυνατόν να ύπάρχει ένδιαφέρον της ΙΤΦ, (της ΔΟΜ, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της ΠΝΟ) για τό έθνικό μας νηολόγιο, εκείνο που ένδιαφέρει την ΙΤΦ, γι αυτό άλλωστε δημιουργήθηκε — είναι να «σβήσει από τό χάρτη» την Έλληνική Ναυτιλία. Αυτό άλλωστε άποδεικνύεται και από τό γεγονός ότι, ενώ ή ΙΤΦ καλύπτει με τις εύλογίες της κάθε προσπάθεια των δημιουργών της για να εξασφαλίσουν φθινότερο κόστος διαχείρισης, άρνείται τό ίδιο δικαίωμα στην Έλληνική Ναυτιλία.

ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Γνωστότατος και ιδιαίτερα επιτυχημένος έφοβλιστής, αναφερόμενος σε όσα ανακοινώθηκαν τις τελευταίες ήμέρες σχετικά με τις εισπράξεις από τις ελληνικές εξαγωγές που στη διάρκεια του 1986 έφθασαν τά 5,5 δισ. δολάρια, μάς έλεγε ότι ανάλογο ποσόν θα ήταν δυνατόν να εξασφαλίσει ή Έλλάδα και από τη Ναυτιλία χωρίς όμως ταυτόχρονα να ύποβάλλεται στις δαπάνες με τις όποιες επιβαρύνεται ή έθνική οικονομία για να επιτευχθούν οι προαναφερθείσες εισπράξεις από τις εξαγωγές.

Κατ' άρχήν, μάς είπε ό συνομιλητής μας, για να ύπάρχει ή Έλληνική Ναυτιλία πρέπει να διαθέτει ένα λιμάνι καταφυγής και αυτό τό λιμάνι είναι τό έθνικό νηολόγιο. Άλλά για να είναι ισχυρό τό έθνικό νηολόγιο χρειάζεται ή Έλληνική Ναυτιλία να διοικείται από ένα εξ ίσου ισχυρό, ή μάλλον πανίσχυρο, ύπουργείο Ναυτιλίας, τό όποιο πρέπει να κατέχει πρωτεύουσα και ιδιόζουσα θέση στον κυβερνητικό μηχανισμό και να συμμετέχει σάν καθαρά οικονομικό ύπουργείο που πρέπει να είναι στο ΚΥΣΥΜ και στα άλλα κυβερνητικά όργανα λήψης αποφάσεως και χάραξης κατευθύνσεων.

Αν άναλογισθούμε, κατέληξε ό συνομιλητής μας, ότι πρό όλίγων ετών ή Ναυτιλία είχε συνεισφέρει στον τόπο 2,5 δισ δολάρια σε ένα χρόνο χωρίς να ύπάρξουν έκταμιεύσεις σε συνάλλαγμα, αλλά ούτε και δαπάνες από την Έλληνική Πολιτεία για την άπόκτηση του ποσού αυτού, γίνεται αντιληπτό ότι ό στόχος για την εξομείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος με την πρόσδο της χώρας από τις εξαγωγές μπορεί εύκολα να επιτευχθεί. Πρέπει, όμως, ύπογράμμισε, να εξασφαλισθεί πρωτίτως τό λιμάνι της καταφυγής και ή εξασφάλιση του λιμανιού αυτού μπορεί να γίνει μόνο από την Έλληνική Πολιτεία.

ΚΑΡΑΜΕΛΕΣ ΚΑΙ ΜΑΝΤΖΟΥΝΙΑ

Με τις καραμέλες και τά μαντζούνια, τουτέστιν με τις διακηρύξεις και τά παχιά λόγια που δεν κοστίζουν τίποτε, δεν εξάσφαλίζεται ή απασχόληση των ναυτικών. Ή απασχόληση των ναυτικών μας, όπως έχομε ύπογραμμίσει επανειλημμένα από τις στήλες αυτές, και μάλιστα ή ιδιαίτερα άποδοτική απασχόληση μπορεί να εξασφαλισθεί μόνο με τά ΠΟΛΛΑ πλοία με Έλληνική σημαία, όπως άλλωστε άπδειξε τό πολύ πρόσφατο παρελθόν, και όπως ξέρουν όλοι οι επαγγελματίες Έλληνες ναυτικοί, εκείνοι δηλαδή που γνωρίζουν ότι ή επαγγελματική προκοπή τους και ή οικονομική εύμάρεια των οικογενειών τους είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτιλίας, με την ύπαρξη πλοίων με Έλληνική σημαία — άλλωστε είναι γνωστό σε όλους ότι τά πλοία με τις Έλληνες σημαίες έδωσαν περισσότερη δουλειά στους ξένους (στούς Φιλιππινέζους, τούς Κορεάτες, τούς Πακιστανούς, τούς Αιγύπτιους, τούς Πολωνούς κλπ.) και όχι στούς Έλληνες. Έξ άλλου με την ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτιλίας και με τά ΠΟΛΛΑ πλοία με Έλληνική σημαία είναι συνυφασμένα και τά συμφέροντα του τόπου και του ελληνικού λαού.

Άκριβώς σ' αυτούς τούς λόγους στηρίζεται ό επίμονος άγώνας των «Ναυτικών Χρονικών» για την προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο ΟΛΩΝ των ελληνόκτητων πλοίων που τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες και άνέρχονται σε 2.000 περίπου. Τά ΠΟΛΛΑ πλοία με Έλληνική σημαία για τά όποια μάχονται τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν μπορεί να ύπάρξουν με διακηρύξεις και παχιά λόγια, με καραμέλες και μαντζούνια δηλαδή.

ΤΟ ΑΠΟΓΕΥΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

Ιδιαίτερη έντύπωση έχει προκαλέσει ή με μεγάλη καθυστέρηση — έγινε τό άπόγευμα της Παρασκευής 27 Μαρτίου — άναστολή της τρίτης κατά σειρά 48ωρης άπεργίας που είχε κηρύξει ή Ναυτική Όμοσπονδία στα άκτοπλοϊκά έπιβατηγά και τά πορθμεία μικρών άποστάσεων. Τότε μόνον — τό άπόγευμα της Παρασκευής — έδόσαν οι συνδικαλιστές μας να αποφασίσουν την άναστολή της άπεργίας «για λόγους έθνικής ανάγκης» τούς όποιους δεν μπόρεσαν να αντίληφθούν νωρίτερα. Αυτοί μέχρι τότε — επαναλαμβάνομε, μέχρι τό άπόγευμα της Παρασκευής 27 Μαρτίου — δεν μπόρεσαν να αντίληφθούν τί γινόταν στη χώρα, τί γινόταν νύρω τους, γιατί ήταν προσηλωμένοι στον «άγώνα» εναντίον των πλοιοκτητών των άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων οι όποιοι δεν ήταν άρμόδιοι για την ικανοποίηση των αιτημάτων που πρόβαλλαν, στον «άγώνα» που ούσιαστικά στρεφόταν εναντίον των κατοίκων των νησιών μας στα όποια περιλαμβάνονται και τά άκρτικά. Καί έφ' όσον δεν μπό-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

ρεσαν να αντίληφθουν τί γινόταν στη χώρα και τό τί γινόταν γύρω τους ήταν απολύτως φυσικό να μην μπορέσουν να αντίληφθουν και την απόφαση του αρμοδίου δικαστηρίου που χαρακτήριζε την παράταση της απεργίας καταχρηστική και γι' αυτό φαίνεται την έγγραφαν στα παλιά τους τα παπούτσια.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

Χθές Τρίτη επρόκειτο να συζητηθεί στην Κοινοβουλευτική Έπιτροπή Έμπορικης Ναυτιλίας τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ και είναι εύνόητο ότι είναι αδύνατο να γνωρίζουμε τις μεταβολές που επέφερε ή Κοινοβουλευτική Έπιτροπή στό άρχικό κείμενο. Γι' αυτό λεπτομέρειες θά υπάρξουν στό επόμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών», επαναλαμβάνουμε όμως τις ελπίδες ότι από τό άρχικό κείμενο θά απαλειφθούν οι διατάξεις με τις όποιες έκτιμάται ότι θά πληγούν άνεπανόρθωτα τό έθνικό νηολόγιο και τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας, όπως είχαμε έπισημάνει σε προηγούμενο τεύχος.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Όλοι αυτοί που κόπτονται γιά την υπέρσπιση του δικαιώματος της απεργίας περιφρονούν προκλητικά τό δικαίωμα των άλλων γιά εργασία. Όπως συνέβη την περασμένη εβδομάδα κατά την έναρξη της απεργίας στα άκτοπλοϊκά έπιβατηγά όποτε αυτοί οι «δημοκράτες» έμπόδιζαν την εργασία των ναυτικών που ήθελαν να εργασθούν, δείχνοντας έτσι με ποιούς τρόπους εξασφαλί-

ζεται ή συμμετοχή και ή έπιτυχία των απεργιών στό λιμάνι του Πειραιώς όπου παραμένει ή κύρια δύναμη των πιεστικών μειοψηφιών αλλά υπάρχει και ή δυνατότητα αποστολής «ένισχύσεων» από τους άλλους κλάδους.

Όλα βεβαίως έχουν κάποτε ένα τέλος και τό τέλος στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι τά τερτίπια αποκαλύπτονται και οι «δημοκράτες» και οι «άγωνιστές» απογυμνώνονται από την αϊγλη με την όποία περιβάλλονται όταν πρωτοεμφανίζονται κρατώντας διάφορα λάβαρα.

ΟΧΙ ΣΤΟΥΣ ΙΑΠΩΝΕΣ

Νομίζουμε ότι ήρθε ό καιρός ή ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια να πει έπιτέλους όχι στους Ιάπωνες. Οι όποιοι, παρά τό γεγονός ότι στη διάρκεια των τελευταίων 25 έτών κέρδισαν πολλά από ή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων, συμπεριφέρονται άπρεπώς — είναι ή έπιεικότερη λέξη που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε — σ' αυτούς που εξασφάλισαν την άπασχόληση σε ένα σημαντικότατο τμήμα του ιαπωνικού εργατικού δυναμικού και συνέλαβαν ουσιαστικά στην οικονομική ευμάρεια της Ιαπωνίας και στην άνθιση της ιαπωνικής οικονομίας.

Τό ΟΧΙ αυτό μπορεί να έκφρασθεί με άποχή όχι μόνο από τις παραγγελίες στα ναυπηγεία αλλά και από όποιαδήποτε άλλη συναλλαγή με ιαπωνικούς οίκους που σχετίζονται με όποιοιδήποτε τρόπο με ή Ναυτιλία. Καί τό σύνθημα όλων μας πρέπει να είναι: Μακριά από καθετί ιαπωνικό έφ' όσον προσφέ-

ρεται σε συναγωνιστικές τιμές από άλλους παραγωγούς — είναι ό μόνος τρόπος γιά να καταλάβουν οι Ιάπωνες ότι δέν μπορούν να φέρονται στους Έλληνες με τόν τρόπο με τόν όποιο φέρονται σήμερα.

Όσως ή ίδια άπάντηση — ένα μεγάλο ΟΧΙ — θά έπρεπε να πει ή ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια και σε άμερικανική Τράπεζα ή όποια άσκει άσφυκτική πίεση σε ναυτιλιακές έπιχειρήσεις οι όποιες τά περισσότερα από όλα αυτά τά δύσκολα χρόνια πλήρωναν και τόκους και κεφάλαια και ζητούν τώρα όχι να μην πληρώσουν τά υπόλοιπα αλλά άπλώς να πάρουν μία άνάσα με την έπιμήκυνση του χρόνου έξοφλήσεως των ύπολοίπων δανείων.

Τέλος ή ίδια άπάντηση πρέπει να δοθεί και σε κάποιους άσφαλιστές που ύπονομεύουν με τις άπαιτήσεις τους τόν Έλληνικό Νηογνώμονα — πρέπει κάποιος να καταλάβουν έπιτέλους ότι και ό τόπος αυτός έχει δικαίωμα σε κάποιο μερίδιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας των Έλλήνων.

ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕ

Η ξεκάθαρη διατύπωση των αντίληψεων των «Ναυτικών Χρονικών» ειδικότερα σε ό,τι σχετίζεται και συνδυάζεται με τόν επίμονο άγώνα γιά την προσέλκυση ΟΛΩΝ των έλληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο έχει ένοχλήσει άρκετούς οι όποιοι διαπιστώνοντας ότι από ή μαχητική άρθρογραφία των στηλών αυτών μπορεί ένδεχομένως να χάσουν όσα έχουν εξασφαλίσει άρχισαν να διατυπώνουν όρισμένες έμμεσες άπειλές οι

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1985 ήταν
17.163.000.000 δολάρια.

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

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

όποιες βεβαίως δεν μας πτοούν ούτε και μπορούν να μας φιμώσουν. Αυτά προς τό παρόν με την προσθήκη ότι συνεχίζουμε τον αγώνα για τὰ ΠΟΛΛΑ πλοία με Έλληνική σημαία.

ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΡΓΑΣΘΟΥΝ;

Δύο συνταξιούχοι ναυτικοί οι οποίοι διαμένουν μονίμως σε χώρες μέλη της ΕΟΚ μας έρωτούν εάν θά μπορούν να ναυτολογούνται ατιμωρητί σε πλοία με ξένες σημαίες σε περίπτωση που ψηφισθεί από τή Βουλή ή διάταξη για τήν ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο για τὸ ΝΑΤ. Ἐπίσης μας έρωτούν αν ταυτόχρονα θά άσκέιται δίωξη και έναντίον εκείνων που τούς προσλαμβάνουν και είναι και αυτοί έγκατεστημένοι σε χώρες μέλη της ΕΟΚ.

Ἐπειδή έμεις άδυνατούμε να άπαντήσουμε στα έρωτήματά τους καλούνται οι έπαίοντες να μας διαφωτίσουν.

ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Γνωστή ναυτιλιακή έταιρία του Πειραιώς ζήτησε από τὰ πληρώματα των πλοίων που διαχειρίζεται να εργάζονται μιά έως δύο ώρες υπερωριακά τὸ μήνα υπέρ των σκοπών του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών και διευκρίνισε ότι ποσὸ που θά είναι αντίστοιχο με τὸ ποσὸ που θά συγκεντρώνεται από τις υπερωρίες αυτές θά προσφέρει και ή ίδια υπέρ των σκοπών του άνωτέρω σωματείου.

Σημειώνεται ότι στόχος του έν λόγω σωματείου είναι να άποκτήσει μιά έκταση στην Ἀττική που θά παραχωρηθεί από τὸ ύπουργεῖο Γεωργίας, στην οποία θά άνεγερθεί με τή συνδρομή της εύρύτερης ναυτιλιακής οίκογενείας τὸ κτιριακό συγκρότημα που άπαιτείται για τήν έφαρμογή των σχετικών προγραμμάτων για τὰ προβληματικά παιδιά των ναυτικών.

Πρέπει επίσης να σημειώσουμε ότι ή εύρύ-

τερη ναυτιλιακή οίκογένεια άναποκρίθηκε θετικά τὸ στην πρόσκληση να εκδηλώσει τὸ ενδιαφέρον της για τὰ παιδιά αυτά στὸν έτήσιο χορὸ του Σωματείου που έγινε στις 18 Μαρτίου. Στὸ χορὸ αυτό συγκεντρώθηκε ποσὸ 5,7 εκατ. δραχμῶν και προσφέρθηκε ένα ειδικὸ αὐτοκίνητο για τή μεταφορά των προβληματικών παιδιών, ή άξία του οποίου υπολογίζεται ότι θά ξεπεράσει τὰ τρία εκατ. δραχμές.

Τέλος πρέπει να άναφέρουμε ότι κατά τήν έπίσκεψη πρό ήμερῶν του Ὑπουργοῦ κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ στο Λονδίνο δύο έφοπλιστές — ένας του Πειραιώς και ένας του Λονδίνου — συνυποσχέθηκαν να διαθέσουν υπέρ των σκοπών του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών από 25.000 δολάρια ὁ καθένας. Δεσμευόμενοι από τήν έπιθυμία των ενδιαφερομένων, δυστυχῶς δεν μπορούμε να άναφέρουμε σήμερα τὰ ὀνόματά τους, πιστεύουμε όμως ότι παρά τις δύσκολες ήμέρες που περνάει ακόμη ή Ναυτιλία μας θά υπάρξουν πολλοί — και στὸν Πειραιά, και στο Λονδίνο — που θά τούς μιμηθούν, όπως πιστεύουμε ότι και άλλοι ναυτικοί θά εισφέρουν τὸ έπιμίσθιο μιάς ή δύο ὥρων υπερωρίας τὸ μήνα για τήν εὐόδωση των σκοπών τῶν σωματείων και έμεις θά καταγράψουμε από τις στήλες αυτές τις εύγενικές προσφορές εκείνων που θά θέλουν να γνωστοποιηθούν εύρύτερα.

ΔΩΡΙΖΟΥΝ ΕΝΑ ΣΚΑΦΟΣ

Κατά τήν παραμονή του Ὑπουργοῦ κ. Ἀλεξανδρῆ στο Λονδίνο υπήρξε μιά ακόμη σημαντική προσφορά — αυτή τή φορά προς τὸ Ὑπουργεῖο και τὸ Λιμενικὸ Σῶμα.

Οι Ἀδελφοί Γιώργος και Νίκος Παπαδάκης άνακοίνωσαν στὸν κ. Ἀλεξανδρῆ ότι προσφέρουν στο έλληνικὸ δημόσιο για τις άνάγκες του Λιμενικοῦ Σῶματος ένα ιδιόκτητο ναυαγσωστικὸ άξίας 1,5 εκατ. δολαρίων περίπου. Ἡ προσφορά των Ἀδελφών Παπαδάκη άφορά ένα υπερασύγχρονο σκάφος άγγλικής κατασκευής που είναι κατάλληλο για έρευνα προς έντοπισμὸ ανθρώπων

που κινδυνεύουν στη θάλασσα και διάσωση καθώς και για εκπαίδευση των σπουδαστῶν των ναυτικῶν σχολῶν δεδομένου ότι ή γέφυρα του σκάφους είναι — σε μικρογραφία — ίδια με τή γέφυρα ενός υπερδεξαμενοπλοίου των 450.000 τόννων φορτίου και είναι έφοδιασμένη με τὰ τελειότερα ηλεκτρονικά και τηλεπικοινωνιακά μέσα. Τὸ σκάφος, μήκους 16,30 μ. και πλάτους 5,21 μέτρων, είναι έφοδιασμένο με δύο κύριες μηχανές ισχύος 1.000 ίππων που του προσδίδουν μεγάλη ταχύτητα και φέρει επίσης δύο ηλεκτρομηχανές. Λόγω του ειδικού τρόπου κατασκευής του θεωρεῖται σκάφος «παντός καιρού», μπορεί δηλαδή να κινηθεί κάτω από όποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, ενώ σε περίπτωση άνατροπής επανέρχεται αὐτομάτως και άστραπιαῶς στην κανονική του θέση.

Τὸ σκάφος βρίσκεται αυτή τή στιγμή στο Μαϊάμι και πρόκειται να διαπλεύσει σύντομα τὸν Ἀτλαντικὸ με μοναδικὸ έπιβάτη τὸν κ. Γιώργο Παπαδάκη, ὁ οποίος θά είναι ταυτόχρονα κυβερνήτης και πλήρωμα και θά τὸ ὀδηγήσει στην Ἑλλάδα για να τὸ παραδώσει στους εκπροσώπους του ΥΕΝ.

Ἀνακοινώνοντας στὸν Ὑπουργὸ κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ τήν άπόφασή τους για τήν παραχώρηση του σκάφους — κατά τήν διάρκεια δεξιώσεως που είχε παραθέσει προς τιμὴν των μελών της ναυτιλιακής παροικίας ὁ προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου πλοίαρχος Ἰωάν. Φατούρος — οι Ἀδελφοί Παπαδάκη παρακάλεσαν τὸν Ὑπουργὸ τὸ σκάφος να φέρει τὸ ὄνομα του πατέρα τους Ἀντωνίου Παπαδάκη, να χρησιμοποιεῖται άποκλειστικά από τὸ Λιμενικὸ Σῶμα και να διατηρήσει τήν άνωτερη κλάση του Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονα που φέρει σήμερα.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι οι Ἀδελφοί Παπαδάκη δεν έπιθυμοῦσαν να γνωστοποιηθεί ή άνωτέρω προσφορά τους, παρά ταῦτα ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς θεώρησε ότι είχε καθήκον — και είχε δικαίον, προσθέτομε έμεις — να τήν άνακοινώσει άμέσως στη ναυτιλιακή μας οίκογένεια του Λονδίνου, ή ὁποία έκανε δεκτή τήν προσφορά με παρατεταμένα και θερμά χειροκροτήματα.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

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

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

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

Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ

Συμφώνησε η Έπιτροπή της ΕΟΚ για την κατάρτιση σχεδίου που θα υλοποιεί την πρόταση του IMO περί αριθμού ταυτότητας των πλοίων. Όπως ξέρουμε σκοπός του σχεδίου αυτού είναι να εφοδιασθούν τα πλοία όλου του κόσμου με ένα μόνιμο διαρκή αριθμό που θα παραμένει ο ίδιος άσχετα από τις όποιες μεταβολές της εθνικότητας, της ιδιοκτησίας ή της ονομασίας του πλοίου. Στόχος της καινοτομίας αυτής είναι η ενίσχυση των μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, για την αποφυγή ρυπάνσεων της θαλάσσης και για την πρόληψη των ναυπηγικών.

Μολονότι η πρόωξη του θέματος έχει ήδη αποφασισθεί, διευτυπώθηκαν ορισμένες επιφυλάξεις αφενός μόν για τον κίνδυνο αλλαγής του αριθμού και αφετέρου για το κόστος της αναδρομικής εφαρμογής του μέτρου στα υπάρχοντα πλοία. Επί των επιφυλάξεων αυτών παρατηρείται ότι η εφαρμογή του αποκλειστικού αριθμού αναγνωρίσεως θα επιτρέπει την άμεση διαπίστωση εάν όλα τα χαρακτηριστικά του πλοίου συμπίπτουν προς τα αντίστοιχοντα στον αριθμό ταυτότητας, ούτως ώστε κάθε αλλαγή ή πλαστή χρησιμοποίηση του αριθμού να γίνεται εύκολα αντιληπτή. Εξάλλου ως προς τα υπάρχοντα πλοία η σήμανση του αριθμού θα μπορούσε να αναβληθεί, εισαγομένης αρχικά της έγγραφης του μόνο στα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Όπως γράψαμε ήδη, ύστερα από την κοινή πρόταση της Αιγύπτου, Αυστρίας και Ιταλίας που ακολούθησε τη σχετική σύσταση της Γεν. Συνελεύσεως των 'Ην. Έθνών, ο IMO ανέλαβε να καταρτίσει διεθνή σύμβαση για τον περιορισμό των παρανόμων πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας. Τώρα το Συμβούλιο του IMO συγκρότησε μία ειδική προπαρασκευαστική επιτροπή που θα αρχίσει τις εργασίες της αυτό τό μήνα, με βάση το σχέδιο που κατέθεσαν οι ως άνω τρεις χώρες. Η επιτροπή θα είναι ανοικτή για όλες τις χώρες - μέλη του IMO, μία πρώτη δέ αναφορά επί του θέματος θα υποβάλει στην 58η σύνοδο του IMO τον 'Ιούνιο του

τρέχοντος έτους. Ελπίζεται ότι η σχετική διεθνής σύμβαση θα μπορέσει να έλθει για ψήφιση σε κανονική διπλωματική διάσκεψη μέσα στον επόμενο χρόνο. Η ακριβής ημερομηνία της θα καθορισθεί ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών καταρτίσεως του σχεδίου.

Στό μεταξύ η Έπιτροπή ναυτικής ασφαλείας του IMO υιοθέτησε μία σειρά μέτρων για την προστασία επιβατών και πληρώματος τόσο επί του πλοίου όσο και στους λιμένες. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται κυρίως στα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων, μπορούν όμως να επεκταθούν και στις άλλες κατηγορίες πλοίων. Κυκλοφόρησαν δέ με σχετική εγκύκλιο σύσταση του IMO προς όλα τα μέλη του, με την υπόδειξη ότι μπορούν να προσαρμοσθούν ανάλογα με τις συνθήκες και τις ιδιαιτερότητες της κάθε χώρας.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Στην τελευταία συνεδρίαση των μελών της Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου, που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 12 Μαρτίου στο ξενοδοχείο «Εσπέρια», ύστερα από την διεξοδική και εμπεριστατωμένη εισήγηση του δικηγόρου κ. Γ. 'Ησαΐα επί της τροποποίησης του Ν.Δ. 712/1970, ακολούθησε εξαιρετικά ενδιαφέρουσα συζήτηση για τον όλο θεσμό του διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος.

Ο θεσμός αυτός, ο οποίος καθιερώθηκε στη χώρα μας με το νόμο ΔΗ του 1912 έχει ύποστη έλλειπάλληλες τροποποιήσεις σε μία προσπάθεια καλώς έννοουμένης εξυπηρέτησεως της εμπορικής ναυτιλίας. Ξεκινώντας βασικά από την ασφαλιστική σκοπία διαπιστώσεως της αιτίας των ναυαγίων, διευρυνώθη ύστερα από πολλές μεταβολές, με τον Α.Ν. 1774/1939 σε ένα ολοκληρωμένο και επιτυχές σύστημα διοικητικής έρευνας των θαλασσιών ατυχημάτων. Δύο όμως μειονεκτήματα (ή υπερφόρτωση του ΣΕΝΑ με σωρεία αδήμαντων υποθέσεων και η πλήρης αποδεικτική σημασία της αποφάσεώς του) οδήγησαν μετά τριακονταετή βίο στην ανάγκη αναθεωρήσεώς του, η οποία έγινε με το Ν.Δ. 712/1970 το οποίο και ισχύει σήμερα. 'Αλλά και του νέου αυτού νομοθετήματος η εφαρμογή κατέδειξε αρκετά μειονεκτήματα,

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Είναι γνωστό ότι η σύγχρονη τεχνολογία επιβάλλει την καθημερινή σχεδόν αναζήτηση νέων όρων για τις διάφορες μεθόδους ή τα καινούργια επιτεύγματά της. Τό ίδιο φαινόμενο αντιμετωπίζουμε φυσικά και στη ναυτιλία. Έτσι αφού επί δεκαετίες αναγκαστήκαμε να υποτάξουμε στο λεξιλόγιό μας τα κολοσσιαία δημιουργήματα της ναυπηγικής, αρχίζοντας από τα μαμούθ και καταλήγοντας στα ULCC, αφού τρέμοντας στην ιδέα να λέμε ή να γράφουμε «εμπορευματοκιβωτόπλοια» δέν καταφέραμε ακόμα να βρούμε ονομασία για τα πλοία μεταφοράς κοντέινερς και αφού περνώντας από τις σημαίες «ανάγκης» ή «άσυδοσίας» καταλήξαμε στο συμβιβασμό των σημαίων «ανοικτού νηολογίου», χρειαζόμαστε τώρα κάποιο νέο όρο για να καλύψουμε αυτή την έντελως πρόσφατη ανακάλυψη των νηολογίων, που οι παραδοσιακές ναυτικές χώρες δημιουργούν σε κάποιο άκραιο σημείο της έδαφικής τους κυριαρχίας για να περισώσουν μερικά πλοία τους από τη διαρροή προς τις ξένες σημαίες.

Στην αρχή εμφανίστηκαν δειλά ως «διεθνή» νηολόγια, ενώ πρόσφατα ο φίλιτατος Διευθυντής του Committee κ. Δ. Βασιλειάδης τά απέκάλυψε «θυγατρικά» προσδίδοντας προσφύως τον ίδιο ρόλο που παίζουν κατά κανόνα οι σύγχρονες θυγατρικές εταιρίες. Τώρα τελευταία πάντως βλέπουμε, στο γαλλικό 'ιδίως ναυτιλιακό τύπο, να υιοθετείται τό αριθμητικό επίρρημα «bis» με την έννοια προφανώς του «διπλού» νηολογίου. Νομίζουμε όμως ότι τό «δίσ» αυτό, μολονότι μικρό και εύχρηστο δέν αποδίδει την ακριβή σημασία του «ευεργετικού» νηολογίου που θέλει να καλύψει. Εξάλλου στα ελληνικά τό «δίσ εξαμαρτείν ούκ ανδρός σοφού» ή, αν θέλετε, «δίσ εις τόν αυτόν ποταμόν ού αν έμβαίης».



EMBRICOS 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
FASCIMILE: 4137 328

των οποίων τώρα μελετάται η διόρθωση. Ειδική δέ ομάδα εργασίας του ΥΕΝ έχει προβεί στη σύνταξη ενός προσχεδίου αναθεωρήσεως, στην τελική διαμόρφωση του οποίου θα συμβάλουν ασφαλώς και ουσιαστικά οι συζητήσεις και η ανταλλαγή των απόψεων του νομικού κόσμου, πού, όπως πληροφορούμεθα, θα προκαλέσει η Ένωση Ναυτικού Δικαίου σε νέα ειδική συνεδρίασή της.

ΚΕΡΓΚΟΥΕΛΕΝ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑ

Ο επί των Μεταφορών Έπιτροπος της ΕΟΚ κ. Clinton Davis απαντώντας σε ερώτηση κατατεθείσα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δήλωσε ότι η δημιουργία από τη Γαλλία ειδικού νηολογίου στα νησιά Κεργκουελέν, βλάπτει πολύ λιγότερο την Ευρωπαϊκή ναυτιλία από όσο την βλάπτουν οι υπάρχουσες σημαίες εύκολιας. Καί πρόσθεσε ότι η Έπιτροπή της ΕΟΚ θεωρεί την ανάπτυξη των σημαίων εύκολιας ως σοβαρή απειλή κατά των εμπορικών στόλων των χωρών - μελών, ενώ το νηολόγιο του Κεργκουελέν δεν πρόκειται να προσελκύσει περισσότερα των 75 περίπου πλοίων, επί των οποίων εξάλλου θα εφαρμόζονται οι γαλλικοί νόμοι που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την εφοπλιστική φορολογία.

Κανείς βέβαια δεν άμφισβητεί ότι το νέο γαλλικό προνομιακό νηολόγιο θα έχει αρνητικά αποτελέσματα επί των προοπτικών εργασίας των ναυτικών της Κοινότητας. Άλλά, πάντα κατά τον κ. Davis, ο κίνδυνος της ναυτικής ανεργίας θα είναι πολύ μεγαλύτερος από μια ενδεχόμενη εξαφάνιση του γαλλικού φορτηγού στόλου, η απειλή της οποίας ήταν εκείνη που υποχρέωσε τη Γαλλία να θυμηθεί τα χαμένα νησιά του 'Ινδικού.

130 ΧΡΟΝΙΑ

Ίδρυθείσα τό 1856 από μία ομάδα ασφαλιστών των Λούδς, έκλεισε ήδη τὰ 130 της χρόνια η πασίγνωστη Salvage Association. Καί μέ τήν εύκαιρία αυτή κυκλοφόρησε μία πολυτελής έκδοση πού σκιαγραφεί τό ρόλο, τή σημασία καί τό εύρος των υπηρεσιών της. Πράγματι τό πεδίο της δράσεώς της είναι εξαιρετικά έκτεταμένο, δεδομένου ότι αναφέρεται σε όλους τούς οικονομικούς καί τεχνικούς τομείς της ναυτιλίας.

Αξίζει νά αναφερθεί ειδικότερα ότι η Salvage Association ενεργεί πραγματογνωμοσύνες γιά ζημιές σκάφους, μηχανών καί φορτίου καί ιδιαίτερα σε περιπτώσεις κοινής άβιαρίας. Παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες επί πάσης φύσεως επισκευών καί τού προϋπολογιζόμενου κόστους των. Επίσης επί ρυμουλκήσεων, παροπλισμών, άκινήτοποιήσεων, επαναφοράς σε ενέργεια κ.λ.π. Ένεργεί έρευνες επί ναυαπατών σχετικών μέ φορτία καί επί κατασκευαστικών έλαττωμάτων τού σκάφους. Συντάσσει έκθέσεις γιά εργασίες ναυαγιαρέσεως καί άνεγκύσεως ναυαγίων. Καί τέλος καταρτίζει μελέτες έκτιμήσεως των κινδύνων γιά λογαριασμό τραπεζών, εφοπλιστών, ναυλωτών καί κάθε άλλου ένδιαφερομένου στίς θαλάσσιες μεταφορές.

Η Salvage Association συγκαταλέγει σήμερα μεταξύ των στελεχών της άνω των 100 ειδικών έμπειρογνώνων ύψηλης έπιστημονικής κατάρτισεως πού είναι έτοιμοι νά ανταποκριθούν επί μονίμου βάσεως σε κάθε ζήτηση στην Εύρώπη, στην Μέση Άνατολή, στην Νότια Άμερική, στίς Ήν. Πολιτείες καί στον Καναδά, μέ τελικό στόχο τήν "άναζήτηση της αλήθειας" πού επί 130 χρόνια άποτε-

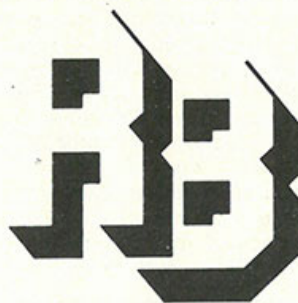
λεί τό άδιάψευστο έβλημά της.

ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ

Μέχρι νά πραγματοποιηθεί η σύσταση τού Νορβηγικού νηολογίου "Offshore" γιά τό όποιο γράψαμε στό προηγούμενο τεύχος, οι Νορβηγοί εφοπλιστάι έκδηλώνουν τήν άνυπομονησία τους, μεταφέροντας τὰ πλοία τους σε ξένες σημαίες. Είναι γνωστή ήδη η άπόφαση της Kloster Cruises γιά τή μεταφορά όκτώ κρουαζιεροπλοίων της ύπό τή σημαία των Μπαχάμας, μέ παράλληλη μετάθεση τής έδρας της από τό Όσλο στίς Βερμούδες. Τό παράδειγμα της ακολουθεί καί η άλλη μεγάλη φίρμα, η Royal Carribean, τό δε ύπό ναυπήγηση μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο τού κόσμου, τό "Sovereign of the Seas" θά τεθεί ύπό λιβεριανή σημαία. Πρόσφατα εξάλλου ανακοινώθηκε ότι ό εφοπλιστικός όίκος Leif Hoegh μετέφερε δύο άκόμη πλοία - κοντέινερς στην Παναμαϊκή καί σκοπεύει αύτούς τούς μήνες νά προσθέσει άλλα έξι, αφήνοντας ύπό τήν έθνική σημαία δύο μόνο πλοία. Συνολικά ύπολογίζεται ότι μέσα στούς τέσσερις τελευταίους μήνες 23 νορβηγικά πλοία έγκέλειψαν τό έθνικό νηολόγιο γιά νά καταφύγουν σε σημαίες εύκολίας καί ότι άλλα 80 βρίσκονται ύπ' άτμόν νά ακολουθήσουν τό παράδειγμά τους.

Βέβαια ύπάρχουν καί ψυχραιμότεροι εφοπλιστάι οι όποιοι πριν άποφασίσουν τήν άλλαγή τής σημαίας τους περιμένουν τίς όριστικές άποφάσεις τής Κυβερνήσεως γιά τή σύσταση τού θυγατρικού νηολογίου, οι όποιες προϋποτίθεται ότι θά είναι ρεαλιστικές καί άμεσες.

Γιατί άλλωώς φοβούνται ότι θά είναι πολύ άργά.



Redwood Bunkering

Next time try us for your bunker requirements worldwide

At your service 24 hours a day

14 Skouze Str.
185 36 Piraeus Greece
Tel: 4180166/7

Tlx: 21-1600 REBU GR

ΛΑΜΠΡΗ ΕΠΕΤΕΙΟΣ

Σαράντα χρόνια επιτυχημένης δραστηριότητας στον ναυτιλιακό χώρο είναι αναμφίβολα ένα γεγονός που δεν πρέπει να περνά απαρατήρητο και για αυτό αφιερώνουμε λίγες γραμμές στη λαμπρή επέτειο που γιορτάζει φέτος η γνωστή εταιρία MEDOV, την οποία ίδρυσε το 1947 στη Γένοβα ο φίλτατος κ. Φώτης Πουλιδής.

Με συνέπεια, εργατικότητα και ευστοχες επιχειρηματικές επιλογές η Mediterranean and Overseas Shipping Agency επέτυχε τους στόχους της τόσο στον πρακτορειακό τομέα που καλύπτει άρτια όλους τους λιμένες της γειτονικής Ιταλίας, όσο και στην οργάνωση ενός ολοκληρωμένου τμήματος διακινήσεως τουριστών και εξυπηρέτησε επιβατηγών σκαφών και κρουαζιεροπλοίων.

Συμμεριζόμαστε την αισιοδοξία του κ.

Πουλιδή και των συνεργατών του για το μέλλον της Ναυτιλίας και τους ευχόμαστε κάθε επιτυχία στις εργασίες τους.

ΜΝΗΜΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

Συμπληρώθηκαν στις 19 Μαρτίου τέσσερα χρόνια από το θάνατο του μεγάλου δασκαλού της ελληνικής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας και δημιουργού των «Ναυτικών Χρονικών» Δημητρίου Ν. Κωττάκη.

Αφιερώνοντας λίγες γραμμές στη μνήμη του δεινώντος ιδρυτή τους, τα «Ναυτικά Χρονικά» υπογραμμίζουν την έμμενη τους στην ιδέα της μεγάλης Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, η οποία υπήρξε όνειρο ζωής για την εκπλήρωση του οποίου εργάσθηκε ακάταπαυστα επί 50 χρόνια ο Δημήτρης Κωττάκης.

δολάρια, που αποτελεί την υψηλότερη τιμή των τελευταίων τεσσάρων ετών.

Η Στερλίνα

Τόσο οι οικονομικές εξελίξεις, όσο και οι προβλέψεις μιάς νίκης του συντηρητικού κόμματος στις προσεχείς εκλογές, αποτελούν στοιχεία ανόδου τόσο του χρηματιστηρίου όσο και της λίρας και εάν δεν υπήρχε ο φόβος παρεμβάσεως της Τράπεζας της Αγγλίας η λίρα θα είχε ξεπεράσει κατά πολύ τα 1.60 δολάρια.

Ο πληθωρισμός τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο κινείται κάτω από 4%, ενώ η άνοδος του ΑΕΠ από 2.6% το 1986, προβλέπεται να ξεπεράσει τα 3% το 1987.

Η μείωση του επιτοκίου από 11% σε 10.5% στις 8 Μαρτίου και σε 10% στις 17 Μαρτίου τόνωσε την αγορά και έφερε την στερλίνα στις 18 Μαρτίου στα 1.6070 δολάρια και 2.9740 μάρκα, που αποτελούν τα ανώτερα επίπεδα των τελευταίων τεσσάρων ετών.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Ενώ η πολιτική διαμάχη έχει κοπάσει με την επικράτηση του κ. Κόλ, τα σκάνδαλα στον οικονομικό χώρο συνεχίζονται. Το τελευταίο στην σειρά είναι το συναλλαγματικό σκάνδαλο ύψους 260 εκατ. δολλαρίων της Volkswagen (ή υπόθεση είναι υπό ανάκριση) που ήρθε να προστεθεί στην κατακόρυφη πτώση των κερδών της Audi, θυγατρικής εταιρίας της VW. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με τις προβλεπόμενες δραστικές φορολογικές μεταρρυθμίσεις προκάλεσαν μιά στασιμότητα και πτώση των τιμών στο χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης που στις 19 Μαρτίου έφθασε τις 45 μονάδες.

Η άνοδος του μάρκου έχει γίνει αισθητή στην βιομηχανία, γεννώντας δικαιολογημένα ερωτηματικά για το μέλλον των εξαγωγών και του πλεονάσματος ρεκόρ στο ισοζύγιο πληρωμών του 1986.

Μόνο φωτεινό σημείο παραμένει ο άρνητικός ρυθμός του πληθωρισμού της Γερμανικής Οικονομίας (- 0,8%).

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Παρά τη συμφωνία των έξι του Φεβρουαρίου, το δολάριο έπεσε στις 24 Μαρτίου στα 148.80 γιέν, (παρά την παρέμβαση της Τράπεζας Ιαπωνίας), για πρώτη φορά από

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τα χρηματιστήρια της Εύρωπης παρουσιάζουν άλματα που αφήνουν εκπληκτους και τους πλέον έμπειρους χρηματιστές.

Ειδικά τα χρηματιστήρια της Ισπανίας, Ιταλίας, Βρετανίας και Γαλλίας, παρουσιάζουν τα τρία τελευταία χρόνια τριπλασιασμό και τετραπλασιασμό των τιμών. Έξαιρηση αποτελούν τα χρηματιστήρια Φραγκφούρτης και Ζυρίχης λόγω της υψηλής τιμής του μάρκου και του Έλβ. φράγκου.

Η συμφωνία των Παρισίων (22.2.87) έφερε μιά περίοδο σχετικής σταθερότητας στις συναλλαγματικές τιμές και ο Μάρτιος έκλεισε με μικρές αποκλίσεις (Πίναξ 1).

Ο πληθωρισμός στις χώρες του ΟΟΣΑ τον Ιανουάριο, σε ετήσια βάση παρέμεινε στο χαμηλό επίπεδο του 2.1% και η μικρή άνοδος των τιμών κατά 0,4% αντανακλά την άνοδο της τιμής του πετρελαίου.

Δυστυχώς η ανεργία σε όλες τις χώρες της ΕΟΚ κινείται σε πολύ υψηλά επίπεδα (9% στη Δ. Γερμανία, 13% στη Βρετανία) με περιορισμένες ελπίδες μειώσεώς της.

Τό δολάριο ΗΠΑ

Τό χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης μετά από αρκετά σκαμπανεβάσματα, έπιασε στις 26 Μαρτίου νέο ρεκόρ, ξεπερνώντας τις 2.384 μονάδες, και αυτό, παρά τις προβλέ-

ψεις μειωμένων κερδών για το 1987.

Εκτός από το συνεχιζόμενο εμπορικό έλλειμμα, η αμερικανική οικονομία παρουσιάζει και θετικά στοιχεία, καθώς η ανεργία συνεχίσει και τον Φεβρουάριο να βρίσκεται στα χαμηλά επίπεδα του Δεκεμβρίου με 6,7%.

Τό ΑΕΠ παρουσίασε άνοδο 0,2% τον Ιανουάριο και 0,9% τον Φεβρουάριο (ή αύξηση του ΑΕΠ για το 1986 έφθασε τα 2,5%) και οι λιανικές πωλήσεις που είχαν πέσει τον Ιανουάριο κατά 7,4%, παρουσίασαν άνοδο 1,5% τον Φεβρουάριο.

Όπως αναμενόταν, η συνάντηση των έξι στο Παρίσι τον περασμένο Φεβρουάριο πρόσφερε ένα στήριγμα στο δολάριο που είχε πέσει στις αρχές Φεβρουαρίου στο κατώτερο επίπεδο των 10 τελευταίων ετών. Τόν Μάρτιο η τιμή του δολλαρίου παρουσίασε μικρές διακυμάνσεις μεταξύ 1.8710 μάρκα (11.3) και 1.8330 (16.3) 1.5680 έλβ. φρ. (9.3) και 1.5330 (17.3).

Στις 24 Μαρτίου όμως, τό σκηνικό άλλαξε και τό δολάριο στο χρηματιστήριο του Τόκιο, έπεσε στα 148.80, δηλαδή στο κατώτατο μεταπολεμικό επίπεδο (πτώση 55% από τό ανώτατο). Ως ανεμένετο μέ τό άνοιγμα της αγοράς στην Εύρώπη, τό δολάριο πιέστηκε και έφθασε στα 1.52 Έλβ. φρ., 6.05 Γαλλ. φρ. και 1,817 Γερμ. μάρκα.

Στήν Βρετανία η λίρα έφθασε τα 1.6180

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 · 4515308 · 4516008
TLX: 21 1330 FLOT GR.**

τό 1940. Μετά την γενική κατακραυγή από τους 'Ιάπωνες βιομηχάνους ο πρωθυπουργός κ. Νακασόνε ανέθεσε στον ύπουργό Οικονομικών και τόν Διοικητή της Τράπεζας της 'Ιαπωνίας να έρευνήσουν τα αίτια αυτής της άνοδου.

Παρά την προειδοποίηση του 'Ιαπωνικού 'Υπουργείου Διεθνούς 'Εμπορίου προς τους κατασκευαστές να περιορίσουν τις υπερβολικές πωλήσεις προς αποφυγή μέτρων από τις θιγόμενες χώρες, οι πωλήσεις αυτοκινήτων τό 1986 έφθασαν τό ύψος ρεκόρ των 1.36 εκατομ. στην Δυτική Εύρώπη (11.7% της αγοράς) και στό ίδιο επίπεδο στις ΗΠΑ.

'Ηδη για τό 1987 τό πλεόνασμα των εξαγωγών, άν και μειωμένο έναντι του 1986 παραμένει σέ πολύ ύψηλά επίπεδα και ίσως αυτό νά προκάλεσε την ξαφνική άνοδο του γιέν και την άρνητική αντίδραση του χρηματιστηρίου του Τόκιο.

Θετικά στοιχεία της 'Ιαπωνικής οικονομίας είναι ο πληθωρισμός πού κινείται μέ άρνητικό ρυθμό (-1.8% σέ έτήσια βάση), ο χαμηλός δείκτης άνεργίας, (2.8%) και ο σχετικά ύψηλός ρυθμός άνοδου

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό χρηματιστήριο των Παρισίων τά τελευταία πέντε χρόνια παρουσίασε δεκαπλασιασμό στόν όγκο διαπραγματεύσεων (206 τρις. φράγκα τό 1986) και τετραπλασιασμό τιμών.

'Η κυβέρνηση Σιράκ, μετά την επιτυχία

πωλήσεως της PARIBAS προβαίνει στην πώληση των μετοχών της CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE και της AGENCE HAVAS. 'Εξ άλλου μετά την άπελευθέρωση του χρηματιστηρίου του Λονδίνου (BIG BANG — 'Οκτώβριος 1986) ήρθε ή σειρά του χρηματιστηρίου Παρισίων ν' αποδεσμευθεί από τά δεσμά του μονοπωλίου των 61 χρηματιστών. 'Ετσι από 1.1.88 τόσο οι Τράπεζες, όσο κι άλλοι 'Οργανισμοί θά μπορούν νά άποκτήσουν 30% συμμετοχή στους 61 χρηματιστές.

'Ο πληθωρισμός πού συγκρατείτε γύρω στά 3% και τά ύψηλά έπιτόκια προκαλούν την είσοδη και ξένων κεφαλαίων προς επένδυση και κρατούν την τιμή του φράγκου σταθερά γύρω στά 6 φράγκα τό δολλάριο.

'Η Δραχμή

Παρά τις αντίξοες συνθήκες, τόσο στόν οικονομικό τομέα (καταστροφικά άποτελέσματα της κακοκαιρίας στή γεωργία και στή βιομηχανία) όσο και στόν πολιτικό (σχέσεις μέ Τουρκία και ΗΠΑ), ή δραχμή διατηρήθηκε σέ ύψηλά επίπεδα μέ μικρή διολίσθηση 0.5% έναντι του ECU και 2.3% έναντι του 'Ελβετικού Φράγκου. 'Η άνοδος της λίρας 3.5% δικαιολογείται στά πλαίσια της άνοδου έναντι όλων των νομισμάτων.

Τιμές δολλαρίου Νέας 'Υόρκης

	23.2.87	23.3.87	Διαφ. %
Μάρκ. Γερμ.	1.8395	1.8170	- 1.2

Φρ. 'Ελβ.	1.5545	1.5200	- 2.2
Λίρα 'Αγγ.	1.5385	1.6180	- 5.0
Φρ. Γαλλ.	6.1250	6.0510	- 1.2
Γιέν 'Ιαπ.	153.65	150.00	- 2.4
Λίρα 'Ιταλ.	1292.00	1292.00	

'Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 25.3.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 1/2	6 1/2	6 1/2
Μάρκ. Γερμ.	3 5/8	3 5/8	3 3/4
Λίρ. 'Αγγλ.	9 5/8	9 3/16	9
Φρ. 'Ελβ.	3 3/4	3 5/8	3 5/8
Φρ. Γαλλ.	7 7/8	7 7/8	7 7/8

Δραχμή Τιμές FIXING (Τράπεζα 'Ελλάδος)

	25.2.87	24.3.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	135.050	133.115	+ 1.4
Μάρκ. Γερμ.	73.440	73.488	- 0.0
Φρ. 'Ελβ.	86.958	88.066	- 2.3
Λίρ. 'Αγγλ.	208.300	215.900	- 3.5
Φρ. Γαλλ.	22.070	22.078	- 0.0
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	10.336	10.316	+ 0.1
Γιέν 'Ιταλ. (100)	87.792	89.652	- 2.1
ECU	151.760	152.580	- 0.5

Seatrader Maritime Inc.

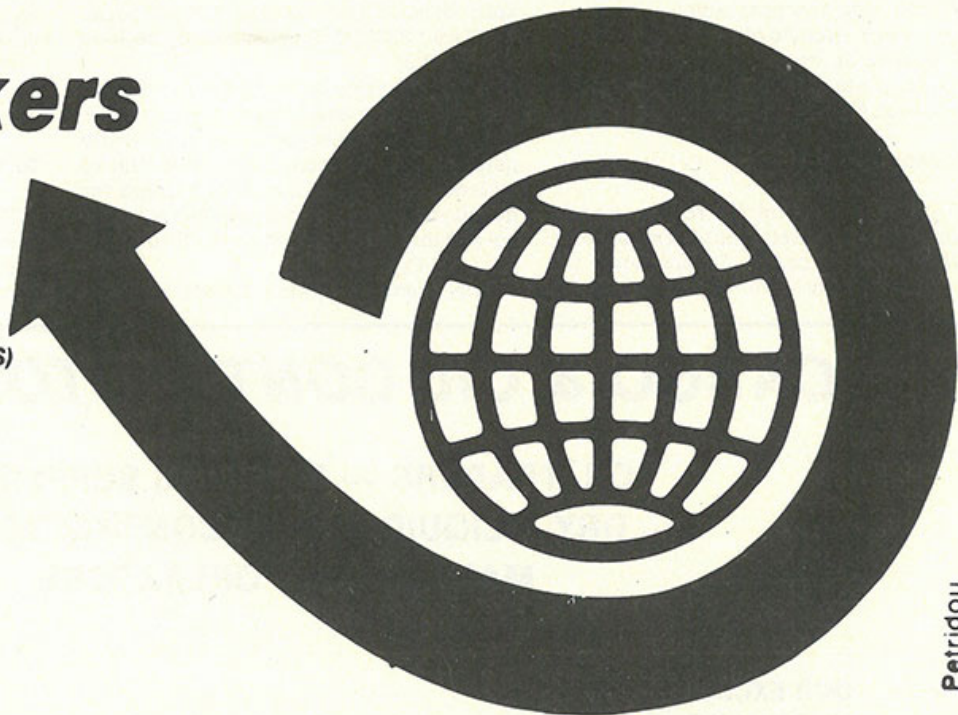
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:

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



Petridou



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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100,000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος αριθ. 1241/1000 της 15/2/1987 του περιοδικού σας δημοσιεύεται άρθρο με τον τίτλο **ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**, που τελειώνει γράφοντας: «... είναι γνωστή και η έκτιμηση των «Ναυτικών Χρονικών», ότι μπορούν να υπάρξουν διαδικασίες που θα αλλάξουν για πάρα πολλά χρόνια το σκηνικό. Έκείνο που χρειάζεται ιδιαίτερα αυτή τη στιγμή είναι η συμβολή όλων για να αρχίσουν αυτές οι διαδικασίες. Και τη συμβολή αυτή απαιτεί το συμφέρον της Έλληνικής Ναυτιλίας».

Με την έκτιμηση αυτή του περιοδικού σας όχι μόνο συμφωνώ αλλά ακόμα περισσότερο μέσα από τις στήλες του περιοδικού σας με τό άρθρο μου «**ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ**» πρότεινα σαν βάση εκκίνησης αυτών των διαδικασιών «... μια δυναμική κοινωνική παρέμβαση των δυνάμεων της ναυτιλίας...» (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τεύχος 1239/ 998/ 15.1.87).

Στό σημείο αυτό είναι ενδιαφέρον και ιδιαίτερα ενθαρρυντικό το γεγονός ότι και από την πλευρά των έφοπλιστών ακούγονται «λόγοι» υπέρ της κοινωνικής ουσιαστικά παρέμβασης. Αυτό γιατί υπέρ μιας τέτοιας κοινωνικής παρέμβασης σάς μίλησε ο έφοπλιστής για τον οποίο γράφετε στο τεύχος σας αριθ. 1238/997/1.1.87 στο σχόλιο με τον τίτλο **ΤΑ ΠΤΥΧΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**. «Η μήπως δεν αποτελεί κοινωνική παρέμβαση ο έλεγχος των ναυτολογήσεων, απολύσεων, άσθεσιων κλπ. από τους συνδικαλιστικούς φορείς των ναυτεργατών όπως συμφωνεί ο συννομιολίτης σας έφοπλιστής για τον οποίο γράφετε στα άμεσως παραπάνω σχόλιά σας;

Αντίθετα όμως ο συντάκτης των σχολίων σας με τους τίτλους **Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΑΠΕΤΥΧΕ** τεύχος 1238/997/1.1.87, **ΤΙ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΕΙ, ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ Η ΠΝΟ, ΘΕΛΟΥΝ "Η ΟΧΙ ΠΛΟΙΑ, Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΟΥΜΑΤΑ ΠΑΛΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ** τεύχος 1241/1000/15.2.1987 φαίνεται ότι δεν συμφωνεί καθόλου με την έκτιμηση του περιοδικού σας που ανάφερα στην αρχή και σύμφωνα με την οποία «μπορούν να υπάρξουν διαδικασίες που θα αλλάξουν για πάρα πολλά χρόνια το σκηνικό».

Μόνο έτσι μπορεί να εξηγηθεί η μανία του συντάκτη σας ενάντια στην ήγερση της ΠΝΟ και των ναυτεργατικών σωματείων, γιατί είχαν «τό θράσος» να κηρύξουν απεργία διεκ-

δικώντας τό δικαίωμα να καθορίζουν οι ίδιοι οι ναυτεργάτες τους όρους της δουλειάς τους. Μόνο έτσι μπορεί να εξηγηθεί τό μένος του συντάκτη σας ενάντια σε μένα προσωπικά γιατί ζήτησα και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό της χώρας μας να παρέμβει για να διατηρηθεί η συνταγματική τάξη που απαγορεύει και στην ίδια τη Βουλή των Ελλήνων να δίνει αναδρομική ισχύ στους Νόμους και πολύ βέβαια περισσότερο στις αποφάσεις των Υπουργών. Μόνον έτσι μπορούν να έχουν κάποιαν εξήγηση οι χαρακτηρισμοί σε βάρος της ήγερσης του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος που ένωμένη — ίσως για πρώτη φορά — διεκδίκησε για λογαριασμό όλων των ναυτεργατών τον πρωταρχικό ρόλο τους στο σχεδιασμό μιας ναυτιλιακής πολιτικής που πραγματικά θα αλλάξει το σκηνικό για πολλά χρόνια με κοινές όλων προσπάθειες.

Εκτός και αν συμφωνεί αλλά σαν «διαδικασίες» που θα αλλάξουν τό σκηνικό «έννο-εϊ» την επιστροφή στο καθεστώς της «μακαρίτισσας» τριμερούς άγαστης συνεργασίας, δηλαδή σε ένα καθεστώς μονομερούς σε βάρος των ναυτικών «καρπαζιάς».

Μόνον έτσι μπορεί να εξηγηθεί ο άφορισμός του συντάκτη σας σύμφωνα με τον όποιο «... δεδομένου ότι με τις άθροες άλλες σημαίες που θα ακολουθούσαν — οι πλοιοκτήτες αναγκαστικά θα προστάτευαν τα συμφέροντά τους χωρίς να μπορεί να τους κατηγορήσει κανένας. Η κρίση αυτή του συντάκτη σας είναι απόλυτα σωστή, γιατί βέβαια όσο και αν προσπαθεί να ειρωνευτεί έμένα που τόλμησα να μιλήσω για ταξική πάλη, ο ίδιος την αναγνωρίζει αλλά σαν αποκλειστικό δικαίωμα των έφοπλιστών μέσα στο πλαίσιο της μονομερούς σε βάρος των ναυτεργατών καρπαζιάς όπου καθέναν και βέβαια και ο συντάκτης σας έχει τό δικαίωμα να κατηγορεί τους ναυτεργάτες όταν αναγκαστικά προστατεύουν τα συμφέροντά τους.

Κύριε Διευθυντά,

Τό ζητούμενο για την ελληνική ναυτιλία δεν είναι ποιος έχει δικίο και ποιος έχει άδικο στην πάλη, που είτε τό αναγνωρίζουμε είτε όχι υπήρχε, υπάρχει και θα υπάρχει, αφού είτε τό θέλουμε είτε όχι υπήρχαν, υπάρχουν και θα υπάρχουν οι ταξικές διαφορές και στο χώρο της ναυτιλίας.

Τό ζητούμενο είναι ή έξοδος της ελληνικής ναυτιλίας από την ύπαρξιακή της κρίση, που βέβαια δεν θα πραγματοποιηθεί — γιατί ήδη τέτοιες προσπάθειες όπως ήταν απόλυτα φυσικό απότυχαν — με διαδικασίες έπανόδου στην μακαρίτισσα τριμερή άγαστη συνεργασία ούτε και με άραχιασμένες συνταγές διοικητικών λύσεων. Τέτοιες διαδικασίες είναι πρό πολλού ξεπερασμένες. Οι σημερινές συνθήκες και συγκυρίες έβάλλουν την κοινωνική παρέμβαση για την έξοδο από την κρίση και τό επόμενο ζητούμενο είναι οι διαδικασίες κοινής κοινωνικής παρέμβασης, μέσα στις όποιες θα γίνονται οι παρεμβάσεις χωρίς να φτάνουν στη ρήξη.

Σέ αυτό τό ζητούμενο θα έπρεπε να επικεντρώνεται κάθε άρθρο και προσπάθεια του συντάκτη σας και όχι στη φθορά του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, γιατί ή φθορά αυτή δεν κάνει τίποτα άλλο από τό να καθιστά άδύνατη κάθε κοινωνική παρέμβαση που σημαίνει απομάκρυνση από την πορεία έξόδου από την κρίση.

Ελπίζοντας ότι λόγοι δεοντολογίας καθιστούν αναγκαία τη φιλοξενία αυτής μου της απάντησης στις σελίδες του περιοδικού σας.

Φιλικά
ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας της Π.Ν.Ο.

Σημ. Συντ.: Αφήνουμε στους ναυτικούς μας να βγάλουν τό συμπέρασμά τους από την επιστολή του γεν. γραμματέα της ΠΝΟ. Έμεις θα σημειώσουμε απλά ότι ο κ. Ζενζεφύλλης δεν αναφέρει τό παραμικρό για τό πώς και πού θα εξασφαλίσουν την άπασχόληση οι ναυτικοί μας υπέρ των όποιων ισχυρίζεται ότι αγωνίζονται ο ίδιος και εκείνοι από τους εκπροσώπους των ναυτεργατικών οργανώσεων με τους όποιους ενώ διαφωνεί μόνιμως (ή και αντίστροφα διαφωνούν εκείνοι μαζί του) εμφανίστηκε τελευταία να συμπλέει πλήρως μιλώντας μάλιστα κατά τό δικό τους πρότυπο για «ταξική πάλη». Τό «Ναυτικά Χρονικά» έχουν υποστηρίξει — και εξακολουθούν να υποστηρίζουν — ότι ή λύση του προβλήματος της άπασχόλησης ΟΛΩΝ των Έλλήνων ναυτικών, ακόμη και των συνταξιούχων που θα θέλουν να έργασθούν για να συμπληρώσουν τις γλίσχρες συντάξεις του ΝΑΤ, όπως και ή λύση του δεινού οικονομικού προβλήματος του Ταμείου βρίσκεται στα ΠΟΛΛΑ πλοία με Έλληνική σημαία τό όποια επίσης θα ένισχύσουν ταυτόχρονα και την έθνική οικονομία και την έθνική άμυνα. Τά πολλά πλοία όμως δεν μπορούν να βρεθούν με άερα φρέσκο, για να υπάρξουν χρειάζονται συγκεκριμένα μέτρα σαν αυτά που πήρε ήδη ή Έλληνική Πολιτεία αλλά προσπαθούν να καταπολεμήσουν ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ και οι εκπρόσωποι ναυτεργατικών οργανώσεων με τους όποιους συνεργάζεται στενά παρά τις ουσιαστικές διαφορές που τους χωρίζουν. Όπως ανάλογα μέτρα με τη συγκατάθεση (ή και την άνοχη) των οργανώσεων των ναυτικών τους και της ίδιας της ΙΤΦ, την ύποστήριξη των όποιων ζητούν οι δικοί μας συνδικαλιστές για να καταπολεμήσουν τά αντίστοιχα μέτρα της Έλληνικής Πολιτείας.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Η ΝΕΑ ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Αφορμή της παρούσης έγινε η πρόσφατη επίσκεψή μου στον Άρχηγό του Λ.Σ. κ. Χρ. Ντούνη. Ύστερα από αίτησή μου με δέχτηκε σε ώρες εκτός ωραρίου διότι τότε είχε κενό.

Τά θέματά μου ήταν γύρω από την ναυτιλία και τα όποια του εξέθεσα συνοπτικά σεβόμενος τον περιορισμένο χρόνο του. Ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα των συζητηθέντων επιθυμώ να εξάρω και δημοσίως την γνώση και τον ρεαλισμό του κ. Άρχηγου σχετικά με τα θιγόμενα θέματα που όμολογώ με έντυπωσασε. Αποχωρόντας αισθάνθηκα την ανάγκη να δραστηριοποιηθώ και θά τό πράξω - περισσότερο στον τομέα μου, σάν εκπλήρωση χρέους μου.

Τέλος εκφράζω την εύχή να συναντούμε συχνότερα κρατικούς λειτουργούς με τέτοιες ικανότητες, νοοτροπία και θέληση και πιστεύω έτσι να δούμε θεαματικά αποτελέσματα στην είσορή συναλλάγματος από τις διάφορες δραστηριότητες της ναυτιλίας.

Ζητώ συγγνώμη διά την άνωμυρία μου την όποια διατηρώ για να απομακρύνω κάθε σκέψη ότι η παρούσα μου σχετίζεται με όποιοδήποτε λιβάνισμα.

Ένας επαγγελματίας πού
ζει από την θάλασσα.

26 Μαρτίου 1987

ΣΗΜ. ΣΥΝΤ.: Η επιστολή - τό περιεχόμενο της όποιας μάς βρίσκει άπολύτως σύμφωνους διότι ζούμε καθημερινά αυτό τό νέο κλίμα πού επικρατεί στό Ύπουργείο - δημοσιεύεται άνωτέρως, κατά την επιθυμία του επιστολογράφου του όποιου όμως τά στοιχεία είναι γνωστά στά «Ναυτικά Χρονικά».

ΘΥΕΛΛΑ ΣΤΟ ΚΑΡΑΒΙ

Κύριε Διευθυντά,

Είχαμε δέν είχαμε πάλι ταρακουνηθήκαμε γιά τά καλά. Όχι πώς ταξιδεύσαμε σε μπουνάτσα, αλλά ό καιρός ταξιδευότανε έστω και με δυσκολία. Τώρα όμως τελευταία μάς γέμισε άλμύρα (δάκρυα ήτανε ή θάλασσα ή και τά δυό μαζί;) πού στεγνώνει και άφθίνει στά κόκκαλά μας τό άλάτι.

Πόσες φορές είπαμε και ξαναείπαμε τά έ-

δια μέ κίνδυνο νά χαρακτηριστούμε μωρό-λογοι και νά γίνουμε κουραστικοί. Άν δέν μπορούμε νά βαρέσουμε τό γαΐδαρο, νά μη βαρούμε τό σαμάρι. Τό παραχτυπήσαμε και στό τέλος, θά τό σπάσουμε και ό γαΐδαρος δέν πρόκειται νά συναιτιστεί.

Μέ άλλα λόγια:

Φταίει κάποιος ή κάποιος πού τό ΝΑΤ δέν πάει καλά. Καί ξέρομε όλοι μας τό γιατί. Γιατί νά προσπαθούμε νά έξουθενώνουμε τόν Ναυτικό πού δέν φταίει σε τίποτα γιατί και τούς φόρους του πρόσ τό Κράτος πληρώνει ή μάλλον προπληρώνει, και τίς κρατήσεις του πρόσ τό ΝΑΤ καταβάλλει κανονικά και άνελλιπώς αγωνιζόμενος μιά ζωή μέσα στά κύματα, έρμος, μόνος, άπροστάτευτος και τελευταία αγωνίζεται και στή στερία ΜΟΝΟΣ ΤΟΥ γιά νά βρεί δουλειά - ή λέξη αγωνίζεται στήν κυριολεξία της - νευροψυχώνεται μέσα στό καράβι λόγω της φύσης του έπαγγέλματος, αλλά και στό σπíti του γιατί πάντα είναι έπισκέπτης και μάλιστα κακός έπισκέπτης γιατί κουβαλάει τούς νευροψυχισμούς του καραβιού - πού μέσα ζει τόν περισσότερο χρόνο της ζωής του - και στό σπíti του, ποτίζοντας μ' αυτούς όλη του την οικογένεια και τελικά ζει μέ την έλπιδα της άπομαχίας. Μιάς άπομαχίας λίγων χρόνων ή έλάχιστων - άν προφθάσει - πού την θέλει άξιοπρεπή και την ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ νά είναι τέτοια.

Έφτασαν οι συνταξιούχοι νά είναι περισσότεροι από τούς ένεργούς Ναυτικούς. Φταίει ό Ναυτικός; Ασφαλώς όχι. Φταίει ή μείωση του άριθμού των πλοίων με Έλληνική σημαία και των συμβεβλημένων στό ΝΑΤ. Φταίει ή μή προσέλευση των νέων στό έπάγγελμα. Φταίνε άλλοι παράγοντες, λίγοι ή πολλοί. Άλλά σε καμία περίπτωση δέν φταίει ό ταλαίπωρος Ναυτικός.

Ψάχνουν οι ειδικοί νά βρουν τρόπο νά όρθοποδήσει οικονομικά τό ΝΑΤ. Καί σάν πιά εύκολο, βρίσκουν τό καπέλωμα του Ναυτικού. Νά του αύξήσουν τό όριο ήλικίας γιά συνταξιοδότηση. Τί είναι 5 χρόνια; Τίποτα.

Σκέφθηκε άραγε κανείς πώς περνούσε τά 5 χρόνια στή θάλασσα; Σκέφθηκε κανένας πώς βγαίνει ό Ναυτικός στήν άπομαχία; Σάν στιμένο λεμόνι βγαίνει. Χωρίς χυμούς, χωρίς ύγεία ψυχική και σωματική, χωρίς διάθεση γιά ζωή.

Και γιά νά τό πούμε πιά καθαρά και ώμά. Σάν άχρηστο ραμολιμένο γεμάτο παραξενιές, ψυχώσεις, ρευματικά, καρδιοπάθειες, χωρίς στομάχι και νεφρά, ύπερτασικός και και ... έτσι βγαίνει, έ τ ο ι μ ο θ ά ν α τ ο ς.

Άφήστε τόν Κύριο νά πεθάνει σπíti του, νά ταφεί στό χώμα όπως συνηθίζεται στή θρησκεία μας. Μήν του άνοίγεται τρύπα στή θάλασσα γιά τελευταία κατοικία, γιατί δέν γίνεται τρύπα στό νερό. Είναι πού είναι μουσκεμένος στήν άλμύρα πάντα όσο ζει, και πεθαμένο τόν θέλετε άλμυρομουσκεμένο;

Κρίμα! Νισάφι πιά! Άμαρτία! Ντροπή!

Μά θά πούνε: Έχομε πάρει κι άλλα μέτρα γιά την άνόρθωση του ΝΑΤ.

Ποιά Κύριοι; Τήν αύξηση των κρατήσεων; Τήν μηδαμινή αύξηση πού θά δώσει ψίχουλα σε κάποιον πεινασμένο πού θέλει όλόκληρο καρβέλι γιά νά στηλωθεί;

Χίλιες φορές νά γινότανε πιά μεγάλη μ' αυτή τή μιζέρια των μισθών και τό πέταγμα των τιμών και του πληθωρισμού κι ός λένε οι στατιστικές ότι πλησιάζουμε τό 10% τό 1987 στον πληθωρισμό. Άλλα βλέπομε έμείς πού ζούμε τόν καλπασμό των τιμών, ότι μιά οικογένεια τεσσάρων ατόμων πού ζούσε με 40.000 δρχ. τό μήνα, τώρα θέλει 80.000 και αυτό είναι πού μετρά και όχι οι στατιστικές και οι δηλώσεις των ύπευθύνων και άρμοδίων.

Χίλιες φορές λοιπόν νά σφίχουμε - άν σηκώνει κι άλλο - τώρα παρά νά βγούμε έτοιμοθάνατοι στήν άπομαχία.

Μά οι έφοπιστές δέν δέχονται ούτε τό 14% και κατέφυγαν στό Συμβούλιο Έπικρατείας και θά τούς ζητήσουμε 19%; Καί έπειδή πέφτομε σε ένα φαύλο κύκλο, ός βγούμε άπ' αυτόν σπληνιζόμενοι στήν πλάτη των Ναυτικών πού άντέχουν;

Είναι δίκαιο αυτό; Είναι Σοσιαλιστικό αυτό; Είναι Τίμιο;

Όχι. Είναι άντιεργατικό, άντικοινωνικό, είναι άπάνθρωπο.

Είπε ό Κύριος ΥΕΝ πώς στό Νομοσχέδιο του ΝΑΤ συμπεριλαμβάνεται κάτι τέτοιο, αύξηση δηλ. του όριου ήλικίας. Ό τύπος μιλάει γιά τροπολογίες πού θά προέλθουν άπό τό Ύπουργείο Έθνικής Οικονομίας. Διάψευση δέν έγινε.

Άπάντηση ή ΠΝΟ δέν πήρε στό ΤΕΛΕΧ πού έστειλε στό παραπάνω Ύπουργείο.

Κι έμείς ζούμε μέ την άγωνία του τί θά γίνει.

Άλλη μιά άγωνία μέσα στίς τόσες πού ή Ναυτική οικογένεια περνά.

Άναρωτιέμαι όμως. Είναι δυνατόν κάποιος πού στέκεται στά λογικά του, νά τολμήσει νά ακολουθήσει τό ναυτικό έπάγγελμα;

Έτσι θά σβήσει ή Μεγάλη μας Ναυτιλία.

in Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KTISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
A.O.H.: 785 2179 — 785 2337
TLX. 23867 or 21017 FAROS AR
CABLE: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. VAS. IOANNIDIS
Capt. DION. MATIATOS
20-22 Leosthenous Str.
Piraeus 185 36

Phone: 413 6766
A.O.H.: 8317991 — 6920915
Tlx: 21 1317 ATMA GR.

Η Μεγάλη Πρέσβειρα στο εξωτερικό, ή κότα που έφερνε τα χρυσά αυγά και μπάλωνε καποιες συναλλαγματικές τρύπες. Δεν τό εϋχομαι κι άλλο τόσο δεν τό θέλω. Γιατί αγαπήσαμε τό επάγγελμα αυτό και περισσότερο τούς ανθρώπους του, γιατί μεγαλώσαμε μέσα σ' αυτό και απ' αυτό, και υπερηφανευόμαστε γιά τη Ναυτιλία και τούς Ναυτικούς της, αλλά τώρα βλέπω μέ τά μάτια της πείρα του Ναυτάνθρωπου αυτό τό μαράζωμα.

Κύριοι: Έφοπλιστές, Κράτος και ναυτεργατικά Σωματεία, Στεργιώσετε τό ΝΑΤ αλλά όχι θυσιάζοντας κάποιους ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ στά θεμέλιά του. Κάνετε υποστηλώσεις μέ τεχνική, μέ σύνεση, μέ ΑΓΑΠΗ και μέ απόλυτη ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ. Αυτά λείπουν, αυτά αποδίδουν, αυτά βοηθούν. Τά άλλα γκρεμίζουν, σαθρώνουν, υποσκάπτουν, εξασθενούν και δεν γιάτρεύουν, ΣΚΟΤΩΝΟΥΝ.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪ'ΙΜΑΚΗΣ
΄Αστυματιστής

Παναμάς, 12 Μαρτίου 1987

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ

΄Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Είμαι αναγνώστης σας από τότε που πρωτοπαρκάρισα τό 1965, και δεν σας έχω γράψει ποτέ άλλοτε.

Τώρα όμως ήλθα στην ανάγκη νά σας

γράψω γιά νά εκφράσω ένα παράπονο και διαμαρτυρία συγχρόνως.

Είμαι ήλεκτρολόγος στά ποντοπόρα πλοία και έχω εργασθεί σέ δύο μόνον εταιρίες οί όποιες δυστυχώς έκλεισαν, ή μία τό 1972 και ή άλλη τό 1984. Είμαι δηλαδή επαγγελματίας και σάν επαγγελματίας λυπούμαι και άνησυχώ γι' αυτά που συμβαίνουν στόν κλάδο μας. Οί περισσότερες εταιρίες (Άγγελικούσης, Στραβελάκης, Λιγνός και άλλοι πολλοί, ών ούκ έστι αριθμός) δεν ναυτολογούν ήλεκτρολόγους στά πλοία τους γιά λόγους οικονομίας. Έντάξει, όλοι γνωρίζουμε τίς δύσκολες στιγμές που περνάει ή ναυτιλία μας αλλά τά πρόσφατα μέτρα που έλαβε ή κυβέρνηση νομίζω ότι άνακουφίζουν πολύ τούς έφοπλιστές.

Έδω και ένα χρόνο όμως στην όργανική σύνθεση των πλοίων άνω των 10.000 κ.ο.χ. ή ναυτολόγησις του ήλεκτρολόγου είναι υποχρεωτική γιαντί, λοιπόν δεν εφαρμόζεται ό νόμος σ' αυτή την περίπτωση; Γιατί οί κ.κ. λιμενάρχες κάνουν τά στραβά μάτια, κατά τό κοινώς λεγόμενον;

Συγκεκριμένα: Τά πλοία του Λιγνού «πιάζουν» συνεχώς Νέα Όρλεάνη όπου υπάρχει προξενικός λιμενάρχης. Γιατί δεν εφαρμόζει τόν νόμο, που υποχρεούται νά εφαρμόσει; Πληρώνεται μέ χρήματα των Έλλήνων φορολογουμένων γιά νά εφαρμόζει τούς νόμους της πολιτείας, όχι τούς νόμους του έφοπλιστού.

Τί άλλο θέλουν οί κύριοι έφοπλιστές; Μειώθηκε ή σύνθεση όσο θέλανε (περίπου); Μπορούν νά ναυτολογούν άλλοδαπούς μέ

μισθό της πατρίδα τους έως 40% της συνθέσεως. Πρέπει νά άφανίσουν και τόν ήλεκτρολόγο; Γιατί; Όπως ή πολιτεία κατανόησε την δύσκολη θέση στην όποία βρίσκεται ή ναυτιλία και έλαβε τά πρόσφατα μέτρα γιά την ενίσχυσις της ανταγωνιστικότητας του πλοίου έτσι κι αυτοί πρέπει νά σέβονται τούς νόμους της πολιτείας.

Δέν γνωρίζω αν θα δημοσιεύσετε ή όχι την έπιστολή μου, πάντως θα ήθελα νά σας εύχαριστήσω γιά τόν κόπο που κάνατε γιά την διαβάσατε.

΄Αν νομίζετε ότι δεν πρέπει νά δημοσιευτεί θα ήθελα νά λέγατε τή γνώμη σας επ' αυτού σχολιάζοντας τό περιεχόμενο τουλάχιστον. Εύχαριστώ.

Μετά πάσης τιμής
ΓΕΩΡ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
΄Ηλεκτρολόγος Ε.Ν.

Ντάρμπαν, 26 Φεβρουαρίου 1987

Σ.Σ.: Σύμφωνα μέ πρόσφατο έγγραφο της Διεύθυνσης Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ πρós τό ΝΑΤ, μέ άφορμή σχετικό αίτημα της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, στίς όργανικές συνθέσεις των πλοίων όπου προβλέπεται ειδικότητα που είναι προαιρετική γιά τόν πλοιοκτήτη, όπως παραδείγματος χάριν ή πρόσληψη ΄Ηλεκτρολόγου γιά πλοία χωρητικότητας από 3.000 - 10.000 κόρων, ή μη πρόσληψη δεν άποτελεί έλλειψη στην όργανική σύνθεση του πλοίου και επομένως δεν πρέπει νά γίνεται και από τό ΝΑΤ είσπραξη είσφορών που άναλογούν.



Are you looking for a fast and reliable agents to look after
your vessels in Ghana?

THEN CALL THE RIGHT PEOPLE

THE HELLENIC AFRICAN LINE LTD. (HALL)

WE PROVIDE SHIPPING AGENCY MATTERS FOR ANY TYPE/SIZE OF VESSELS:

- CARGO BOOKING AGENTS
- PRIORITY BERTHING/QUICK DESPATCH
- WAREHOUSING
- OWNERS PROTECTING
- COMPETITIVE AGENCY FEES
- CONTACTABLE 24 HOURS ON VHF

HEAD OFFICE

14, PATRICE LUMUMBA ROAD,
AIRPORT RESIDENTIAL,
P.O.BOX 1220,
ACCRA, GHANA
PHONE: 777748
TELEX: 2314 BISCO GH

AGENCY OFFICE

4TH FLOOR, S.S.C. BUILDING,
P.O.BOX 858,
TEMA, GHANA
PHONE: 0221-6863
TELEX: 3029 BTH GH

AGENCY OFFICE ALSO AT TAKORADI

For further information and agency matters please contact our Greek representative

MR. NICHOLAS K. TAM

85, AKTI MIAOULI STR.,
185 10, PIRAEUS, GREECE

PHONE: 4182-112/19
TELEX: 212051/212670 A/B STAR GR

WE SERVE THE GREEK SHIPPING BETTER BECAUSE WE SPEAK THE LANGUAGE

Νέα ουσιαστικά μέτρα καί αποφάσεις

Η αλλαγή του κλίματος την οποία έχουν επισημάνει πλέον οι πάντες — και οι πλέον δύσπιστοι — εξακολουθεί να εκφράζεται με συγκεκριμένα μέτρα καί αποφάσεις που αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, του πλοίου καί των ανθρώπων του. Μετά τα μέτρα για τα θέματα της συνθέσεως καί των προς το NAT εισφορών, της συνεχούς λειτουργίας του NAT, της διελεύσεως των πλοίων με καθεστώς τράνζιτ, της θεωρήσεως των ναυτιλιακών εγγράφων καί της προσπάθειας για την συγκέντρωση πληροφοριών εν σχέσει με το ζήτημα της επανδρώσεως των πλοίων με πληρώματα πολλαπλής χρησιμότητας, το Υπουργείο προχώρησε καί σε νέα μέτρα:

Τό πρώτο από αυτά αφορά την παροχή της δυνατότητας εξοφλήσεως των προς το NAT εισφορών ανά τρίμηνο όποτε ή χορηγουμένη από το Ταμείο εξοφλητική απόδειξη αποτελεί ουσιαστικά όριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως — δηλαδή για το συγκεκριμένο τρίμηνο δεν υπάρχει υποχρέωση καταθέσεως έγχυτικής επιστολής αλλά ούτε καί το NAT έχει οποιαδήποτε άλλη αξίωση. Τό δεύτερο μέτρο αφορά τόν περιορισμό σχηματισμού δικογραφιών καί τό τρίτο τόν τρόπο έλέγχου των καταγγελιών ήλλειςφεις στους τομείς ασφαλείας της ναυσιπλοίας καί ενδαιτήσεως αλλά καί τή διώξη όσων βαρύνονται με ψευδείς καταγγελίες.

Τά νέα μέτρα καθώς καί πληροφορίες για τήν ενημέρωση του προσωπικού του λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης για τό νέο κλίμα υπό τό όποιο πρέπει νά αντιμετώπιζονται τό πλοίο καί οι ναυτικοί δημοσιεύονται άμέσως εν συνεχεία προκειμένου νά ενημερωθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, καί έδω, καί στό έξωτερικό:

Η είσπραξη των εισφορών

Η απόφαση για τή χορήγηση εξοφλητικής απόδειξεως από τό NAT πού θά εξομοιώνεται με όριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως σε περίπτωση εξοφλήσεως των εισφορών έκ ναυτολογίου για κάθε τρίμηνο έχει ως έξης:

Έχοντας υπόψη:

1. Τή διάταξη της παραγράφου 8 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/1978 (ΦΕΚ 220 Α/1978).

2. Τήν ανάγκη ταχύτερης είσπραξης των εισφορών πού καταβάλλουν στό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο οι ναυτικοί, μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων Έλληνικών πλοίων καί αντίστοιχα ό πλοιοκτήτης τούτων.

3. Τήν χωρίς καθυστέρηση τακτοποίηση του λογαριασμού κάθε πλοίου από τις εισφορές ναυτολογίου.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Έπιτρέπεται στον πλοιοκτήτη του πλοίου πού φέρει Έλληνική Σημαία, ή καταβολή στο NAT των εισφορών έκ ναυτολογίου, όπως τις καθορίζει ή διάταξη της παράγρ. 3 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/78, για κάθε τρίμηνο ισχύος του, με βάση τή χωρητικότητα, τό μισθολόγιο πού ισχύει κάθε φορά καί τό σύνολο της οργανικής του σύνθεσης. Στις περιπτώσεις χρησιμοποίησης Έλλήνων ναυτικών καί πέραν της οργανικής σύνθεσης τότε καταβάλλονται οι αντίστοιχες καί γι' αυτούς εισφορές, με βάση υπεύθυνη δήλωση του Ν.Δ. 105/1969 πού καταθέτει ό πλοιοκτήτης ή ό εκπρόσωπος του. Η καταβολή θά γίνεται τήν τελευταία μέρα κάθε τριμήνου καί θά επιβαρύνεται με πρόσθετα τέλη αν δεν πραγματοποιηθεί μέσα σε 10 μέρες από τή λήξη του.

2. Τό NAT με τήν καταβολή αυτή πού θά καλύπτει τις εισφορές NAT, ΚΑΑΝ, Ταμείων Προνοίας, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, κ.λπ. Κεφαλαίων καί Λογαριασμών θά δίνει εξοφλητική απόδειξη, με φύλλο έκκαθαρίσεως πού είναι τίτλος νόμιμος καί έκτελεστός.

3. Στις περιπτώσεις καθυστέρησης υπογραφής των Συλλογικών Συμβάσεων των ναυτικών στις όποιες δίδεται αναδρομική δύναμη, ό πλοιοκτήτης καταβάλλει μαζί με τις εισφορές της οργανικής σύνθεσης του τριμήνου, τις εισφορές των Έλλήνων ναυτικών, πού ναυτολογούνται πέραν της οργανικής σύνθεσης καί ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) επί πλέον.

4. Αν κατά τή διάρκεια του τριμήνου συντρέχει άργία του πλοίου, σύμφωνα με τή διάταξη του άρθρου 14 του νόμου 1376/1983 καί στό πλοίο είναι ναυτολογημένοι λιγώτεροι από τήν οργανική σύνθεση ναυτικοί, τότε καταβάλλονται για τό χρονικό διάστημα της άργίας εισφορές, μόνο όμως για τούς ναυτολογημένους ναυτικούς.

Η άργία του πλοίου αποδεικνύεται από βεβαίωση της Λιμενικής Αρχής καί ό αριθμός των ναυτολογημένων από έπίσημο αντίγραφο του ναυτολογίου.

5. Στο τέλος κάθε τριμήνου ή Λιμενική

ή Προξενική Αρχή του τόπου όπου προσέγγισε τό πλοίο αντικαθιστά τό ναυτολόγιο πού εξοφλήθηκε κατά τις πύό πάνω διατάξεις καί τό αποστέλλει στο NAT.

Όπου δεν υπάρχει τέτοια Αρχή ό Πλοίαρχος του πλοίου υποχρεούται νά τό ταχυδρομήσει στο NAT καί νά εκδόσει νέο ναυτολόγιο τηλεγραφώντας στο Ταμείο τό κλείσιμο καί τήν αποστολή καί ζητώντας αριθμό για τό νέο ναυτολόγιο, πού τηλεγραφικά θά του γνωστεί με έξοδα του πλοιοκτήτη.

6. Ό πλοιοκτήτης υποχρεούται νά έχει έφοδιασμένο τό πλοίο με διατιμημένα έντυπα ναυτολογίων, ώστε νά μπορεί ό πλοίαρχος νά αντικαθιστά τό ληξηπρόθεσμο κατά τά άνωτέρω ναυτολόγιο καί κατά τήν διάρκεια του ταξειδίου, μετά τήν τηλεγραφική έντολή του NAT καί νά τό ταχυδρομεί συστημένο, στο Ταμείο από τό πρώτο λιμάνι πού θά προσεγγίσει τό πλοίο.

7. Τό NAT υποχρεούται ν' αποστέλλει τά ναυτολόγια μετά τήν κωδικογράφηση χωρίς υπαίτιο καθυστέρηση στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

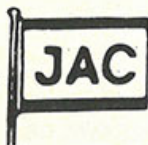
8. Η απόφαση αυτή ισχύει από τή χρονολογία δημοσίευσής της στην Έφημερίδα της Κυβέρνησης καί θά κυρωθεί νομοθετικά.

Ο περιορισμός δικογραφιών

Εξάλλου ή έγκύκλιος του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή προς τις λιμενικές αρχές έσωτερικού καί έξωτερικού καθώς καί τις παράλιες έλληνικές προξενικές αρχές για τόν περιορισμό σχηματισμού δικογραφιών έχει ως έξης:

1. Όπως είναι γνωστό οι Λιμενικές Αρχές κατά τόν έλεγχο του πλοίου από πλευράς έφαρμογής των διατάξεων του ΚΑΝΔ, καθώς καί άλλων νομοθετημάτων καί έγκυκλίων ΥΕΝ, προβαίνουν μέσα στα πλαίσια άσκησης των προανακριτικών τους καθηκόντων στο σχηματισμό δικογραφιών για διάφορα γεγονότα καί καταστάσεις πού λαμβάνουν γνώση κατά τόν έλεγχο καί θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων στους κατάπλους αυτών στα λιμάνια.

2. Τά εν λόγω συμβάντα περιλαμβάνονται κυρίως στα ήμερολόγια των πλοίων, όπου οι Πλοίαρχοι καταχωρούν έγγραφές πού άφορούν γενικά στο πλοίο, τήν ναυσιπλοία, τούς επιβαίνον-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

τες και τό φορτίο, ή σπουδαιότητα όμως και ή βαρύτητα πολλών από αυτές γίνεται άμέσως φανερό ότι δέν είναι σημαντική όταν ουδόλως έπηρεάζεται ή ασφάλεια και αξιοπλοία του πλοίου ή ή ασφαλής μεταφορά των επιβαινόντων και του φορτίου άφενός και άφετέρου δέν φαίνεται ύπαρξη ύπαιτιότητας κάποιου έκ των επιβαινόντων, καταχωρούνται δέ από τούς πλοίαρχους γιά άλλους κυρίως λόγους πού άφορούν στην οικονομική έκμετάλλευση του πλοίου, όπως π.χ. ασφαλιστική κάλυψη κ.λπ.

3. Πρόν τόν σκοπό της όσο τό δυνατόν καλύτερης έξυπηρέτησης του Έλληνικού πλοίου άφενός, ιδιαίτερα δέ στην παρούσα δύσκολη περίοδο και άφετέρου της άποφυγής της χωρίς σοβαρό λόγο ταλαιπωρίας των ναυτικών, καθώς ακόμη και τόν περιορισμό της γραφειοκρατίας στην Διοίκηση, ύπογραμμίζουμε κατ' άρχή την ανάγκη περιορισμού του σχηματισμού δικογραφιών γιά περιστατικά χωρίς ιδιαίτερη σημασία όπως ένδεικτικά περιγράφηκε παραπάνω και παραγγέλλουμε την άντιμετώπιση αυτών από τίς Λιμενικές Άρχές μέ άνάλογο πνεύμα.

4. Έπισημαίνεται στό σημείο αυτό, πρós άποφυγή τυχόν παρερμηνείας, ότι έφόσον συντρέχει περίπτωση έφαρμογής των πειθαρχικών διατάξεων του ΚΔΝΔ ή του Ποινικού μέρους αυτού, καθώς και των άλλων Ποινικών νομοθετημάτων και νομοθετημάτων ή έγκυκλίων γενικά πού άφορούν στό πλοίο και τούς επιβαινόντας (δπως π.χ. ό Διοικητικός έλεγχος του Ναυτικού άτυχήματος Ν. 712/70, περιπτώσεις άτυχημάτων και άσθενειών ναυτικών περί των όποιων σχετική ή άριθ. 32524/3687/18.11.82 έγ-

κύκλιος ΥΕΝ/ΔΠΝ-2 κ.λπ.) εύνόητο είναι ότι παρέκλιση δέν νοείται και ό σχηματισμός δικογραφίας είναι έπιβεβλημένος.

5. Στο σημείο όμως αυτό, θά θέλαμε νά έπιστήσουμε την προσοχή των Λιμενικών Άρχών στη σωστή έρμηνεία της ύφιστάμενης νομοθεσίας καθώς και στην σωστή και έντός των πραγματικών των διαστάσεων αξιολόγηση των άντιμετωπιζόμενων περιστατικών, λαμβάνοντας ύπόψη την ανάγκη άποφυγής περιττών ένεργειών και διαδικασιών πού θά μπορούσαν νά παρεμβάλουν εμπόδια και δυσκολίες στην όμαλή λειτουργία και έκμετάλλευση του πλοίου, ή νά προκαλέσουν την χωρίς ουσιαστικό λόγο ταλαιπωρία γιά άρκετό χρονικό διάστημα των ναυτικών. Αυτό άκριβώς είναι και τό πνεύμα των παρεχομένων μέ την παρούσα οδηγιών.

Ή διερεύνηση καταγγελιών

Ή έγκύκλιος γιά τή διαδικασία διερευνήσεως καταγγελιών στον τομέα άσφαλείας και ένδιαίτησης των πλοίων έχει ως εξής:

Α' ΓΕΝΙΚΑ

1. Στο Ύπουργείο ύποβάλλονται κατά καιρούς παράπονα και καταγγελίες ναυτικών αναφορικά μέ έλλείψεις και άντικανονικότητες στον τομέα άσφαλείας και ένδιαίτησης των πλοίων είτε από μεμονωμένα είτε από περισσότερα μέλη πληρώματος. Σέ πολλές μάλιστα περιπτώσεις μετά την άπόλυσή τους, χωρίς προηγουμένως νά ένημερώσουν ή καταγγείλουν τό γεγονός αυτό στον

άμεσο προϊστάμενο της ειδικότητας τους ή τόν πλοίαρχο ή την λιμενική άρχή κατά τό χρονικό διάστημα πού ύπηρετούσαν στό πλοίο.

2. Ή Ύπηρεσία έχει καθήκον διερεύνησης κάθε περίπτωσης, άφενός γιά την άποκατάσταση των άντικανονικοτήτων και έλλείψεων στην περίπτωση πού ή καταγγελία είναι άληθινή, άφετέρου δέ γιά την έπιβολή κυρώσεων, άν απαιτείται, κατά του πράγματος ύπεύθυνου δταν οί έλλείψεις ή άντικανονικότητες βρίσκονται στον κύκλο των καθηκόντων τους και προήλθαν από ένεργειες ή παραλήψεις του.

3. Οί καταγγελίες αυτές θά έξετάζονται μέ τή δέουσα σοβαρότητα έφόσον βέβαια προέρχονται από τό χώρο πού ύπηρετεί ό ίδιος ό ναυτικός, δεδομένου ότι γιά καταγγελίες πού άνάγονται σ' άλλους τομείς του πλοίου είναι φυσικό νά μήν ύπάρχει ή απαιτούμενη έμπειρία και γνώση. Τουτό δέν σημαίνει ότι δέν θά διερευνάται οίαδήποτε καταγγελία.

4. Παρατηρήθηκε επίσης ότι σέ όρισμένες περιπτώσεις μή σοβαρών έλλείψεων ή άντικανονικοτήτων, ζητήθηκε από την άρχή ό έλεγχος του πλοίου από Νηογνώμονα ένώ ήταν δυνατόν ό έλεγχος και ή άποκατάσταση νά γίνει από την ΕΕΠ ή από τό ΤΚΕΠ ύστερα από οδηγίες της ΕΕΠ.

5. Ύστερα από τίς παραπάνω διαπιστώσεις είναι φανερό ότι οί περιπτώσεις των καταγγελιών πρέπει νά έρευνώνται μέ προσοχή. Κατ' άρχήν νά διαπιστώνεται άν είχαν αναφερθεί άρμοδίως, στον πλοίαρχο ή τόν ύποπλοίαρχο, Α' μηχανικό, ή Β' μηχανικό, άνάλογα μέ την ειδικότητα του καταγγέλλοντος. Άν δόθηκαν έξηγήσεις ή λήφθηκαν μέτρα γιά την άποκατάστασή τους,

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1880 and a member of the International Group of P & I Clubs)

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

κατά πόσο οι εξηγήσεις ήταν επαρκείς ή μη και αν αυτές επηρέασαν ή εξακολουθούν να επηρεάζουν την αξιοπλοία του πλοίου.

6. Για τό σκοπό καλύτερης οργάνωσης και μεθόδευσης του τρόπου διερεύνησης των καταγγελιών καθορίζεται με την εγκύκλιο αυτή η διαδικασία που ακολουθεί:

Β' ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η ΕΕΠ είναι ως γνωστό η αρμοδία υπηρεσία για την παρακολούθηση των πλοίων από απόψεως ασφάλειας και ενδιάθεσης.

Καταγγελίες που γίνονται γνωστές με οποιοδήποτε τρόπο (ναυτικοί, Ένώσεις δημοσιεύματα κλπ.) στις λιμενικές Αρχές ή στο ΥΕΝ διαβιβάζονται άμεσα στην ΕΕΠ ή οποία ανάλογα με την περίπτωση θα ενεργεί ως κατωτέρω:

1. Για πλοία που βρίσκονται ή πρόκειται να καταπλεύσουν στην ήμεδαπή:

α) Έφόσον τα πλοία βρίσκονται στην περιοχή Πειραιά, Έλευσίνας και πλησίον λιμένων ή άγκυροβολίων θα στέλνει άμεσα ανάλογα με την περίπτωση ένα ή περισσότερους επιθεωρητές για τη διερεύνηση της καταγγελίας σύμφωνα με τό πνεύμα των παραπάνω παραγράφων.

β) "Αν τό πλοίο βρίσκεται σε περιοχή δικαιοδοσίας άλλης λιμενικής αρχής ενημερώνει την οικεία λιμενική αρχή δίνοντας και σχετικές οδηγίες για τη διερεύνησή της.

γ) "Όταν ή καταγγελία αφορά θέματα κλάσης (κατασκευαστικά - μηχανολογικά) την διερευνά και παρέχει έγγραφες οδηγίες για την αποκατάσταση. Σε περίπτωση που για τη σαφή πα-

ροχή οδηγίων για αποκατάσταση ζημιών ή βλαβών απαιτούνται στοιχεία τά οποία δέν έχει στη διάθεσή της τότε μόνο δύναται να ζητήσει έλεγχο και αποκατάσταση από τόν Νηογνώμονα που παρακολουθεί τό πλοίο ό οποίος και θά χορηγήσει πιστοποιητικό διατήρησης κλάσης.

Στήν περίπτωση αυτή ενημερώνεται από την ΕΕΠ έγκαιρα ή πλοιοκτήτρια εταιρία ή ό εκπρόσωπός της περί της ανάγκης έλέγχου του πλοίου από τόν Νηογνώμονα, κοινοποιώντας την είδοποίηση αυτή στον πλοίαρχο του πλοίου και στον Νηογνώμονα.

δ) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις που υπάρχει αδυναμία μετάβασης επιθεωρητού του Νηογνώμονα μπορεί ή λιμενική αρχή κατόπιν έγκρισης της ΕΕΠ να χορηγήσει άδεια απόπλου για άλλο λιμένα όπου θά είναι δυνατή ή επιθεώρηση ή έκτέλεση έπισκευών, άφου υποβάλλει ό πλοίαρχος ή ό Α' μηχανικός ανάλογα με τη φύση των έλλείψεων ή βλαβών ή ζημιών υπεύθυνη δήλωση ότι μπορεί άκίνδυνα να έκτελέσει τόν πλου.

Έλληνικά πλοία στην άλλοδαπή

Η Υπηρεσία αντιμετωπίζει δυσχέρειες στη διερεύνηση καταγγελιών για ποντοπόρα πλοία για τό λόγο ότι οι Έλληνικές λιμενικές αρχές έξωτερικού σε όρισμένους μόνο λιμένες του έξωτερικού που έδρεύουν μπορούν να επέμβουν για διερεύνηση των καταγγελιών. Στις περιπτώσεις αυτές ή ΕΕΠ άφου λάβει τά στοιχεία της καταγγελίας θά προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

α) Θά άποστέλει ΤΕΛΕΞ στην πλοιοκτήτρια εταιρία ή στον εκπρόσωπό της από την οποία θά ζητεί να διερευνήσει τά καταγγελλόμενα και σε κάθε περι-

πτωση έπαληθεύσεως να τακτοποιήσει τό συντομότερο τίς έλλείψεις ή αντικατανοικότητες ενημερώνοντας σχετικά και την ΕΕΠ. Έπίσης, θά ζητούνται οι προσεχείς λιμένες προσεγγίσεως του πλοίου.

β) Στήν περίπτωση που τό πλοίο πρόκειται να καταπλεύσει σε περιοχή προξενικού λιμεναρχείου, ή ΕΕΠ ζητά από αυτό την διερεύνηση των καταγγελιών σύμφωνα με τά παραπάνω και ενημέρωσή της.

Η ΕΕΠ ανάλογα με την άπάντηση θά αποφασίσει αν απαιτείται επιθεώρηση από τόν Νηογνώμονα ή θά δώσει προθεσμία αποκατάστασης όρισμένων άπ' αυτές ανάλογα με την φύση τους.

γ) "Αν τό πλοίο για οποιοδήποτε λόγο δέν πρόκειται σύντομα να καταπλεύσει σε λιμάνι έξωτερικού που έδρεύει προξενικό λιμεναρχείο, άποστέλλεται ΤΕΛΕΞ άπευθείας προς τόν Πλοίαρχο με κοινοποίηση στην πλοιοκτήτρια εταιρία και στον Νηογνώμονα του πλοίου με έντολή να διερευνήσει τά καταγγελλόμενα και αν αυτά άληθεύουν να μεριμνήσει για την αποκατάστασή τους. Στήν περίπτωση που υπάρχουν κατασκευαστικές ή μηχανολογικές έλλείψεις, βλάβες ή ζημιές θά ενημερώνεται ή ΕΕΠ προκειμένου να έκδόσει σχετικές οδηγίες μεταξύ των οποίων έφόσον παρίσταται άναγκη και ή επιθεώρηση του πλοίου από Νηογνώμονα.

δ) "Αν από τίς άνωτέρω ενέργειες δέν προκύψουν θετικά άποτελέσματα ή ΕΕΠ έκδίδει «έγγραφο διερευνήσεως καταγγελίας».

Γ' ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ — ΤΥΠΟΥ — ΕΝΩΣΕΩΝ — ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Μετά την ολοκλήρωση των ενεργειών

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις και είς έτέρους λιμένας "Απω 'Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην την 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

γειών ή ΕΕΠ:

α) θά αποστέλλει επιστολή προς τούς ενδιαφερομένους ναυτικούς προς ενημέρωσή τους επί των αποτελεσμάτων του έλεγχου.

β) Έφόσον πρόκειται περί δημοσιεύματος ή ΕΕΠ θά συντάσσει και υποβάλει εις ΤΥΔΗΣ σχέδιο απαντήσεως.

γ) Αν κατά τον έλεγχο διαπιστωθούν ότι οι έλλειψεις ή αντικανονικότητες είναι σοβαρές και όφείλονται σέ πρόθεση ή σοβαρή άμέλεια θά διαβιβάζονται τά σχετικά έγγραφα στό ΔΑΠ 3ο γιά τήν κατά τίς διατάξεις του ΝΔ 187/73 δίωξη του ύπευθύνου.

δ) Αν αντίστροφως διαπιστωθεί ότι τό πλοίο βρίσκεται σέ καλή κατάσταση και οι καταγγελίες είναι άσυστατες θά ζητείται ή δίωξη του ψευδώς καταγγέλλοντος.

ε) Έπί ιδιαιτέρως σοβαρών περιπτώσεων ή ΕΕΠ δύναται νά είσηγηθεί προς ΔΕΝ 2ο — ΔΔ 1ο επί της σκοπιμότητας της άποστολής άξιωματικού ΛΣ έπιθεωρητού προς έπιτόπιο έλεγχο.

Άπό λήψεως της παρούσης καταργούνται οι έγκύκλιοι ΥΕΝ/ΔΕΝ 2ο 65080/39/ 72/15.1.75 και 65080/ 27/ 77 /7.9.77.

Στή Θεσσαλονίκη

Έξάλλου μετά τήν ενημέρωση των λιμεναρχών από τήν ήγεσία του Λιμενικού Σώματος γιά τά μέτρα βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας των έλληνικών πλοίων και τήν εξασφάλιση θέσεων άπασχολήσεως γιά τούς Έλληνες ναυτικούς, ό λιμενάρχης Θεσσαλονίκης πλοίαρχος κ. Π. Γερακάρης συγκάλεσε ειδική συγκέντρωση του προσωπικού του λιμεναρχείου και μίλησε γιά τήν υλοποίηση των μέτρων. Ειδικότερα στή συγκέντρωση από τον κ. Γερακάρη:

- Δόθηκαν οδηγίες γιά τήν έφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας μέσα σέ πνεύμα έπιείκειας γιά τό πλοίο και τούς εργαζόμενους σ' αυτό.
- Τονίσθηκε ότι τό Έλληνικό πλοίο και οι Έλληνες ναυτικοί άποτελούν έθνική

ύπόθεση γιά τήν πατρίδα μας και ή προσφορά τους είναι σημαντική στήν Έθνική Οικονομία και ότι όλο τό προσωπικό της Υπηρεσίας του ΚΛΘ θά πρέπει νά ενεργεί, μέσα στα πλαίσια αυτά.

• Οι Έλληνες ναυτικοί χρειάζονται στοργή και τό Έλληνικό πλοίο στα έλληνικά λιμάνια νά τυχαίνει καλής μεταχειρίσεως.

• Ο καθορισμός της οργανικής συνθέσεως των Έλληνικών πλοίων μέ τά νέα μέτρα έγινε μέ πνεύμα διατηρήσεως των έπιπέδων άσφαλείας και αυτή είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τίς συνθέσεις των άλλων Εύρωπαϊκών χωρών.

Ανακοινώθηκαν τά οργανωτικά μέτρα της διοικήσεως (Αναμόρφωση ΝΔ 712/70 γιά τό διοικητικό έλεγχο του Ναυτικού Ατυχήματος του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα Έμπορικού Ναυτικού, ή έπεξεργασία Έθνικών Κανονισμών που άφορούν τήν άσφάλεια της ναυσιπλοΐας) γιά τήν έπιτυχία των μέτρων της βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου.

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 Μούβι κάμερες, Τηλεοράσεων, Στερεοφωνικών συγκροτημάτων, Κομπάκ Ντίσκ και αυτοκινήτων, Οικοσκευές, Ψυγεία, Κουζίνες, πλυντήρια, Φούρνοι μικροκυμάτων, σκουπιδοφαγούς καθώς και μεγάλην συλλογήν 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

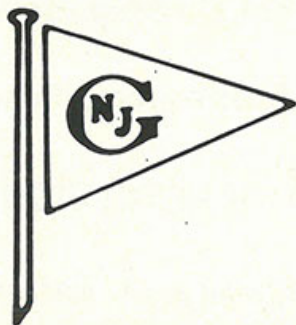
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

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

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

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ****I. 'Επίδομα Δεξαμενοπλοίων**

1. Ειδικώς προκειμένου περί των ναυτικών των υπηρετούντων επί δεξαμενοπλοίων καί πλοίων τύπου ORE - BULK - OIL (O.B.O.) καταβάλλεται επίδομα ίσον πρὸς δέκα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (10%) τοῦ μισθοῦ τοῦ προηγουμένου Κεφαλαίου, ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα ταῦτα χρησιμοποιούνται διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων.

2. Τὸ ἀνωτέρω ἐπίδομα δὲν καταβάλλεται ἐφ' ὅσον τὸ δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν, ξηρῶν φορτίων μὴ εὐφλέκτων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ διακοπὴ τῆς παροχῆς τοῦ ἐπιδόματος τοῦτου ἀρχεῖται ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ ὑπὸ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ νηογνώμονος (Surveyor) πιστοποιητικοῦ περὶ τῆς καταλληλότητος τοῦ πλοίου διὰ τὴν φόρτωσιν ξηροῦ ἢ ἄλλου φορτίου (μὴ εὐφλέκτου) καὶ διαρκεῖ μέχρι τῆς ἐνάρξεως φορτώσεως τοῦ εὐφλέκτου φορτίου.

3. Τὸ ἀνωτέρω ἐπίδομα καταβάλλεται εἰς τοὺς ναυτικούς τοὺς υπηρετούντας καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων (μὴ δεξαμενοπλοίων) ἐφ' ὅσον ταῦτα ἐκτός τῶν ἄλλων φορτίων μεταφέρουν καὶ εὐφλέκτα ἢ ἐκρηκτικά φορτία εἰς ποσότητα ἀνωτέραν ποσοστοῦ 5% (πέντε τοῖς ἑκατόν) τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου (D.W.T.).

4. Εἰς τοὺς ναυτικούς τοὺς υπηρετούντας ἐπὶ πλοίων μεταφερόντων ὑγραῖρια καταβάλλεται κατὰ μῆνα ἐπίδομα ἴσον πρὸς εἴκοσι ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (20%) τοῦ μισθοῦ τοῦ προηγουμένου Κεφαλαίου.

II. Καθορισμός δεξαμενῶν δεξαμενοπλοίων

1. Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν τῶν δεξαμενοπλοίων καταβάλλονται αἱ κάτωθι ἀμοιβαὶ κατὰ περίπτωσιν:

α) Προκειμένου περὶ πλυσίματος τῶν δεξαμενῶν διὰ μηχανήματος BUTTERWORTH καὶ ἐάν εἰσέλτι χρησιμοποιηθῇ ἀντὶ ὕδατος καυστικῆς τῆς οὐσίας (π.χ. καυστικῆς σόδα) ἐάν οἱ ἄνδρες δέν εἰσέλθουν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν καὶ ἡ ἐργασία αὕτη ἐκτελεῖται ἐντὸς τῶν κανονικῶν ὥρῶν ἐργασίας δέν καταβάλλεται ἰδιαίτερα ἀμοιβή, ἐάν ὅμως ἐκτελεῖται κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας καταβάλλεται ἡ συνήθης ἀμοιβή.

β) Ἐάν οἱ ἄνδρες εἰσέλθουν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν πρὸς ἐξαγωγήν τῶν ἰζημάτων καὶ ἡ ἐργασία αὕτη ἐκτελεῖται ἐντὸς τῶν κανονικῶν ὥρῶν ἐργασίας, καταβάλλεται ἀπλή ὑπερωρία, ἐάν δὲ ἐκτός τῶν ἐργασίμων ὥρῶν διπλὴ ὑπερωρία.

γ. Προκειμένου περὶ πλήρους καθαρισμοῦ (GAS FREEING) τῶν δεξαμενῶν τῶν ἀντλιοστασίων, τῶν σωληνώσεων φορτίου καὶ τῆς σήραγγος ἀντλήσεως φορτίου ἢ καθαρισμοῦ ἐξ ὑπολειμμάτων ἀκαθάρτου πετρελαίου (DIRTY) διὰ τὴν μεταφορὰν καθαροῦ (CLEAN) καταβάλλεται ἡ ἐξῆς ἀμοιβή.

ι) Διὰ πλοῖα μέχρι 22.000 τόννων δρχ. 115.788

Διὰ πλοῖα ἀπὸ 22.001 - 40.000 τόννων δρχ. 154.384

Διὰ πλοῖα ἀπὸ 40.001 - 60.000 τόννων δρχ. 187.189

Διὰ πλοῖα ἀπὸ 60.001 - 80.000 τόννων δρχ. 221.927

Διὰ πλοῖα ἀπὸ 80.001 - 110.000 τόννων δρχ. 270.173

Διὰ πλοῖα ἀπὸ 110.001 - 200.000 τόννων δρχ. 289.471

Διὰ πλοῖα ἀπὸ 200.001 τόννων καὶ ἀνω 318.418

ii) Τὰ ἀνωτέρω ποσὰ προσαυξάνονται κατὰ ποσοστὸν 15% ὅταν πρόκειται περὶ εἰδικοῦ καθαρισμοῦ πετρελαίου (DIRTY) πρὸς φόρτωσιν σιτηρῶν.

iii) Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν τῶν δεξαμενοπλοίων ἐκ ξηροῦ φορτίου πρὸς φόρτωσιν ὑγροῦ τοιοῦτου, τὰ εἰς τὴν περίπτωσιν (i) ποσὰ καταβάλλονται μειωμένα κατὰ ποσοστὸν 55%.

iv) Διευκρινίζεται ὅτι εἰς τὰ καταβαλλόμενα εἰς τὰς προηγουμένας περιπτώσεις (i), (ii), (iii) ποσὰ συμπεριλαμβάνεται καὶ ἡ ἀμοιβὴ διὰ τὸ πλυσίμον τῶν δεξαμενῶν διὰ μηχανήματος (BUTTERWORTH) καὶ οἱ ἄνδρες ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως καθαρίζουν τοὺς ἀνωτέρω χώρους πλήρως, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἐπιθεωρητῶν ἐκδόσις τοῦ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ.

δ) Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν ἐξ ὑπολειμμάτων ξηρῶν φορτίων διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπίσης ξηρῶν τοιοῦτων (σιτηρῶν), καταβάλλεται ἡ ἐν Κεφαλαίῳ Ζ' παρ. 1 (β) ὀριζομένη ἀμοιβὴ διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν τῶν συνήθων φορτηγῶν πλοίων, λογιζομένων τῶν τριῶν δεξαμενῶν (1 κεντρικῆς καὶ 2 πλευρικῶν) ὡς ἐνός κύτους.

2. Εἰς τοὺς ἐργαζομένους διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν καὶ εἰσέρχομένους ἐντὸς αὐτῶν ἄνδρας παρέχεται φόρμα καὶ ὑποδήματα χρησιμοποιούμενα κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας ταύτης καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸ πλοῖον.

3. Διὰ τὴν σύνδεσιν καὶ ἀποσύνδεσιν τῶν σωληνῶν παροχῆς φορτίου καταβάλλεται ἀμοιβὴ ἐκ δραχμῶν ἑξακοσίων ἐξήκοντα πέντε (δρχ. 665) διὰ σωλῆνας διαμέτρου 8 ἰντσῶν καὶ ἐκ δραχμῶν χιλίων τριακοσίων πενήκοντα (δρχ. 1.350) διὰ σωλῆνας μεγαλύτερους τῶν 8 ἰντσῶν διαμέτρου.

III. Ἀντλιορὸς

Κατὰ τὴν οἰαρχεῖαν τῶν φορτοεκφορτώσεων, ὁ ἀντλιορὸς τελεῖ ὑπὸ τὰς ἀμέσους διαταγὰς τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, ὁ ἀντλιορὸς θὰ τίθεται ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ Α' Μηχανικοῦ καὶ ἐπιμελεῖται, μετὰ τῶν ἄλλων καθηκόντων του καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων τοῦ ἀντλιοστασίου.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'
ΩΡΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Αἱ ὥραι ἐργασίας ἔχουν καθορισθῇ καὶ παραμένουν εἰς τεσσαράκοντα (40) ἑβδομαδιαίως καὶ κατανέμονται ὡς κατωτέρω:

I. Προσωπικὸν καταστρώματος ἐν πλῶ

1. α) Αἱ ὥραι ἐργασίας τῶν ἀνδρῶν τῶν φυλακῶν ἐν πλῶ ὀρίζονται εἰς τεσσαράκοντα καθ' ἑβδομάδα ἤτοι εἰς ὀκτῶ (8) ὥρας καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς, τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Κυριακῆς θεωρουμένων ὡς ἡμερῶν ἀργίας.

β) Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἀνάγκης ὅπως αἱ ἐργασίαι ἐν πλῶ συνεχίζονται καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας τῆς ἑβδομάδος, οἱ ἄνδρες τῶν φυλακῶν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐκτελοῦν ἐν πλῶ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν φυλακῶν κατὰ Σάββατον καὶ Κυριακὴν ἐπὶ ὀκτάωρον.

2. Αἱ ὥραι ἐργασίας τῶν ἀσχολουμένων εἰς πάσης φύσεως ἐργασίας ἡμέρας ὀρίζονται εἰς τεσσαράκοντα καθ' ἑκάστην ἑβδομάδα.

δα ἡτοῖς εἰς ὀκτῶ (8) ὥρας καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς, τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Κυριακῆς θεωρουμένων ὡς ἡμερῶν ἀργίας.

3. Ὁ προσδιορισμὸς τῶν ἀνδρῶν οἵτινες ἀποτελοῦν τὰς φυλακὰς, ὡς καὶ ἐκείνων οἵτινες διατίθενται εἰς ἐργασίας τῆς ἡμέρας, εἶναι ἀπόλυτον δικαίωμα τοῦ Πλοιάρχου.

II. Προσωπικὸν μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου ἐν πλῶ

α) Αἱ ὥραι ἐργασίας τῶν ἀνδρῶν τῶν φυλακῶν ὀρίζονται εἰς τεσσαράκοντα (40) ἑβδομαδιαίως ἤτοι εἰς ὀκτῶ (8) ὥρας καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Κυριακῆς θεωρουμένων ὡς ἡμερῶν ἀργίας.

β) Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἀνάγκης ὅπως αἱ ἐργασίαι ἐν πλῶ συνεχίζονται καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας τῆς ἑβδομάδος οἱ ἄνδρες τῶν φυλακῶν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐκτελοῦν ἐν πλῶ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν φυλακῶν κατὰ Σάββατον καὶ Κυριακὴν ἐπὶ ὀκτάωρον.

2. Αἱ ὥραι ἐργασίας τῶν ἀσχολουμένων εἰς πάσης φύσεως ἐργασίας ἡμέρας ἀνδρῶν μηχανῆς καὶ λεβητοστασίου ὀρίζονται εἰς τεσσαράκοντα (40) ἑβδομαδιαίως ἤτοι εἰς ὀκτῶ (8) ὥρας καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς, τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Κυριακῆς θεωρουμένων ὡς ἡμερῶν ἀργίας.

3. Ὁ προσδιορισμὸς τῶν ἀνδρῶν μηχανῆς οἵτινες ἀποτελοῦν τὰς φυλακὰς, ὡς καὶ ἐκείνων οἵτινες διατίθενται εἰς ἐργασίας ἡμέρας, ἀνήκει εἰς τὸν Α' Μηχανικόν, τοῦ Πλοιάρχου ἔχοντος δικαίωμα τελικῆς ἐγκρίσεως.

III. Προσωπικὸν καταστρώματος, μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου ἐν λιμένι

1. Ἐν λιμένι αἱ φυλακαὶ δύναται νὰ διατηρηθῶσιν ἐφ' ὅσον ὁ πλοίαρχος κρίνει τοῦτο ἐπ' ἀνάγκης διὰ λόγους ἀσφαλείας τοῦ πλοίου. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ἡ ἐργασία τοῦ πληρώματος διέπεται ὑπὸ τῶν διατάξεων περὶ ἐργασίας ἐν πλῶ.

2. Ὅταν οἱ φυλακαὶ διαλυθοῦν αἱ ὥραι ἐργασίας ὀρίζονται εἰς τεσσαράκοντα (40) καθ' ἑβδομάδα ἤτοι εἰς ὀκτῶ (8) ὥρας καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς, τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Κυριακῆς θεωρουμένων ὡς ἡμερῶν ἀργίας.

Αἱ κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον καθοριζόμεναι ὥραι κατανέμονται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συνήθως μετὰ τῆς 8ης πρωΐνης καὶ τῆς 5ης ἀπογευματινῆς ὥρας παρεχομένου λογικοῦ ὀρίου διὰ τὰ γεύματα. Ἐφ' ὅσον ὅμως συντρέχουν εἰδικοί λόγοι, ὅφειλόμενοι εἰς κλιματολογικὰς συνθήκας δύνανται αἱ ὥραι νὰ κατανέμονται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου μετὰ τῆς 6ης πρωΐνης καὶ τῆς 7ης ἀπογευματινῆς ὥρας.

4. Εἰς ἄς περιπτώσεις μετὰ τὴν διάλυσιν τῶν φυλακῶν διατηροῦνται αὗται, εἰδικῶς διὰ τὸ προσωπικὸν τοῦ λεβητοστασίου ἢ καὶ μηχανοστασίου καταβάλλονται εἰς τοὺς ὑπηρετοῦντας εἰς τὰς φυλακὰς ὑπερωρία διὰ δύο (2) ὥρας κατὰ τὰς ἡμέρας ἀπὸ Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς καὶ διὰ τρεῖς (3) ὥρας κατὰ Σάββατον καὶ τρεῖς (3) ὥρας κατὰ τὴν Κυριακὴν.

Εἰς τοὺς πέραν τῶν ἀνδρῶν φυλακῆς τοῦ μηχανολεβητοστασίου παραμένοντες ἔνδον ἐν τῷ πλοίῳ ἐντολὴ τοῦ Πλοιάρχου καταβάλλεται ἡ αὐτὴ ὑπερωριακὴ ἀμοιβή, ἥτις καταβάλλεται διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν καταστρώματος.

Ἐννοεῖται ὅτι οἱ ἄνδρες τῆς φυλακῆς ῥά ἐ-

κτελούν και τās εργασίας του νυκτοφύλακος και θā διατηρούν τā πυρά των λεβήτων διά τήν λειτουργίαν των μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεως του πλοίου, άνευ άλλης άμοιβής και εις ήν περίπτωσιν τό πλοίο παραμένει πλαγιοδετημένον εν λιμένι, χωρίς νά εκτελείται φορτοεκφόρτωσις αυτού.

Έάν τό πλοίο ευρίσκειται επ' άγκύρα και δέν εκτελεί φορτοεκφόρτωσιν καταβάλλεται υπερωρία δύο (2) ώρων κατά τās ήμέρας από τής Δευτέρας μέχρι και τής Κυριακής.

Τά άνωτέρω έχουν εφαρμογήν και διά τό προσωπικόν μηχανοστασίου επί πλοίων κινουμένων διά μηχανών έσωτερικής καύσεως.

5. α) Έν λιμένι, κατά τήν λήξιν τής ήμερησίας εργασίας τό 1/3 των άξιωματικών και τό 1/4 του κατωτέρου προσωπικού παραμένει εκ περιτροπής επί του πλοίου διά τήν ασφάλειαν αυτού, βάσει πίνακος καταρτιζομένου υπό του Πλοιάρχου και γνωστοποιουμένου καταλλήλως εις τό πλήρωμα. Τής άνωτέρω υποχρέωσης ούδείς εξαιρείται πλην του Α' Μηχανικού.

β) Εις άς περιπτώσεις μετά τήν διάλυσιν των φυλακών, διατηρούνται αύται ειδικώς διά τό προσωπικόν καταστρώματος καταβάλλεται εις τούς ύπηρετούντας εις τήν φυλακήν υπερωρία διά δύο (2) ώρας κατά τās ήμέρας από Δευτέρας μέχρι και τής Παρασκευής και διά τρεις (3) ώρας κατά Σάββατον και διά τρεις (3) ώρας κατά Κυριακήν.

γ) Προκειμένου περί του προσωπικού του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου ό εν τώ προηγούμενω έδαφίω άναφερόμενος πίναξ καταρτίζεται υπό του Α' Μηχανικού και εγκρίνεται υπό του Πλοιάρχου.

δ) Εις περίπτωσιν καθ' ήν εις τόν παραμένοντα επί του πλοίου διά τήν ασφάλειαν αυτού 'Αξιωματικών καταστρώματος άνατεθεί ύπηρεσία πέραν τής συνήθους επιβλέψεως διά τήν ασφάλειαν του πλοίου εις δέ τόν 'Αξιωματικών μηχανής πέραν τής συνήθους επιβλέψεως τής όμαλής λειτουργίας του μηχανοστασίου, καταβάλλεται υπερωρία κατά τήν διάρκειαν τής ύπηρεσίας ταύτης.

ε) Ός συνήθως επιβλέψεις νοείται ή κατά τήν παρ. 2 του άρθρου 127 και κατά τήν παρ. 2 του άρθρου 129 του διά του Β.Δ. υπ' αριθμ. 806/70 εγκριθέντος Κανονισμού 'Εργασίας επί φορητών πλοίων άνω των 800 κ.ο.χ. προβλεπομένη διά τούς 'Αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής άντιστοίχως.

IV. Ξυλουργός

Αι ώραι εργασίας του Ξυλουργού είναι αι αύται μετά των λοιπών άνδρών ήμερησίας εργασίας. Ό Ξυλουργός όφείλει να έκτελή πάσαν Ξυλουργικήν εργασίαν διατασσομένην υπό του Πλοιάρχου εις οίονδήποτε διαμέρισμα και χώρους του πλοίου ως και πάσαν εργασίαν προβλεπομένην υπό του Κανονισμού 'Εσωτερικής 'Υπηρεσίας πλην τής άρχικής τοποθετήσεως των παραγραγμάτων.

V. Προσωπικόν γενικών ύπηρεσιών εν πλώ και εν λιμένι

1) α) Αι ώραι εργασίας του προσωπικού γενικών ύπηρεσιών εν πλώ και εν λιμένι ορίζονται εις τεσσαράκοντα (40) καθ' έβδομάδα, ήτοι εις όκτώ (8) ώρας καθ' έκάστην ήμέραν από τής Δευτέρας μέχρι και τής Παρασκευής, του Σαββάτου και τής Κυριακής θεωρουμένων ως ήμερών άργίας.

β) Λαμβανομένης υπ' όψιν τής ανάγκης όπως αι εργασίαι εν πλώ και εν λιμένι συνεχί-

ζονται καθ' όλας τās ήμέρας τής έβδομάδος οι άνδρες των Γενικών 'Υπηρεσιών υποχρεούνται νά εκτελούν εν πλώ και εν λιμένι τήν ύπηρεσίαν των κατά Σάββατον και Κυριακήν επί όκτάωρον.

2. Διά πάσας τās διανυόμενας μηνιαίως Κυριακάς άργίας εν πλώ και εν λιμένι υπό του Προσωπικού των Γενικών 'Υπηρεσιών καταβάλλεται ή εν Κεφαλαίω Α' του παρόντος οριζόμενη πρόσθετος άμοιβή υπό τύπου επιδόματος άνερχομένης εις ποσοστόν είκοσι δύο επί τοις έκατόν (22%) επί του οριζόμενου υπό τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως εν τώ αὐτῷ Κεφαλαίω Α' αὐτῆς μισθοῦ ένεργείας.

3. Λαμβανομένου υπ' όψιν ότι λόγω τής φύσεως τής εργασίας ήν παρέχει επί του πλοίου τό προσωπικόν των Γενικών 'Υπηρεσιών, δέν καθίσταται δυνατή ή έντός των άνωτέρω εν παρ. 1 του παρόντος Κεφαλαίου οριζομένων ώρων εργασίας έκτέλεσις των καθήκόντων αυτού, χορηγείται άνεξαρτήτως τό παρεχόμενου εις αὐτό υπό τής παραγράφου IV του Κεφαλαίου Α' επιδόματος έξ 22% εν πλώ και εν λιμένι και ή κάτωθι ύπερωριακή άμοιβή:

Εις τόν μάγειρον μηνιαίως:

διά 167 ώρας δρχ. 76.987.

Εις τόν βοηθόν μαγείρου μηνιαίως:

διά 137 ώρας δρχ. 51.238.

Εις τόν θαλαμηπόλον μηνιαίως:

διά 167 ώρας δρχ. 73.647.

Εις τούς βοηθούς θαλαμηπόλους μηνιαίως:

διά 137 ώρας δρχ. 51.238.

Η εργασίας κατανέμενται υπό του Πλοιάρχου κατά τήν κρίσιν του ως άκολουθως:

α) Έν πλώ και εν όρμω έφ' όσον δέν διαλύονται αι φυλακαί ολοκλήρου του πληρώματος μεταξύ τής 6ης πρωϊνής και τής 8ης έσπερινής ώρας.

β) Έν όρμω έφ' όσον διαλύονται αι φυλακαί ολοκλήρου του πληρώματος έστω και εάν παραμένουν ειδικώς αι φυλακαί μηχανολεβητοστασίου από τής 6ης πρωϊνής μέχρι και τής 8ης έσπερινής.

γ) Έν όρμω έφ' όσον αι ώραι εργασίας του πληρώματος παρατείνονται πέραν τής 5ης έσπερινής λόγω κλιματολογικών συνθηκών μεταξύ τής 6ης πρωϊνής και τής 8ης έσπερινής.

Διά τόν μάγειρον λόγω τής εργασίας του, δι' άρτοποιήσιν, αι ώραι εργασίας ορίζονται εις πάσας τās περιπτώσεις από τής 6ης πρωϊνής μέχρι και τής 8ης έσπερινής με μίαν ώραν διακοπήν τήν μεσηβριαν.

Εις τόν θαλαμηπόλον, βοηθούς θαλαμηπόλου και βοηθούς μαγείρου παρέχεται κατά τήν κρίσιν του Πλοιάρχου μία ώρα διακοπής τήν μεσημβριαν.

Έννοείται ότι έντός των ούτω καθοριζομένων ώρων, τό προσωπικόν των Γενικών ύπηρεσιών υποχρεούται εις τήν μετά τής δεούσης επιμελείας έκπληρώσιν των καθήκόντων του, άποκλειομένης τής παροχής επί πλέον ύπερωριών.

4. Εις τόν μάγειρον καταβάλλεται άνελλιπώς επί πλέον του μισθοῦ του και ειδικόν έπίδομα άρτοποιίας εκ δραχμών έξ χιλιάδων έννεακοσίων ένενήκοντα πέντε (6.995) μηνιαίως, έφ' όσον ύπάρχει επί του πλοίου μηχανικόν ζυμωτήριον, εν έναντία δέ περιπτώσει εκ δραχμών όκτώ χιλιάδων έκατόν έξηκοντα πέντε (δρχ. 8.165) μηνιαίως.

Άρτοποιήσις εκτελείται μόνον εν πλώ. Εις περιπτώσιν μη ύπάρξεως καταλλήλου άρτου εν λιμένι υποχρεούται ό μάγειρος εις τήν παρασκευήν άρτου άνευ έτέρας άμοιβής. 'Επί-

σης είναι υποχρεωτική άνευ έτέρας άμοιβής ή παρασκευή άρτου εις τήν περίπτωσιν καθ' ήν τό πλοίο ευρίσκειτο επ' άγκύρα (στήν ράδα) δέν επικοινωνεί μετά τής ξηράς διά τήν προμήθειαν άλλων έφοδίων και υλικών. Τό έπίδομα τουτο δέν καταβάλλεται εάν τό πλοίο παραμένει εν λιμένι, εκτός διά λόγους φορτοεκφορτώσεως και δέν παρασκευάζεται άρτος επί του πλοίου.

5. Δέν καταβάλλεται πρόσθετος άμοιβή διά τήν άρτοποιήσιν και παρασκευήν φαγητού επιβαινόντων πρσώπων επί πλέον τής συνθέσεως του πληρώματος του πλοίου, εάν οι επιβαινόντες είναι ναυτικοί και διά τήν μεταφοράν των δέν καταβάλλεται ναύλος.

6. Έάν τό πλοίο μεταφέρη επιβάτας επί πληρωμή ναύλου ή επισκευαστικά συνεργεία, ή πλέον των τριών (3) συνολικώς ενήλικων μελών των οικογενειών των ναυτολογημένων ναυτικών καταβάλλεται έκτακτος άμοιβή εκ δραχμών τετρακοσίων τριάκοντα πέντε (δρχ. 435) ήμερησίως δι' έκαστος επιβάτην. Τό ποσόν τουτο κατανέμεται έξ ήμισείας μεταξύ των δύο κλάδων των μαγείρων και των θαλαμηπόλων.

7. Συμφωνείται όπως ό βοηθός μαγείρου και ό εις βοηθός θαλαμηπόλου, είναι άδειούχοι, ό μόν πρώτος άδειούχος Γ' τάξεως, ό δέ δευτερός άδειούχος θαλαμηπόλος.

8. Ό καθαρισμός, ή συντήρησις και ή άπόψυξις των ηλεκτρικών ψυγείων τροφίμων εκτελείται υπό του θαλαμηπόλου καταβαλλομένης ιδιαιτέρας άμοιβής εκ δραχμών έπτά χιλιάδων όκτακοσίων όγδοήκοντα (δρχ. 7.880) κατά μήνα έφ' όσον εξετελέσθη ή εργασία αύτη. Η ιδιαιτέρα αύτη άμοιβή δέν άποτελεί τακτικόν μηνιαίον έπίδομα του θαλαμηπόλου αλλά παρέχεται όσάκις ούτος, εκτός τής συνήθους εργασίας καθαρισμού και συντηρήσεως των ψυγείων τροφίμων, εκτελέση κατόπιν εγκρίσεως του Πλοιάρχου και τήν εργασία άποψύξεως αυτών.

VI. Νυκτοφύλακες

1. Αι ώραι εργασίας των νυκτοφυλάκων είναι 12 συνεχείς ώραι μεταξύ των 6ης μ.μ. και τής 6ης π.μ. Αι επί πλέον των όκτώ ώρων τέσσαρες (4) ώραι εργασίας των νυκτοφυλάκων κατά τās καθήμερινάς, όκτώ (8) ώραι κατά Σάββατον και τέσσαρες (4) ώραι κατά τās Κυριακάς, λογίζονται ως ύπερωριαί.

Επίσης πάσα εργασία αυτών εκτελεσθείσα έντός των όκτώ (8) προηγούμενων ή όκτώ (8) έπομένων ώρων από τής φυλακής θεωρείται ύπερωρία.

Έάν εις τόν νυκτοφύλακα καταστρώματος άνατεθή εργασία μη ύπαγομένη εις τās καθήκοντα νυκτοφύλακος παρέχεται επί πλέον των άνωτέρω ύπερωρία διά τās ώρας καθ' άς εξετελέσσε τήν εργασίαν ταύτην.

2. Εις τούς θερμαστάς νυκτοφύλακας, επί πλοίων χρησιμοποιοούντων ως καύσιμον ύλην γαιάνθρακα, εκτός των ύπερωριών διά τās πέραν του όκταώρου εργασίας των, παρέχεται και άμοιβή διά τήν διατήρησιν των πυρών των λεβήτων προς παραγωγήν τής άναγκαίουσής άτμοθλίψεως διά τήν έκτέλεσιν φορτοεκφορτωτικών εργασιών διά των μηχανημάτων του πλοίου. Η άμοιβή αύτη ύπολογίζεται ως ύπερωρία, αλλά μόνον διά τό ήμισυ των ώρων, καθ' άς ειργάσθησαν τά μηχανήματα φορτοεκφορτώσεως.

Ούτως, εάν τά μηχανήματα ειργάσθησαν καθ' όλον τό διάστημα του δωδεκάωρου φυλακής του, θā λάβη τήν τετράωρον ύπερωριαν (διαφορά μεταξύ όκτώ (8) και δώδεκα (12) ώρων) και επί πλέον ύπερωριαν δι' έξ (6)

ώρας ήτοι εν συνόλω δεκάωρον υπερωρίαν. Εάν τὰ μηχανήματα εἰργάσθησαν δέκα (10) μόνον ώρας θὰ λάβῃ τὴν τετράωρον υπερωρίαν καὶ ἐπὶ πλεον πεντάωρον τοιαύτην, ἥτοι σύνολον ἑννέα (9) ώρων υπερωρίαν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς.

VII. Ἡμέραι κατάπλου καὶ ἀπόπλου

1. Αἱ φυλακαὶ ἐν πλῶ δύνανται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Πλοίαρχου νὰ ἀρχίσουν 12 ώρας πρὸς τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ νὰ τελειώσουν 12 ώρας μετὰ τὸν κατάπλου.

2. Κατὰ τὰς ἡμέρας Σάββατον καὶ Κυριακὴν, ἐπικειμένου τοῦ κατάπλου ἢ ἀπόπλου

τοῦ πλοίου, ἐάν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Πλοίαρχου αἱ φυλακαὶ καθορίζονται ἐντὸς δώδεκα (12) ώρων πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἢ συνεχίζονται ἐπὶ δώδεκα (12) ώρας μετὰ τὸν κατάπλου αἱ ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἐκτελούμεναι ἐργασίαι διέπονται ὑπὸ τῶν διατάξεων περὶ ἐργασίας ἐν πλῶ.

3. Αἱ ἀφορώσαι τὰς ἄνω ἡμέρας κατάπλου καὶ ἀπόπλου διατάξεις ἐφαρμόζονται τόσον διὰ τούς τελικοὺς ὅσον καὶ διὰ τούς ἐνδιαμέσους λιμένας.

4. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄνω διατάξεων, ὁ κατάπλους θεωρεῖται ἐκτελεσθεὶς, ἀφ' ἧς τὸ πλοῖον ἠγκυροβόλησεν εἰς τὴν θέσιν τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ὁ δὲ ἀπόπλους

θεωρεῖται ἀρχόμενος ἀφ' ἧς τὸ πλοῖον, προοριζόμενον δι' ἀναχώρησιν, ἀπεσπάρθη ἀπὸ τοῦ ἀγκυροβόλιον τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως.

VIII. Ἐναρξίς καὶ λήξις ἡμέρας

Ἐκάστη ἡμέρα συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν Κυριακῶν καὶ τῶν ἐν λιμένι ἑορτῶν, θεωρεῖται ἀρχομένη ἀπὸ τῆς 00.01 ώρας καὶ λήγουσα τὴν 24.00 ώραν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΑΜΟΙΒΗ (ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ)

1. Εάν ὁ ναυτικός διαταχθῇ νὰ ἐκτελέσῃ πρόσθετον ἐργασίαν, πέραν δηλαδὴ τῶν κανονισμένων ώρων, εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ἐκτελέσῃ ταύτην. Δὲν δύναται ὅμως ἡ πρόσθετος αὕτη ἐργασία νὰ υπερβαίνει τὰς τέσσαρας (4) ώρας ἐντὸς 24ώρου.

2. Διὰ τὴν πρόσθετον ταύτην ἐργασίαν ὁ ἐκτελέσας αὐτὴν ναυτικὸν δικαιοῦται εἰς πρόσθετον ἀμοιβὴν (υπερωρίαν) ἡ ὁποία ὑπολογίζεται ὡς ἑξῆς: Τὸ ποσὸν τοῦ μηνιαίου βασικοῦ μισθοῦ διαιρεῖται διὰ τῶν ώρων τῆς μηνιαίας ὑποχρεωτικῆς ἀπασχολήσεως, τούτων ἐξευρισκομένων διὰ τῆς διαιρέσεως τῶν ἐβδομάδων τοῦ ἔτους διὰ δώδεκα μῆνων καὶ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ ἐκ τῆς διαιρέσεως ταύτης προκύπτοντος πηλίκου 4,33 ἐπὶ τὰς ώρας τῆς ἐκάστοτε ἰσχυοῦσης ἐβδομαδιαίας ὑποχρεωτικῆς ἀπασχολήσεως. Βάσει τοῦ ἀνωτέρω ὑπολογισμοῦ αἱ ώραι μηνιαίας ὑποχρεωτικῆς ἀπασχολήσεως ἀνέρχονται εἰς 173.

3. Μετὰ τὸ πέρας τῆς ὡς ἄνω προσθέτου τετράωρου ἐργασίας ἀπαγορεύεται ἐτέρα πρόσθετος ἐργασία, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ἐκτάκτου ἀνάγκης ἀφορώσης τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἐπιβαινόντων, ὅποτε διὰ τὴν ἐκτάκτον ταύτην υπερωριακὴν ἐργασίαν καταβάλλεται ἡ ἐν τῶν πινάκι υπερωριῶν ἀμοιβὴ ἡ ἐξημένη εἰς διπλοῦν.

4. Διὰ τὴν πρόσθετον ἐργασίαν περὶ ἧς αἱ προηγούμεναι παρ. 1 καὶ 2 ἡ προκύπτουσα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρ. 2 υπερωριακὴ ἀμοιβὴ τοῦ ναυτικοῦ προσαυξάνεται κατὰ 25% εἰς τὸ διπλάσιον δὲ εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς παρ. 3 διαμορφουμένης κατὰ τὸν κατωτέρω πῖνακα.

Χρόνος περισσότερος τῆς ἡμισείας ώρας ὑπολογίζεται ὡς μία ὁλόκληρος ὥρα, χρόνος ὀλιγώτερος τῆς ἡμισείας ώρας δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν.

6. Εἰς τὸν Α' Μηχανικὸν καταβάλλεται: α) πρόσθετος ἀμοιβὴ ἐκ 4,33 ἡμερῶν κατὰ μῆνα διὰ τὴν πρόσθετον ἐργασίαν τοῦ κατὰ τὰ Σάββατα, ὑπολογιζομένη ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

7. Προκειμένου περὶ τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀστυρμάτου, τὸ ποσὸν τῶν υπερωριῶν αὐτῶν κατὰ μῆνα τόσον διὰ τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν ὅσον καὶ διὰ τὰ λοιπὰ φορητὰ ὀρίζεται παγίως εἰς 150 μηνιαίως ἥτοι δρχ. ὀγδοήκοντα ἑννέα χιλιάδες διακόσιες πενήκοντα (89.250 δρχ.) περιλαμβανομένων εἰς τὰ ποσὰ ταῦτα καὶ τῶν υπερωριῶν τῶν ἐν Κεφαλαίῳ Θ' τῆς παρούσης ἀναγραφόμενων ἀργιῶν.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω κατ' ἀποκοπὴν ποσὰ δὲν περιλαμβάνονται αἱ υπερωρίαι αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς τὸ ἐξ 22% ἐπίδομα Κυριακῶν, καλύπτουν, ὅμως, πᾶσαν υπερωριακὴν ἐργασίαν τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀστυρμάτου τῆς εἰδικότητός των.

ΠΙΝΑΞ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

ΒΑΘΜΟΣ — ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	Προκύπτουσα ἀπλή υπερωρία	Προσαύξεσις 25%	Διπλή υπερωρία
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ			
Ὑποπλοίαρχος	476	595	952
Ἀνθυποπλοίαρχος	414	518	828
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ (ΜΕΚ)			
Μηχανικός (ΜΕΚ) Β'	476	595	952
Μηχανικός (ΜΕΚ) Γ'	414	518	828
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ Α/Τ			
Ἀξιωματικός Α/Τ Α'	476	595	952
Ἀξιωματικός Α/Τ Β'	414	518	828
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ			
	443	554	886
Κάτοχος πιστοποιητικοῦ ἱκανότητος πρὸς ἐκτέλεσιν φυλακῆς γέφυρας	414	518	828
ΚΑΤΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ			
Ναύκληρος	353	441	706
Ξυλουργός	353	441	706
Ναύτης*	331	414	662
Ναύτης	241	301	482
Δοκ. Πλοίαρχος (ἀπόφ. ΑΔΣΕΝ)	284	355	568
Δοκ. Πλοίαρχος	241	301	482
Ναυτόπαις	241	301	482
Κάτοχος πιστοπ. ἱκανότητος πρὸς ἐκτέλεση φυλακῆς μηχανοστασίου	414	518	828
ΚΑΤΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ			
Μηχανοδηγός Α'	408	510	816
Μηχανοδηγός Β'	362	453	724
Ἀρχιθερμαστής	357	446	714
Ἀντλιωρὸς	357	446	714
Λιπαντής*	353	441	706
Λιπαντής	286	358	572
Δόκιμος Μηχανικός (ἀπ. ΑΔΣΕΝ)	284	355	568
Δόκιμος Μηχανικός	241	301	482
Ἀνθρακεὺς	241	301	482
Θερμαστής*	341	426	682
Θερμαστής	241	301	482
Καθαριστής (κεκτ. ἀδειαν Θερμ.)	341	426	682
Καθαριστής*	241	301	482
Καθαριστής	241	301	482
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ			
Δόκιμος Α/Τ (ἀπ. ΑΔΣΕΝ)	284	355	568
Δόκιμος Α/Τ	241	301	482
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ			
Μάγειρος	369	461	738
Θαλαμηπόλος	353	441	706
Βοηθὸς Μαγείρου (κεκτ. ἀδεια)	299	374	598
Βοηθὸς Θαλαμηπόλου (κεκτ. ἀδεια)	299	374	598
Βοηθὸς Θαλαμηπόλου (ἀνευ ἀδείας)	241	301	482

ΤΑ ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Τού αντιναυάρχου ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, αρχηγού Λ.Σ.

Τό δεύτερο μέρος της αξιολογικής μελέτης του 'Αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη για τα βυθισθέντα πετρελαιοκίνητα σκάφη κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο — τούς άφανείς αυτούς ήρωες τών ελληνικών θαλασσών — πού μέ άπα-

ράμιλλο θάρρος εκτέλεσαν έθνικές καί συμμαχικές στρατηγικές σημασίας μεταφορές καί για τούς όποιους ή ιστορία δέν άφιέρωσε μέχρι σήμερα ούτε μία σελίδα.

Β' ΜΕΡΟΣ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΕΛΕΝΗ	Σάμου		Μ. Ρήγας	Αν. Πιτσιλιός	4.3.44	'Αεροπ. επίθεση	'Αντίπαρος	Γ.Δ. Χαμίλος 62 Θήρα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Ναυπλίου	18 12	Χαρ. Πιπίνης	Δ. Πιπίνης	1.1.44	'Αεροπ. επιδρομή	Λιμάνι Πειραιά	Δ.Γ.Πιπίνης 45
ΕΥΤΥΧΙΑ	Μυτιλήνης		Αφοί Καψοκόλη	Ε. Καρατζής	12-43	'Αεροπ. επίθεση	'Ανοιχτά Σπετσοπούλας	Ε. Καραντζής, Σπ. Καρατζής, Παν. 'Αντωνάτος, Δημ. 'Αθανασίου, Εύαγ. Κουφογιάννης 19, 'Ο. Γλαυτζής 28, Είρ. Κουράκη, 'Ελ. Γιαννουκάκη, Θ. Στρατάκης, 'Ηλ. Βάβουλας, Στ. Παπαδάκης, Ι. Μαρκουλάκης, Παν. Χατζηδάκης, Εμ. Μαρταζάκης, 'Αθηνά Κοκκίνη, 'Ιω. 'Αποστολάκης, Γ. Φιλιδιτάκης, 'Αντ. Φιλιδιτάκης, Βασ. Μαρσέλος, Στ. 'Αγγελίδου 'Ιωάν. 'Αντώνιας, Παντ. Κρητικάκης, Μιχ. Κυριαζής, Σπ. Μπάσκακας
ΕΛΛΗ	ΚΑΛΑΜΩΝ	45 31	Θεοδωρόπουλος	Κρητικάκης	15.12.41	'Υπόβρυχ. προσβολή	'Εξω τής Μεθώνης	Δημ. Μωραΐτης, Δαν. Γεωργίου, Παν. Παντέλαρος
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Πειραιώς	107 41	Λ. Μάτσας	Δ. Μωραΐτης	29.4.41	'Αεροπ. επιδρομή	Καψάλι Κυθήρων	Δημ. Μωραΐτης, Δαν. Γεωργίου, Παν. Παντέλαρος
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Πειραιώς		Δ. Μερτζάκης	Δ. Μερτζάκης	16.8.41		Ταΐναρο	Δ. Συκιός "Υδρα, Δημ. Μερταζάκης "Υδρα, Ελ. Πετρόχειλος, Λαζ. Γαλυμητάκης
ΕΥΘΥΜΙΟΣ	Σύρου	57 22	Κ. Πλουστός	Κ. Πλουστός	9.7.41		'Ακτές Κρήτης	Κ. Πλουστός, Σ. Πλουστός, Δ. Κρινάκης, Γρηγ. Θεοχωράκης
ΕΛΕΝΗ	Πειραιώς	15 10	Χ. Πάνου Χ. Φατσώρης	Γερογιάννης	11.1.44	'Αεροπ. επίθεση	Λιμάνι Πειραιώς	Η.Δ. Γερογιάννης 44 Βόνιτσα, Γεωρ. Ι. Μορφέτης 40 'Ι-θάκη,
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Βόλου		επίτακτο, Ε. Καψοκόλης	Καραβοκυράκος	11.1.44	'Αεροπ. επίθεση	Λιμάνι Πειραιώς	Ν.Καραβοκυράκος, Ν. Πορτουλιάς, Παν. Κούρτης
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	Πάτρα	78 48	Κ. 'Αφεντάκης	Ματ.Καραβίας	11.1.44	'Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	Κων. Λεμονής, Ματ. Καραβίας, Δημ. Μισίρης
ΕΙΡΗΝΗ	"Υδρα	10	Σ.Κολυνιώτης	Α. Τρικέλης	11.1.44	'Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΕΛΛΗ	Πειραιώς	12	Φασιλής, Ζαρόκωσος	Μ. Τρικούλης	11.1.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	Μιχ. Θ. Τρικούλης
ΕΙΣΟΔΙΑ ΘΕΟΤΟΚΟΥ	Καλαμών	16 11	Γ. Χαρέας	Γ. Χαρέας	12.6.42	Υποβρ. προσβολή	Φάρος Μαλλέας	Γ. Χαρέας 40, Νικ. Χαρέας, Χ. Καραβοκυράκος
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Σπετσών	35	Χ. Μαούνης Παν. Σιγάλας	Ι. Μαστέλης	11.1.44	Άεροπ. Βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Σύρος	48	Ι. Παρίσης	Γ. Κούκουλας	15.12.43	Υποβρ. προσβολή	Όρμος Πανέρμου Τήνου	Γ. Κούκουλας 34, Γ. Περαντάκος 22, Μ. Βίδος 24, Ν. Α. Γαβαλάς 39
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Πειραιώς		Άγγελόπουλος	Αν. Άγριοκάτσιος	4.4.44	Άεροπ. επίθεση	Λιμάνι Πάρου	Σ. Γ. Άγιοκάτσιος 31, Χ. Γ. Γιάνναρας 24, Κ. Σ. Μπιμπιδάκης 33, Εμ. Π. Ραμαντάνης 64
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Βόλου	•6	Α. Κοτσαμπάση	Κοτσαμπάσης	9.5.43	Άεροπ. βομβαρδ.	Άκτές Σικίνου	Κ.Δ.Κόπανος 40 Βόλος, Άδαμ. Αν. Κοτσαμπάσης 29 Ιτέα
ΕΛΕΝΗ	Χαλκίδα		Αφοι Ίορδάνου	Καρακιουλάκης	6.6.43		Άγιόκαμπος	Ζαφ. Π. Καρακιουλάκης 34, Σπ. Χρηστίδης 19, Νικ. Ίορδάνου
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ	Γυθείου		Ο. Τσιλιβής	Ο. Τσιλιβής	6-43		Μεταξύ Σάν Τζώρτζη & Κύθνου Λιμάνι Τριπόλεως	Π.Ν. Κουμουτσάκος 30, Π.Δ. Φυλακούρης 29
ΕΛΛΗ	Σάμου	75	Μαστρογιάννης	Π.Παρασκευάς	18.1.43		Εξω από Νάξο	Ε.Ι.Σταμπόλης 48, Γ. Παρασκευάς 21
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Πειραιώς		Φρ. Βρεττός	Καραβοκυράκος	15.11.43	Υποβρ. προσβολή		Γ. Μαργαρίτης Κων. Κωνσταντάρας, Γ.Ν. Καραβοκυριάκος 18, Μιχ. Φωτσινάκης 55, Ν.Γ. Καραβοκυριάκος 49, Κων. Γ. Διαμαντάρης
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Σύρου		Κωνσταντάκος	Κωνσταντάκος	11.1.44	Άεροπο. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	Κ.Δ.Κωνσταντάκος 42, Διον. Γ.Ρεμούνδος
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ ΜΑΡΙΑ ΕΡΜΙΟΝΗ	Πειραιώς		Ανδ. Ξύδης	Π. Μπαζιώτης	11.1.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	Π.Σ.Μπαζιώτης 43
	Υδρας	7 τον.	Γ. Καραγιάννης Μ. Δεληγιάννης	Δ.Μήτσος	11.1.44	Άεροπο. επίθεση	Λιμάνι Πειραιώς	Σπέτσες Δ.Λ.Μήτσου 30
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Θεσ/νίκη		Ιω. Λολάκης		10-44		Πόρτο Κουφό	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	Καλαμών Πειραιώς	14	Δ. Γράτσος Ε. Ράμφος	Ι. Παίζης Δ. Ράμφος	5.5.42 6.7.41	Υποβρ.	Καϊάφα Λιμάνι Πειραιώς	ΑΘ. Λαυράνδος 23 Κ. Μουδάκης 32, Δ. Ράμφος 46, Θ. Κυπαρίνος 31
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Πειραιώς	12	Α.Μουτσάτσος	Κ. Μουτσάτσος	12.6.42	Υποβρ. Προσβολή	Νεάπολη Βοιών	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Χαλκίδας			Κωνσταντίνου	2.3.42	Υποβρ. προσβολή	Λήμνο	Ν.Κωνσταντίνου, Γ.Ν. Κορκόδειλος 19 Κύμη, Γρ. Δάφνης 18 Κύμη, Παν. Κωνσταντίνου, Κ. Μπουμπερικότης, Χαρ. Άρχοντης

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Πειραιώς		Αν. Λέκκας	Αν. Λέκκας	16.4.44		Κοιλιάδα	Αν. Λέκκας 51,
ΕΥΤΥΧΙΑ	Θεσ/νίκης		Δ. Πεπονής	Δ. Πεπονής	14.6.44	Υποβρ. προσβολή	Ερμιόνης	Γ.Α.Κοντοβράκης
ΕΥΤΥΧΙΑ	Κέρκυρας	30	Μ. Αργυρός	Δ. Αργυρός	10-44	Προσάραξη	Μυτιλήνης	Ιω. Τσόκρους 35,
ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	Σύρου		Σταμ. Αρώνης		10-44		Αγιοι Σαράντα	Παν. Χαβιάρας 25,
ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	Σπετσών	35	Χ. Μαούνη, Π. Σιγάλα	Ι. Μποτέλης	11.1.44	Αεροπ. επίθεση	Λιμάνι Πειραιά	Δημ. Πεπονής 39
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	Πατρών	78 48	Κ. Αφεντάκης	Μ. Καραβίας	11.1.44	Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Μαρ. Μακρή, Ι. Μποτέλης
ΕΛΛΗ	Πειραιώς	12	Φασιλής	Μ. Τρικούλης	11.1.44	Αεροπ βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Κ.Στ.Λεμοής
ΕΙΡΗΝΗ	Υδρας	10	Σ. Κολυνιάτης	Α. Τρικήλης	11.1.44	Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Ματθ. Γ. Καραβίας
ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ 11.1.44	Βόλου		Ε. Καψοκόλης	Καραβοκυ-				
ΕΛΕΝΗ	Πειραιώς	17 10	Χ. Πάνου	Η. Γερογιάννης	11.1.44	Πειραιά Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	
ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	Πειραιώς	59	Ι. Κουβέρης	Α. Γκιουζέλης	7-41			Επέβαιναν πλήρωμα 5, επιβάτες 78
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Πειραιώς		Γ. Σταματάκης		6.4.41	Αεροπ. επιδρομή	Λιμάνι Πειραιά	Κ.Σ. Σταθάκης, Πετ. Μπουζαγρέλος, Χαρ. Ι. Κοκτανάκης
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Πειραιώς		Δ. Παξινός	Ι. Μαραγιάννης	10.1.44	Υποβρ. προσβολή	Ανδρου	Ιω. Μακργλού, Γεω. Ν. Μπρίλης, Ιω. Μαραγιάννης, Δ. Ν. Πράγιας
ΘΑΣΣΟΣ	Πειραιώς		Γ. Γιωργάκης	Α. Χάλαρης	4.5.43	Αεροπ. επιδρομή	στis άκτές Φολέγ/ν-δρου	Ε.Γ. Ντακάκης 45,
ΘΕΟΧΑΝΘΗ	Χαλκίδα	16	Γ. Μπούρας	Γ. Μπούρας	29.7.43	Αεροπ. επιδρομή	Λιμάνι Υδρας	Μαρ. Σ. Σαρρής 38, Αρ. Γ. Χάλαρης, Θεοφ. Γ. Γλύστης, Β.Α. Κουτσουφός
ΘΕΜΙΣ	Χίου	13		Κ. Ύψηλάντης	9.12.43	Υποβ. προσβολή		Γ. Μπούρας, Γ. Καρκακίνος, Χ. Ι. Γκίκας, Κων. Χαραμής, ΕΛ. Παπαμιχαλόπουλος
ΘΕΩΝΗ	Πειραιώς		Παν. Μαλλιάς	Ε. Συρίγος	27.4.44		10 μίλια Κίμωλο	Κ. Ύψηλάντης 64, Αρ. Ίορδανίδης 36, Στ. Νεραντζής 32, Ιω. Τσούπρος 31
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Κέρκυρα		Αθ. Απέργης	Αθ. Απέργης	2-44		Ηγουμενίτσα	Εύαγ. Συρίγος, Κων. Αθανασάκος
ΘΕΩΝΗ	Κέρκυρα		Ν. Βασίλας	Χαρ. Βασίλας	10-44	Αγιοι	Σαράντα	
ΙΒΙΣ	Σπέτσες		Καχριμάνης	Ε. Βενετσάνος	11.1.44	Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Π.Καχριμάνης, Χ. Βενετσάνος
ΙΩΑΝΝΑ	Πειραιώς		Κρασακόπουλος	Γ. Κολούρης	4-41	Γέρακα		ΑΛ. Καλογεράκος, Αθ. Βουλγαρέλης
ΙΩΑΝΝΗΣ	Πειραιώς	96 80	Αφοί Δημουλέα	Π.Μιχαλέας	23.10.41	Υποβρ. Προσβολή	Λιμάνι Πειραιώς	35, Καλαμάτα, Γ. Μιχαλέας 23 Καλαμάτα, Παν. Γ. Μιχαλέας 49

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΙΕΡΑΞ (Ρ/Κ)	Πειραιώς		Ι. Βοσνιάδης	Χρ. Μπάτης	6.4.41		Λιμάνι Πειραιά	Αν. Σουρολίδος, Σωτ. Βοσνιρδής, Χρ. Μπάτης, Αν. Κεραμίδας
ΚΑΤΙΝΑ	Πειραιώς		Ι. Ζαχαρίου	Δ. Τόγιας	28.5.43	Άεροπ. επιδρομή	Έξω από Λεωνίδιο	Δ.Ν. Τόγιας 62, Κ. Α. Μπούχλης, Κ.Δ. Γιαπιτσόγλου
ΚΑΛΗ ΤΥΧΗ	Καλαμών	7	Μ. Τακαλάκης	Κ. Γιαπιτσόγλου	13.12.44	Άεροπ. επίθεση		55, Έμ. Γ. Πρέκας 32, Άντ. Δεσποτίδης 28, Γ.Δ. Λορέντζος 22, Δ.Κ. Ξηνταρλάκης 28
ΚΛΕΙΩ	Βόλου		Στ. Ντινάκης	Ι. Κουρσούνης	8.6.44	Υπ. προσβολή	Πλησίον Γλώσσα Σκοπέλου	Στ. Ντινάκης, Θ.Ι. Γιαλέλιστος, ΙΩ. Κουρσούμης, Ε. Μιλ. Άθανασίου, Γ. Εύστ. Τσάτσος
ΚΕΡΑΥΝΟΣ	Πειραιώς	98 5			9.4.41	Ναυάγιο	Λιμάνι Πειραιά	Σιμ. Πιτυχούτης 45, Γεωρ. Δασκάλας 30, Ανδρ. Γιαννούτσος
ΚΥΚΛΩΨ	Πειραιώς				24.4.41	Άεροπ. προσβολή	Λιμάνι Πειραιά	Ηρ. Γιαννιέρης 59, Λάζ. Έλευθερίου 53
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	Πειραιώς		Θ. Μουστάκας		11.1.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Δημ. Κουντούρας, Εύαγ. Λώ, Μιχ. Χ. Στρογγυλούδης
ΚΑΖΙΤΩΡΗΣ Μιχαήλ	Πειραιώς		Στρογγυλούδης	Ευαγ. Λώ	2-42		Σκύρος	ΣΠ. Κατσουλέας
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ	Καλαμάτα	34 28	Δ. Πιερακκέας	Σ. Κατσουλέας	15.12.41	Υποβ. προσβολή	Έξω από Μεθώνη	Π. Άθ. Νόνης 33, Άθ. Χ. Σόφρας 48, Γεωρ. Λαϊβέρας
ΚΑΒΟ ΝΤΟΡΟΣ	Πειραιώς			Άθαν. Σοφράς	20.5.44	Άεροπ. επίθεση	Καστέλλι Κισσάμου	Σ. Μαλαματένιος 41, Ν. Μαργαρίτης 21, Στυλ. Βαρβαρήγος 40
ΚΑΡΧΑΡΙΑΣ	Πειραιώς		Μαλαματένιος		11.2.44	Άεροπ. επίθεση	Νάουθα Πάρα Φίλιτζι	Κ. Κασιμάτης 38, Ν. Ταμπουρατζής 35, Άλ. Μπαρμπεράκης
ΚΩΝΣΤΑΣ	Πειραιώς		Χ. Μαλαμάκης Μπαρμπεράκης		9.4.44	Άεροπ. επίθεση	ΛΟΥΤΡΟ Κρήτης	Α. Πάσαλης 67, Εύμ. Ν. Πάσαλης 30, Γ.Θ. Γαβιώτας 35
ΚΑΤΙΝΑ	Λαυρίου	45 τον.	Π. Πάσαλης	Α. Πάσλης	8.4.44	Άεροπ. επίθεση	Κέρκυρα	
ΚΥΚΛΩΨ					6.4.41		Θεσσαλονίκη	
ΜΑΡΙΑ	Καλαμάτα	39 30	Β. Μουκάκος	Δ. Κουλούρης	2.12.41	Υποβ. επίθεση	Έξω Μεθώνης	Γερ. Κουλούρης, Νικ. Μωτιάκος, Ν. Κατέχης
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ	Πειραιώς		Αν. Τζώνιος	Αν. Τζώνιος	4-44	Άεροπ. επίθεση	Άκτι Σερίφου	Γεωρ. Τέσκος 29, Άνασ. Β. Τζώνιος 33
ΜΑΡΙΑ	Πειραιώς	5	Π. Στάθης	Αν. Μαλτέζος	4-44	Υποβ. προσβολή	Μεταξύ Σπετσών και Γέρακος	ΑΝ. Δ. Μαλτέζος, 50, ΗΛ. Π. Στάθης 20, Δημ. Στ. Μπέσης 24 Αίγινα
ΜΑΡΙΑ	Σύρου	25	Γ. Βλάσσης	Ε. Γκέζης	4-43	Άερ. βομβαρδ.	Πούντα Μήλου	Π. Κουφόπουλος, Μιχ. Κατραμπάσας, Ν. Καλλέργης, Ιω. Παγώνης, Ε. Γκέζης
ΜΠΕΜΠΗ Κ.	Πειραιώς	15 6	Π.Γ. Καλλιμάνοπουλος		4-41		Λιμάνι Πειραιώς	Δημ. Μ. Παππās 45, Νικ. Κ. Μουνδούλας 27, Μιχ. Κ. Μούνδουλας
ΜΑΡΙΑ	Χίου		Λ. Μουντάλας	Μ. Μουντάλας	3-43	ΥΠ. προσβολή	Χαλκιδική	

(συνεχίζεται)

Ύφαλοκρηπίδα

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, αρχιπλοίαρχου Π.Ν. έ.ά.

Πρίν από λίγα χρόνια ή λέξη «ύφαλοκρηπίδα» αναφερόταν μόνο στα έγκυκλοπαιδικά λεξικά ή ελάχιστα συγγράμματα ειδικών έπιστημόνων της γεωλογίας, υδρογραφίας και γεωφυσικής. Η λέξη ήταν σχεδόν άγνωστη.

Τά τελευταία όμως χρόνια οί λέξεις «ύφαλοκρηπίδα» «SHELF», ήπειρωτική ύφαλοκρηπίδα «CONTINENTAL SHELF», ύφαλοκρηπίδα νήσων «INSULAR SHELF», έχουν λάβει διεθνή δημοσιότητα. Τό ενδιαφέρον δέν προέρχεται βεβαίως από θεωρητικά και μόνον κίνητρα. Άλλα είναι τά κίνητρα. Καί συγκεκριμένα ό πλούτος, τόν όποιο ή ύφαλοκρηπίδα ύποκρύπτει. Ό πλούτος, ό όποιος έγινε γνωστός στους παγκόσμιους οικονομικούς και επιχειρηματικούς κύκλους τά τελευταία αυτά χρόνια, όταν ή σύγχρονη ώκεανογραφική έρευνα τόν έφερε στο φώς.

Η κατά τά τελευταία χρόνια έπιστημονική και επιχειρηματική δραστηριότητα γιά τήν έρευνα και έκμετάλλευση της ύφαλοκρηπίδας, δέν αποτελεί άπλή έκφραση έπιστημονικής ή θεωρητικής περιεργίας, αλλά άποκαλύπτει τήν έντονη και ζώσα παρουσία του κεφαλαίου. Οί έρευνητες έχουν συγκεκριμένους σκοπούς. Η σύγχρονη τεχνολογία έχει καταστήσει, πλέον δυνατή, τήν έρευνα και τήν έκμετάλλευση του βυθού, ειδικώτερα της ύφαλοκρηπίδας.

Τί είναι λοιπόν ύφαλοκρηπίδα;

Είναι τό τμήμα του βυθού και του υπεδάφους του από τήν άκτογραμμή μέχρι

και τήν ισοβαθή των 200 μέτρων.

Ό βυθός της θάλασσας δέν είναι παντού όμαλός. Άντίθετα παρουσιάζει ποικίλες διακυμάνσεις, όπως όρη, όροσειρές, όροπέδια, έκτεταμένες ή μικρές λεκάνες και λεκανοπέδια, ύφαλαύλακες κλπ.

Άντίστοιχα, τά βάθη είναι διαφορετικά από θέση σε θέση.

Έν τούτοις, παρά τήν τοπογραφική άνωμαλία, τήν όποία παρουσιάζει ό βυθός, ή έν γένει κλίση του, ως πρός τό όριζόντιο ακολουθεί σχετική γενική όμοιομορφία.

Ευθύς μετά τήν άκτογραμμή, ό βυθός της θάλασσας έχει όμαλή κλίση. Τό βάθος αυξάνεται μέ μικρή κλίση κατά 4 μέτρα περίπου ανά μίλι, μέχρις ότου φθάσει τά 200 μέτρα, από όπου τό βάθος αυξάνεται μέ πολύ μεγαλύτερη κλίση, πολύ «άπότομα».

Άλλά, ή άναλογία της αύξήσεως του βάθους της ύφαλοκρηπίδας κατά 4 μέτρα ανά μίλι, δέν είναι σταθερά και παντού ίδια. Γι αυτό και σε άλλες μέν περιοχές τό βάθος των 200 μέτρων βρίσκεται πολύ πλησίον των άκτών, σε άλλες δέ περιοχές βρίσκεται σε πολλά μίλια μακριά. Η ύφαλοκρηπίδα π.χ. των βορείων άκτών της Κρήτης είναι ελάχιστη, διότι οί άκτές είναι άπότομες και τό βάθος των 200 μέτρων βρίσκεται πλησίον, ενώ ή ύφαλοκρηπίδα της Σιβηρίας έπεκτείνεται σε έκταση 800 μιλίων από τήν άκτή.

Κατά μέσον όμως όρο, τό βάθος των

200 μέτρων, τό έξωτερικό δηλαδή όριο της ύφαλοκρηπίδας, βρίσκεται σε απόσταση 80 περίπου μιλίων από τίς άκτές, ανά τήν ύδρόγειο και καλύπτει 7,5% του συνόλου του βυθού των ώκεανών της ύδροσφαίρας.

Πλήν όμως δέν είναι μόνο τό χαρακτηριστικό της μεταβολής του βάθους εκείνο, τό όποιο έκανε τούς ειδικούς να όρίσουν σαν όριο της ύφαλοκρηπίδας τήν ισοβαθή των 200 μέτρων. Είναι και τό γεγονός, ότι μέχρι τό βάθους τούτου εισχωρούν κατά κανόνα οί ήλιακές άκτίνες.

Άκριβέστερα, οί ήλιακές άκτίνες εισχωρούν μέσα στη θάλασσα μέχρι βάθους, τό όποιο έξαρτάται από τήν διαφάνεια του ύδατος. Όσο «καθαρότερο» είναι τό νερό, άπαλλαγμένο δηλαδή στερεών μορίων ύλης ή φυσαλλίδων, τόσο διαφανέστερο είναι. Κατά κανόνα όμως τό ιώδες χρώμα του ήλιακού φάσματος, τό όποιον σημειωτέον έχει τό μικρότερο μήκος κύματος, άρα τήν μεγαλύτερη διεισδυτικότητα, δέν εισχωρεί περισσότερο των 200 μέτρων, πλήν έξαιρετικών περιπτώσεων.

Οί ήλιακές άκτίνες διά της φωτοσυνθέσεως, παράγουν ή συντηρούν μονοκύτταρους αυτότροφους οργανισμούς, οί όποιοι αποτελούν την πρώτη βαθμίδα της ζωής στην θάλασσα. Επίσης συντηρούν τά φυτά. Τό έν γένει φυτοπλαγκτόν αποτελεί τροφή του ζωοπλαγκτού (μικροσκοπικά ή και όρατά ζώα, παρασυρόμενα από ρεύματα, κυματισμό και



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

παλίρροια) και τοῦτο ἀποτελεῖ τροφή τοῦ νηκτοῦ, τῶν αὐτοκινουμένων δηλαδὴ θαλασσιῶν ζώων, (ἰχθεῖς, θηλαστικά ζῶα κλπ.) γιὰ νὰ κλείσει ὁ κύκλος τῆς ζωῆς μὲ τὴν δρᾶση τῶν βακτηριδίων.

Ἡ περιοχὴ λοιπὸν τῆς ὑφαλοκρηπίδας, ἐπειδὴ εἶναι πλούσια σὲ φυτοπλαγκτόν, εἶναι πλούσια καὶ σὲ ζωοπλαγκτόν, νηκτόν καὶ βακτήρια. Πλούσια δηλαδὴ σὲ ζωὴ καὶ ὀργανικὴ ὕλη.

Πλούσια εἶναι ἡ ὑφαλοκρηπίδα καὶ σὲ ἰζήματα, ὀρυκτά, καὶ εἰδικότερα σὲ ἀνόργανα στοιχεῖα, ὅπως ὑδρογονάνθρακες, φῶσφορο, σίδηρο, ἀζωτοῦχα συστατικά κλπ. Τοῦτο, διότι τὰ στοιχεῖα αὐτὰ προέρχονται ἀπὸ τὴν ἀποσύνθεση τῶν φυτῶν καὶ ζώων, τὰ ὁποῖα μετὰ τὸν θάνατο ἐπικάθονται στὸν βυθό. Εἶναι ὁμῶς δυνατό ἡ ἀνόργανη ὕλη νὰ προέρχεται καὶ ἀπὸ ἄλλες πηγές, ὅπως ἀπὸ τὴν ξηρὰ, στερεὰ ὕλη ἀπὸ τὴν ὁποία μεταφέρεται στὴν θάλασσα μὲ ποταμούς, μὲ τὰ κύματα ἢ μὲ ρεύματα κατόπιν φθορᾶς τῶν ἀκτῶν ἢ καὶ μὲ τὴν βροχὴ. Ἀνόργανη ὕλη εἶναι δυνατόν ἐπίσης νὰ προέρχεται ἀπὸ τὴν δρᾶση τῶν ἡφαιστείων, ἢ στὰ μεγάλα γεωγραφικά πλάτη, καὶ ἀπὸ τοὺς παγετῶνες.

Γενικώτερα, ἡ περιοχὴ τῆς ὑφαλοκρηπίδας εἶναι πλούσια σὲ ἰζήματα καὶ σὲ ὀρυκτά, ἀκριβῶς λόγῳ τοῦ μικροῦ βάθους καὶ τῆς γεινιάσεως πρὸς τὴν ξηρὰ.

Ὑφαλοκρηπίδα νήσων εἶναι τὸ τμήμα ἐκεῖνο τοῦ βυθοῦ καὶ ὑπεδάφους, τὸ ὁποῖο εἶναι συνέχεια τῶν ἀκτῶν τῆς νήσου ἢ συστάδος ἢ ὁμάδος νήσων ἢ ἀρχιπελάγους, μέχρι τῆς ἰσοβαθοῦς τῶν 200 μέτρων.

Τονίζεται, ὅτι ἡ νήσος ἔχει ὑφαλο-

κρηπίδα, ἀνεξαρτήτως μεγέθους τῆς, ἀποστάσεως ἀπὸ τὴν ἡπειρωτικὴ ἀκτὴ καὶ λοιπῶν γεωμορφολογικῶν χαρακτηριστικῶν τῆς. Μάλιστα, ἡ πλέον ἐκτεταμένη ὑφαλοκρηπίδα τῆς ὑδρογείου εἶναι ἡ ὑφαλοκρηπίδα τῶν νήσων Ἰάβας, Σουμάτρας, Μαλάκκας καὶ Βόρνεο, ἐκτάσεως 2 ἑκατομμυρίων τετραγωνικῶν χιλιομέτρων.

Σὲ περιοχές ἐξ ἄλλου ὅπου ὑπάρχουν νήσοι σὲ ὁμάδες, συστάδες ἢ ἀρχιπελάγους, ἡ δημιουργία τῆς ὑφαλοκρηπίδας μὲ τὴν πάροδο τῶν αἰώνων ἦταν, κατὰ τοὺς εἰδικούς, πλέον εὐχερής. Τοῦτο διότι ἡ ὑφαλοκρηπίδα σχηματίζεται ἀπὸ τὴν ἐναποθέτηση στὸ βυθὸ διαφόρων ἰζημάτων, ἀνόργανου δηλαδὴ καὶ ὀργανικῆς ὕλης, ἡ ὁποία, εἴτε προέρχεται ἀπὸ αὐτές τίς ἴδιες τίς νήσους, εἴτε διευκολύνεται ὡς πρὸς τὴν μεταφορά ἀπὸ τὰ ρεύματα, τὰ ὁποῖα σχηματίζονται διὰ μέσου τῶν νήσων.

Ἐάν φαντασθεῖ κανεῖς, ὅτι ἦταν δυνατό νὰ λείπουν οἱ νήσοι ἀπὸ ἑνα ἀρχιπελάγους ἢ ἀπὸ περιοχῆς μὲ ὁμάδες ἢ συστάδες νήσων, πιθανόν στὴν περιοχὴ νὰ μὴν σχηματίζοταν ὑφαλοκρηπίδα, ὁ δὲ βυθὸς νὰ ἀνῆκε σὲ ἄλλη μορφή, νὰ ἦταν δηλαδὴ ὑποβρύχια λεκάνη, ὑποβρύχιο ὁροπέδιο ἢ ὑφαλοπρανές.

Γι' αὐτὸ καὶ ἡ θέσπιση εἰδικῆς ὁρολογίας ἀπὸ τοὺς γεωλόγους γιὰ τὴν ὑφαλοκρηπίδα τῶν νήσων, INSULAR SHELF ἢ καὶ ISLAND SHELF, ἦταν καὶ εἶναι ἐπιβεβλημένη.

Ἡ ὑφαλοκρηπίδα τῶν νήσων εἶναι ἀναπόσπαστο τμήμα τοῦ ὑπεδάφους τοῦς.

Γεννᾶται ὁμως τὸ ἐρώτημα: Εἶναι ὁρὸν νὰ λαμβάνεται ἡ ἰσοβαθμὴ τῶν

200 μέτρων σάν ὄριο τῆς ὑφαλοκρηπίδας, ἢ μήπως θὰ πρέπει νὰ θεωρεῖται σάν ὑφαλοκρηπίδα ἀκόμη μεγαλύτερο τμήμα τοῦ βυθοῦ ἢ ὁλόκληρη ἡ ἐπιφάνειά του;

Ἀρκοῦν δηλαδὴ τὰ κριτήρια τῆς μεταβολῆς τοῦ βάθους καὶ τῆς δυνατότητας εἰσχωρήσεως τῶν ἡλιακῶν ἀκτίνων, γιὰ τὸν προσδιορισμὸ τοῦ ὁρίου τῆς ὑφαλοκρηπίδας; Ἡ μήπως πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπόψη πλέον εὐρέα γεωλογικά κριτήρια;

Πρόκειται περὶ σοβαροῦ ἐρωτήματος, ἐπειδὴ ἡ ἀναγκαιότητα καθορισμοῦ τῆς ἐκτάσεως τῆς ὑφαλοκρηπίδας ἔχει φύγει πλέον τῶν στενῶν ὁρίων τῆς γεωλογικῆς σκοπιᾶς καὶ ἔχει περιέλθει σήμερα στὴν σφαῖρα τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ Δικαίου, πρὸς κατοχύρωση τῶν ἀναλόγων κυριαρχικῶν δικαιωμάτων ἢ δικαιοδοσιῶν τοῦ παρακτίου Κράτους.

Ἡ σύγχρονη τεχνολογικὴ δυνατότητα ἔχει ὑπερπηδῆσει φραγμούς βάθους, γιὰ ὅλες σχεδὸν τίς κατηγορίες ἐρευνῶν καὶ γιὰ ὁρισμένες πηγές ἐκμεταλλεύσεως... Ἡ τουλάχιστον δὲν σταματᾷ στὰ 200 μέτρα, καὶ συνεχῶς ἐξελλίσσεται.

Τὸ σύγχρονο Διεθνὲς Δίκαιο τῆς Θαλάσσης θεωρεῖ τὸ ζήτημα τῆς ὑφαλοκρηπίδας καὶ εἰδικότερα τὸν νομικὸ ὅρισμό της, τὰ ὅρια, ἀρχές καὶ μεθόδους διαχωρισμοῦ μεταξὺ τῶν ἐναντι ἢ καὶ παρακειμένων κρατῶν, τὰ δικαιώματα, δικαιοδοσίες, ὑποχρεώσεις τοῦ κυριάρχου παρακτίου Κράτους, τῶν τρίτων κλπ., σάν ἑνα ἀπὸ τὰ κυριότερα θέματά του.

Σὲ αὐτὰ ὁμως τὰ ζητήματα θὰ ἀναφερθοῦμε μὲ ἰδιαίτερο σημεῖωμα.



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS — H.R.S. SURVEYORS

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Directors:
• Capt. JOHN A GOROS (Hellene)
• GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

AFFILIATED COMPANIES:

*** THAILAND**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) Co Ltd *
TFD Building, Room 307, 42 Sunwongse Road, 3rd Floor, Bangkok 10500
TELS: 2341383/2367949 AOH: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH) CABLES: "OLYMPICSEA"

*** MALAYSIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempeng, Port Kelang, Selangor, Malaysia
TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

*** INDIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Άριθ. 2135/1987

Πρόεδρος: Χρήστος Κανέλλος

Νικόλαος Λεμπέσης, Έμμανουήλ Σερ-
γάκης, Έφέτες

GLAFKI SHIPPING CO. — PINIOS SHIP-
PING CO.

**Άσφάλιση πλοίου για ποσό ανώτερο
της τρέχουσας αγοραίας αξίας του. Ά-
ναγνώριση και έκτελεστικότητα άλλοδα-
πής διαιτητικής αποφάσεως στην Έλ-
λάδα.**

1. Έπειδή, οι υπό κρίση αντίθετες έ-
φέσεις κατά της υπ' αριθ. 4352/1986 όρι-
στικής αποφάσεως του Μονομελούς
Πρωτοδικείου Άθηνων, πού εκδόθηκε
κατά την ειδική διαδικασία των άρθρων
740-781 Κωδ. Πολ. Δικ., έχουν άσκηθεί
νομότυπα και έμπρόθεσμα όπως προκύ-
πτει από τά σχετικά έγγραφα της δικο-
γραφίας, γι' αυτό και πρέπει νά γίνουν
δεκτές ως προς τόν τύπο και νά έρευνη-
θεί τό παραδεκτό και τό βάσιμο των λό-
γων αυτών (άρθρα 495 παρ. 1, 511, 513,
533 παρ. 1 Κωδ. Πολ. Δικ. σέ συνδυασμό
πρός τό άρθρο 741 αυτού). Έξ άλλου οι
έφέσεις αυτές πρέπει νά συνεκδικα-
σθούν λόγω της μεταξύ τους προδήλου
συναφείας (άρθρα 31 αριθ. 3 και 246
Κωδ. Πολ. Δικ.).

2. Έπειδή μέ την υπό κρίση αίτηση
της ή αιτούσα ισχυρίσθηκε ότι μέ την ά-
πό 6.9.1977 σύμβαση διαχειρίσεως πρα-
κτορεύσεως μεταξύ αυτής και της κα-
θής ή τελευταία είχε αναλάβει τή δια-
χείριση του πλοίου της πρώτης ΜΑΙΡΑ
ότι ή σύμβαση αυτή περιείχε μεταξύ
των άλλων διαιτητική ρήτρα επιλύσεως
των διαφορών διαιτητικά στό Λονδίνο
και σύμφωνα μέ τόν Άγγλικό Νόμο περί
διαιτησίας του 1950, όπως τροποποιή-
θηκε ότι κατά την επίλυση της συμβάσε-
ως άνέκυψαν μεταξύ τους διαφορές και
όρισαν από κοινού Άγγλο διαιτητή ό ό-
ποιος εξέδωσε την απόφασή του μέ την
όποία κατεδίκασε την καθής νά καταβά-
λει στην αιτούσα τό ποσό των 9411 δολ-
λαρίων ΗΠΑ, ως έξοδα διαχειρίσεως μέ
τό νόμιμο τόκο πρόσ 15% από 1.6.1978,
ταυτόχρονα δέ εξέδωσε έναλλακτική ά-

πόφαση για την έτέρα απαίτηση της αι-
τούσης από την μη άσφάλιση του
πλοίου, για τό συμφωνηθέν ποσό όπως
είχε υποχρέωση από τή σύμβαση δια-
χειρίσεως, ή καθής, και παρέπεμψε την
υπόθεση στάτακτικά άγγλικά δικαστή-
ρια υπό τή μορφή ειδικής περιπτώσεως
του άρθρου 21 παρ. 1 έδ. Β του ν. 1950
«περί διαιτησίας, και υπό την προϋπόθε-
ση ότι τά δικαστήρια άπαντούσαν κατα-
φακτικά έκρινε νόμιμη την απαίτηση αυ-
τή και υπέχρεωνε την καθής νά καταβά-
λει στην αιτούσα τό ποσό των 1.911.811
δολλαρίων ΗΠΑ μέ τό νόμιμο τόκο πρόσ
15% από 1.10.1978, διαφορετικά σέ πε-
ρίπτωση άρνητικής άπαντήσεως των
Άγγλικών Δικαστηρίων άπέρριπτε τό
αίτημα της καταβολής των 1.911.811
δολλαρίων ΗΠΑ ότι στη συνέχεια εκδό-
θηκε ή απόφαση του Άγγλου δικαστού,
καθώς και δύο διαταγές του σύμφωνα
μέ τις όποιες (άπόφαση και διαταγές) έ-
κρινε άρνητικά τό έρώτημα πού του τέ-
θηκε και άπέρριψε τό κονδύλιο των
1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, ταυτόχρονα
δέ έκρινε μη νόμιμη και την άλλη απαί-
τηση της αιτούσης από 9.411 δολλάρια
ΗΠΑ και άκύρωσε στό σύνολό της τή
διαιτητική απόφαση ότι κατόπιν άσκή-
σεως έφέσεως και άντεφέσεως απο-
φάνθηκε τό Έφετείο του Λονδίνου τό ό-
ποιο έξαφάνισε την απόφαση και τις
διαταγές του πρωτοδίκως δικάσαντος
Άγγλου δικαστού, έκρινε νόμιμες άμ-
φότερες τις αξιώσεις της αιτούσης και
έπεκύρωσε την απόφαση του διαιτητού,
ότι ή διαιτητική απόφαση άποτελεί όρι-
στική και τελειωτική άλλοδαπη διαιτητι-
κή απόφαση, ζήτησε δέ μ' αυτή, άφού
κατά την άποψη της συνέτρεχαν όλες οι
νόμιμες προϋποθέσεις την κήρυξη της
έκτελεστής στην Έλλάδα. Έπί της αίτη-
σεως αυτής εκδόθηκε άρχικά ή υπ' α-
ριθ. 33/1966 προδικαστική απόφαση του
Πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου μέ την ό-
ποία αναβλήθηκε ή έκδοση της όριστι-
κής αποφάσεως, μέχρις ότου αποφαν-
θεί ή Βουλή των Λόρδων (πού λειτουρ-
γεί ως άκυρωτικό δικαστήριο στην Άγ-
γλία) επί της άσκηθείσης άναίρεσεως
κατά της παραπάνω αποφάσεως του Έ-
φετείου, σύμφωνα μέ τό άρθρο 6 της
συμβάσεως τή Νέας Υόρκης της
10.6.1958 «περί άναγνώρισεως και έκτε-
λέσεως άλλοδαπων διαιτητικών αποφά-
σεων».

Τήν έκδοση και τή προσκόμιση της ά-
ποφάσεως αυτής και την είσαγωγή της
υποθέσεως προς περαιτέρω συζήτηση
έκδόθηκε ή υπ' αριθ. 4352/1986 όριστική
άπόφαση του Πρωτοβαθμίου Δικαστη-
ρίου ή όποία έκρινε την αίτηση νόμιμη
και κήρυξε έκτελεστή την διαιτητική ά-
πόφαση μόνο για τό ποσό των 9.411
δολλαρίων ΗΠΑ ενώ για τό υπόλοιπο
ποσό των 1.911.811 δολ. ΗΠΑ την άπέρ-
ριψε διότι δέχθηκε ότι ή απαίτηση αυτή
προέρχεται από ύπερασφάλιση του
πλοίου, ή όποία άπαγορεύεται κατά τό
Έλληνικό δίκαιο και ή έκτέλεση αντίκει-
ται στη δημόσια τάξη του άρθρου 33
ΑΚ. Κατά της αποφάσεως αυτής παρα-
πονούνται τώρα άμφότερα τά διάδικα
μέρη μέ τις υπό κρίση αντίθετες έφέ-
σεις τους και για τους λόγους πού άνα-
φέρονται σ' αυτές (κυρίους και προσθε-
τέους μέ τις προτάσεις) και πού άνάγον-
ται σέ ψευδή έρμηνεία και έσφαλμένη
του νόμου έφαρμογή και κακή έκτίμηση
της έκκαλουμένης αποφάσεως μέ τό
σκοπό ν' άπορριφθεί έντελώς ή αίτηση
(ή καθ' ής) νά γίνει δέ έξ ολοκλήρου δε-
κτή αυτή (ή αιτούσα).

3. Έπειδή κατά τό άρθρο 2 παρ. 1 του
ν.δ. 4220/1961 «περί κυρώσεως της έν
Ν. Υόρκη από 10.6.1958 ύπογραφείσης
συμβάσεως περί άναγνώρισεως και έ-
κτελέσεως άλλοδαπων διαιτητικών απο-
φάσεων, πού διατηρήθηκε σέ ισχύ μέ τό
άρθρο 2 του Εισ. Ν. Κωδ. Πολ. Δικ., ή κύ-
ρωση της συμβάσεως αυτής από την
Έλλάδα γίνεται μέ τούς περιορισμούς
της παραγράφου 3 του άρθρου 1 αυτής,
κατά την όποία, κατά τή στιγμή της ύπο-
γραφής ή της έπικυρώσεως της συμβά-
σεως, κάθε κράτος θά μπορεί βάσει της
άμοιβαιότητας, νά δηλώσει ότι θά έφαρ-
μόσει τή σύμβαση μόνο όταν πρόκειται
για άναγνώριση και έκτέλεση αποφάσε-
ων πού έχουν έκδοθεί επί του έδάφους
άλλου συμβαλλομένου Κράτους και ά-
ποκλειστικά επί διαφορών πού προέρ-
χονται από έννόμους σχέσεις, συμβατι-
κές ή έξωσυμβατικές, οι όποιες θεω-
ρούνται έμπορικές από τό δίκαιο του
κράτους τό όποιο προβαίνει στη δήλω-
ση αυτή. Περαιτέρω 1) κατά τό άρθρο 2
της συμβάσεως αυτής κάθε ένα από τά
συμβαλλόμενα μέρη άναγνωρίζει τή
συμφωνία μέ την όποία τά μέρη υποχρε-
ώνονται νά υποβάλλουν σέ διαιτησία ό-
λες ή όρισμένες από τις διαφορές οι ό-
ποιες άναφύηκαν ή μπορούσαν νά άνα-
φυσούν μεταξύ τους, άναλογικά πρόσ
συγκεκριμένη έννομη σχέση, συμβατι-
κή ή έξωσυμβατική πού άναφέρεται σέ
θέμα έπιδεκτικό ρυθμίσεως διά διαιτη-
σίας (παρ. 1 μέ τόν όρο δέ «έγγραφη
συμφωνία» νοείται ή διαιτητική ρήτρα
πού περιλήφθηκε στη σύμβαση ή στό
συνυποσχετικό τά όποια έχουν ύπογρα-
φεί από τά μέρη ή περιέχονται σέ άν-
ταλλαγή έπιστολών ή τηλεγραφημάτων
(παρ. 2). 2) Κατά τό άρθρο 3 και 4 αυτής
για την άναγνώριση και κήρυξη έκτελε-

στης άλλοδαπης διαιτητικής αποφάσεως ή διαδικασία της πολιτείας στην οποία επιζητείται ή εκτέλεση και απαιτείται εκείνος που επιζητά την αναγνώριση ή την εκτέλεση να προσκομίσει ταυτόχρονα με την αίτηση περί αναγνώρισεως ή κηρύξεως της εκτελεστότητας το πρωτότυπο της αποφάσεως και της συμβάσεως της διαιτησίας ή κανονικά θεωρημένα αντίγραφα αυτών αν δε ή απόφαση ή η περί διαιτησίας συμφωνία δεν είναι συντεταγμένη στην επίσημη γλώσσα της χώρας στην οποία ζητείται ή αναγνώριση ή η κήρυξη της εκτελεστότητας πρέπει να προσκομίσει επίσης μετάφραση των εγγράφων αυτών στη γλώσσα της χώρας της εκτελεστότητας

3) Κατά το άρθρο 5 παρ. 1 ή αναγνώριση και ή εκτέλεση της αποφάσεως μπορεί ν' απορριφθεί μόνο με αίτηση του μέρους έναντίον του οποίου γίνεται ή εκτέλεση έφ' όσον το τελευταίο προσκομίσει στην αρμόδια αρχή της χώρας στην οποία επιζητάται ή αναγνώριση και ή εκτέλεση απόδειξη περί του ότι: α) τα μέρη δυνάμει του δικαίου που εφαρμόζεται επ' αυτών έστερούντο της ικανότητας να συνάψουν τη περί διαιτησίας σύμβαση του άρθρου 2 ή ότι ή σύμβαση αυτή δεν είναι έγκυρη κατά το δίκαιο της χώρας στο όποιο υπήγαγαν αυτή τα μέρη και αν δεν υπάρχει ένδειξη για το δίκαιο αυτό, κατά το δίκαιο της πολιτείας όπου εκδόθηκε ή απόφαση β) το μέρος καθ' ου στρέφεται ή απόφαση δεν πληροφορήθηκε κατά τον πρόποντα τρόπο την όνομασία του διαιτητή ή τη διαδικασία της διαιτησίας ή ότι για άλλο λόγο περιήλθε σε άδυναμία ν' αναπτύξει τα μέσα της άμυνας του, δηλαδή δεν παρασχέθηκε σ' αυτόν ή δυνατότητα υπερασπίσεως, γ) ή απόφαση αποφαίνεται για διαφορά μή προβλεπόμενη από το συνυποσχετικό ή μή έμπίπτουσα στα όρια που καθορίζονται από τη διαιτητική ρήτρα ή περιέχει διατάξεις που υπερβαίνουν όρια του συνυποσχετικού ή της διαιτητικής ρήτρας, δ) ή σύσταση του διαιτητικού δικαστηρίου ή ή διαδικασία της διαιτησίας δεν ήταν συμφώνως προς τη σύμβαση που συνήφθη και μεταξύ των μερών και αν δεν υπάρχει σύμβαση δεν ήταν σύμφωνη προς το νόμο της χώρας όπου έλαβε χώρα ή διαιτησία ε) ή άλλοδαπη διαιτητική απόφαση δεν έχει ακόμη δύναμη που υποχρεώνει και δεσμεύει τα μέρη ή έχει κηρυχθεί άκυρη ή έχει ανασταλεί κατά διαταγή της αρχής ή όποια είναι αρμόδια στη πολιτεία στην όποια εκδόθηκε ή στη πολιτεία κατά το δίκαιο της οποίας εκδόθηκε. Έξ άλλου κατά το άρθρο 2 παρ. 2, ή αρμόδια Αρχή της Πολιτείας στην όποια γίνεται επίκληση της αποφάσεως μπορεί νά άρνηθεί την αναγνώριση και την εκτέλεση αυτής αν σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει σ' αυτή, τό αντικείμενο της διαφοράς είναι άνεπίδεκτο διαιτητικής ρυθμίσεως ή αν ή ά-

ναγνώριση ή ή εκτέλεση αυτής θά απέβαινε αντίθετη στη δημόσια τάξη της πολιτείας αυτής, ενώ κατά το άρθρο 7 παρ. 1, εκείνος που επιζητά την αναγνώριση και την εκτέλεση της άλλοδαπης διαιτητικής αποφάσεως μπορεί νά έπιλέξει τυχόν ευμενέστερο γι' αυτόν σχετικό έσωτερικό δίκαιο της πολιτείας στην όποια πρόκειται ν' αναγνωρισθεί και εκτελεσθεί ή απόφαση αλλά και ό δικαστής έπιλαμβανόμενος αίτήσεως αναγνωρίσεως και κηρύξεως της εκτελεστότητας μιάς τέτοιας αποφάσεως θά έπιλέξει τό ευμενέστερο στον αίτούντα την αναγνώριση και εκτέλεση δίκαιο. Από τό συνδυασμό όλων των παραπάνω διατάξεων σαφώς συνάγονται τά έπόμενα. Ότι ή προδιαληφθείσα Σύμβαση της Ν. Υόρκης εφαρμόζεται στην Έλλάδα και κατοισχύει μάλιστα των σχετικών διατάξεων των άρθρων 903, 905, παρ. 1, 906 Κωδ. Πολ. Δικ., υπό τον όρο της άμοιβαιότητας (ή πολιτεία στην όποια εκδόθηκε ή άλλοδαπη διαιτητική απόφαση) προχώρησε στη σύμβαση αυτή) και έφ' όσον πρόκειται για διαφορές οι όποιες και κατά τό Έλληνικό Δίκαιο είναι έμπορικές σύμφωνα με τά άρθρα 2, 3 και 8 παρ. 2 του β δ/τος 2/14.5.1835, «περί άρμοδιότητας των έμποροδικείων» και για τά δύο μέρη ή τουλάχιστο για τό μέρος έναντίον του όποιου επιζητάται ή αναγνώριση και ή εκτέλεση της άλλοδαπης διαιτητικής αποφάσεως, ότι για την αναγνώριση και κήρυξη της εκτελεστότητας της άλλοδαπης διαιτητικής αποφάσεως, άρκει ό ένδιαφερόμενος νά επικαλεσθεί και νά προσκομίσει μόνο τά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 4 της συμβάσεως γιατί τά έγγραφα αυτά αποδεικνύουν κατ' αρχήν τη δυνατότητα της αναγνώρισεως και κηρύξεως της εκτελεστότητας της αποφάσεως, ό δέ διάδικος έναντίον του όποιου επιδιώκεται ή αναγνώριση και ή εκτέλεση βαρύνεται νά επικαλεσθεί και ν' αποδείξει τούς αναφερόμενους στο άρθρο 5 παρ. 1 της συμβάσεως λόγους μή αναγνώρισεως και μή κηρύξεως της εκτελεστότητας τς αποφάσεως και ότι οι αναφερόμενοι στο άρθρο 5 παρ. 2 της συμβάσεως, λόγοι μή αναγνώρισεως και μή κηρύξεως της εκτελεστότητας άλλοδαπης διαιτητικής αποφάσεως (μή υπαγωγή της διαφοράς σε διαιτησία και αντίθεση προς τη δημόσια τάξη) λαμβάνοντας υπ' όψει και υπεπάγγελα από την αρμόδια αρχή της πολιτείας στην όποια ζητάται ή αναγνώριση και ή εκτέλεση της αποφάσεως (βλ. Γ. Μαριδάκη «Η εκτέλεση άλλοδαπών αποφάσεων» έκδ. Γ. σελ. 149 - 152, Χ. Φραγκίστα Μελ. Γέσιου - Φαλτσή «οι διεθνείς συμβάσεις της Έλλάδος κατά τό άστικό διαιτητικό δίκαιο» σελ. 223-226 Μασουρίδη «Αναγνώριση και εκτέλεση διαιτητικών αποφάσεων στην Έλλάδα» Μελέτες για Στρατή Άνδρεάδη τομ. 11/1973 σελ. 344 συνχ. Ε. - Νικολετοπούλου ΕΕΝ 25 σελ. 507 συνεχ. και ΝοΒ 20 σελ. 14 Γ. Οικονομοπούλου Δ. 9

σελ. 536 Γ. Βερβενιώτη ΝοΒ 27 σελ. 423 συνεχ. Άστ. Γεωργιάδη «Έκτέλεση και αναγνώριση άλλοδαπών αποφάσεων» Άρμ. 1974 σελ. 609 συνεχ. ΒΠ 426/82 ΝοΒ 31 σελ. 253 προβ. ΑΠ 88/77 ΝοΒ 25 1127) πρέπει νά σημειωθεί ότι δημόσια τάξη κατά τό άρθρο 5 παρ. 2 της παραπάνω συμβάσεως νοείται όχι ή έσωτερική αλλά ή κατά την έννοια του άρθρου 33 ΑΚ προβλεπόμενη διεθνής δημόσια τάξη, πρόσ την όποια ύφίσταται αντίθεση όταν ή εκτέλεση στην ήμεδαπή της άλλοδαπης αποφάσεως, δηλαδή ή άνάπτυξη των συνεπειών της κάτω από τις ειδικές συνθήκες που πρόκειται νά έπέλθει αντίκειται ευθέως στις κρατούσες στην Έλλάδα βασικές και θεμελιώδεις αρχές σε τρόπο ώστε νά ύπάρχει κίνδυνος νά προκληθεί κατάσταση που δεν προσαρμόζεται προς την ήθική οίκονομική, δικαιολογική και πολιτειακή τάξη της χώρας ή όποια θεμελιώνει τον κρατούντα βιοτικό ρυθμό (βλ. Όλ. ΑΠ 1572/81 ΝοΒ 30 σελ. 1053 ΑΠ 1559/79 ΝοΒ 28 σελ. 1094 ΑΠ 646/75 ΝοΒ 24 σελ. 50). Έξ άλλου κατά τό άρθρο 201 του Έμπ. Νόμ. ή (κατά τό άρθρο 189 έπ.) άσφάλιση για ποσό που υπερβαίνει την αξία των ασφαλισθέντων πραγμάτων δεν παράγει άποτελέσματα ως προς τον ασφαλισμένο αν έγινε άπ' αυτόν δολίως ή άπατηλώς, ό δέ καλής πίστωσης ασφαλιστικής δικαιούται στο άσφάλιστρο. Αν ό ασφαλιστής δεν ενήργησε δολίως και άπατηλώς ή άσφάλιση είναι ισχυρά μέχρι της αξίας των ασφαλισθέντων πραγμάτων κατά, δέ τό άρθρο 208 αυτού «ή όφειλομένη από του ασφαλιστή άποζημίωση κανονίζεται κατά την αξία την όποια είχε τό ασφαλισθέν κατά τό χρόνο του δυστυχήματος...» ενώ κατά τό άρθρο 268 του ν. 3816/1958 (ΚΙΝΔ) τό άσφάλισμα καθορίζεται κατά την αξία την όποια είχαν τά ασφαλισθέντα κατά τό χρόνο που άρχισε ή άσφαλιστική κάλυψη...». Με τις διατάξεις αυτές καθιερώνεται στο άσφαλιστικό δίκαιο τόσο για τις χερσαίες όσο και για τις θαλάσσιες άσφαλίσεις ή θεμελιώδης αρχή κατά την όποια ή σύμβαση άσφαλίσεως κατά ζημιών έχει χαρακτήρα καθαρά άποζημιωτικό δηλαδή σκοπεύεται ή επανόρθωση όσων ζημιών θά έπέλθουν στη πραγματικότητα μέ βάση την αγοραία αξία του ασφαλισθέντος πράγματος κατά τό χρόνο της έπелеύσεως της άσφαλιστικής περιπτώσεως και δεν άποσκοπεύεται ή προσπόριση κέρδους στον ασφαλιζόμενο. Εισάγονται οι παραπάνω διατάξεις την άπαγόρευση της υπερασφαλίσεως στοχεύουν ν' άποτρέψουν πράξεις κερδοσκοπικής έπιχειρήσεως άμφίβολα ήθικης και φύσεως (βλ. ΑΠ 408/1940 ΕΕΝ 1940 σελ. 559, Έφ. Άθ. 326/1949 Θεμ. ΝΑ σελ. 690 - 91 Θ. Χοϊδά Σχόλια υπό των ΑΠ 408/40 Θεμ. 38 σελ. 694 όμοια Σχόλια Η. Άναστασιόδη Θεμ. ΗΒ σελ. 33 Ίωάν. Ρόκκα. Η άποκατάσταση των ζημιών κατά τό άστικό και άσφαλιστικό δίκαιο Νομικές Μελέτες 1984 σελ. 3 συν. του ίδιου. Τό ι-

διωτικό ασφαλιστικό δίκαιο στη Νομολογία — Σχόλια δι' αποφάσεων και επί Νομολογίας 1979 σελ. 12-13, 93 και 115, Γνωμοδότηση Μιχ. Σταθοπούλου — Γεωργ. Καλλιμόπουλου από 8/12/1982 σελ. 26 συνεχ. Κων. Ρόκκα 'Ιδιωτικό 'Ασφαλιστικό Δίκαιο 1974 σελ. 117 και 183 συνεχ. Ηλ. Τσαγκάρη 'Εμπορ. Ποδιά Α' σελ. 312 συνεχ. 346 συνεχ. 366 συνεχ. κ.α.). Γενικά ή θεμελιώδης αρχή της απαγορεύσεως του πλουτισμού ισχύει και στά περισσότερα ευρωπαϊκά δίκαια και συγκεκριμένα τό γαλλικό και γερμανικό από τό όποία είχαν ληφθεί πολλές διατάξεις του ελληνικού δικαίου. Ειδικότερα στη Γαλλία τόσο ό Ναπολεόντιος CODE DE COMMERCE πού αποτελεί τή βάση του 'Ελληνικού 'Εμπορικού Νόμου (βλ. Α. Τούσης 'Εμπορικός Κώδιξ Α' 1976 σελ. 19 καθώς και τό άρθρο 28 του Γαλλικού Νόμου της 13ης 'Ιουλίου 1930 πού ρυθμίζει τίς ασφαλιστικές συμβάσεις καθιερώνουν τήν παραπάνω δημοσίας τάξεως αρχή. Κατά τό δίκαιο αυτό «άν ή συμφωνημένη αξία ξεπερνά τήν πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου και πρόκειται γιά έμπορεύσιμο αγαθό και όχι γιά έργο τέχνης ό ασφαλιστής δέν πρέπει νά αποζημιώνει τόν ασφαλιζόμενο παρά από τήν πραγματική αξία... θά ύπάρχει πλουτισμός γιά τόν ασφαλισμένο και κατά τούς όρισμούς της δημοσίας τάξεως άρθρου 28 του ν. 13/7/1930 ή όφειλομένη αποζημίωση δέν μπορεί νά ξεπερνά τήν αξία του ασφαλισμένου πράγματος κατά τό χρόνο της καταστροφής του.

Τό ίδιο καθεστώς επικρατεί και στη ΔΥτική Γερμανία τόσο υπό τήν ισχύ της παραγρ. 785 έδ. 3 του Γερμανικού έμπορικού τόσο όσο και υπό τήν ισχύ του άρθρου 55 του νόμου περί ασφαλιστικών συμβάσεων. 'Αλλά και στην 'Αγγλία κατά μία άποψη έχουν εγκαταληφθεί γενικά οι ρήτρες οι όποιες θεωρούσαν έγκυρη τή συμφωνία ότι ή έκτίμηση πού γίνεται στά ασφαλιστήρια γιά τήν αξία του ασφαλισμένου δέν επιδέχεται άνταπόδειξη, γίνεται δέ δεκτό ότι όπου δέν ύπάρχει πραγματική ζημία λείπει τό ασφαλιστικό συμφέρον και δέν μπορεί νά ύπάρξει ασφαλιστήρια σύμβαση (βλ. WILLIAMSON MARITIME INSURANCE σελ. 10, 11, 68 και 74). 'Η αυτή της απαγορεύσεως του πλουτισμού διασπάται μέ τήν αρχή της συμβατικής έκτιμησης της αξίας των ασφαλισθέντων πραγμάτων. Πράγματι κατά τό άρθρο 208 του 'Εμπορ. Νομ. «... 'Αν προηγήθηκε από τήν ασφάλιση έκτίμηση πού έγινε άποδεκτή από τόν ασφαλιστή (της αξίας των ασφαλισθέντων πραγμάτων) αυτή μπορεί νά προσβληθεί μόνο γιά άπάτη εικονικότητα ή πλαστότητα, επιφύλασσόμενη κάθε άλλης άστικής ή ποινικής άγωγής. 'Αν δέν ύπάρχει άποδεκτή ασφάλιση ή αξία των ασφαλισθέντων πραγμάτων μπορεί ν' άποδειχθεί μέ κάθε ασφαλιστικό μέσο...» και κατά τό αρ-

θρο 268 του ν. 3816/58.... τό ασφάλισμα συνίσταται στη συμφωνημένη άποτίμηση (της αξίας των ασφαλισθέντων) από τά μέρη, έφόσον ή άποτίμηση αυτή έγινε ρητά άποδεκτή από τόν ασφαλιστή στο ασφαλιστήριο.

'Η προσβολή λόγω πλάνης της συμφωνίας άποτιμήσεως άποκλείεται. 'Από τίς διατάξεις αυτές σαφώς συνάγεται ότι τόσο γιά τίς χερσαίες όσο και γιά τίς θαλάσσιες ασφάλισεις ή περιεχόμενη στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνία περί άποτιμήσεως του ασφαλισθέντος αντικειμένου, είναι έγκυρη και ισχυρά και δεσμευτική γιά τά μέρη ό δέ ασφαλιστής δέν μπορεί πλέον νά άμφισβητήσει αυτή, έκτός της περιπτώσεως της άπάτης εικονικότητας ή πλαστότητας γιά της χερσαίες ασφάλισεις και του όλου γιά τίς θαλάσσιες ασφάλισεις και ή άποζημίωση καθορίζεται μέ βάση αυτή, τήν άποτίμηση άνεξάρτητα άν ή άποτίμηση αυτή άνταποκρίνεται στη πραγματική αξία του ασφαλισθέντος αντικειμένου (βλ. Κ. Ρόκκα 'Η έγκατάλειψη στο θαλάσσιο 'Ασφαλιστικό Δίκαιο 1951 παρ. 46 σελ. 349 Ηλ. 'Αναστασιάδη 'Ελληνικό 'Εμπορικό δίκαιο τομ. Ι/1937) σελ. 672-673, Π. Κυριακούλάκου. 'Η συμβατική έκτίμηση του ασφαλισμένου αντικειμένου 1967 σελ. 28-32, 40-44 'Ιωάν. Ρόκκα. Τό ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο στη Νομολογία όπου παραπάνω σελ. 130-131 Β.Κ. 'Η θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου τομ. ΙΙ 1982 σελ. 79 και 87 88, 'Εφ. 'Αθηνών 1011/68 'Εμπ. Δικ. Τομ. ΙΟ (1968) σελ. 403 και 406 'Εφ. 'Αθ. 6031/1973 ΕΝΔ 13 σελ. 37 και 40. π.α.). 'Η αρχή όμως αυτή ισχύει υπό τήν απαραίτητη προϋπόθεση ότι ή συμβατική άποτίμηση της αξίας των ασφαλισθέντων πραγμάτων (TAKE) δέν είναι σημαντική ύψηλότερη από τήν πραγματική ασφαλιστική αξία (αξία των ασφαλισθέντων) κατά τό χρόνο της επελεύσεως της ασφαλιστικής περιπτώσεως, διαφορετικά έξακολουθεί νά ισχύει ή θεμελιώδης και δημοσίας τάξεως αρχή της απαγορεύσεως του πλουτισμού. Καί τουτο διότι άνεξάρτητα από τή γραμματική διατύπωση των άρθρων 208 'Εμπορ. Ν. και 260 του ν. 3816/58 ή MATIO LECIS αυτών είναι ή διευκόλυνση άπλως της άποδείξεως και ή προστασία των συμβαλλομένων από τίς διακυμάνσεις της αξίας του ασφαλισμένου αντικειμένου διακυμάνσεις έντονότερες στις θαλάσσιες ασφάλισεις και όχι ή κατάργηση της παροχής της απαγορεύσεως του πλουτισμού (πρβλ. Αλ. 'Αργυριάδη Στοιχεία 'Ασφαλιστικού Δικαίου 1983 σελ. 98 ό όποιος δέχεται μέν ότι στη περίπτωση της άποτιμήσεως δέν άποκλείεται ό πλουτισμός του ασφαλισμένου συγχρόνως όμως άναγνωρίζει τή δυνατότητα προσβολής της άνακριβούς άποτιμήσεως κατά τούς όρους του νόμου πρβλ. 'Ιωάν. Ρόκκα. 'Η απαγόρευση του πλουτισμού στο ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο ΕΕΝ 1970 σελ. 289 βλ. άκόμη σκέ-

ψεις από 8.12.1986 γνωμοδοτήσεις Μιχ. Σταθοπούλου Γ. Καλλιμοπούλου σελ. 4-7). Πρέπει νά λεχθεί ότι ή παραπάνω άποψη επικρατεί στά ευρωπαϊκά δίκαια, όπου γίνεται δεκτό ότι ή συμβατική άποτίμηση δέν ισχύει άν είναι σημαντικά ύψηλότερη από τή πραγματική ασφαλιστική αξία και τέτοια θεωρείται όταν ύπάρχει ύπερβάσι πέραν του 6-7% της αξίας του ασφαλισμένου αντικειμένου.

Τέλος κατά τό άρθρο 13 του ν.δ/τος 3899/1988 περί προτιμωμένης ύποθήκης επί πλοίων πού είναι ταυτόσημη μέ τό άρθρο 13 του ΚΙΔ ό προτιμώμενος ένυπόθηκος δανειστής έφ' όσον δέν ύπάρχει ήδη άντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη έχει τό δικαίωμα μέ δαπάνη του όφειλέτη ν' ασφαλίσει τό πλοίο των θαλασσίων κινδύνων ως και των κινδύνων πολέμου μέχρι αξίας ίσης προς τό ποσό του δανείου προσαυξημένου κατά 30%...». Τό άρθρο όμως αυτό όρίζει τό άνώτατο όριο του ασφαλιστικού ποσού μέχρι του όποιου μπορεί ό προτιμώμενος ένυπόθηκος δανειστής ν' ασφαλίσει τό πλοίο γίνεται δέ δεκτό ότι τό ποσό αυτό δέν δύναται νά ύπερβαίνει τήν αξία του πλοίου (άρθρα 257 ΚΙΝΔ και 20 'Εμπ. Ι) κατά τή γενική αρχή της ασφαλιστικής συμβάσεως ότι αυτή σέ καμία περίπτωση δέν μπορεί νά άποβεί πηγή κέρδους γιά τόν ασφαλισμένο και κατά τήν γενική αρχή πού ισχύει επί ασφαλειών ζημίας ότι ή όφειλομένη άποζημίωση δέν μπορεί νά ύπερβαίνει τή ζημία τήν όποία ύπέστη ό ασφαλιζόμενος (βλ. Κ. Καλαντζή. 'Η προτιμωμένη ύποθήκη επί πλοίων κατά τό δίκαιο πού ισχύει στην 'Ελλάδα 1981 σελ. 169-170-171 'Αργυριάδης όπου παραπάνω σελ. 34-35, 81-83, 93-94 και 96 Γ. Ρόκκας 'Ασφάλιση πλοίου υπό του ένυποθήκου δανειστού 'Ε. 'Εμπ. Δ. 1959 σελ. 115-116, Κ. Ρόκκα 'Ιδιωτικό 'Ασφαλιστικό δίκαιο σελδ. 117-118 ... όπου παραπάνω 'Αγ. 'Αργυριάδης Ναυτική 'Υποθήκη 1970 σελ. 83 Κ. Ρόκκα έπ. 'Εμπ. 1954 σελ. 1.156 σύν 'Ιωάν. Ρόκκα «Τό ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο στη Νομολογία όπου παραπάνω σελ. 73-76 Γνωμοδότηση Μιχ. Σταθοπούλου - Γεωργ. Καλλιμόπουλου σελ. 7-8). Μέ τίς διατάξεις δηλαδή αυτές (άρθρο 198 ΚΙΝΔ και 18 ν. δ/τος 3899/58) ό νομοθέτης δέν απέβλεψε σέ άπόκλιση από τίς αρχές πού διέπουν τό δίκαιο της ασφάλισης άλλ' άναφέρθηκε σ' αυτό πού συνήθως συμβαίνει στο ότι δηλαδή τό ποσό του δανείου προσαυξημένου έστω και κατά 30% ύπερκαλύπτεται από τήν αξία του πλοίου (β. 'Α. Καλαντζή όπου παραπάνω σελ. 170 Κ. Ρόκκα έπ. 'Εμ. Δικ. 1953 σελ. 117). 'Αλλά ούτε και ή διάταξη του άρθρου 5 του ν. δ/τος 3899/58 κατά τήν όποία «πλήν του δικαιώματος του άρθρου 1 αυτού (άνάληψη της διαχειρίσεως του πλοίου από τόν δανειστή από τό χρόνο πού ή απαιτήσή του καθίσταται ληξιπρόθεση) μέ τή σύμβαση περί προτιμωμένης ύποθήκης μπορεί νά παρα-

σχεθεῖ στὸν προτιμώμενο ἐνυπόθηκο δανειστή καὶ ὁποιοδήποτε ἄλλο δικαίωμα πρὸς μείζονα διασφάλιση τῆς ἀπαιτήσεώς του περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου χωρὶς πλειστηριασμό, μπορεῖ νὰ χρησιμοποιηθεῖ ὡς βάση γιὰ τὴ δυνατότητα ὑπερασφάλισης ἐπὶ πλοίων διότι τὰ γενικότερα συμφέροντα πού προστατεύονται μὲ τὴν ἀπαγόρευση τῆς ὑπερασφάλισης μὲ τὴ μορφή καὶ τίς διακυμάνσεις πού ἐκτέθηκαν παρακάτω εἶναι κατὰ πολὺ ὑπέρτερα ἀπὸ τὸ συμφέρον τοῦ δανειστή νὰ ἰκανοποιηθεῖ σὲ κάθε ἐνδεχόμενο ὅταν μάλιστα ὁ τελευταῖος ἔχει τὴ δυνατότητα νὰ ἀσφαλισθεῖ εἰδικὰ γιὰ τὸν κίνδυνο τῆς ἀφερεγγυότητος τοῦ ὀφειλέτη (βλ. γνωμοδότηση Μιχ. Σταθοπούλου Γ. Καλλιμόπουλου σελ.8). Μὲ βάση ὅλα τὰ παραπάνω δεδομένα ἁλλοδαπὴ ἀπόφαση μὲ τὴν ὁποία ἀναγνωρίζεται ὑποχρέωση πού ἀπορρέει ἀπὸ τὴ σύμβαση γιὰ ὑπερασφάλιση πλοίου πού εἶναι πολὺ ὑψηλότερη ἀπὸ τὴν ἀξία του ἀντίκειται στὴ δημόσια τάξη κατὰ τὴν ἐννοια τοῦ ἀρθροῦ 33 ΑΚ ὅπως παραπάνω ἀναλύθηκε ἀφοῦ στὴν ἀντίθετη περίπτωση θὰ μπορούσε ὁ ἀσφαλισμένος νὰ ἐξωθηθεῖ νὰ προκαλέσει τὸ ἀτύχημα γιὰ νὰ πραγματοποιήσει τὸ ὄφελος (βλ. Γ. Μαριδάκη 'Ιδιωτικὸ Διεθνὲς δίκαιο 1967 σελ. 341 'Εφ. 'Αθ. 326/40 θέμις 51 σελ. 690, Θ. Χοϊδᾶς Θέμις 51 σελ. 694 προβλ. Γ. Μαριδάκη 'Εκτέλεση ἁλλοδαπῶν ἀποφάσεως σελ. 7).

Εἰδικώτερα ὁ Γ. Μαριδάκης δέχεται ὅτι ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία γιὰ τὴ καταβολὴ ὁλοκλήρου τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφάλειας σύμφωνα μὲ τὸ διέπον τὴ σχέση ἀγγλικὸ δίκαιο στὸ ὅποιο ὑπάρχει διάταξη ὅτι «σὲ περίπτωση διατιμῆσεως ἀποδεκτὴς στὸ ἀσφαλιστήριο, ὡς πρὸς

τὴν ἀξία τοῦ ἀσφαλισθέντος πλοίου σὲ περίπτωση ναυαγίου ὀφείλεται ὁλόκληρο τὸ ἀσφαλισθέν ποσό, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴ πραγματικὴ ἀξία αὐτοῦ» ὑπῆρξε καταδικὴ αὐτῆς ἀπὸ τὸ ἀγγλικὸ δικαστήριο, ὅτι ὅμως ἡ διάταξη αὐτῆς τοῦ 'Αγγλικοῦ δικαίου ἀντίκειται στὴν ἐλληνικὴ δημόσια τάξη καὶ εἶναι ἀνεφάρμοστος διότι προσβάλλει τὴν ἠθικὴ ἀρχὴ τοῦ ἡμεδαποῦ δικαίου τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ πλουτισμοῦ (Γ. Μαριδάκης 'Ιδιωτ. Διεθνὲς Δίκαιο ὅπου παρ. σελ. 341).

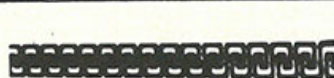
4. 'Επειδὴ ἀπὸ τὴ δέουσα ἐπανεκτίμηση τῶν προσκομιζομένων μὲ ἐπικύληση ἀπὸ τὰ διὰδικα μέρη ἐγγράφων τῶν συνομολογιῶν αὐτῶν καὶ τὴν ἀποδεικτικὴ διαδικασία, γενικὰ ἀποδείχθησαν κατὰ τὴ κρίση τοῦ Δικαστηρίου τὰ ἐπόμενα πραγματικὰ περιστατικά: Μὲ τὴν ἀπὸ 6.9.1977 σύμβαση διαχειρίσεως πρακτορεύσεως ἡ ὁποία προσκομίζεται σὲ ἐπίσημη μετάφραση ἡ αἰτούσα ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμί «PINIOS SHIPPING COMPANY» πού ἐδρεύει στὴν Μονροβία τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας ἀνέθεσε στὴ καθὴς ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμί «CLAFKI SHIPPING COMPANY S.A.» ἡ ὁποία φέρεται ὡς ἐδρεύουσα στὴ Πόλη τοῦ Παναμᾶ στὴν πραγματικότητα ὅμως ἐδρεύει στὴν 'Αθήνα ὅπου ἔχει ἐγκατασταθεῖ καὶ ἀσκέϊται ἡ διοίκησή της, τὴ διαχείριση καὶ ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου τῆς «MAIRA». Τὸ πλοῖο αὐτὸ ἦταν ὑποθηκευμένο μὲ δύο προτιμώμενες ναυτικὲς ὑποθήκες πού ἐξασφαλίζουν ἀνεξόφλητες κατὰ τὸν 'Απρίλιο 1978 ὀφειλές τῆς πλοιοκτητρίας καὶ συγκεκριμένα ἡ πρώτη ὀφειλὴ 7.385.000 δολλάρια ΗΠΑ, πρὸς τὴν 'Ιαπωνικὴ Τράπεζα DAI ICHI BANK LTD (ὑποθήκη πού ἀσφαλίζει τὸ πιστωμένο τίμημα ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου ἐκχωρήθηκε ἀπὸ τὴ ναυπηγὸ) ἡ δὲ δευτέρη ὀ-

φειλὴ 1.783.734 δολλάρια ΗΠΑ πρὸς τὴν 'Εθνικὴ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος ἡ ὁποία ἐγγυήθηκε τὴ πληρωμὴ τῆς ὀφειλῆς στὴ ναυπηγὸ καὶ ἡ ὁποία στὴ συνέχεια ἐξεχώρησε καὶ τὴ σχετικὴ ἀξίωση στὴν πῖο πάνω 'Ιαπωνικὴ Τράπεζα. Κατὰ τὸ ἀρθρο 22 τῆς συμβάσεως αὐτῆς οἰαδήποτε καὶ πάσαι αἱ διαφοραὶ ἀναφερόμεναι ἐκ τῆς παρούσης συμβάσεως θὰ παραπέμπονται εἰς Διαιτησίαν εἰς Λονδίνο συμφώνως πρὸς τὸ 'Αγγλικὸν Νόμον περὶ Διαιτησίας τοῦ 1950 ὅπως ἐτροποποιήθη. Συμφωνήθηκε ἐπίσης ὅτι ἡ καθὴς ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωση «νὰ συνάψει ἀσφαλείας σκάφους καὶ μηχανημάτων προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως κινδύνων πολέμου καὶ οἰανδήποτε ἑτέραν ἀσφάλειαν ἂν ὁ ἀντιπρόσωπος ἤθελε θεωρήσει ὀρθὴν διὰ τὸ πλοῖον πλήρωμα, φορτίον ἢ ναῦλον καὶ πληρώση ἅπαντα τὰ ἀσφάλιστρα, συμφώνως πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἀσφαλιστικὰς ρήτρας τῆς υποθήκης ὑπὲρ τῆς Τραπεζῆς (ἀρθρο 3 παρ. ζ τῆς συμβάσεως). 'Ας σημειωθεῖ ὅτι ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα συμβλήθηκε ἐπίσης καὶ ὑπέδειξε τὴν καθὴς ὡς διαχειρίστρια. Βάσει τῶν υποθηκῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἡ ὑποχρέωση τῆς διαχειρίστριας γιὰ ἀσφάλιση τοῦ πλοίου ἀνερχόταν σὲ ποσὸ ὀχι μικρότερο ἀπὸ τὸ 130% τῶν ποσῶν πού ἐξασφαλιζόταν μὲ αὐτὲς ὅπως ἀναφερόταν στὶς ὑποθήκες. Στὶς 10.4.1973 καὶ ἐνῶ εἶχε ἀσφαλισθεῖ ἀπὸ τὴν καθὴς γιὰ 10.000.000 δολλάρια ΗΠΑ, τὸ πλοῖο βυθίσθηκε καὶ ἀπωλέσθηκε ὁλικά στὸ πέλαγος. Κατὰ τὸ χρόνο αὐτὸ ἡ ἀξία τοῦ πλοίου ἀνερχόταν σὲ 4.875.000 δολλάρια ΗΠΑ, ὅση καὶ κατὰ τὴν ἀνανέωση στὶς 1.4.1973 τῆς παλαιᾶς ἀσφαλίσεως του γιὰ τὸ ἴδιο ποσὸ τῶν δραχμῶν 10.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

(συνεχίζεται)



★ 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

Athens Office Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS



ΙΑΠΩΝΙΑ

Προγράμματα διασώσεως

Ελπίζεται ότι από τις πρώτες μέρες του 'Απριλίου θα μπορέσει να τεθεί σε εφαρμογή το πρόγραμμα που κατάρτισε το διεθνές τραπεζικό συγκρότημα για τη διάσωση της εταιρίας Japan Line, η οποία θεωρείται μιά από τις σημαντικότερες εταιρίες εκμεταλλεύσεως δεξαμενοπλοίων. Τόν περασμένο Σεπτέμβριο το χρέος της ανερχόταν σε 69 δισεκ. γιέν, στο τέλος όμως του Δεκεμβρίου η εταιρία ζήτησε από τις Τράπεζες να κλιμακώσουν την εξόφληση για συνολικό ποσό 124 δισεκ. γιέν και για 153 δισεκ. γιέν δανείων προς θυγατρικές της εταιρίες. Η Japan Line αποδίδει τις οικονομικές δυσκολίες της αφενός μεν στην κάθετη άνοδο του γιέν και αφετέρου στην παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση.

Εγγνώστη εξάλλου ότι οι δικαστικοί αντιπρόσωποι του συγκροτήματος Σάνκο και οι υπεύθυνοι της Shell International Marine, προήλθαν σε συμφωνία, κατά τους όρους της οποίας η Σέλλ θα χρονοναυλώσει 12 δεξαμενόπλοια της Σάνκο των 80.000 και 100.000 τόν. d.w. για διάστημα τουλάχιστον δύο ετών. Τα σχετικά συμβόλαια θα αρχίσουν εφαρμοζόμενα από τη τελευταία τριμηνία του 1987 και σύμφωνα με τις φήμες που κυκλοφόρησαν η συμφωνία κλείστηκε με τιμή 2,85 δολλ. τόν τόννο για το πρώτο έτος και 3 δολλάρια για τόν δεύτερο.

ΙΝΔΙΑ

Οι 'Ινδοί έφοπλισται

Ο εθνικός ινδικός στόλος αύξηθηκε σημαντικά κατά τα τελευταία χρόνια τόσο σε μέγεθος όσο και σε παγκόσμια επίρροη, πραγματοποιώντας μια θετική προσφορά στην ανάπτυξη και την ευημερία του τόπου. Παράλληλα αναπτύχθηκε και ο ιδιωτικός

ναυτιλιακός τομέας με τη δημιουργία υγιών έφοπλιστικών εταιριών. Ιστορικά η ανάπτυξη αυτή βασίστηκε στην συγκεντρωτική οικονομία και στα προγράμματα των μαζικών εισαγωγών δημητριακών και λιπασμάτων.

Μέσα στο σημερινό δυσμενές κλίμα που διέπει την παγκόσμια ναυτιλία οι 'Ινδοί έφοπλισται διεξάγουν άγωνα αναπροσαρμογής της εμπορικής στρατηγικής τους. Σύμφωνα με πρόσφατη εγκύκλιό τους η περαιτέρω ανάπτυξη του ινδικού εμπορικού στόλου πρέπει να προσαρμοσθεί στην παγκόσμια ανταγωνιστικότητα και στις παγκόσμιες ναυτιλιακές γραμμές. Για να τó πετύχει αυτό χρειάζεται τη θετική συμπαράσταση της Κυβερνήσεως και την έκ μέρους της διοικήσεως αποφυγή γραφειοκρατικών εμποδίων. Μεταξύ των αναγκαίων μέτρων πρώτης προτεραιότητας οι 'Ινδοί έφοπλισται θεωρούν την άρση των σημερινών περιορισμών όσον αφορά την πώληση και την αγορά πλοίων. Η απαιτούμενη σήμερα χρονοβόρος διαδικασία λήψεως κρατικής άδειας για την αγορά ή την πώληση στη διεθνή αγορά έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και έχει στοιχίσει στην 'Ινδία εκατοντάδες εκατομμυρίων δολλαρίων στην τελευταία δεκαετία. 'Ιδιαίτερα σήμερα ο ινδικός έφοπλισμός, εάν άρθουν τα ως άνω εμπόδια, θα μπορέσει να επωφεληθεί από τις σχετικές χαμηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων σε σύγκριση με τις αυξανόμενες τιμές των νεοαναπληγτων πλοίων, ώστε να προβεί στην ανάπτυξη και ανάπτυξη του ινδικού στόλου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέοι τύποι πλοίων από την BS

Μέ σκοπό να εισχωρήσει στην αγορά των μικρών εξειδικευμένων σκαφών στη δεκαετία του 1990, η κρατική ναυπηγική εταιρία της Βρεταννίας, Μπρίτις Σιμπλίντερς σχεδίασε και παρουσίασε στις 16 Μαρτίου τρεις

νέους τύπους σκαφών. Πρόκειται για τó σκάφη REFLEX, ένα ευέλικτο και οικονομικό πλοίο-ψυγείο, QUESTOR, ένας σκάφος έπιστημονικών έρευνών και τó TANGO, ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου μεταφορικής ικανότητας 40.000 - 45.000 τόν. d.w.

Ειδικότερα υπάρχουν τέσσερις παραλλαγές του REFLEX, με μήκος 137 μ. πλάτος 23,5 μ., τονάζ 5.400 - 6.600 τόν. d.w. και χωρητικότητα από 12.000 - 18.000 κυβικά μέτρα. Όλα τó σκάφη REFLEX θά έχουν ταχύτητα 19,5 κόμβων και είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν κοντέινερς ενώ η θερμοκρασία του κύτους μπορεί να μεταβληθεί από - 25 έως + 12 βαθμούς Κελσίου. Τό QUESTOR είναι ένα σκάφος μήκους 90 μέτρων σχεδιασμένο για γενικές έπιστημονικές έρευνες που μπορεί να εξοπλίσει τηλεκατευθυνόμενα όχήματα και μικρά αυτόνομα ύποβρυχια. Διαθέτει έκτενείς χώρους διαμονής που μπορούν να μεταβληθούν ώστε να καλύπτουν τις απαιτήσεις κάθε έρευνας.

Υπάρχουν δύο τύποι του δεξαμενοπλοίου TANGO με μήκος 182,5 και 170,7 μ. πλάτος 32,2 μ. και χωρητικότητα 50.000 κυβ. μέτρα ενώ η υπηρεσιακή ταχύτης είναι 14 κόμβοι.

Πωλούνται ύποβρυχια

Για πρώτη φορά η Κυβέρνηση της Μεγάλης Βρεταννίας απέφασε να πουλήσει σε ιδιώτες δύο ύποβρυχια του πολεμικού στόλου, τó Oberon και τó Walrus. Πρόκειται για σκάφη 1.610 τόν. έκτοπίσματος, ναυπηγήσεως του 1961. Άγοραστής είναι τó συγκρότημα Seaforth που κατέχει τó ναυτικό έπιπλο σκαφιστικό κέντρο Humber, τó οποίο μετά τις εργασίες διαρρυθμίσεως που θά τούς κάνει προτίθεται να τά μεταπωλήσει. Πάντως οι εργασίες αυτές θά εξαρτηθούν από τόν τελικό προορισμό των σκαφών, τά όποια θά προταθούν στην αγορά είτε ως εκπαιδευτικά είτε ως έτοιμοπόλεμα πλοία. Φαίνεται δέ ότι υπάρχουν ήδη αρκετοί ύποψήφιοι άγοραστάι, γεγονός που έξηγει και δικαιολογεί την άνάμιξη του συγκροτήματος σ' αυτή την περιπέτεια.

Συνήθως τά πολεμικά πλοία — έκτός από ελάχιστα θρυλικά σκάφη που έπιζούν με τατρεπόμενα σε μουσεία ή άξιοθέατα — γερνούν και άποστρατεύονται διαλυόμενα. Στην προκειμένη όμως περίπτωση φαίνεται πως δέν ήλθε άκόμα ή ώρα τους.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Αύξηση στις ναυπηγήσεις

Κατά τó 1986 τά ναυπηγεία της Ν. Κορέας

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

άνταγωνίσθηκαν με επιτυχία τα 'Ιαπωνικά ναυπηγεία κερδίζοντας τό 50% της ναυπηγικής αγοράς. Συγκεκριμένα τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αύξησαν τό μερίδιό τους στην αγορά από 14,43% σέ 21,62%, ενώ τών 'Ιαπωνών μειώθηκε από 52,34% σέ 48,55%.

Ναυπηγήθηκαν μεταλλευματοφόρα καί μπάλκερς συνολικής χωρητικότητας άνω τών δύο έκ. τόννων μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνεται τό «Berge Stahl» 365.000 dwt, τό όποιο είναι τό μεγαλύτερο πλοίο πού ναυπηγήθηκε ποτέ στή χώρα καί συγχρόνως τό μεγαλύτερο σκάφος αύτου τύπου πού ναυπηγήθηκε στόν κόσμο. 'Από τήν ναυπηγική παραγωγή τό 90% προορίζεται γιά εξαγωγή.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Παροπλίζει ή Wijsmuller

'Η εταιρία Wijsmuller, ειδικευμένη ως γνωστόν στίς μεταφορές βαρέων φορτίων αντιμετώπιζει τόν παροπλισμό καί άλλων τριών ήμιβυθιζόμενων μονάδων, συνεπεία τής πτώσεως τής τιμής τού πετρελαίου στό διάστημα τού παρελθόντος έτους ή όποία προκάλεσε σημαντική μείωση τών δραστηριοτήτων τής υποβρύχιας εξόρυξης καί μεγάλης κάμψη τής αγοράς τών βαρέων φορτίων. Μέ τόν παροπλισμό αύτό υπολογίζεται ότι περί τούς 60 ειδικευμένους ναυτικούς θά χάσουν τήν εργασία τους.

'Η Βαϊσμούλλερ υποχρεώθηκε ήδη νά παροπλίζει τρία πλοία τής μεταξύ τών όποιων τό «Super Servant 5» καί «Super Servant 6» πού είχε αγοράσει από τή Δανέζικη εταιρία Λόριτζεν. Κατά τίσ δηλώσεις τών ύπευθύνων

της εταιρίας τό μέλλον τών περισσοτέρων από τίσ όκτώ μονάδες της είναι άκόμα άβέβαιο καί δέν αποκλείεται νά αναγκασθεί νά απολύσει 100 μέλη τού προσωπικού της. Σήμερα ή Βαϊσμούλλερ διαθέτει όκτώ πλοία, τρία γιά μεταφορές βαρέων φορτίων τού τύπου «Mighty Servant» τών 21-25.000 τόν. καί πέντε τύπου «Super Servant» τών 13-14.000 τόν. Τά έξειδικευμένα πλοία τής εταιρίας μπορούν νά χρησιμοποιούνται καί στίς ναυαγοσωστικές εργασίες όι όποιες αποτελούν σημαντικό τμήμα τής επιχειρηματικής δράσεώς της. Τά ήμιβυθιζόμενα σκάφη θά παροπλισθούν σέ διάφορα στρατηγικά σημεία τού κόσμου μέ περιορισμένο αριθμό πληρώματος, ώστε νά μπορέσουν νά επανασταθούν σέ ενέργεια όταν βελτιωθεί ή αγορά τών υποβρυχίων εξορρύξεων.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Ρεκόρ έγγράφων στό νηολόγιο

Τήν μεγαλύτερη χωρητικότητα στά 72 χρόνια τής ιστορίας του έφτασε τό νηολόγιο τού Παναμά καθώς τά έγγεγραμμένα πλοία στίς 23 Μαρτίου έφτασαν τά 11.970 συνολικής χωρητικότητας 59,2 έκ. τόν. γκρός. Παρά τόν σκληρό ανταγωνισμό τών άλλων σημειών εύκαιρίας καθώς καί τών νέων «θυγατρικών» νηολογίων πού έμφανίστηκαν πρόσφατα, ό Παναμάς αύξησε τήν χωρητικότητα τού νηολογίου του κατά 1,2 έκ. τόν. τόν. καί διατήρησε τήν θέση του σάν τή δεύτερη μεγαλύτερη σημαία εύκαιρίας. Πέρυσι, τό νηολόγιο μείωσε τά τέλη νηολογήσεως κατά 35% προσπαθώντας νά αντιμετώπισει τή ναυτιλιακή κρίση πού

μείωσε τόν παγκόσμιο στόλο κατά 3% ή 11 έκ. τόν. τό 1986. 'Ο «πόλεμος τιμών» πού ύφίσταται ανάμεσα στά άνοικτά νηολόγια προκαλεί άνησυχίες γιά τή σωστή έκτέλεση τού έργου τής ναυτιλιακής διοίκησης τού νηολογίου αλλά παρά τίσ άντιξοότητες ό Παναμάς κατόρθωσε νά εφαρμόσει τό σύστημα εξετάσεων γιά τήν παροχή διπλώματος «Μαρινεξάμ» καί όι ιθύνοντες τού νηολογίου πιστεύουν ότι αύτό θά προσελκύσει νέους πλοιοκτήτες.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

'Η κίνηση τού λιμένος

Κατά τό 1986 ή έμπορική κίνηση τού λιμένος τής Σιγκαπούρης αύξήθηκε κατά 13% φθάνοντας τό σύνολο τών 112 έκ. τόν. τόν. 'Η αύξηση αύτή αποδίδεται κυρίως στην αύξηση τού διαμετακομιστικού έμπορίου, στην άνάπτυξη τού ρυθμού τών διυλιστηρίων καί στην άναθεώρηση τών λιμενικών τελών, ή όποία κατέστησε τόν λιμένα έλκυστικώτερο γιά τά πλοία κοντέινερ.

Σύμφωνα μέ τή στατιστική τών άρμοδίων λιμενικών αρχών ό λιμήν έξυπηρέτησε κάπου 40 έκ. τόν. τόν. διαφόρων καί ξερών φορτίων, έκ τών όποιων τά 23 έκ. τόν. τόν. ξεφορτώθηκαν στόν ίδιο τόν λιμένα. 'Η κίνηση τών έγκιβωτισμένων φορτίων αύξήθηκε κατά 30% φθάνοντας τά 30 έκ. τόν. τόν. τόν. Στο ίδιο διάστημα τά τοπικά διυλιστήρια χειρίστηκαν περί τά 44 έκ. τόν. τόν. πετρελαίου, ενώ κατά τή διάρκεια τού έτους προσέγγισαν στόν λιμένα 30.911 πλοία συνολικού τόν. 201.005.000 τόν. γκρός.



1947 - 1987
" MEDOV® "
40TH ANNIVERSARY



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

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 FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE 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 - FAX 010562050
Tlx: 270046 (Management)-270070-283836 (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 & BROKERS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



΄Ασυνέπειες χρονοναυλωτών και ναυλωτών

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών μέ εγ-κύκλιο πρὸς τὰ μέλη της ὑπενθυμίζει ὅτι ἐάν ἐπιθυμοῦν μποροῦν νὰ ἀποστέλλουν στὴν Ένωση πληροφορίες σχετικὰ μὲ ἀφερέγγυ-ους ναυλωτές καὶ χρονοναυλωτές ὑπὸ τὴν προϋπόθεση ὅμως, ὅτι ἔχουν ὑπὲρ αὐτῶν δι-καστικές ἢ διαιτητικές ἀποφάσεις τίς ὁποῖες δὲν ἔχουν κατορθώσει νὰ ἐκτελέσουν.

Στὴν ἐγκύκλιο προστίθεται ὅτι μποροῦν ἐ-πίσης νὰ γνωστοποιοῦν, ἐάν ἐπιθυμοῦν νὰ λάβουν γνώση τῶν σχετικῶν ἐγγράφων ἄλ-λα μέλη τῆς Ε.Ε.Ε. τὰ ὁποῖα βεβαίως θὰ ἔλ-θουν σὲ ἐπαφὴ ἀπ' εὐθείας μαζί τους γιὰ πε-ρισσότερες πληροφορίες.

Ὅπως εἶναι γνωστὸ, τὸ θέμα τῆς συγκεν-τρώσεως στοιχείων σχετικὰ μὲ ἀφερέγγυ-ους ναυλωτές καὶ χρονοναυλωτές εἶχε τεθεῖ τὸ 1979 ἀπὸ τὸν ἀείμνηστο Ἀντώνη Χανδρῆ ὁ ὁποῖος εἶχε ἀποστείλει τότε στὰ μέλη τὴν κατωτέρω ἐγκύκλιο:

Ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ἡ Ένωσις ἀσχολεῖ-ται μὲ τὸ θέμα τῶν μὴ φερεγγύων χρονοναυ-λωτῶν καὶ ναυλωτῶν ἐλληνικῶν ἢ ἐλληνο-κτῆτων πλοίων.

Ὡς ἐγγνώσθη οἱ χρονοναυλωταὶ/ ναυλωταὶ παραλαμβάνουν τὸ πλοῖον εἰς τὴν διάθεσιν των, ἀρχίζον τὴν ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ καὶ ἐνῶ ἔχουν εἰσπράξει τοὺς ναύ-λους τῶν φορτωθέντων πραγμάτων ἀδιαφο-ροῦν διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ χρονοναύλου (hire) ἢ τοῦ ναύλου καὶ τελικῶς ἐγκαταλεί-πουν τὰ πλοῖα ἀνευ χρημάτων.

Δημιουργεῖται οὕτω κατάστασις ἐξόχως δυσχερὴς διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ὀφείλουν νὰ ἐκτελέσουν τὸν πλῆθος ἀφοῦ μάλιστα ἔχουν ἐκδοθῇ φορτωτικαὶ συνήθως εἰς διαταγὴν τρίτων. Ἀλλὰ δυσκολία ἀνακύπτουν ὅταν τὸ πλοῖον φθάσῃ εἰς προορισμόν, ὅποτε ζη-τεῖται ἡ προκαταβολὴ μεγάλων ποσῶν διὰ τὰ βαρύνοντα τὸν ναυλωτὴν, ἐξοδα ἐκφορτώ-σεως, τὰ ὁποῖα ἀναγκάζονται νὰ καταβάλ-λουν τὰ πλοῖα διὰ νὰ δυνθῶν ν' ἀπαλλα-γοῦν τῶν φορτίων.

Ἐπ' ἐσχάτων, ἐπολλαπλασιάσθησαν τὰ παρόμοια περιστατικά ἄρκετοὶ δὲ πλοιοκτῆ-ται ἤχθησαν εἰς δεινὴν οἰκονομικὴ θέσιν ἀ-ναγκασθέντες νὰ καταφύγουν εἰς τὰ Δικα-στήρια, ἐνώπιον τῶν ὁποίων ἐτέθησαν πολὺ-πλοκα νομικά προβλήματα καὶ ἡ νομολογία ἐκυμάνθη ἰδίᾳ εἰς τὸ θέμα τῆς μεσεγγυήσε-ως τοῦ φορτίου.

Τόσον ἡ οὕτω δημιουργουμένη δεινὴ οἰκο-νομικὴ θέσις τῶν πλοιοκτῆτῶν ὅσον καὶ τὰ ἀ-νακύψαντα νομικά προβλήματα ἀπασχόλη-σαν ἰδιαίτερος τὴν ἡμετέραν Ένωσιν, ἥτις ὅσον ἀφορὰ τὸ νομικὸν μέρος παρέπεμψε τὸ θέμα διὰ τῆς παρ' ἡμῖν νομικῆς ὑπηρεσίας εἰς τὴν Νομικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Ένώσεως ἡ-τις ἐζήτησεν ὅσον τὸ δυνατόν πληρέστερα στοιχεῖα ἐπὶ τῶν παρομοίων περιπτώσεων.

Προκειμένου νὰ συγκεντρωθῶν κατὰ τὸ δυνατόν πλήρη στοιχεῖα ἐπὶ τῶν περιπτώσε-ων τούτων παρακαλοῦμεν ὅπως ἐάν ἔχετε τοιαῦτα περιστατικά νὰ μᾶς γνωρίσετε:

1. Ὄνομα πλοίου.
2. Πλήρη ἐπωνυμίαν καὶ διεύθυνσιν τοῦ χρονοναυλωτοῦ/ναυλωτοῦ.
3. Ἡμερομηνίαν καὶ τύπον ναυλοσυμφῶ-νου (εἰ δυνατόν φωτοτυπικὸν ἀντίγραφον αὐτοῦ).
4. Ποσὸν χρονοναύλου/ναύλου καταβλη-θέν καὶ ποῖον ποσὸν καθυστερεῖται.
5. Ἐνεργεῖας γενομένας πρὸς εἰσπραξιν τοῦ χρονοναύλου/ναύλου εἴτε ἐκ μέρους τοῦ χρονοναυλωτοῦ εἴτε ἐκ μέρους ἐγγυητοῦ (πλήρη στοιχεῖα περὶ τοῦ ἐγγυητοῦ καὶ τοῦ εἰδους τῆς ἐγγυήσεως).
6. Δικαστικὰς ἐνεργεῖας (εἰ δυνατόν, ἀντί-γραφα τῶν ἀποφάσεων αἱ ὁποῖαι ἐξεδόθη-καν).

Ἡ συγκέντρωσις κατὰ τὸ δυνατόν πληρε-στέρων στοιχείων θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐν τῶν συνόλων θεώρησιν καὶ ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς Ένώσεως, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν μελῶν δυναμένων ἐν ἀμφιβολία νὰ ἀ-πευθύνωνται εἰς τὴν Ένωσιν καὶ νὰ πληρο-φοροῦνται πληρέστερον περὶ τῶν ναυλω-τῶν, οἱ ὁποῖοι ἔδωσαν ἀφορμὴν ἢ δὲν ἐτήρη-σαν τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως χρονοναυλώσε-ως ὑποχρεώσεις των, ἰδίᾳ πρὸς τὴν καταβο-λὴν τοῦ χρονοναύλου.

Ὁ ὑπολογισμὸς τῆς Λίρας Ἀγγλίας γιὰ τὸ φόρο

Πρὸς 205 δραχμὲς θὰ γίνεταί γιὰ τὴν χρῆσιν 1986 ἡ μετατροπὴ τοῦ ποσοῦ τῶν 40 λιρῶν Ἀγγλίας (205X40 = 8.200), τὸ ὁποῖο ἐκπίπτει-ται ἀπὸ τίς ἀποδοχές σὲ ξένο νόμισμα τῶν ἀ-ξιοματικῶν ἐμπορικῶν πλοίων προκειμένου νὰ ἐξευρεθῇ ὁ φόρος ποῦ βαρύνει τὸ εἰσό-δημά τους.

Σχετικὲς ὁδηγίαι δόθηκαν στοὺς Οἰκονο-μικοὺς Ἐφόρους μὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. Ε4579/ 23.3.87 τηλεγραφικὴ διαταγὴ τοῦ ὑπουρ-γείου Οἰκονομικῶν.

Ἡ νέα διοίκησις τῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

Τὸ νέο διοικητικὸ συμβούλιον ποῦ ἐκλέχθη-κε ἀπὸ τὴ γενικὴ συνέλευσις τῶν μελῶν τῆς

Ένώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορ-τηγῶν Πλοίων, γιὰ τὴ διετία 1977-78, συγ-κροτήθηκε σὲ σῶμα ὡς ἑξῆς: Πρόεδρος Σπύ-ρος Ἀλεξανδράτος, γενικὸς γραμματέας Μι-χάλης Σαρλῆς, Α' ἀντιπρόεδρος Νικόλαος Βαρβατῆς, Β' ἀντιπρόεδρος Δημήτριος Τσά-κος, ταμίας Ἐρασμία - Μαρία Μαρκαντωντά-κη καὶ σύμβουλοι Χρήστος Μανώλης, Μιχά-λης Καραγιάννης, Ἀλκης Κορρές καὶ Πανα-γιώτης Ξυνταράκος.

Τὰ ἐγχειρίδια ἀπορρίψεως πετρελαιοειδῶν

Ἀπὸ τὴν Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων συντάχθησαν καὶ στάλθηκαν πρὸς τίς λιμενικὲς ἀρχὲς καὶ τοὺς ἀρμόδιους φο-ρεῖς ὁδηγίαι γιὰ τὰ στοιχεῖα καὶ τὰ δικαιολο-γητικά ποῦ πρέπει νὰ περιλαμβάνονται στὸ Ἐγχειρίδιον παρακολούθησις καὶ ἐλέγχου στὶς ἀπορρίψεις πετρελαιοειδῶν ἀπὸ τὰ δε-ξαμενόπλοια.

Μὲ τὸ παραπάνω ἐγχειρίδιον πρέπει νὰ εἶ-ναι ἐφοδιασμένα ἀπαραίτητα ὅλα τὰ πετρε-λαιοφόρα, ὀλικῆς χωρητικότητος πάνω ἀπὸ 150 κόρους, τὰ ὁποῖα σύμφωνα μὲ τὴ Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78, εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ ἔχουν ἐγκρατεστημένο σύστημα αὐτόμα-της παρακολούθησις καὶ ἐλέγχου ἀπορρί-ψεων.

Τὸ ἐγχειρίδιον, ποῦ πρέπει νὰ εἶναι ἐγκε-κριμένο ἀπὸ τὴν Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων, περιγράφει μὲ λεπτομέρεια τὴν κα-τασκευὴν, ἐγκατάστασις καὶ λειτουργία, κα-θὼς ἐπίσης καὶ τὸν τρόπο ἐλέγχου τοῦ συ-στήματος.

Ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων προ-χώρησε στὴν συγκεκριμενοποίησιν τῶν στοι-χείων αὐτῶν γιὰτὶ μέχρι σήμερα δὲν εἶχε κα-θοριστῇ ἐνιαῖος, κατὰ τὸ δυνατόν, τρόπος σύνταξης αὐτῶν τῶν ἐγχειριδίων, μὲ ἀποτέ-λεσμα ἄλλα ἀπὸ αὐτὰ νὰ εἶναι ἐλλιπῆ, ἐνῶ ἄλλα συνταγμένα κατὰ τρόπο ποῦ νὰ εἶναι δύσκολος ὁ ἐλεγχος καὶ ἡ μελέτη τους ἀπὸ τίς ἀρμόδιες Ἀρχές.

Διευκρινίζεται ὅτι ὅσα ἐγχειρίδια ἔχουν ἡ-δη ἐγκριθῇ μέχρι σήμερα ἀπὸ τὴν Ἐπιθεώ-ρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων δὲν εἶναι ἀπαραί-τητο νὰ ἐπανασυνταχθοῦν σύμφωνα μὲ τίς νέες ὁδηγίαι.

Χρῆσις ψευδῶν στοιχείων πρὸς τὸν Ο.Τ.Ε. ἀπὸ πλοῖα

Τὸ «Ἀθῆναι Ράδιο» μὲ τηλεγράφημά του πρὸς τίς ἐνώσεις Πλοιάρχων καὶ Ἀστυματι-στῶν γνωστοποίησε ὅτι τὸν τελευταῖο καιρὸ διαπιστώθηκε ἐπανεπιληψία, σὲ συνδυα-σμὸ μὲ παρατηρήσεις τοῦ Κέντρου Ἐλέγχου Συχνότητων (ΚΕΣ), χρῆσις ψευδῶν ἐλληνι-κῶν στοιχείων ταυτότητας (ὄνομα καὶ Δ.Δ.Σ), ἀπὸ ὑπὸ ξένη σημαία ἐλληνόκτητα πλοῖα, πρὸς ἀποφυγὴν καταβολῆς διαφορᾶς τελῶν στὸν Ο.Τ.Ε.

Γιὰ τὸ θέμα αὐτὸ ζητεῖται ἀπὸ τίς δύο ἐνώ-σεις νὰ συγεργασθοῦν μὲ τὴν ὑπηρεσία καὶ νὰ ἐνημερώσουν τὰ μέλη τους ὅτι ἡ παραπλ-νω παράβασις τοῦ διεθνούς κανονισμοῦ ρα-διοτηλεπικοινωνιῶν καὶ τῆς ἐλληνικῆς νομο-θεσίας ἐπισύρει πειθαρχικὰς καὶ ποινικὰς κυ-ρώσεις καὶ ὅτι τὸ Κ.Ε.Σ. ἐλέγχει καθημερινά

**ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΤΑΙ
ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΔΙΑ SCRAP)**

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΑΤΕ 9835152, 9832737 — TELEX 21 3073 PICA GR

όλοκληρο τό φάσμα των συχνοτήτων για την πιστή τήρηση των κανονισμών που ισχύουν. Τονίζεται επίσης ότι κάθε παρόμοια περίπτωση καταγγέλλεται στα συναρμόδια ύπουργεία Μεταφορών - Έπικοινωνιών και Ναυτιλίας, καθώς και στην εισαγγελική αρχή για δίωξη των υπευθύνων, δεδομένου ότι αποτελεί άπαιτη σε βάρος του Ο.Τ.Ε.

Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω έξι πλοίων:

— «Καπετάν Λευτέρης», μάλκερ, πρώην «Μάνις II» ύπό κυπριακή σημαία, 25.120 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που άνήκει στην έταιρία «Solido Ultamar Naviera S.A.» (κ. Δημ. Κασανδρόης).

— «Μαρίνα», μάλκερ, πρώην κυπριακό ύπό τό αυτό όνομα, 19.024 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που άνήκει στην έταιρία «Kouros Shipping S.A.» (κ. Ιωάν. Καλεώδης).

— «Γκόλντεν Χάρβεστ», μάλκερ πρώην «Άκάδημος» 13.172 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που άνήκει στην έταιρία «Cepheus Shipping Corporation» (κ. Άντ. Στάμος Φαράκλας).

— «Νεφέλη», μάλκερ, πρώην «Eagle» ύπό βρετανική σημαία, 39.773 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που άνήκει στην έταιρία «Neptune Maritime Co. of Monrovia» (κ. Δημ. Ντάμπος).

— «Βιολάντα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Jorgen J. Lorentzen», ύπό σουηδική σημαία, 72.614 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που άνήκει στην έταιρία «Tanker Maritime Limited» (ΑΝΔΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΠΕ).

— «Άρκαδία», μάλκερ, πρώην «Όσσαν Γουίντ» ύπό λιβεριανή σημαία, 20.494 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που άνήκει στην έταιρία «Marwood Shipping Corporation» (κ. Σπυρ. Μηνάς).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του στροβιλοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Kinko Maru» 258.053 τον. d.w., τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 6,8 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μικρό φορτηγό «Mishnish» 3.100 τον. d.w., 1.599 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, σε άγνωστη τιμή.

— Έλληνες άγόρασαν τό μάλκ κάρριερ «West Bridge» 60.107 τον. d.w. 30.929 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έξοπλισμένο μέ φορτωτήρες, έναντι τιμής περί των 3 έκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης σε Έλληνες περιήλθε τό μάλκ κάρριερ «Han Pacific» 26.600 τον. d.w. 15.575 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγή-

σεως 1974, έναντι ποσού 1.850.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Άρκανδρος» 14.883 τον. d.w., 8.826 τον. γκρός, ναυπηγήσεν στη Σιγκαπούρη τό 1975, έναντι ποσού περί των 1.050.000 δολλαρίων και μετονομάσθηκε «Άρανδρος».

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μάλκ κάρριερ «Doo Yang Ace» 55.740 τον. d.w., 33.400 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 4,6 έκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης Έλληνες είναι οι άγοραστές του μάλκερ «Finn Trader» 23.323 τον. d.w., 15.646 τον. γκρός, γερμανικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 1,8 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδαπούς έπωλήθη τό μάλκερ μέ δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Ευθαλία» 50.866 τον. d.w., 28.400 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 2,2 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό ύπό σημαία Σιγκαπούρης μάλκ κάρριερ «Αίνιας» 26.646 τον. d.w., 15.498 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 1,4 έκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό ύπό λιβεριανή σημαία μάλκερ «Άκτή» 28.935 τον. d.w., 14.998 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί τα 3,1 έκατ. δολλάρια.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μάλκ κάρριερ «Great City» 26.646 τον. d.w. 15.612 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού 1.350.000 δολλαρίων.

— Σέ έταιρία μέ έδρα στο Γιβραλτάρ έπωλήθη τό μάλκ κάρριερ «Ληδία» 25.400 τον. d.w., 17.879 τον. γκρός, γερμανικής ναυπηγήσεως 1963, έναντι ποσού περί των 800.000 δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό μάλκ κάρριερ «West Jimotiwon» 41.872 τον. d.w., 23.175 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 1,6 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό ΟΒΟ «Standard Venture» 69.995 τον. d.w., 37.954 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 2,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδαπούς πλοιοκτήτες έπωλήθη τό φορτηγό - ψυγείο «Φρημάρ» 4.322 τον. d.w., 3.973 τον. γκρός, ναυπηγήσεν στη Βραζιλία τό 1970, έναντι ποσού 700.000 δολλαρίων.

— Σέ έταιρία μέ έδρα στο Γιβραλτάρ έπωλήθη τό φορτηγό «Κάτιε» 15.568 τον. d.w. 10.187 τον. γκρός, όλλανδικής ναυπηγήσεως 1960, έναντι ποσού 475.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες που δραστηριοποιούνται ύπό κυπριακή σημαία έπωλήθη τό μάλκερ «Ση Τάϊγκερ» 22.630 τον. d.w., 13.630 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 1,5 έκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης σε Έλληνες της Κύπρου έπω-

λήθη τό ύπό ελληνική σημαία μάλκερ μεταφορά ξυλείας «Προμηθεύς» 14.500 τον. d.w., 8.016 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 750.000 δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό την διάλυση στη Φορμόζα έπωλήθη τό ύπό κυπριακή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Άντζελ» 115.925 τον. γκρός, 34.150 τον. βάρους ναυπηγήσεως 1971.

— Στην Ινδία έπωλήθη για διάλυση, σε άγνωστη τιμή τό μάλκερ «Γκόλντ Κρός» 11.148 τον. γκρός του 1968.

— Έπίσης στην Ινδία έπωλήθη τό ύπό παλαική σημαία φορτηγό «Μηλίφ» 9.361 τον. γκρός, 5.570 τον. βάρους του 1971, αντί δολ. 134 ανά τόνο.

— Στην Ταϊβάν έπωλήθη για διάλυση τό ύπό κυπριακή σημαία μάλκερ «Σιένα» 17.247 τον. γκρός, 7.190 τον. βάρους του 1970, αντί δολ. 136 ανά τόνο.

— Κινέζοι διαλυτές άγόρασαν τό ελληνικό μάλκερ «Κάπταιν Βενιάμης» 13.858 τον. γκρός, 7.325 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 139 ανά τόν. βάρους.

Τό νέο πενταετές για τή Ναυτιλία

Μέ κοινή άπόφαση των ύπουργών Έθνικης Οικονομίας και Ναυτιλίας συγκροτήθηκε στο ΚΕΠΕ όμάδα έργασίας, για την κατάρτιση του νέου πενταετούς προγράμματος για τή Ναυτιλία. Η έργασία αυτή θά γίνει στη πλαίσια του νέου πενταετούς προγράμματος κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της χώρας για την περίοδο 1988 - 1992 και ή όμάδα έργασίας πρέπει νά ύποβάλει την έκθεσή της μέχρι τόν Μάιο.

Σύστημα πληροφόρησης μέσω ναυτιλιακών οδηγίων του Υ.Ε.Ν.

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών μέ εγκύκλιο προς τά μέλη της γνωστοποιεί ότι τό ύπουργείο Ναυτιλίας έθεσε σε ισχύ τό σύστημα πληροφόρησης μέσω των ύπ' αυτού εκδιδόμενων Ναυτιλιακών Όδηγιών από τις όποιες ήδη έξεδόθησαν οι τρεις πρώτες.

Η Ναυτιλιακή όδηγία Νο 1 είναι καταποτιστική σχετικά μέ την έφαρμογή του νέου συστήματος πληροφόρησης.

Η Ναυτιλιακή όδηγία Νο 2 έχει ως θέμα τις άναφορές διεξαμενοπλοίων στις λιμενικές άρχές όταν καταπλέουν ή αποπλέουν από ελληνικά λιμάνια ή διαπλέουν ελληνική θάλασσα.

Η Ναυτιλιακή όδηγία Νο 3 άναφέρεται στο θέμα της ένάρξεως έφαρμογής από 1.7.1986 «των τροποποιήσεων 1983» της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 1974.

Την έκτύπωση και διανομή δωρεάν κατόπιν αιτήσεων των ένδιαφερομένων έχει τό Γραφείο έπικοινωνίας και πληροφόρησης των πολιτών του ΥΕΝ (ΥΕΝ/ΓΕΠΟ) Γρ. Λαμπράκη άριθμ. 150, Πειραιεύς, τηλ. 4173592 οι ένδιαφερόμενοι μπορούν επίσης νά τις προμηθευτούν προς χρήση των πλοιαρχών των ύπό διαχείρισή τους πλοίων τόσο από τις λιμενικές άρχές έσωτερικού όσο και από τά προξενικά λιμεναρχεία.

Οι Ναυτιλιακές Όδηγίες που θά εκδίδονται θά άναφέρονται σε θέματα ναυτικής άσφαλείας, προστασίας των έπιβαινόντων στα πλοία και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και ή έκδοσή τους θά άνακοινω-



ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΓΑΝΤΖΟΣ (ΜΠΑΣΤΕΚΑ)

άνυψ. ικανότητας 120-150 τον.

7 ΡΑΟΥΛΑ — ΑΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΤΟΣ

Πληροφορίες:

Έργασιμ. ώρες 5812786 - 5811159

θεϊ τόσο από τον τύπο όσο και από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Η οργανική σύνθεση

Η Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ διευκρίνισε ότι στις οργανικές συνθέσεις των πλοίων, όπου προβλέπεται ειδικότητα που είναι προαιρετική για τον πλοιοκτήτη (π.χ. ή πρόσληψη Ήλεκτρολόγου για πλοία όλικης χωρητικότητας από 3.000 μέχρι 10.000 κόρους), ή μη πρόσληψη δεν αποτελεί έλλειψη στην οργανική σύνθεση του πλοίου και επομένως δεν θα πρέπει να γίνεται από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και είσπραξη των εισφορών που αναλογούν.

Επίσης στο ίδιο έγγραφο επισημαίνεται ότι στις περιπτώσεις που από τις διατάξεις των οργανικών συνθέσεων προβλέπεται έναλλακτική ναυτολόγηση ναυτικών διαφόρων ειδικοτήτων (π.χ. Μηχανοδηγός ή Λιπαντής ή Δοκ. Μηχανικός), θα πρέπει να υπολογίζονται εισφορές ανάλογες προς την ειδικότητα του ναυτικού που πράγματι είναι ναυτολογημένος.

Έγχειρίδιο συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και έλέγχου των απορρίψεων

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 15 (3) (α) του Παραρτήματος 1 της Δ.Σ. MARPOL 73/78 όλα τα πετρελαιοφόρα 150 κοχ και άνω είναι υποχρεωμένα να έχουν εγκατεστημένο σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και έλεγχου των απορρίψεων έγκριμένο από τις ναυτιλιακές αρχές.

Κάθε ένα από τα συστήματα αυτά θα πρέπει να συνοδεύεται απαραίτητα από έγχειρίδιο εγκατάστασης και λειτουργίας το οποίο περιγράφει λεπτομερώς την κατασκευή, εγκατάσταση και λειτουργία καθώς και τον τρόπο έλεγχου του συστήματος που πρέπει επίσης να είναι έγκριμένο από τις Αρχές.

Ο ρόλος του I.M.B.

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών με εγκύκλιο προς τα μέλη της υπενθυμίζει τους σκοπούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (I.M.B.) οι οποίοι είναι ή συγκέντρωση πληροφοριών και ή παροχή συνδρομής εις τους ενδιαφερομένους με στόχο την εξάλειψη ή τουλάχιστον τον περιορισμό εις το ελάχιστον των Maritime Frauds.

Στην εγκύκλιο προστίθεται:

• Όπως είναι γνωστό η ίδρυση του International Maritime Bureau αποτελεί έμπιστο γασμα πρωτοβουλίας και ενεργειών κατά κύριο λόγο μελών της Ε.Ε.Ε., τα δε αποτελέσματα της λειτουργίας του από το 1978 είναι σε όλους γνωστά.

• Υπενθυμίζεται ότι τα μέλη του I.M.B. μπορούν να αναθέσουν σ' αυτό διάφορα μικρά claims τους μέχρι του ποσού των 50.000 δολλαρίων τα οποία έχουν σχέση με κλοπή φορτίων. Τα έξοδα για την ανάθεση αυτή ανέρχονται σε ένα flat fee των λιρ. 500, άσχετα με τυχόν δαπάνες του I.M.B.

• Σκόπιμο λοιπόν θα ήτο εκτιμώντες την

Η κοινή σύνοδος των Δ.Σ. Ε.Ε.Ε. και Κορμίττη

Στις 20 Μαρτίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η εαρινή κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Σέ σχετική ανακοίνωση της Ε.Ε.Ε. για τη συνάντηση αυτή αναφέρονται τα εξής:

Κατά τη διάρκεια της Συσκέψεως έγινε ευρεία συζήτηση για τα θέματα που ενδιαφέρουν την ελληνική Ναυτιλία. Μεταξύ των άλλων έγινε αναφορά στην παράταση της ναυτιλιακής κρίσεως που μαστίζει από έτών την Έλληνική Ναυτιλία όπως και τις άλλες Ναυτιλίες και στην ανάγκη συνεχούς επαγρυπνήσεως για την επιβίωση του ελληνικού πλοίου στον διεθνή συναγωνιστικό στίβο.

Αντηλλάγησαν εν συνεχεία απόψεις επί των προσφάτων θετικών μέτρων που έλαβε το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας για την ανακούφιση του ελληνικού πλοίου και την προσπάθεια επανακτήσεως της συναγωνιστικότητος του. Όπως είναι φυσικό έγινε μνεία των όσων γίνονται στις περισσότερες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες για την

διάσωση των εθνικών των νηολογίων και επιζητείται ότι παρόμοια μέτρα και ενέργειες θα εκδηλωθούν περαιτέρω και για το ελληνικό πλοίο ώστε να αυξηθεί και πάλι ο μειωθείς σημαντικά ελληνικός στόλος, συνεπεία της ναυτιλιακής κρίσεως, τα οποία θα συντελέσουν επί πλέον και στην αύξηση των θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Η ανάγκη αναδιοργανώσεως και καλής λειτουργίας του NAT προς χάριν των ναυτικών μας έτυχε ιδιαίτερας συζητήσεως.

Επίσης συνεζητήθησαν τα θέματα τα άφορῶντα την ναυτική παιδεία και έγινε δεκτή πρόταση για την θεσμοθέτηση το συντομότερο των Sandwich courses που συνδυάζουν θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση.

Αντηλλάγησαν απόψεις στα θέματα έκπροσωπήσεως του έφοπλισμού στους διάφορους Διεθνείς Όργανισμούς και έγινε τέλος, ανακοίνωση ότι το συγκεντρωθέν ποσόν από εισφορές των Ελλήνων Έφοπλιστών διά τους σεισμοπαθείς της Καλαμάτας θα διατεθεί για την ανέγερση - έξοπλισμό ενός πλήρους Δημοτικού Σχολείου.

Τό «Ερμιόνη» στο Αιγαίο αναβιώνοντας ένα ταξίδι που έγινε πριν 8.000 χρόνια



Χωρίς χάρτες και ναυτικά όργανα, τρεις Έλληνες θα επιχειρήσουν τον προσεχή Ιούνιο ταξίδι στο Αιγαίο Πέλαγος με το εικονιζόμενο σκάφος, το οποίο κατασκευάστηκε με προδιαγραφές της 8ης χιλιετίας π.Χ. για να επαναλάβει το πρώτο βεβαιωμένο ιστορικό δρομολόγιο, από την Έρμιονη στη Μήλο. Τό «Ερμιόνη» κατασκευασμένο με τα υλικά που υπήρχαν κατά την Μεσολιθική εποχή — κορμοί πεύκων και κυπαρισσιών — στην επιστροφή του από τη Μήλο και άφου θα έχει ακολουθήσει την διαδρομή ανάμεσα στα νησιά Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Κίμωλο, θα φέρε στην Έρμιονη, ότι ακριβώς έφεραν οι Προέλληνες τό 8.000 π.Χ., δηλαδή οψιδιανό λίθο, τό άτσάλι της εποχής εκείνης.

Καπετάνιος ο λογοτέχνης και ιστιοπλόος κ. Άλέξανδρος Λαγκαδάς — δική του πρωτοβουλία ήταν ή πραγματοποίηση του ταξιδιού — και πλήρωμα ο καθηγητής κωπηλασίας της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων κ. Κων. Ζάππας και ο αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού κ. Δημ. Παπαδάς.

Για την αναβίωση του προϊστορικού αυτού ταξιδιού με τό σκάφος «Ερμιόνη» μίλησαν στις 26 Μαρτίου σε συνέντευξη Τύπου στην Ένωση Ξένων Άνταποκριτών ο κ. Λαγκαδάς και ο πρόεδρος του Ίδρύματος Αιγαίου κ. Μίνως Κυριακού. Τό Ίδρυμα Αιγαίου έχει αναλάβει υπό την αιγίδα του τό ταξίδι «πού αποδεικνύει την ελληνικότητα του πελάγους» όπως επισήμανε ο κ. Κυριακού, προσθέτοντας ότι τό Ίδρυμα επιθυμεί να προβληθεί διεθνώς τό ταξίδι για νά άκουστεί ή Έλλάδα και τό Αιγαίο, ειδικά σε μιά εποχή που είναι ανάγκη νά άκούγεται 24 ώρες τό 24ωρο.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

βοήθεια την οποία το I.M.B. έχει την δυνατότητα να προσφέρει στην πρόληψη και καταστολή των frauds να εγγράφητε την εταιρία σας ως μέλος αυτού.

• Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στο I.C.C. International Maritime Bureau (I.M.B.) 1, Linton Road, Barking, Essex IG11 8HG, U.K.
Tel: 01-5913000
Tlx: 8956492

Ζητείται σειρά μέτρων για τους ναυτικούς πράκτορες

Τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων 'Αττικής — Πειραιώς, με υπόμνημά του προς τον 'Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, αναφέρεται σε μία σειρά αιτημάτων για τα οποία ζητεί λύση και διατυπώνει προτάσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας του λιμένος Πειραιώς.

Συγκεκριμένα στο υπόμνημα του Σωματείου, υπογραμμίζονται:

- Άδειες εισόδου οχημάτων στην λιμενική περιοχή του ΟΛΠ: Νά χορηγούν από τον 'Οργανισμό, στα 40 μέλη του Σωματείου, άδειες εισόδου στο λιμάνι για διευκόλυνση της εργασίας τους.
- Αναγνώριση δικαιωμάτων των ναυτικών πρακτόρων στις συναλλαγές με τον ΟΛΠ: Νά είναι ο ναυτικός πράκτορας υπεύθυνος σε δικαιώματα και υποχρεώσεις έναντι του ΟΛΠ, δεδομένου ότι όταν οι πράκτορες, θέλουν να εισπράξουν ποσά από τον 'Οργανισμό που αυτοί έχουν καταβάλει για λογαριασμό του πλοίου ο οργανισμός ζητάει έξουσιοδότηση ή συμβολαιογραφική πράξη του πλοιάρχου, εκπροσώπου ή διαχειριστού. 'Αντίθετα, ο ΟΛΠ δέχεται στις συναλλαγές του, τον ναυτικό πράκτορα υπεύθυνο έναντι του, αλλά και έναντι τρίτων.
- Αποτίμηση φακέλλων πλοίων: Ζητείται η έγκαιρη αποτίμηση των φακέλλων πλοίων, γιατί η καθυστέρησή τους δημιουργεί προβλήματα μεταξύ ναυτικού γραφείου και πολιτή.
- Δικαίωμα παραστάσεως στις συσκέψεις μεταξύ των φορέων: Νά γίνει δεκτό το Σωματείο στις κοινές συσκέψεις μεταξύ των αρμοδίων φορέων, που θα έχουν αντικείμενο θέματα που θα άφορου στην λειτουργικότητα του λιμανιού.
- Παραχώρηση θέσεως πλοίου για επίσκεψη: Νά αλλάξει το σύστημα παραχώρησης θέσεως πλοίου για επίσκεψη, καθώς το σημερινό θεωρείται τελείως λανθασμένο και αιτία φυγής των πλοίων από το λιμάνι.
- 'Ανεύρεση - διάθεση προβλήτας για πλοία «Τράνζιτ»: Με τον τρόπο αυτό θα υπάρξουν όφελος και για τον ΟΛΠ καθώς θα εί-

σπράττει δικαιώματα προσωμίσεως - πλευρίσεως και φορτοεκφορτωτικά αλλά και για την πλοηγική υπηρεσία και τις εταιρίες ρυμουλκών.

• Νά συσταθεί επιτροπή γνωμοδοτήσεως άργυντων πλοίων, καθώς το σημερινό καθεστώς που θεωρείται ένα πλοίο άργουν, είναι αυστηρό.

• Νά εγκατασταθούν φωτισμός και δέστρες στην περιοχή Κυνουσούρας.

'Ακόμη το Σωματείο με το υπόμνημα που υπογράφουν ο πρόεδρος κ. Χρ. Παπάκης και ο γεν. γραμματέας κ. Γεώργ. 'Αλργάκος προτείνει να τεθούν κλίμακες του ΟΛΠ στα επισκευαζόμενα πλοία, καθώς και τηλεφωνικές συσκευές ή κερματοδέκτες του ΟΤΕ, να εγκατασταθεί Σταθμός Α' Βοηθειών στους προβλήτες επισκευών και να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση της γενικής όψεως του λιμανιού.

'Η ύγειονομική προστασία των ασφαλισμένων Οίκου Ναύτη

Με στόχο, όπως ανακοινώθηκε, την προστασία των ασκόπων δαπανών και χωρίς τη μείωση της ποιότητας της παρεχόμενης περίθαλψης στους ασφαλισμένους Οίκου Ναύτη και εν όψει και της γνωστής οικονομικής καταστάσεως που επικρατεί στους ασφαλιστικούς οργανισμούς των ναυτικών, το υπουργείο Ναυτιλίας κατάρτισε σχέδιο Π.Δ. με τίτλο «τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων του Π.Δ. 239/84 (ΦΕΚ 95Α/1984) για τη «βελτίωση του θεσμού της ελεύθερης επιλογής ιατρού και ρύθμιση άλλων θεμάτων ύγειονομικής προστασίας στους ασφαλισμένους του «Οίκου Ναύτη». Με το παραπάνω σχέδιο, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεσή του, επιδιώκεται:

1. Με το άρθρο 1:

Παρέχεται το δικαίωμα αναγραφής φαρμάκων και γενικών παροχών και σε μη συμβεβλημένους γιατρούς με τον Ο.Ν. που επιλέγονται ελεύθερα από τους ασφαλισμένους.

'Ετσι επιτυγχάνεται απλούστευση γραφειοκρατικών διαδικασιών, ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζεται με την παράγραφο 2 ή διαδικασία έλεγχου και θεωρήσεως των παροχών από έντεταγμένα όργανα της 'Υπηρεσίας και σύμφωνα με επίκαιρες πάντα οδηγίες της Διοίκησης του 'Ιδρύματος.

2. Με το άρθρο 2:

α. 'Η κατάργηση της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 239/84 που όπως διαπιστώθηκε από την πρακτική μόνο σε άσκοπη γραφειοκρατική ταλαιπωρία υπέβαλε τους άσθενείς ασφαλισμένους μας.

β. 'Η προσθήκη δύο περιόδων στο τέλος

της παραγράφου 3 με τις οποίες θα επιτευχθεί, αφ' ενός μέν η νομιμοποίηση της θεωρήσεως από έντεταγμένα όργανα του Ο.Ν. των αναγραφόμενων παροχών από συμβεβλημένους και μη γιατρούς, αφ' ετέρου η κάλυψη και ικανοποίηση αναγκών ασφαλισμένων μας διαμενόντων σε περιοχές που η εξυπηρέτησή τους δεν είναι δυνατή, είτε από γιατρούς, του Ο.Ν., είτε συμβεβλημένους.

γ. 'Η νομιμοποίηση των ληπτών από την 'Υπηρεσία του Ο.Ν. μέτρων για την περιστολή των ασκόπων ή αδικαιολογήτων δαπανών, χωρίς βεβαίως τη βλάβη της υγείας των ασφαλισμένων.

3. Με το άρθρο 3 συνιστώνται αποκεντρωμένες μονάδες Ο.Ν. για την άμεσότερη και άνευτρη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων σε τοπικό επαρχιακό επίπεδο.

4. Τέλος με το άρθρο 4 προβλέπεται η έναρξη της ισχύος του προτεινόμενου Π. Διατάγματος ένα μήνα μετά τη δημοσίευσή του στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προκειμένου να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος στη διοίκηση για να εφαρμόσει τις νέες ρυθμίσεις.

'Ελεγχος για AIDS στον Οίκο Ναύτη

'Ελεγχος αντίσωμάτων AIDS άρχισε να γίνεται στον Οίκο Ναύτη στον Πειραιά και τον 'Ελεγχος αυτόν μπορούν να κάνουν όσοι ναυτικοί επιθυμούν.

Στην σχετική ανακοίνωση του Οίκου Ναύτη υπογραμμίζεται ότι για τους εξεταζόμενους θα τηρείται το ιατρικό απόρρητο.

'Επίσης από τον Οίκο Ναύτη γίνεται και έλεγχος των αντίσωμάτων του ιού της ήπατιτιδας τύπου Β.

Θά εξετάζονται και στο Συνταγματικό Δίκαιο

Οι υποψήφιοι Δόκιμοι Σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος θα εξετάζονται έφεξης και στο Συνταγματικό και Διοικητικό Δίκαιο.

Αυτό προβλέπεται σε Προεδρικό Διάταγμα που στάλθηκε ήδη για να δημοσιευθεί στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σε σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ αναφέρεται ότι η συμπλήρωση της εξεταστέας ύλης με τα μαθήματα αυτά κρίθηκε αναγκαία αφού ο σύγχρονος δημοκρατικός πολίτης πρέπει να είναι ενημερωμένος στα θέματα που αναφέρονται στα προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας, τα δικαιώματα του πολίτη και την προστασία αυτών, θέματα δηλαδή που ρυθμίζονται με το Συνταγματικό Δίκαιο.

'Όσον αφορά τα μαθήματα του Διοικητικού Δικαίου θεωρείται βασικό, αφού ο μελλοντικός λιμενικός αξιωματικός πρέπει να είναι έ-

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

νημερωμένος πάνω στα θέματα του Διοικητικού Δικαίου με τα όποια εμπλέκεται άμεσα κατά την άσκηση των καθημερινών του καθηκόντων.

Τά μέτρα ασφαλείας στα αλιευτικά

Με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας Στάθη Αλεξανδρή τροποποιούνται όρισμένες διατάξεις του ΕΑΝ 16 (Έγχειριδίου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας) που αναφέρονται στα επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη οι οποίες όπως διαπιστώθηκε στην πρακτική δεν εφαρμόζονταν.

Σύμφωνα με τις τροποποιήσεις:

α) δεν απαιτούνται καπνογόνα τα όποια όπως διαπιστώθηκε δεν χρησιμοποιούνται από τους αλιείς σε περιπτώσεις ανάγκης, ενώ αυξάνουν το κόστος λειτουργίας των σκαφών με δαπάνη που δεν έχει ουσιαστική συμβολή στην ασφάλειά τους,

β) δεν απαιτείται η πλωτή άγκυρα ή όποια ούδέποτε χρησιμοποιείται από τους επαγ-

γελματίες αλιείς και έχει πλέον μεταβληθεί σε εφόδιο που επιδεικνύεται μόνο κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων και

γ) διευκρινίζεται ότι η σειρήνα που απαιτείται για τα σκάφη αυτά είναι μία πολύ απλή συσκευή, που μπορεί να είναι φορητή. Η συσκευή πρέπει να μπορεί να εκπέμπει κάποιο ήχητικό σήμα επαρκούς έντασης. Ένδεικτικά σημειώνεται ότι απόδοκτη συσκευή εκείνη που αποτελείται από μικρή φιάλη αερίου και αφαιρετή χοάνη, χωρίς ειδικές προδιαγραφές και πιστοποιητικά έγκρισης.

Νέες γερανογέφυρες για τον ΟΛΠ.

Δύο νέες γερανογέφυρες φορτοεκφορτωσεως κοντεϊνερς θα προμηθευθεί με διαγωνισμό, ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Οι δύο γερανογέφυρες, αξίας 1,5 δισεκατομμυρίου δραχμών, θα εγκατασταθούν στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Νέου Ικονίου, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η συνεχώς αυξανόμενη κίνηση κοντεϊνερς.

Ο διαγωνισμός θα γίνει στις 6 Απριλίου 1987.

Νέος μέλος του ΑΣΝΑ

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας όρισθηκε σαν τακτικό μέλος του Γ' Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (Γ' ΑΣΝΑ), για το χρονικό διάστημα από 9 Μαρτίου έως 31 Δεκεμβρίου 1987, ο κ. Μιχ. Βελόνας, σε αντικατάσταση του εφοπιστή κ. Εύαγ. Ποθητού.

Η ναυσιπλοία του Σουέζ

Από τις ναυτιλιακές αρχές της Αιγύπτου, εκδόθηκε προαγγελία προς τους ναυτιλλομένους στην περιοχή του Σουέζ που αναφέρεται στην τοποθέτηση υποβρυχίου πετρελαιαγωγού μεταξύ των σημείων:

28.03.65 B, 33.20.36 A και

28.13.16 B, 33.27.29 A.

Τα διερχόμενα πλοία πρέπει να μειώνουν την ταχύτητα, να έχουν τις μηχανές σε έτοιμότητα και να λαμβάνουν τα προειδοποιητικά σήματα στη συχνότητα 156.8 MHZ.

Η ναυσιπλοία στη Λιβύη

Από τις ναυτιλιακές αρχές της Λιβύης διευκρινίστηκε ότι στις προειδοποιήσεις αφίξεως, που είναι υποχρεωτικές για τα πλοία που εισέρχονται στα Λιβυκά χωρικά ύδατα, πρέπει να αναγράφεται το είδος και περιγραφή του φορτίου.

Ενημέρωση εφοδιαστών πλοίων για τον Φ.Π.Α.

Ενημέρωση των εφοδιαστών πλοίων σε θέματα που αντιμετωπίζονται στην καθημερινή πρακτική κατά την εφαρμογή του Φόρου Προστιθεμένης Αξίας θα γίνει αύριο 2 Μαρτίου και ώρα 6 μ.μ. στην αίθουσα του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς. Η ενημέρωση αυτή θα γίνει από τη διοίκηση του Πανελληνίου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων.

Τό δωρο των ανέργων

Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που προβλέπει τη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσεως στους άνεργους ναυτικούς για τις εορτές του Πάσχα, στους μέν έγγαμους ή έγγαμες ποσού 10.000 δραχμών, στους δέ άγαμους ή άγαμες ποσού 7.000 δραχμών, καθώς και τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί για να λάβουν την άνωτέρω χρηματική ενίσχυση.

Προαγωγές λιμενικών

Προήχθηκαν στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Δημ. Βενετσάνος και Άγ. Δεδούσης και τον βαθμό του σημαioφόρου οι άνθυπασιπστές Δ. Καναπίτσας και Άν. Καρανάσσης.

Επίσης άποστρατεύθηκε ο αντιπλοίαρχος Εύρ. Ξυλούρης.

Τά 65 χρόνια της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως

Με την εύκαιρία της συμπληρώσεως 65 ετών από την ίδρυση της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως στην Ελλάδα τό διοικητικό της συμβούλιο θα δώσει συνέντευξη τύπου την έρχόμενη Δευτέρα 6 Απριλίου.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 25 Μαρτίου, σε Δολλ. ΗΠΑ. Πηγή Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΑΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	109/111	115/116	180/182
Βοστώνης	113/116	119/120	169/170
Νέας Υόρκης	102/104	105/107	160/161
Φιλαδέλφειας	105/107	108/110	158/160
Βαλτιμόρης	106/107	109/110	160/165
Νόρφολκ	103/107	104/110	158/165
Σαβάννας	104/105	108/109	158/159
Τζάκσονβιλ	103/104	106/107	155,75/156,75
Π. Έβεργκλιέιτς	110/111	115/116	165/166
Τάμπας	101/105	104/107	147,75/155
Μόμπιλ	99/101	102/104,50	157/165
Νέας Όρλεάνης	97/102,50	99/105	157/160
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	100/101	104/105	161/162
Χιούστον	98/99	100/101	159/161
Κόρπους Κρίστι	103/104	105/107	165/166
Λός Άντζελες	89/95	91/96	150/165
Σάν Φραντζίσκο	93/94	96/96,50	155/165
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	97/101	99/103	169/171
Σηάττλ	94/99	96/102	165/170
Βανκούβερ	105/107	108/110	170/171
Άγ. Ευσταθίου	107/110	110/113	165/170MTW
Φρήπορτ/Μπαχάμας	109/110	111/112	165/166
Τρίνιταντ	109/110	120/122	172/174
Κρίστομπαμ/Μπαλμπόας	108/109	113/114	171/172
Σαίντ Κρουά	17,35	17,45	23,10BBL
Βενεζουέλας	15,78	16,03	22,42BBL
Βραζιλίας	105	108	270
Άμβέρσας	104/106	107/109	145/146
Ρόττερταμ	104/106	106/108	135/140
Άμβούργου	102/104	105/107	151/152
Β. Γαλλίας	102/104	107/110	159/162
Ν. Γαλλίας	100/102	105/110	156/160MTW
Ισπανίας	106/108	112/113	170/175MTW
Θέουτας	—	109/112	153/159MTW
Γένοβας	110/111	113/115	165/170
Αύγουστας	109/110	113/115	165/170
Πειραιώς	—	111/113	155/158
Σουέζ Κανάλ	103/105	103/105	178/180
Τζέντας	—	107/108	164/165
Νταμμάμ	—	107/108	164/165
Ράς Τανούρα	—	108	165
Κουβέιτ	95/105	96/110	160/170
Ντάρμπαν	—	99/100	245/250MTW
Σιγκαπούρης	94/95	95,50/96	158/160
Ιαπωνίας	103/105	106/110	168/173

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Φεβρουάριο 376 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η σχολή σωστικών μέσων

Από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Ασπρόπυργο αποφοίτησαν τόν Φεβρουάριο 226 ναυτικοί.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 11.000.000 δρχ. επέβαλαν τό Ιανουάριο οι λιμενικές αρχές της χώρας γιά διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τά πρόστιμα αυτά 6.844.000 δρχ. επιβλήθηκαν γιά παραβάσεις του κανονισμού λιμένος, 1.930.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 1.880.000 δρχ. γιά ρύπανση της θάλασσας, 1.000.000 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και 146.000 δρχ. γιά παραβάσεις των κανονισμών που άφορούν τά ταχύπλοα σκάφη.

Πρόστιμο σέ άνθυποπλοίαρχο

Πρόστιμο 500.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Έλευσίνας στον άνθυποπλοίαρχο του δεξαμενόπλοιου «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ II» γιά ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής των Έλληνικών Διυλιστηρίων Ασπροπύργου μέ πετρέλαιο που διέρρευσε στις 13 Μαρτίου από ύπερχείλιση δεξαμενής του πλοίου κατά την διάρκεια φόρτωσής του.

Θάνατος άσυρματιστού

Στό κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Sea Empress» ενώ τό σκάφος βρισκόταν στό λιμάνι Zafarini του Νοτίου Λιβάνου, πέθανε ό άσυρματιστής Γερ. Λαμπρινίδης, 40 ετών.

Έξ άλλου την Δευτέρα μεταφέρθηκε στό Τζάννειο Νοσοκομείο ό άσυρματιστής, του φορτηγού «Περσεύς», Νικ. Παπαϊωάννου, 50 ετών από τό Λιτόχωρο Πιερίας, που είχε ύποστει έμφραγμα του μυοκαρδίου ενώ τό πλοίο βρισκόταν στην προβλήτα ΑΓΕΤ/ΗΡΑΚΛΗΣ στον όρμο της Δραπετσώνας.

Θάνατος ναυτικού

Στό φορτηγό «Hellasport Vanguard» πέθανε ξαφνικά στις 16 Μαρτίου ό ναύκληρος Κώστας Τσαγκαράκης, 57 χρόνων, ενώ τό σκάφος κατευθυνόταν στό Γκλάντστοουν της Αυστραλίας. Ό Τσαγκαράκης έπese άναίσθητος, ενώ βάδιζε στό κατάστρωμα του πλοίου και παρά τις πρώτες βοήθειες που τω δόθηκαν από τό πλήρωμα δέν συνήλθε.

Ώνάσειο Κέντρο στη Ν. Ύόρκη

Την Δευτέρα 30 Μαρτίου 1987, πραγματοποιήθηκε έπίσημη Άκαδημαϊκή Τελετή στο New York University, στην Νέα Ύόρκη, κατά την όποία ό Πρόεδρος του Πανεπιστημίου Δρ. Τζών Μπρεδήμας εξέγγειλε την ίδρυση του ΩΝΑΣΕΙΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ. Τό Κέντρο αυτό που ύλοποιείται μέ την πλήρη οικονομική κάλυψη του Κοινωφελούς Ίδρυματος ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ θά άποτελέσει τμήμα του New York University, τό όποιο είναι ένα από τά μεγαλύτερα Πανεπιστήμια των Η.Π.Α.

Τό Ίδρυμα Ώνάση ανέλαβε τό έργο της ίδρύσεως και λειτουργίας του ανωτέρω Κέντρου, μέ σκοπό την προώθηση των Έλληνικών Σπουδών και την παρουσίαση της προσφοράς του αρχαίου Βυζαντινού και σύγχρονου Έλληνικού πολιτισμού στον κόσμο. Έτσι, τό Ώνάσειο Κέντρο Έλληνικών Σπουδών θά είναι τό πρώτο και μοναδικό ολοκληρωμένο Πανεπιστημιακό Κέντρο Έλληνικών Σπουδών που θά λειτουργήσει εκτός Ελλάδος, συμβάλλοντας κατ' αυτό τον τρόπο και στην προβολή της χώρας μας στο έξωτερικό, γεγονός που άποκτά ιδιαίτερη έθνική σημασία ύπό τις σημερινές συνθήκες.

Την Άκαδημαϊκή Τελετή γιά την Ίδρυση του Ώνάσειου Κέντρου έτίμησαν πολυάριθμες διακεκριμένες προσωπικότητες ανάμεσα στους όποιους:

— Ό Άρχιεπίσκοπος Βορείου και Νοτίου Αμερικής, κύριος Ίάκωβος.

— Ό σύζυγος του Πρωθυπουργού, κυρία Μ. Παπανδρέου.

— Ό Γεν. Γραμματέας της Ν.Δ., βουλευτής κ. Αθανάσιος Τσαλδάρης.

— Ό Ύπουργός Έξωτερικών των Η.Π.Α., κύριος George Shultz.

— Ό Γερουσιαστής κύριος Paul S. Sarbanes.

— Ό Κυβερνήτης της Μασσαχουσέτης Michael Dukakis.

— Ό Έλληνας Πρέσβυς στην Ούάσιγκτον Γεώργιος Παπούλιας.

— Ό Πρέσβυς της Κύπρου στις Η.Π.Α. Άνδρέας Ίακωβίδης.

— Ό Πρέσβυς της Ελλάδας στό Ώνωμένο Έθνη, Μιχαήλ Δουντάς.

— Ό Πρέσβυς της Γαλλίας στό Ώνωμένο Έθνη, Pierre Louis Blanc.

— Ό Γενικός Πρόξενος της Ελλάδος στη Νέα Ύόρκη, Γιώργος Άσημακόπουλος.

— Ό τ. Πρέσβυς των Η.Π.Α. στην Ελλάδα, Montegale Sterns.

Ό Άντιπρόεδρος του Ίδρυματος Καθηγητής Ίωάννης Γεωργιάκης, μιλώντας κατά την τελετή ανέπτυξε την σημαία και τις αρχές του Έλληνικού Άνθρωπισμού, τις όποιες και ύπηρετεί στις πολυσχιδείς εκφράσεις του τό Ίδρυμα Ώνάση.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Μέ τον παραπάνω τίτλο κυκλοφόρησε Μελέτη — Βιβλίο του καθηγητή Λογιστικής - Οικονομολόγου κ. Μ. Κοτίτσα, ή όποία συμπληρώνει ένα κενό της σχετικής βιβλιογραφίας μέ την έννοια ότι επιχειρεί νά δώσει έμφαση στη πρακτική πλευρά των θεμάτων που θίγει. Τό βιβλίο περιλαμβάνει σέ έξι κε-

φάλαια τά ακόλουθα:

— Ό Λογιστική Ώργάνωση της Ναυτικής έπιχειρήσεως.

— Ό άνάλυση του κόστους.

— Οι λογιστικές έγγραφές.

Τό βιβλίο άπευθύνεται γενικά σέ όποιον άσχολείται μέ την Ναυτιλία και στους σπουδαστές των οικονομικών έπιστημών και των Τ.Ε.Ι.

ΠΕΝΘΗ**ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΓΕΜΕΛΟΣ**

Πρίς λίγες ήμέρες άπέθανε και εκηδεύθη στις 28 Μαρτίου ό Μιχαήλ Γέμελος. Γεννημένος στό Καρδάμυλα Χίου τό 1907, ό εκλιπών τελείωσε τις μαθητικές σπουδές στη γενέτειρά του, κατά την διάρκεια των όποιων άσχολήθηκε μαζί μέ τον πατέρα του και τον άδελφό του Γιάννη μέ τό έμπόριο.

Στη συνέχεια στράφηκε στό ναυτικό έπάγγελμα και σταδιοδρόμησε ως πλοίαρχος του Έμπορικού Ναυτικού.

Σέ ηλικία 48 ετών ανέλαβε την διεύθυνση του Γραφείου Πειραιά των Έπιχειρήσεων Ι.Κ. Καρρά και μετά έπιτυχή θητεία μέχρι τό 1969 στράφηκε μαζί μέ τον άδελφό του Γιάννη στον έφοπλισμό και δημιούργησαν δική τους ναυτιλιακή έπιχείρηση, ενώ ύπήρξαν οι πρώτοι που ναυπήγησαν πλοίο τύπου S.D. 14 στό Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαμαγκά.

Έκτός από την έντονη δραστηριότητά του στον ναυτιλιακό χώρο, ό Μιχαήλ Γέμελος έπέδειξε άνάλογη δραστηριότητα και στον κοινωνικό τομέα μέ την ένεργό συμμετοχή του σέ Σωματεία (Σύνδεσμο Άπανταχού Καρδαμυλίων) και στην χρηματοδότηση μαζί μέ τον άδελφό του Γιάννη πολλών κοινωφελών έργων στην γενέτειρά του, μέ πιό πρόσφατο την κατασκευή πολυωρόφου οικοδομής γιά την στέγαση των δημοσίων ύπαλλήλων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια στους οικείους του.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε εκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας και επί σειρά ετών Μέλους της Ε.Ε.Ε.

ΜΙΧΑΗΛ ΓΕΜΕΛΟΥ

πού έπήλθε στις 26 Μαρτίου 1987 και άφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος εξέηρε την πολύπλευρη προσωπικότητα και δράση του μεταστάντος.

Άποφάσεις όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν προς τους οικείους του αποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ

— Νά κατατεθεί στεφάνι.

— Νά διατεθεί ύπέρ αγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 30 Μαρτίου 1987

Ό Πρόεδρος

της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

Μέ τή συμπλήρωση τεσσάρων ετών από τον θάνατο
της Έριέττας και Δημητρίου Κωττάκη
και Βάσου Καβουνίδη

ή οικογένεια τους έτέλεσε τρισάγιο επί του τάφου
τους στό Α' Νεκροταφείο Άθηνών.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ	Παναμαϊκή	5.694	1969	Υπέστη βλάβη σε ηλεκτρογεννήτρια, στις 13/3. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Βρέστη.
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ	Παναμαϊκή	12.360	1969	Κατά την φόρτωση, στο Μπορντώ, στις 25/3, υπέστη ζημιές από πτώση γερανού στο κατάστρωμα.
ΘΑΣΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	Έλληνική	9.444	1976	Υπέστη ελασματοургικές ζημιές, στο Ρίο Ίανέιρο, στις 16/3.
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΐ'ΝΤ	Έλληνική	11.500	1982	Ζήτησε επιθεώρηση στο Άμβουργο, συνεπεία ζημιών στο κατάστρωμα, που υπέστη στις 12/3.
ΜΠΑΛΜΑΡ	Έλληνική	6.680	1972	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Rainbow Reefer» στο Σάν Άντονιο. Έστε, στις 19/3 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές και απώλεια της άγκυρας.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	9.710	1972	Φιλαδέλφεια για Χιλή, προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Γκατούν Λόκς, στις 10/3 και υπέστη σοβαρές ελασματοургικές ζημιές.
ΠΕΛΛΑ	Έλληνική	10.993	1979	Ανέφερε σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στη Λισαβώνα, στις 20/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Έλληνική	22.208	1984	Υπέστη σοβαρές ζημιές, συνεπεία κακοκαιρίας στις 27/2 και 3/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Γιοκοχάμα.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	Λιβερία	35.567	1976	Προσάραξε στο Σουέζ, στις 26/3, αποκολλήθηκε τήν ίδια ημέρα και συνέχισε το ταξίδι του.
ΠΟΡΟΣ	Έλληνική	13.598	1981	Υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής και έμεινε ακυβέρνητο στον Τάμεση, στις 14/3. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκού.
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	Παναμαϊκή Έλληνική	10.722 16.704	1968 1973	Υπέστη ζημιές σε γερανό, στο Ντακάρ, στις 24/3. Αγκυροβολημένο στον Πειραιά, στις 12/3, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Amy» χωρίς να γνωσθεί η έκταση των ζημιών.
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	Έλληνική Βρετανική	16.800 24.102	1984 1970	Προσάραξε στο Ζανζιβάγκ, στις 18/3. Έμφορτο ξυλείας, προσάραξε βορείως του Όλαντ, στις 20/3 και υπέστη ζημιές στον πυθμένα. Κατέπλευσε στο Κίελο για επιθεώρηση.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ.	Κυπριακή	6.898	1977	Υπέστη έκρηξη στη Μελίλη, στις 20/3, στο μηχανοστάσιο. Έξι άλλοδαποι ναυτικοί τραυματίστηκαν και ένας αγνοείται.
ΟΘΟΝΗ	Έλληνική	17.355	1971	Ανέφερε ρήγμα και είσοδη ύδατων στο κύτος, κατά την εκφόρτωση στο Ντότζες, στις 7/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Σ. Ναζαίρ.
ΠΙΒΟΤ (πρ. «ΓΚΑΛΛΑΝΤ»)	Κυπριακή	109.979	1975	Εβλήθη από περσικό πύραυλο, στις 16/3, νοτίως του Άμπου Μούσα και υπέστη πυρκαϊά που κατασβέσθηκε από το πλήρωμα.
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ	Παναμαϊκή	19.016	1976	Ζήτησε επιθεώρηση συνεπεία πρόσκρουσης σε αποβάθρα, στο Πούντα Καρντόν, στις 17/3.
ΜΙΚΤΟ:				
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	Λιβερίας	56.273	1973	Υπέστη βλάβη της ηλεκτρογεννήτριας, κατά το ταξίδι Φιλαδέλφεια για Ν. Όρλεάνη, στις 9/3 και κατέπλευσε στη Ν. Όρλεάνη για επισκευές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ	Έλληνική	4.555	1966	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά, συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής, που υπέστη στις 17/3.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παραμερίζοντας γιά λίγο τή μετριόφρονα διάθεση που χαρακτηρίζει τήν παρούσα στήλη και τή «Ναυτικά Χρονικά» γενικότερα, ίσως θά πρέπει εδώ νά ἐπισημάνουμε τήν πλήρη σχεδόν ἐπαλήθευση τών προσφάτων προβλέψεών μας όσον άφορά στήν εξέλιξη τής τρέχουσας παγκόσμιας ναυλαγοράς. Με κάποια όμολογουμένως συγκράτηση στό τεύχος τής 1ης Μαρτίου και μέ πολύ πιό βέλαιες ρήσεις σέ εκείνο τής 15ης, είχαμε προδιαγράψει τήν άμέσως προσεχή πορεία. Χωρίς, σέ καμμία περίπτωση, νά αίρουμε τίς επιφυλάξεις μας ως προς τίς μεσοπρόθεσμες κυρίως προοπτικές πού θέτουν ένα πελώριο έρωτηματικό, χρονικά προσδιοριζόμενο μεταξύ του τέλους τών έορτών του Πάσχα και τών μέσων Μαΐου.

Επιστρέφοντας στις τρέχουσες εξελίξεις, επισημαίνουμε τή δραματική γιά τή σημερινά μέτρα άνοδο τής ζητήσεως και τών ναύλων σέ όλους σχεδόν τούς βασικούς τομείς τής άγοράς καθώς και τήν προθυμία πολλών ναυλωτών, νά προβούν σέ μισθώσεις πλοίων πού περιέχουν όψιόν κάπως ακριβοπληρωμένες. Καί οι δύο βασικές αυτές μέθοδοι άπασχολήσεως ενός πλοίου είδαν τέτοια ώθηση κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο, ώστε είναι πολύ δύσκολο νά κάνει κανείς μία συγκριτική άξιολογική τοποθέτηση.

Δεσπόζουσα ή παρουσία τών σιτηρών, τόσο μέ τίς μεταφορές άπό Κόλπο ΗΠΑ προς Άπω Άνατολή και Κόντινεντ, όσο και μέ τήν επαναληφθείσα Σοβιετική παρουσία, άνεξάρτητα άν ή τελευταία έκφράσθηκε, όπως συνήθως, μέ χρονοναυλώσεις τύπου κυκλικού ταξιδιού Άτλαντικού.

Η σταδιακή άνοδος του προς Άπλωνία ναύλου γιά πάναμαξ μέχρι και τών δολ. 16 (ή σως και 16.50 όταν γράφονται αυτές οι γραμμές) άποτελεί άσφαλώς ούσιώδη μεταβολή τών πραγμάτων και επιφέρει δραματική επί τά βελτίω άλλαγή στή οικονομική στοιχεία τής επιχειρηματικής έκμεταλλεύσεως τείνοντας νά άπομακρύνει τήν έννοια «κρίση». Στό αυτό περίπου συγκλίνει και ή σταθεροποίηση του προς Κόντινεντ αντίστοιχου ναύλου περί τά δολ. 8.50/8.80 και μάλιστα, γιά μεγέθη μέχρι και 80.000 τόννων.

Φήμες ή και άνεπίσημες είδήσεις περί κατωτέρων ναύλων πού δέθεν συνομολογούνται γιά άργότερες ήμερομηνίες (θέρος, κ.λπ.) προς τό παρόν αφήνουν άσυγκίνητη τήν άγορά πού φαίνεται νά οδηγείται προς

άκόμη έντονότερους ρυθμούς.

Τό αυτό κλίμα επικρατεί και οι ίδιες σχεδόν τάσεις παρατηρούνται και στή μικρότερη μεγέθη μεταφοράς σιτηρών τόσο άπό τόν Άμερικανικό χώρο (βόρειο και νότιο) όσο και άπό τήν Εύρώπη και τήν Αυστραλία. Καί ένώ ή παράθεση (ή, μάλλον ή άπαρρίθμηση) τών σχετικών ναύλων θά ξέφευγε άπό τούς σκοπούς τής παρούσας στήλης συνιστώντας άχρηστο πλατυασμό, παραπέμπομε στις περί χρονοναυλώσεως άναφορές μας στή συνέχεια του κειμένου πού παρέχουν άρκετά καθαρή εικόνα τής καταστάσεως.

Χωρίς νά έχουν τό προβάδισμα αλλά και χωρίς νά ύστερήσουν σέ ένδιαφέρον, τά σιδηρομεταλλεύματα και οι γαίνανθρακες έστήριξαν τήν άγορά, συγκράτησαν τήν άνάλογη ζήτηση και τούς ναύλους και — μέ τή βοήθεια, ίσως, τών σιτηρών — πραγματοποίησαν βελτιώσεις. Άξιόλογες ποσότητες τών άνωτέρω φορτίων διακινήθηκαν άπό τή Βραζιλία, Δυτ. Άφρική και τό Βορειοαμερικανικό χώρο.

Παρακάμποντας τούς ήσσονος σημασίας τομείς τής ζάχαρης και τών λιπασμάτων πού κρατήθηκαν στή πρότερα επίπεδα, επισημαίνουμε τήν έξαιρετική πράγματι δραστηριότητα του τομέως τών χρονοναυλώσεων, όπου τόσο οι σχετικές πράξεις σέ αριθμό όσο και τά πληρωθέντα μισθώματα έλάχιστη έχουν σχέση μέ τήν πρόσφατη πραγματικότητα.

Και ένώ τό μέγεθος πάναμαξ κλιμακωτά και κατά περίπτωση κυμάνθηκε μεταξύ δολ. 5.500 μέχρι και του ύψηλου δολ. 7.500 ήμερησίως σέ όλες τίς βασικές περιοχές, τά ιδιαίτερα ύψηλά μισθώματα σημειώθηκαν και στή μικρότερη μεγέθη μέ δολ. 4.000-4.500 γιά κυκλικό Άτλαντικού σέ 27.000 TDW (μέ ισχυρές τάσεις άνόδου) και περίπου δολ. 6.000 γιά τούς 40.000 TDW.

Άξίζει όμως ιδιαίτερη προσοχή ή προθυμία ναυλωτών νά συνομολογήσουν χρονο-

ναυλώσεις περιόδου (μέχρι και 8 μηνών) σέ πάναμαξ πλοίο μέχρι και μισθώματος δολ. 6.500/7.500 ήμερησίως. Νά θεωρηθεί τούτο έμπρακτη έκφραση έμπιστοσύνης γιά ένα καλύτερο μέλλον; Πιθανόν ναί! Καί είναι χαρακτηριστικό τέτοιων στιγμών τής άγοράς, στιγμών δραματικών μεταβολών, ότι πάντα κάποιοι άποδεικνύονται σώφρονες ένώ, ταυτόχρονα, κάποια άλλοι επιπόλαιοι...

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό κλίμα πού επικρατούσε στή ναυλαγορά ξηρού φορτίου και οι τάσεις πού προδιαγράφονται έρχονται, δυστυχώς, σέ πλήρη αντίθεση μέ τήν αντίστοιχη εικόνα τής ναυλαγοράς πετρελαιοειδών.

Χτυπημένη άπό τήν τελευταία κίνηση τών παραγωγών γιά περιορισμό τής παραγωγής, τήν έπελθοῦσα μείωση τής ζητήσεως και έπομένως τή συσσώρευση χωρητικότητας στις βασικές περιοχές δραστηριότητας, ή ναυλαγορά κινήθηκε σχεδόν εύκαιριακά, έπαναφέροντας τό άγχος τής άπασχόλησης του πλοίου και, φυσικά, άποκλείοντας κάθε έλπίδα σύντομης έπιστροφής σέ άποδοτικότερα επίπεδα ναύλων.

Τά WS 24.5 γιά Άνατολή, ναύλος πού αντίστοιχούσε σέ VLCC άπό Περισκό, έκφράζει τό μέσο όρο τών πληρωθέντων ναύλων και, συγχρόνως, τήν έπιστροφή σέ μία άπό οικονομικής πλευράς προβληματική διαχείριση του πλοίου.

Δέν ύπήρξε περιοχή μέ ιδιαίτερη «έμπνευση» και κάποιες στιγμισίες εκλάμψεις άπό Δυτική Άφρική γιά 120/160.000 τόννους, ή μερικές αίχμες στή καθαρά φορτία, δέν μεταβάλλουν τή γενική εικόνα.

Όλοι σχεδόν οι παρατηρητές τής άγοράς συμφωνούν ότι ή παρούσα κατάσταση, χωρίς προβλέψεις γιά περαιτέρω καθίζηση τών ναύλων, θά εξακολουθήσει επί μακρόν. Έκτός άπρόοπτου! και τό άπρόοπτο τείνει νά γίνει κανόνας στις ήμέρες μας...

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ. ΚΑΝΑΔΑ

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ: Ρίβερ Πλέϊτ μέ συμπλήρωση Μπ. Άίρες ή Μπάγια Μπλάνκα 25.000 τόν. κριθής

Κίνα, δολ. 27,90, 2.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Άπριλ. 8-14.

BENH II: Μεν. Λίμνες 17.000 τόν. γεννήματα Άλγερία, δολ. 27,75 φίο, 3 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση τό κωρίτερο και μέχρι Άπριλ. 10.

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

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο 60.000 τον. σιτηρά Βέσσερπορτ, δολ. 8,50 φίο, 10 1/2 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: 'Αμερ. Κόλπο 86.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 8,60 φίο, 12 ημέρες, 'Απριλ. 4-10.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 10,75 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλ. 5-15.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: 'Αμερ. Κόλπο 75.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 7,50 φίο, 12 ημέρες, 'Απριλίου 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 7,75 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλ. 1-10.

ΝΙΜΡΟΝΤ: Βορ. Ειρηνικό 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 9,25 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλ. 1-15.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ: Τάμπα 22/23.000 τον. πέλλετες Γιβραλτάρ/Βρέστη, δολ. 12,75 φίο, 9 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 56.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 8,50 φίο, 10 ημέρες, Μαρτ. 24-30.

ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: Πασκάγκουλα 40.000 τον. γεννήματα Λισσαβώνα, δολ. 9,75 φίο, 5 ημέρες/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 18-25.

ΑΡΓΟΛΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14,90 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλ. 4-15.

ΚΑΡΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 19 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλ. 5-15.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 13,90 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλ. 1-4.

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 14.250 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 20 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Σεπετίμπα Μπαίη 220.000 τον. δύο λιμάνια Νοτ. Κορέας όροι έμπιστευτικοί, τέλη Μαρτίου.

ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ: Χάλλ 20.000 τον. σιτηρά Κίνα, δολ. 24,30 φίο, 3.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαρτίου.

ΒΑΤΗΣ: Πούντα ντο Ούμπο 95.000 τον. σιδηρομε-

τάλλευμα 'Αλ Τζουμπάιλ, δολ. 5,65 φίο, 50.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλ. 20 - Μαΐου 5.

ΜΑΡΚΕΛΛΑ: Τήσπορτ 25.000 τον. σιτηρά Φιλιππίνες, δολ. 23 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 30 - 'Απριλ. 6.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Μπουκάναν 87.000 τον. σιδηρομετάλλευμα βορείως Χαττέρας, δολ. 3,80 φίο, 6 ημέρες, 'Απριλ. 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΩΣΤΗΣ: 37.680 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική, 'Απριλ. 5-15, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.900 τήν ημέρα, πλέον δολ. 97.500 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ μέσα Μαρτίου, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 4.750 τήν ημέρα.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: 68.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ 'Απριλ. 4-10, ένα κυκλικό ταξίδι άνατολ. ακτής Νοτίου 'Αμερικής, δολ. 6.250 τήν ημέρα.

ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: 26.859 τον. d.w. του 1986, παράδοση Φός 'Απριλ. 1-5, έπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες δολ. 3.800 τήν ημέρα, όψιόν δευτερο ταξίδι με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 3.800, όψιόν δευτερο ταξίδι από Μεγ. Λίμνες με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη δολ. 4.250 τήν ημέρα.

ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΛΑΙΗΝ: 37.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Δυτική ακτή Νορβηγίας 'Απριλ. 10-20, ταξίδια 2-4 μηνών με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 6.000 τήν ημέρα, όψιόν έπαναπαράδοση Πάσσερο δολ. 5.000 τήν ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.380 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βραζιλία άμεση, έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 6.000 τήν ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΕΘ: 32.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βανκούβερ άρχές 'Απριλίου, έπαναπαράδοση Βραζιλία δολ. 4.200 τήν ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλού υπό έρμα, όψιόν έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 5.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ: 27.146 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταμπίκο άμεση, κυκλικό ταξίδι Καραϊβική, έπαναπαράδοση άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 5.000 τήν ημέρα.

ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ: 28.218 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ολλανδία Μάρτιο, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.250 τήν ημέρα.

ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ: 14.900 τον. d.w. του 1978, παράδοση Μπουρμα 'Απριλ. 2 τό άργότερο, έπαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 3.200 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ: 31.832 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεση, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.500 τήν ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖ. Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 35.600 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ντακάρ 'Απριλ. 13-23, ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.650 τήν ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ τέλη Μαρτίου, ταξίδια 3-5 μηνών πρός δολ. 7.300 τήν ημέρα.

ΑΝΙΜΑΡ: 19.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Κηλάγκ Μαρτ. 22-28, ταξίδι μέσω 'Ιαπωνίας με έπαναπαράδοση στον πιλότο λιμένος άνατολ. ακτής 'Ινδίας, δολ. 4.200 τήν ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.573 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Κηλάγκ άμεση, ταξίδι μέσω Φιλιππίνων με έπαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 3.535 τήν ημέρα.

ΑΙ'ΛΣΑ: 29.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Μαρτ. 25-31, έπαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 4.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 20.000 για πλού υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΝΙΤΥ: 29.700 τον. d.w. του 1985, παράδοση Φούνες Μαρτ. 26 - 'Απριλ. 1, ταξίδι μέσω 'Αμβέρσας/ 'Αμβούργου και Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Νορβηγία, δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 34.186 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βανκούβερ 'Απριλ. 5-12, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.875 τήν ημέρα, πλέον δολ. 110.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 34.368 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απριλ. 1-8, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρι-

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

κής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.368 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Λόριεν άρχες 'Απριλίου, ένα κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 27.532 τόν. d.w. του 1976, παράδοση ΗΒ Μαρτ. 16-20, επαναπαράδοση 'Ανω 'Ανατολή, δολ. 3.975 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ: 29.600 τόν. d.w. του 1985, παράδοση στον πιλότο Βορ. Ειρηνικό Μαρτ. 16-21, επαναπαράδοση στον πιλότο σε Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 4.250 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.362 τόν. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω ΗΒ και Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Κέϊπ Πάσσερο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιντσόν Μάρτιο, ταξίδι μέσω Μπουκίγκ με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΡΑΝ: 16.889 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Νέα 'Υόρκη άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου και 'Ανατολ. Μεσογείου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ: 21.069 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ρίβερ 'Ελμπε, Μαρτ. 20-25, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 27.764 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ανατολ. άκτή ΗΒ Μαρτ. 27-31, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ: 41.861 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Πειραιά Μάρτιο, ταξίδια 5-7 μηνών πρὸς δολ. 4.250 την ημέρα.

ΕΛΕΝΗ II: 60.920 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Μπρεμερχάβεν Μάρτιο, ταξίδι μέσω Τουμπάρσο με επαναπαράδοση Γκέντ, δολ. 6.150 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΟΤΟΣ: Ράς Τανούρα 120.000 τόν. μέρος φορτίου Αυστραλία WS 50, τέλη Μαρτίου.

ΣΚΥΡΩΝ: Δυτ. 'Αφρική 133.000 τόν. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ Σίτυ WS 35, τέλη Μαρτίου.

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 'Αρζού 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 85, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 100, 'Απριλ. 3.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Ράς Σουκχεϊρ 70.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 76, Μαρτ. 27.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Μαύρη Θάλασσα 40.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 105, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 120, Μαρτ. 13.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Ντουμάι 130.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 34, όψιόν δυτική άκτή ΗΠΑ/Χαβάν WS 39, Μαρτ. 16.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Πατζαρίτος 50.000 τόν. Λάς Μίνας, WS 70, Μαρτ. 19.

ΙΑΣΩΝ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 37,5 όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 40, Μαρτ. 22.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 27.500 τόν. καθαρά, 'Ινδία, WS 235, Μάρτιο.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 155, Μαρτ. 21.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 90.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/ 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 50, 'Απριλ. 1.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Γέμπο 50.000 τόν. Ρότερνταμ, WS 92,5, Μαρτ. 17.

ΕΛΕΝΟΡΑ Μ.: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 130.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 50, Μαρτ. 21.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Περσικό Κόλπο 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική άκτή 'Ινδίας, WS 250, Μαρτ. 21.

ΦΟΙΝΙΞ: Δυτ. 'Αφρική 124.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβική WS 36,5, Μαρτ. 28.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Περσικό Κόλπο 135.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 49, Μάρτιο.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία 32.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/Μεσόγειο WS 152, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 169, 'Απριλ. 3.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Σκίβντα 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 180, Μαρτ. 25.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίβντα 26.500 τόν. νάφθα

ΗΒ/Κόντινεντ WS 190, Μαρτ. 25.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'Ι'ΤΝΕΣΣ: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 80, Μάρτιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Μεσόγειο 64.000 τόν: 'Αμερ. Κόλπο, WS 78,75, 'Απριλ. 3.

ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ: 'Ες Σάιντερ 60.000 τόν. μέρος φορτίου Βενετία, WS 85, Μάρτιο.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Ταρτούς 80.000 τόν. μέρος φορτίου

Φός, WS 80, Μαρτ. 31.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ: Ράς Σουκχεϊρ 78.000 τόν. μέρος φορτίου Ρότερνταμ WS 67,5, όψιόν Μεσόγειο WS 70, 'Απριλ. 4.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Περσικό Κόλπο 20.000 τόν. καθαρά 'Ινδία WS 227,5 Μάρτιο.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Βενεζουέλα 30.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 155, 'Απριλ. 2.

Οι αγοραπωλησίες

Γιά τόν αναγνώστη που ήδη πέρασε από τὰ σχετικά περί τῆς Ναυλαγορᾶς σχόλια μας, οἱ ἀνοδικές τάσεις τιμῶν τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου εἶναι κάτι, ἂν ὄχι εὐεξήγητο, ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀντιληπτό. Καί πρέπει ἀσφαλῶς ἀλλοῦ νά ἀναζητηθεῖ ὁ λόγος (ἢ οἱ λόγοι) τῆς συγκρατήσεως τῶν τιμῶν καί αὐτῶν ἀκόμη τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια, ὅπως εἶδαμε, διέρχονται μιά νέα κρίση χωρὶς ὀρατὴ ἐξέδο.

Ἀσφαλῶς, ἡ κρατοῦσα καί ὄχι ἀδικαιολόγητη ἀντίληψη ὅτι οἱ καλές μονάδες σπανάζονται καί δύσκολα ὑποκαθίστανται ἀπὸ νεότευκτα στὸ σημερινὸ καθεστῶς τοῦ βιομηχανικοῦ κόστους εἶναι ὑπεύθυνη γιὰ τὸ φαινόμενο. Καί ἐνῶ οἱ ἀκραῖες θέσεις πού ἔτειναν μέχρι προσφάτως νά ἀκολουθήσουν οἱ κάτοχοι καί δυναμικοὶ πωλητὲς τέτοιων πλοίων ἀπαλύνονται κάπως ἐκ τῶν πραγμάτων, ζωηρό παραμένει τὸ ἀγοραστικὸ ἐνδιαφέρον καί ἡ κίνηση στὰ ἀρμόδια μεσιτικὰ γραφεῖα.

Ἐκ τῶν προσφάτων πεπραγμένων ἄς ἀναφέρουμε τὸ ὑπὸ τῆς JAPAN LINE ἐλεγχόμενο T/T «ROSE BAY» (274.531 TDW/1976), πού πέρασε στὸ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ δολ. 8.000.000 (κατ' ἄλλες πληροφορίες δολ. 8.500.000) καί τὰ μικρότερα:

— «CYS BRILLIANCE» (88.500/1974) δολ. 6.500.000 σέ "Ἑλληνες τῆς Νέας 'Υόρκης.

— «MELTEMI» (40.200/1976) δολ. 6.000.000 σέ 'Ιταλοὺς ἀγοραστές.

— «O.T. GARTH» (30.748/1974), πλοῖο παραγῶν στὰ δολ. 1.900.000 ὡς ἐστὶ στὴ Χάβρη με ζήμιες.

Ἐπίσης, τὸ T/T «KINKO MARU» (258.000/1972) ἐφέρετο συμφωνηθέν ἀπὸ "Ἑλληνες στὰ δολ. 6.800.000 με πρόσφατη τετραετὴ ἐπιθεώρηση.

Δύο ΟΒΟ, τὰ «ARROW GDYNIA» (98.358/1986) καί «MALASKA» (105.000/1972) ἐφέροντο ἐπίσης πωληθέντα ἀντὶ δολ. 18.000.000 καί δολ. 4.500.000 ἀντίστοιχα. Ἰνδοὶ ἐφέροντο οἱ ἀγοραστές τοῦ πρώτου.

Ἀριθμὸς ὑπερδεξαμενοπλοίων τῆς JAPAN LINE ἐπωλήθη στὴ Νότια Κορέα πρὸς διάλυση.

Μακρὰ ἡ λίστα τῶν μπαλκάρριερς πού ἐφέροντο ὡς πωληθέντα ἢ τελοῦνται ὑπὸ αἵρεση ἐπιβεβαιώσεως τῆς πωλήσεως, ἂν καί ἐδῶ ἡ ἐπικρατοῦσα ρευστότητα ἐπιβάλλει κάθε ἐπιφύλαξη περὶ τὴν ἀκρίβεια τῶν πληροφοριῶν πού δίδονται σάν ὁδηγὸς τιμῶν καί κλίματος μᾶλλον παρὰ σάν τετελεσμένα γεγονότα:

— MV CHIHROSAN MARU (110.900/73)

δολ. 3.650.000.

— MV BULKPLEIADES (79.680/1969) δολ. 1.715.000.

— MV MANIX II (47.400/68) δολ. 1.300.000.

— MV FLORES (36.250/77) δολ. 3.000.000.

— MV EAGLE (71.927/83) δολ. 8.000.000.

— MV WEST BRIDGE (60.107/73) δολ. 3.000.000.

— MV GENERAL SEGUNDO (34.500/76)

δολ. 3.500.000 σέ "Ἑλληνες ἀγοραστές.

— MV HAN PACIFIC (26.600/74) δολ. 1.850.000.

— MV TARPON STAR/TARPON SUN (25.600/80 στὴ Βουλγαρία) δολ. 5.300.000 περιπτώσεως συνολικῆ τιμῆς.

Στὰ πλοῖα γενικοῦ φορτίου, παρὰ τὴ σχετικὰ περιορισμένη ζήτησι, μπορεῖ κανεὶς νά ἀναφέρει:

— MV UNITED PIONEER (18.500/77) δολ. 1.850.000.

— MV JOHNNY (16.580/76) ἐφέρετο πωληθέν σέ "Ἑλληνες ἀντὶ δολ. 1.550.000.

Ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξη τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς ἀγορᾶς προεξοφλεῖται ἀπὸ τοὺς παρατηρητές.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

"Εχοντας μόλις «καταβροχθίσει» ἀριθμὸ ὑπερδεξαμενοπλοίων καί ἄλλων μεγάλων μονάδων ἀνηκόντων στὴ JAPAN LINE, ἡ Νότια Κορέα φαίνεται νά ὀδηγεῖται πρὸς πρόσκαιρο ἐφησυχασμό. Ἡδὴ μονάδες σάν τὸ T/T «JAPAN ORCHID» (231.000/71), T/T «JAPAN COSMOS» (273.000/74) καί M/V «JAPAN OLIVE» (μεταλλοφόρο 148.000/71) ἀπαιτοῦν κάποιο χρόνο πρὸς διάλυση. Οἱ τιμές ἀγορᾶς κυμάνθηκαν ἀπὸ δολ. 137-132 ἀνὰ τόννο βάρους.

"Ἄλλο πλοῖο τῶν αὐτῶν πωλητῶν-πωλήθη-κε πρὸς διάλυση στὴν 'Ιαπωνία ἀντὶ δολ. 135 ἀνὰ τόννο. Πρόκειται γιὰ τὸ T/T «KOEI MARU» (267.300/76).

Στὰ δολ. 137 ἀνῆλθε ἡ τιμὴ πλοίου 20.000 περιπτώσεως τόννων βάρους πού ἐπωλήθη στὴν Ταϊβάν ἐνῶ γιὰ τὴν ἴδια χώρα προοριζόταν τὸ T/T ANGEL (33.600 τ.) με παράδοση Φουτζάιρα ἀντὶ δολ. 108 ἀνὰ τόννο καὶ ἐπαναπώληση δολ. 137 με παράδοση Καοσιούγκ.

Οὐδεμία οὐσιώδης μεταβολὴ στὴν περιοχὴ τοῦ Ἰνδικοῦ ὅπου ἡ Ἰνδία διακρινόταν γιὰ μία σχεδόν χαλαρὴ ζήτησι, τὸ Πακιστάν ἐπαιζε τὸ ρόλο τοῦ οὐραγοῦ τῆς ἐνῶ κάποιος τόνος διαφαινόταν στὸ Μπαγκλαντές χωρὶς συγκεκριμένους πράξεις νά ἐλθουν στὸ φῶς.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

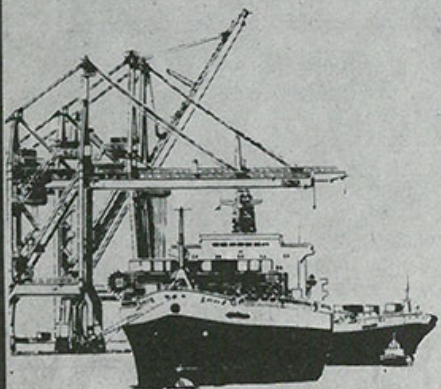
CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116183, 3114208, 3111384, 3113397,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

NAFTIKA CHRONIKA



SERIAL NUMBERS FOR SHIPS

The EEC Commission has agreed with the IMO proposal for the establishment of serial numbers that ships will carry from keel laying to scrapyard and regardless of any changes of ownership or registry it might undergo during its lifetime. The aim of this system is to prevent fraud and to help in tracing ships responsible for sea pollution or presenting safety hazards.

Although the project has been given a green light there are certain reservations with respect to the possibility of altering the serial number and the cost of applying the measure to existing ships. In answer to these reservations it has been noted that any falsification could be easily discovered because the false number would not correspond to the ship's data on file under the original number. As for engraving the number on the hull of existing ships, this could be postponed, with the serial number appearing only on the ship's records.

THE JOINT MEETING IN LONDON

The year's first joint meeting between the executive committees of the Union of Greek Shipowners and the Greek Shipping Cooperation Committee was held in London on Friday, March 20, 1987.

Discussions at the meeting ranged over the continuing shipping crisis and the need for constant watchfulness in ensuring the survival of Greek shipping in the face of growing international competition.

Views were exchanged on the recent measures taken by the Ministry of Merchant Marine in support of Greek shipping and to help it regain its competitive ability. Mention was made of the measures taken in other countries for the same purpose and hopes were expressed that similar measures would be taken in Greece so that the Greek flag fleet could grow instead of decline in numbers and thus provide more work for Greek seamen.

Also discussed was the need to reorganise the Seamen's Pension Fund (NAT) and make it work more efficiently, as were matters concerning training. In this respect, the proposal that sandwich courses combining both theoretical and practical training be instituted as soon as possible was accepted.

Finally, views were exchanged on the representation of Greek shipowners at various international bodies and an announcement was made to the effect that the money collected from shipowners for Kalamata earthquake relief would be used to build a fully-equipped secondary school in the town.

SECURITY AT SEA

Following a joint proposal by Egypt, Austria and Italy, made at the recommendation of the U.N. General Assembly, IMO has undertaken to draft an international convention for security at sea. IMO has now set up a preliminary committee which is to begin its work this month on the basis of a plan submitted by the three countries mentioned above. The committee will be open to all IMO member countries and is to submit its first report to the 58th IMO congress in June this year. It is hoped that the international convention can be brought to the vote at a regular diplomatic meeting within the coming year, the exact date to be fixed in accordance with the progress made in drafting the plan.

Meanwhile, IMO has adopted a series of measures for the safety of passengers and crews both at sea and in harbour. These measures are to be applied mainly on passenger ships on international voyages but can be extended to other categories of ships. They have been sent out together with a circular recommendation by IMO to all members suggesting that they can be adapted to conditions prevailing in each country.

SALVAGE PROGRAMME

It is hoped that from the beginning of April a salvage programme for Japan Line can be put into effect by an international banking group. Japan Line is considered one of the most important tanker operating companies in the world. Last September, its debt amounted to 69 billion yen but by the end of December the company asked the banks to restructure a total amount of 124 billion yen in loans to subsidiary companies.

Japan Line attributed its difficulties to the steep rise in value of the yen and to the world shipping crisis.

It has also been revealed that the Sanko adjusters and Shell International Marine have come to an agreement according to which Shell will timecharter 12 Sanko tankers of 80,000 and 100,000 dwt. for at least two years. The relative contracts will come into effect in the last quarter of 1987 and according to rumours, they carry a rate of \$ 2.85 per ton during the first year and \$ 3 the second.

INDIAN SHIPOWNERS

India's national merchant fleet has grown markedly in recent years both in size and in world influence, making a positive contribution to the country's development and prosperity. At the same time the private shipping sector has developed through soundly based shipping companies. Historically, this development was based on the country's centralised economy and programmes of mass imports of cereals and fertilisers.

Within the current state of world shipping, Indian owners are waging a battle to reform their trading strategy. According to a recent circular from the owners, the further development of Indian shipping depends on whether it can adapt itself to world competition and world shipping lines. In order to do so, it needs positive support from the government and the elimination of bureaucratic obstacles from the administration. Among the top priority measures sought by the owners is the removal of restrictions on the purchase and sale of merchant ships. The red tape involved in seeking government approval for a sale or purchase on the international market is having a detrimental effect and has

cost India hundreds of millions of dollars in the last decade. Indeed, they point out that if these obstacles were removed, Indian owners could take advantage of the current low prices for second hand ships, compared to rising prices for newbuildings, in order to renew and develop the Indian merchant fleet.

REPETITION OF A HISTORICAL VOYAGE

On the 26th of March 1987 at the Foreign Press Center in Athens, a press conference had been given by the Aegean Foundation on the occasion of the sea voyage which will take place in the Aegean Sea this summer by the vessel "Ermioni" which has been built with the exact same details as one of the eight millenium BC — the vessel intending to repeat the first historically verified trip from Ermioni to Milos.

Alexandros Langadas, a writer and seafarer, had the inspiration of copying the vessel and the trips of the pre-Hellenic era. Mr. Langadas spoke to foreign correspondents about this trip which is to take place under the auspices of the Aegean Foundation. Built by pine and cypruss tree trunks as in the mesolithic era, at its return from Milos, "Ermioni", after passing by Kythnos, Serifos, Syfnos and Kimolos will bring to the port of Ermioni exactly the same cargo that the pre-Hellenics carried eight thousand years BC: obsidian, which was the steel of those ages.

The President of the Aegean Foundation, Mr. Minos Kyriakou, underlined the significance of the project and in appreciation to this has placed the voyage and all relevant activities under the auspices of his foundation.

NEW DESIGNS FROM BRITISH SHIPBUILDERS

British Shipbuilders launched on 16 March three new vessel designs to mark its new status as a constructor of small, specialised craft for the 1990s.

The ships unveiled at the Expoship International Shipping and Shipbuilding

Exhibition in London are the Reflex, described as a versatile and economic refrigerated cargo vessel, popularly known as a "Reefer", the Questor, a scientific research ship; and the Tango, a products carrier with capacity of 40,000 to 45,000 deadweight tonnes of cargo, fuel and stores.

LR's FIRM COMMITMENT TO SAFETY

In a year of great activity and effort, Lloyd's Register's commitment to establishing and applying proper safety standards was maintained despite strong commercial pressures, says Roderick MacLeod, chairman, in his Annual Report statement.

He points out that the pace of technical advance and the need for LR's assistance with plans and projects does not diminish when contracts are scarce, maintaining its technical capacity, even at times when the cost of doing so exceeds the income that can be earned.

Commenting on the continuing search for new ways of employing the technical skills of LR's surveyors through its worldwide network of exclusive offices, Mr. MacLeod stresses that new developments are considered carefully to make sure that they strengthen LR's commitment to its prime purpose of enhancing the safety of life and property at sea and on land.

Gross tonnage completed last year to LR class was 3.3. millions, down from 3.6 m in 1985, 5.1 m gt was under construction or on order to LR at the end of the year, a decline of 1.3 m gt on the previous year.

However, LR's share of new orders placed during the year increased from 1.9 m gt in 1985 to 2.5m gt. The total LR classed fleet stood at just over 96m gt, about 24 per cent of the world fleet.

The total world merchant fleet fell for the fourth year in succession: at mid-year 1986, it stood at 404.9 million gt, down by 11.4m gt or 2.7%, from 1985.

A total of 16.8 m gt of new tonnage was completed during the year, while new orders placed amounted to 12.8 million gt, slightly less than in 1985. The to-

tal tonnage on order and under construction at the end of the year was 21.4 million gt.

Seen against a reduction in the total volume of ship demolitions — down from 22.2 million gt to 15.1 million gt, the lowest since 1982 — the drop in the world merchant fleet underlines the shrinkage of the newbuilding orderbook and the tonnage delivered.

ABS PUBLISHES 1987 EDITION OF RULES FOR BUILDING AND CLASSING STEEL VESSELS

The introduction of requirements for vessels that transport motor vehicles, and a sharper focus on the technologies of marine diesel engines and ice-strengthened hulls are among the changes included in the 1987 edition of the American Bureau of Shipping Rules for Building and Classing Steel Vessels.

The classification society, which marks its 125th anniversary this year, updates and expands these Rules on an annual basis to provide marine engineers, naval architects and shipowners with world recognized standards for the design and construction of all types of marine vessels.

Copies of the 1987 edition of the ABS Rules are available from the American Bureau of Shipping Book Order Section, 45 Eisenhower Drive, P.O.Box 910, Paramus, New Jersey. The price in U.S. dollars is \$50 in the United States

NEXT BIMCO MEETING IN ATHENS

About 2,500 shipowners, shipbrokers and shipping executives will meet in Athens in May at the general meeting of BIMCO, the Baltic and International Maritime Council. The Greek Minister of Mercantile Marine has agreed to be the patron of the event.

The general meeting of BIMCO — the world's largest private international shipping organisation — will take place at the Athenaeum Intercontinental Hotel during the period 18-21 May.

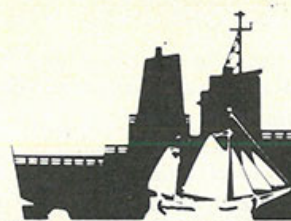
TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ 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 ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898
ΑΓΓΑΙΩΝ	77	14274
ΑΓΓΕΛΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

Α'ΙΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	81	10714
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	27018
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ε. Φουτζέιρα 8/2	
ε. Γιοκοχάμα 14/2	
πρός Σιγκαπούρη 8/2	
ε. Γκούαγκου 21/1	
α. Λάσ Πάλαμα 11/2	
πρός Χάιφα 16/2	
επιβλήθη	
πρός Πόρτο Κουεζάλα 31/1	
πρός 'Ηράκλειο 18/11	
ε. Καρντένιες 13/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
πρός Ν. Κορέα 8/1	
πρός Λορίντ 2/2	
πρός Σάντος 11/2	
πρός Βαλπαράϊζο 6/2	
πρ. «Ανδρείος» (πρ. «Μύρτος»)	
δ. 'Επτάνησα 10/12	
πρός Κολομβία 21/1	
πρός Πειραιά 22/1	
πρός Τρίπολη 13/1	
ε. Γκάδβερστον 5/2	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
ε. Ρίο Πανέιρο 8/2	
α. Τερνέστη 16/2	
πρός Μπράουνσβιλ 10/1	
επιβλήθη 'Ελληνες	
στον Πειραιά 19/2	
α. 'Αλγκεκίρας 30/1	
στο Ντόρμπαρν 14/1	
πρός Κωνσταντινίτσα 13/2	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Μπαβανγκάρ 22/12	
ε. Σάν Φραντζίσκο 7/2	
α. Γιβραλτάρ 6/2	
α. Ντόρμπαρν 6/2	
πρός Μπουσαν 28/1	
στη Φουτζέιρα 11/2	
πρός Γιβραλτάρ 16/2	

ε. Ν. 'Υόρκη 14/2	
πρός Γκουαγιακούλ 7/2	
στον Πειραιά 11/2	
ε. Σχέζιν 2/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/2	
πρός Εύρωπη 8/1	
πρός 'Ιαπωνία 7/2	
ε. Πειραιά 14/2	
επιβλήθη	
πρός 'Ιμμιγκχαμ 13/2	
α. Χόγκ Κόγκ 7/2	
πρός Ν. 'Υόρκη 1/2	
πρός Ραβέννα 15/2	
πρός Μέγαρα 15/2	
πρός Κίνα 7/2	
πρός Νοβοροσίσκ 7/2	
άρχει Πειραιά	
α. 'Αντεν 3/2	
ε. Σύρο 27/12	
πρός Τζέντα 13/2	
πρός Βρέμη 15/2	
α. 'Αμβέρσα 17/2	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 13/10	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
ε. 'Αμβέρσα 5/2	
πρ. «Yüksel Güler»	
α. Λεμεσό 14/2	
πρός Θεσσαλονίκη 9/2	
πρός Σ. 'Αραβία 27/12	
ε. Πόρτοφραγκον 2/2	
πρός Κορέα 12/1	
ναυπηγ. Τόκυο	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 5/2	
ε. Σάντος 11/2	
πρ. «Νοτιοπορτ»	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Γιοκαίσι 13/2	
ναυπηγείται Καβαχίρι	
άρχει Πειραιά	
ε. Μπαμόντ 5/2	
ε. Χιούστον 13/2	
ε. Κασιούγκ 5/2	
α. Χιούστον 10/2	
πρός Ρότερνταμ 16/2	
ε. Γιοκοχάμα 13/2	
στο Σάντος 16/2	
υπό ναυπηγηση	
ε. 'Αμβέρσα 17/2	
πρός 'Ιαπωνία 13/2	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 17/2	
α. Βανκούβερ 7/2	
επιβλήθη διάλυση	

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMARANTOS	80	10996
AMARYLLIS	83	13600
AMEOSYT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMORFOS	83	34000
AMOTRITH	78	10995
AMFION	78	11173
ANAGGEL APOLLON	79	10996
ANAGGEL ARGKONOT	81	36061
ANAGGEL ARHS	80	10996
ANAGGEL ATLAS	84	10000
ANAGGEL BIKTOPY	79	10996
ANAGGEL GKLOPY	74	13633
ANAGGEL GKRENTNES (δ.)	81	41390
ANAGGEL GOY'ISNTOM	74	13348
ANAGGEL ENTHBOP	78	13889
ANAGGEL HGKΛ	83	20432
ANAGGEL INTELLITZENΣ		
(δ.)	82	24655
ANAGGEL LHNTER	85	14400
ANAGGEL LIMPERTY	76	13633
ANAGGEL MA'IT	78	13889
ANAGGEL NTIGKNITY	84	24643
ANAGGEL PAOYEP	82	19343
ANAGGEL ΠΙ'ΤΣ	74	13631
ANAGGEL ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ANAGGEL ΣΑΞΕΣ	84	24643
ANAGGEL ΣΚΑ'Υ	79	10993
ANAGGEL SPIRIT	78	13889
ANAGGEL TRA'OMΦ	76	13633
ANAGGEL ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ANAGGEL ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ANAGGEL ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ANAGGEL ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ANAGGEL ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ANAGGEL ΧΟΝΟΡ	76	13633
ANAGGEL ΧΟΟΥΠ	74	13633
ANAGGEL ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ANAMELI	77	14584
ANASTASIA	80	15688
ANASTASIS (δ.)	75	69222
ANATOLH	70	8998
ANAFH	85	34400
ANAPHTHΣ	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPOS	85	34500
ANAPOS A'Ι'Λ	83	10470
ANAPOS APES (μ.)	72	119505
ANAPOS ATLAS (μ.)	72	119505
ANAPOS ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ANAPOS ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ANAPOS OKKANIA	77	20676

ANEMOS	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOTIPH Λ	76	16646
ANOS	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ANNOYLA	71	9826
ANTAIOS	71	16379
ANTBENTZIOYPI	54	5383
ANTEALINA	77	16356
ANTZELIK GKPEHS	71	30193
ANTZELIK PAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ANTZELIK ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ANTZELIK ΦΑΙΗΘ	84	36353
ANTZELIK ΧΟΟΥΠ	85	25300
ANTZELMAP	72	6666
ANTZOYLETTA	78	24941
ANTIGONH	76	23149
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXEA	72	11931
ANTIPAROS (δ.)	86	18000
ANTIPOLIS (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOS (δ.)	79	19463
AOYPELIA	72	23412
AOYPOPA ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

ε. Χιούστον 5/1	
α. Πόρτ Χάρκωρτ 23/1	
πρός Νάπολη 16/2	
ε. Μπουλάκ 12/2	
ε. 'Αβονμαουθ 10/2	
ε. Καράτσι 14/2	
ε. Γκάδβερστον 3/2	
πρός Ρεσίφ 28/1	
ε. Λισσαβόνα 8/2	
ε. Ρότερνταμ 7/2	
ε. Λισσαβόνα 10/2	
πρός Κήλαγκ 17/2	
πρός Γένοβα 12/2	
πρός Θεόνα 30/1	
πρός Ράσ Λανούφ 11/2	
δ. Γιβραλτάρ 3/2	
πρός Βαρκελώνη 8/2	
πρός Σαβάννα 12/2	
α. Ρότερνταμ 11/2	
ε. Γιοκοχάμα 14/2	
α. Σάντος 14/2	
πρός Λάζαρο Καρντένας 5/2	
ε. Μπουσαν 23/1	
πρός Κασιούγκ 27/1	
ε. Βομβάη 2/2	
πρός 'Ιντσόν 12/2	
πρός Λός 'Αντζελες 24/1	
α. Σαντάντερ 23/1	
ε. Νάπολη 16/2	
α. Φλάσσινγκ 14/11	
α. Τζέντα 9/2	
πρός Λός 'Αντζελες 16/2	
πρός Σαγκάη 13/2	
πρός Λαμπουράν 17/2	
πρός Γιβραλτάρ 16/2	
πρός Κορέα 31/1	
πρός Μπανγκόγκ 16/2	
πρός Ποχάγκ 13/1	
πρός Τζακάρτα 14/2	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/2	
α. Φός 7/2	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός 'Ισπανία 8/2	
πρός 'Αμβέρσα 12/2	
α. Ούμ Σαίτς 31/1	
ε. Τσίμπα 13/2	
ε. Βανκούβερ 8/2	
α. Σαβάννα 7/2	
πρός Τουμπάρδο 17/1	
πρός 'Ιτακούι 30/1	
άρχει Τάραντα	
πρός ΗΠΑ 8/2	
ε. Κόμπε 17/2	
πρός Σιγκαπούρη 16/2	
ε. Σαγκάη 7/2	
πρός 'Αμβέρσα 16/2	
α. Χόλχεντ 2/2	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Κασιούγκ 9/2	
ε. 'Αμβέρσα 14/2	
πρός Ταϊβάν 24/1	
ε. Κουανάν 26/1	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 16/2	
πρός ΗΠΑ 30/1	
ναυπηγ. Σασέμπο	
α. Πειραιά 1/2	
πρός 'Ιαπωνία 19/12	
πρός Μπρισμαίνην 16/2	
ναυπηγ. Σασέμπο	
πρός Σάρζα 8/2	
ε. Σαγκάη 8/2	
δ. Θέρμαντ 'Αιλαντ 22/1	
πρός Λάγος 7/1	
πρός Μπορντό 5/2	
πρός Σουέιζ 28/1	
δ. Παναμά 6/2	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/2	
πρός ΗΠΑ 22/1	
α. 'Αμβέρσα 31/1	
πρός Σίνου Μπαίχ 30/1	
πρός Ταϊτακούγκ 30/1	
πρός Π. 'Ορντάς 6/2	
ναυπηγ. Τόκυο	
πρός Σιζία 3151	
α. Βανκούβερ 15/2	
ε. Φουτζέιρα 10/2	
πρός 'Ιταλία 20/5	

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΛΑΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΥ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ ΑΣ	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73	3700
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
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΟ	71	13017
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ 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
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΝΤΟΥΝΕΝΤΙΝ	78	6300
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439

ε. Άλγκεκίρας 11/2	
στο Μπαντάρ Άμπας 6/12	
προς Ροστόκ 6/1	
δ. Σουέζ 16/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 10/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Έλευσινα	
προς Άλεξάνδρεια 24/1	
ε. Μουσαούρε 13/2	
προς Ματράντι 13/1	
προς Λά Γκουέρα 13/2	
ε. Τσίμπα 14/2	
α. Άλγκεκίρας 10/2	
προς Ταραγκόνα 15/2	
προς Τουρκία 10/2	
α. Χιούστον 11/2	
ε. Τσιτακόγκ 15/2	
προς Ταϊβάν 5/2	
α. Φός 4/2	
προς Μπουσάν 952	
προς ΗΠΑ 12/2	
προς Νικόσια 10/2	
προς Άλεξάνδρεια 3/2	
ναυπηγ. Αϊόι	
α. Γένοβα 27/1	
προς Γουακαγιμά 9/2	
προς Χιούστον 10/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 13/2	
επωλήθη αλλοδαπούς	
ε. Ρουέν 12/2	
ε. Γιούροπουρ 10/2	
προς Άμούα Μπαύ 7/2	
ε. Τζέντα 2/3	
ε. Άιν Σούκνα 25/2	
πρ. «Santa Silvia»	
ε. Φός 6/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Θεσσαλονίκη 23/2	
α. Τζάκσονβιλ 4/3	
α. Σάντος 26/2	
μετ. «Ρούμπι Στάρ» (ε.)	
στον Πειραιά 8/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 28/2	
α. Άμβερσα 8/3	
ε. Ραβέννα 11/3	
άρχει Γάνδη	
α. Άσνοντ 28/1	
α. Φουτζέιρα 26/9	
στην Κακούτα 7/1	
α. Τσάρλεστον 28/1	
α. Λός Πάλας 22/2	
ε. Τζέντα 28/1	
στη Βενετία	
ε. Ν. Υόρκη 11/3	
α. Φιουμτσίνο 6/2	
ε. Μουσαούρε 7/3	
δ. Παναμά 10/2	
α. Φώλε 25/2	
α. Κόρπους Κρίστι 18/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 5/3	
ε. Χέιουσ 11/3	
ε. Πειραιά 10/3	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Κάρμεν Μάρε» (ε.)	
α. Γιοκοχάμα 11/3	
άρχει Πειραιά	
α. Άμστερνταμ 1/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
στο Άμμούργιο 14/3	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Πειραιά	
προς Κωνσταντίνζα 8/3	
α. Γάνδη 10/3	
α. Χάμπν 4/3	
επωλήθη αλλοδαπούς	
διάλυση Σαγκάι	
α. Κολόμπο 12/3	
άρχει Πειραιά	
ε. Φουτζέιρα 8/11	
ε. Όριστάνο 6/3	
άρχει Πειραιά	
επισκευές Πειραιά	
α. Ντάρμαν 24/2	
α. Μόρεχεντ Σίτυ 10/3	
α. Ν. Όρλεάνη 25/2	
α. Πόρτ Σάιτ 12/3	
στο Σουέζ	
προς Περαικό 26/2	
μετ. «Πρόγκρεσ Άτλάντικ» (ε.)	
ε. Ρόττερταμ 13/3	
α. Καράτι 8/3	
ε. Ίμινγκχαμ 10/3	
α. Σίγκαπουρή 1/3	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 11/3	
α. Σουέζ 27/2	
α. Ρίο Ίανέιρο 26/2	
α. Ν. Όρλεάνη 11/3	
α. Λύττελτον 12/3	
α. Ν. Όρλεάνη 12/3	
α. Χιούστον 5/3	

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΓΝΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
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
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478

α. Χιούστον 20/1
α. Βερακρούς 8/2
α. Ρόττερταμ 14/3
α. Ν. Υόρκη 6/3
διάλυση Ίνδια
α. Χιούστον 10/2
α. Ρόκυ Πόιντ 10/3
α. Ν. Όρλεάνη 22/2
α. Χιούστον 2/3
ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 11/3
α. Ν. Όρλεάνη 28/1
δ. Παναμά 26/2
α. Χιούστον 21/2
στο Γκράν Καυμάν 3/3
α. Λ. Τσάρλες 25/1
α. Τάμπα 11/2
ε. Μπουσόν 2/3
α. Άμμούργιο 11/3
στον Πειραιά 11/3
α. Έλσινκι 11/3
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
επωλήθη Έλληνες
ε. Φιλαδέλφεια 7/3
στον Πειραιά
ε. Κάντα 9/3
α. Φιλαδέλφεια 7/2
ε. Λός Άντζελες 2/3
επισκευές Σετουμπάλ 13/3
δ. Παναμά 22/2
δ. Γιβραλτάρ 28/1
δ. Γιβραλτάρ 7/3
α. Βανκούβερ 19/2
ε. Παντζάγκ 16/2
α. Μπάχια Μπλάνκα 25/2
α. Σηάτλ 8/2
ε. Πειραιά 12/3
ε. Φουτζέιρα 11/3
α. Μπαχαρίν 12/3
α. Ν. Υόρκη 7/3
α. Βουσιάνη 6/3

δ. Γιβραλτάρ 12/3
α. Σίγκαπουρή 16/11
α. Βανκούβερ 26/2
μεσογειοακές μεταφορές
α. Ρεσίφ 2/1
ε. Πόρτ Κέμπλα 13/3
στο Μπαντάρ Άμπας
δ. Κωνίπολη 19/2
ε. Σούσα 28/2
ε. Ντόρντρεχτ 2/3
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Χόγκ Κόγκ 11/3
α. Λισαβόνα 19/2
επωλήθη αλλοδαπούς
μετ. «Ρίβερ Τάουν» (κ.)
α. Φός 26/2
πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ε. Σαλβαντόρ 6/3
α. Βανκούβερ 10/3
α. Αύγουστα 23/2
δ. Παναμά 4/2
α. Τζέμπα Ντάνα 3/3
μεσογειοακές μεταφορές
α. Λάρνακα 3/3
α. Πειραιά 7/3
ε. Σιγκάγκ 22/2
α. Σάν Χουάν 24/2
α. Ροσάριο 30/1

άρχει Βασώρα *
ε. Τζέντα 25/2
μετ. «Όνυξ» (π.)
α. Άμποτ Πόιντ 7/3
α. Τεργεστή 12/2
ε. Μομπάσα 27/2
στη Σιζιταβέστια
α. Υγιούντεν 12/3
άρχει Πειραιά
ε. Νόρτενχαμ 12/3
στο Μακέμπο 17/2
άρχει Πειραιά
α. Μπρέμερχαβεν 4/3
α. Ρινγκέ 2/3
α. Μπωμούντ 8/1
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Καλκούτα 2/3
α. Ρινγκέ 12/2
επωλήθη
παρέμεινε στη δύναμη
στή Πάχη (άποψη)
στις Μπίτερ Λέικς
α. Σιγκαπούρη 9/3
α. Βομβάη 5/3

α. Γιβραλτάρ 27/2
α. Ίντσον 5/3
α. Μονρόβια 2152
α. Ν. Όρλεάνη 9/3
α. Γάνδη 7/3
ε. Γάνδη 11/3
α. Νιούκαστλ 23/2
α. Μπρδουναβίλ 25/2
α. Σέρια 22/2
ε. Γένοβα 9/3

ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ.	71	2994
ΛΙΦ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'ΥΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	72	10008
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΡΟΦΟΣΤ.	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α' Γ' ΑΝΤ.	79	10991

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι - ΙΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΟΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598

α. Ναγκόγια 12/3	
α. Σάλλομ Βόε 2/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/3	
α. Κόμπε 3/3	
δ. Σουέζ 17/2	
α. Βαρκελώνη 19/2	
διαγρφέται	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Βαρώνα	
α. Τζάκσονβιλ 13/2	
ε. Σίγκαπούρη 8/3	
ε. Ρόττερνταμ 3/3	
δ. Παναμά 12/2	
ἀργεί Χαλκίδα	
πρ. «Μεσσαριά»	
ε. Πειραιά 5/3	
πρ. «Jarama»	

δ. Κων/πολη 15/2	
ε. Πειραιά 6/2	
α. Παράντοια 26/2	
α. Γιούροπουρτ 11/3	
α. Σάντος 9/3	
α. Ραβέννα 3/3	
ε. 'Εϊλάτ 2/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	
ε. 'Ιταζάι 27/2	
στό Χάιφα 20/2	
α. Λας Πάλαμας 23/2	
ε. Τζέντα 7/3	
ε. Κάγκλιαν 9/3	
α. Σάν Φραντσκο 2/3	
ε. Πειραιά 6/3	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 2/3	
α. Βαλτιμόρη 11/3	
α. Σακάντε 7/2	
α. Φιλαδέλφεια 7/3	
α. Ντάρμπαν 11/3	
α. Σίγκαπούρη 7/2	
α. Γιοκχάμα 4/3	
ε. Νιούπορτ 9/3	
α. Σασέμπο 25/2	
ε. Μπαμόντ 18/2	
διάλυση Φορμόζα	
ε. Σάντος 7/3	
δ. Π. Σαίδη 4/3	
α. Θέοντα 13/2	
δ. Σουέζ 23/1	
α. Λέ Χάβρη 1/3	
ε. Καζαμπλάνκα 8/3	
δ. Γιβραλτάρ 8/3	
ε. Θεσσαλονίκη 11/2	
α. Λας Πάλαμας 18/2	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 17/2	
στον Πειραιά 13/2	
α. Αιγούστα 21/2	
α. Μομπιλ 8/3	
ἀργεί Γιβραλτάρ	
α. Νιούκαστλ 19/2	
δ. Π. Σαίδη 10/3	
ε. Σαγκάη 7/3	
α. Μπάχια Μπλάνκα 4/3	
ε. Ρόττερνταμ 4/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τομακομπίδη 1/3	
ε. Καζαμπλάνκα 11/3	
διάλυση 'Ινδία	

α. Ν. 'Ορλεάνη 26/2	
α. Μιζούσιμα 27/2	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 10/3	
α. Βαρκελώνη 3/3	
ε. Πειραιά 1/1	
δ. Π. Σαίδη 27/2	
ε. Φιλαδέλφεια 11/3	
α. Σίγκαπούρη 4/3	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 7/2	
ἀργεί Πειραιά	

δ. Κων/πολη 6/1	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Καλδέρρα 16/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ἀργεί Πειραιά	
υπέστειλε παναμαϊκή	
επωλήθη άλλοδαπούς	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ἀργεί Πειραιά	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/2	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
δ. Παναμά 3/3	
α. Βαλένσια 12/2	
ε. Γκιζάν 10/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Βαρκελώνη 9/3	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 22/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	

ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΟΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΖ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α' Γ' (δ.)	61	1389
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
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	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68637
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α' Γ' ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
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
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
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 ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΠΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΤΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΦ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600

υπέστειλε παναμαϊκή
υπέστειλε παναμαϊκή
α. Γκιζάν 9/3
α. Μπαμόντ 25/2
υπέστειλε παναμαϊκή
υπέστειλε παναμαϊκή
α. Δεμερράρα 10/2
υπέστειλε παναμαϊκή
δ. Γιβραλτάρ 12/3
α. Ροζάριο 28/2
α. Κεμπέκ 9/3
δ. Γιβραλτάρ 15/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ε. Γένοβα 12/3
ἀργεί Πειραιά
α. Κερητάνου 153
ε. Τσίμα 853
ἐπισκευές Γιοκχάμα 7/3
υψώσε κυπριακή
ε. Πόρτ Στανβάκ 5/3
ε. Σμιζίου 11/3
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/12
επωλήθη
δ. Σουέζ 11/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/3
α. Μπαχραϊν 24/2
ε. Βαλέντσια 11/3
α. Χάουντ Πόιντ 853
α. Κολούμπια 18/2
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 4/2
μετ. «Τζέτ IV»
α. 'Αμμούργκο 27/2
α. Μπιλμπάο 6/2
α. Τζουμπάιλ 5/3
α. Ραβέννα 5/3
α. Πειραιά 29/1
μετ. «Lagos» (μ.)
ἀργεί Πειραιά
μετ. «Cornia» (μ.)
ἀργεί 'Ελευσίνα
δ. Γιβραλτάρ 18/2
επωλήθη
ε. Μαπούτο 12/2
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/2
α. Φιλαδέλφεια 3/3

α. 'Αλγκεκίρας 1/2
διάλυση Κίνα
δ. Παναμά 153
α. Ντώρμπαν 13/2
ἀργεί Κενίτρα
ε. Μπανγκόγκ 13/2
α. Ρας Τανούβα 3/3
διάλυση 'Ελλάδα
ε. Σφάξ 11/2
δ. Σουέζ 9/3
α. Ντώρμπαν 11/3
α. Φρήπορτ 13/2
ἀργεί 'Ελευσίνα
ἀργεί 'Ελευσίνα
α. Ρουέν 10/1
ε. Γιούροπουρτ 5/3
ἀργεί Πειραιά
ε. Παλάου Μπακόμ 5/3
α. Χόγκ Κσκ 22/2
θέση 57.55 Β, 19.54 Α 8/3
στό 'Ελ Χάκλ (ἀποθήκη)
ε. Βενετία 11/3
α. Λέγκχορν 4/3
α. 'Αλγκεκίρας 22/2
ε. Μελιάι 12/2
α. Φός 4/3
α. Γένοβα 7/3
δ. Σουέζ 9/3
α. Γένοβα 5/3
α. Λά Σκίρα 23/2
α. 'Ιταζάι 28/2
δ. Γιβραλτάρ 20/2
ἀργεί Πειραιά
α. Χιούστον 18/2
δ. Γιβραλτάρ 8/3
ε. 'Ανκόνα 7/3
α. Τζέντα 25/1
ε. 'Αμμούργκο 13/3
στό Σάντος 11/3
ἀργεί 'Αλεξάνδρεια
στό Σάντος 11/3
α. Νιούκαστλ 11/3
ε. Μερσίν 15/2
α. 'Ιτακούι 28/2
ε. Μπρέκι 11/3
ε. Σαντάνα 8/3
στόν Πειραιά 16/3
α. 'Αμβέρσα 7/3
α. Ρότερνταμ 26/2
δ. Παναμά 11/3
μετ. «Ντέρμπυ Νόρθ» (κ.)
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3
ε. Πειραιά 23/2
α. Χιούστον 12/2
μετ. «Μιχαήλ» (ε.)
α. Ρας Τανούβα 26/2

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ.....	86	24253	ναυπηγ. Ούλσάν	ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ.....	77	5802	α. Ρότερνταμ 13/3
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	72	4999	ε. Πειραιά 1/3	ΡΕΑ.....	71	9025	ε. Αλεξάνδρεια 11/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	ε. Φιλαδέλφεια 12/3	ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999	πρ. «Παύλος XII»
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808	ΕΤΑ Πάχη 5/11	ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	ε. Κων/πολη 23/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.).....	82	35417	α. Αμβούργο 21/2	ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ.....	70	15769	μετασκευάζεται σε επιβατηγό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	α. Αμβούργο 9/3	ΡΙΚΙ (μ.).....	85	25250	α. Τακόμα 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.).....	74	18204	στο Μπρέμερχαβεν 9/3	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	ε. Ακάμα 23/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥΣ (δ).....	75	43744	α. Φόξ 13/3	ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Χάμπτον 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259	α. Σιγκαπούρη 10/2	ΡΟΖΑΝΑ.....	78	11348	α. Θεσσαλονίκη 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ.....	72	15498	άρχει Πειραιά	ΡΟΥΛΑ.....	62	811	α. Πειραιά 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ.....	73	15478	άρχει Έλευσίνα	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ.....	74	13633	πρ. «Ατρείς»
ΟΛΥΜΘΙΑ.....	72	11946	α. Αμβούργο 10/3				
ΟΜΕΡ.....	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	δ. Παναμά 5/3
ΟΝΗΣΙΔΟΣ.....	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ.....	75	2144	σημαία Όνδούρας
ΟΡΑΤ'ΟΝ.....	65	3034	επωλήθη Δανούς	ΣΑΜΠΛΑΛΕ (δ).....	65	2916	άρχει Πειραιά
ΟΡΑΜΑ (δ.).....	73	20768	α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/2	ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11506	άρχει Πειραιά
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	ε. Τέμα 9/3	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	στη Σιγκαπούρη 11/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20669	α. Ν. Υόρκη 5/3	ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.....	72	11505	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487	ε. Ν. Όρλεάνη 7/3	ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.).....	77	19742	δ. Γιβραλτάρ 1/3
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).....	70	17485	α. Φοτζέιρα 9/3	ΣΑΝ Π.....	81	35522	μετ. «Λητώ» (ε.)
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)	ΣΑΝ ΤΖΟΝ.....	79	10600	α. Βανκούβερ 6/2
ΟΥΡΑΝΙΑ.....	70	8967	επωλήθη διάλυση	ΣΑΝ ΤΖΟΝ.....	71	9077	στο Μπαντάρ Άμπας 30/1
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.....	53	2605	στο Λάγος	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ.....	71	9084	α. Χιούστον 15/1
				ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ.....	75	1999	δ. Π. Σαϊδ 14/1
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430	διάλυση Φορμόζα	ΣΑΝΤΑΡ'ΙΖ.....	78	13646	στο Σεβινίγκεν 10/3
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81106	α. Λέ Χάβρη 27/2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	16993	α. Σιγκαπούρη 27/2
ΠΑΛΟΜΑ.....	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαϊ»	ΣΑΞΕΞΟΡ III.....	72	16402	α. Ντάρμπαν 7/3
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	α. Μπρέικ 10/3	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	α. Μπρέμερχαβεν 12/3
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	α. Ρότερνταμ 12/3	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	επωλήθη	ΣΕΜΙΡΑ.....	65	11928	διάλυση Φορμόζα
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	α. Γαλαξειδί 10/2	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	ε. Μπέλαφστ 9/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	82	35127	δ. Παναμά 11/3	ΣΕΡ ΤΖΟΝ.....	78	10995	δ. Κων/πολη 14/2
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	20784	πρ. Ρεσίφ 14/1	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.).....	76	81438	ε. Πειραιά 4/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127	άρχει Πειραιά	ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	α. Πόρτο Μαντρινών 1/2
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30636	σημαία Μπαχάμας	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	83	21427	επωλήθη αλλοδαπούς
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640	ε. Αλεξάνδρεια 19/2	ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	α. Τάραντα 6/3
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851	α. Χέι Πόιντ 6/3	ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	ε. Φιλαδέλφεια 7/3	ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	α. Σάντος 7/3
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	86	17800	α. Πειραιά 12/3	ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ.....	71	13631	ε. Γούβια 12/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	8960	ε. Κολόμπο 12/3	ΣΗΓΚΛΟΥΣ (δ.).....	74	17724	α. Πειραιά 3/3
ΠΑΡΗΣ II (δ.).....	80	42236	ε. Πειραιά 8/3	ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465	ύψωσε κυπριακή
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163	α. Σουέζ 16/2	ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.....	73	16704	α. Τακόμα 11/3
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163	α. Γιάνμπου 22/2	ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	α. Γκάλβεστον 27/1
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783	ε. Καζαμπλάνκα 8/3				άρχει Χαλκίδα
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	α. Πιομπίνο 11/3				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127	ε. Αμβέρσα 12/3	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	ε. Ριγέκα 6/3
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225	ε. Σάο Σεμπατιάνο 6/1	ΣΙΛΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ.....	76	11886	ε. Καλαί 6/3
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	α. Μομπάσσα 11/2	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ.....	78	11272	α. Τσαγκουαράμας 9/3
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585	πρ. «Βυθ Μί»	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ.....	84	13750	α. Λίβερπουλ 26/2
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000	α. Τζιμπούτι 12/12	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	77	11272	δ. Σουέζ 11/3
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).....	77	125947	ε. Φοτζέιρα 18/2	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ.....	78	11272	α. Χόγκ Κόγκ 10/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724	άρχει Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	ε. Κάλουμποργκ 11/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.....	71	16306	άρχει Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	δ. Σουέζ 11/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297	ε. Ίκονιο 4/3	ΣΙΜΟΥΝ.....	71	9093	άρχει Πειραιά
				ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	άρχει Πειραιά
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	άρχει Βενετία	ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ.....	85	10511	ε. Βαλένσια 11/3
ΠΕΛΙΑΣ.....	67	1183	α. Ριγέκα 27/2	ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ.....	70	9077	ε. Μπουεναβεντούρα 13/2
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	δ. Γιβραλτάρ 13/3	ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	ε. Τερνέστη 12/3	ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	α. Γιοκοχάμα 3/3
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Δρέπανον 26/1
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	μετ. «Πάραλος» (κ.)	ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814	α. Καρταγένα 9/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.....	74	36914	α. Λός 'Αντζέλες 18/2	ΣΠΑΡΤΟ.....	81	30834	επωλήθη αλλοδαπούς
ΠΕΡΙΝΘΟΣ.....	68	44842	ε. Αμστερνταμ 23/2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.).....	85	18000	έπισκευές Σύρο 18/2
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ.....	71	9623	άρχει Έλευσίνα	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	α. Αμβέρσα 7/2
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742	άρχει Ταϊτσούγκ	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	85	16794	α. Λουλέα 6/3
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Φοτζέιρα 27/1	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	ε. Φορμάντλ 10/3
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624	α. Τενερίφη 1/3	ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	α. Μομπίλ 10/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	α. Τζέντα 22/2	ΣΤΑΜΙΝΑ.....	69	13942	πρ. «Γλυφάδα»
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	α. Πειραιά 10/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	ε. Αργεντινή 10/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	α. Πειραιά 1/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	38094	μετ. «Sea Commander» (κ.)
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	ε. Πειραιά 8/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ(μ.).....	73	32510	α. Τενερίφη 4/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 141.....	44	1593	μεταφορές Τζέντας	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	α. Φόξ 28/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594	άρχει Πειραιά				
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594	άρχει Πειραιά				
ΠΕΤΡΟΛΑ 144.....	44	1594	μεταφορές Τζέντας				
ΠΕΤΡΟΛΑ 145.....	45	1594	μεταφορές Τζέντας				
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).....	77	45755	ε. Σιγκαπούρη 27/2	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876	δ. Σουέζ 14/3
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552	ε. Σιγκαπούρη 27/2	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. Αναμπαρά 8/3
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	επωλήθη αλλοδαπούς	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	ε. Μορμουγκάο 4/3
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275	άρχει Ρίβερ Φάιλ	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	α. Π. Σαϊδ 6/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.).....	81	24021	ε. Σαλβαντόρ 8/3				
ΠΗΛΕΑΣ.....	69	10016	α. Ν. Υόρκη 4/3				
ΠΙΝΔΑΡΟΣ.....	63	10617	διάλυση Κασσιούγκ	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	α. Ντόρντρεχεντ 6/3
ΠΙΝΔΟΣ.....	81	15825	άρχει Γαλαξειδί	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810	α. Φοτζέιρα 15/12
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	δ. Σουέζ 10/3	ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.....	81	32292	πρ. «Ράιντα»
			στην Τσίμπα 9/3				
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	άρχει Λομπίτο				
ΠΛΑΝΕΤ.....	78	9864	ε. Μαντράς 6/3				
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	επωλήθη				
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768	α. Τέμα 10/3				
ΠΟΛΥΤΩ.....	68	36365	δ. Παναμά 5/2	ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	ε. Λισαβώνα 7/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	μετ. «Dignity» (κ.)
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2961	άρχει Γαλαξειδί	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	στο Σουέζ
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	α. Ν. Όρλεάνη 20/1	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	επωλήθη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194	ε. Κόρπους Κρίστι 27/2	ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15880	ε. Βανκούβερ 8/3	ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	α. Ράκ Τανούρα 2/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	ε. Δαμίττα 8/3	ΣΥΡΑ.....	77	16380	α. Ν. Υόρκη 2/3
ΠΟΠΗ.....	67	11002	α. Μπαχραϊν 26/2				
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	α. Μίνα Ραϊσούτ 27/2				
ΠΟΡΟΣ.....	81	13598	στο Σάουθεντ Άνκορατζ 16/3				
ΠΟΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ.....	81	10520	α. Σάν Φραντίσκο 11/3				
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	άρχει Πειραιά				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.).....	73	17941	ε. Ριγέκα 853				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691	ε. Μπωμόν 26/1				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)				
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9650	άρχει Πειραιά				
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929	άρχει Πειραιά				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	72	8016	α. Ν. Όρλεάνη 23/2				
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	μετ. «Illon» (κ.)	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38260	στο Γκουαγιακούλ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	α. Ρουέν 20/2	ΤΑΚΤΙΚ (δ.).....	74	105422	στη Φοτζέιρα 10/2
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800	ε. Φοτζέιρα 12/3	ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525	α. Αμβούργο 12/3
ΠΥΡΡΟΣ.....	77	14072	α. Τής 7/3	ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ.....	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	ε. Λονδίνο 3/3	ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768	μετ. «Πρόδρομος» (κ.)
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.).....	77	18325	ε. Πειραιά 11/3	ΤΑΡΕΚ.....	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.).....	79	32023	α. Πειραιά 8/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400	ύψωσε κυπριακή
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.).....	78	69016	α. Πειραιά 6/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562	ύψωσε κυπριακή
			ε. Πειραιά 6/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369	ε. Λός Άντζέλες 9/3

ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143

ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348

ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΕΘΤΗΣ	74	19166
ΤΟΕΘΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	64	1295
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747

δ. Γιβραλτάρ 4/3.	
ε. Σιγκαπούρη 8/3	
α. Λός Άντζελες 22/12	
α. Σιγκαπούρη 7/2	
έπωλήθη	
άρχει Πειραιά	
στόν Πειραιά 10/1	
α. Λός Πάλας 6/3	
δ. Γιβραλτάρ 2/3	
α. Όρστανό 20/2	
πρ. «Ναυτίλος»	
ε. Γιβραλτάρ 13/3	
α. Γιβραλτάρ 23/2	

α. Πειραιά 9/3	
ε. Βοστώνη 6/3	
ε. Πειραιά 25/2	
μετ. «Άμειβουσ» (κ.)	
άρχει Έλευσίνα	
άρχει Α. Τσάρλς	
α. Πειραιά 6/3	

άρχει Πειραιά	
α. Τόρανα 30/1	
ε. Πειραιά 22/2	
στό Γκιζάν (άποθήκη)	
ε. Άλγίερ 13/3	
α. Χιούστον 8/3	
ε. Καζαμπλάνκα 12/3	
δ. Πόρτ Σάιδ 2/3	
ε. Γιοκοχάμα 7/3	
άρχει Πειραιά	
α. Κολούμπια Ρίβερ 26/2	
α. Σιγκαπούρη 27/2	
ε. Λειξές 6/3	
α. Πειραιά 26/2	
α. Φιλανδία 13/3	
ε. Ίντσον 4/3	
α. Φλάσινγκ 4/3	
ε. Βαρκελώνη 12/3	
ε. Ντάρμπαν 12/3	
στή Παρανάγου 22/2	

α. Κολόμπο 5/3	
α. Ν. Όρλεάν 3/3	
α. Κασιούγκ 3/3	
α. Πειραιά 29/1	
παρέμεινε στη δύναμη	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Τσανγκλίν 13/12	
διαγράφεται	
έπωλήθη Νορβηγούς	
α. Χιούστον 5/3	
α. Φρήπορτ 23/2	
ε. Πειραιά 20/2	
α. Της 5/3	

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	14	16283
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Β. (δ.)	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

α. Τζουμπάι 9/2	
α. Φατέχ Τέρμινάλ 14/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
α. Κολούμπια Ρίβερ 9/2	
α. Ίντσον 20/2	
δ. Σουέζ 2/3	
α. Μπ. Άϊρες 24/1	
α. Πόρτ Σάιδ 2/3	
α. Μπανγκόκ 3/3	
α. Μελβούρνη 12/3	
ε. Σιγκαπούρη 5/3	
έπωλήθη Έλληνες	
δ. Παναμά 3/3	
ε. Σαλβαντόρ 2/3	
ε. Δρέπανον 26/1	
στή Ν. Ύόρκη (άποθήκη)	
ε. Πειραιά 8/3	
α. Χιούστον 20/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
άρχει Πειραιά	
δ. Ντόβερ 23/2	
ε. Κάρταϊ 6/3	
ε. Τέμα 10/3	
έπωλήθη	
ε. Πειραιά 13/2	
α. Ρίο Ίανέιρο 3/2	
ε. Σάν Λορέντζο 12/3	
στό Χώρα δλ Ζουμπαίρ	
πρός Τσάρλεστον 19/10	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 13/1	
α. Ντάρμπαν 21/2	
ε. Πόρτλαντ 4/3	
α. Ντάρμπαν 3/3	
δ. Σουέζ 7/2	
ε. Πενσάκολα 7/3	
α. Μιζουσίμα 2152	
α. Πειραιά 21/1	
α. Κρηπτάουν 2/3	
α. Λός Πάλας 12/3	
α. Νταμάμ 11/3	
δ. Κωνίπολη 14/2	
α. Λός Άντζελες 9/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 9/3	
α. Άντοφφάνκστα 1/3	
πρός Τέλα 6/3	
α. Άμβέρσα 1/3	
α. Λός Άντζελες 11/3	
α. Αύγουστα 11/3	
α. Γάνδη 11/3	
πρ. «Άμαλία»	
δ. Π. Σάιδ 8/3	
α. Χάμπτον 11/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Πόιντ Νουάρ 27/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Φουτζέιρα 15/5/86	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πόρτ Καμπέλλο 14/2	
ναυπηγ. Ταμόνο	
άρχει Χαλκίδα	



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΩΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051

ΑΪΛΑΣ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΗΛΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΖΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	73	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	71	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713

α. Μπιλμπάο 12/2
ε. Εϊγκάγκ 8/2
α. Μάντρε ντέ Ντέους 7/2
ε. Άγκρα ντές Ρέις 11/2
ε. Πειραιά 15/2
α. Ταϊτσούγκ 24/5
στο Κομύ Μπαϊ 26/1
ε. Τσιμπότε 17/1
ε. Μπεντί 14/1
δ. Παναμά 8/2
α. Ύμουίντεν 6/2
ε. Ρίο Ίονέιδο 3/2
μεσογειάκας μεταφορές
πρός Κουαϊτούγκ 31/1
άρχει Ν. Όρλεάνη
α. Κάντα 13/2
α. Σουάνσκ Μπαϊ 8/2
πρ. «Πρωτόμαχος»
πρός Δουκίερ 8/2
στον Πειραιά 12/2
άρχει Πειραιά
πρ. «Brisbane Trader»
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 15/2
δ. Κωνίπολη 7/2
α. Άντεν 7/2

α. Μπαχραϊν 17/2
ε. Φουτζέιρα 5/2
ε. Μπαχραϊν 18/2
πρός Όθρησά 25/1
δ. Π. Σαϊ 16/2
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 6/2
πρός Άλγερία 27/1
ε. Κουϊντέρο 7/2
πρός Τζέντα 12/2
πρός Τζέντα 11/2
πρός Κάντα 31/1
πρ. «Γκόλντεν Φλάγκ»
στο Ταμπίκο
ε. Σάντος 27/1
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
πρ. «Αρούμπα 3/1
α. Σιγκαπούρη 10/2
α. Βανκούβερ 9/2
δ. Π. Σαϊ 9/2
πρ. Σιγκαπούρη 2/2
πρ. Ν. Όρλεάνη 1/2
ε. Ρότερνταμ 12/2
α. Όζακα 5/2
δ. Γιβραλτάρ 10/2
άρχει Έλεουσίν
α. Σάλλοι Βόνε 12/12
ε. Γόθνια 14/2
πρ. «Φόρτ»
α. Λός Πάλας 8/2
πρ. Ίτεα 2/2
πρ. Όζακα 29/1
στον Πάτρα 27/1
πρ. «Κύνθος»
στο Σάντος 3/2

πρ. Μπρασανμπάλε 17/2
πρ. Μαϊόμι 15/1
πρ. Βάρνα 3/2
α. Λός Άντζελες 3/1
α. Φός 29/1
ε. Φλάσσικ 28/1
πρ. Γκαρούπα 1/2
πρ. «Βανγκουαρντ»
δ. Π. Σαϊ 17/2
ε. Πειραιά 13/2
ε. Κωνίπολη 29/1
α. Φουτζέιρα 16/2
πρ. Βεγκάκι 23/1
πρ. Άζόρες 9/2
ε. Βεγκάκι 23/1
α. Ντάρμπαν 15/1
επιωλήθη άλλοδαπούς
επιωλήθη άλλοδαπούς
πρ. Γουέλνικτον 11/2
πρ. «Άρχόντισσα»
ε. Π. Μπαρόν 27/1

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΡΟΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4817
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΖΕΛ (δ.κ.)	71	115871
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΑΔΙΟΝ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	11334
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΕ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΤΑΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915

α. Τερνέστη 9/2
δ. Παναμά 18/1
ε. Μπαντίρμπα 29/1

ε. Βόλο 12/1
α. Βομβάη 13/1
α. Μορμουγκάο 29/1
πρ. Τσιβάν 30512
πρ. Εϊγκάγκ 24/1
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 15/12
στο Κολόμπο 18/2
πρ. Συμαλία 2/2
επιωλήθη
πρ. Σαβόνα 12/2
ε. Σάντος 8/2
πρ. Σιγκαπούρη 13/2
πρ. Άλεξάνδρεια 16/1
πρ. Άλεξάνδρεια 23/12
διάλυση Φορμόζα
στη Φουτζέιρα 2/1
στο Ντουμπάι 14/1
πρ. Γιβραλτάρ 20/1
ε. Ν. Όρλεάνη 15/2

ε. Κρόφτον 15/2
στο Σουέζ
πρ. Ίνδια 22/1
δ. Σουέζ 22/1
δ. Γιβραλτάρ 16/2
ε. Πειραιά 15/2
δ. Κωνίπολη 6/2
πρ. «World Power»
πρ. Ν. Ύόρκη 8/2
ε. Ν. Όρλεάνη 15/2

ε. Μασσάουα 16/2
πρ. Άνναμπα 26/1
πρ. Τουρκία 9/2

α. Φουτζέιρα 16/2
πρ. Ίκόνιο 14/2
διάλυση Ίνδια
α. Λίβερπουλ 15/2
ε. Ρεσίφ 6/2
διάλυση Ίνδια
πρ. Σάο Σεμπασιτιό 13/1
άρχει Πειραιά
πρ. Ντουμπάι 14/1
ε. Ντακάρ 9/2
ε. Σάρζα 14/2
πρ. Γιουγκοσλαβία 12/2
πρ. Μπαντίρ Άμπας 14/2
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2
πρ. Τσιβάν 18/1
α. Σάντος 20/1
α. Ματάντι 21/11
πρ. Κολόμπο 7/2
ε. Χουάγκον 5/2
πρ. «Mt. Powell»
άρχει Πειραιά
α. Μπωμόν 5/2
πρ. Μαίηλ Άιλαντ 25/12
πρ. Ίνδονησία 31512
α. Κολόμπο 9/2

ΓΑΛΛΗΝ (n.).	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.).*	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.).	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.).	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΝ 1 (m.).	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (M).	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.).	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ.	71	54610
ΓΙΩΡΟΣ Ν. (n.).	69	3957
ΓΚΑΚ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973
ΓΚΑΚ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.).	77	3999
ΓΚΑΚ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.).	82	4.764
ΓΚΑΚ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.).	81	4764
ΓΚΑΚ ΠΡΟΓΚΡΕΞ (n.δ.).	86	2691
ΓΚΑΚ ΡΕΝΤΣΗ (n.).	81	3040
ΓΚΑΚ ΣΟΥΞ (δ.π.).	85	1598
ΓΚΑΚ ΤΣΑΝΕΛΛΑ (δ.π.).	86	7992
ΓΚΑΚ ΦΙΝΤΕΛΥΤ (δ.π.).	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μηχ.).	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.).	75	109979
ΓΚΑΛΤΑ/Τ/NT.	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΞΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	70	54134
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (n.).	69	11148
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.	78	5351
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.).	68	9812
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.).	73	7594
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΑΝ (n.).	78	20328
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	68	9417
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟΥ (n.).	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ		
(n.).	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733
ΓΚΡΑΪΝΣ (κ.).	63	10085
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.).	81	11053
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ .	84	34253
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.).	73	13631
ΓΟΥΞΤ'ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11239
ΓΟΥΞΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.).	74	22997
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ.	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).	79	126260
ΓΟΥΟΥΡΥ (δ.κ.).	66	39042
ΓΟΥΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.).	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.).	69	9481
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938
ΓΡΥΠΑΝΙ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΥΝΕΕ (κ.).	84	10562
ΔΛΑΛΚΙ (Μ.).	69	16229
ΔΑΜΟΝ	74	20712
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.).	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.).	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.).	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	72	17355
ΔΩΡΑ ('Ονδ.).	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.).	86	34620

ΕΒΕΛΑΥΝ (π.).	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.).	65	1442
ΕΙΡΗΝΗΝ Μ. (κ.).	70	23597
ΕΙΡΗΝΗΝ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.).	67	23552
ΕΛΑ ΣΟΛ (ὄνδ.).	66	14851
ΕΛΑΕΝ Γ. (π.).	71	11069
ΕΛΑΕΝΑ V (π.).	73	20713
ΕΛΑΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344
ΕΛΑΕΝΗ Ρ. (μ.π.).	72	94989
ΕΛΑΕΥΓΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804
ΕΛΑΕΥΓΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ.	78	38467
ΕΛΑΙΖΑΜΠΕΟ Κ. (Ξ.).	72	8936
ΕΛΑΙΝΑ II (δ.κ.).	79	19634
ΕΛΑΞΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.).*	67	47334
ΕΛΑΞΕΠ. ΚΑΡΕΐ'ΤΖ (δ.).	75	45000
ΕΛΑΞΕΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).*	75	60491
ΕΛΑΞΕΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.).	68	41965
ΕΛΑΞΕΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.).	74	51501
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (κ.).	71	14705
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕΐ'Τ		
(κ.).	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΙΑ IV.	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.).	75	9064
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.).	75	9438
ΕΜΙΑ Σ. (κ.).	75	8187
ΕΜΑΡΙΣ (κ.).	77	11083
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΤΖ I (π.).	74	13687
ΕΞΕΚΟΥΙΤΒ.	77	19253
ΕΠΙΟΣ (κ.).	75	16247

Ε. Μπουσενβεντούρα 28/12
στον Πειραιά
στην Μομφάσα (άποθήκη)
ε. Π. Σαϊό 9/2
ε. Βουβάρ 27/1
ε. Σινγκαπούρη 8/2
ε. Σουέζ 15/2
έπαιληθή άλλοδοσούς
προς Γιβραλτάρ 23/1
προς Σμύρνη 31512
α. Ν. 'Ορλεάν 5/2
ε. Βηρυτό 20/1
ε. Πόρτ 'Οκχα 3/2
δ. Κων/πολη 9/2
ε. Νάπολη 16/2
δ. Π. Σαϊό 8/2
α. Νάπολη 13/2
πρ. «Amal Two»
α. Σουέζ 9/2
δ. Σουέζ 16/2
στο Ντάρμπαρν 14/2
υπέστειλε παναμαϊκή
ε. Φουτζέιρα 9/12
ε. Πλόμεου 12/2
α. Βενετία 5/2
ε. Καρότσι 6/2
α. Ν. 'Ορλεάν 12/2
έπαιληθή άλλοδοσούς
προς Λιβύη 29/1
α. Π. Κορτζέ 3/2
προς Ν. Κορέα 19/1
προς Τουρκία 28/1
υπέστειλε ελληνική
α. Βέρακρουζ 25/1

α. Χιούστον 24/12
ε. Πόρτ Σουάνδ 16/12
δ. Παναμά 15/2
α. Ραβέννα 28/1
ε. Μουπάτσας 3/2
δ. Άργεϊ Πειραιά
δ. Άργεϊ Πειραιά
ε. Τζέντα 15/2
ε. Τακόμα 11/2
στό Σόντνς 5/2
στη Σιγκαπούρη 4/2
α. Τζέντα 10/2

α. Λέγκχορν 10/2
ε. Σάο Φρανσίσκο 11/2
πρός Καμπίο 17/1
δ. Παναμά 4/1
πρός Ρεβ Τανούρα 22/2
πρός Γιβραλτάρ 16/2
πρός Ουμπέ 8/1
α. Σιγκαπούρη 14/2
ε. Μίνα αλ Φαχάλ 25/1
ε. Πειραιά 11/2
α. Σάφι 28/1
ε. Γάνδη 8/2
ε. Ρίο Τανέιρο 7/2
α. Άργεϊ Χαλκίδας
α. Σμύζου 5/2
α. Γιούρπουρι 16/2
δ. Παναμά 5/2
α. Καργούρα 29/1
α. 'Εϊλντ 13/2
πρός Συρία 6/2
διδύμου Ν. Κορέα
δ. Άργεϊ Πειραιά
α. Τραμαντί 7/2
ΰπερταξες ελληνική
πρός Γαλλία 17/1

στο Ντόρμπαν 16/2
 προς Κίνα 16/2
 μεταφορές
 α. Βαλτιφόρ 8/1
 άρχει Πειραιά
 δ. Σουζέ 17/2
 α. Αύγουστα 12/2
 δ. Παναμά 6/2
 α. Κάρντιφ 11/2
 προς Σγκαπούρη 25/12
 ε. Γένοβα 10/2
 μετ. «Ατλάντικ Πράιντ» (Λ.)
 ε. Κολόμπ 11/2
 δ. Κυνίπολη 7/2
 προς Σκάλα Φλώου 17/2
 α. Κορούνα 28/1
 προς Νιγηρία 30/1
 προς Φιλαδέλφεια 6/2
 α. Κεμπέκ 6/2
 δ. Τέμα 14/2
 α. Δακάρ 13/1
 δ. Σγκαπούρη 16/2
 προς Κίνα 25/1
 στο κολόμπιο 18/2
 στο Χορμούζ 1/8
 τζένη 13/2
 ψέψον σημ. Μπαχάμας
 α. Ναγκόγια 3/2
 δ. Γκρουέρα 21/1
 προς Χοντίνεϊρα 19/1
 Φουτζία 11/2

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ. κ.)	74	44608
ΕΡΕΥΝΑΤΑ ΓΟΥΕΙ'Β (n.)	86	15952
ΕΡΩΝ (n.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΝΑ (n.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ	74	6042
ΕΣΚΟΥ'Α Π' (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΑΝΤΑ	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΑΝΤΑ II (n.)	71	22695
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (n.)	85	22860
ΕΣΤΙ (n)	72	10351
ΕΣΤΙΟΡΙΑ (n.)	69	9182
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (n.)	76	11321
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (n.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (n.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (n.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n.)*	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360

ΖΑΡΑ (λ.).	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ.	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.).	71	77443
ΖΕΥΣ Ι (π.).	60	17447
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.).	68	48058
ΖΕΟΥΡΟΣ ΙΙ.	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.).	70	17485
ΗΒΗ.	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	57	2875
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡ.	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.).	72	6271
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ.	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*.	76	37655
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*.	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.).	76	16873
ΘΕΑΝΟΣ (π.).	63	3293
ΘΕΑΝΟ (κ.).	69	10650
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ. (κ.).	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.).	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.).	72	4827
ΘΕΟΕΚΠΑΣΤΗΣ ΙΙ (κ.).	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.).	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.ονδ.).	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.).	65	1000
ΙΑΩΝ Σ. (π.).	71	41981
ΙΑΔΑΔ (δ.κ.).	75	39995
ΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ)*.	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*.	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*.	58	3903
ΙΟΣ (π.).	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π)*.	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ.	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.).	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Διβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΝΗ Π (Α.)	83	17066
ΚΑΛΙΟΝΗ Π (δ.κ.)	68	14946
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κε.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΟ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	17176
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ Π (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19450
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.)	57	1324
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9842
ΚΕΙ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ* (κ.)	71	9826
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΙ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕΙ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕΙ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΗΜΟΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756

πρός Κωνσταντίνη 27/1
α. Καρατί 17/2
α. 'Αλγκειράς 2/2
πρός 'Αλεξάνδρεια 10/2
δ. Σουζέ 12/2
ε. Π. Καμπέλλο 26/11
πρ. «'Αλκαμπο»
α. Ρίο 'Ιανέριο 7/2
α. Βαλντινίνα 23/1
δ. Παναμά 5/2
πρός Τοκολίπα 20/1
πρός Ν. 'Υόρκη 5/2
μετ. «Vigoro» (κ.)
πρός ΗΠΑ 9/2
δ. Παναμά 28/1
ε. Τάραντα 14/2
πρός Λάγος 7/2
α. Ν. 'Ορλεάνς 4/2
δ. Σουζέ 17/2
πρός Γιβραλτάρ 11/2
ε. Χοντινέτα 26/1
πρός Γιβραλτάρ 17/1

α. Βίγκο 7/2
πρός Περσικό 8/1
α. Ζουέμα Τέρμιναλ 11/1
πρ. «Jahre Trader»
στη Σαφάγκια (άνοιξη)
α. Γιούρπουρτσι 2/1
α. Σ. Φραντσέσκο 10/2
δ. Κων/πολη 26/1
πρός Μπαγκκούκ 20/12
πρός Ν. Αφρική 6/2
ε. Κων/πολη 4/2
στόν Πειραιά 12/2
πρός Λατόκια 22/1
ε. Χόγκ Χόγκ 22/11
ε. Ν. Ορλεάν 12/2
στη Βασόρα
πρός Ν. Κορέα 18/1
ἀργεί Ἀγ. Δομνίκο
α. Ἀλγκεκίρας 3/2
α. Ὑμούιεν 16/2
α. Ἀσπερτανα 7/2
ε. Ρεσίφ 13/12
μετ. «Sofia N.» (π.)
πρός Σαλέρνο 31/1
α. Ρόττερταμ 18/2
α. Πειραιά 13/2
δ. Κων/πολη 5/2
πρ. «Panamax Jupiter»
α. Πόρτ ντ Μπουκ 22/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
μετ. «Regulus Star»
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάν 14/2
α. Παρονόγουα 21/2.

ἐπιώληθι ἀλλοδαπούς •
 δ. Δαρδανελλίαι 26/1
 πρὸς Γκαλιβεστον 24/11
 ἐπιώληθι ἀλλοδαπούς α.
 Νάπολη 31/1
 μετ. «Οlema» (κ.)
 ε. Λέγκχορν 11/2
 ε. Πειραιά 9/2
 ε. Γιβραλτάρ 17/2
 δ. Κων/πολι 23/1

 α. Χιούστον 9/2
 α. Βανκούβερ 13/2
 α. Σαλβαντόρ 27/1
 α. Πειραιά 16/2
 α. Ντῶρμπαν 17/2
 στή Μπάγια
 α. Σαβόνα 26/1
 α. Σάρζα 21/1
 α. Ντεμαράρα 10/2

 ε. Μαχαρίην 15/2
 α. Πέσκο 8/2

ε. Ν. "Ορλεάνη 10/2.
μετ. = "Ωρόρα (Μ.)
ε. Βιτόρια 3151
α. Φουτζέιρα 1/2
άργει Τσαουδίκι "Αρα
επωλήθη άλλοδαπού
ε. "Οσκαρόμ 14/2
δ. Σουέζ 12/2
ε. Τσίμα 13/2
δ. Σουέζ 13/2
δ. Σουέζ 3/2
υπέστειλε ελληνική
δ. Παναμά 16/2
μετ. = Marshall) (κ.)
α. Αμβέρσα 14/2
υπέστειλε ελληνική
α. Σχέζαϊν 6/2
ε. "Ιολίλο 9/2
δ. "Ασντον 9/2
δ. Σουέζ 30/12
α. Ντόρναμ 23/1
ε. Γκουανιάμας 2/2

ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).
ΚΛΙΒΙΑ (κ.).
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.).
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.).
ΚΟΝΠΟΛΙΣ
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ
ΚΟΣΜΑΣ Κ. * (κ.).
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.Δ.)
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.Δ.)
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΝΤΙΣ (δ.κ.).
ΚΡΙΣΣΑ (π.).
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.).
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.).
ΚΥΘΗΡΑ (κ.).
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.).
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.).
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.).
ΚΩΣΤΑΣ Χ. (Μ.).

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.).
ΛΑΙΔΗΛΑΪ'Κ (π.).
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.).
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.).
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)*.
ΛΑΟΥΡΑ (Ουδ.).
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).
ΛΑΣΣΙΑ (κ.).
ΛΕΒΑΝΤΕΣ
ΛΕΓΓΑΣΤΣ (δ.κ.).
ΛΕΝΙ (δ.κ.).
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.).
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.).
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.).
ΛΕΥΚΑΣ (κ.).
ΛΕΩΝ (κ.).
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).
ΛΗΤΟ II (π)*.
ΛΙΜΠΕΛΣ * (π.).
ΛΙΜΠΕΡΪΤΟΡ Α. (π.).
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.).
ΛΙΟΥΤΣ (κ.).
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.).
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪ'Κ.
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.).
ΜΑΝΙΕ II (κ.).
ΜΑΝΟΣ (π.).

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).
 ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.).
 ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).
 ΜΑΡΘΑ (Ὀνδ.).
 ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).
 ΜΑΡΙΑ Β. (π.).
 ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).
 ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΝΑ (κ.).
 ΜΑΡΙΑΝΟΗ Μ. (δ.π.).
 ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).
 ΜΑΡΙΚΑ (Ὀνδ.).
 ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*
 ΜΑΡΙΟΛΥΛΑ (κ.).
 ΜΑΡΙΝΑ(Μ.).
 ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*
 ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.).
 ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.).*
 ΜΑΡΙΧΡΥΣΤΙΝΑ (π.δ.).
 ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).
 ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).
 ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.).
 ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)*
 ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).
 ΜΕΛΕΤΗΙ (δ.).
 ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.).
 ΜΕΪΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).
 ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.).
 ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.).
 ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.).
 ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ
 ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.).
 ΜΕΣΙΣ
 ΜΗΛΟΣ (π.).
 ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.).
 ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.).
 ΜΙΑΝΤΟΣ
 ΜΙΜΗ Κ. (κ.).
 ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.).
 ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).
 ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.).
 ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.).
 ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.
 ΜΟΥΤΣΙΝΑ.
 ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.).
 ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).
 ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).
 ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.).
 ΜΠΑΣΜΑ (π.).
 ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.).
 ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.).
 ΜΠΕΛΑΤΙΑ (κ.).

40626	α. Φός 14/1
20712	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
2913	άρχει Πειραιά
19691	διάλυση Κίνα
39814	α. Μόρεχεντ Σίτυ 9/2
33200	α. Καζαμπλάνκα 6/2
7126	άρχει Πειραιά
15994	ε. Σιγκαπούρη 17/2
16221	α. Όκλαντ 16/2
16221	δ. Ν. Πλύμουθ 15/2
54540	δ. Κων/πολη 10/2
12784	α. Λας Πάλμας 29/12
15809	ε. Λιανουγκάγκ 21/1
9777	α. Άμβουργο 12/2
1599	ε. Βενετία 9/2
17875	α. Ζίρκον Άιλαντ 9/2
13443	α. Νταμάι 6/2
25272	στό Ρίο Ίανείρο 14/2
51403	πρ. «Friendly Ranger»
20328	πρός Τσιβάν 30/10
9981	α. Θερσαλονίκη 5/1

65068	α. Φιλαδέλφεια 14/2
115042	στόν Περσικό 3/2
13166	δ. Κων/πολη 3/1
16650	α. Σιγκαπούρη 2/2
10698	α. Ήσι Λόντον 12/2
63519	δ. Σουέζ 6/2
1600	α. Ντόρμπαν 6/2
22244	ε. Πειραιά 3/2
23966	α. Νόρντενχαϊμ 13/2
70983	πρός Ίαπωνία 19/2
118865	πρός Τζακάρτα 2/11
79249	πρός Περσικό 26/12
18700	ε. Πειραιά 13/2
10194	α. Πειραιά 14/2
52830	α. Γένοβα 31/1
2435	ε. Πειραιά 24/8
15382	α. Σιγκαπούρη 2/2
3717	πρ. «Τηθύς»
19373	πρός Κοινηχουαγκντάο 30/12
6106	πρός «Ασάμ» 10/2
17872	πρ. «Nikkei Maru No 3»
9079	δ. Ντόβερ 11/2
8931	ε. Χουάγκου 952
3256	α. Λάς Παλμας 14/2
21894	ε. Φουτζέιρα 1951
6017	ε. Ραβέννα 14/2
93547	στό Λαράκ «Αϊλαντ 3/12
34745	α. Πόρτ «Αντζελες 10/2
8731	πρ. «Telfair Pioneer»
8648	ε. Γάνδη 11/2
25120	άρχει Ρίβερ Φώλ
12498	ε. Άκραπα 16/1

9101 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3151
6034 ε. Μπορντό 11/2
36634 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 11/2
1096 πρ. « Άνκο»
20502 α. Άμβούργο 13/2
37614 α. Χόγκ Κόγκ 17/1
10108 α. Πόρτ οφ Σπαίην 15/2
18604 ύπέστειλε ελληνική
13512 ε. Γένοβα 14/2
17324 δ. Π. Σάιθ 9/2
1224 α. Πειραιά 10/2
45500 α. Γιούρπουριτ 31/1
30341 ε. Σάντος 24/1
18628 ε. Μπιζέρτα 13/2
30236 ε. Σουέζ 17/2
83168 ε. Φουτζέιρα 26/11
13687 α. Λέ Χάβρη 13/1
72336 α. Γένοβα 15/2
16229 α. Ροζάριο 10/2
10708 ε. Χότσι Μίνχ Σίτυ 13/11
21372 δ. Κων/πολη 27/1
71491 ε. Φουτζέιρα 13/2
18623 δ. Κων/πολη 29/1
24412 α. Γουλιμγκτον 4/2
60655 α. Φός 11/2
21141 ε. Σάντος 10/2
32723 α. Ρουέν 18/1
17638 α. Παρανάγουα 29/1
10490 α. Σικκαπούρη 7/1
15216 ε. Ρεσίφ 7/2
71337 στο Μπόνυ (άποθήκη)
96550 άργει Πειραιά
10715 άργει Πειραιά
12498 ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 13/2
15345 ύψωσε ελληνική
32506 έπωληθή
3201 πρ. «Δήμητρα Γκλόρυ»
1781 α. Ν. Όρλοφ 25/10»

17164	ε. Καράτσι 9/2 *
19061	ε. Σφάξ 12/1
39050	α. Σακάιντε 23/1
8870	ε. Πειραιά 8/2
19633	α. Σ. Τζών 9/2
5509	α. Κρίστομαλ 6/2
19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
9038	ε. 'Ασντοντ 6/2
3741	δ. Κω/μ/Πολη 16/1
9859	ε. Χάμπτον 4/2
20480	α. Ντάρμπαν 14/2
1460	άρχει Πειραιά
14397	α. 'Ιντσόν 4/2
8370	α. Τάμα 23/1

ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΙΟΥΓΟΥΔΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΙΛΟΥ ΣΤΟΥΡΥ (κ.)	71	13867
ΜΠΙΛΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕΙ'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	5	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)*	78	11850
ΝΑΒΙΓΙΕ'ΙΤΟΡ(η).	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889
ΝΑΤ'Α (κ.).	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ.	72	18723
ΝΑΝΩ Κ.(κ.).	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.).	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.).*	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι ΔΑ(δ.κ.).	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.).	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.).	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ.	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.).	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.).	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.).	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.).	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.).	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)*	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ).	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).	71	8516
ΝΟΜΠΑ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΑΝΖΕΡ (δ.π.).	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μ.).	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	75049
ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ (δ.κ.).	67	40675
ΝΤΑΡΤ (κ.).	72	9953
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.).	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.).	72	9440
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.).	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355
ΞΙΦΙΔΑ Ι. (κ.).	74	5932

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΤΗΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΞΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑΓ'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΒΕΣ (δ.μ.)	75	39656

ΟΡΙΑΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φλ.)	76	11477
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΞΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΞΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΞΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΞΑΝ ΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44859
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η')	74	9712
ΠΑΛΑΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΖ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΛΑΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (β.ρ.)	66	22617
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (β.ρ.)	69	9182
ΠΑΝΑΓΙΑ (Όνδ.)	68	8718
ΠΑΝΘΗΡ (η')	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185

ἀργεῖ Ἀστακό
α. Τζέντα 7/8
ε. Βισκαπαπάνη 18/2
στήν Παράναγούα 16/1
δ. Σκώ 2/2
ε. Μπρλετίτα 9/2
στό Ἀμπιτιάν 13/2
πρός Κωνσταντίνα 25/12
α. Σγκαπούρη 18/1
α. Πειραιά 14/2
στό Μπουσίρ
α. Σαβόνα 12/1
ε. Τσιτακόγκ 16/1
ε. Ρίο Ἰανέιρο 1/2
διάλυση Φορμόζα
δ. Π. Σαΐδ 15/2
α. Μπόγγουντ 17 1/2

α. Ντόρμπαν 8/2
ε. Κακούτσι 11/2
ε. Ρόττερνταμ 10/2
ε. Μομπάσα 9/23
α. 'Αδελαΐδα 30/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Λά Γκουέλ 14/2
μεταφορές 'Ερυθράς
α. Τρίπολη 4/1
α. Μελίλι 8/1
ε. 'Αμβέρσα 6/2
πρός Νταλίν 215/2
πρός Ρόττερνταμ 11/2
ε. 'Α. Γερμανία 12/2
πρός Αίγυπτο 13/2
πρός 'Ιρλανδία 13/2
α. Σευχέλλες 10/2
α. Δουνκέρκη 3/2
α. Μομπί 4/2
α. Κάγκλιανρι 10/2
πρ. «Μενέλαος Θ.»
ἀγορά από άλλοδοπούς
Σ. Τζών 2/2
ἀργεί 'Αμβούργο
ε. Νόρμπορτ 3/2
ἀργεί Χαλκίδα
α. Φουτζέιρα 6/10
ε. Τόρ Μπαϊν 15/2
διάλυση Ταϊβάν
ε. Γιούροπουρι 17/2
α. Πειραιά 15/2
πρός Σιγκαπούρη 20/6
ἀργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 17/2
ε. Πειραιά 13/2
α. 'Αμβέρσα 4/2
α. 'Αρατού 10/2
ε. Γένοβα 15/2
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 26
ε. Καράτσι 18/2
στό Παλάου Σαμπού
α. Φορταλέζα 4/2
α. Σόο Σερμασιότι 4/2
ε. Ν. 'Ορλεάν 5/2

ε. Γδύνια 14/2
 ε. Τεργαστή 17/2
 ε. Σαφάγκα 3151
 α. Βενετία 8/2
 ε. Πειραιά 4/2
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Όζακα 12/2
 α. Γουαδελούπη 12/2
 α. Άλκυους 5/2
 α. Μπιμπρό 27/1
 στο Μασίρα Άϊλαντ 30/1
 ε. Γουίμμινγκτον 13/2
 άργει Πειραιά
 α. Χιούστον 12/2
 α. Σάλλμο Βόε 16/2
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεσογειακής μεταφορές
 άργει Πειραιά
 πρ. «Irafoss»
 πρ. «Dixie»
 α. νικόσα 22/1
 δ. Σουζέ 4/2
 α. Ν. Μαγκάλωρ 24/1
 ε. Σ. Άννα Μπαϊ 11/2

δ. Ντόβερ 17/2
πρ. «Adriatic Skou»
α. Ντουδά 16/1
ε. Πειραιά 3/1
α. Φιλαδέλφεια 12/2
α. Σαλβαντόρ 6/2
δ. Σουζέ 15/2
δ. Π. Σιδί 14/2
στό Χρυσού (αποθήκη)
ε. Κολούμπια 30/1
ε. Τζέντα 13/2
α. Σινγκαπούρη 16/2
ε. Μπαχραϊν 14/2
α. Καλαί 16/2
α. Όζακα 8/2
α. Σπλίτ 6/2
α. Γιοκοχάμα 23/1
πρ. «Παναγία Π.»
δ. Ποναμί 28/1
δ. Μπραμποντούελ 15/1
δ. Σουζέ 17/2

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΥΣ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΕ'Ι'ΖΟΜΠΙΑ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΧΑ ΠΛΟΔ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299

α. Λός 'Αντζελες 29/12
α. Βικτώρια 16/1
ε. Ντάρμαν 17/2
α. Ειγκάγκ 6/2
α. Μπαντάρ 'Αμπάς 5/1
α. Ροζάριο 5/23
ε. Βοστώνη 13/2
ε. Γκέιμς 14/2
α. Κούρε 26/1
α. Λονδίνο 13/2
ε. Λεμεσό 1752
στην Παράνδουσα 20/1
μεταφορές Αιγύπτου
ε. Γιοκατσί 14/2
ε. 'Ελισιμποργκ 1252
ε. Φουτζέιρα 12/2
ε. Πειραιά 4/2
πρ. «Silver Shinko»
πρ. «Λεωνής Χαλκούσης»
πρ. Σιγκαπούρη
α. Σιγκαπούρη 16/2
α. Αύγουστα 16/2
δ. Σουέζ 12/1
δ. Μπαντομπουέλ 13/2
δ. Δαρδανέλλια 1/2
στη Λεμεσό 19/2
α. Ν. 'Υόρκη 1/2
στη Ν. 'Υόρκη
δ. Μπαντομπουέλ 25/1
ε. 'Αμβέρσα 16/2
α. Θέουτα 31/1
α. Λεμεσό 30/1
μετ. «Steron II» (κ.)
α. Γιουρποουρτ 13/2
αργεί Κίμωλο
α. Κόρπους Κρίστι 24/1
α. Γκντάσκ 8/2
α. Τσέντα 6/1
ε. Ντάρμαν 17/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/2
ε. Ν. 'Υόρκη 13/2
ε. Πειραιά 8/1
α. Ν. Χάβερ 3/2
ε. Ν. 'Υόρκη 19/1
*α. 'Αμοστερνταμ 12/2
αργεί 'Αστακό
ε. Βάρρι 30/12
ε. Αύγουστα 28/1
α. Χιούστον 7/2
επισκευές Γένοβα
α. Πειραιά 6/2
ε. Ρίο 'Ιανέριο 1/1
α. Τάμπα 16/1
α. Μαυρίκι 7/2
υπεστείλε ελληνική
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1
α. Ντάρμαν 9/2
ε. Λάρνακα 24/1
α. Βίγκο 12/2
α. Σμύρνη 24/1 *

στη Τζέντα (αποθήκη) *
α. Χορμούζ
α. Ντάρμαν 30/11
ε. Κάρντιφ 18/2
ε. Μπιζέρτα 15/2
ε. Σήνρες 8/2
α. 'Ιμμιγκχαμ 13/2
ε. Γιάννινα 15/2
α. Λέγκχορν 29/1
ε. Μονφρεντόνια 9/2
ε. Μπιζέρτα 9/2
α. Κάδιξ 12/2
ε. 'Ιμμιγκχαμ 18/2
α. Σιγκαπούρη 5/1
επιλήθη αλλοδαπούς
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσιτακόγκ 1452
α. Πασιό Γκουινάγκ 1/1
ε. Σόρεχαμ 18/2
μετ. «Symphony» (κ.)
α. Αύγουστα 26/1
δ. Κων/πολη 10/1
α. Τζουμπιά 6/2
ε. Πειραιά 10/10
α. Ντάρμαν 31/1
α. Λά Παλις 5/2
α. Πρόβιντενς 30/1
α. Τσάνα 8/2
α. Λούπ Τέρμιναλ 5/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1
α. 'Αμβέρσα 18/1
ε. Μονφρεντόνια 7/2
α. Κολόμπο 7/2
δ. Σουέζ 1/1
ε. Νιγκάτα 10/2
μετ. «Σερβίνα ΙΙ» (κ.)

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΝΗ ΙΙ (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΣ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5881
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΝ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΙΛΙΟΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΞΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΥΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΟΥΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΥ'Ι'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202

α. 'Ασταρ Τέρμιναλ 29/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/2
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 7/2
α. Πειραιά 6/2
ε. Γένοβα 13/2
α. Ραβέννα 31/1
δ. Παναμά 30/1
α. Τσάρλεστον 28/12
α. Λάγος 9/1
α. Γένοβα 11/2
α. Σιγκαπούρη 13/2
ε. Βηρυτό 10/2
α. Παλάου Σαμπού 15/1
ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 10/2
δ. Κων/πολη 31/5
ρη. «Γιουρολάντερ»
α. Μαπούτο 30/12
ε. Φουτζέιρα 10/2
δ. Σουέζ 15/2
ε. Φόκ 16/2
α. Σάντος 13/1
δ. Παναμά 14/2
α. Κιόρε 21/1
ε. Λισαβώνα 9/2
α. 'Αμπιτζάν 5/1
ε. Γκντάσκ 1/2
πρ. «Feng Shiang»
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ε. Λίβερπουλ 9/2
ε. Σάντος 2/2
α. Ρίο Γκράντε 5/2
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 4/2
ε. Βομβάη 14/4/86

α. Σιγκαπούρη 12/2
ε. 'Ιντσόν 2/2
ε. Σαλίνα Κρούζ 9/2
α. Σάν Χουάν 29/1
ε. Γκάλεστον 3/2
α. Σιγκαπούρη 10/2
α. 'Ιμνιγκχαμ 4/2
στη Χάμινα 18/2
ε. Πειραιά 5/2
δ. Κων/πολη 6/2
στό Μπαντάρ Χομεινί
ε. Βανκούβερ 10/2
α. Ντάρμαν 12/2
α. Ρότερνταμ 14/2
δ. Π. Σαίξ 9/2
ε. Χάμπτον 6/2
αργεί Πειραιά
α. Λός Πάλας 11/2
α. Βαλτιμόρη 21/1
α. Γάνδη 1/2
α. Τάμπα 26/1
α. 'Αντεντ 1/2
α. Πειραιά 30/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/2
δ. Κων/πολη 5/2
α. Σιγκαπούρη 13/2
α. Ντάρμαν 13/1
α. Μιζουσίμα 24/1
στην Κωνσταντίνα
αργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 1/1
βυθίσθηκε 7/2
α. Ρότερνταμ 10/2
α. 'Αμβέρσα 20/1
α. Φουτζέιρα 29/1
ε. Μομπάσα 5/12
επωλήθη
μετ. «'Ιρις» (κ.)
α. Χιούστον 29/1
ε. Σέτε 2/2
ε. 'Αντοφαγκάστα 16/2
αργεί 'Αστακό
αργεί 'Αστακό
α. Κασσιούγκ 4/2
ε. 'Αμβέρσα 12/2
α. Λέ Χάβρη 4/2
α. Μομπάσα 4/2
α. Κολούμπια Ρίβερ 13/2
α. Πόρτ οφ Σπαίν 2/2
ε. Κων/πολη 24/1
α. Λομέ 28/1
α. 'Ηστ Λόντον 31/1
αργεί 'Αστακό
α. Σμύρνη 3/2
επωλήθη
επωλήθη άλλοδοποις
αργεί Πειραιά
πρ. «'Ελ Γκρέκο»
α. Χιούστον 30/1
α. Τέμα 7/2
α. Ρίο Γκράντε 24/1
α. Σασέμπο 28/1
ε. Σάντος 26/12
στό Σάντος 8/2
αργεί Χαλκίδα
α. Πειραιά 14/2
δ. Κων/πολη 10/2
α. Βαλτιμόρη 10/32
δ. Κων/πολη 28/1
α. Μπαχραίν 31/1
ε. Σάν Χουάν 6/2
α. Τζέντα 12/2
δ. Μπανανμπούτελ 24/1
αργεί Πειραιά
δ. Γιβαλτάρ 8/2

ΦΓ, Θ	70	15216	α. Ρουέν 6/2	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	δ. Παναμά 25/1
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	πρός Περσικό 10/11	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λάς Πάλμας 16/2
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Πειραιά 12/2	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 22/1
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Ούμ Σάϊδ 3/2	ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Πούνα 'Αρένας 11/1
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Ν. 'Υόρκη 4/2	ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	ε. Παρανάγουα 2/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	α. Πειραιά 16/2	ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Ρότερνταμ 29/1
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	δ. Σουέζ 7/2	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Λισσαβών 15/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Βομβάη 24/1	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	α. Βαρκελώνη 11/2	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στήν 'Αλεξάνδρεια (άποθήκη)	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Θεσσαλονίκη 22/1	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Ράς Τανούρα 17/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Λονδίνο 6/2	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ε. Π. Νουάρ 23/1
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Βόλο 9/12	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Σιγκαπούρη 6/2
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Κων/πολη 17/1	ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	ε. Πειραιά 4/3/1986
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στή Μπετζάνια (άποθήκη)	ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	στήν Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Κων/πολη 8/2	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	δ. Π. Σάϊδ 1/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	δ. 'Επτάνησα 20/1	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Νταβάο 31/1
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 17/2	ΧΟΜΠΙΤ (μ.)	71	15922	α. Σιγκαπούρη 30/1
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	δ. Γιοκοχάμα 8/2	ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Γάνδη 10/2
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Παλδου Μπακόμ 3151	ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	ε. Ντόβερ 16/2
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκαπούρη 9/2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Λέγκχορν 11/2
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Βομβάη 12/2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598	α. Πόρτ οφ Σπαίν 29/1
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	ε. Πειραιά 24/1	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. «Κασκιάτος»
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	δ. Σουέζ 9/2	ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	44334	στό Ντουμπάι
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Μομπάι 1/2	ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930	διάλυση 'Ινδία
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	δ. Σουέζ 7/2				
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΜΑΝ (π.)	68	9342	άργει 'Αμβούργο				
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λάς Πάλμας 9/1				

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιά τό 1987, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 3.500.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχμῆς 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρά 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:

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



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



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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



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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULLI P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111