

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1990

Αρ. Φύλλου 1315/1073

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1315/1073
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

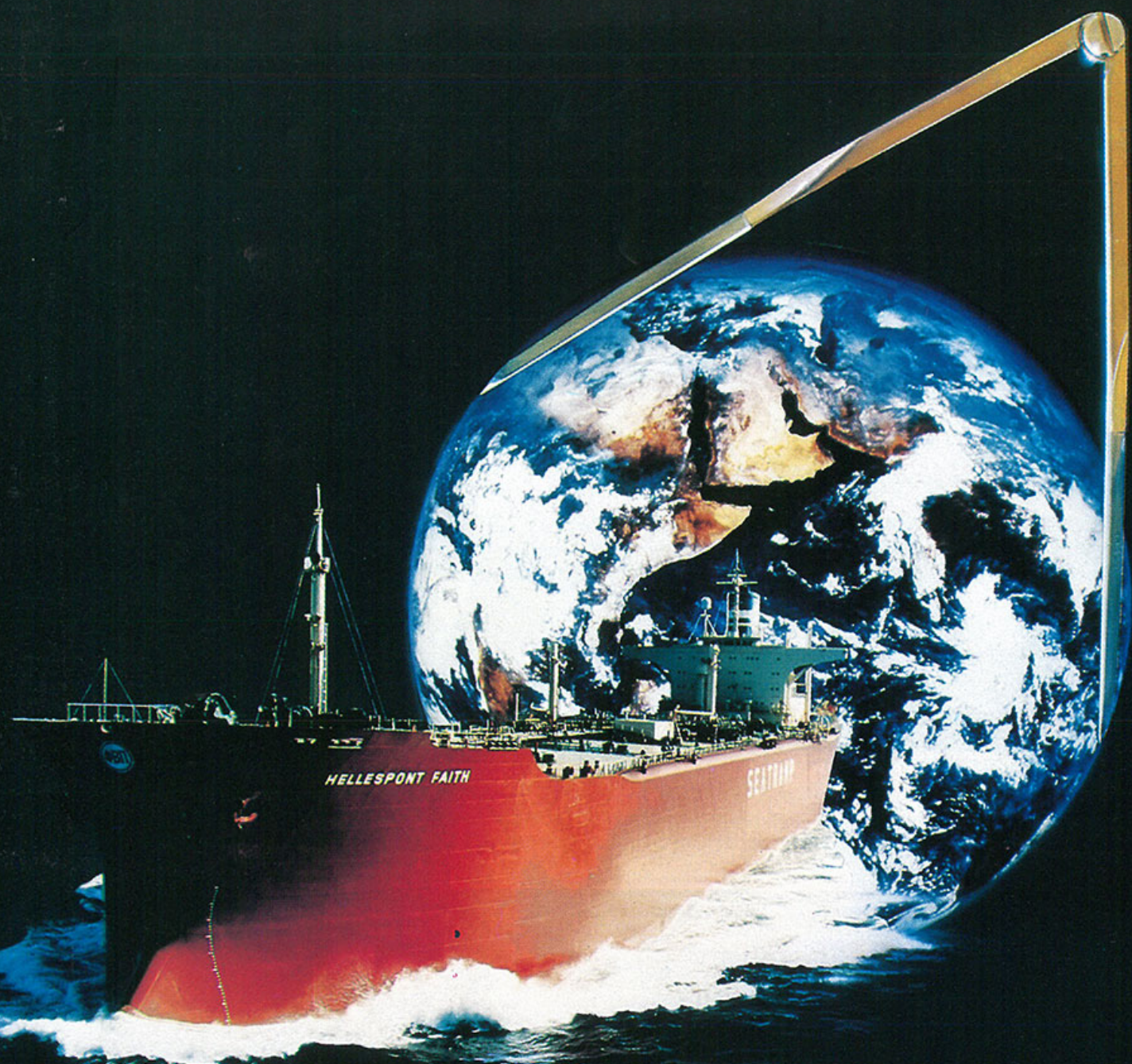


KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
28th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

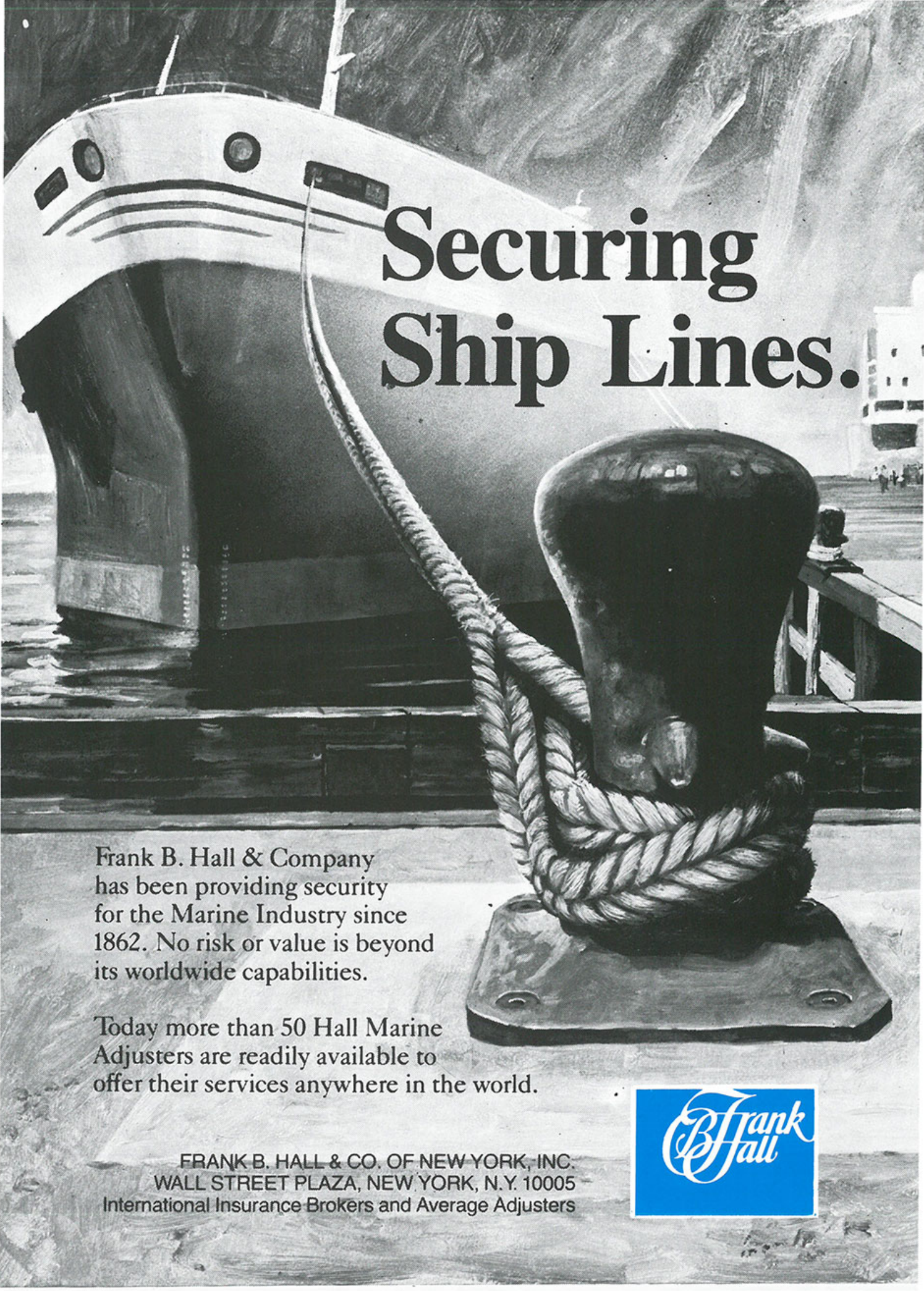
GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197





Securing Ship Lines.

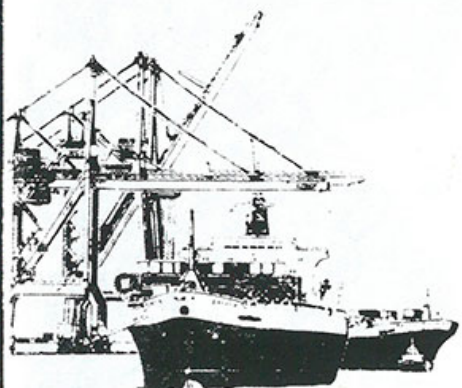
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1315/1073

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

59th Year
Issue No. 1315/1073 March 15th, 1990

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
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 12** Λίγα (ιστορικά και κριτικά) για την επίσημη
ειδησεογραφική ενημέρωση των ναυτιλλομένων.
Άρθρο του κ. Δ. Παϊζη.
- 14** Έλληνική Ναυτιλία και Τεχνολογία.
Άρθρο του κ. Αχιλλέα Βαρδάκη.
- 17** Η Ναυτική μας Έκπαίδευση σε νέα πορεία.
Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Μιχάλη Φραγκιά.
- 21** Ασφάλιση εμπορικού πλοίου και Ναυτιλιακή πίστη.
Απόφαση της Ολομέλειας του Άρειου Πάγου.
- 28** Ο Κολοκοτρώνης ως Πλοίαρχος.
Αφιέρωμα στην Έθνική Έπέτειο του
Πλοιάρχου κ. Νίκου Κωστάρα.

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 32** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 35** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 41** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 42** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 44** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 45** ENGLISH SUPPLEMENT
- 48** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B ROTHANTHI

F/B DIMITRA

**A.N.
CA
FERRIES**

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

Συνεχίζουμε τόν αγώνα

Γνωστός έφοπλιστής, ό όποιος σημειωτέον έχει μοιρασμένο τό στόλο του στην Έλληνική και σέ διάφορες άλλες σημαίες και εξακολουθεί ακόμη και τώρα νά έγγράφει νεοσγοραζόμενα πλοία του στό έθνικό νηολόγιο, μάς ζήτησε κατά τή διάρκεια πρόσφατης συνομιλίας, στην όποια έθιγν και ή συνεχιζόμενη έκστρατεία των «Ναυτικών Χρονικών» υπέρ του έθνικού νηολογίου, νά «σταματήσουμε, επί τέλους, αυτό τό βιολί μέ τήν Έλληνική σημαία».

Γιά νά αιτιολογήσει τήν άποψη (ή άξιώσή) του επικαλέσθηκε δύο έπιχειρήματα:

Πρώτο, ότι προέχει ή ύπαρξη πλοίων σέ ελληνικά χέρια, πού άλλωστε, όπως είπε, ήταν και ή κυρίαρχη αντίληψη του ίδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών» άειμνήστου Δημητρίου Κωττάκη, και,

Δεύτερο, ότι και τό υπό ξένη σημαία ελληνόκτητο πλοίο εισφέρει στον τόπο τά ίδια — όσα, δηλαδή, και τό υπό Έλληνική.

Η ανάγκη ύπάρξεως πλοίων σέ ελληνικά χέρια είναι κυρίαρχη αντίληψη και των έπιγενομένων, εκείνων δηλαδή πού έπωμίσθησαν τό βαρύτατο φορτίο νά συνεχίσουν τό έργο του ίδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών», ή όποια άλλωστε έχει εκφρασθεί έπανειλημμένα από αυτές έδώ άκριβώς τις στήλες στή διάρκεια των δύσκολων χρόνων τής πρόσφατης πρωτόφαντης ναυτιλιακής κρίσεως, όποτε προείχε παντός άλλου ή διατήρηση του ελληνικού πλοίου σέ κάποιον ύψηνο όρμο έν άναμονή των καλύτερων ήμερών. Δέν ύφίσταται, συνεπώς, ούδεμία διαφωνία έπ' αυτού, αλλά τό πρόβλημα του έθνικού νηολογίου είναι, κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη και πρόβλημα τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Γιά τήν ύπέρ του τόπου απόδοση των πλοίων των δύο κατηγοριών δέν μπορούμε νά συμφωνήσουμε.

Είναι άναμφισβήτητο — τουλάχιστον αυτό προκύπτει από τά στοιχεία πού έχουν τήν καλωσύνη (και τήν έμπιστοσύνη) νά θέτουν στή διάθεσή μας άρκετοί στην Άκτή Μιαούλη — ότι τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο εισφέρει αυτή τή συγκεκριμένη χρονική στιγμή περισσότερα και θά συνεχίσει νά εισφέρει περισσότερα ακόμη και στην περίπτωση πού ή Έλληνική Πολιτεία θά του εξασφαλίσει όλα εκείνα τά όποια έχουν επιτύχει τά ελληνόκτητα στίς διάφορες λύσεις στίς όποιες έχουν καταφύγει, πού είναι άλλωστε και ή άπαραίτη-

τη προϋπόθεση γιά νά έπιτευχθεί ό πολυπόθητος και έπιδικώμενος από τά «Ναυτικά Χρονικά» έπαναπατρισμός.

Άλλά ή προσπάθεια των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τήν Έλληνική σημαία δέν αποβλέπει ή μάλλον δέν περιορίζεται στην έπίτευξη τής μεγαλύτερης δυνατής ώφέλειας του τόπου πού και μόνον αυτό θά τήν δικαιολογούσε έν πολλοίς. Η προσπάθεια αποβλέπει σέ κυριότερους, σέ σημαντικότερους στόχους πού είναι, κατά πρώτο και κύριο λόγο, νά εξασφαλισθεί ή συνέχεια τής ύπάρξεως τής Έλληνικής Ναυτιλίας και κατά δεύτερο, αλλά έξ ίσου κύριο λόγο, νά μίν μεινουμε έκτός νυμφώνος κατά τήν έπικείμενη εύρωπαϊκή όλοκληρωση.

Θεωρούμε ότι ή ύπόσταση τής Έλληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη μέ τήν ύπαρξη Έλλήνων ναυτικών και στή θέση πού φθάσαμε, μέ τήν ύπαρξη Έλλήνων άξιωματικών, και γιά τήν επάνδρωση των πλοίων αλλά και γιά τή στελέχωση των γραφείων. Ήδη, λόγω τής μακρόχρονης παραμονής των πλοίων έκτός του έθνικού νηολογίου κινδυνεύουμε νά τούς χάσουμε και αυτούς γιατί δέν μεριμνήσαμε νά αντιμετώπισουμε τό όξύτατο, πλέον, πρόβλημα τής εξελίξεώς τους.

Θά προσθέσουμε ότι στα «Ναυτικά Χρονικά» μάς κατέχει μία φοβία: Φοβούμεθα, συγκεκριμένα, ότι ό μεγάλος όγκος τής Έλληνικής Ναυτιλίας μπορεί, ύπάρχει ένδεχόμενο, νά παραμείνει έκτός του νυμφώνος τής Κοινής Εύρωπαϊκής Αγοράς. Φοβούμεθα, μέ δύο λόγια, ότι οι έταίροι μας στο λάκο των λεόντων μπορεί «νά μάς τή φέρουν», γιά νά χρησιμοποιήσουμε μία φράση του συρμού, σέ κάποια στιγμή όχι μακρινή.

Γι' αυτούς τούς λόγους έμμένουμε στην Έλληνική σημαία. Και γι' αυτό δέν ύποστέλομε τή δική μας σημαία του αγώνος γιά τήν προσέλκυση όλων των Έλληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο. Μαζί όμως μέ αυτή τή διαβεβαίωση θεωρούμε ότι είμαστε ύποχρεωμένοι νά πούμε ότι τά τελευταία χρόνια έχουν γίνει τραγικά λάθη σέ βάρος τής Έλληνικής Ναυτιλίας, από ανθρώπους τής Έλληνικής Ναυτιλίας, τά όποια έν καιρώ θά καταλογισθούν στους ύπευθύνους, πού τούς γνωρίζουμε όλοι, τούς άναφέρομε στίς καθημερινές μας συνομιλίες, αλλά δέν είναι καιρός νά τούς κατανομάσουμε, διότι προέχουν άλλα.

ΑΙΣΙΟΔΟΕΟΥΜΕ

Μέ τις συναινετικές συνθήκες πού έχουν δημιουργηθεί τόν τελευταίο καιρό, είναι άπολύτως βάσιμη ή εύχή ή όποια εξέφράσθη κατά τήν κοινή σύνοδο των Δ.Σ. τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών και του Κομμίτη, πού πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 27 Φεβρουαρίου, ότι ή Κυβέρνηση ή όποια θά προκύψει από τις εκλογές τής 8ης Απριλίου θά βρεί τις λύσεις των διαφόρων προβλημάτων πού θά έπιτρέψουν τήν επάνοδο των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο, πού είναι άλλωστε και ό μόνιμος στόχος του ελληνικού έφοπισμού.

Στή σύνοδο του Λονδίνου έκτός από τήν διαδήλωση τής ανάγκης ύποστηρίξεως του έθνικού νηολογίου επιβεβαιώθηκε γιά μία ακόμη φορά ή πίστη του ελληνικού έφοπισμού στο θεσμό τής έλευθερίας των θαλάσσιων μεταφορών μέ βάση τήν άρχή του θεμιτού ανταγωνισμού.

Σέ σχετική κοινή ανακοίνωση αναφέρονται συγκεκριμένα τά έξής γιά τή σύνοδο του Λονδίνου:

«Τά μέλη των δύο Συμβουλίων ένημερώθηκαν επί των ναυτιλιακών εξελίξεων στον

Διεθνή και Έθνικό χώρο και άντηλλάγησαν άπόψεις γιά τήν προβολή και ύποστήριξη των ναυτιλιακών μας συμφερόντων σέ πνεύμα πλήρους συνεννόησης και κοινή γραμμή πλεύσεως.

Επιβεβαιώθηκε ή πίστη του έφοπισμού στο θεσμό τής έλευθερίας των θαλασσίων μεταφορών, μέ βάση τήν άρχή του θεμιτού ανταγωνισμού. Στο σημείο αυτό άνεγνωρίσθη ή σοβαρά προσπάθεια πού καταβάλλει ό Έλληνικός Έφοπισμός, γιά τήν ύποστήριξη των θέσεων του, τόσο έντός όσο και έκτός τής ΕΟΚ και εξεδηλώθηκε ή ζωηρά αντίδραση του Έλληνικού έφοπισμού κατά τής θεοπίσεως μονομερών μέτρων από διάφορες χώρες.

Διεδηλώθηκε ή ανάγκη ύποστηρίξεως του Έλληνικού Νηολογίου και εξέφράσθη ή εύχή ότι ή κυβέρνηση πού θά προκύψει από τις προσεχείς εκλογές θά βρεί τις λύσεις των διαφόρων προβλημάτων, πού θά έπιτρέψουν τήν επάνοδο στο Έθνικό μας νηολόγιο. Έχαιρετίσθη τό αποκαθιστάμενο κλίμα έμπιστοσύνης μέ τόν κρατικό παράγοντα και ή συνέπεια τής Έθνικής μας ναυτιλιακής πολιτικής, όπως εκφράζεται από τό υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας.

Ετονίσθη ή ανάγκη διατηρήσεως καλών σχέσεων μέ τήν ναυτεργασία, ή ίκανοποίηση δικαίων αίτημάτων, όταν προκύπτουν, αλλά και ή ανάγκη προσαρμογής σύμφωνα μέ τις σύγχρονες τεχνικές εξελίξεις, πράγμα πού συνδέεται μέ αύξημένα έπίπεδα εκπαιδεύσεως σέ όλα τά κλιμάκια τής Ναυτικής ιεραρχίας και νέες μορφές εργασίας μέσα στα πλοία.

Μέ ιδιαίτερη ίκανοποίηση έχαιρετίσθη ή άνταπόκριση του Έλληνικού έφοπισμού στην προσφορά θέσεων γιά τήν πρακτική εκπαίδευση των σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ σέ Έλληνικά και Έλληνόκτητα πλοία, που εξασφαλίζουν έτσι τήν έπιτυχία του συστήματος των Sandwich Courses γιά τό όποιο τόσες προσπάθειες κατέβαλε σύσσωμος ό Έλληνικός έφοπισμός».

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Η μεγάλη άνάπτυξη τής ναυτιλιακής τουριστικής βιομηχανίας στην Ιαπωνία ύποχρέωσε τό Υπουργείο Μεταφορών νά δημιουργήσει ένα άσφαλιστικό ταμείο στο όποιο θά

ασφαλιζονται οι εταιρίες και οι επιβάτες. Τά εσοδα θα προέρχονται από την αύξηση των τιμών των εισιτηρίων των επιβατών ενώ θα ορίζεται επίσης ανώτατο όριο αποζημίωσης που θα μπορούν να διεκδικούν οι επιβάτες από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Παρόμοιο όριο αποζημίωσης των επιβατών πρόκειται να οριστεί και από την Συνθήκη των Αθηνών που πρόκειται να υπογραφεί σύντομα και θα καθορίζει τις αποζημιώσεις των επιβατών σε περίπτωση άτυχματου σε κρουαζιερόπλοιο. Η Ιαπωνία όμως θεωρεί ότι τα όρια αποζημίωσης της Συνθήκης των Αθηνών είναι πολύ χαμηλά και στην περίπτωση που τα μέλη της Συνθήκης αποφασίσουν την αύξηση των αποζημιώσεων η Ιαπωνία θα υπέγραφε την Συνθήκη αλλά με την δημιουργία ενός επικουρικού ταμείου που θα εξασφάλιζε τους επιβάτες και τις εταιρίες σε περίπτωση ακόμη μεγαλύτερων απαιτήσεων.

ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ

Η Εθνική συναίνεση, έστω προς το παρόν για το θέμα του καμποτάζ, την οποία επέτυχε από τα πρώτα της βήματα η Εθνική Επιτροπή Ναυτιλίας αποτέλεσε ένα ουσιαστικό επίτευγμα που δείχνει και τον δρόμο που πρέπει να ακολουθηθεί για να υπάρξει η θετική αντιμετώπιση και των άλλων προβλημάτων της Ελληνικής Ναυτιλίας, στα οποία έχει σημειωθεί σημαντική καθυστέρηση. Ηδη η Επιτροπή ζήτησε να υπάρξει και η συμμετοχή της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλίας Συνεργασίας του Λονδίνου και της Ένωσης Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Οι στόχοι της Επιτροπής, άμεσοι και μακροπρόθεσμοι, είναι:

Πρώτον, η διατύπωση ενιαίας απόψεως επί των διαφόρων προβλημάτων.

Δεύτερο, η ενίσχυση της εκάστοτε πολιτικής ήγησης του ΥΕΝ για την έγκαιρη και σωστή λύση των διαφόρων προβλημάτων, και,

Τρίτο, η ενημέρωση του ελληνικού λαού για τη σπουδαιότητα της Ναυτιλίας ως οικονομικής και στρατηγικής δύναμης με μία συστηματική εκστρατεία που για πρώτη φορά αναλαμβάνεται.

Για το θέμα του καμποτάζ, το οποίο συζητήθηκε πάλι την 1 Μαρτίου στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά την εξέταση των λεγόμενων θετικών μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόχου, η Εθνική Επιτροπή Ναυτιλίας είχε συναντήσεις με τον Πρωθυπουργό κ. Ξενοφών Ζωλάτα και τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Νίκο Παππά έπρόκειτο δέ να συναντηθεί με τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και τους άρχηγους των πολιτικών κομμάτων.

Για το θέμα του καμποτάζ πρέπει να σημειωθεί ακόμη ότι κατά τη συζήτηση των κανόνων ανταγωνισμού στις ενδοκοινοτικές αγορές που έγινε στην ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 13 Μαρτίου, ο εκπρόσωπος της Επιτροπής Μεταφορών δήλωσε ειδικά για την Ελλάδα ότι η Επιτροπή συμφωνεί για την αναβολή της εφαρμογής του ελεύθερου ανταγωνισμού στις ενδομεταφορές ως το 1994 και με την εξαίρεση που αναγνωρίζεται για τα ελληνικά νησιά και διευκρίνισε ότι η Ελλάδα θα μπορεί να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής «δημόσιας υπηρεσίας» σε όσους αερομεταφορείς επιθυ-

μούν να αποκτήσουν δικαίωμα πτήσεως προς και από τα ελληνικά νησιά.

Και κάτι ακόμη που αφορά τις αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής γύρω από τα ναυτιλιακά θέματα: Σύμφωνα, λοιπόν, με «γνώμη» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία, ως γνωστόν, είναι το ανώτατο εκτελεστικό όργανο της ΕΟΚ, τα κράτη - μέλη οφείλουν να ενημερώνουν την Επιτροπή πριν από την έγκριση εθνικών διατάξεων που αφορούν σε ναυτιλιακά θέματα και για τα οποία έχουν εκδοθεί συγκεκριμένες οδηγίες (ντιρεκτίβες).

Για να τελειώνουμε σήμερα με τα κοινοτικά, τα οποία όπως φαίνεται θα μας απασχολούν έφεξης πολύ περισσότερο από όσο είχαμε φαντασθεί, αναφέρουμε ότι σχέδιο Π.Δ. που καταρτίστηκε από το ΥΕΝ για να υπάρξει η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις σχετικής οδηγίας της ΕΟΚ, όριζε ότι «άλλοδαποι που είναι υπήκοοι χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μπορούν να αποκτήσουν την άδεια ναυτικού πράκτορα με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις που την αποκτούν και οι Έλληνες».

Η ITF ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΥΣ

Η Ξενοντισμένη Διεθνής των Μεταφορών ανακοίνωσε ότι δεν αναγνωρίζει — σάν να της έχει ζητήσει κανείς τη γνώμη της — τη συμφωνία μεταξύ Ένωσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και Σοβιετικών συνδικάτων για τη ναυτολόγηση Σοβιετικών ναυτικών σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία. Και προειδοποιεί τους διαχειριστές πλοίων να μην προσβλέπουν προς την Ανατολική Ευρώπη σάν ένα χρυσό δοχείο που θα μπορούσε να παρέχει χαμηλόμισθους αλλά έμπειρους ναυτικούς, διότι, όπως είπε εκπρόσωπός της τα πλοία με Σοβιετικά πληρώματα θα μπορούσαν να γίνουν στόχος μπούκοτς αν οι μισθοί τους ήταν χαμηλότεροι του μισθολογίου της ITF.

Ο ίδιος εκπρόσωπος είπε ακόμη ότι η ITF δεν αναγνωρίζει τις Σοβιετικές εργατικές ενώσεις γιατί αυτές ελέγχονται από το κράτος αλλά έχει επαφές με τις νέες εργατικές ενώσεις όπως η Αλληλεγγύη, που δημιουργήθηκαν στην Ανατολή. Είπε ακόμη ότι πρόσφατα μία νέα Βουλγαρική ένωση ναυτικών ζήτησε επαφή με την ITF, ενώ εξετάζεται η επαφή με Ούγγρικές και Γιουγκοσλαβικές ενώσεις.

Ανεξάρτητα από τις δικές μας αντιρρήσεις για τη χρησιμοποίηση Σοβιετικών ναυτικών που διατυπώθηκαν στο προηγούμενο τεύχος — θα επανέλθουμε και στα επόμενα — η ITF, μετά το ξεδόντισμα που έχει υποστεί είναι πολύ καλύτερο και για την ίδια να αφήσει τους λεονταρισμούς, άλλωστε και οι ναυτικοί τους οποίους υποτίθεται ότι προστατεύει έχουν αντιληφθεί πλέον ότι όλοι αυτοί οι κύριοι δουλεύουν για τον έαυτο τους και τίποτε άλλο. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση ενός Φιλιππινέζικου πληρώματος που άφησε την ITF να «διεκδικήσει» τα «δικαιώματά του». Τρεις τό λάδι (οι δικηγόροι), τρεις τό ξύδι (τό μερίδιο των ποικιλώνυμων ανθρώπων της ITF), για τους δυστυχείς Φιλιππινέζους έμειναν πολύ λιγότερα από εκείνα που τους έδινε η συγκεκριμένη πλοιοκτήτρια εταιρία και έκλαιγαν με μαύρο δάκρυ οι καημένοι για τό πάθημά τους. Και τώρα όπου φύγει φύγει όταν ακούν Διεθνή των Μεταφορών, την οποία χαρακτηρίζουν —

και δεν έχουν καθόλου άδικο — Διεθνή των απομυζητών των Άσιατών ναυτικών...

Πρέπει να προσθέσουμε ότι κάτι ανάλογο έπαθε και ένας Έλληνας ναυτικός, ένας μάγειρος, στον Πειραιά, ο οποίος έκανε άγωγή στην πλοιοκτήτρια εταιρία διεκδικώντας και τον μισθό του καμαρώτου. Τό δικαστήριο του επιδίκασε έναμιση εκατ. δραχμές περίπου από τις οποίες δεν εισέπραξε ούτε δραχμή. Τό γεγονός αποκαλύφθηκε όταν προσήλθε στην πλοιοκτήτρια εταιρία για να εισπράξει ποσό αυτό το οποίο όμως είχε ήδη εισπράξει εκείνος τόν οποίο είχε εξουσιοδοτήσει να χειρισθεί την υπόθεσή του...

ΑΝΟΙΓΕΙ ΠΑΛΙ Ο ΔΡΟΜΟΣ

Λήγει σε λίγες ημέρες (23 Μαρτίου) η προθεσμία για τη συμμετοχή στην αύξηση του κεφαλαίου της «Πειραικής ΑΝΕ», η οποία τελικά δεν εξελίσσεται απλά σε μία συμμετοχική εταιρία αλλά καθίσταται τό απαραίτητο πλέον σκαλοπάτι για τη σταδιακή μετεξέλιξη ναυτικών μας και υπαλλήλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε έφοπλιστές, που ειρήσθω εν παρόδω, αποτελούν τό ζωντανότερο κύτταρο της Ελληνικής Ναυτιλίας που της εξασφαλίζει και τη διαίωνση.

Είναι γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία είχε ανακοπεί η τάση των ναυτικών μας να προχωρούν στην πλοιοκτησία. Πολλοί οι λόγοι, κυρίως όμως τό άβέβαιο μέλλον που προμηνούσε η μακρόχρονη κρίση των τελευταίων ετών για όσους διέθεταν ένα μικρό κεφάλαιο, αλλά ταυτόχρονα και τό μεγάλη ποσά που απαιτούνταν πλέον για την πρόσκτηση πλοίων. Η δημιουργία της «Πειραικής ΑΝΕ» και η διάθεση των έφοπλιστών που συμμετέχουν να συνεργασθούν με τους ναυτικούς και τους υπαλλήλους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον οίκο σε όλους τους χώρους του θαλάσσιου εμπορίου, υπήρξε μία ουσιαστική διέξοδος για όσους αποβλέπουν στην πλοιοκτησία. Είναι δέ ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ότι μέχρι τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές υπερέβαιναν τούς 400 οι ναυτικοί και οι υπάλληλοι ναυτιλιακών εταιριών που έσπευσαν να συμμετάσχουν στην αύξηση του κεφαλαίου της εταιρίας αυτής, η οποία με τόν τρόπο αυτόν καθίσταται μία κατ' έσοχην συμμετοχική ναυτιλιακή επιχείρηση που ανοίγει και πάλι τόν δρόμο των ναυτικών μας και των ναυτιλιακών υπαλλήλων προς την πλοιοκτησία. Και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό.

ΤΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ

Άστραψε και βρόντηξε πάλι τό καλό μας NAT που συνεχίζει τό τρίτιπια του. Αυτή τη φορά άστραψε και βρόντηξε με τό εκκαθαριστικά σημειώματα που χορηγήθηκαν στους συνταξιούχους για φορολογικούς λόγους. Όλοι οι συνταξιούχοι αξιωματικοί διαπίστωσαν όρισμένες μικροδιαφορές αναφορικά με την ΑΤΑ — πρόκειται για ποσά 3.000 - 4.000 δρχ. που δεν έχουν ασφαλώς την παραμικρή αξία αλλά έχουν σημασία γιατί δείχνουν την κατάσταση — για να μη πούμε τό χάλι — που επικρατεί στο NAT.

Βεβαίως, οι υπεύθυνοι για την άνωμαλία τραβούσαν τα μαλλιά τους για τό λάθος που κατά τό φαινόμενο θα μετακυλισθεί στον οίκο ισολογισμό του NAT. Και ζητούσαν — πολύ σωστά — συγγνώμη από τούς συνταξιούχους που τό επισήμαιναν και πήγαιναν

στό NAT για εξηγήσεις. Ταυτόχρονα όμως ζητούσαν — όχι βεβαίως σωστά — να μην κοινολογηθεί το νέο λάθος τους σε βάρος των συνταξιούχων που, όπως ένθυμούνται οι παλαιότεροι, υπήρξαν και θύματα των μεγάλων λαθών που είχαν σημειωθεί στο παρελθόν κατά τον επανυπολογισμό των συντάξεων, τότε δηλαδή που άλλοι πήραν λιγότερα ή περισσότερα από όσα έδικαιούντο και καταναλώθηκε πολύς χρόνος για να έπαυον να θύονται οι αδικίες που είχαν συντελεσθεί.

Θέλομε να ελπίζομε ότι αυτή η προσπάθεια να μην κοινολογηθεί το λάθος των εκκαθαριστικών θα σταματήσει εκεί και δεν θα υπάρξει και κάποια προσπάθεια υποκινήσεως επιστολογραφίας, ή οποια, προειδοποιούμε, δεν πρόκειται να ώφελήσει.

ΤΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙ;

Το προεδρικό στο οποίο εξακολουθεί να έμμενει ο κ. Μηνάς Σιγάλας άμφισβητήθηκε με όξυτατο τρόπο στη διάρκεια πρόσφατης συνεδριάσεως της Γνωμοδοτικής Έπιτροπής 'Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και νομίζομε ότι είναι πλέον καιρός να άντιμετωπισθεί το πρόβλημα το οποίο έχει ανακύψει.

Ύπενθυμίζομε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν θέσει πρό καιρού το άτοπο που έχει δημιουργηθεί με το προεδρικό του κ. Σιγάλα και για τις θέσεις εκείνες είχαν δεχθεί συγχρητήρια από διάφορες πλευρές. Σήμερα σημειώνομε ότι δεν έχει πρωτοτυπήσει, βεβαίως, ο κ. Σιγάλας, δεδομένου ότι και σε άλλη πλοιοκτητική ένωση είχε αναδειχθεί στο άξιωμα του προέδρου άτομο που την έποχή της προεδρίας του δεν είχε ούτε λέπι.

Με την ευκαιρία αναφέρομε ότι μετά την κυκλοφορία του τεύχους της ειδικής έκδόσεως της 15ης 'Ιανουαρίου, στο οποίο είχε περιληφθεί και άρθρο του κ. Σιγάλα με την ιδιότητα του προέδρου της Ένώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων, όρισμένοι αναγνώστες που είχαν διαβάσει το προηγούμενο σχόλιο για το άτοπο που είχε δημιουργηθεί με τον κ. Σιγάλα, παρατήρησαν ότι λέμε και ξελέμε. Δέν άπαντήσαμε τότε στην παρατήρηση αυτή, επειδή όμως έπανερχόμαστε στο θέμα υπογραμμίζομε ότι παρά τις όπιες άντιρρήσεις μας για την πραγματική περίεργη θέση του κ. Σιγάλα, τα «Ναυτικά Χρονικά» δέν μπορούσαν σε καμμία περίπτωση να άρνηθούν τη διατύπωση των θέσεων μιάς πλοιοκτητικής ένωσης, άκόμη και αν έκφράζονταν από τον έδοντα υπό άμφισβήτηση και από έμας τους έδους πρόεδρο, για τον οποίο το έρώτημα «τί εκπροσωπεί» παραμένει.

ΜΟΝΟΝ ΥΠΕΡΒΑΛΩΝ ΖΗΛΟΣ;

Τελευταίως μās έπισημαίνονται κρούσματα άπαράδεκτων άξιώσεων — και ένεργειών — λιμενικών σε βάρος των πλοίων. Βεβαίως, δέν είναι πολλά, όπωσδήποτε όμως δείχνουν — εάν δέν πρόκειται φυσικά για περιστατικά που όφείλονται σε υπερβάλλοντα ζήλο ή σε άγνοια — τη διατήρηση, έστω και σε περιορισμένη κλίμακα, μιάς νοοτροπίας ή όποια έπρεπε να έχει εξαλειφθεί μετά το τραγικό μάθημα που έδωσε η φυγή των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο, για την όποια, ειρήσθω εν παρόδω, δέν είναι λίγες και οι ευθύνες όρισμένων λιμενικών που είχαν ξεχάσει ότι τα πλοία διαθέτουν και προπέλλες.

Δέν αναφέρομε προς το παρόν συγκεκριμένα γεγονότα παράλογων ή αυθαίρετων άξιώσεων και ένεργειών. Και θέλομε να ελπίζομε ότι δέν θα χρειασθεί να υπάρξει δημοσιότητα τονίζοντας ταυτόχρονα ότι οι πάντες όφείλουν να άντιληφθούν ότι το πλοίο δέν υπάρχει για να άσκουν ή να έχουν έξουσίες — άσφαλώς να υπάρχει ό έλεγχος αλλά ό έλεγχος πρέπει να είναι έποικοδομητικός και όχι άρνητικός, να δίνει λύσεις χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στην κίνηση των πλοίων. Τα όποια, επαναλαμβάνομε, δυστυχώς ή ευτυχώς, διαθέτουν και προπέλλα.

ΟΧΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Έχει άπόλυτο δίκαιο η Διεθνής Ναυτική Ένωση που διαμαρτύρεται για την παροχή από τον ΟΛΠ προνομίων και άποκλειστικότητας χρήσεως γερανογέφυρας σε πλοία κοντέινερς μιάς συγκεκριμένης εταιρίας. Και αυτό τη στιγμή που ο ΟΛΠ δέν είναι σε θέση λόγω άνεπαρκούς έξοπλισμού και γενικών συνθηκών λειτουργίας να παρέχει τη στοιχειώδη έξυπνέτηση στα πλοία με άποτέλεσμα ό Πειραιάς να τελεί ήδη υπό καθυστάς έπιβεβλημένου έπίναυλου από άξιόλογο άριθμό εταιριών/conferences.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση άποκαλύπτει ότι πρόκειται περί των ίδιων προνομίων που είχαν παραχωρεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ ΟΛΠ και Norasia την 3.5.89 που η νέα μετά τον 'Ιούνιο 1989 διοίκηση του ΟΛΠ ανακάλεσε στην άρχη αλλά την έγκρινε τώρα υπό άλλο μανδύα και με άνακριβή αίτιολογία ότι γίνεται «για την καλύτερη έξυπνέτηση των ναυτιλιακών εταιριών».

Πρέπει άκόμη να σημειωθεί ότι η Διεθνής Ναυτική Ένωση, ή όποια σημειωτέον εκπροσωπεί το σύνολο σχεδόν της διά κοντέινερς κινήσεως του λιμένος και το μέγιστο μέρος των λοιπών φορτίων άπαντώντας σε σχετικό έρώτημα του ΟΛΠ είχε έπισημώσει το άπαράδεκτο της παραχώρησης προνομίων σε βάρος των λοιπών εταιριών που άντιμετωπίζουν προβλήματα και καθυστερήσεις στην έξυπνέτηση και έξέφραζε φόβους ότι μιά τέτοια έξέλιξη θα προκαλέσει δυσμενείς καταστάσεις κινδύνου προσθέτου έπιβολής έπίναυλου.

Άπό τα άνωτέρω γίνεται καταφανές ότι το Έπιχειρημαίο δέν μπορεί σε καμμία περίπτωση να επικυρώσει την προκλητική άπόφαση του ΟΛΠ.

ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Χθές το βράδυ, μετά την άνακοίνωση της κυβερνητικής άποφάσεως για την αύξηση κατά 15% του ναύλου έπιβατών και όχημάτων που διακινούνται με άκτοπλοϊκά έπιβατηγά πλοία, έθεωρείτο βέβαιον ότι θα έπιτευχθεί έπιτέλεση ή συμφωνία για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των πλοίων της κατηγορίας αυτής και των πορθμείων έσωτερικού. Μάλιστα από όρισμένους άναφερόταν ότι η ήγε-

σία της ΠΝΟ ένδεχομένως έγνώριζε τις κυβερνητικές προθέσεις και για τον λόγο αυτόν είχε ζητήσει να πραγματοποιηθεί σήμερα νέα συνάντηση με τους εκπροσώπους της Ένώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων και αύριο Παρασκευή με τους εκπροσώπους της Ένώσεως Πορθμείων Έσωτερικού.

Ίδωμεν.

Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Το άτύχημα έπί του κρουαζιεροπλοίου «Όρφεύς» στα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, κατά το όποιο έχασε τη ζωή του ένας εργαζόμενος και άλλοι έννέα έπαθαν δηλητηρίαση από διοξείδιο του άνθρακος, έπιβεβαιώνει την άντίληψη που έχει ήδη έδραιωθεί από επανειλημμένα παρόμοια περιστατικά για την ευθύνη του ανθρωπίνου παράγοντος. Και δείχνει προς ποιά κατεύθυνση πρέπει να υπάρξει ή έπιβαλλόμενη ένεργοποίηση της Πολιτείας αλλά και των εργαζομένων.

Όπως είναι ήδη γνωστό το άτύχημα στο «Όρφεύς», το όποιο σημειωτέον βρισκόταν σε δεξαμενή των Ναυπηγείων, προκλήθηκε όταν τεχνίτης του συνεργείου έλέγχου μέσων πυρασφαλείας της εταιρίας «Πυρός» ένεργοποίησε κατά λάθος το σύστημα πυροσβέσεως με άποτέλεσμα να κατακλυσθεί το μηχανοστάσιο, όπου εργαζόταν έπισκευαστικό συνεργείο από δέκα άτομα, με διοξείδιο του άνθρακος.

Το ευτύχημα στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι ότι το πλοίο βρισκόταν σε μία οργανωμένη μονάδα όπως είναι ό Σκαρμαγκάς, ή μονάδα πυρασφαλείας του όποιο έδρασε άστραπιαία και άποτελεσματικά, άλλως ει- ναι βέβαιο ότι θα θρηνούσαμε πολύ περισσότερα θύματα.

ΝΑ ΕΠΩΦΕΛΗΘΕΙ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

Μία άκρως ένδιαφέρουσα πρόταση, την όποια, κατά την ταπεινή μας άντίληψη, όφείλει να υίοθετησει χωρίς την παραμικρή χρονοτριβή ή Πολιτεία διατύπωσε ό φίλτατος Τάσος Τσεβάς σε έπιστολή του που δημοσιεύθηκε στον «Οικονομικό Ταχυδρόμο» της 1ης Μαρτίου υπό τον τίτλο «Τό σκάνδαλο των άδοσολογητών αυτοκινήτων».

Με την πρότασή του ό Καπτάν Τάσος Τσεβάς ζητεί να έπεκταθεί το μέτρο της ατελούς εισαγωγής αυτοκινήτου και στους συνταξιούχους ναυτικούς αλλά υπό προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα ό κ. Τσεβάς προτείνει και τονίζει «να αγοράζή ό συνταξιούχος μέχρι 2.000 κ. έκ. άφού το πληρώσει με δικό του άναγκαστικά έκχωρητέο συνάλλαγμα και ταυτόχρονα να εισαγάγη τό εις συνάλλαγμα άντίτιμον της αγοράίας άξίας του αυτοκινήτου π.χ. Mercedes 2000 κ. εκ. = 18.000.000 δρχ. περίπου. Έντός μηνός θα εισαχθούν 20.000 αυτοκίνητα χωρίς τό κράτος να εξαγάγη ούτε ένα δολάριο και ταυτόχρονα θα δεχθεί ως καταθέσεις 20.000 αυτο-

**ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΕΩΣ ΞΕΝΩΝ ΟΙΚΩΝ ΖΗΤΕΙ ΩΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟ.
ΓΛΩΣΣΑ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ.
ΑΠΟΣΤΕΙΛΑΤΕ ΠΛΗΡΗ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ: ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 80076
ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

PRIN

50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Αντιμετωπίζουν - λέγεται - οι έφοπλιστάι αισθητάς δυσχερείας, αιτινες προϊόντος του χρόνου προβαίνουν σημαντικώτεροι, διά την επάνδρωσιν των σκαφών των με αξιωματικούς κυρίως καταστρώματος και μηχανής και με άσυρματιστάς.

— 'Όπως έδηλωσεν εις την Βουλήν ο Νορβηγός 'Υπουργός των 'Εξωτερικών, τας μεγαλυτέρας δυσχερείας αντιμετωπίζουν την στιγμήν αυτήν αι Σκανδιναυϊκά ναυτιλίας, τόνον δέ η Νορβηγία όσον και η Σουηδία και η Δανία απέφασαν να ζητήσουν από τους έμπολέμους την διακοπήν των παρανόμων και άδικαιολογίων καταβυθίσεων.

— 'Η άρμοδια ύπηρεσία του 'Αγγλικού 'Υπουργείου των 'Εξωτερικών άνεκοίνωσεν ότι ήρθη η ύποχρέωσις όπως οι έν Κάρδιφ άπολυόμενοι "Έλληνες ναυτεργάται παλιννοστούνται άμέσως. Τό έν λόγω μέτρον έλήφθη προς διευκόλυνσιν της ναυτιλίας μας.

— Την πρωϊαν της 11ης Μαρτίου τό φορτηγόν «Νήριτος», 3.854 τόν. γκρός του 1907 του κ. Γ. Δρακούλη, κατευθυνόμενον εκ Κούβας εις 'Αμβέρσαν με φορτίον ζαχάρεως, προσέκρουσεν επί νάρκης εις τας 'Ανατολικάς άκτάς της 'Αγγλίας και υπέστη σημαντικός ζημίας. Τό πλήρωμα παραμένει επί του σκάφους.

— Λόγω της περιορισμένης προσφοράς ουδετέρων πλοίων αι τιμαί των ναύλων εις όλους τους τομείς της ναυλαγοράς σταθεράν επέδειξαν ύψωτικήν τάσιν κατά τό διαρρευσαν δεκαπενθήμερον.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 222/15.3.1940)

κίνητα X 18.000.000 = 360 δισεκατομμύρια = 220 έκατ. δολάρια περίπου. Αυτό τό ποσόν να παραμένη έντόκως, φυσικά δεσμευμένο, επί 5ετίαν τουλάχιστον, έστω, και άν

πουληθή τό αυτοκίνητο. 'Εκτός άν εξαργυρωθή εις δραχμές όποτε να παύη ή δέσμευσις του συναλλάγματος».

Μέ την ύλοποίηση της προτάσεως του κ. Τσεβά θα καταστεί δυνατή ή είσαγωγή καινούργων και νέας τεχνολογίας αυτοκινήτων που δεν θα ρυπαίνουν την άτμόσφαιρα χωρίς την παραμικρή συναλλαγματική επιβάρυνση του κράτους, τό όποιο ταυτόχρονα θα εξασφαλίσει και ένα σημαντικότατο ποσόν σε συναλλάγμα, που σήμερα αναζητεί άγωνιδώς με έπαχθή δανεισμό, όπως έγινε μέ τό τελευταίο κρατικό όμολογιακό δάνειο μέ ρήτρα ECU.

Στήν ιδιαιτέρως όμως ενδιαφέρουσα επιστολή του προς τόν «Οικονομικό Ταχυδρόμο» ο κ. Τσεβάς κάνει και διάφορες καιρίες έπιστημάνσεις, λυπούμεθα δέ ειλικρινώς που έλλείψει χώρου δεν δυνάμεθα να την άναδημοσιεύσουμε ολοκληρή.

ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Είχαμε έπιστημάνει πρό καιρού την τάση της έταιρίας «Ζέφυρος» που εκπροσωπεί στην 'Ελλάδα τά συμφέροντα των άδελφών Λιγνού να επαναφέρει την 'Ελληνική στά πλοία που διαχειρίζεται. 'Ηδη ή έταιρία «Ζέφυρος» ζήτησε την έγγραφη στά έλληνικά νηολόγιο των νεοαγορασθέντων παναμαϊκών μπάλκερς «Σωτήρας» και «Καρδάμυλα», πρώην «CO - OP Express I» και «Co - OP Express II» και χωρητικότητας 31.323 και 32.078 τόν. γκρός αντίστοιχα. 'Ετσι, τό σύνολο των πλοίων με 'Ελληνική σημαία έφθασε αίσίως τά έντεκα και όλα δείχνουν ότι θα ύπάρξει και περαιτέρω αύξηση, διότι είναι ειλημμένη άπόφαση, όλα τά νεοαγοραζόμενα να ύψωνουν την 'Ελληνική.

Εύγε.

ΔΕΝ ΘΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΑΛΛΟΙ;

Στό λιμεναρχείο Πειραιώς έχει τοποθετηθεί και είναι πανέτοιμο να λειτουργήσει άν παραστεί ανάγκη, άν δηλαδή ή ΔΕΗ βυθίσει για μία ακόμη φορά τη χώρα στο σκοτάδι, τό ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος που έχει προσφέρει ο κ. Γερ. 'Αγούδημος. 'Επειδή οι άνάγκες

και άλλων λιμενικών ύπηρεσιών στην εύρύτερη λιμενική περιοχή του Πειραιώς αλλά και άλλου δεν μπορούν να καλυφθούν αυτή την δύσμοιρη για τόν κρατικό κορβανά έποχή, έρωτούμε: Τόσο δύσκολο είναι να γίνουν και άλλες άνάλογες προσφορές;

ΟΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΤΩΝ P & I CLUBS

'Εκδηλη ύπήρξε ή αντίδραση της διεθνούς πλοιοκτησίας άπέναντι στις αύξήσεις των τελών των άλληλασφαλιστικών κλάμψς που τέθηκαν σε έφαρμογή τόν περασμένο Φεβρουάριο, κατά την άνανέωση των συμβολαίων καλύψεως.

Τοννάξ ύψους πλέον των 10 έκατ. τόν. γκρός μετακινήθηκε άμέσως προς τά κλάμψς εκείνα που διατήρησαν τά τέλη τους σταθερά κα τις μεγαλύτερες άπώλειες σημείωσε τό London Steamship Owners Mutual, τό όποιο είχε άναγκαστεί και πέρυσι να ζητήσει από τά μέλη του συμπληρωματικά τέλη για τη κάλυψη ζημιών.

Μεταξύ των πλοιοκτητών που μετακίνησαν τους στόλους τους ήταν τό συγκρότημα της World Wide και Wah Kwong του Χόγκ Κόγκ, ο στόλος ύπερδεξαμενοπλοίων της Majestic, ή Zodiac Maritime.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΝΟΠΙΩΣΗ

'Από τη στιγμή που ή άρχή της ένώσεως των δύο Γερμανιών έγινε γενικά άποδεκτή, διατυπώθηκαν πολλές και διάφορες ύποθέσεις ως προς τις μορφές που ένδέχεται να πάρουν οι συνδυασμοί και οι συγχωνεύσεις στον εμπορικό και βιομηχανικό τομέα. Μεταξύ αυτών ως πιθανότερη θεωρείται ή ταχεία «ιδιωτικοποίηση» της ανατολικογερμανικής βιομηχανίας, ή όποια θα προχωρήσει με τους δυτικογερμανούς συναδέλφους της σε σχήματα μικτών έπιχειρήσεων και συνεταιρισμών.

Στό πλαίσιο αυτό πιστεύεται ότι ο ναυτιλιακός τομέας θα μπορούσε ν' άποτελέσει ένα τυπικό παράδειγμα έφαρμογής της πολιτικής αυτής. Σημειώνεται ότι ή 'Ανατ. Γερμανία, μέσω της κρατικής Deutfracht διαθέτει 180 περίπου πλοία, μεταξύ των οποίων πολ-

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

λά εξαίρετα πλοία ψυγεία και χημικά δεξαμενόπλοια, καθώς και πολλαπλής χρήσεως φορτηγά υψηλής ποιότητας, ενώ δεν είναι εύκαταφρόνητος και ο υποαπασχολούμενος στόλος των πλοίων τακτικών γραμμών.

Ένα κρίσιμο έρωτημα είναι αν η Ανατ. Γερμανία με την υπολογισμένη ναυτιλιακή υποδομή της θα μπορούσε να χρησιμεύσει στη Δυτ. Γερμανία ως πηγή έμπειρου και ικανού ναυτικού δυναμικού, τό οποίο εύχαριςτως θα γινόταν αποδεκτό ως εναλλακτική λύση στα πληρώματα της Απώ Ανατολής που εξοργίζουν τα δυτικογερμανικά ναυτεργατικά σωματεία, τουλάχιστον μέχρι της εξομείωσης των μισθολογικών επιπέδων.

Στό ναυπηγικό τομέα, η πιθανή συγχώνευση των τεσσάρων μεγάλων ανατολικογερμανικών ναυπηγείων σε μία μεγάλη ναυπηγική βιομηχανία παρουσιάζει δυσπρόβλεπτα εμπόδια, δεδομένου ότι τα δυτικά ναυπηγεία, που πέρασαν και περνούν δύσκολη περίοδο εκσυγχρονισμού, δεν θα είναι εύκολο να συγχωνευθούν με ναυπηγεία που δεν γνώρισαν ποτέ προβλήματα εμπορικής αγοράς και τοποθετήσεως των προϊόντων τους.

ΠΡΟΣΟΧΗ, ΑΠΑΤΕΩΝ

Και άλλος άπατεων έκανε την εμφάνισή του σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Παρουσιάζομενος με μία ιδιότητα, που κατά την αντίληψη του φαίνεται ότι «έχει πέραση», επιδιώκει την απόσπαση χρηματικών ποσών για να εξασφαλισθεί δήθεν η νοσηλεία άπορου ασθενούς αλλά στην πραγματικότητα για να τά βάλει στην τσέπη του.

Υπενθυμίζουμε ότι πρόσφατα είχε κάνει την εμφάνισή του στην Ακτί Μιαούλη και άλλος άπατεων, ο οποίος παρουσιαζόταν σαν υπάλληλος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, αλλά έντοπίσθηκε άμέσως και έσπευσε να εξαφανισθεί.

ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ

Στις 27 Μαρτίου θα γίνει κατά πάσα πιθανότητα η έκδήλωση που οργανώνει η Έστία Ναυτικών για τη βράβευση παιδιών των ναυτικών μας που άριστευσαν στις ανώτατες σχολές και των σπουδαστών που άριστευσαν στις ανώτερες δημόσιες σχολές έμπορικου ναυτικού.

Από την Έστία Ναυτικών θα βραβευθούν με 100.000 δραχμές τα καθένα 110 παιδιά

ναυτικών μας που άριστευσαν στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας. Επίσης θα βραβευθούν με 150.000 35 άριστοί σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ (δύο από κάθε σχολή) με ποσόν 5.250.000 δρχ. που διαθέτουν οι κύριοι Γεράσιμος και Αλέξανδρος Αγουδήμος. Υπογραμμίζεται ότι με την προσφορά των Γεράσιμου και Αλέξανδρου Αγουδήμου βραβεύονται για πρώτη φορά παιδιά που όχι μόνον ακολουθούν τό ναυτικό επάγγελμα αλλά ταυτόχρονα διαπρέπουν και στις σπουδές τους στις ναυτικές σχολές.

Και θεωρούμε ότι η τακτική αυτή, της βραβεύσεως, δηλαδή, εκείνων που άριστεύουν στις ναυτικές σπουδές πρέπει να ακολουθηθεί από όλους — και από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, και την Έστία Ναυτικών — έχουμε υποχρέωση να επιβραβεύουμε την παραμονή και όχι τη φυγή από τό ναυτικό επάγγελμα και μόνον εάν περισσεύουν πόροι να βραβεύονται τα παιδιά των ναυτικών μας που διαπρέπουν στις σπουδές τους σε άλλες σχολές.

ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Με την πρωτοβουλία της Παγκόσμιας Τράπεζας και της Τράπεζας Ευρωπαϊκών Έπενδύσεων, συνήλθε πρόσφατα στο Παρίσι ένα σεμινάριο εργασίας για να συζητηθεί η εφαρμογή του Προγράμματος Μεσογειακού Περιβάλλοντος (PEM). Τό πρόγραμμα αυτό συνίσταται στην προώθηση σχετικών επενδυτικών σχεδίων, την προαγωγή των μέτρων περιβαλλοντολογικής πολιτικής και την ενίσχυση των Οργανισμών που χειρίζονται τα περιβαλλοντολογικά θέματα της λεκάνης της Μεσογείου.

Τό σεμινάριο διαπίστωσε την ανάγκη καταρτισμού μίας ειδικής μελέτης που θα καταγράψει τό κύρια προβλήματα και θα προτείνει ένα σχέδιο ανάπτυξεως με βασική προϋπόθεση την προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση των φυσικών πόρων. Πρός τότο συγκέντρωσε τό σχόλια και τίς υποδείξεις των εκπροσώπων των Υπηρεσιών Περιβάλλοντος των ενδιαφερομένων χωρών και Οργανισμών, όπως η ΕΟΚ, τό Πρόγραμμα Ανάπτυξεως και Περιβάλλοντος των Ην. Έθνών (PNUD και PNUE) και τό Πρόγραμμα Δράσεως για τη Μεσόγειο.

Οί σχετικές συζητήσεις κατέληξαν στην απόφαση ότι χρειάζεται άπαραίτητα η δημιουργία ενός κεφαλαίου τεχνικής βοήθειας που θα χρηματοδοτηθεί από τίς δύο Τράπε-

Κάθε χώρα δικαιούται ασφαλώς να έχει τό δικό της νηολόγιο. Ακόμα κι αν δεν έχει δική της παράλια και λιμάνια ή κι αν ο στόλος της αποτελείται από μερικά άλιευστικά πλοία. Όχι όμως και να μεταβάλλεται από τη μία στιγμή στην άλλη σε μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη. Και όμως στην εποχή μας όλες οι άρτισύστατες δημοκρατίες πάσης μορφής, πρώτο σχεδόν μέλημά τους και πρώτη σχεδόν έκφραση της νεοκτηθείσης ανεξαρτησίας τους, θεωρούν τη σύσταση ενός ελεύθερου νηολογίου και τη δημιουργία ογκώδους έμπορικού στόλου. Έτσι ενώ άλλοτε δεν γνωρίζαμε παρά τίς κλασσικές σημαίες εύκαιρίας του Παναμά και της Λιβερίας, στις μέρες μας είδαμε να άνέρχονται άλματώδως τίς βαθμίδες της παγκόσμιας ναυτιλιακής κλίμακας οί Μπαχάμας και η Βερμούδα ή ακόμα η Αντίγκουα και η Βανουάτου.

Ένα τελευταίο παράδειγμα της τακτικής αυτής αποτελούν οί νήσοι Μάρσαλ. Πρόκειται για συστάδα κοραλλιογενών νησιών της Μικρονησίας του Ειρηνικού ωκεανού που από έτους περίπου χαιρούν ενός ειδικού καθεστώτος ανεξαρτησίας. Συνέστησαν λοιπόν τό δικό τους άνοικτό νηολόγιο και περίμεναν τη μεγάλη εύκαιρία, η οποία φαίνεται ότι έφθασε με την απόφαση της Evergreen να μεταφέρει εκεί ένα σύνολο περίπου 600.000 τόννων που αντιπροσωπεύουν 14 πλοία - κοντέινερ, τό οποία σήμερα φέρουν Παναμαϊκή σημαία και άνήκουν σε θυγατρική εταιρία της.

Αν πίσω από τη μετεγγραφή αυτή κρύβεται η κρίση του Παναμά ή οί οικονομικές διαφωνίες Φορμόζας — Ιαπωνών, δεν έγινε γνωστό. Εκείνο όμως που έγινε φανερό είναι ότι τό νηολόγιο των νησιών Μάρσαλ θα φθάσει σύντομα τούς 3 έκατομ. τόννους γκρός, καταλαμβάνοντας περίοπτη θέση στον πίνακα των ναυτικών χωρών. Και θα πάψουν πιά να είναι γνωστά μόνο από τη διαβόητη νηοίδα τους Μπικίνι που κατέστη δραματικά περιώνυμη από τίς Αμερικανικές πυρηνικές δοκιμές του 1946.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»



«Αυτός ο νεαρός Έλληνας πρόσκοπος είναι ένας από τους 1.000 εθελοντές που βοηθήσαν να καθαρισθούν από σκουπίδια 22 χιλιόμετρα ακτών στην Ελλάδα το 1989, σύμφωνα με τό πρόγραμμα καί τόν συντονισμό της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA)».

Μέ τό παραπάνω κείμενο στην Άγγλική γλώσσα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανι-

σμός IMO έπαινει τό έργο της HELMEPA για καθαρότερες θάλασσες καί άκτές, δημοσιεύοντας κάτω από μία έγχρωμη φωτογραφία στη πρώτη σελίδα του τελευταίου του δελτίου για τό 1989.

Έμεις τί άλλο να προσθέσουμε παρά ένα μεγάλο μπράβο στο έργο που έπιτελείται από την Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

ζες καί τό PNUD. Έπ' αυτού ο εκπρόσωπος της EOK εξέφρασε τή πρόθεση της Κομισιόν να μετάρχει ουσιαστικά στο έν λόγω Κεφάλαιο μέσω των ειδικών Προγραμμάτων Δράσεως στη Μεσόγειο (MEDSPA).

«ΠΛΩΤΑ ΦΕΡΕΤΡΑ»

Υπάρχουν ακόμα «πλωτά φέρετρα» στη θάλασσα; Αν κρίνουμε από την περίπτωση του φορτηγού «Fuga» φαίνεται ότι υπάρχουν. Τό σκάφος αυτό ύστερα από μακροχρόνια καταδίωξη της ΔΟΜ καί των συνεργαζομένων σωματείων έντοπίσθηκε στο λιμάνι Aarhus της Σουηδίας όπου καί υπέστη τά επίχειρα της άνωμαλίας του. Κατά τή γενομένη επίθεώρηση βρέθηκε ότι ή γραμμή φορτώσεως είχε μετατοπισθεί κατά 72 εκ., τό σύστημα πυρκαγιάς ήταν άχρηστευμένο, από την οργανική σύνθεση του πληρώματος έλειπαν περίπου οί μισοί, οί άντλίες του σκάφους δέν λειτουργούσαν κ.λ.π.

Μέ τόν ισχυρισμό ότι επρόκειτο για «πλωτό φέρετρο» τό τοπικό Σουηδικό ναυτεργατικό σωματείο μπούκοτάρισε τό πλοίο, του οποίου τελικά άπαγορεύθηκε ο άπόπλους μέ έντολή της Σουηδικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως.

Τό «Fuga» είναι σκάφος ηλικίας άνω των 35 έτών, άνήκει έπίσημα σέ Δανική εταιρία, οί πραγματικοί πλοιοκτήτες είναι Σουηδοί, είχε Σκωτσέζο πλοίαρχο καί Φιλιππινέζικο πλήρωμα καί τόν τελευταίο καιρό έχει αλλάξει διαδοχικά τίς σημαίες της Όνδούρας, της Κόστα Ρίκας καί του Άγίου Βικεντίου.

Τό τοπικό δικαστήριο έπεδίκασε στο πλοίο συνολική άποζημίωση 13.000 δολλαρίων, ή όποία όμως είναι ζήτημα άν θα πληρωθεί στο σύνολό της δεδομένου ότι κατά τή γνώμη των έκτιμητών ή αξία του σκάφους στην κατάσταση που βρίσκεται δέν ξεπερνά τίς 10.000 δολάρια.

Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Σχετικά μέ τό πολυθρύλητο θέμα της διανοίξεως της σήραγγας της Μάγχης, στην μέν Γαλλική πλευρά, στόν ύποθαλάσσιο τομέα έχουν διανοιχτεί 7,4 χιλιόμετρα της ύπηρεσιακής σήραγγας, 4,7 χμ. της βόρειας σιδηροδρομικής σήραγγας καί 3,1 της νότιας καί στόν ύπόγειο τομέα έχουν διανοιχτεί 3,2 χμ. της ύπηρεσιακής καί 3,3 της νότιας σιδηροδρομικής σήραγγας.

Στή Βρετανική πλευρά, στόν μέν ύποθαλάσσιο τομέα ή ύπηρεσιακή σήραγγα έχει προχωρήσει κατά 14,5 χμ., ή βόρεια σιδηροδρομική κατά 2,7 χμ. καί ή νότια κατά 1,7 χμ., ένώ στόν ύπόγειο τομέα ή ύπηρεσιακή σήραγγα έχει προχωρήσει 8 χμ., ή βόρεια σιδηροδρομική 1 χμ. καί ή νότια 1,9 χμ.

Όπως δήλωσε ο Πρόεδρος του Eurotunnel, προβλέπεται ότι έφέτος θα έκσκαφούν 60 χμ. σήραγγων καί θα άποπερατωθεί έντελώς ή ύποβρύχια ύπηρεσιακή σήραγγα της όποίας άπομένουν μόνο 17 χμ. Ός προς τίς σιδηροδρομικές σήραγγες προβλέπεται να έκσκαφούν 28 χμ. ύπό τή θάλασσα καί 15 ύπό τή γή. Για τό 1991 θα άπομείνει ή έκσκαφή 28 χμ. των ύποβρύχων σήραγγων.

Ός προς τό πρόβλημα του σοβαρού έπιπλέον κόστους του έργου σέ σχέση μέ τόν αρχικό προϋπολογισμό, λέγεται ότι μόνον ένα 25-30% όφείλεται στη Γαλλική πλευρά, ένώ τό 70% έπιρρίπτεται στη Βρετανική πλευρά ή όποία δέν χρησιμοποίησε σύγχρονα συστήματα έλέγχου των δαπανών.

WORLD SEAS SHIPS AGENCIES



P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.

Tel: 370433 Tlx: 47454 Fax: 377582
377215 47456 375397

**Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service**



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Λίγα (ιστορικά και κριτικά) για την επίσημη είδησεογραφική ενημέρωση των ναυτιλλομένων

Τού κ. ΔΗΜ. ΠΑΪΤΖΗ

«Όλα ή πολλά τουλάχιστον, στόν τόπο μας ξεκινούν από αγαθές προθέσεις και εξελίσσονται προφανώς υποβολη-μαία σε κακόβουλες μεθοδεύσεις.

Άγαθή ήταν ή πρόταση πού κάποτε έγινε για είδησεογραφική ενημέρωση — «των ναυτιλλομένων» γιατί ως τη δεκαετία του 60 ή είδησεογραφική πληροφόρηση ήταν ένα κενό όχι τό χειρότερο από όσα τότε τόν συνόδευσαν.

Ό Σταθμός της Αθήνας προσπαθούσε τότε νά ανθίσει μέ τή μουσική του στόν κήπο των έρτζιανών αλλά τά άτμοσφαιρικά και άλλα παράσιτα τόν «έπνιγαν» και όλοι μέναμε σέ μεμονωμένες νότες άπ' όπου μέ άρκετή φαντασία βγάδαμε τό συμπέρασμα του τραγουδιού... «Έπρεπε νά «ξύνεις» τήν Κρήτη, κι όχι πίσω άπ' τόν όγκο του Ψηλορείτη για νά συλλάβεις και νά σκιρτήσης μέ τή φωνή της Έκφωνήτριας ή του Έκφωνητή και τά τραγούδια μας. Όλα άνακατεμένα μέ άναμνήσεις και συγκινησιακές στιγμές χάνονταν κάπου μεταξύ ούρα-νου και θάλασσας, λίγα μίλλια μετά, ό-πως όλα. «Έτσι ή ζωή μας ξανακλείνον-ταν στό στρείδι της για νά ξανανοίξει στό επόμενο λιμάνι μέ τό διάβασμα έ-νός γράμματος ή τό χαμόγελο μιās «σο-κολατιέρας»... Άλλά παρασύρθηκα στη θύμηση μιās παλιάς «καλής εποχής» πού τότε τή λέγαμε «κακή εποχή» ίσως γιατί ή ώραιопоίηση των περασμένων όμορφαίνει τή ζωή μας.

Παραμένοντας στόν βυθό των άνα-μνήσεων σ' αυτή τή βουτιά στά περα-σμένα δέν άντέχω στόν πειρασμό από τό νά μήν καταγράψω ένα έπεισόδιο ρα-

διοφωνικής έκπληξης πού μάς συνέβαι-νε τό 1956-57 όταν βρισκόμαστε σάν τάνκερ άνεφοδιασμού στά νερά του Νό-τιου Πόλου κοντά στόν Φαλαινοθηρικό στόλο του Ανάσσης.

Έκει σ' εκείνο τό σημείο, χιλιάδες μίλλια μακριά άπ' τά κατωκημένα κομ-μάτια του πλανήτη μας, κάθε βράδυ στις 12 παρά 10 μάς άγγιζαν καθαρά, μά μακρυνά τά τελευταία νέα της Αθήνας και ό Έθνικός μας Ύμνος μέ τό γνωστό τσοπανόσημα του Σταθμού. Ποιοί παρά-ξενοι της άτμόσφαιρας ή άλλης σφαί-ρας συνδυασμοί, άνακλάσεις, ιονισμοί ή συνθήκες έφερναν εκεί για λίγα λεπτά τή φωνή της πατρίδας μας, τό έρμήνευε τότε περισπούδαστα ό Μαρκόνης μας ό Δημήτρης ό Κώστερ αλλά τό πράγμα έ-παιρνε για μάς τίς διαστάσεις του έθνι-κού θαύματος και γι' αυτό δακρύζαμε στό άκουσμα του ύμνου... Άλλ' αυτά φαντάζουν σάν παραμύθια της θάλασ-σας τότε πού ή έλληνική γοργόνα άνα-δυόταν άνάμεσα σέ παγόβουνα, εύγενι-κούς πυγκουίνους και έντυπωσιακά ύ-πέροχες φάλαινες.

Οί καιροί άλλαξαν και ούριοι άνεμοι φούσκωσαν τό φτωχικό βαλάντιο της Έλλάδος όταν οί κρατούντες αποφάσι-σαν πώς θαπρεπε για διάφορους λό-γους, άς πούμε έν πολλοίς έθνικούς, ν' άκούγεται πέρα άπ' τά σύνορα ή φωνή της Έλλάδος. Νά φθάσουν επί τέλους κάποια μυνήματα στους ξενιτεμένους της σέ μιιά εποχή πού οί άδελφοί πόροι της Ναυτιλίας και της ξενιτιάς συνι-στούσαν τήν κύρια, ζωογόνα, τή.... φλέ-βα.

Έτσι οί Ναυτικοί μέσω του ραδιοφώ-νου και των Δελτίων Ειδήσεων μάθαι-ναν τά συμβαίνοντα και διαπραττόμενα στην Πατρίδα, όπου συνήθως τούς μι-λούσαν μόνο για έπιτεύγματα ή κατορ-θώματα πολιτικο-οικονομικά. Ένημέρω-ση ύπήρχε αλλά ή «άντικειμενική τοιαύ-τη» ήταν και είναι άπούσα.

Έφαρμογή του χρυσού κανόνα των άπανταχού προπαγανδιστών και των κρατούντων.

«Ταΐστε τους κουτόχορτο ή μάλλον φύκια ή κουτοφύκια από τή αλάνα του κήπου των κυβερνώντων και κάτι θά γί-νη ή θά μείνη... Ουμάμαι τή συγκλονιστι-κή είδηση της κατεδάφησης της άερο-πορικής μονάδος του Φαλήρου μέ πόσο παταγο σερβιρίστηκε και μέ πόση σαν-τιγύ όνειρων προσφέρθηκε. Σπάσανε αί κλίμακες μέτρησης της άποφασιστικό-τητας και του πολιτικού θάρρους σ' ένα σημείο όπου σήμερα βόσκουν κατσίκες (είναι άληθινό) στά μπάζα των πλησιέ-στερων δήμων.

Είναι γεγονός πώς μέ προσθήκη μι-κρής δόσης παπαρούνας στη συνταγή τό φυκό-χορτο γίνεται ματζούνι. Κι έ-πειδή ή μονοτονία στό φαγητό θά κα-ταντούσε βαρετή γύρω από τήν πολιτι-κή φασολάδα παρέθεσαν σύν τω χρόνω και όρεκτικά ή γαρνιτούρες πού θά έξυ-πηρετούσαν ή θά θυμιάτιζαν τήν τριαδι-κή θεότητα των Νεοελλήνων (Πολιτική/Συνδικαλισμός — ποδόσφαιρο και χρή-μα) ή είδήσεις, ποδόσφαιρο και τιμές συναλλάγματος. Τό τρισυπόστατο αυτό μενού δουλεύει ακόμα θαυμάσια και δί-νει άφορμή για τρείς διαφορετικούς ►



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

καυγάδες πού ποικίλλουν έξ' άλλου τή μιζέρια τής ζωής τών ναυτικών. Τόν καυγά τής πολιτικής, τού ποδοσφαίρου ή προπό καί τίς τυχόν διαφορές τής αλλαγής τού συναλλαγματος στίς προκαταβολές τού τελευταίου λιμανιού. "Ετσι μ' ένα δελτίο ειδήσεων επιτυχάνεται ή ζητούμενη ψυχολογική έκτόνωση είς τό όνομα τού τρισυπόστατου τών νεοελληνικών ιδανικών πού έντόνως καλλιεργούνται βάσει τής θεωρίας (τού δίνουμε ότi τού άρέσει (όπως όμως τό θέλουμε έμείς) καί όχι ότi θάπρεπε. "Όπως τό θέλουμε σ' ότi άφορά τίς ειδήσεις ή μάλλον όπως τό σχεδιάζουν οι έντεταλμένοι συντάκτες τού Δελτίου... Δέν τούς ξέρω τούς κυρίους καί προπαντός δέν έννοώ νά τίξω τίς άλυσοδεμένες τους ευαισθησίες ή τήν κομματικοποιημένη έπαγγελματική συνειδησή τους.

Σ' όλες τίς καταστάσεις φαντάζουν οι ίδιοι καί δύο τινά συμβαίνουν ή τούς αλλάζουν γιά νά εκπροσωπούν έπάξια τή φωνή τού κυρίου τους ή έλίσσονται καί χαμαιλεοντίζουν άνάλογα μέ τίς απαιτήσεις τών κρατούντων φορώντας τά γκέμια τού «άρματος κόμμα».

Σ' ένα έχουν πέσει έξω οι έξοργιστικοί, μέσω τών κειμένων τους — αυτοί κύριοι, πού πρέπει νά ξέρουν πώς τά δελτία τους δέν διαβάζονται γιατί είναι φλύαρα, αδιάφορα, άχρωμα, χωρίς όλη

τήν αλήθεια καί άποπνέουν έντονα τόν λιβανωτό τού συγκεκριμένου κομματικού θυμιατού. "Ισως τούς λείπει ή φαντασία, ή γνώση τής νοοτροπίας ή τού τρόπου σκέψης τού Ναυτικού καί πάντως πρέπει νά καταλάβουν πώς τόν όποιονδήποτε ναυτικό πού βρίσκεται σέ κάποιο ώκεάνειο στίγμα δέν τόν ένδιαφέρει παντελώς άν καί ποιόν συνήντησε ό κ. Πρόεδρος, δέν τόν άπασχολεί τί ταξίδι κάνει ό κ. Πρωθυπουργός καί ποίοι τόν συνοδεύουν ή ποιές κενές φράσεις ξεστόμισαν οι κομματικές πυθεις.

Παρασύρθηκα όμως καί δέν είπα ακόμη πού πέφτουν έξω (ξωκείλουν γιά τούς ναυτικούς) οι άρμόδιοι τών Δελτίων. "Απλώς πέφτουν έξω στό ότi στήν έποχή τής τεχνολογικής άνάπτυξης τών επικοινωνιών, οι Ναυτικοί δέν περιμένουν τί θά τούς πεί ή "Αθήνα. "Ακούνε άντικειμενικούς καί φερέγγυους σταθμούς ή βλέπουν διεθνή δορυφορικά προγράμματα πού άπλως τούς επιτρέπουν νά κρίνουν νά συγκρίνουν καί έν πολλοίς νά έλεεινολογούν τήν άφερέγγυότητα τού άκομψου πακέτου τών ελληνικών ειδήσεων.

Κατά μία σκέψη ή "Αθήνα θά μπορούσε νά δίνη κάτι πιό ζωντανό κάτι πιό εύχάριστο, έστω καί τά θαυμάσια πολλές

φορές σχόλια τών διαφόρων έφημερίδων μέ μία σειρά πού νά εκπροσωπεί όλο τό φάσμα τών έφημερίδων.

"Ας τό σκεφθούν οι "Αρμόδιοι αλλά ή τωρινή μορφή τού δελτίου είναι καταδικασμένη στίς συνειδήσεις τής πλειοψηφίας τών ναυτικών κι έχει σταματήσει νά τούς άπασχολεί σοβαρά. Πιστεύω πώς υπάρχουν τρόποι μέσω ενός δελτίου νά μεταφερθούν πιό αξιόλογα ή πιό ζωντανά μηνύματα πού πραγματικά θ' άνεβάσουν τό επίπεδο τού Δελτίου καί κατ' επέκταση τό επίπεδο τού Ναυτικού άν αυτό τό τελευταίο άποτελεί σκοπό τού "Υπουργείου.

"Η ξερή άχαρη είδηση πού βγαίνει ξεπλυμένη, στεγνή καί σιδερωμένη άπ' τό κοπτήριο καί πλυντήριο τών άρμοδίων μαεστρων τής κοπτικής καί ραπτικής τού "Υπουργείου, μοιάζει σάν τήν γνωστή παλιά ξερή γαλέττα τών καραβιών τού περασμένου αιώνα πού δέν τρώγεται πιά ή μάλλον γλύφεται γιά τήν ποδοσφαιρική της κρούστα καί τά συναλλαγματικά της κερασάκια καί στή συνέχεια φτύνεται γιατί άπλως δέν χωνεύεται.

ΔΗΜ. ΠΑΪΖΗΣ

(Τό κείμενο έκφράζει προσωπικές άπόψεις τού γράφοντος).



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

TLX: RCA 27321 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Τοῦ κ. ΑΧΙΛΛΕΑ ΒΑΡΔΑΚΗ

Στό τεῦχος τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1990 μᾶς δόθηκε ἡ εὐκαιρία ν' ἀναφερθοῦμε καί ν' ἀναπτύξουμε ὀρισμένες σκέψεις γύρω ἀπό τήν τεχνολογία τῶν Ἡλεκτρονικῶν Ὑπολογιστῶν καί τήν ἀναγκαιότητα τῆς χρήσης αὐτῶν στή Διοίκηση τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτιλιακῶν Ἑταιριῶν, ἔχοντας τήν ἐπιχειρηματική τους δραστηριότητα στό Διεθνή Ναυτιλιακό στίβο πού καθημερινά γίνεται ὁλοκαίρι ἀνταγωνιστικό.

Οἱ ξένοι ἔχουν μάθει πολλά ἀπό τό «θαῦμα» τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τήν μιμοῦνται. Αὐτά πού ἔκαμαν μέχρι σήμερα, τό Ἑλληνικό πλοῖο ἀνταγωνιστικό μαζί μέ τό νομικό πλαίσιο καί τίς τεχνικές διοικήσεως τῶν πλοίων μας υιοθετοῦνται καί ἐφαρμόζονται ὅλο καί περισσότερο ἀπό τίς Ναυτιλίες τῆς Βορείου Εὐρώπης. Τό γεγονός αὐτό μαζί μέ τό συνεχῶς αὐξανόμενο κρατικό παρεμβατισμό στήν Ἑλληνική Ναυτιλία βλέπουμε νά διαγράφεται ὡς σοβαρή ἀπειλή γιά τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας.

Τό ἀντικείμενο τοῦ ἀρθροῦ αὐτοῦ βέβαια δέν εἶναι ν' ἀναλύσουμε τήν σημερινή κατάσταση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τοῦς κινδύνους πού διατρέχει. Πρέπει ὅμως νά τονίσουμε τό γεγονός ὅτι οἱ ἀνταγωνιστές μας εἰσέρχονται στόν στίβο πολύ πιό ὀργανωμένοι καί τεχνολογικά ἐξοπλισμένοι ἀπό ἐμᾶς. Γιά νά μπορέσουμε νά ἀγωνιστοῦμε μέ ἴσους ὁρους πρέπει νά ἐκμεταλλευτοῦμε καί ἐμεῖς τά τεχνικά μέσα πού διαθέτουν ἐκεῖνοι. Τήν ὑπεροχή τῆς δικῆς μας Ναυτιλίας θά μᾶς τήν δώσει τό ἐπιχειρηματικό δαίμονιο, ἡ στρατηγική καί ἡ εὐρηματικότητα πού ἀποδεδειγμένα ὑπάρχει σέ ἀφθονία. Ἄν ὅμως μείνουμε πίσω στήν τεχνολογία εἶναι σάν νά διεξάγουμε ἕνα πόλεμο μέ ἀριστοὺς στρατηγούς καί πρωτόγονο ἐξοπλισμό ἐνῶ ὁ ἐχθρός διαθέτει ὅτι πιό τέλειο ἔχει νά προσφέρει ἡ ἐπιστήμη.

Μετά τήν εἰσαγωγή πού ἔγινε σκόπιμο εἶναι νά μή παραμείνουμε σ' εὐχολό-

Οἱ κ. Ἀχιλλέας Ν. Βαρδάκης B.Sc., M.Sc. σπούδασε μέ ὑποτροφία Fulbright στό Πανεπιστήμιο τῆς Καλιφόρνιας στό Berkeley. Διαρκούντων τῶν σπουδῶν του ὅπως καί μετά, δίδαξε Computer Science στό Πανεπιστήμιο καί ἀσχολήθηκε στό U.C. Berkeley μέ πρωτοποριακές ἐργασίες σέ θέματα Γλωσσῶν προγραμματισμοῦ γιά Computers ὡς ἐπίσης καί στό Πανεπιστήμιο Stanford, Palo Alto Καλιφόρνιας στό πρώτο project σέ Τεχνητή Νοημοσύνη (Artificial Intelligence). Μέ τήν ἐπάνοδο του στήν Ἑλλάδα ἐργάσθηκε ἀπό τό 1973 μέχρι τό 1987 στήν Thenamaris Shipmanagement ὅπου ἦταν ὑπεύθυνος ὀργανώσεως καί μηχανογράφσεως ὡς ἐπίσης καί Διοικητικός Διευθυντής. Ἀπό τό τέλος τοῦ 1987 ἱδρύσε τήν Computer Expert Systems Ltd. a Software House πού ἀσχολεῖται ἀποκλειστικά μέ ἐξειδικευμένα software γιά τήν Ναυτιλία.

γιο ἀλλά ν' ἀναφερθοῦμε σέ δύο τομεῖς. Πρῶτον ποιά εἶναι τά ὀρθολογιστικά βήματα πού πρέπει κανεῖς ν' ἀκολουθήσει γιά νά ἐφαρμόσει τήν τόσο ἐξειδικευμένη τεχνολογία τῶν Computers στήν ἐπιχείρησή του, καί δεύτερον ἕναν ἕναν ἀναλυτικά τοῦς τομεῖς στοὺς ὁποίους οἱ Computers μποροῦν νά προσφέρουν τίς ὑπηρεσίες τους στόν ἐπιχειρηματία καί τὰ στελέχη μιᾶς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρίας.

Τά σχεδόν δεκαεπτὰ χρόνια πείρας στήν διοίκηση, ὀργάνωση καί ἐφαρμογή Ἡλεκτρονικῶν Ὑπολογιστῶν σέ Ἑλληνικές Ναυτιλιακές Ἑταιρίες διαφόρων μεγεθῶν μαζί μέ τήν ἐπιστημονική κατάρτιση στόν χώρο τῆς πληροφορικῆς μᾶς ἐπιτρέπει τήν δυνατότητα ν' ἀναφερθοῦμε τόσο στό ἀρθρο αὐτό ὅσο καί σ' αὐτά πού θά ἀκολουθήσουν σέ ἐμπειρίες χρησιμότητας γιά τίς ἐπιχειρήσεις πού πρόκειται γιά πρώτη φορά νά ἀσχοληθοῦν μέ τό θέμα μηχανογράφσεως τῶν δραστηριοτήτων τους ἀλλά καί γιά ἐκεῖνες πού ἔχουν ἤδη κάποια ἐμπειρία ἀλλά πρέπει νά ἐκσυγχρο-

στοῦν μέ τήν τελευταία τεχνολογία στόν τομέα αὐτό.

Προτεραιότητα Ἐπιλογῶν

Πρέπει νά συνειδητοποιήσει κανεῖς ὅτι ἡ ἀπόφαση ὀργανώσεως εἶναι ἕνα θέμα σημαντικότερο γιά τήν περαιτέρω πορεία τῆς ἐπιχειρήσεως καί ἡ ἐπένδυση πού γίνεται δέν εἶναι μόνο τό ὕψος δαπάνης ἀγοράς τοῦ ἐξοπλισμοῦ, ὅπως Hardware, τῶν ἐτοιμῶν Software ἢ τό κόστος προσωπικοῦ στό τμήμα μηχανογράφσεως ἂν ἡ Ἑταιρία διαθέτει inhouse software development. Αὐτό μάλιστα μπορεῖ νά πεῖ κανεῖς ὅτι ἀποτελεῖ ἴσως τό μικρότερο μέρος τῆς ἐπενδύσεως. Ἡ μεγαλύτερη ἐπένδυση εἶναι κάτι πού δέν εἶναι ἐμφανές, κάτι πού δέν μπορεῖ νά μετρηθεῖ σέ δολάρια καί σέντες ἀλλά πού μπορεῖ νά κερδίσει ἡ νά χάσει πολλά. Αὐτό εἶναι οἱ ὀρθές ἀποφάσεις στίς ἐπιλογές γύρω ἀπό τό θέμα ὀργανώσεως τῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ ἀγορά Computer καί ἡ ἐφαρμογή τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ στή ἐπιχείρηση πρέπει νά θεωρηθεῖ σάν ἕνα γεγονός σημαντικό καί ἴσως σάν μοναδική εὐκαιρία ἀναδιοργανώσεως καί ὀργανώσεως τῆς ἐπιχειρήσεως σύμφωνα μέ τοὺς στόχους καί τό τρόπο διοικήσεως πού ταιριάζει καλύτερα σ' αὐτή.

Εἶναι λάθος σκέψη καί ἴσως ἀνώφελη ἐπένδυση ἐάν κανεῖς ἀγοράσει ἕνα computer καί ἐφαρμόσει ἀκριβῶς τό ὑπάρχον χειρωνακτικό σύστημα. Εἶναι λάθος διότι ὅσο καλό καί ἂν εἶναι τό ὑπάρχον σύστημα καί νά φαίνεται ὅτι ἐξυπηρετεῖ, δέν ἔχει ἐκ προοιμίου τίς δυνατότητες πού προσφέρει ὁ ὑπολογιστής καί κατά συνέπεια γίνεται μιᾶς ἐπένδυση χωρίς τήν μέγιστη ἐκμετάλλευση.

Ἐνῶ ἀντίθετα ἐάν κανεῖς δεῖ τό βῆμα αὐτό πού παίρνει ἡ ἐπιχείρηση σάν εὐκαιρία ἀναθεωρήσεως τῆς ὀργανωτικῆς δομῆς τῆς ἐπιχειρήσεως του καί ἐφαρ-



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 7328



(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 370433 (24 HOURS SERVICE)

μογής των τρόπων λειτουργίας που επιθυμεί κάτω από την καινούργια τεχνολογία τότε έχει να κερδίσει τα μέγιστα διατηρώντας άφ' ενός τα χαρακτηριστικά που του ταιριάζουν και του χαρίζουν την επιτυχία και άφ' ετέρου αναβαθμίζεται ή επιχείρηση υιοθετώντας νέες διαδικασίες. Ο Computer πρέπει να θεωρηθεί σαν το μέσο που θα απλοποιησει μόνιμες διαδικασίες αλλά θα αυξήσει την επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων ή τομέων ευθύνης μέσα στην εταιρεία. Επίσης θα πρέπει να θεωρηθεί σαν το μέσο που θα απαλλάξει το ανθρώπινο δυναμικό από τις εργασίες ρουτίνας και θα του επιτρέψει να διαθέσει το χρόνο του σε εξεύρεση μεθόδων ελαχιστοποίησης του κόστους και αύξησης του κέρδους.

Κατά συνέπεια η πρώτη επιλογή που πρέπει να γίνει είναι το σωστό ανθρώπινο δυναμικό, είτε μέσα από την εταιρεία είτε από εξωτερικούς συνεργάτες, που θα ασχοληθεί με το ζωτικό για την επιχείρηση θέμα της μηχανοργάνωσης. Έκτός από τους σωστούς συνεργάτες εί-

ναι σημαντικότατο ο ίδιος ο επιχειρηματίας να είναι διατεθειμένος να αφιερώσει ορισμένο χρόνο στο θέμα αυτό. Έπειδή μερικές από τις αλλαγές που θα γίνουν και κατά τη γνώμη μας πρέπει να γίνουν για την σωστή εφαρμογή των συστημάτων πιθανόν να είναι δομικές ποιός θα ήταν πιά αρμόδιος για την εγκρίση τους από τον ίδιο τον επιχειρηματία που έχει άμεσο ενδιαφέρον. Βέβαια ο χρόνος απασχολήσεως, πρέπει να είναι όσο το δυνατό λιγότερος για αυτό ή σωστή επιλογή του ανθρώπινου δυναμικού που αναφερθήκαμε πιά πάνω είναι σημαντική.

Δυστυχώς έχουμε δει πάρα πολλές φορές ότι τόσο η αγορά ενός Computer όσο και τα Software για την εξυπηρέτηση των αναγκών της εταιρείας να γίνονται από μη αρμόδιους ή με το σκεπτικό να πάρουμε κάτι τώρα και βλέπουμε στο μέλλον.

Αυτού του είδους η αντιμετώπιση είναι καταδικασμένη να αποτύχει και το λιγότερο που μπορεί να προκαλέσει είναι την απώλεια της επένδυσης. Δυστυ-

χώς όμως το κόστος είναι μεγαλύτερο από την αναστάτωση που θα προέλθει στην εταιρεία και το χάσιμο πολύτιμου χρόνου. Από την άλλη μεριά ενώ γίνεται το σημαντικό αυτό βήμα αν γίνει ορθολογιστικά τότε έχει να προσφέρει τα μέγιστα.

Τα επόμενα άρθρα που θα ακολουθήσουν θα έχουν ακριβώς αυτό τον σκοπό. Μεθοδικά θα παρουσιάσουμε τα ορθολογιστικά απλά βήματα που πρέπει να ακολουθήσει κανείς στην επιλογή των Hardware, Λειτουργικών Συστημάτων και τέλος τι θα πρέπει κανείς να αναζητά στα Software που θα τον εξυπηρετήσουν. Πιστεύοντας ότι με αυτό το τρόπο θα βοηθήσουμε να γεφυρωθεί το μεγάλο χάσμα που χωρίζει τον χρήστη των Computers από τους τεχνικούς, που δυστυχώς οι τελευταίοι πολλές φορές για ιδιοτελείς λόγους μεγαλώνουν το χάσμα εκμεταλλευόμενοι το άγνωστο που περιβάλλει τις εξειδικευμένες γνώσεις της Τεχνολογίας.

ΑΧ. ΒΑΡΔΑΚΗΣ

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευή οποιουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

‘Η Ναυτική μας Έκπαίδευση σέ νέα πορεία

Του κ. ΜΙΧΑΛΗ ΦΡΑΓΚΙΑ, πλοιάρχου Ε.Ν.

‘Η άρχή τής κρίσιμης, γιά τήν ναυτιλία δεκαετίας του ‘90, βρίσκει τήν ναυτική μας εκπαίδευση μπροστά σέ ένα δύσκολο αλλά έλπιδοφόρο ξεκίνημα.

Ένω γράφονται αυτές οι γραμμές, οι σπουδαστές τών ναυτικών μας σχολών έτοιμάζουν τούς σάκκους γιά τό πρώτο ταξίδι, στά πλαίσια του προγράμματος έναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

‘Η έφαρμογή του συστήματος Sandwich Courses προτάθηκε από τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και συνδιάζει τήν θεωρητική εκπαίδευση στίς σχολές μέ τήν πρακτική εξάσκηση στά πλοία. ‘Αποφασίστηκε θαρραλέα από τήν βραχύβια κυβέρνηση Τζανετάκη και μέ κάποια σπουδή δικαιολογημένη από τόν πολύτιμο χρόνο πού χάθηκε γιά τήν λήψη ουσιαστικών μέτρων προσαρμογής τής ναυτικής μας εκπαίδευσης, στίς σύγχρονες αλλά και μελλοντικές ιδιαιτερότητες και απαιτήσεις.

Τό Έλληνικό πλοίο καλεΐται, έπίσημα πλέον, νά γίνει χώρος υποδοχής, σωστής καθοδήγησης και συμπληρωματικής εκπαίδευσης τών σπουδαστών. Τά καράβια όμως, στήν γενική τους έννοια, έδω και πάρα πολλά χρόνια ήταν και είναι όχι μόνο χώροι εκπαίδευσης αλλά και έφαρμογής τών γνώσεων. Σέ αυτά έπιτυγχάνεται, κατά ένα μεγάλο βαθμό, ή ολοκλήρωση τής επαγγελματικής κατάρτισης, ή διαμόρφωση του χαρακτήρα, τής προσωπικότητας και αποκτάται ύπευθυνότητα και ναυτική συνείδηση. Και τούτο άφορά όχι μόνο τούς δοκίμους αλλά και τούς άνερχόμενους, τά σκαλοπάτια τής ιεραρχίας, Έλληνες άξιωματικούς.

Έδώ και άρκετό καιρό, κάτω από τήν άσφυκτική πίεση τών εξελίξεων, άσχολούνται πολλοί, είδικοί και μή, μέ θέματα και προβληματισμούς γύρω από τό καθεστώς τής εκπαίδευσης.

Τά τελευταία χρόνια ή ναυτική μας παιδεία, άφοι πέρασε άρκετές περιπέτειες, έφθασε τάλαιπωρημένη στό σταυροδρόμι τών μεγάλων αποφάσεων. Και έμεινε εκεί νά πελαγοδρομεί, διστακτικά, χωρίς άποφασιστική γραμμή πλεύσης.

Πολλοί παράγοντες επενέργησαν άνασταλτικά μεταξύ τών όποιων σημειώνονται οι κυριώτεροι:

— ‘Η έλλειψη πραγματικού ενδιαφέροντος από τήν πολιτεία.

— ‘Η σχεδόν άνύπαρκτη κρατική χρηματοδότηση ναυτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

— ‘Η άναμφισβήτητη διστακτικότητα στήν λήψη ουσιαστικών μέτρων, πού όδήγησε σέ άδιέξοδα.

— ‘Η γενικότερη ύποβάθμιση τής ναυτιλίας, μιάς πολύτιμης πηγής συ-

ναλλάγματος, γιά τήν όποία συγκριτικά ό κρατικός προϋπολογισμός ξοδεύει έλάχιστα.

Δέν μπορέσαμε ποτέ νά καταλάβομε, έμεις πού ταξιδεύομε, γιατί ή έθνική μας ναυτιλία έτυχε αυτής τής μεταχείρισης πού έχει όδηγήσει στά γνωστά άπογοητευτικά άποτελέσματα. ‘Ακόμα και άν δεχθούμε πώς οι περισσότερες άποφάσεις παίρνονται μέ βάση κομματικά συμφέροντα, πώς δικαιολογούνται χειρισμοί πού συνετέλεσαν στήν διάλυση του NAT; ‘Η τήν ύποβάθμιση όχι μόνο τής ναυτικής εκπαίδευσης αλλά αυτού του ίδιου του YEN, ένω παράλληλα θεσμοθετήθηκαν μέτρα πού εξασφάλιζαν τήν λειτουργία ύποτονικών σχολών ή τήν παρουσία συνταξιούχων σπουδαστών πού κάθε άλλο παρά νά μαρκάρουν είχαν σκοπό; Αυτό τό τελευταίο είναι διαπίστωση ενός από τούς πολλούς διερχόμενους ‘Υπουργούς Έμπορικής Ναυτιλίας.

Σήμερα, έστω και καθυστερημένα, βρισκόμαστε στήν γραμμή εκκίνησης του προγράμματος έναλλασσόμενης εκπαίδευσης, γιά τήν έπιτυχία του όποιου όλοι πρέπει νά συμβάλλομε, αφήνοντας κατά μέρος τό κυνήγι τών ψήφων, τήν παρελθοντολογία και τίς βιαστικές κριτικές. Κρατικοί φορείς, έφοπλιστικές και συνδικαλιστικές οργανώσεις, όλοι όσοι πλαισιώνουν τίς ναυτικές σχολές, τά κέντρα έπιμόρφωσης ή επανδρώνουν τά Έλληνικά πλοία πρέπει νά ανταποκριθούμε στίς προσδοκίες και στά όνειρα πού μεταφέρουν στίς άποσκευές τους τά νέα παιδιά πού θά προσπαθήσουν νά είναι οι συνεχιστές τής ναυτικής μας ιστορίας. Γιά νά γίνει αυτό χρειάζεται νά καταβληθεί μόχθος και συνεχής προσπάθεια. ‘Η άλματώδης εξέλιξη στον χώρο τής ναυτιλίας επιβάλλει τήν άδιάκοπη άνανέωση τών γνώσεων και μās κάνει νά άνακαλύπτουμε καινούργιους τομείς δραστηριότητας. Είναι άπαραίτητο νά πιστέψουμε έπιτέλους πώς άν δέν βοηθήσουμε τούς νέους και τίς νέες μας νά αποκτήσουν άνάλογη, γιά τήν έποχή, εκπαί-

δευση είναι άδιανόητο νά μιλάμε γιά πρόοδο. ‘Ας γίνει αυτή ή κοινή προσπάθεια τό σύνθημα γιά τό παρόν, ή έλπίδα γιά τό μέλλον.

Πολλοί παράγοντες θά συντελέσουν στήν έπιτυχία του συστήματος έναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

Τά θεσμικά μέτρα πού πλαισιώνουν τό πρόγραμμα πρέπει νά είναι ευέλικτα, έχοντας άμεση ικανότητα άναπροσαρμογής χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες.

Τό κεφάλαιο ναυτικής εκπαίδευσης μπορεί νά αξιοποιηθεί έτσι πού οι ναυτικές σχολές, μέ άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, έξοπλισμένες μέ τά σύγχρονα τεχνολογικά έπιτεύγματα και μέ άνανεωμένη διδασκαλία ύλη, νά αναλάβουν τό έργο τής θεωρητικής κατάρτισης. Τό ίδιο ισχύει και γιά τά ΚΕΣΕΝ πού, έκτός από τήν χορήγηση άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, πρέπει νά συνεχίσουν και νά διευρύνουν τό, ήδη θετικό, έργο πού συντελούν μέ τά έπιμορφωτικά και ένημερωτικά σεμινάρια πού προσφέρουν στους άξιωματικούς του έμπορικού ναυτικού.

Οι πλοιοκτήτες έχουν ήδη λάβει τήν γνωστή θέση τής άπεριόριστης ύποστήριξης του προγράμματος, ή έφαρμογή του όποιου άποτελεί δικαίωση μακρόχρονης προσπάθειας τής ένωσής τους.

Οι Έλληνες έφοπλιστές καλούνται, όχι μόνο νά εξασφαλίσουν τίς άναγκαίες θέσεις ναυτολόγησης τών σπουδαστών, άναλαμβάνοντας τά σημαντικά έξοδα πού προκύπτουν, αλλά μέ συνδυασμένη προσπάθεια νά βοηθήσουν έτσι ώστε νά συμπληρωθεί ό έξοπλισμός τών ναυτικών σχολών και κέντρων έπιμόρφωσης μέ τήν άπαραίτητη σύγχρονη τεχνολογία. ‘Ηδη ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών έχει άπευθύνει έγκύκλιο πρός τίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις όπου ζητάει νά συμβάλλουν μέ όλα τά μέσα στήν έπιτυχία του συστήματος έναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

Βλέποντας ακόμα πιό μακριά, θά έλεγα πώς, οι πλοιοκτήτες πρέπει νά εξετάσουν σοβαρά τό ένδεχόμενο χρηματο-

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112

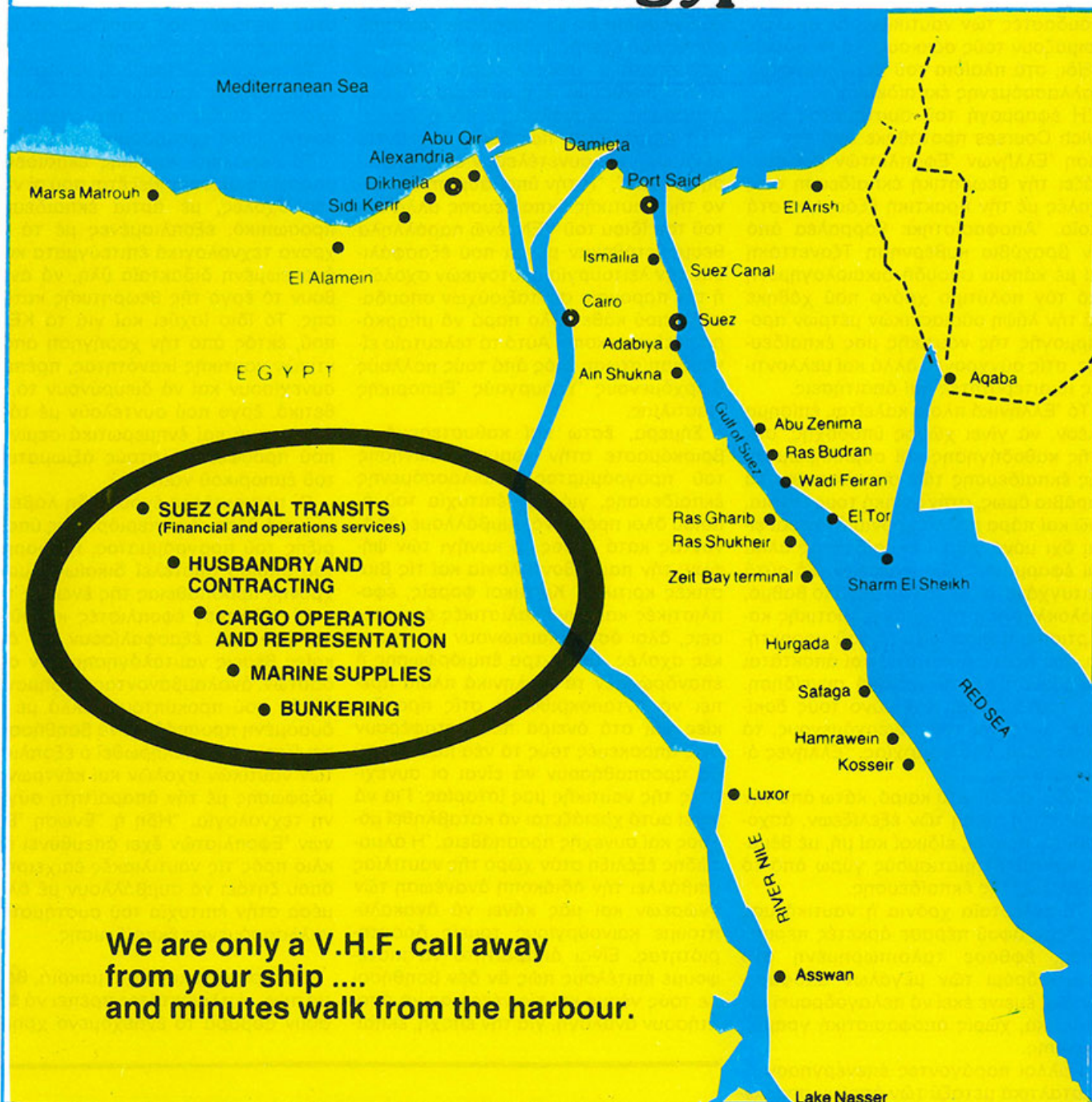
Telex: 93422 ATLM

Fax: 301 00 55

After Office: 3349279

World Marine

Services in Egypt



**We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

δότησης εκπαιδευτικών προγραμμάτων ή σεμιναρίων στο εξωτερικό, των αξιωματικών που θα ξεχωρίσουν για τις ικανότητες και την αξία τους.

Η επιλογή των πλοίων που θα φιλοξενήσουν τους σπουδαστές πρέπει να γίνει προσεκτικά ώστε να είναι ανάλογα εξοπλισμένα και τό σημαντικότερο να υπάρχουν οι Έλληνες Πλοίαρχοι, πρώτοι Μηχανικοί και Αξιωματικοί που, έχοντας την απαραίτητη επαγγελματική κατάρτιση, θα είναι έτοιμοι να δεχθούν την πρόκληση της ευθύνης για την εκπαίδευση των σπουδαστών. Είλικρινά, χωρίς να έχω φυλετικές προκαταλήψεις, δεν μπορώ να φανταστώ Κορεάτες, Ινδούς ή Φιλιππινέζους να εκπαιδεύουν τα παιδιά μας.

Τό στάδιο παραμονής και απασχόλησης στα πλοία δεν είναι μόνο εκπαιδευτικό αλλά και δοκιμαστικό. Οι σπουδαστές - δόκιμοι πρέπει πια να κάνουν υπεύθυνα τις επιλογές τους, παίρνοντας την πρώτη γεύση από αλμύρα και διαπιστώνοντας πώς τό ναυτικό επάγγελμα δεν είναι ρομαντική βαρκάδα στο φεγγαρόφωτο. Θα ανακαλύψουν πώς ή θάλασσα δεν είναι πάντα ένα απαλό γαλάζιο μεταξωτό. Θα γευθούν ίσως όμορφες ανεπανάληπτες αλλά θα δουν και ξεφτίδια από πούσι να αιωρούνται κρεμασμένα απ' τις κερφές των αλμπουρων. Αποφασίζοντας τί θέλουν να κάνουν στην ζωή τους πρέπει να είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν και τις συνέπειες της επιλογής τους. Οφείλουν να επιδείξουν φρόνηση στην εκλογή μις σταδιοδρομίας που συνεπάγεται ένα αφύσικο τρόπο ζωής.

Τό πλοίο είναι ένας ιδιόμορφος χώρος εκπαίδευσης. Όχι μόνον των δόκιμων. Από Πλοίαρχο και κάτω όλοι δεχόμαστε τό καθημερινά έρεθίσματα που πλουτίζουν τις γνώσεις και την πείρα μας. Η μάθηση στο πλοίο δεν προσφέρεται σε θρανία ή σε καθορισμένα ώραρια. Μπορεί να είναι οργανωμένη, πάνω σε συγκεκριμένα θέματα, αλλά και αν ακόμα δεν συμβαίνει αυτό, υπάρχει σε κάθε στιγμή δραστηριότητας. Έτσι από μόνη της. Χωρίς πρόγραμμα. Στην γέφυρα, στην κουβέρτα, στην μη-

χανή, στον ασύρματο, μά στην τραπεζαρία και στο καπνιστήριο, από παντού πηγάζει γνώση, άλλοι περισσότερο άλλοι λιγότερο και ανάλογα μέ την δεκτικότητα του καθενός. Βέβαια υπάρχουν εκείνοι που διατείνονται ότι τό πλοίο δεν είναι σχολείο. Και άλλοι πάλι θεωρούν τιμή και καθήκον να άχτινοβολούν τις γνώσεις και να μεταβιβάζουν την πείρα τους στους νέους ανθρώπους μέ τους όποιους μοιράζονται την ίδια θάλασσα.

Κάνοντας μιá μικρή παρένθεση θα άναφέρω κάτι που διάβασα πριν άρκετά χρόνια στο Tanker Manual μεγάλης ξένης ναυτιλιακής εταιρίας. «Οι δόκιμοι και οι, ιεραρχικά κατώτεροι, αξιωματικοί αξιοποιώντας όλα τά μέσα πρέπει να μάθουν σε σύντομο χρονικό διάστημα τό πλοίο τους, αποκτώντας τις γνώσεις που θά τους καθιστούν ικανούς να αντικαταστήσουν άνωτερο αξιωματικό σε δεδομένη στιγμή. Οι άνωτεροι δέ αξιωματικοί έχουν την υποχρέωση να μεταβιβάζουν γνώσεις και πείρα στους νεώτερους δόκιμους και αξιωματικούς, παρέχοντας όλες εκείνες τις ευκαιρίες που θά προετοιμάσουν για να τους αντικαταστήσουν όποτε χρειασθεί». Έντυπιακές οι λίγες αυτές γραμμές που δείχνουν την νοοτροπία που επικρατεί άλλοι.

Μά και στά δικά μας πλοία, έστω και χωρίς οργανωμένη ύποδομή, όλοκληρώθηκαν επαγγελματικά αναρίθμητοι αξιωματικοί, είτε προερχόμενοι από ναυτικές σχολές είτε από τά θρανία γυμνασίων. Πολλοί από αυτούς ξεχώρισαν και διέπρεψαν στον χώρο της δουλειάς τους. Ειδικότερα οι δόκιμοι άποφοίτοι γυμνασίων ή λυκείων άποκτήσαν την επαγγελματική τους κατάρτιση, έξ όλοκληρου σχεδόν, στα πλοία. Μέ την ναυτιλία του Μηλιαρέση, του Παπαβασιλείου, του Λαζαρίμου ή τους ναυτικούς ύπολογισμούς του Κροντήρη (εύαγγελια, δανεικά πολλές φορές), προσπάθησαν να άποκτήσουν τις απαραίτητες θεωρητικές γνώσεις που ήδη είχαν οι προερχόμενοι από ναυτικές σχολές, συνάδελφοί τους. Άρκετες γέφυρες πλοίων έχουν μετατραπεί κατά

καιρούς σε σχολές ναυτιλίας ή μηχανοστάσια σε χώρους τεχνολογικών έφαρμογών.

Πόσοι από μας δεν παρακολουθήσαμε, μέ δέος κάποτε, τον καπετάνιο νέ κάνει χειρισμούς που είχαν σχέση μέ την δουλειά μας και μαθαίναμε πώς νέ τους κάνομε κι έμεις; Αναρίθμητα παραδείγματα προς μίμηση (μά και όρισμένα προς άποφυγή) προσαρμόστηκαν άργότερα στην προσωπικότητα του καθενός ή στις άπαιτήσεις της έποχής. Οι καιροί όμως άλλαξαν. Τό βιωτικό έπίπεδο στην χώρα μας άνέβηκε. Πώς να στραφούν οι νέοι μας προς την θάλασσα όταν μπορούν να εξασφαλίσουν ένα εύκολότερο και πιό ανθρώπινο βιοποριστικό μέλλον;

Όρισμένα όμως παιδιά ξεκινούν τώρα την πρώτη τους ναυτική έμπειρία. Άνάμεσά τους θα είναι οι αύριανοί πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί και αξιωματικοί της έμπορικής μας ναυτιλίας. Πρέπει να τους περιβάλλουμε μέ κατανόηση, φροντίδα και αγάπη, σερβίροντας όρεκτικά μά και χορταστικά σάντουιτς, να τους κάνομε να ενδιαφερθούν πραγματικά γι αυτά που θά τους λέμε.

Είναι άπαραίτητο να τους μάθουμε πώς να αξιοποιούν στο έπακρο την διαθέσιμη τεχνολογία αλλά χωρίς να εξαρτώνται άποκλειστικά από αυτήν. Τούτο σημαίνει τό πάντρεμα της εξέλιξης μέ τις παραδοσιακές μεθόδους ναυσιπλοίας και ναυτικής τέχνης. Αναρίθμητα έρωτήματα πρέπει να άπαντηθούν και κενά θα χρειασθεί να συμπληρωθούν. Αυτό προϋποθέτει ότι κάπου κι έμεις πρέπει να άνανεώσουμε τις δικές μας επαγγελματικές γνώσεις ή να φρεσκάρουμε τις παλιές. Θα μιλήσουμε στα νέα παιδιά για τό πλοίο, για την άτομική και γενική ασφάλεια, για την θάλασσα, για τά ταξίδια και τις έμπειρίες μας. Για τά ναυτικά μας έθιμα και παραδόσεις, μά και για τά «έκατό χρόνια μοναξιάς» που άναπόφευκτα συνοδεύουν τόσο τον ίδιο τον ναυτικό όσο και τους άγαπημένους του.

Άς τους άνοίξομε τους θησαυρούς από μνήμες, που όλοι μας έχομε, αφή-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

νοντας να γευθούν τις καλές μας και τις κακές στιγμές. Έχουμε υποχρέωση να παρουσιάσουμε τα πράγματα όπως είναι. Η δική μας δουλειά δεν αφήνει περιθώρια για λάθη. Χρόνια ολόκληρα, επίπονης προσπάθειας, μπορεί να εξαφανισθούν μέσα σε μία μόνο άτυχη στιγμή. Πολύαριθμες οι παγίδες, οι κίνδυνοι. Να τους πούμε πως χρειάζεται να ξεπερασθούν πολλά εμπόδια και να αγωνισθεί κανείς με όλες του τις δυνάμεις ενάντια στον πειρασμό να σκύψει το κεφάλι και να παρασυρθεί στον χείμαρρο της μετριότητας. Μά και πως αν ακόμα βγει νικητής από την προσωπική του μάχη, δεν είναι σίγουρο ότι θα υπάρξει ή ανάλογη αξιολόγηση ή παραδοχή της προσφοράς του.

Αντί να κριτικάρουμε συνεχώς τους νέους μας για άδιαφορία, αμάθεια και άλλα πολλά, ας τους δώσουμε ευκαιρίες να τραβήξουν μπροστά και κίνητρα που δεν θα είναι μόνο οικονομικά. Η επαγγελματική αποκατάσταση, η αξιοκρατική πρόοδος, η υλική και ηθική αναγνώριση προσπαθειών, η εξασφάλιση αξιοπρεπών ασφαλιστικών ρυθμίσεων, είναι όρισμα από αυτά.

Πως αλήθεια θα πείσουμε για την γοητεία του ναυτικού επαγγέλματος όταν, οι νέοι μας, έχουν ζήσει ή ακούσει για τις εφιαλτικές περιόδους ανεργίας; Η όταν βλέπουν τους συνταξιούχους ναυτικούς, με την αγωνία ζωγραφισμένη στα ανεμοδαρμένα πρόσωπα, να περιμένουν κάποιον μεγαλόστομο να τους υπόσχεται πως θα πάρουν και αυτό τον μήνα την σύνταξη τους; Λές και την ζητιανεύουν αυτοί που την έχουν δουλέ-

ψει κάτω από αντίξοες συνθήκες και πληρώσει με ιδρώτα και αίμα.

Πως θα στείλουμε τα δικά μας παιδιά στην θάλασσα, εμείς που όλο φεύγαμε, παριστάνοντας τους σκληρούς, χωρίς να ρίξουμε ματιά πίσω μή δούν το πικρό δάκρυ που κυλούσε στο μάγουλο πηγάζοντας από τα τρίαβθα της ψυχής μας;

Η ζωή όμως συνεχίζεται. Πλοία θα εξακολουθούν να υπάρχουν και κάποιοι πρέπει να κάνουν αυτή την δουλειά. Πιστεύω πως πάντα θα υπάρχουν άνθρωποι πρόθυμοι να καρπωθούν από τις γνώσεις μας. Ας τους βοηθήσουμε να πετύχουν γρήγορα τους στόχους τους, δημιουργώντας όχι μόνο μελλοντικούς αξιωματικούς αλλά βοηθούς και συνεργάτες. Θά τους καμαρώνομε, ίσως μία μέρα, να κυβερνούν με αξιώσεις τις δικές τους τύχες. Έναν καλό προϊστάμενο πλοίαρχο ή πρώτο μηχανικό, πιστεύω πως, τον κάνουν ακόμα καλύτερο οι σωστοί και άξιοι συνεργάτες.

Ο «γέρος» του Χεμινγκουαί, στοχαστηκε παλεύοντας μονάχος του με το μεγάλο ψάρι «... να είχα το παιδί κοντά μου, να με βοηθήσει και να του δείξω πως γίνεται...» (ο γέρος και η θάλασσα). Πόσοι άραγε δεν έχουν νοιώσει αυτή την ανάγκη στην ναυτική μας ζωή;

Το σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης πήρε πιά τον δρόμο του. Ας ευχρηθοῦμε την επιτυχία του συμβάλλοντας ό καθένας με τον τρόπο του στην κοινή προσπάθεια για την δημιουργία μιας σύγχρονης γενιάς αξιωματικών του Έλληνικού εμπορικού ναυτικού.

Πολλοί θα ξεκινήσουν ή έχουν ήδη ξεκινήσει το ταξίδι στο πεπρωμένο. Οι

περισσότεροι ίσως να προτιμήσουν την σιγουριά της στεριάς. Μά θα υπάρξουν και εκείνοι που θα άφουγκραστούν το τραγούδι των σειρήνων από τα βάθη της θάλασσας και θα χάσουν το μυαλό τους, με συνέπεια να ακολουθήσουν το επάγγελμα των τολμηρών και στερημένων.

Γι' αυτά και χίλια δυό άλλα ακόμα στοχάζομαι κι εγώ, βηματίζοντας στην τιμονιέρα ενός καραβιού που ετοιμάζεται να υποδεχθεί τους πρώτους επίδοξους μηχανικούς και ναυτίλους.

Σε όλους αυτούς απευθύνω τις γραμμές που ακολουθούν, παρμένες από το βιβλίο του Κώστα Σούκα — η θάλασσα —

.... ο μικρός όλο πελεκοῦσε ξύλα, έφτιανε μυτερή με τον σουγιά την πλώρη, στρογγυλή την πρύμη, τ'άσκαβε ύστερα και στέριωνε τα κατάρτια, τούς φλόκους, τούς κόντρα φλόκους. Πήγε να δείξει το καραβάκι στον πατέρα του (τόν καπετά-Μαλάμο) κι αυτός τόν τράβηξε απ' τα τσουλούφια και του'πε τόν λόγο που βάρυνε μέσα του σάν διαθήκη:

— Ξέρεις, βρέ σύ, τί λέω εγώ; Άν είναι να μπλέξεις με την θάλασσα να τό σκεφθείς καλά. Με μισή καρδιά να μην πās στην θάλασσα. Δεν είναι σάν τις άλλες δουλειές της στεριάς. Είναι μεράκι, θέλει κότσια ή θάλασσα...».

Αυτό τό μεράκι και τα κότσια ευχόμαι, με όλη μου την καρδιά, να έχουν οι δικοί μας Ποσειδώνες και Άμφιτρήτες στην θαλασσινή τους πορεία.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΦΡΑΓΚΙΑΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

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

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

΄Ασφάλιση έμπορικού πλοίου καί ναυτιλιακή πίστη

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Δέν είναι ή πρώτη φορά πού τά «Ναυτικά Χρονικά» άσχοιοῦνται μέ τό θέμα καί ό τακτικός άναγνώστης άσφαλώς θά θυμάται παλαιότερες άναφορές καί τά σχετικά σχόλια πού άφορούν στον τρόπο άσφάλισης του έμπορικού πλοίου καί μάλιστα στό ύψος του άσφαλισματος πού άπτεται του όλου θέματος τής ναυτικής πίστης.

Ήδη, όμως, ή πρόσφατη τελεσίδικη (τουλάχιστον όσον άφορά στά υπό τής ήμεδαπής νομοθεσίας προβλεπόμενα ένδικα μέσα) άπόφαση τής Όλομέλειας του Άρείου Πάγου (άρθρ. 6/1990) θέτει έπιτακτικά τό πρόβλημα έπανεκτίμησης τής μέχρι τουδτε πρακτικής καί των συνεπειών πού ή έν λόγω άπόφαση μπορεί νά έχει. Με άλλους λόγους, ή μέχρι σήμερα κρατούσα πρακτική άσφάλισης ενός πλοίου γιά ποσό όχι κατώτερο του 130% των έκκρεμωσών άπαιτήσεων των προτιμωμένων ένυποθηκών δανειστών βάλλεται ως άντικειμένη σε κανόνα δημόσιας τάξης, πράγμα πού μεθερμηνευόμενο τή χαρακτηρίζει άνήθικη!

Στήν πράξη, ή άπόφαση του Α.Π. φαίνεται νά συνιστά τήν περιοδική άποτίμηση τής τρέχουσας άγοράς άξίας του πλοίου καί τήν έκάστοτε άνανέωση του σχετικού άσφαλιστηρίου συμβολαίου γιά ύψος άσφαλισματος πού νά μήν υπερβαίνει τό ύψος τής έν λόγω άποτίμησης, ένώ, γιά κάθε έπι πλέον του άνωτέρω ποσού άπαιτήση των ένυποθηκών δανειστών ύποδοικινύει ειδική άσφάλιση (mortgagee's interest insurance).

Δέν είναι γνωστό άν στό στενότερο έλλαδικό χώρο ύπήρξε ποτέ άσφαλιστική κάλυψη πού νά έξασφάλισε τό νόμιμα καί θεμιτά συμφέροντα δανειστών καί πλοιοκτήτη μέσα άπό μία τέτοια εύθετηση. Έκείνο πού προβάλλει σάν τεράστιο έρωτηματικό είναι τό κατά πόσον ή Έλληνική ή καί ή Έλληνόκτητος Ναυτιλία είναι σε θέση νά επιβάλει στους Ξένους δανειστές τής παρέκκλιση άπό τήν ήδη κρατούσα πρακτική, όπως αυτή προαναφέρθηκε, πρακτική πού έκτός τής διαφύλαξης των άμέσων συμφερόντων του δανειστή άποτελεσματικά προστατεύει καί τά καλώς έννοούμενα συμφέροντα του πλοιοκτήτη μέ πρόβλεψη άποζημιώσεως, σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου, γιά τό ήδη καταβεβλημένο ύπ' αυτού μέρος τής άξίας κτήσεως, ζήτημα πού δέν ένδιαφέρει μόνο τον ίδιο αλλά καί τους δανειστές άφού, κάτω άπό τό καθεστώς τής διασυνδέσεως των ύποχρεώσεων πλοίων καί πλοιοκτήτη, παρέχεται ή πλέον ουσιαστική έγγυση πρός τους δανειστές.

Στήν προκειμένη περίπτωση, άντί του ποσού των 12 έκτομμυρίων δολλαρίων γιά τό όποιο, σύμφωνα μέ τή διαιτητική άπόφαση, έπρεπε νά είναι άσφαλισμένο τό πλοίο, τό άσφάλισμα ήταν 10 έκτομμύρια μέ άποτέλεσμα, μετά τήν άπώλειά του, νά ικανοποιηθεί μόνο ό πρώτος ένυποθηκός δανειστής (τό ναυπηγείο) ένώ ό δεύτερος (έν προκειμένω ή Έθνική Τράπεζα τής Έλλάδος) ικανοποιήθη-

κε μερικώς μόνο μέ άπώλεια δολλαρίων 700.000 καί ό πλοιοκτήτης άπώλεσε όλοσχερώς τό άρχικά καταβεβλημένο μέρος τής τιμής κτήσεως.

Άξιοσημείωτο επίσης τυγχάνει, ότι ή δημοσιευμένη άπόφαση του Α.Π. άναφέρεται σε διαιτητική άπόφαση του Λονδίνου επικυρωμένη άπό τήν Βρετανική Δικαιοσύνη μέχρι καί τής Βουλής των Λόρδων, γεγονός πού έπισημαίνει τρόπον τινά ό ΄ξεια άντίθεση στή σχετική περί δικαίου άντίληψη πού παίρνει στήν προκειμένη περίπτωση τό χαρακτηρισ θεμελιώδους διαφοράς άντίληψεων ως πρός τί θεωρείται στίς άντίστοιχες χώρες ήθικό ή άνήθικο. Καί ή δημιουργούμενη διαφορά φαίνεται νά άποκτά μεγαλύτερες διαστάσεις άν ληφθεί ύπ' όψη ότι ή Βρετανική πρακτική καί οι σχετικές περί δικαίου άρχές τυγχάνουν εύρύτερα άποδεκτές σε βαθμό πού — τουλάχιστον στα ναυτιλιακά θέματα — νά έχουν τό χαρακτήρα διεθνούς πρακτικής καί δικαίου.

Με αυτές τίς σκέψεις, πού έκτίθενται έδω γιά χάρη του προβληματισμού μάλλον παρά γιά άσκηση κριτικής σε άπόφαση του Άνωτάτου Δικαστηρίου, τά «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ότι κάνουν μία άκόμα συεισοφορά στήν προσπάθεια κατανόησης καί έπίλυσης των προβλημάτων τής Ναυτιλίας μας, πάντοτε μέ καλή πίστη καί γνώμονα τό έννικό συμφέρον.

ΑΡΙΘ. 6/1990

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συγκροτήθηκε άπό τους δικαστές: Ίωάννη Γρίβα πρόεδρο, Νικόλαο Σακελλαρόπουλο άντιπρόεδρο, Νικόλαο Γιαννόπουλο, Παρμ. Τζίφρα, Χρ. Πλουμή, Βασ. Κόκκινω, Γεώργ. Άντωνόπουλο, Δημ. Τζούμα, Νικ. Παπαθανασίου, Γεώργ. Καμπερή, Χρ. Γιαννακούρα, Άπόστ. Μουστακόπουλο, Παναγ. Παπαδημητρώπουλο, Ευάγ. Άνδριανό, Βασ. Λαμπρίδη, Ευάγ. Ρίκο, Σωτ. Σιγαλό, Άθανάσιο Μανέτα, Παναγ. Παπανικολόπουλο, Γρηγ. Παπαγεωργίου, Άθ. Σιούλα, Ίωάν. Λασκαρίδη, Πρόδρ. Άσημιάδη, είσηγητή, Κων/νο Κωστόπουλο καί Θεόδ. Μέκαλη, άεροπαγίτες.

Συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στό Κατάστημά του στίς 28.9.1989, μέ τήν

παρουσία του Εισαγγελέα του Άρείου Πάγου Γεώργιου Πλαγιανάκου καί του γραμματέα Σπύρου Άνδρικόπουλου, γιά νά δικάσει μεταξύ:

Τής άνααιρεσίουςας έταιρίας μέ τήν έπωνυμία «Pínios Shipping Co.», πού έδρεύει στή Μονρόβια Λιβερίας καί εκπροσωπείται νόμιμα. Έκπροσωπήθηκε άπό τους πληρεξούσιους δικηγόρους τής Ήλίας Παρασκευά καί Ίω. Φιλιώτη.

Τής άνααιρεσίβλητης έταιρίας, μέ τήν έπωνυμία «Glafti Shipping Com. S.A.», πού έδρεύει στήν πόλη του Παναμά καί εκπροσωπείται νόμιμα. Έκπροσωπήθηκε άπό τον πληρεξούσιο δικηγόρο τής Χαρ. Ζαχαριά, ό όποιος διόρισε καί τον Γεώργιο Μητσόπουλο.

Ή ένδικη διαφορά άρχισε μέ τήν άπό 29.11.85 αίτηση πού κατατέθηκε στό Μον. Πρωτοδικείο Άθηνών. Έκδόθηκαν οι άποφάσεις: 4352/86 του ίδιου δικαστηρίου καί 2135/87 του Έφετείου Άθηνών. Τήν άναίρεση τής τελευταίας άποφάσεως ζητούν οι άνααιρεσιόντες μέ τήν άπό 2.4.87 αίτηση καί τους άπό 11.9.87 πρόσθετους λόγους τής. Γιά τους παραπάνω αίτηση καί πρόσθετους λόγους έκδόθηκε ή ύπ' αριθ. 1469/88 άπόφαση του Δ' Πολιτικού Τμήματος του Άρείου Πάγου, πού παρέπεμψε στήν Όλομέλεια του Άρείου Πάγου τους πρώτο, δεύτερο, τρίτο, κατά τό μή άπορριφθέν μέρος του, λόγους τής ύπό κρίση αίτήσεως καί τους πρώτο καί δεύτερο κατά τό μή άπορριφθέν μέρος του λόγους άναίρεσεως του δικογράφου των προσθέτων.

Κατά τή συζήτηση τής αίτήσεως αύτης, πού έκφωνήθηκε άπό τό πινακίο, καί έρχεται γιά συζήτηση στό Δικαστήριο αυτό μέ τήν άπό 31.7.89 κλήση, οι διάδικοι παραστάθηκαν όπως σημειώνεται πιό πάνω, οι πληρεξούσιοι τής άνααιρεσίουςας ζήτησαν τήν παραδοχή τής αίτήσεως καί των πρόσθετων λόγων καί οι πληρεξούσιοι τής άνααιρεσίβλητης τήν άπόρριψη τής καί καθένας τήν καταδίκη του άντιδίκου στήν δικαστική δαπάνη.

Ό Εισαγγελέας πρότεινε τήν άπόρριψη τής αίτήσεως.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΝΟΜΟ

Έπειδή νομίμως φέρεται πρός συζήτηση ή μεταξύ των διαδίκων διαφορά ένώπιον τής Όλομέλειας του Άρείου Πάγου, στήν όποία παραπέμφθηκε μέ τήν 1469/1988 άπόφαση του τετάρτου τμήματος αυτού, ως γενικωτέρου ένδιαφέροντος ζήτημα, σύμφωνα μέ τή διάταξη του άρθρου 563 παρ. 2 του ΚΠολΔ, γι' αυτό καί πρέπει νά έρευνηθεί τό παραδεκτό καί βάσιμο των λόγων τής ένδίκου αίτήσεως πού παραπέμφθηκαν μέ τήν άνωτέρω άπόφαση.

Έπειδή κατά τό άρθρο 5 παρ 2 τής άπό 10 ΄Ιουνίου 1958 διεθνούς συμβάσεως τής Νέας Ύόρκης «περί άναγνώρισεως καί έκτελέσεως άλλωδαπών διαιτητικών άποφάσεων» ή όποία κυρώθηκε μέ τό ν.δ. 4220/1961 καί άποτελεί έκτοτε

έσωτερικό δίκαιο «ή αναγνώρισις καί έκτέλεσις διαιτητικής αποφάσεως θά δύναται ώσαύτως νά απορριφθῇ, εάν ἡ ἀρμοδίᾳ ἀρχή τῆς χώρας ἐνθα ζητεῖται ἡ ἀναγνώρισις καί έκτέλεσις διαπιστώνει: α) ὅτι, κατά τό δίκαιον τῆς ἐν λόγω χώρας τό ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς δέν εἶναι ἐπιδεκτικόν ρυθμίσεως διὰ διαιτησίας ἢ β) ὅτι ἡ ἀναγνώρισις καί έκτέλεσις τῆς αποφάσεως θά ἦτο ἀντίθετος πρός τήν δημοσίαν τάξιν τῆς ἐν λόγω χώρας». Ἀπό τή διατύπωση τοῦ ἐδαφίου β, τῆς διατάξεως αὐτῆς προκύπτει ὅτι ἀρνητικῇ προϋπόθεσις γιά τήν κήρυξη ἐκτελεστῆς στήν Ἑλλάδα ἀλλοδαπῆς διαιτητικῆς αποφάσεως εἶναι ἡ μή ἀντίθεση αὐτῆς στήν ἡμεδαπή δημοσίαν τάξιν, ἡ ὁποία διαλαμβάνεται ὑπό τήν ἀναφερομένην στό ἀρθρο 33 τοῦ Α.Κ. ἔννοια τῆς διεθνούς, κατά τήν ὁρολογία πού ἐκράτησε, δημοσίας τάξεως, ἡ ὁποία ἀποτελεῖται ἀπό θεμελιώδεις κανόνες καί ἀρχές πού κρατοῦν κατ' ὀρισμένο χρόνον στή χώρα καί ἀπηχοῦν τίς κοινωνικές, οἰκονομικές, πολιτειακές, πολιτικές, θρησκευτικές, ἠθικές καί ἄλλες ἀντιλήψεις οἱ ὁποῖες διέπουν τό βιοτικό ρυθμό αὐτῆς καί ἀποτελοῦν τό φράγμα ἐφαρμογῆς στήν ἡμεδαπή κανόνων ἀλλοδαποῦ δικαίου ἡ ὁποία μπορεῖ νά προξενήσῃ διαταραχή στό βιοτικό ρυθμό πού κυριαρχεῖ στή χώρα καί διέπεται ἀπό τίς ἐν λόγω ἀρχές. Ἐξ ἄλλου οἱ διατάξεις πού ἐκφράζουν τίς ἀνωτέρω θεμελιώδεις ἀρχές πού διέπουν τό βιοτικό ρυθμό τῆς χώρας εἶναι καί ἡ ἐκφρασῇ τῆς ὑπό τήν ἀνωτέρω ἔννοια δημοσίας τάξεως, γι' αὐτό καί οἱ πρός αὐτές ἀντίθεση ἀλλοδαποῦ δικαίου δέν συγχωρεῖ τήν ἐφαρμογή τοῦ τελευταίου, ἡ ὁποία θά ἔχει σάν συνέπεια τή μερικῇ ἢ ὀλικῇ διαταραχῇ τῆς πολιτειακῆς ἔννομου τάξεως.

Ἐπειδή μέ τίς διατάξεις τῶν ἀρθρων 189, 197, 207 καί 208 παρ. 1 τοῦ Ε.Ν. καί ἰδιαίτερα μέ ἐκείνη τοῦ ἀρθρου 201 αὐτοῦ πού ὀρίζει ὅτι «ἡ ἀσφάλις διὰ πᾶσαν ὑπερβαίνον τήν ἀξίαν τῶν ασφαλισθέντων πραγμάτων, δέν παράγει ἀποτελέσματα ὡς πρός τόν ἠσφαλισμένον, εάν ἐγένετο παρ' αὐτοῦ δολίως ἢ ἀπατηλῶς. Ἐάν ὁ ἠσφαλισμένος δέν ἐνήργησε δολίως ἢ ἀπατηλῶς ἡ ἀσφάλις εἶναι ἰσχυρά μέχρι τῆς ἀξίας τῶν ασφαλισθέντων πραγμάτων» καί ἐφαρμόζεται μαζί μέ τίς λοιπές σύμφωνα μέ τό ἀρθρο 257 τοῦ ν. 3816/1958 «Περί Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου» καί ἐπί ἀσφαλίσεως κατά κινδύνων τῆς θαλασσοπλοΐας, καθιερώνεται ἡ ἀρχή τοῦ ἀποζημιωτικοῦ μόνο χαρακτήρα τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, ἀποκλειόμενης τῆς δυνατότητας τῶν ασφαλιζομένων νά χρησιμοποιοῦν τήν σύμβαση αὐτή γιά τόν πορισμό κέρδους, πρός πραγμάτωση τοῦ ὁποίου εἶναι ἐνδεχομένη ἡ ψευδής ἀποτίμηση τῶν ασφαλιζομένων πραγμάτων καί στή συνέχεια ἡ ἀπό δόλο καταστροφή αὐτῶν, δηλαδή ἡ πρόκληση ἐπελεύσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς

περιπτώσεως μέ μέσα πού ἀποκρούονται ἀπό τήν πολιτειακή ἔννομη τάξιν καί θεμελιώνουν καί κοινῶς ἐπικίνδυνα ἐγκλήματα. Ἐν ὅψει δέ τοῦ σκοποῦ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ὑπερασφαλίσεως καί τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως στόν ἀποζημιωτικό καί μόνο χαρακτήρα τῆς, οἱ διατάξεις πού καθιερώνουν τήν ἀπαγόρευση καί τόν περιορισμό αὐτό καί ἀποσκοποῦν στήν προστασία τῆς πολιτειακῆς ἔννομου τάξεως εἶναι δημοσίας τάξεως ὅχι μόνο κατά τήν ἔννοια τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ Α.Κ., μή δυνάμενες νά μεταβληθοῦν μέ ἰδιωτικῇ βούλησιν, ἀλλά καί ὑπό τήν κατά τό ἀρθρο 33 τοῦ Α.Κ. προαναφερθεῖσα ἔννοια αὐτῆς.

Ἐπειδή κατά μέν τό ἐδάφ. β' τοῦ ἀρθρου 208 τοῦ Ε.Ν. «Ἐάν προηγήθῃ τῆς ἀσφαλίσεως ἐκτίμησις ἀποδεδεγμένη ὑπό τοῦ ασφαλιστοῦ αὐτή δύναται νά προβληθεῖ μόνον δι' ἀπάτην, εἰκονικότητα ἢ πλαστότητα ἐπιφυλασσομένης πάσης ἄλλης ἀστικῆς ἢ ποινικῆς ἀγωγῆς», κατά δέ τό ἐδάφ. β' καί γ' τοῦ ἀρθρου 268 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. «Τό ἀσφάλισμα συνίσταται εἰς τήν ὑπό τῶν μερῶν συμφωνημένην ἀποτίμησιν, ἐφόσον αὐτή ρητῶς ἐγένετο ἀποδεκτή ὑπό τοῦ ασφαλιστοῦ ἐν τῷ ασφαλιστηρίῳ. Ἡ λόγω πλάνης προσβολή τῆς περὶ ἀποτιμήσεως συμφωνίας ἀποκλείεται. Μέ τίς διατάξεις αὐτές, ὅπως ἀπό τό περιεχόμενό τους προκύπτει, ἐσκοπήθη κατ' ἀρχήν ἡ ρύθμιση τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀξίας τοῦ ασφαλιστέου πράγματος καί περαιτέρω τῆς ἀποδείξεως αὐτῆς, ὥστε ἂν ἔλαβε χώρα ἀποτίμηση τῆς ἀξίας τοῦ ασφαλιστέου ἀπό τόν ἀσφαλίζοντα προδήλως αὐτό, ἡ ὁποία στή συνέχεια ἐγένετο ἀποδεκτή, ρητῶς προκειμένου περὶ θαλασσίας ἀσφαλείας, ἀπό τόν ασφαλιστή, τότε ἐναντι παντός ἄλλου ἀποδεικτικοῦ μέσου γιά τήν ἀξία τοῦ πράγματος ὑπερισχέει ἡ ἀποτίμηση αὐτή, ἡ ἀποδοχή τῆς ὁποίας ἀπό τόν ασφαλιστή ἀποστερεῖ αὐτόν τοῦ δικαιώματος νά ἀποδείξει τήν μικρότερη ἀξία τοῦ πράγματος ἐκτός ἂν ἡ ἀποτίμηση ἐγένετο μέ δόλο τοῦ ασφαλισμένου. Χωρίς τήν κατ' αὐτό τόν τρόπο ἀποδοχή ἡ ἀποτίμηση οὔτε γιά τόν ασφαλιστή οὔτε γιά τόν ασφαλιζόμενο ἐναντι τρίτων, μετά τῶν ὁποίων συμφωνήσε νά ἀσφαλίσει τό πράγμα σέ ἀποτιμωμένη ἀξία, συνεπάγεται δεσμεύσεις.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἀπό τίς διατάξεις αὐτές δυναμένη νά συναχθεῖ ἐξαίρεση ἀπό τῆς δημοσίας τάξεως ἀρχῇ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ὑπερασφαλίσεως πρέπει νά γίνῃ δεκτό ὅτι τελεῖ ὑπό τόν ἐκ τοῦ σκοποῦ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ὑπερασφαλίσεως ἐπιβαλλόμενο περιορισμό τῆς μέχρι τῶν ὁρίων τῆς μή μεταβολῆς τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως σέ σύμβαση κερδοσκοπική ἢ πλουτισμοῦ καί μόνο τοῦ ασφαλιζομένου, ἀφοῦ ἀπό τῆς μεταβολῆς αὐτῆς ἀνακύπτει τό ἐνδεχόμενο τῆς ἐκτροπῆς τοῦ ασφαλιζομένου σέ

ἐνέργειες κοινῶς, ὅπως προαναφέρθηκε, ἐπικίνδυνες γιά τήν ἐπίτευξη τοῦ κέρδους ἢ τοῦ πλουτισμοῦ γενικώτερα αὐτοῦ, ἡ κρίσις δέ γιά τήν ὑπερβάση ἢ μή μέ τήν ἀποτίμηση τῶν ὁρίων αὐτῶν, ἐναπόκειται στό δικαστή πού ἐφαρμόζει τίς ὡς ἄνω δημοσίας τάξεως διατάξεις. Ἐτσι τό ἐφετεῖο μέ τό νά δεχθεῖ μέ τήν προσβαλλομένη ἀπόφαση αὐτοῦ, ὅπως ἀπό αὐτήν προκύπτει, ὅτι δυνάμει τῆς ἀπό 6.9.1977 συμβάσεως πού καταρτίστηκε μεταξύ τῶν διαδίκων ἀνατέθηκε στήν ἀναιρεσίβλητη ἡ διαχείριση τοῦ πλοίου Μάϊρα τῆς ἀναιρεσείουσας καί ὅτι ἡ κατά τήν σύμβαση αὐτή συμφωνία τῶν διαδίκων κατά τήν ὁποία ἡ ἀναιρεσίβλητη ὡς διαχειρίστρια τοῦ πλοίου ἀνέλαβε τήν ὑποχρέωση νά ἀσφαλίσει τό ἐν λόγω πλοῖο στό ποσό τῶν 11.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ ὡς ἀντίστοιχο ποσό τοῦ 130% τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου αὐτοῦ ὑφισταμένων ἐνυποθήκων χρεῶν, εἶναι ἄκυρη ὡς συμβατική ἀποτίμηση γιά τόν προσδιορισμό τοῦ ἀσφαλισματος, ἀφοῦ ὑπερβαίνει τήν κατά τό χρόνο τῆς ἀσφαλίσεως ἐκ 4.785.000 δολλαρίων ΗΠΑ ἀξία τοῦ πλοίου, κατά τό διπλάσιο αὐτῆς καί ἀντίκειται γι' αὐτό τό λόγο στήν ἀνωτέρω δημοσίαν τάξιν ἀπαγόρευση τῆς ὑπερασφαλίσεως, δέν παραβιάσει τίς διατάξεις τῶν ἀρθρων 208 παρ. 2 τοῦ Ε.Ν. καί 268 ἐδάφ. β' τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Τό γεγονός δέ ὅτι τό ἐφετεῖο ὡς ἐκ περισσοῦ παρενέλαβε στίς σκέψεις του καί τό ὅτι θά ἦταν ἀνεκτὴ ὑπερβάση τῆς ἀποτιμήσεως τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου κατά τό χρόνο τῆς ἀσφαλίσεως κατά ποσοστό 5-6% δέν ἐνέχει τέτοια παραβίαση ἀφοῦ στερεῖται καί ὁποιασδήποτε ἐννόμου ἐπιρροῆς ἡ ὁποία ἀλλοιώνει τή γενική κρίσιν τοῦ περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἀποτιμήσεως τοῦ ασφαλισθέντος πλοίου σέ ποσό ἀνώτερο ἀπό τό διπλάσιο τῆς ἀξίας του. Συνεπῶς ὁ πρῶτος λόγος ἀναιρέσεως τοῦ δικογράφου τῶν κυρίων μέ τόν ὁποῖο ὑποστηρίζονται τά ἀντίθετα εἶναι ἀβάσιμος καί πρέπει νά ἀπορριφθεῖ.

Ἐπειδή κατά μέν τό ἀρθρο 1 παρ. 1 τοῦ ν.δ. 3899/1958 «Περί προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων», «Ἐπὶ ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων δύναται νά συμφωνηθεῖ ὅτι ὁ δανειστής δικαιούται ν' ἀναλάβῃ τήν διαχείρισιν τοῦ πλοίου (προτιμωμένη ὑποθήκη) ἀπό τοῦ χρόνου, καθ' ὃν ἡ ἀπαίτησις του καθίσταται ληξιπρόθεσμος», κατά δέ τὰ ἀρθρα 5 καί 18 ἐδάφ. α' τοῦ ἰδίου νομοθετικοῦ διατάγματος «Πλὴν τοῦ ἐν ἀρθρῳ 1 τοῦ παρόντος Ν.Δ. δικαιώματος, διὰ τῆς περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης συμβάσεως δύναται νά παρασχεθῇ εἰς τόν προτιμώμενον ἐνυπόθηκον δανειστήν καί οἰονδήποτε ἕτερον δικαίωμα πρός μείζονα διασφάλισιν τῆς ἀπαίτησός του, περιλαμβανομένης καί τῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου ἀνευ πλειστηριασμοῦ (ἀρθρο 5). «Ὁ προτιμώμενος ἐνυπόθηκος δανειστής, ἐφ' ὅσον δέν ὑπάρχει ἤδη ἀντίστοιχος ἀ-

σφαλιστική κάλυψης, δικαιούται, δαπάνη του όφειλεται, ν' ασφαλίσει τό πλοίο κατά των θαλασσίων κινδύνων, ως και των κινδύνων πολέμου, μέχρις αξίας ίσης προς τό ποσόν του δανείου ηυξημένον κατά τριάκοντα επί τοις εκατόν (άρθρο 18)». 'Από τίς διατάξεις αυτές προκύπτει ότι ό νομοθέτης προς μεγαλύτερη προστασία των συμφερόντων του ένυποθήκου δανειστή παρέσχε σ' αυτόν τό δικαίωμα νά ασφαλίσει τό πλοίο μέχρι ποσού ίσου προς τό ένυπόθηκο δάνειο προσαυξημένο κατά 30%. 'Εξ αυτού όμως δέν έπεται ότι τό ένυπόθηκος δανειστής στην περίπτωση πού τό ποσό του δανείου προσαυξημένο κατά 30% υπερβαίνει την αξία του πλοίου έχει τό δικαίωμα νά ασφαλίσει αυτό για ποσό άνωτερο της αξίας του κατά τό χρόνο της κατατίσεως της ασφαλιστικής συμβάσεως κατά καταστράτηγηση της δημοσίας τάξεως άρχως του άποζημιωτικού χαρακτήρα της συμβάσεως άσφαλίσεως και της απαγορεύσεως του πλουτισμού του ασφαλιζομένου από την ασφαλιστική σύμβαση, γιατί ή άλλη έννοια του άρθρου 18 του άνωτέρω Ν.Δ. είναι ότι ό νομοθέτης έχοντας υπόψη εκείνο πού συνήθως συμβαίνει δηλαδή ότι τά ένυπόθηκα δάνεια επί του πλοίου δέν υπερβαίνουν την αξία αυτού περιόρισε τίς δυνατότητες του προτιμώμενου δανειστή στην ασφάλεια του πλοίου μέχρι ποσού πού υπερβαίνει τό ένυπόθηκο δάνειο κατά 30% όχι όμως και την αξία του πλοίου κατά τό χρόνο της τελευταίας ασφαλιστικής κάλυψής του. 'Η άποψη αυτή ένισχύεται και από τό άρθρο 5 του ίδιου Ν.Δ. από τό οποίο προκύπτει ότι τό μεγαλύτερο δικαίωμα του ένυπόθηκου δανειστή είναι ή χωρίς πλειστηριασμό έκποίηση του πλοίου, ή οποία μέχρι της αξίας αυτού, καλύπτει την άπαίτηση του δανειστή, δέν αποκρούεται δέ από την εύχέρεια έξοπλισμού του προτιμώμενου ένυπόθηκου δανειστή και μέ όποιοδήποτε άλλο, έκτός της διαχειρίσεως του πλοίου, δικαίωμα για μεγαλύτερη διασφάλιση της άπαιτήσεώς του, αφού στην έννοια του δικαιώματος πού παρέχεται για τό σκοπό αυτό δέν μπορεί νά περιλαμβάνονται και δικαιώματα πού αντίθενται σέ διατάξεις δημοσίας τάξεως. Στην περίπτωση δέ πού οι ένυπόθηκες άπαιτήσεις του δανειστή υπερβαίνουν την αξία του πλοίου ό τελευταίος έχει την εύχέρεια νά καλύψει την επί του πλοίου άπαίτησή του μέ χωριστή ασφάλιση κατά του επιχειρηματικού κινδύνου μέ την οποία άποτρέπονται και οι κίνδυνοι κατά των ζημιών από την υπερασφάλιση, ή άποτροπή των όποιων υπαγόρευσε και ή δημοσίας τάξεως άρχή της απαγορεύσεως του πλουτισμού του ασφαλιζομένου. 'Εν όψει αυτόν τό έφετείο πού μέ ταυτόσημες αίτιολογίες έκρινε ότι ή ασφάλιση του πλοίου σύμφωνα μέ τό άρθρο 18 του ν.δ. 3899/1958 για ποσό ίσο προς έ-

κείνο του ένυποθήκου δανείου προσαυξημένου κατά 30% τελεί υπό την έξυπακουμένη προϋπόθεση της μή υπερβάσεως της πραγματικής αξίας του πλοίου κατά τό χρόνο της ασφαλιστικής κάλυψης, δέν παρέβιασε τίς διατάξεις του ν.δ. 3899/1958 πού προαναφέρθηκαν, γι' αυτό και ό δεύτερος λόγος άναιρέσεως του δικογράφου των κυρίων μέ τόν όποιο ύποστηρίζονται τά αντίθετα είναι άβάσιμος και πρέπει νά άπορριφθεί.

'Επειδή τό κύρος ή μή της συμβάσεως μέ την όποία ή άναιρεσίβλητη ανέλαβε την ύποχρέωση νά ασφαλίσει τό υπό την διαχείρισή της πλοίο Μάϊρα της άναιρεσεύουσας για ποσό πού θά εκάλυπτε την αξία των συνομολογηθέντων δανείων προσαυξημένο κατά 30% δέν άποτελεί προδικαστικό ζήτημα της επιδικώμενης από την άναιρεσεύουσα κήρυξεως στην 'Ελλάδα έκτελεστής της από 9.2.1982 διαιτητικής απόφάσεως του 'Αγγλου διαιτητή Donald Davies πού λύθηκε στην 'Αγγλία κατ' έφαρμογή των διατάξεων του ούσιαστικού 'Αγγλικού δικαίου, οι διατάξεις του όποιου δέν θά εφαρμόζονταν από τά 'Ελληνικά δικαστήρια άν πρώτα αυτά επιλαμβάνονταν της ύποθέσεως, αλλά κύριο ζήτημα από τό οποίο έξαρτάται ή συνδρομή ή μή της προϋποθέσεως πού άπαιτείται από τό άρθρο 5 παρ. 2 περίπτ. β' της από 10.6.1958 συμβάσεως της Νέας 'Υόρκης πού κυρώθηκε μέ τό Ν.Δ. 4220/1961, ή έλλειψη της όποιας θά καταστούσε την έκτέλεση της ως άνω διαιτητικής απόφάσεως ίκανή νά διαταράξει την κρατούσα στή χώρα πολιτιστική και οίκονομική τάξη, όπως έκτέθηκε στή δεύτερη σκέψη της παρούσας, άνεξάρτητα από τό άν μπορεί υπό προϋποθέσεις ή κατ' άποτίμηση συμβατική ασφάλιση του πλοίου σέ ποσό μεγαλύτερο της αξίας του νά θεωρείται άκυρη κατά τό 'Αγγλικό δίκαιο. Καί ναι μέν τό 'Ελληνικό δικαστήριο πού δικάζει την αίτηση για την κήρυξη έκτελεστής άλλοδαπής διαιτητικής απόφάσεως δέν άναδικάζει την ύπόθεση, πλην όμως έρευνά κάθε ίσχυρισμό πού προβάλλεται κατά της έκτελεστότητας της έν λόγω απόφάσεως στην ήμεδαπή είτε λόγω καταργήσεώς της κατά τό άλλοδαπο δίκαιο της χώρας στην όποία εκδόθηκε, είτε λόγω μή συνδρομής των προϋποθέσεων πού άπαιτούνταν για νά κηρυχθεί έκτελεστή. Συνεπώς τό έφετείο πού μέ ίδιες, σαφείς και χωρίς άντιφάσεις, αίτιολογίες έκρινε ότι τό θέμα του έγκύρου ή μή έκτελεστότητας στην ήμεδαπή άλλοδαπής διαιτητικής απόφάσεως πού επιδίκασε άπαίτηση κατ' έφαρμογή κανόνων άλλοδαπου ούσιαστικού δικαίου, οι όποιοι άντικεινται στην δημοσία τάξη υπό την έννοια του άρθρου 33 του Α.Κ. άποτελεί κύριο και όχι προδικαστικό ζήτημα της δίκης για την κήρυξη της έκτελεστότητας, έστω και άν ή άπαίτηση άπορρέει από έντολή προς σύ-

ναψη ασφαλιστικής συμβάσεως πού άποκρούεται από την δημοσία τάξη, ούτε εύθέως ούτε εκ πλαγίου παρεβίασε τίς διατάξεις του άρθρου 5 παρ 2 της διεννοους συμβάσεως της Νέας 'Υόρκης πού κυρώθηκε μέ τό Ν.Δ. 4220/1961, γι' αυτό και ό τρίτος λόγος άναιρέσεως του δικογράφου των κυρίων κατά τά πρώτο και δεύτερο μέρη του είναι άβάσιμος και πρέπει νά άπορριφθεί.

'Επειδή όπως προκύπτει από τό δικόγραφο της από 26.9.1986 έφέσεως της άναιρεσεύουσας κατά της 4352/1986 άποφάσεως του μονομελούς πρωτοδικείου 'Αθηνών μέ την όποία άπορρίφθηκε ή αίτηση αυτής για κήρυξη έκτελεστής της άλλοδαπής διαιτητικής απόφάσεως πού προαναφέρθηκε, ή άναιρεσεύουσα δέν προέβαλε ότι τό ασφαλισείο από την άναιρεσίβλητη ως διαχειρίστρια πλοίο της ήταν κεφάλαιο πού είσχηθη από τό έξωτερικό και υπάγονταν στην ρύθμιση των Ν.Δ. 2687/1953 και 2928/1954 καθώς και της 54420/27.1.1977 κοινής απόφάσεως των 'Υπουργών Συντονισμού — Οίκονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας πού εκδόθηκε κατ' έξουσιοδότηση των άνωτέρω διαταγμάτων, γι' αυτό και ή μή λήψη ύπόψη του ίσχυρισμού αυτού από τό έφετείο πού εξέδωκε την προσβαλλομένη απόφαση δέν ίδρύει λόγο άναιρέσεως από τό άρθρο 559 αριθμός 8 του Κ.Πολ.Δ. Συνεπώς ό πρώτος λόγος άναιρέσεως του δικογράφου των προσθέντων μέ τόν όποιο άποδίδεται στην προσβαλλομένη απόφαση ή άνωτέρω πλημμέλεια πρέπει κατά τό άρθρο 562 παρ. 2 του ίδιου Κώδικα νά άπορριφθεί ως άπαράδεκτος.

'Επειδή κατά τό άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού», «κεφάλαια έξωτερικού έν τη έννοία του άρθρου 1 και 2 του παρόντος ν.δ. λογίζονται και τά από της ένάρξεως της ίσχύος αυτού νηολογούμενα υπό 'Ελληνικήν σημαία πλοία όλικής χωρητικότητας άνωτέρας των 1500 κόρων» στην έγκριτική πράξη της εισαγωγής των όποιων, πού εκδίδεται κατά τό άρθρο 3 του διατάγματος αυτού, επιτρέπεται στή διοίκηση, σύμφωνα μέ την έρμηνευτική του άρθρου 13 παρ. 2 του νομοθετικού αυτού διατάγματος διάταξη του άρθρου μόνου του ν.δ. 2928/1954 «περί άυθεντικής έρμηνείας του άρθρου 13 του ν.δ. 2687», νά περιλαμβάνει «οιονδήποτε όρον κατά παρέκκλιση από των ίσχυουσών διατάξεων 'Αστικού, 'Εμπορικού και Δικονομικού Δικαίου και αυτόν έτι των δημοσίας τάξεως και ειδικώτερον δύναται νά περιλαμβάνει κατ' ένδεικτικήν άπαρίθμησην» και τούς όρους πού άναφέρονται στην έν λόγω έρμηνευτική διάταξη. Στην προκειμένη περίπτωση από την επικαλούμενη και προσκομιζομένη από την άναιρεσεύουσα 54420/76/27.1.1977 κοινή απόφαση των 'Υπουργών Συντονισμού — Οίκονομι-

κων και Έμπορικης Ναυτιλίας που εκδόθηκε κατ' έξουσιοδότηση του άρθρου 3 του ν.δ. 2867/1953 και δημοσιεύτηκε στην Ε.τ.Κ. (ΦΕΚ 51/1977 τεύχ. Β') με την οποία εγκρίθηκαν οι όροι από τους οποίους θα διέπονταν το ναυπηγούμενο πλοίο Μάϊρα της αναιρεσείουσας δεν προκύπτει ότι περιελήφθηκαν σ' αυτήν όροι αντίθετοι προς τη δημοσίαι τάξεως αρχή της απαγορεύσεως της υπερασφαλίσεως του εν λόγω πλοίου. Καθόσον ούτε με τον όρο 6 που όριζει ότι «ή ασφάλις του πλοίου θα ένεργείται έλευθέρως υπό του πλοιοκτήτου και εις την έτι περίπτωσιν τό πλοϊον τελεί υπό έπίταξιν της Έλληνικής Κυβερνήσεως και εάν έστω διά μεταγενεστέρου νόμου ήθελε όρισθεί άλλως», ούτε με τον όρο 13 που αναφέρεται σέ φορολογικές απαλλαγές που απολαύει τό πλοίο, ούτε τέλος με τον όρο 19 κατά τον όποιο τό «πλοίο δύναται νά επιβαρύνεται και διά προτιμωμένων ύποθηκων... διά των όποιων θα άσφαλιζονται σύν τοις άλλοις και δάνεια πρόσ τους πλοιοκτήτας ή άπαιτήσεις πηγάζουσai έκ συμβάσεων παροχής πιστώσεων εις αυτούς, ως και δάνεια και άπαιτήσεις έναντι άλλων...

Ός προς τά ρηθέντα δάνεια, συμβάσεις παροχής πιστώσεων, ύποθηκαι ή άλλαι πράξεις... ισχύουν και εφαρμόζονται πάντες οι όροι, οι συμφωνίαι αι συμπεριλαμβανόμεναι και εις τάς συνομολογηθείσας ήδη ή συνομολογηθείσας σχετικώς προς αυτά ως άνω συμβάσεις ή άλλαι πράξεις» τίθενται διατάξεις που άντιτίθενται σ' εκείνες του Έμπορικού Νόμου που προαναφέρθηκαν και ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τά της υπερασφαλίσεως του πλοίου, δεν έπαρκει δέ γι' αυτό μόνη ή γενική και άόριστη άναφορά ότι θα ισχύουν πάντες οι όροι των σχετικώς με τίς προτιμώμενες ύποθηκας συνομολογηθεισών ή συνομολογηθησομένων συμφωνιών. Συνεπώς και ό δεύτερος λόγος άναίρεσεως του δικογράφου των προσθέτων που άποδίδει στην προσβαλλόμενη άπόφαση παραβίαση των διατάξεων του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953 και των όρων της 54420/1977 κοινής Υπουργικής άποφάσεως γιατί τό έφετείο δέχθηκε μ' αυτήν τό άνίσχυρο της συμβάσεως με την όποία ή άνααιρεσίβλητη ανέλαβε την ύποχρέωση νά ασφαλίζει τό έκ 4.785.000 δολλαρίων ΗΠΑ αξίας πλοίο της άνααιρεσείουσας σέ ποσό 11.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ που άντιστοιχοϋσε στό 130% των ένυποθηκων δανείων επί των πλοίου και την μεταξύ του ποσού αυτού και εκείνου των 10.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ άντί του όποίου ασφαλίστηκε τό πλοίο διαφορά επιδίκασε ως άποζημίωση στην άνααιρεσείουσα ή φερομένη πρόσ έκτέλεση στην ήμεδαπή άνωτέρω διαιτητική άπόφαση του Άγγλου διαιτητή Donald Davies είναι άβάσιμος και πρέπει νά άπορριφθεί.

Έπειδή ύστερα από τά όσα προεκτεθήκανε πρέπει νά άπορριφθούν και οι λόγοι άναίρεσεως που παραπέμφθηκαν στην Όλομέλεια του Άρείου Πάγου πρώτος, δεύτερος και τρίτος κατά τά α' και β' μέρη αυτού του δικογράφου των κυρίων και πρώτος και δεύτερος κατά τό οικείο μέρος του του δικογράφου των προσθέτων και καταδικασθεί ή άνααιρεσείουσα στή δικαστική δαπάνη της άνααιρεσίβλητου γιά τή συζήτηση της ύποθέσεως τόσο ένώπιον του τμήματος όσο και ένώπιον της Όλομελείας, κατά τό νόμιμο αίτημα αυτής.

Γιά τους λόγους αυτούς Άπορρίπτεi τους άναφερόμενους στό σκεπτικό λόγους (κύριους και προσθέτους) της από 2 Άπριλίου 1987 αίτησεως της εις Μονρόβια της Δημοκρατίας της Λιβερίας έδρεϋουσας εταιρίας υπό την έπωνυμία «Pinis Shipping Company» γιά άναίρεση της 2135/24.2.1987 άποφάσεως του Έφετείου Άθηνών και Καταδικάζει την άνααιρεσείουσα στή δικαστική δαπάνη της άνααιρεσίβλητου έκ δραχμών έκαστό δέκα χιλιάδων (110.000).

Κρίθηκε και άποφασίσθηκε στην Άθήνα στίς 19 Δεκεμβρίου 1989.

ΑΡΙΘ. 1469/198

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ Δ' ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές Δημ. Σταματόπουλο, Άντιπρόεδρο, Ιωάν. Κατσαντώνη, Νικ. Καβαλλιέρο, Άθαν. Μανέτα και Ιωάν. Κεφάλαι.

Μέ την παρουσία και του Άντεισαγγελέα Άναστ. Βερνάρδου (γιατί κωλύεται ό Είσαγγελέας) και του Γραμματέα Γεώργ. Καραμπουρνιώτη.

Συνεδρίασε δημόσια, στό άκροατήριο του στίς 18 Μαρτίου 1988, γιά νά δικάσει την παρακάτω ύπόθεση, μεταξύ:

Της άνααιρεσείουσας: Έταιρίας, που έδρεϋει στή Μονρόβια Λιβερίας κι έκπροσωπείται νόμιμα, με την έπωνυμία «Pinios Shipping Company»Ε, που παραστάθηκε κι έκπροσωπήθηκε από τους πληρεξούσιους δικηγόρους της 'Ηλ. Παρασκευά, Κωνστ. Κεραμέα και Ιωάν. Φιλιώτη. Και

Της άνααιρεσίβλητης: Έταιρίας, που έδρεϋει στην πόλη του Παναμά κι έκπροσωπείται νόμιμα, με την έπωνυμία «Glaiki Shipping Co. S.A.», που παραστάθηκε κι έκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Χαρ. Ζαχαριά, ό όποιος διόρισε στό άκροατήριο ως πληρεξούσιος αυτής και τους δικηγόρους Γεώργ. Μητσόπουλο και Γεώργ. Καραμητσάνη.

Στην από 29 Νοεμβρίου 1985 αίτηση της άνααιρεσείουσας, γιά έκτελεστικότητα διαιτητικής άποφάσεως, εκδόθηκε ή άπόφαση με αριθμό 4352/1986 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Άθηνας. Μετά δέ από άντίθετες εφέσεις, κατά της άπόφα-

σης αυτής, εκδόθηκε ή άπόφαση με αριθμό 2135/1987 του Έφετείου Άθηνας.

Την άναίρεση της πιό πάνω έφετικης άπόφάσεως ζητά τώρα ή αίτούσα με την από 2 Άπριλίου 1987 αίτησή της και τους από 11 Σεπτεμβρίου 1987 προσθέτους λόγους της.

Άφοϋ άκουσε

Τόν Εισηγητή Άρεοπαγίτη Άθαν. Μανέτα, που διάβασε την σχετική έκθεσή του και εισηγήθηκε την άπόρριψη της κρινόμενης αίτησης άναίρεσης.

Τους πληρεξούσιους των διαδίκων, που ζήτησαν και με προφορική άνάπτυξη στό άκροατήριο, όσα άναφέρονται στό σχετικό πρακτικό. Και τόν

Άντεισαγγελέα

Σκέφθηκε σύμφωνα με τό Νόμο Έπειδή ό από τό άρθρο 559 αριθ. 8 Κ.Πολ.Δ. λόγος άναίρεσεως ιδρύεται, όταν τό δικαστήριο παρά τό νόμο έλαβε ύπόψη πράγματα που δεν προτάθηκαν ή δεν έλαβε ύπόψη πράγματα που προτάθηκαν και έχουν ουσιώδη επίδραση στην έκβαση της δίκης. Ός «πράγματα» νοούνται οι ισχυρισμοί των διαδίκων που έχουν αυτοτελή ύπαρξη και τείνουν στή θεμελίωση, κατάλυση, ή παρακώλυση του δικαιώματος που αξιώνεται με την άγωγή, ένσταση ή άντένσταση, όχι όμως και οι ισχυρισμοί που αποτελούν άρνηση της άγωγής, ένστάσεως ή άντενστάσεως. Στην προκειμένη περίπτωση με την προσβαλλόμενη άπόφαση άπερρίφθη κατ' επικύρωση των πρωτόδικης άποφάσεως ή ένδικη αίτηση της άνααιρεσείουσας γιά κήρυξη έκτελεστικής στην ήμεδαπή της άναφερομένης σ' αυτή ήμεδαπής διαιτητικής άποφάσεως, με την όποία ή άνααιρεσίβλητη ύποχρεώθηκε νά καταβάλει στην άνααιρεσείουσα τό ποσό του 1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, ως άποζημίωση της γιά ζημία που υπέστη από μή εκπλήρωση από την άνααιρεσίβλητη ύποχρεώσεώς της που ανέλαβε με την από 6.9.1977 μεταξύ αυτών καταρτισθείσα σύμβαση, νά ασφαλίζει τό άναφερόμενο σ' αυτή πλοίο της άνααιρεσείουσας, αξίας 4.875.000 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά τό ποσό των 11.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, που θά κάλυπτε τό ποσό των δανείων της προσανυξημένο κατά 30% γιά την εξασφάλιση των όποιων είχαν έγγραφει ύποθηκας στό πλοίο, τό όποιο και ασφάλισε μόνον γιά τό ποσό των 10.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά τό λόγο ότι ή έκτέλεση της διαιτητικής αυτής άποφάσεως είναι άντίθετη προς τη δημοσία τάξη, έκ του ότι ή άποζημίωση την όποία ύποχρέωσε την άνααιρεσίβλητη νά καταβάλει, άπέρρεε από μή εκπλήρωση της άνωτέρω συμβάσεως που της επέβαλε την ύποχρέωση πρόσ άπαγορευόμενη υπερασφάλιση του πλοίου σέ ποσό υπερδιπλάσιο της αξίας του.

Κατά της προσβαλλόμενης άποφάσεως με τους τρίτο λόγο άναίρεσεως του κυρίου δικογράφου και δεύτερο τοιοϋτο του δικογράφου των προσθέτων προ-

βάλλονται οι αιτιάσεις, ότι τό 'Εφετείο, πού τήν εξέδωκε, δέν έλαβε υπόψη πράγματα πού προτάθηκαν ένώπιον του από τήν άναίρεσείουςα καί είχαν ουσιώδη επίδραση στήν έκβαση τής δί- κης καί συγκεκριμένα τούς ίσχυρισμούς της, ότι ή έκτέλεση τής άνωτέρω διαιτη- τικής απόφάσεως δέν προσκρούει στή δημοσία τάξη, διότι άποτελεϊ, κοινή πρακτική καί συνήθεια στήν 'Ελλάδα καί στήν άλλοδαπή γιά τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις νά ασφαλίζουν τά πλοία τους σέ ποσά ίσα πρὸς τό 130% τῶν ἐπ' αὐτῶν ένυποθηκῶν δανείων, ἔστω καί ἂν τά ποσά αὐτά υπερβαίνουν κατά πολ- λύ τήν αγοραία ἀξία τῶν πλοίων καί ὅτι ἀπό τή συμφωνηθεῖσα νά γίνεϊ ἀσφάλι- ση δέν θά ἐπῆρχετο ὅποιαδήποτε πλου- τισμός τῆς ἀναίρεσείουςας, ἀλλά αὐτή θά γινόταν πρὸς τό συμφέρον τῶν δα- νειστών. Οἱ αιτιάσεις αὐτές πρέπει νά ἀ- πορριφθοῦν ὡς ἀπαράδεκτες, διότι οἱ ἰ- σχυρισμοί αὐτοί τῆς ἀναίρεσείουςας δέν ἔχουν αὐτοτέλεια, ὥστε νά θεμε- λιώσουν τόν ἀπό τήν προαναφερθεῖσα διάταξη ἐπικαλούμενο λόγω ἀναιρέσε- ως, ἀλλά ἀποτελοῦν ἄρνηση στὸν ἰσχυ- ρισμό τῆς ἀναιρεσίβλητης ὅτι ἡ ἐκτέλε- ση τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως προ- σκρούει, ἐκ τοῦ ἀνωτέρω λόγου, στή δημοσία τάξη.

Ἐπειδὴ ὁ ἀπὸ τό ἄρθρο 559 ἀριθ. II λόγος ἀναιρέσεως ἰδρύεται καί ὅταν τό δικαστήριό ἔλαβε υπόψη ἀποδεικτικά μέσα πού ὁ νόμος δέν ἐπιτρέπει. Στήν έννοια ὅμως τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων δέν περιλαμβάνονται οἱ γνωματεύσεις ἐπὶ νομικῶν ζητημάτων, τίς ὁποῖες ἐπι- καλοῦνται οἱ διάδικοι καί λαμβάνει υπό- ψη τό δικαστήριό γιά τήν ἐρμηνεία δια- τάξεων νόμου καί ὄχι πρὸς ἀπόδειξη ἰ- σχυρισμῶν πού ἀσκοῦν οὐσιώδη ἐπιρ- ροή. Ἐπομένως ὁ τέταρτος λόγος ἀναι- ρέσεως τοῦ κυρίου δικογράφου, πού διαλαμβάνει τήν αἰτίαση, ὅτι τό 'Εφε- τεῖο, πού εξέδωκε τήν προσβαλλομένη ἀπόφαση, ἔλαβε υπόψη ἀποδεικτικό μέ- σο πού δέν ἐπιτρέπει ὁ νόμος καί συγ- κριμένα τήν ἀπὸ 8.12.1986 γνωμοδό- τηση τῶν ἀναφερομένων στὸ λόγο αὐτό δύο προσώπων, τῆς ὁποῖα ἡ ἀναιρεσί- βλητη προσκόμει ένώπιον του μετὰ ἀ- πὸ τή συζήτηση τῆς ὑποθέσεως, πρέπει νά ἀπορριφθεῖ ὡς ἀβάσιμος, διότι, ὅ- πως προκύπτει ἀπὸ τήν προσβαλλομέ- νη ἀπόφαση, τό 'Εφετεῖο τῇ γνωμοδότη- ση αὐτῇ τήν ἔλαβε υπόψη γιά τήν ἐρμη- νεία διατάξεων νόμου καί ὄχι πρὸς ἀπό-

δείξη ἰσχυρισμοῦ πού ἀσκοῦσε οὐσιώ- δη ἐπιρροή στήν έκβαση τῆς δίκης.

Ἐπειδὴ, σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 5 παρ. 2 στοιχ. β' τῆς ὑπογραφείσας στή Νέα Ὑόρκη τήν 10 Ἰουνίου 1958 συμβάσεως περὶ ἀναγνώρισεως καί ἐκτελέσεως ἄλ- λοδαπῶν διαιτητικῶν ἀποφάσεων, πού κυρώθηκε μέ τό ΝΔ 4220/1961, ἄλλοδα- πῇ διαιτητικῇ ἀπόφαση δέν κηρύσσεται ἐκτελεστή στήν ἡμεδαπή, ὅταν ἡ ἐκτέ- λεσή της εἶναι ἀντιθετὴ πρὸς τῇ δημό- σια τάξη τῆς χώρας. Ὡς δημόσια τάξη νοεῖται ὄχι ἡ ἐσωτερικὴ κατὰ τήν έννοια τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ΑΚ, ἀλλά ἡ κατὰ τήν έννοια τοῦ ἄρθρου 33 τοῦ ΑΚ διεθνῆς δημόσια τάξη, πρὸς τήν ὁποῖα ὑπάρχει ἀντίθεση, ὄχι ἐκ μόνου τοῦ λόγου ὅτι ἡ ἄλλοδαπῇ διαιτητικῇ ἀπόφαση ἐφαρμο- σε διατάξεις ἀντίθετες πρὸς τίς διατά- ξεις τοῦ ἡμεδαποῦ δικαίου, ἔστω καί πρὸς διατάξεις ἀναγκαστικοῦ δικαίου, ἀλλά ὅταν ἡ ἐκτέλεση στήν ἡμεδαπή τῆς ἄλλοδαπῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως προσκρούει σέ βασικὲς καί θεμελιώ- δους σημασίας κοινωνικὲς, ἠθικὲς, οἰ- κονομικὲς καί πολιτειακὲς ἀρχές, πού διέπουν τῇ ζωῇ στή χώρα. Μέ τούς ὑπο- λοίπους λόγους ἀναιρέσεως καί δὴ μέ τόν πρῶτο, τό δεύτερο, τόν τρίτο κατὰ τό μὴ ἀπορριφθέν μέρος του, τοῦ κυ- ρίου δικογράφου καθὼς καί μέ τόν πρῶ- το καί τό δεύτερο κατὰ τό μὴ ἀπορρι- φθέν μέρος του, τοῦ δικογράφου τῶν προσθέτων, ἡ προσβαλλομένη ἀπόφα- ση, μέ τήν ὁποῖα ἀπερρίφθη γιά τούς προαναφερθέντας λόγους ἡ ένδικη αἴ- τηση τῆς ἀναίρεσείουςας, πλήττεται γιά εὐθεία παραβίαση τῶν διατάξεων τῶν ἁρθρῶν 208 ΕΝ, 268 ΚΙΝΔ 1,5,18 τοῦ ΝΔ 3899/1958 «περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων», γιά εὐθεία καί ἐκ πλαγίου παραβίαση τῶν διατάξεων τῶν ἁρθρῶν 5 δ 2 στοιχ. β' τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως πού κυρώθηκε μέ τό ΝΔ 4220/1961, 33 ΑΚ, 13 τοῦ ΝΔ 2687/1953 καί μόνου τοῦ ΝΔ 2928/1954 καί γιά μὴ λήψη υπόψη ἀπὸ τό 'Εφετεῖο τῶν ἰσχυ- ρισμῶν τῆς ἀναίρεσείουςας τῶν σχετι- κῶν μέ τήν ὑπαγωγή τοῦ πλοίου της στὸ θεσπιζόμενο ἀπὸ τίς τελευταῖες διατά- ξεις καθεστῶς καί τῆς Ὑπουργικῆς ἀ- ποφάσεως δυνάμει τῆς ὁποῖας τό πλοῖο ὑπήχθη στὸ καθεστῶς αὐτό. Μέ τούς λόγους αὐτοὺς ἀναιρέσεως φέρεται πρὸς κρίση τό νομικὸ ζήτημα ἂν στήν περίπτωση κατὰ τήν ὁποῖα μέ σύμβαση πού καταρτίζεται μετὰ τοῦ πλοιοκτῆ- τη καί ἄλλου προσώπου ὁ δεύτερος

συμβαλλόμενος ἀναλάβει τήν ὑποχρέ- ωση νά ἀσφαλίσῃ πλοῖο τοῦ πρῶτου, ἀ- ξίας 4.875.000 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά πο- σὸ ὑπερδιπλάσιο τῆς ἀξίας του καί δὴ γιά τό τοιοῦτο τῶν 11.911.811 δολλα- ρίων ΗΠΑ, στὸ ὁποῖο ἀνέρχεται τό ποσὸ τῶν δανείων τοῦ πρῶτου συμβαλλομέ- νου πρὸς τρίτους προσαιξημένοι κατὰ 30%, γιά τήν ἐξασφάλιση τοῦ ὁποῖου εἶ- ναι γραμμένες στὸ πλοῖο προτιμώμενες ναυτικὲς ὑποθήκες, καί ἀσφαλίσῃ τό πλοῖο μόνον γιά τό ποσὸ τῶν 10.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, πού θά ἔχει ὡς ἀποτε- λεσμα, μετὰ ἀπὸ ἐπακολουθήσασα βύ- θιση τοῦ πλοίου, ὁ πλοιοκτήτης νά μὴ δυνθεῖ νά εἰσπράξῃ τό πέρα τῶν 10.000.000 δολλαρίων ποσὸ τοῦ 1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, γιά τό ὁποῖο ὁ δεύτερος συμβαλλόμενος παρέλειψε νά ἀσφαλίσῃ τό πλοῖο, καί ἐκδοθεῖ σέ βάρος τοῦ δευτέρου συμβαλλομένου ἄλλοδαπῇ διαιτητικῇ ἀπόφαση, πού τόν ὑποχρεώνει νά καταβάλῃ στὸν πλοιο- κτῆτὴ τό ποσὸ αὐτό τοῦ 1.911.811 δολ- λαρίων ΗΠΑ ὡς ἀποζημίωσή του γιά ζη- μία τήν ὁποῖα ὑπέστη ἀπὸ τήν ὡς ἄνω μερικὴ μὴ ἐκπλήρωση ἀπὸ τό δεύτερο συμβαλλόμενο τῆς προαναφερθείσης ὑποχρεώσεώς τους, ἡ ἐκτέλεση τῆς ἐν λόγω διαιτητικῆς ἀποφάσεως στήν ἡμε- δαπῇ προσκρούει ἢ ὄχι στήν, κατὰ τήν προαναφερθεῖσα έννοια, δημοσία τάξη τῆς χώρας τό ὁποῖο ζήτημα εἶναι γενι- κωτέρου ένδιαφέροντος. Ἐπομένως, πρέπει, ἐφαρμοζομένης τῆς διατάξεις τοῦ ἁρθρου 563 § 2 ἐδ. β' τοῦ Κ.Πολ.Δ., νά παραπεμφθοῦν οἱ ἀνωτέρω λόγοι ἀ- ναιρέσεως στήν Ὁλομέλεια τοῦ Ἀ- ρείου Πάγου.

Γιά τούς λόγους αὐτοὺς
Ἀπορρίπτει τά ὡς ἀπορριπτέα κριθέν-
τα

Παραπέμπει πρὸς ἐκδίκηση στήν Ὁ- λομέλεια τοῦ Ἀρείου Πάγου τούς πρῶ- το, δεύτερο, τρίτο, κατὰ τό μὴ ἀπορρι- φθέν μέρος του, λόγους τῆς κρινομένης ἀπὸ 2 Ἀπριλίου 1987 αἰτήσεως τῆς ἐται- ρίας «Piniος Shipping Company» περὶ ἀ- ναιρέσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 2135/1987 ἀπο- φάσεως τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν καί τούς πρῶτο καί δεύτερο, κατὰ τό μὴ ἀ- πορριφθέν μέρος του, λόγους ἀναιρέ- σεως τοῦ δικογράφου τῶν προσθέτων.
Κρίθηκε καί ἀποφασίστηκε στήν Ἀ- θῆνα, στίς 5 Ὀκτωβρίου 1988.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Posidonia

Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Posidonia Sponsors

The Greek Ministry of Mercantile Marine
The Municipality of Piraeus
The Hellenic Chamber of Shipping
The Union of Greek Shipowners
The Greek Shipping Co-operation Committee
The Union of Mediterranean Cargo Vessels' Shipowners
The Greek Shipowners Association for Passenger Ships
The Shipowners Union of International Lines

Posidonia Exhibitions Ltd

4-6 Efplias Street, 185 37 Piraeus
Telephone: (1) 4517859, 4517868
Fax: (1) 4528976, Telex: 241937 Expo GR

To reserve your exhibition space or to receive
further information please contact the above
offices

4-8 June 90
Piraeus-Greece

1.124.000.000.000

Μήπως είναι δύσκολο να διαβάσετε
αυτό το νούμερο;

Ένα τρισεκατομμύριο εκατὸν εἴκοσι τέσσερα
δισεκατομμύρια δραχμές καταθέσεις στην
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ... και με ανθρώπινο πρόσωπο

ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ



ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΕΠΕΤΕΙΟ

Ο ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ ΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Του πλοίαρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ

— Τί κοιτάζετε, βρέ Έλληνες; Έγώ είμαι ο Κολοκοτρώνης. Θάλασσα έμένα δεν μέ τρώει, ούτε τά ψάρια.

Αυτά τά λόγια ξεστόμισε μέ τήν βροντώδη μυθική άγριοφωνάρα του ο Γέρος του Μοριά, στο συγκεντρωμένο πλήθος, στή παραλία τ' Άναπλιού γιά νά τούς υπενθυμίσει καί τήν θαλασσινή του έμπειρία.

Ήταν τότε (6.2.1825) πού τόν μπαρκάρανε γιά τήν "Υδρα μέ τήν παλιολόγητα "Γοργώ" του Καπετάν Γιώργη Σάββα μαζί μέ τούς Δεληγιανναίους, τόν Παπατσώνη, τόν Μητροπέτροβα, τού Νοταράδες, τόν Γκρίτζαλη, τόν Θεοδώρακη Γρίβα κι άλλους όπλαρχηγούς.

Τόν φυλάκισαν μαζί μέ άλλους 14 άγωνιστές στο Μοναστήρι του "Άγιο Λιά στήν "Υδρα. «τετράμηνου φυλάκισιν έν "Υδρα ως έχθρός τής πατρίδος!».

Έκεί τόν έπισκέφτηκε ο 'Ιταλός περιηγητής Πέκκιο, πού χαρακτηριστικά γράφει: «Έπ'ηγα καί τόν βρήκα καθημένον μεταξύ τών άλλων πολιτικών συναιχμαλώτων του. Τά άσπρα του μαλλιά ριμμένα άμελώς εις τήν πλάτην του έσμιγαν μέ τήν πυκνή του γενειάδα. Τό άγριο του πρόσωπον, ή ζωηρότης τών όφθαλμών του καί τό πολεμικό του ήθος, τόν παρομοίαζαν μέ έναν από τούς βράχους τούς διασκορπισμένους εις τό Αίγαίο Πέλαγος, τόν χαιρέτησα έκ μέρους τής Μπουμπουλίνας...».

Ήταν συμπεθέρα του ή ήρωίδα Μπουμπουλίνα, γιατί ο γιός του Πάνος είχε παντρευτεί τήν Έλένη, κόρη τής Λασκαρίνας.

Άπό τόν "Άγιο - Λιά ψηλά βίγλιζε, άγνάντευε μακρυά, τήν "Ασπρη Θάλασσα ώρες ολάκαιρες χωρίς νά βγάξει λέξη, ο Γέρος του Μοριά καί ή μνήμη του γύριζε στά περασμένα, είκοσι περίπου χρόνια πίσω, τότε πού στο 'Ιόνιο ήταν καπετάνιος στο "Άγιος Γεώργιος" καί άργότερα άρχηγός τής Μοίρας «Μοριάς» κουρσάρος στο Αίγαίο γιά τήν Έλευθερία τής πατρίδος καί τώρα φυλακισμένος. Μιά έξορία πού τήν είχε προβλέψει:

«Αίντε, Κολοκοτρώνη παιδέψου, παιδέψου καί ή πατρίς θέλει σέ άνταμείψει. Έγώ του άποκρίθηκα ότι: έμένα ή πατρίς θά πρωτοεξορίσει. Καί ή τύχη τό έφερε καί αλήθευσα».

Ήταν ή τελευταία πράξη του έμφυλίου δράματος!

Τώρα πικραμένος άγνάντευε τό πέλαγος καί άφησε τήν μνήμη του ν' άγκαλιάζει τά κύματα μέ τούς στίχους του Έθνικού μας ποιητή:

«Δέ νικιέσαι, είν' έακουσμένο στή ξη-

ρά έσύ ποτέ

όμως, όχι, δεν είναι ξένο καί τό πέλαγος γιά σέ»

Όπως στή στεριά τό ένστικτό του τόν έσπρωξε νά βρεί τό άγριο γιατρικό τής σκλαβιάς, τήν κλεφτουριά στα βουνά, έτσι ή ανάγκη τόν άνέδειξε σκληρό καί άνυπόταχτο κλέφτη τών κυμάτων. Η άγρια μορφή του μέ τήν μυθική του άγριοφωνάρα ήταν όμοια μέ βράχο πού τόν δέρνουν τά κύματα. Σταχτόχρωμος βράχος άπ' αυτούς πού είναι σπαρμένοι στο Αίγαίο Πέλαγος, γιατί ή θάλασσα είναι ή μάνα του ήρωϊσμού, αυτή γυμνάζει τήν άπόφαση καί δίνει τό χαρακτήρα Στή θάλασσα κρίνεται τό ριζικό κάθε λαού.

Γιά νά κουμαντάρεις εκείνο τόν καιρό καράβι έπρεπε νάσαι θεριό μοναχό. Η πειθαρχία δεν είχε νόημα ήθικό μά καθαρά φυσικό. Έπρεπε νάσαι δυνατός καί άξιος γιά νά σταθείς. Η παληκαριά καί ή δύναμη, ο μοναχός νόμος. Η επιτυχία μετριόταν μέ τόν πήχυ τών κινδύνων. Ο "Έλληνας κουρσάρος ήταν σεβαστός πρόγονος του θαλασσινού πολεμιστή, πρώτη συλλαβή στο άλφαβητάρι κάθε ναυτικού μεγαλείου. Κουρσάρος κι όχι πειρατής δηλαδή τιμωρός κι όχι άρπαγας.

Μ' αυτόν τόν τρόπο πρόσφεραν έθνικές ύπηρεσίες. Άπό τούς άγώνες αυτούς μέ τούς πειρατές θά μάθουν τήν ναυτική τέχνη καί θά άναδειχθούν μέ τόν καιρό φοβεροί πειρατομάχοι καί κουρσάροι οί ίδιοι.

Μοιάζει σάν παραμύθι πώς ο περιφημότερος κουρσάρος τής έποχής του Δευτέρου Ρωσοτουρκικού πολέμου (1768-1774) ήταν ο κατόπιν πάμπλουτος έθνικός ευεργέτης 'Ιωάννης Βαρβάκης. Δούλευε σ' ένα τρεχαντήρι πού τό μετέβαλε στο τσεμσεμ σέ πυρπολικό, αλλά ή συνθήκη του 1774 σταμάτησε τήν πειρατική του σταδιοδρομία.

Μέ τό κίνημα του 'Ορλώφ (1770) άρχισαν νά παίρνουν κάποιο άλλο νόημα οί κουρσάροι. Οί καταδρομές τών Έλλήνων κουρσάρων είχαν τώρα ξάστερη έννοια. Διαμαρτυρία γιά τήν σκλαβιά, εκδίκηση γιά τά πάθη του ραγιά, δίψα γιά τήν έλευθερία.

Τότε άστράφει στο πέλαγο το λαμπρό διαβατάριο άστρο του Λάμπρου Κατσώνη (1752-1804) μέ τήν θρυλική φρεγάτα «Άθηνά τής Άρκτου». Καύχημα μέγα καί αιώνιο τών Έλλήνων κουρσάρων. Άπίστευτο άληθινό δαιμόνιο. Αυτός γεννήθηκε στεριανός από τήν Λειβαδιά, δεν ήξερε τή θάλασσα καί ο έμβλε ποδάρι καί τήν κατάκτησε. Πρίν σταματήσει τη δράση του πέταξε

τό σπαθί του στα κύματα καί προφήτεψε: «Έγώ χάνομαι. Έσύ σπαθί μου στα σου στή θάλασσα, άρραβώνας του λυτρωμού τής Έλλάδος». Κι αλήθεια μέ τά κατορθώματα του Κατσώνη διδάχτηκαν οί "Έλληνες πώς είναι δυνατό τολμηρές μανούβρες μικρών πλοίων ν' άναγκάζουν σέ ύποχώρηση τά μεγάλα ντελίνια. Ψύχωσε τούς ναυτικούς. Αυτοί ποτίστηκαν από τό πνεύμα τής αυτοθυσίας του Κατσώνη πού τόν όδηγούσε τό έξαίσιο όραμα τής μεγάλης ιδέας.

Έγινε πρώτος δάσκαλος του ραγιά στα έργα του θαλασσινού πολέμου. Ο πρό όρομος τών κατοπινών ναυμάχων, τόν άπεκάλεσαν νέο Θεμιστοκλή, άξιο άπόγονο τών παλιών μας.

Έτσι κι ο Καπετάν Θεόδωρος Κολοκοτρώνης από κλέφτης του Μοριά γίνεται καπετάνιος άνυπόταχτος κλέφτης τών κυμάτων. Όδυσσέα τόν όνόμασαν. Ο Καποδίστριας δείχνοντας κάποτε τόν Κολοκοτρώνη στον γάλλο Παρί ντε Βενσάν του είπε:

Νά ο καινούργιος μας Όδυσσέας!

Καί του θυμισε τούς όμηρικούς στίχους πού χαρακτηρίζουν τόν Όδυσσέα του Όμήρου.

Άλλωστε κατά μία παράδοση μέλος τής οικογενείας του Κολοκοτρώνη πήρε μέρος στή Ναυμαχία τής Ναυπάκτου (1572) όπου καταστράφηκε ο τουρκικός στόλος από τούς 'Ισπανούς. Ένώ τό 1685 ο Γεώργιος Κολοκοτρώνης, ιδιοκτήτης πλοίου εις Ζάκυνθον μετέφερε κρασιά καί οίνοπνεύματα.

Ο καπετάν Θεόδωρος Κολοκοτρώνης είχε μάθει τή θάλασσα όταν βρισκόταν στή Μάνη. Πολλές φορές είχε αφήσει τό τουφέκι κι είχε χουφτώσει τό τιμόνι γιά νά κάμει τόν κουρσάρο.

Στά 118 χωριά τής Μάνης τότε τίς ψυχές δεν τίς μετράγαν σέ φαμελιές μά σέ ντουφέκια. Κλέφτες στή στεριά, κουρσάροι στή θάλασσα. Καράβι γιά καράβι δεν κόνταγε νά περάσει σιμά στίς άκρογιαλιές τής Μάνης.

«Άπό τόν κάβο Ματαπιά σαράντα μίλια άνοιχτά κι από τό κάβο Γκρόσο σαράντα κι άλλο τόσο».

Τό Οίτυλο προσονομάστηκε «Μεγάλο Άλγέρι» γιατί ήταν όρμητήριο πειρατείας τών Μανιατών. Λυμπεράκης Γερακάρης, Νικόλας Σάβαρης, Θεόδωρος Άναπλιώτης από τούς διασημότερους πειρατές τής Μεσογείου. Η μέσα Μάνη λέγεται Κακαβουλιά. Πήρε αυτό τό όνομα από τά Κακαβούλια (= μικρές χάλκινες χύτρες) πού σκέπαζαν οί Μανιάτες πειρατές τό κεφάλι τους όταν έκαμαν ρεσάλτα γιά ν' άποφύγουν τά θανατηφόρα χτυπήματα τών άμυνομένων από ►

τίς κουपाστές του έχθρικού πλοίου. Στίς τελευταίες δεκαετίες της Τουρκοκρατίας οί Μανιάτες είχαν όλόκληρο πειρατικό στόλο. Τά καταδρομικά τους ήταν μακρόστενα πλοία «κανώ» όπως τά αναφέρει ο Άγγλος περιηγητής John Morrit.

Φρούρια ανυπόταχτα αδούλωτα ή Μάνη καί τό Σούλι, τά είχε χαρακτηρίσει ο Κολοκοτρώνης. Αὐτός ο ἀγέρας φύσαγε στίς ἀκρογιαλιές τῆς Μάνης καί τόν είχε γευτεῖ στά νιάτα του ο Κολοκοτρώνης. Τά χωριά τῆς Μάνης χρησίμευαν πάντοτε σάν ἀσφαλές καταφύγιο ἀγωνιστῶν καί διωκομένων. Τά βλέπει κανείς σάν ἀητοφωλιές στούς ψηλούς βράχους καί σάν σκοπιές στίς βουνοπλαγιές.

Ἐκεῖ είχε ὀρμήσει γιά ν' ἀλλάξει τό βουνό μέ τ' ἀφρισμένο κύμα, τό καριοφύλι μέ τό τιμόνι. Τήν ἐνιωθε τή θάλασσα. Ἡ ἀνάγκη τόν ἔκανε νά τήν μάθει, ὅταν ἀποφασίσθη ὁ χαλασμός τῆς κλεφτουριάς στίς ἀρχές τοῦ 1806.

Μ' ἓνα φερμάνι τοῦ Σουλτάνου κι ἓνα «ἀφορεστικό» τοῦ Πατριάρχου ξεσηκώθηκε ὁλος ὁ Μοριάς, Ἑλληνας καί Τοῦρκοι κατά τῶν Κολοκοτρωναίων. Τούς κυνηγοῦσαν παντοῦ, τούς πρόδιναν καί τά βουνά ἦταν γεμάτα χιόνια. «Πρόσταξε ὁ πασᾶς ὅλες τίς ἐπαρχίες διά νά ἐβγουν Τοῦρκοι καί Ρωμιοί νά μᾶς βαρέσουν — ὅπως ἐξιστορεῖ ὁ ἴδιος. Ἐστείλαμε εἰς τούς φίλους μας διά νά εὑρουν καίγια νά ἐμβουνε νά φύγουμε καί μᾶς ἀποκρίθηκαν ὅτι τά καίγια ἀπό Πύργο ἕως τό Νιόκαστρο τά ἔχουν ἐμποδισμένα διά νά μήν περάσωμε εἰς τήν Ζάκυνθο. Μᾶς πῆραν ἀπό κοντά οἱ Τοῦρκοι, ἐπαίρναμε ψωμί στά ἀρπαχτά. Ἐσώσαμε τά φουσέκια τό ψωμί λίγο. Τό βράδυ τούς εἶπε ὅτι δέν ἡμπορούσαμε νά ζοῦμε ὁλομαζί ἀλλά νά διαμοιρασθοῦμε καί ἔτσι ἐχωρισθήκαμε λέγοντας ὁ ἓνας στόν ἄλλο: καλή ἀντάμωση εἰς τόν κόσμον τόν ἄλλον!».

Τόν Μάρτιο τοῦ 1806 βρισκότανε στή Μάνη καί κινδύνεψε ἀπό τούς ἴδιους τούς φίλους του. Μάλιστα ἀπό τόν συμπεθέρο του τόν Δουράκη τῆς Μάνης πού τόν φιλοξενοῦσε. Γιατί «ὁ Δουρά-

κης σάν εἶδε γρόσια ἔτρεξε νά μέ παραδώσει. Οἱ Μανιάτες λησμονοῦσαν ὅλα διά τά γρόσια». Εὐτυχῶς πού τόν βοήθησε ἡ μάνα τοῦ Τζανετάκη, κόρη τοῦ ἀρχοντο-Παναγιώταρου. Βρῆκε καίικι καί τούς μάρκαρε ἀπό τή Μάνη γιά τό Τζιρίγο, στά Κύθηρα.

Μόλις ἐκάμαμε πανιά φύσηξε ἓνας βοριάς ὅπου δέν μᾶς ἄφησε νά προχωρήσουμε, ἦταν ξημερώνοντας τῶν Βαίων. Ἐπιάσαμεν εἰς τήν Σულήν, ἐκάμαμε, πάλι πανιά καί μᾶς ἐμπόδισε ὁ ἐνάντιος ἀνεμος καί ἀράξαμε εἰς τό Ἐλαφονήσι. Ἐπῆγαμε τέλος πάντων εἰς τό Τζιρίγο μέ μιά μεγάλη φουρτούνα καί ἀράξαμε σ' ἓνα χωριό, ποταμό λεγόμενον ὅπως ὁ ἴδιος ἐξιστορεῖ. Καί συνεχίζει «ἐκαθήσαμε εἰς τό Τζιρίγο ἕως τήν Κυριακή τοῦ Θωμά. Ἐπέραςε ἓνα καράβι Κεφαλλονήτικο, τοῦ Καπετάν Ἀλεξανδρῆ Ραυτοπούλου. Ἐμβήκαμε μέσα καί ἐκινήσαμε γιά τήν Ζάκυνθο».

Ἀπό τή κουπαστή ἀγνάντευε τίς στεριές τοῦ Μοριά ἐνῶ ἡ Θάλασσα τόν ἔλουζε μέ τά κύματά της καί τόν δεχόταν στήν ἀγκαλιά της. Τό Πέλαγος νόμιζε γιά γλάρο τόν ἀητό τῶν βουνῶν καί τόν ἤθελε δικό του ἀητό τῆς θάλασσας. Ἡθελε τόν κλέφτη τῶν βουνῶν, κουρσάρο στά πελάγη καί ἡ ἀνάγκη τόν ἔκανε μέ τήν εὐχή τοῦ Σολωμοῦ: Ἡ δύναμη σου πέλαγος, ἡ θέλησή του βράχος...

Ἀκόμη ἀπό καί τά δυό του παιδιά ἔκανε μούτσους. «Καί διά τόν πρωτότοκον Πάνον καί διά τόν Γενναῖον ὑπάρχει ρητή μαρτυρία, ὅτι ὑπηρετοῦν ὡς «μούτζοι» εἰς τά πλοία, χάριν ἐξοικονόμησης τῶν πρὸς τό ζεῖν ἀναγκαίων» (Ἐφ. ἡμερ. Ἀνεξάρτητος 8.1.1845). Αὐτό τό ἐπιβεβαιώνει καί ὁ Κανέλλος Δεληγιάννης στά Ἀπομνημονεύματά του: «Ὁ δέ Γιάννης (Κολοκοτρώνης) ὁ παρ' ἐμοῦ ἐπνομασθεῖς Γενναῖος 16ετῆς σχεδόν καί αὐτός, ἀλλ' ἐπειδὴ καί ὡς ἐκείνην τήν ἐποχὴν ἦταν μούτζιος εἰς τό καράβι τοῦ Μπότση ἐκ Σπετσῶν καί ἐνδεδομένος μέ παντελόνι ναυτικόν καί μέ ζακέταν ναυτικὴν Ζακυνθίαν, γεμάτα ἀπό κατράμι».

Τά Ἐφτάνησα ἦσαν τότε τό κρυσφύγετο τῶν Τουρκομάχων Ἑλλήνων. Ὁ

Κολοκοτρώνης κατέφυγε στή Ζάκυνθο, πού τότε ὑπαγόταν στή Ρωσία. «Εἰς τήν Ζάκυνθο μέ εἶχαν χαμένου, ἐκεῖ μέ δέχτηκαν ὅλοι οἱ δικοί μας, ὅπου ἦταν ἐκεῖ: Πετιμεζαῖοι, Ἀναγνώσταρας, Μέλιος, Γιάννης Κολοτρώνης, Νικήτας καί λοιποί, ἦταν 1806. Διά νά γλυτώσω ἀλλαξα φορέματα καί δέν εἶχα παρὰ δυστυχισμένα ἄρματα, ὥστε νά μήν παρακινηθοῦν ἀπό αἰσχροκέρδεια καί μέ σκοτώσουν» ἐξιστορεῖ ὁ ἴδιος.

Ἐτσι ἔφτασε στήν Ζάκυνθο κι ἄρχισε νέους ἀγῶνες μέ ἄλλα μέσα, μέ ἄλλες συνθήκες, ἀκόμη καί σέ θαλάσσιες ἐπιχειρήσεις. «Ἡ μυροβόλος νῆσος ἐστάθη δι' αὐτόν ἓνα καλόν καί περιέργον σχολεῖον, ὅπου πολλὰ ἐδιδάχθη» ὅπως τονίζει ὁ ἱστορικός Γ. Γριτσόπουλος.

Στήν ἀρχὴ ζοῦσε μέ τήν φαμελία του σ' ἓνα σπιτάκι πίσω ἀπὸ τό ἀρχοντικό τοῦ Διον. Ρῶμα, κοντά στήν ἐκκλησία τοῦ Ἀγίου Λουκά. Ἐκεῖ ἔκανε καί μεγάλο μνημόσυνο γιά τίς ψυχές τῶν παληκαριῶν πού εἶχαν χαθεῖ.

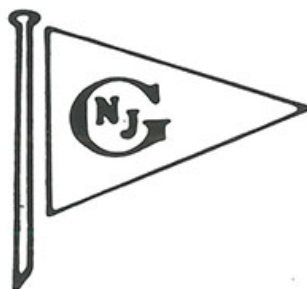
Δέν τόν χωράει ὁμως ὁ τόπος. Εἶναι ἀνήσυχος θέλει νά βγεῖ πάλι στό Μοριά ἢ νά πάει στήν Ἁγία Μαύρα — στή Λευκάδα — νά πολεμήσει τόν Ἀλῆ Πασά.

Τίς ἱκανότητές του ἐκτίμησαν καί τόν ἔκαμαν καπετάνιο, ἄλλωστε «δέν ἦταν πρώτη φορά οὔτε ἡ τελευταία πού θά τόν βλέπανε τά πέλαγα κουρσάρο. Εἶναι βέβαιο πὼς πολλές φορές εἶχε ὀρμήσει καί πρὶν ἀπὸ τήν Μάνη πού ἦταν κουρσομάνα, ὅσο καί κλεφτομάνα, γιά ν' ἀλλάξει τό βουνό μέ τ' ἀφρισμένο κύμα, τό ντουφέκι μέ τό τιμόνι. Τήν ἐνιωθε τήν ἡξερε τή θάλασσα», ὅπως χαρακτηριστικά γράφει ὁ Σπύρος Μελάς.

Οἱ μεγάλοι ὁρμοῦν ἐκεῖ πού οἱ ἄγγελοι φοβοῦνται νά πατήσουν. Ἐτσι δέχτηκε νά γίνει καπετάνιος σ' ἓνα σεμπέκο (Sciambeco) τούρκικο μέ δέκα κανόνια, πού ἀγοράστηκε μέ τήν φροντίδα Ἑλλήνων πολεμιστῶν, μεταξὺ τῶν ὁποίων ὁ Ἀναγνώσταρας, πού εὐρίσκετο ἐπὶ κεφαλῆς τάγματος, Μωραϊτῶν πολεμιστῶν στήν ὑπηρεσία τῆς Ρωσίας.

Ἦταν τύπος ἐλαφροῦ καταδρομικοῦ — μύστικο ἱστιόφορο — μέ τρία κατάρτια, δέκα κανόνια, τριανταεφτά ναῦτες

≡ 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

καί ογδόντα πεζούς (γκαλιουτζήδες). Ήταν κατάλληλο γιά κούρσο καί επιδρομές γιατί εκτός από τά τρία κατάρτια του μέ λατινάδικα πανιά είχε καί κουπία γιά τίς ώρες τής μπουνάτσας. Τόλεγαν «Άγιος Γεώργιος».

Εκίνησε καί πήγε στην Κέρκυρα, στην πρωτεύουσα τής Ίονίου Πολιτείας καί του έδωσαν άδεια νά χτυπά «στεριάς καί θαλάσσης τούς Τούρκους, άθεν τό έβόλαε».

Στήν Κέρκυρα βρίσκει τόν στρατηγό Παπαδόπουλο, από τήν Τζιά, πού ύπηρετούσε στό ρωσικό στρατό. Μαθαίνει πώς θά γίνει μεγάλο πολεμικό συμβούλιο Ρώσων καί «Άγγλων».

«Έκεϊ δέ, ήλθεν ως ναυτικός άρχηγός, εις προσωπικήν έπαφήν καί συνεννόησιν μέ τόν ρώσσον ναύαρχον Σινιάβιν παρά του όποιου έλαβε έντολή νά χτυπά τούς Τούρκους. Κατά τήν διάρκειαν τών συνεννοήσεων ό Κολοκοτρώνης έβγαλεν εις τήν μέσην ένα μεγαλεπήβολον ναυτικό σχέδιο εκ του όποιου μάλιστα καί άπησχολήθη έκτακτον πολεμικόν συμβούλιον».

Ό Κολοκοτρώνης ύποστήριξε νά γίνει απόβαση στη Πελοπόννησο αντί νά πάνε μέ καράβια στό Δαρδανέλλια. Στη Κέρκυρα ήταν άραγμένα δώδεκα καράβια τής Μαύρης Θαλάσσης καί τής Βαλτικής κι άλλα σαράντα κομμάτια γιά νά χτυπήσει τόν Ναπολέοντα. Ό ίδιος έξιτορει σταράτα: «Έδωκα μίαν γνώμην, ότι εις τήν Έπταήνησον εύρίσκοντο 1200 Ρούσσοι καί 5.000 Έλληνες εις τήν δούλευσιν τής Έπταήνησου καί είχαν καί δώδεκα κομμάτια ντελίνια τής Βαλτικής καί τής Μαύρης Θαλάσσης. Ήταν σαράντα ντελίνια, φρεγάδες καί μπρίκια, τά όποια είχε βγάλει διά νά χτυπήσει τόν Βοναπάρτη, καί μέ άλλους 10.000 νησιώτες, νά γίνωμε χιλιάδες 25, καί έξη καράβια διά τόν Κορινθιακόν Κόλπον, καί τά άλλα διά τής Αιγίνης νά αποβιβασθώμεν έξω, καί τούς ύποσχόμεν εις δύο μήνας νά έλευθερώσω τήν Πελοπόννησον».

Ό Στρατηγός Παπαδόπουλος βρήκε λαμπρό τό σχέδιο του Κολοκοτρώνη, μάλιστα έγινε εισηγητής του στό μεγάλο πολεμικό συμβούλιο. Ήταν στό συμβούλιο ό Ρώσος ναύαρχος Σινιάβιν, ό Γενικός Διοικητής τών Ίονίων Νήσων Μοντσενίγος, ό αντιναύαρχος Λέλης, ό στρατηγός Άνρέπ καί ό Λευτέρης Μπενάκης, πού έναντιώθηκε στην πρόταση του Κολοκοτρώνη. Θυμήθηκε τά Όρλωφικά (1759) πού είχε τύψεις γιά τόν πατέρα του, γι αυτό καί τόνισε:

— Τήν πατρίδα μου, έγώ δέν τήν χαλάω άλλη μιά φορά σάν του πατέρα μου.

Καί τότε ό Μοντσενίγος επέμειν ότι: οί συμμαχικοί στόλοι πρέπει νά χτυπήσουν πρώτα τό κεφάλι τής Τουρκίας. Τήν Κωνσταντινούπολη. Κι όταν τό κεφάλι πέσει, τό άλλο σώμα είναι δικό μας.

Έτσι δέν δέχτηκαν ένα σχέδιο αληθι-

νά στρατηγικό. Μά κι αυτό πού κατάστροφωσαν τόβαλαν σέ πράξη πολύ άτυχο. Ή Άγγλία δέν είχε κανένα συμφέρον νά ιδεί τήν Πόλη καί τά Στενά στά χέρια τής Ρωσίας. «Τά άγγλικά έμβηκαν εις τήν Κωνσταντινούπολιν διά βίζιτα περισσέρο παρά διά πόλεμο» λέγει σαρκαστικά ό Κολοκοτρώνης. Έφυγε πικραμένος από τό συμβούλιο πήρε τό σεβέκο του καί πήγε στην άμυνα τής Λευκάδας. Στην άμυνα του Φρουρίου τής Αγίας Λαύρας συνέβαλαν Έλληνες άρματολοί καί κλέφτες από τήν Ήπειρωτική Έλλάδα.

«Πρέπει άκόμη νά μνημονευθεί ή συμμετοχή του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη, πού διέθετε τόν έαυτό του καί τό σκάφος του στην ύπηρεσία τής πολιτείας. Έτσι τό ζήτημα τής άμυνας τής Λευκάδος ξεπέρασε τής Έπταήνησου Πολιτείας καί πήρε διαστάσεις Πανελληνίας» (Ίστορ. Έλλην. Έθνους ΙΑ' σ. 398).

Ό Σπύρος δέ Βιάζης γράφει σχετικά: «Μεταξύ τών πλοιάρχων τών καταταχθέντων τώ 1807 ήτο καί ό Θεόδωρος Κολοκοτρώνης ιδιοκτήτης πλοίου (scia-beco) υπό ρωσικήν σημαίαν. Κατά σύστασιν καί άπαίτησιν τών ρωσικών άρχών είχε μισθωθεί παρά τής Κυβερνήσεως, όπως ύπερασπίση τήν υπό του Άλή Πασά άπειλουμένην Λευκάδα».

Στίς 21 Μαΐου 1807 ή Γερουσία διέταξε τήν ίδρυση στην Λευκάδα του Ίονίου Στρατοπέδου καί διώρισε Έκτακτον Έπίτροπον μέ άπόλυτη πληρεξουσιότητα τόν Ι. Καποδίστριαν.

Τό τάγμα τών Έπταήνησών καί οί τρεις λόχοι πούχαν στρατολογηθεί τελευταία, ήρθαν καί αυτοί. Πεντακόσιοι Λευκαδίτες, τριακόσιοι Κεφαλλονίτες, δέκα Ζακυνθιοί καί Θιακοί κατάτάχτηκαν νά πολεμήσουν. Φτάσανε καί οί σκορπισμένοι άρματολοί τής Ρούμελης. Ήρθε καί ό Κολοκοτρώνης μέ τό σεβέκο του κι έρριξε άγκυρα. Συνάντησε

στην Λευκάδα τόν φοβερό Κατσαντώνη, τόν Κίτσο Μπότσαρη, τόν Σκυλόδημο, τόν Κουμπάρη κι άλλους όπλαρχηγούς πουρχόνταν νά ύπεραριστούν τήν Άγία Μαύρα. Ό Κολοκοτρώνης τούς όρμηγεύει ν' ανάβουν άραιά μεγάλες φωτιές καί νά περνάνε από τήν μιά στην άλλη γιά νά φαίνονται πολλοί. ένώ ό ίδιος ξεκόβει μέ τό «Άγιος Γεώργιος» κατά τόν Κορινθιακόν Κόλπο. Κάνει απόβαση στό παράλια τής Άχαΐας.

«Έπήρα καί μιά ογδονταριά στρατιώτες τής ξηράς καί έπήγα πλησίον τής Πάτρας, Άχαιές λεγόμενες, τά μαγαζιά τά σπία, τίς ιδιοκτησίες, τά μαγαζιά του Σαΐταγμα καί έπειτα έπέστρεψα στην Ζάκυνθο» όπως έξιτορει ό ίδιος. Έκαψε τά τσιφλίκια του Σαΐτ Άγά «πλούσιου άγά μέ προσοδοφόρους έκτάσεις γαιών καί έν Ήλεία καί εις πολλές άλλας περιφερείας ως έν Άχαΐα όπου είχαν άνοικοδομήσει καί δυνατόν Πύργον, ό όποιος έχρησίμευεν εις τούς Τούρκους τών Πατρών ως Φρούριον».

Ρημάζει τίς αποθήκες του Σαΐτάγα καί γυρίζει στη Ζάκυνθο μέ σκλαβους καί πλιάτσικα. Μιά διαμαρτυρία γιά τήν σκλαβιά. Έκδίκηση γιά τόν κατατρεγμό καί τόν άφανισμό τών Κολοκοτρωνάων. Έβδομήντα Κολοκοτρωνάιοι χάθηκαν μέ τ' άρματα στό χέρι πολεμώντας τόν Τούρκο στο Μοριά.

Κι αντί νά πανηγυρίσουν τόν θρίαμβο του, βρίσκεται κατηγορούμενος. «Τήν έχθρικήν ταύτην πράξιν του Κολοκοτρώνη ή μάλλον πλοίου διατελούντος εις τήν έπτανησιακήν ύπηρεσίαν, αϊ Τουρκικά Άρχαί τής Πελοποννήσου θέλουσαι νά τιμωρήσωσι, προέβησαν εις έχθροπραξίας. Διά συνέλαβαν άπαντα τά υπό έπτανησιακήν σημαίαν, πλοία άτινα καλή τή πίστει εύρίσκοντο εις τούς λιμένας αυτών» όπως τονίζει ό ΣΠ. Δε Βιάζης.

Οί Ζακύνθιοι έκαμαν μίαν άναφοράν στη Διοίκηση γιά νά μήν ξανακτυπή-

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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

σουν τό Μοριά διότι οί Τούρκοι δέν έδέ-
χοντο τούς πηγαίνοντας εκεί διά έμπο-
ριο. «Έτσι ή Κυβέρνηση μ' έμπόδισε νά
χτυπήσω τήν ξηρά καί διετάχθηκα μόνο
νά περιορισθώ εις τό πόλεμο τής 'Αγίας
Μαύρας, όπως ό ίδιος εξιστορεί μέ κά-
ποιο παράπονο.

Ό πληρεξούσιος Μοντσενίγος έλυ-
πήθηκε γιά τήν έπιδρομήν καί προστα-
σει τόν στρατηγόν Παπαδόπουλον νά
τόν τιμωρήσει. Όταν γύρισε ό Κολοκο-
τρώνης καί άγκυροβόλησε τό «'Αγιος
Γεώργιος» στή Λευκάδα, ό στρατηγός
Παπαδόπουλος τόν φώναξε στό στρα-
τηγείο.

— Νά βγάλεις άμέσως τό σπαθί σου
καί νά πās στίς φυλακές του Κάστρου,
είσαι υπό κράτηση.

Ό κάπταν Θόδωρος διαμαρτυρήθηκε
καί έδειξε τήν άδειά του από τήν ίδια
τήν Κυβέρνηση νά χτυπάει «άπό στεριά
κι από θάλασσα όθεν τόν έβόλαε».

Ό Παπαδόπουλος έβλεπε τό δίκαιο
του Κολοκοτρώνη αλλά έπρεπε νά τόν
θυσιάσει γιά νά κρατήσουν τά 'Εφτάνη-
σα τό έμπόριο μέ τούς Τούρκους του
Μοριά, «διά σπουδαιότερους λόγους
κυβερνητικούς τής 'Ιονίου Πολιτείας».

Αντί νά τόν στείλει στίς φυλακές του
Κάστρου τόν έστειλε «υπό περιορι-
σμού» στήν «Ευαγγελίστρια», ναυαρχί-
δα του μικρού καταδρομικού στόλου
πού είχαν οί Έλληνες υπό ρωσικήν
σημαίαν.

Κλείστηκε στήν «Ευαγγελίστρια» σάν
γεράκι σέ κλουβί κι έστειλε στόν Καπο-
δίστρια, πολιτικό άρχηγό τής έκστρα-
τείας τήν παραίτησή του:

«Πρός τόν έξοχώτατο Κόντε 'Ιωάννη
Καποδίστρια Κομισσάριο, Στρατορδινά-
ριο εις τήν νήσον τής 'Αγίας Μαύρας.
Παρά τόν καπετάν Κολοκοτρώνη, ρα-
πόρτο.

Σας ειδοποιώ ότι γιά προσταγής του
έξοχώτατου τζενεράλ Παπαδόπουλου,
εύρίσκομαι εις τό άρέστο μέσα εις τό
καράβι του άρχηγού μου Μαγιόρ κ. 'Ε-
λευθερίου Κυριακοβίτσι, όθεν παρακα-
λώ νά μου δοθούν αί πάγαις μου — μι-
σθοί — καί τό κοντράτο ως ταίς 20 του
παρόντος όπου μου λείπουν γρόσια χί-
λια πεντακόσια. Προσέτι σας φανερώ-
νω, ότι γνωρίζω πώς δέν είμαι άξιος τής
δουλεύσεως καί κατά τό κοντράτο μου
ζητώ τήν λεσέντζα μου — άπόλυση —
δίδοντας σας τό άβίζο από τήν σήμεραν
έως νά συμπληρωθούν αί ήμέραι είκοσι
ταίς σταλαίς, όπου διαλαμβάνει τό κον-
τράτο.

Τή 20 'Ιουλίου 1807. Σαμπέκο «Ευαγ-
γελίστρια».

Δούλος ταπεινός ρεστάντος
Θοδωράκης Κολοκοτρώνης

«Ενωθε σάν ταπεινωμένος από τούς
δικούς τους. Ήταν ή πρώτη άδικία πού
του γινότανε καί δέν μπορούσε νά τήν ά-
νεχθει. Μέ πόση φιλοδοξία μπήκε καπε-
τάνιος στό σεμπέκιο «'Αγιος Γεώργιος»
καί τώρα κρατούμενος στό «Ευαγγελί-
στρια» γιατί έκτέλεσε τή διαταγή τους.
Ό στρατηγός προσπάθησε νά τόν πεί-
σει νά άποσύρει τήν παραίτηση.

Ό Κολοκοτρώνης δέν ξανακρέμασε
από τότε φούντα στό σπαθί του θυμήθη-
κε τούς στίχους του Ρήγα Φερραίου:

«Κάλλιο γιά τήν πατρίδα
κανένas νά χαθει
ή νά κρατήσει φούντα
γιά ξένον στό σπαθί».

'Αργότερα έλεγε, ό Γέρος του Μοριά
«Χρυσή Φούντα δέν στόλισε ποτέ τό
σπαθί μου, όταν επαιρνα δούλευσιν εις
ξένα κράτη».

Καί τότε τό πολιτικό παιχνίδι τών με-
γάλων άλλαξε. Τούς Ρώσους διαδέ-
χτηκαν οί Γάλλοι στά 'Επτάνησα. 'Επί
δέκα χρόνια, πότε ό ένας, πότε ό άλλος
κορόιδευαν τούς άτυχους ραγιάδες.
Τούς ξεσήκωναν κατά του τούρκου μέ
χίλιες ύποσχέσεις κι ύστερα τούς άφη-
ναν στό έλεος του!

Μάταια είχε πασχίσει νά γυρίσει τό
παιχνίδι τής Εύρώπης σέ όφελος τών
'Ελλήνων γιά νά φτάσει στό συμπερά-
σμα πώς δέν έπρεπε νά περιμένουν από
τούς ξένους τίποτε. 'Η 'Ελλάδα μέ τήν
'Ελλάδα καί μόνο από τήν 'Ελλάδα. Καί
οί Έλληνες ότι κάμουν μέ τό σπαθί
τους «ότι κάμομε θά τό κάμομε μονάχοι
καί δέν έχουμε έλπίδα καμμία από τούς
ξένους» έλεγε καί ξανάλεγε ό Γέρος
του Μοριά.

Έτσι έκλεισε ή πρώτη κουρσάρικη
δράση του σάν καπετάνιο στό 'Ιόνιο Πέ-
λαγος γιά νά ξανοιχτεί μέ νέα όρμη
στήν Άσπρη Θάλασσα, τό Αίναίο Πέλα-
γος μέ τούς βουναπάτες όπλαρχηγούς
του 'Ολύμπου, ως άρχηγός τής μοίρας
«Μοριάς».

ΝΙΚΟΣ ΚΩΣΤΑΡΑΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-929 3918.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΙΑΠΩΝΙΑ

Μείωση του στόλου

Σε διάστημα τεσσάρων ετών ο αριθμός των πλοίων των εγγεγραμμένων στο 'Ιαπωνικό νηολόγιο μειώθηκε σχεδόν στο μισό φθάνοντας τις 532 μονάδες 35.260.000 τόν. d.w.

Κατά τα στοιχεία του 'Υπουργείου Μεταφορών το εθνικό νηολόγιο έχασε 176 πλοία το 1987 και 100 πλοία το 1988. 'Η πτώση αυτή αποδίδεται τόσο στην απώλεια της συναγωνιστικότητας της εθνικής σημαίας όσο και του γιέν από το 1985.

Κατά τη γνώμη των αρμοδίων η τάση αυτή συνεχίζεται γιατί οι 'Ιάπωνες εφοπλιστές δεν δείχνουν κανένα ενθουσιασμό για την ναυπήγηση νέων σκαφών προορισμένων να τεθούν υπό 'Ιαπωνική σημαία. 'Εν πάση περιπτώσει για να σταματήσουν ως ένα βαθμό την τάση μεταφοράς των πλοίων υπό ξένες σημαίες προήλθαν σε συμφωνία με τα ναυτεργατικά συνδικάτα κατά την οποία επιτρέπεται στα πλοία τους η χρησιμοποίηση μικτών πληρωμάτων. Το πρώτο 'Ιαπωνικό πλοίο το οποίο θα είναι επανδρωμένο σύμφωνα με την ανωτέρω μικτή σύνθεση θα εκτελέσει το πρώτο του ταξίδι εντός του Μαρτίου.

Για τη Διώρυγα του Σουέζ

'Η 'Ιαπωνική κυβέρνηση προσφέρθηκε να χρηματοδοτήσει νέα εκβάθυνση και διαπλάτυνση της Διώρυγας του Σουέζ με ένα χαμηλότοκο δάνειο ύψους 800 εκατ. δολλαρίων. Στόχος της πρότασης είναι η δυνατότητα διόδου της διώρυγας από εμπορτά δεξαμενόπλοια τών 270.000 τόν. d.w. και η αποπληρωμή του δανείου προτείνεται σε 40 χρόνια με επιτόκιο 3%.

Οι σημερινές δυνατότητες της διώρυγας επιτρέπουν τον διάπλου σε πλοία με βύθισμα 53 πόδια, πλάτος 144 πόδια και μέγιστο ωφέλιμο βάρος 130.000 - 150.000 τόννους.

Με τις σημερινές εργασίες εκβάθυνσης που διεξάγονται στη διώρυγα, πλοία τών 180.000 τόν. με βύθισμα 56 πόδια θα μπορούν να διαπλέουν την διώρυγα που συνδέει την Μεσόγειο με την 'Ερυθρά Θάλασσα.

'Ενδιαφέρον για την μερική χρηματοδότηση του σχεδίου εκβάθυνσης της διώρυγας έχουν δείξει και ορισμένες 'Αραβικές χώρες οι οποίες εξαρτώνται για το εμπόριό τους από την διώρυγα.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Συμφωνία με το Μεξικό

Το 'Υπουργικό Συμβούλιο της χώρας ένεκρινε τη συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ του πετρελαϊκού Μεξικανικού συγκροτήματος Pemex και του ομόλογου του 'Ισπανικού Repsol που αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία πετρελαίου της 'Ισπανίας.

Το συγκρότημα Pemex (Petroleos Mexicanos) απέκτησε το 2,7% του κεφαλαίου της Repsol και σε αντάλλαγμα της παρεχώρησε το 34,29% των μετοχών που κατείχε της 'Ισπανικής εφοπλιστικής εταιρίας πετρελαιοφόρων Petronor.

Τόν Μάρτιο του 1989 η Repsol είχε αγοράσει την Τράπεζα του Μπιλμπάο, μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές τράπεζες της χώρας, την ναυτιλιακή έαιρία Βισκάγια καθώς και το 21,9% των μετοχών της Petronor. Με την τελευταία αυτή πρόσκτηση η Repsol καθίσταται ο κύριος μέτοχος (89%) του κεφαλαίου της Petronor, η οποία εξάλλου σε συνεργασία με την Μεξικανική Pemex προβαίνει στην εγκατάσταση μικτής επιχειρήσεως

στο Μεξικό για την ανάπτυξη της πετροχημικής δραστηριότητας στη χώρα. 'Η συνεργασία αυτή ήταν απαραίτητη δεδομένου ότι η Μεξικανική νομοθεσία δεν επιτρέπει την απ' ευθείας επένδυση ξένων επιχειρήσεων στον πετρελαϊκό τομέα.

Σημειώνεται τέλος ότι το 'Ισπανικό πετρελαϊκό συγκρότημα της Repsol έκλεισε τη χρήση του 1989 με κέρδη 65 εκατομ. πεσώντων, σημειώνοντας αύξηση κατά 16% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ναυπήγηση υπερδεξαμενοπλοίου

Μετά μακρόχρονη απουσία της από την αγορά των δεξαμενοπλοίων η ναυτιλιακή εταιρία Wilhelmsen ανακοίνωσε την πρόθεσή της να ναυπηγήσει ένα υπερδεξαμενόπλοιο τών 280.000 τόν. d.w., μεταφορικής ικανότητας δύο εκατ. βαρελιών άργου. Είναι η πρώτη παραγγελία για ναυπήγηση νέου σκάφους της εταιρίας μετά τα προβλήματα της δεκαετίας που την οδήγησαν στην χρεωκοπία και την αναδιοργάνωση.

Το νέο υπερδεξαμενόπλοιο θα ναυπηγηθεί σε 'Ιαπωνικά ναυπηγεία σε τιμή περί τα 85 εκατ. δολλ. και οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες αναμένουν το αποτέλεσμα της διαμάχης στο Κογκρέσο των ΗΠΑ για να αποφασίσουν αν το νέο πλοίο θα είναι εξοπλισμένο με διπύθμενα ή και με ενισχυμένο κέλυφος. Το πλοίο πιθανώς θα παραδοθεί στην πλοιοκτήτρια στα τέλη του 1992 και θα νηολογηθεί στο Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο.

Σήμερα η Wilhelmsen διαθέτει ένα από τους μεγαλύτερους στόλους πλοίων τροχοφόρας μεταφοράς και μόνο δύο μικτά μάλκερς τών 310.000 τόν. d.w. που είναι χρονοναυλωμένα στην μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία στη 'Ιαπωνία και πετρελαίου από την Μέση 'Ανατολή στην Βραζιλία.

Οι απασχολούμενοι ναυτικοί

Το έτος 1989 η ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας απασχολούσε 57.000 άτομα εκ τών οποίων οι 19.700 ήταν Νορβηγοί.

Ειδικότερα οι εν ενεργεία ναυτικοί που υπηρέτησαν στα υπό εθνική σημαία πλοία άνέρχονταν σε 28.400 από τους οποίους οι 12.900 ήταν Νορβηγοί και οι 15.500 ξένοι διαφόρων εθνικοτήτων. Στα διάφορα άλλα παραναυτιλιακά επαγγέλματα οι απασχολούμενοι έφθαναν τους 42.000, οι μισοί από

International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

τούς όποιους στη ναυπηγοβιομηχανία και στις επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού. Έξάλλου οι επιχειρήσεις πρακτορείας και ναυλομεσιτείας καθώς και οι οργανισμοί τεχνικών συμβούλων και έμπειρογνώμωνων άπασχολούν περίπου 8.000 άτομα συμπεριλαμβανομένων και των εργαζομένων στον Νορβηγικό Νηογνώμονα και στους χρηματοδοτικούς της ναυτιλίας οργανισμούς.

Τέλος η συνολική αξία του πωλούμενου ναυτιλιακού εξοπλισμού και των υπηρεσιών υπολογίζεται μεταξύ 8 και 10 δισεκατομμυρίων κορωνών ετησίως.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Νέα πλοία για την Nedlloyd

Τό συγκρότημα της Nedlloyd υπέγραψε πρωτόκολλο συμφωνίας με τα Ιαπωνικά ναυπηγεία της Ισικαβατζίμα - Χαρίμα και της Μιτσουμπίσι για την κατασκευή δύο πλοίων κοντέινερ των 3.950 EVP παραδοτέων μεταξύ τέλους 1992 και αρχών 1993.

Τόν περασμένο Σεπτέμβριο η Nedlloyd είχε επίσης παραγγείλει στα ως άνω ναυπηγεία πέντε μονάδες συνολικής ικανότητας 3100 EVP. Τήν εποχή εκείνη είχε εξαγγείλει τήν πρόθεση συμπληρωματικών παραγγελιών και συγκεκριμένα μιάς πρώτης σειράς πέντε σκαφών των 3.500 — 3.800 EVP ή ό-

ποία θα άκολουθείτο από σειρά άλλων πέντε μεγαλύτερας ικανότητας. Τελικά προτίμησε νά προβεί στην προαναφερθείσα παραγγελία των δύο πλοίων των 3.950 EVP.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Ναυτιλιακή ανάπτυξη

"Όπως ανακοινώθηκε σέ σχετική συνδιάσκεψη, η Έθνική Σαουδαραβική Ναυτιλιακή Έταιρία (National Saudi Arabias Shipping Company) διαθέτει σήμερα όκτώ πλοία πού έξυπηρετούν τρείς γραμμές μεταξύ μέσης Άνατολής και Η.Π.Α., Άνατολικής Εύρώπης και Άπω Άνατολής. Πρόθεσή της είναι νά αύξησει το στόλο της τό 1990, νά άνοίξει νέες γραμμές και νά παράσχει συγκοινωνιακή σύνδεση με τούς γειτονικούς λιμένες της περιοχής.

Άνακοινώθηκε έξάλλου ότι η Σαουδική Άραβία έξάγει σήμερα 112 διάφορα προϊόντα σέ 160 χώρες του κόσμου και ότι οι έκτός πετρελαίου έξαγωγές της από 15% του 1982 έφθασαν σέ 69% τό 1988. Τό σύνολο των προβλητών της άνέρχεται σέ 174 πού μπορούν νά έξυπηρετήσουν τά μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια του κόσμου, ενώ δοσβαρές κρατικές επενδύσεις έγιναν στην εγκατάσταση ναυτιλιακού έξοπλισμού καθώς και φωτοσημάνσεως για τή διευκόλυνση της

ναυσιπλοίας τόσο στην Έρυθρά όσο και στον Άραβικό Κόλπο.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Πρός τό Κυπριακό νηολόγιο

Η κορυφαία ναυτιλιακή εταιρία της Σοβιετικής Ένωσης, Sovcomflot ανακοίνωσε τήν πρόθεσή της νά μετανηολογήσει στό Κυπριακό νηολόγιο τό μεγαλύτερο μέρος του στόλου της πού περιλαμβάνει 120 πλοία συνολικού τοννάζ 2 έκ.ατ. τον. d.w., Η κίνηση αυτή θά προσφέρει στην Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία τή δυνατότητα χρησιμοποίησης δυτικών κεφαλαίων για νέες ναυπηγήσεις καθώς και μειωμένο κόστος λειτουργίας από αυτό του Σοβιετικού νηολογίου. Ήδη μετανηολογήθηκαν 14 πλοία μεταξύ των όποιων ύγραεριοφόρα, δεξαμενόπλοια και τάνκερς μεταφοράς χημικών προϊόντων και είναι πιθανόν ή Κύπρος νά προσελκύσει και τίς υπόλοιπες μονάδες του στόλου. Πρόσφατα ή Σοβιετική κυβέρνηση υπέγραψε διμερή συμφωνία με τήν Κύπρο πού περιλαμβάνει τήν δυνατότητα επάνδρωσης πλοίων υπό κυπριακή σημαία με Σοβιετικά πληρώματα, ενώ σύμφωνα με τό καταστατικό της Sovcomflot ή εταιρία μπορεί νά χρησιμοποιήσει και μή Σοβιετικά πληρώματα στην επάνδρωση των πλοίων της.



seastar navigation

Ship Managers/Operators

ATHENS OFFICE:
Seastar Navigation Co. Ltd.

Seastar Chartering Ltd.

Seastar House
6 Rizariou Street
152 33 Halandri
Tel.: 6819542 - 6823929 - 6841649
Telex: 214205 - 210982 SENA GR
Cables: SEASTAR ATHENS

LONDON OFFICE:
Seastar Navigation Ltd.

14/20 St. Mary Axe
London EC3A 9DE
Tel.: 01 2207569
Telex: 888722 GRAIG C
Cables: SEANAVIG LONDON

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 149 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο κ. Παππάς στη Χιλή

Ο Υπουργός αναχώρησε στις 8 Μαρτίου για τη Χιλή και Βραζιλία προκειμένου να εκπροσωπήσει τη χώρα μας στην εγκατάσταση των νέων προέδρων των δύο χωρών.

Με την ευκαιρία αυτή, όπως είχε ανακοινωθεί από το ΥΕΝ, ο κ. Παππάς θα επιδίωκε να συζητήσει και ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13 των πλοίων:

— «Σωτήρας», μπάλκερ, πρώην «Co-op Express I» υπό παναμαϊκή σημαία, 31.323 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Sotiras Navigation Inc.» (κ. Παν. Τσεβδός).

— «Καρδάμυλα», μπάλκερ, πρώην «Co-op Express II» υπό παναμαϊκή σημαία, 32.078 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Kardamyla Maritime Inc.» (κ. Παν. Τσεβδός).

— «Ωκεανίς», μπάλκερ, πρώην «Ακράτα» υπό Ελληνική σημαία, 9.753 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Okeanis Shipping Corporation» (κ. Αναστ. Παπαγεωργόπουλος).

— «Αγία Τριάς», μπάλκερ, πρώην «Iron Kestrel» υπό αγγλική σημαία, 16.819 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Trias Shipping Co. Ltd.» (κ. Σωτ. Λιτσόπουλος).

— «Ελπίς», μπάλκερ, πρώην «Arrow Pride» υπό αγγλική σημαία, 37.472 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Freeway Navigation Co. Ltd.» (Coronis Steamship Co.).

Δανειοδότηση κατασκευής και μετασκευής πλοίων πού έκτελούν μικτούς πλόες

Επεκτείνεται με απόφαση της Τράπεζας Έλλάδος η δυνατότητα χρηματοδότησης (νομικών ή φυσικών προσώπων) για την μετασκευή και την κατασκευή πλωτών μέσων και σε αυτά που προορίζονται να έκτελούν μικτούς πλόες.

Ειδικότερα η απόφαση όριζε τα εξής:

Σύμφωνα με την απόφαση της Τράπεζας Έλλάδος η παλαιότερη απόφαση 720/27.3.88 για τη δανειοδότηση κατασκευών και μετασκευών πλοίων που έκτελούν πλόες εξωτερικού, επεκτείνεται και στα πλοία που θα έκτελούν μικτούς πλόες.

Η Επιτροπή Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων, αφού έλαβε υπ' όψιν: α) την ΠΔ/ΤΕ 720/27.3.86 όπως ισχύει, με την οποία

τροποποιήθηκαν οι διατάξεις της απόφασης ΝΕ 85/514.7.75 και έπετράπη, μεταξύ άλλων, η δανειοδότηση, με τούς αναφερόμενους στην εν λόγω πράξη όρους και προϋποθέσεις ήμεδαπών (φυσικών ή νομικών προσώπων), για την κατασκευή ή μετασκευή κάθε είδους πλωτών μέσων που προορίζονται να έκτελούν πλόες εξωτερικού, β) τη σκοπιμότητα επέκτασης της εφαρμογής των διατάξεων της ως άνω πράξης και στις περιπτώσεις πλοίων που προορίζονται να έκτελούν μικτούς πλόες, αποφάσισε, να συμπληρώσει τις διατάξεις της ΠΔ/ΤΕ 720/27.3.88 όπως ισχύει και να καθορίσει ότι επιτρέπεται, σύμφωνα με τούς αναφερόμενους στην εν λόγω πράξη όρους και προϋποθέσεις, η δανειοδότηση ήμεδαπών (φυσικών ή νομικών προσώπων) και για την κατασκευή ή μετασκευή κάθε είδους πλωτών μέσων τα οποία προορίζονται να έκτελούν μικτούς πλόες.

Τιμολογιακές ρυθμίσεις του Ο.Λ.Π.

Η διοίκηση του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς για τη προσέλκυση μεγαλύτερης διαμετακομιστικής κίνησης στο λιμάνι και για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του λιμένος αποφάσισε τη θέσπιση μιάς σειράς κανονιστικών και τιμολογιακών ρυθμίσεων.

Συγκεκριμένα τό διοικητικό συμβούλιο του Όργανισμού αποφάσισε:

— Τη χορήγηση έκπτωσης 35% στα δικαιώματα για αυτοκίνητα ΤΙΡ και άλλα τροχοφόρα εξωτερικού, που φορτώνονται σε όχηματαγωγά πλοία, με προορισμό τό εξωτερικό.

Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα τροχοφόρα εξωτερικού, που εκφορτώνονται αυτόδυναμα (ρό-ρό), από όχηματαγωγά πλοία, και επανεξάγονται σιδηροδρομικά ή οδικά.

— Την ευνόικη τιμολογιακή μεταχείριση των μεταφορτωμένων ή διαμετακομιζόμενων με χερσαία μεταφορικά μέσα φορτίων με προορισμό τό εξωτερικό. Ισχύει ό,τι και για τά μεταφορτωνόμενα από πλοίο σε πλοίο φορτία.

— Νέο τρόπο υπολογισμού των εκπτώσε-

ων για διαμετακομιζόμενα έμφορτα κοντεινερς που διευκολύνει περισσότερο τίς ναυτιλιακές εταιρίες. Ητοι η έκπτωση χορηγείται χωριστά στην εκφόρτωση και στην μεταφόρτωση των κοντεινερς.

— Τά δικαιώματα προσδόμησης, πρυμνοδέτησης και παραβολής πλοίων και άλλων ναυπηγημάτων εξωτερικού πρέπει να καταβάλλονται μέσα σε 20 ήμέρες από τόν απόπλου τούς των δέ πλοίων έσωτερικού πρέπει να καταβάλλονται μέσα στίς 20 ήμέρες του επόμενου μήνα. Τό ίδιο ισχύει και για τά δικαιώματα έλλιμενισμού.

— Σε περίπτωση άπεργίας του προσωπικού του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς τά άποθηκευτικά δικαιώματα θα ύπολογίζονται στην πιό χαμηλή κλίμακα (άπλά για τόν πρώτο μήνα).

Η διακυβέρνηση ιδιωτικών τουριστικών σκαφών

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 113Β/27.2.90) ό Είδικός Κανονισμός Λιμένα «περί αδειών διακυβέρνησης ιδιωτικών τουριστικών πλοίων».

Η κατάρτιση του Κανονισμού αυτού έγινε για να καλυφθεί τό νομοθετικό κενό που ύπήρχε αναφορικά με τά πιστοποιητικά τά όποία θα πρέπει να έχει κανείς για να άποδεικνύει την ικανότητα διακυβερνήσεως ιδιωτικών τουριστικών πλοίων και σκαφών άναψυχής.

Μέ τό νομικό καθεστώς που ύπήρχε ένώ για τη διακυβέρνηση ενός ταχύπλοου σκάφους άπαιτείτο η κατοχή άδειας χειριστή ταχυπλόου σκάφους ή όποια άποκτάται μετά από εξέταση των ένδιαφερομένων, για τη διακυβέρνηση μεγαλύτερων σκαφών και πλοίων δέν άπαιτείτο τίποτε.

Στόν Κανονισμό άναφέρονται αναλυτικά όί προϋποθέσεις και τά προσόντα για την άπόκτηση άδειας κυβερνήτη ιδιωτικού τουριστικού πλοίου, καθώς και όί προϋποθέσεις για την ίδρυση και τη λειτουργία Σχολείων Κυβερνητών.

Οί άρχαιρεσίες πρακτικών πλοιάρχων

Άρχισαν προχθές 13 Μαρτίου και θα όλοκληρωθούν στίς 31 του ίδιου μηνός όί άρχαιρεσίες της Πανελληνίας Ένωσης Πρακτικών πλοιάρχων και κυβερνητών Μ/Σ, Π/Κ, και Ι/Φ.

Η ψηφοφορία είναι άυτοπρόσωπη και πραγματοποιείται κάθε Τρίτη, Πέμπτη και Σάββατο από τίς 9 π.μ. έως τίς 13.00 μ.μ.

Γιά τούς σπουδαστές ΚΕΣΕΝ

Έστάλη για δημοσίευση στην Έφημερίδα τίς Κυβερνήσεως άπόφαση του ΥΕΝ με την όποια παρέχεται η δυνατότητα στούς σπου-

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Η Έταιρία EUROPEAN NAVIGATION INC., γνωστοποιεί την μεταφορά των κεντρικών της γραφείων στην Γλυφάδα, όδός Άρτεμησιού 2 και πλατεία Φλέμινγκ, (στροφή Γκόλφ Γλυφάδας) — GR 166 75 ΓΛΥΦΑΔΑ.

Νέα τηλέφωνα: 892022 (4 γραμμές) — 8981581 (4 γραμμές)

Τέλεξ: 21/6428 - 6331 - 8179, Τέλεφαξ: 8946777

Τηλεγραφική: EURONAVIG

δαστές του ΚΕΣΕΝ που έχουν τελειώσει τη φοίτηση σε όλους τους κύκλους σπουδών και έχουν δικαίωμα επανεξέτασης σε όφειλόμενα μαθήματα, να εξετάζονται κατά τους μήνες Φεβρουάριο, Απρίλιο και Μάιο.

Οι ακριβείς ημερομηνίες και οι ώρες εξέτασεων θα καθοριστούν από το ΚΕΣΕΝ.

Παραδόθηκε η πρώτη ωτομοτρίς από τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά

Παραδόθηκε στον Όργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος το πρώτο αυτοκινούμενο επιβατηγό βαγόνι (ωτομοτρίς) που κατασκεύασαν για λογαριασμό του τα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά με τη συνεργασία της Έταιρίας Μ.Α.Ν. της Δυτικής Γερμανίας, ενώ μέσα στο χρόνο θα παραδοθούν άλλα 25.

Το βαγόνι πέρασε με απόλυτη επιτυχία όλα τα τέστ δοκιμών σε διάφορες διαδρομές και αναμένεται να δοκιμασθεί στη γραμμή Αθήνα — Χαλκίδα. Φέρει δύο μηχανές, έχει μήκος 24 μέτρα, βάρος 45 τόνους και μπορεί να μεταφέρει 127 επιβάτες, από τους οποίους 72 καθημερινούς, με ταχύτητα 120 χλμ. την ώρα.

Η συμφωνία με τον ΟΣΕ προβλέπει συνολικά την κατασκευή 69 αυτοκινούμενων βαγονιών, καθώς επίσης και 95 απλών επιβατηγών (χωρίς μηχανή) τα οποία θα εκσυγχρονίσουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Κύριο χαρακτηριστικό των κατασκευών αυτών είναι ότι γίνονται για πρώτη φορά στη χώρα μας και περιέχουν υψηλά ποσοστά ελληνικής προστιθέμενης αξίας.

Παραδίδοντας το βαγόνι, ο Διευθύνων Σύμβουλος των Έλληνικών Ναυπηγείων Ναύαρχος κ. Πιέρρος Παναγιωταρέας δήλωσε ότι οι κατασκευές αυτές ανοίγουν νέους δρόμους για τα Ναυπηγεία και την ελληνική Οικονομία, αφού τώρα είναι απόλυτα δυνατή και εύκολη η παραγωγή οποιουδήποτε είδους βαγονιού (ηλεκτρικού, ντίζελ κλπ.) τόσο για την ελληνική όσο και τη διεθνή αγορά, εξασφαλίζοντας έτσι εργασία σε ελληνικά χέρια με παράλληλη συναλλαγματική ωφέλεια για τη χώρα μας. Είπε ακόμη ότι για το Μετρό τα Ναυπηγεία μπορούν να αναλάβουν την παραγωγή σε σύντομο χρονικό

διάστημα των αναγκαίων συρμών. Επίσης, να αντικαταστήσουν τα βαγόνια της υπάρχουσας γραμμής του Ήλεκτρικού.

Η υλοποίηση του έργου του ΟΣΕ απαιτείται από τα Ναυπηγεία επενδύσεις σε μηχανολογικό εξοπλισμό, συσκευές συναρμολόγησης, εκσυγχρονισμό βαφείων κλπ. της τάξης των 400 εκ. δρχ. ενώ οι καλυμμένοι χώροι κατασκευής ξεπερνούν τα όκτώ στρέμματα.

Με τις επενδύσεις εξασφαλίστηκε η παραγωγή βαγονιών σε ποιότητα εφάμιλλη αυτής που επιτυγχάνεται στα εργοστάσια των εταιριών που δίνουν τη τεχνολογία Μ.Α.Ν. Δυτικής Γερμανίας για τα αυτοκινούμενα και Schienenfahrzeuge Ανατολικής Γερμανίας για τα απλά επιβατηγά.

Όλα τα παραπάνω προγράμματα θα βοηθήσουν να αναπτυχθεί και ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής βιοτεχνίας και βιομηχανίας (φορμάκια, χρώματα, αλουμίνιο, καθίσματα κλπ), ενώ παράλληλα θα αυξηθεί και η απασχόληση στα Ναυπηγεία με τις προσλήψεις του αναγκαίου προσωπικού.

Η ανάπτυξη του βιομηχανικού τομέα θα λειτούργησει μελλοντικά σαν ρυθμιστικός παράγοντας των δραστηριοτήτων των Έλληνικών Ναυπηγείων. Σε μία περίοδο ύφεσης και κρίσης της Ναυτιλίας θα υπάρχει πάντα η δυνατότητα απασχόλησης του εργατικού δυναμικού, κατέληξε ο κ. Παναγιωταρέας.

Άγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Κάππα Βέντσιουρ» 18.433 τόν. d.w., 10.430 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οι αγοραστές του υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μάριβικ» 27.532 τόν. d.w. 17.324 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976 έναντι τιμής 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Hakusan» 35.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984 έναντι τιμής 12,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Λεντούδης Ευάγγελος II» 33.529 τόν. d.w., 18.700 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως

1974, έναντι τιμής 6,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «La Guajira» 26.000 τόν. d.w., Πολωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής 2,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Ελούντα Κόουστ» 15.245 τόν. d.w., 9.030 τόν. γκρό, δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Ελίζαμπεθ Κ.» 15.241 τόν. d.w., 8.936 τόν. γκρό, ναυπηγμένο στη Βραζιλία το 1972, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το ιαπωνικό φορτηγό «Picton» 15.150 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Cape North» 85.180 τόν. d.w., Γιουγκοσλαβικής ναυπηγήσεως 1971, εφοδιασμένο με IGS/COW, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν τα ακόλουθα πέντε αδελφά δεξαμενόπλοια της Ινδονησιακής εταιρίας Pertamina: «Permina XIV», «Permina XV», «Permina XVII», «Permina XVIII» και «Permina XIX» 5.236 τόν. d.w., 2.880 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1971, έναντι συνολικής τιμής 5 εκατομ. δολλαρίων.

Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Τράιντεντ Βέντσιουρ» 28.500 τόν. d.w., 17.210 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 14 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Zelande» 38.923 τόν. d.w., 23.909 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 11,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Άπω Ανατολής επωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ιλλινός» 290.767 τόν. d.w., 137.854 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής 32 εκατ. δολλαρίων.

Πωλήσεις επιβατηγών — όχημα-γωγών

— Σε Σουηδούς επωλήθη το μετασκευα-

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

ζόμενο υπό ελληνική σημαία επιβατηγό - όχηματαγωγό «Έμπρεξ» 9.196 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1965, έναντι τιμής περί των 45 εκατ. δολларίων.

— Σέ 'Αμερικανούς φέρεται πωληθέν τό όχηματαγωγό «Πάτρα Έξπρές» 7.356 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 10 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

Μέ προορισμό τή διάλυση στην 'Ινδία έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μικτό πλοίο «Βέντσιουρ» 39.580 τόν. γκρός, 17.950 τόν. βάρους τό 1966, άντί δολ. 236 άνά τόννο βάρους.

Η έκτακτη ένίσχυση άνέργων γιά τό Πάσχα

Τή χορήγηση έκτακτης οικονομικής ένίσχυσης 22.000 δραχμών στους έγγαμους καί 18.000 δρχ. στου άγαμους άνεργους ναυτικούς άποφάσισε νά είσηγηθεί στό ΥΕΝ ό Οίκος Ναύτου γιά τίς γιορτές τό Πάσχα.

Μέ τήν εύκαιρία άνακοινώθηκε ότι ό Οίκος Ναύτη άποφάσισε τήν κατάρτιση μελέτης μέ τήν τροποποίηση των προϋποθέσεων γιά τή χορήγηση έκτακτης οικονομικής ένίσχυσης Πάσχα καί Χριστουγέννων έντός διμήνου καί νά μήν καταβληθεί καμία έκτακτη έπιδότηση στό μέλλον άν δέν όλοκληρωθεί ή μελέτη πού θά άποβλέπει στην οικονομική ένίσχυση των πραγματικά άνεργων ναυτικών.

Ο νέος Κανονισμός καταλληλότητας όχηματαγωγών

Άρχισε άπό τίς 28 Φεβρουαρίου 1990 νά ισχύει τό άριθ. 55 Προεδρικό Διάταγμα πού τροποποιεί τίς διατάξεις τό Π.Δ. 256/88 «περί κανονισμού καταλληλότητας όχηματαγωγών πλοίων Α' 907, τό όποίο έχει δημοσιευθεί στό ΦΕΚ 23Α/28.2.90.

Έκλογή προέδρου στό ABS

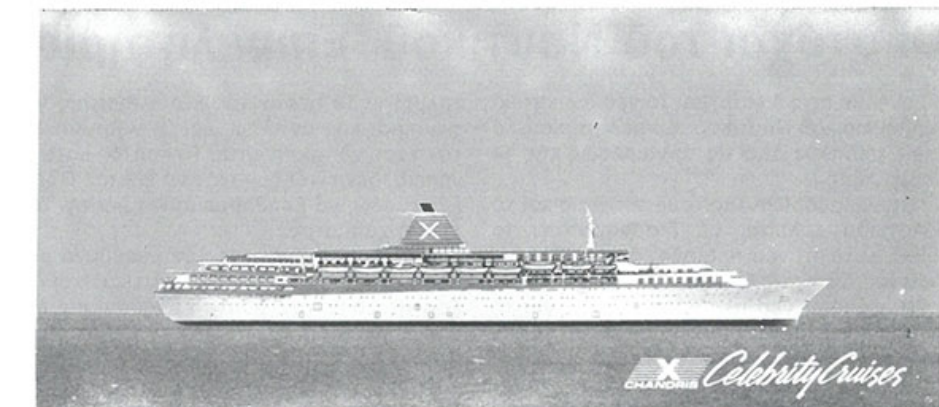
Σέ είδική συνεδρίαση τό Διοικητικό Συμβούλιο τό 'Αμερικανικό Νηογνώμονα στό Πάραμους τό Νιού Τζέρσεϋ, στίς 26 Φεβρουαρίου, εκλέχθηκε ό νέος πρόεδρος κ. Φράνκ 'Ιαρότσι πού διαδέχεται τόν κ. Ρίτσαρντ Τ. Σόπερ. Ό νέος πρόεδρος τό ABS άρχισε τήν καριέρα του στην 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή καί ύπήρξε ύπεύθυνος σημαντικών θέσεων στην ΕΧΧΟΝ όπου καί κατέχει τήν θέση του προέδρου άπό τό 1982. Διετέλεσε επίσης μέλος πολλών 'Αμερικανικών Ναυτιλιακών 'Οργανισμών καί 'Ιδρυμάτων Κοινωνικής Πολιτικής.

Τακτική τουρκική γραμμή Σμύρνης — Πειραιώς — Βενετίας

Η έταιρία «Τουρκικές Ναυτιλιακές Γραμμές DENIZYOLARI» άνακοίνωσε τήν έναρξη τακτικού δρομολογίου μεταξύ Σμύρνης — Πειραιώς — Βενετίας μέ τό επιβατηγό - όχηματαγωγό «ΑΝΚΑΡΑ» τό όποίο θά άναχωρεί άπό τόν Πειραιά κάθε Πέμπτη στίς 10.00 γιά Βενετία καί κάθε Δευτέρα στίς 23.00 γιά Σμύρνη. Τήν πρακτόρευση τό πλοίου στόν Πειραιά έχει αναλάβει ή έταιρία ΜΕDTRANS ΕΠΕ, ΙΙ Μεραρχίας ΙΙ.

Νέα έργα τό ΟΛΠ στό Κερασίει

Άπό τόν 'Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς άνατέθηκε, μετά άπό δημόσιο μειοδοτικό διαγωνισμό, ή κατασκευή μεγάλου προβλήτα στό λιμάνι Κερασιείου, προϋπολογισμού



Παραδόθηκε στίς άρχές Μαρτίου, άπό τά ναυπηγεία Μέγιερ Βέρφτ τής Δυτ. Γερμανίας, τό κρουαζιερόπλοιο «Μερίντιαν» (πρώην «Γαλιλέο») 30.000 τόν. γκρός τό Οίκου Χανδρή, τό όποίο ύπέστη εύρείας έκτασης άνακαίνιση καί δρομολογήθηκε άμέσως σέ κρουαζιέρες άπό τήν 'Ανατολ. άκτή των ΗΠΑ πός Καραϊβική καί Βερμούδες.

Τό πλοίο διαθέτει 553 δίκλινες καμπίνες καί όλες τίς άνέσεις των σύγχρονων μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, έχει νηολογηθεί στίς Μπαχάμας καί τό πλήρωμά του άπαρτίζεται άπό 'Ελληνες άξιωματικούς καί μικτής προέλευσης ξενοδοχειακό προσωπικό καί κατώτερο πλήρωμα.

4,5 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Μέ τήν κατασκευή τό έργου αύτό θά άπελευθερωθεί όλοσχερώς τό κεντρικό λιμάνι τό Πειραιά άπό τήν έμπορευματική κίνηση γενικών φορτίων, ή όποία θά συγκεντρωθεί στό Κερασίει καί τό Πειραιώς θά άποδοθεί άποκλειστικά στην εξυπηρέτηση τής επιβατικής κίνησης καί τής επιβατηγού ναυτιλίας.

Έπίσης άνατέθηκε στόν τελευταίο μειοδότη ή κατασκευή ύπόστεγου διαλογής φορτίων, προϋπολογισμού 540 εκατ. δραχμών.

Τό ύπόστεγο θά κατασκευασθεί στην προβλήτα έμπορευματοκιβωτίων, στό Νέο 'Ιόνιο.

Ο κ. Γ.Μ. Λύρας άντιπρόεδρος τής CENSA

Ό κ. Γιάννης Μ. Λύρας, μέχρι τώρα πρόε-

δρος τής 'Επιτροπής Bulk and Tanker Trades τής CENSA (Council of European and Japanese National Shipowners Association), έξελέγη πρόσφατα άντιπρόεδρος τής CENSA.

Η Ναυτική Έβδομάδα θά έορτασθεί στην Ξάνθη

Στήν Ξάνθη θά πραγματοποιηθεί έφέτος (άπό 24 'Ιουνίου έως τήν 1η 'Ιουλίου) ό έορτασμός τής Ναυτικής Έβδομάδος.

Κύριος στόχος των εκδηλώσεων, όπως τονίζει σέ ανακοίνωση του τό Γενικό 'Επιτελείο Ναυτικού, είναι ή προβολή τής ελληνικής ναυτικής παραδόσεως καί των ναυτικών άγώνων, ή προβολή τό Πολεμικού Ναυτικού ως παράγοντας 'Εθνικής ισχύος, καθώς καί ή ύπογράμμιση τό ζωτικού ρόλου τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας στην οικονομική άνάπτυξη τής χώρας.

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ καί ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΣΩΣΤΟΣ καί ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ

Οι στόχοι του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου

Συνήλθε στις 5 Μαρτίου το νέο διοικητικό συμβούλιο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, το οποίο προήλθε από τις αρχαιρεσίες της 14 Φεβρουαρίου.

'Επανακαθορίζοντας τους στόχους και το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει το Ν.Ε.Ε. κατά τη νέα περίοδο, ο πρόεδρος κ. Γιώργος Λαναράς δήλωσε τα εξής:

«Μία ακόμη νέα περίοδος αρχίζει για το Ναυτικό 'Επιμελητήριο της 'Ελλάδος με την πρόσφατη ανανέωση του μισού αριθμού των μελών του Διοικ. Συμβουλίου που του παρέχει την ευχέρεια να έχει και συνέχεια, αλλά ταυτόχρονα και ανανέωση, στοιχείων σημαντικών για την περαιτέρω προαγωγή των θεμάτων της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

'Από την ανανέωση αυτή που πραγματοποιείται ανά διετία μέσω της νόμιμης διαδικασίας των εκλογών το ΝΕΕ κατορθώνει να αξιοποιεί περιοδικά όλα τα δυναμικά στελέχη του χώρου της ναυτιλίας για την καλύτερη αντιμετώπιση των όποιων προβλημάτων και την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του 'Ελληνικού πλοίου.

'Εγκαινιάζοντας ουσιαστικά, με τη σημερινή μας συνεδρίαση, τη νέα αυτή περίοδο, νομίζω ότι θα ήταν σκόπιμο:

Πρώτον: Νά επαναπροσδιορίσω τον ρόλο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, κάτω από την μέχρι σήμερα προσωπική και συλλογική πείρα μας, αλλά και υπό το φως των εξελίξεων στον εθνικό και διεθνή χώρο και πρωτίστως, στον ναυτιλιακό.

Δεύτερον: Νά προσδιορίσω με την μεγαλύτερη δυνατή σαφήνεια τους στόχους της δραστηριότητας του Ν. 'Επιμελητηρίου, τόσο μέσα στα εθνικά όρια, όσον και πέραν απ' αυτά, πιά απλά, να επισημάνω τις κατευθύνσεις προς τις οποίες θα κινηθούμε, αλλά και τις μεθόδους που θα χρησιμοποιήσουμε, για να βρισκόμαστε μέσα στο πλαίσιο της νομοθετημένης ευθύνης μας και για να έπιτελούμε σοβαρό και δημιουργικό έργο.

Οι καιροί που διερχόμεθα δεν επιτρέπουν την πολυτέλεια σφαλμάτων, πολύ δε περισσότερο, την άγρα εντυπώσεων χωρίς αντίκρουσμα. Χρειάζεται μόνο, υπεύθυνη και συστηματική δουλειά.

Θά ήθελα λοιπόν να υπογραμμίσω, ότι το Ναυτικό 'Επιμελητήριο, είναι πάντα ό έπίσημος σύμβουλος της Πολιτείας και ότι τον ρόλο αυτό, πρέπει συνεχώς και σταθερώ, να προωθεύει με την πάροδο του χρόνου. Γιατί έτσι μόνο διοχετεύεται στους κρατικούς αρμόδιους η γνώση και η πείρα του εύρως φάσματος της ναυτιλιακής δραστηριότητας, που όχι σπάνια, δυσκολεύονται αυτοί να ακολουθήσουν τους ρυθμούς με τους οποίους λειτουργεί το πλοίο και το ευρύτερο επιχειρησιακό του πλαίσιο.

Και πάλι θά τονίσω την κρισιμότητα των καιρών, που απαιτούν πρωτοβουλίες και

τόλμη, πολύ πέραν της κατεστημένης γραφειοκρατικής αντίληψης. 'Η ναυτιλία έχει την τάση να προηγείται. Τό κράτος κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να έπεται. Πρέπει έμεις, έδω, να βοηθούμε συνεχώς, την αποτροπή χάσματος.

Παράλληλα όμως με τον υπεύθυνο αυτό ρόλο του συμβούλου της Πολιτείας και ανεξάρτητα από τον φόρτο εργασίας και υποχρεώσεων που συνεπάγεται, είμαστε υποχρεωμένοι να ασκήσουμε με τον πίο άσφογο τρόπο, την έπιρροή μας για συνεργασία, συναίνεση και συντονισμό των τάσεων, ιδεών και συμφερόντων που διακινούνται στους κόλπους της ναυτιλίας και μεταξύ των πολλών και δυναμικών κατά κανόνα φορέων και κλάδων της. Χωρίς συντεχνιακή αντίληψη, αλλά με πλαίσιο τό συμφέρον της ίδιας της ναυτιλίας και τό τόπου, τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο, τούς καιρούς αυτών των βαθύτατων αλλαγών και εξελίξεων, πρέπει να προετοιμάζει τό έδαφος για γόνιμο έσωτερικό διάλογο, που θά έχει ως αποτέλεσμα, μία ένιαία και συμμαγή στάση της ναυτιλίας τόσον όταν συνδιαλέγεται με την Πολιτεία, όσον και όταν παίρνει πρωτοβουλίες στό διεθνή διάλογο.

'Ισως θά παρατηρήσετε, ότι πάνω σ' αυτά τα χνάρια βαδίζει τό 'Επιμελητήριο πάντα και ότι τό τελευταία χρόνια απέδειξε σέ πολλές περιπτώσεις, έμπρακτα ότι γνωρίζει ή, χειρίζεται υπεύθυνα και τόν ρόλο του συμβούλου και τόν ρόλο του διαμεσολαβητού. 'Ασφαλώς και έχετε δίκιο. 'Η αναφορά μου όμως στούς σκοπούς και τίς επιδιώξεις του 'Επιμελητηρίου σήμερα, έχει την έννοια της περαιτέρω αύξημένης αποτελεσματικότητάς.

Και τώρα θά μου επιτρέψετε επιγραμματικά να αναφερθώ στούς στόχους που βρίσκονται μπροστά μας και που πρέπει πλήρως να καλυφθούν.

Και πρώτα στον έσωτερικό χώρο.

1) Θέσαμε σέ κίνηση πάλι όλες τίς 'Επιτροπές του ΝΕΕ μετά την σχετική καθυστέρηση που παρουσίασε ό ρυθμός τους λόγω των εκλογών.

2) Νά συμβάλουμε θετικά για μία λιμενική Πολιτική ώφέλιμη για τό πλοίο, την οικονομία και τό θαλάσσιο περιβάλλον.

3) Νά βοηθήσουμε στην κατάρτιση σύγχρονων και αντιπροσωπευτικών τύπων ναυτιλιακών συμβάσεων (ήδη προχωρεί ικανοποιητικά ή συγκροτηθείσα γι' αυτό τό σκοπό άρμοδία 'Επιτροπή).

4) Νά προσφέρουμε ύψηλού βαθμού υπηρεσίες εκτιμήσεων σκαφών και διαιτησίας.

5) Νά έντατικοποιήσουμε τη συλλογή στατιστικών και λοιπών στοιχείων με τη χρήση του 'Ηλεκτρονικού 'Υπολογιστή επιδιώκοντας ανάλογη εκπαίδευση του προσωπικού, για την ανάπτυξη της πληροφορικής στή Ναυτιλία.

6) Νά επιδιώξουμε την οικονομική εύρωσσία του ΝΕΕ με περιστολή των δαπανών και αύξηση των πόρων του.

7) Νά διατηρήσουμε την ύψηλού βαθμού συνεργασία μας με τό YEN.

8) Νά ενημερώσουμε σωστά και αντικειμενικά την κοινή γνώμη διατηρώντας σέ ύψηλό επίπεδο την εικόνα του 'Ελληνά Πλοιοκτήτη εξαίροντας την συμβολή του στην 'Ελληνική Οικονομία και τό κοινωνικό σύνολο.

9) Νά συνεχίσουμε και έπεκτείνουμε διάφορες εκδηλώσεις έπιβραβεύσεως προσπαθειών ατόμων που προάγουν τό έργο της ναυτιλίας και την φιλαλληλία στή θάλασσα.

10) Μέ μεγάλη προσοχή να έπιληφθούμε όλων των θεμάτων που σχετίζονται με την κοινωνική προαγωγή του ναυτεργατικού δυναμικού και την ποιοτική και επαγγελματική αναβάθμισή του μέσα στα διεθνή όρθολογικού έπιπέδου εκπαιδευτικά προγράμματα και συστήματα.

11) Νά δραστηριοποιήσουμε την όργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο.

12) Νά παρακολουθούμε και να προωθούμε λύσεις σέ κάθε θέμα που άπασχολεί τό πλοίο ή τίς 'Ενώσεις μας.

13) Νά φροντίζουμε και διαφυλάττουμε τό σπουδαιότερο στοιχείο στό όποίο έδράζεται ή 'Ελληνική Ναυτιλία και που πρέπει να βεβαιώνεται ή Πολιτεία τό ένδιαφέρον της σά «Πολιτική 'Υποστήριξη».

Τό στοιχείο της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του 'Ελληνικού πλοίου σέ κόστος και ποιότητας υπηρεσιών παράλληλα με τό άπαραβίαστο τό ύφιστάμενο καθεστώς.

Στά δύο παραπάνω σημεία, περιλαμβάνεται όλο τό πλέγμα όπως ή στήριξη του καταρρεύσαντος NAT, αναθεώρηση των συντάξεων, όρθολογιστική έφαρμογή κριτηρίων για τη διαδοχική ασφάλιση, τό Συνδικαλιστικό Νομοσχέδιο με τό δικαίωμα της άπεργίας συνθέσεις πλοίων, ποικιλότητες εισφορές, όλοκληρωση της αναβαθμίσεως της Ναυτικής 'Εκπαίδευσης, διατήρηση άναλλοίωτων των θεσμικών Νόμων 27, 29, 814 κλπ.

Στόν έξωτερικό χώρο τώρα:

1) Νά έντατικοποιήσουμε την παρουσία μας σέ διεθνή Ναυτιλιακά Forum ύποστηρίζοντας θέσεις και άπόψεις που βελτιώνουν την θέση του 'Ελληνικού πλοίου.

2) Νά έχουμε συνεχή έπαφή και παρουσία σέ όλους τούς διεθνείς οργανισμούς που διαμορφώνεται ή διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική άποκομίζοντας άφέλη όπου υπάρχουν και έμποδίζοντας τίς όποιες έναντίον μας έξελίξεις.

3) Νά παρακολουθούμε με προσοχή τούς χώρους στούς όποιους διαμορφώνονται ό μέθοδοι και ή τεχνική για τη μελλοντική μορφή της Παγκόσμιας Ναυτιλίας ώστε να μη βρεθεί ή 'Ελληνική Ναυτιλία στό περιθώριο.

4) Νά συνεργαστούμε στενότερα με τούς άρμοδίους φορείς της ΕΟΚ στοχεύοντας

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Στροφή των Ναυπηγείων Χάρλαντ & Γούλφ στις έπισκευές πλοίων

στην προαγωγή και ωφέλεια του Έλληνικού πλοίου.

5) Νά επεκτείνουμε τα όρια του ΝΕΕ στον ευρύτερο Μεσογειακό χώρο υποστηρίζοντας παράλληλα και τον Έλληνικό Θαλάσσιο Τουρισμό.

6) Βεβαίως όλες μας αυτές οι ώς άνω κινήσεις και δραστηριότητες σκοπό θά έχουν να έναρμονίζουν σε γενικό πλαίσιο τις θέσεις και απόψεις των Ένώσεών μας μεταξύ τους και προς τα έξω.

Βέβαια όλα αυτά μπορεί να λέγονται και να ακούγονται ως ενδιαφέροντα πράγματα, δεν αρκεί όμως αυτό. Η υλοποίηση των άνωτέρω στόχων δεν μπορεί να γίνει από λίγους, απαιτείται σύμπνοια και προπαντός εργασία από όλους μας.

Πρέπει όλοι μας μέσα από τις Έπιτροπές να βοηθήσουμε με τον τρόπο μας, ώστε να κρατηθεί ύψηλά και ακόμα υψηλότερα το Έπιμελητήριο, που είναι το μοναδικό Ναυτικό Έπιμελητήριο σ' όλο τον Έλλαδικό χώρο».

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 19.478.000 δρχ. επέβαλαν τον Ιανουάριο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

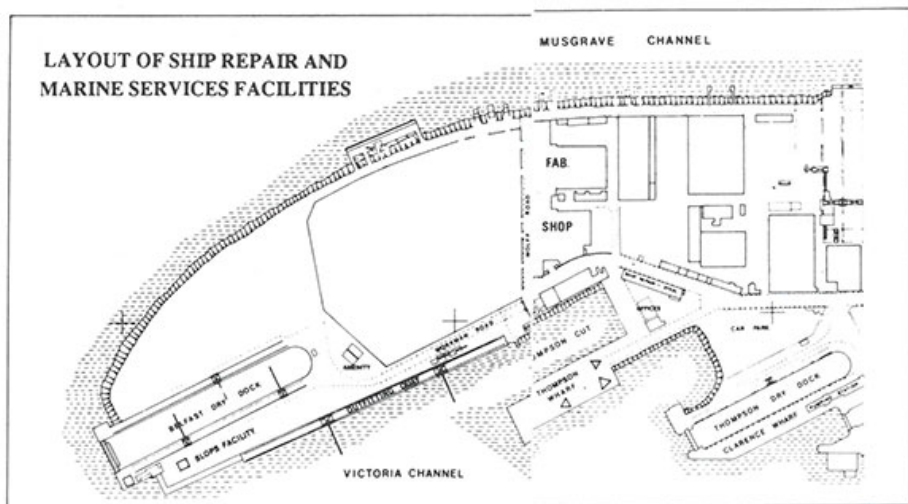
Από τα πρόστιμα αυτά 8.449.000 δρχ. επέβληθησαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 6.690.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 3.340.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας 565.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και 434.000 δρχ. για παραβάσεις των κανονισμών περί ταχυπλόων σκαφών.

Έθελοντική αίμοδοσία στη Νέα Μηχανιώνα

Έθελοντική αίμοδοσία για την ενίσχυση της Τράπεζας Αίματος που διατηρεί η Σχολή από το 1978 έγινε από το προσωπικό και τους σπουδαστές της Ανώτερης Δημόσιας Σχολής Έμπορικού Ναυτικού Νέας Μηχανιώνας.

Δωρεά του Σωματείου Μεσιτών στην HELMEPA

Το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων εις μνήμην του μέλους του Όρεστη Καρύδη, ο οποίος απέβισε πρόσφατα, απεφάσισε να προσφέρει δωρεά προς την Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασίου Περιβάλλοντος ποσό για κάλυψη μεταφορών μαθητών στην μόνιμη έκθεση της Ένώσεως προς ενημέρωσή τους σχετικά με θέματα προστασίας περιβάλλοντος.



Έντατικοποίηση του ενδιαφέροντος για έπισκευές και μετασκευές πλοίων από τα Βορειοιρλανδικά ναυπηγεία Χάρλαντ & Γούλφ, μετά την ιδιωτικοποίηση που συντελέστηκε με την εξαγορά των ναυπηγείων από την εταιρία Fred Olsen και τον διαχωρισμό του τμήματος νέων κατασκευών και έπισκευών. Τα ναυπηγεία Harland and Wolff λειτουργούν πλέον με νέα βάση και οργάνωση με συμμετοχή των εργαζομένων στο μετοχικό κεφάλαιο των ναυπηγείων και κατάργηση του demarkation των ειδικοτήτων, πράγμα το οποίο συντελεί στη μείωση του κόστους ώστε να καταστούν τα ναυπηγεία συναγωνίσιμα σε σύγκριση με εκείνα της Βόρειας Ευρώπης. Ήδη από τους πρώτους μήνες της λειτουργίας των με το νέο καθεστώς έπισκευών πλοίων και νέων κατασκευών, πολλοί πλοιοκτήτες έχουν δείξει προτίμηση στη Χάρλαντ & Γούλφ για δεξαμενισμούς και έπισκευές πλοίων τούς πράγμα το οποίο είχε ως συνέπεια την πλήρη απασχόληση του έπισκευαστικού τομέα με σημαντικά κέρδη διά τα ναυπηγεία και τούς εργαζόμενους.

Η θέση των ναυπηγείων Harland & Wolff και η γειτνίασή τους προς τις κύριες γραμμές πλεύσεως των πλοίων με προορισμό την Ευρώπη δίνει τη δυνατότητα προσεγγίσεως στα ναυπηγεία με μικρή μόνο παρέκκλιση. Η λειτουργία των ναυπηγείων είναι επί 24ώρου βάσεως 365 ημέρες το έτος με δυνατότητα για τόν πλοιοκτήτη χρησιμοποίησης ως άνευ περιορισμών τόσο του πληρώματος όσο και ιδίων συνεργείων υπό την προϋπόθεση μη παρεμβολής στις εργασίες που θά αναλάβει προς έκτέλεση το Ναυπηγείο.

Τρεις δεξαμενές εξυπηρετούν τις έπισκευές πλοίων με διαστάσεις (Belfast dock 335,26 X 50,20 M) (Thompson dock 259,07 X 26,26 M) και (Hamilton dock 139,07 X 15,54 M) με δυνατότητες δεξαμενισμού πλοίων μέχρι και 220.000 τον. d.w. Οι δεξαμενές εξυπηρετούνται από προσκείμενα συνεργεία όλων των ειδικοτήτων επανδρωμένα με ειδικευμένο εργατοτεχνικό προσωπικό και έμπειρία για κάθε είδους έπισκευές. Τα ναυπηγεία Harland & Wolff είναι σε θέση να αναλάβουν οιασδήποτε φύσεως και έκτασεως έπισκευές πλοίων, μετασκευές, έπισκευές άβριων, καθαρισμό ύφालων, καθαρισμό δεξαμενών και παραλαβή slops και ειδικότερα για τάνκερς έχουν τη δυνατότητα παροχής tank inerting facilities. Επίσης τα ναυπηγεία αναλαμβάνουν έκτεταμένες εργασίες άμμοβολής και χρωματισμού ύφालων, προκατασκευής τμημάτων του σκάφους, έπισκευής παντός τύπου μηχανών και ηλεκτρολογικών εργασιών.

Με έμπειρία πλέον των εκατό ετών, με νέα οργάνωση και συμμετοχή των εργατών στις εργασίες του ναυπηγείου και τέλος με έμπερο και ικανό management τα ναυπηγεία Harland & Wolff - Ship repair and Marine Services Ltd. προσβλέπουν στην εξυπηρέτηση των πλοιοκτητών με συναγωνιστικές τιμές και αποδοτικότητα.

Αποκλειστικός αντιπρόσωπός τους στην Ελλάδα είναι η εταιρία: Andreas P. Lambos Maritime Services Associations, 72 Syngrou Ave., Τηλ.: 923.2761, 923.1912 — Φάξ: 9225985

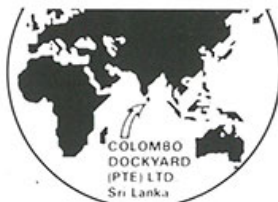
AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

CDL

SHIP REPAIRERS OF
REPUTE AT THE MOST
CONVENIENT LOCATION
IN SOUTH ASIA



NOW READY TO SERVE WITH
MODERN FACILITIES WHICH INCLUDES
4 DRY DOCKS UP TO
100,000 DWT

Colombo Dockyard (Pte) Ltd

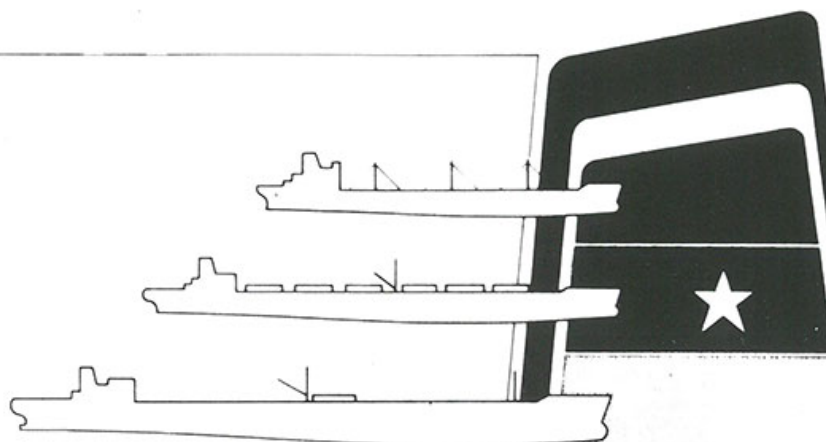
P.O. BOX 906, COLOMBO, SRI LANKA. ☎ 522542, 522461-5

TELEX: 22794, 21269 COLDCK CE TELEFAX: 546441 CABLES: COLDCK

Exclusive Agents in Greece: CHRIS MARINE S.A.

P.O.Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece · Tel.: 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



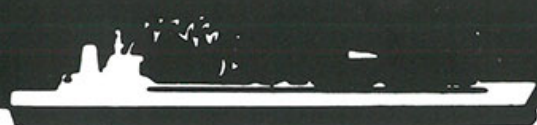
ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	Έλληνική	9.099	1969	Κατά τόν κατάπλου στο Μπέντι, στις 28/2, συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Jiu Jiang» καί υπέστη ρήγμα.
ΑΚΟΥΡ II	Κυπριακή	8.824	1973	Συγκρούστηκε συνεπεία κακοκαιρίας στήν Κυνοσούρα, στις 28/2, με τό μπάλκερ «Philippine Express».
ΑΝΕΜΟΣ	Έλληνική	8.376	1976	Κατά τό ταξίδι Μπρεμερχάβεν γιά Ν. Ύόρκη υπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 10/2.
ΕΛΛΗ	Έλληνική	11.282	1976	Κατά τό ταξίδι Βάλβις Μπαίη γιά Λά Σπέζια υπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στό Γιβραλτάρ στις 3/3.
ΠΑΛΛΑΣ	Έλληνική	7.890	1971	Κατά τό ταξίδι Γκαρούσα γιά Κάντβικ προσάραξε στό Νότγκρουντ, στις 27/2.
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	Έλληνική	9.619	1973	Προσάραξε στό Φλάσσιγκ στις 26/2.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	Έλληνική	36.061	1981	Κατά τόν απόπλου από τή Μομπίλ στις 26/2 προσέκρουσε σέ προβλήτα.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ ΑΝΤΡΙΟΥ Η.	Έλληνική Κυπριακή	13.889 16.258	1978 1970	Ανέφερε βλάβη στή μηχανή στή Τσίμπα στις 28/2. Κατά τόν απόπλου από τήν Άμβέρσα στις 16/2 υπέστη απώλεια τής άγκυρας καί μέρους τής άλυσίδας.
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II	Κυπριακή	18.700	1974	Προσάραξε στό Δίαυλο του Άγίου Λαυρεντίου στις 8/3.
ΛΕΩΝ	Μπαχάμας	19.162	1972	Ύπέστη πυρκαϊά στό φορτίο στις 23/2, στήν Άλεξανδρέτα. Αναλήφθηκαν έπισκευές στόν Πειραιά.
ΜΑΡΚΕΣΑ	Λιβεριανή	33.509	1977	Κατά τόν απόπλου από τή Νέα Όρλεάνη προσάραξε στις 23/2.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ.	Κυπριακή	30.240	1974	Ύπέστη βλάβη στό πηδάλιο στό Άγαδίρ στις 28/2.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΚΥΚΝΟΣ	Έλληνική	870	1967	Έδhlωσε γενική άβαραία στό Στενά τής Μεσσήνας στις 1/3 λόγω κακοκαιρίας καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών.
ΛΟΪΝΤΑ	Έλληνική	24.408	1975	Επιθεωρήθηκε στό Μπρούνκλιν συνεπεία βλάβης στή μηχανή που υπέστη στις 24/2.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ	Λιβεριανή	62.357	1970	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας λόγω κακοκαιρίας στό Άλγκεθίρας Μπαίη στις άρχές Μαρτίου, καί ρυμουλκήθηκε στό Κάδιξ.
ΝΟΤΟΣ	Λιβεριανή	75.049	1973	Ανέφερε βλάβη στή μηχανή στό Ρότερνταμ στις 18/2. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΤΑΚΗΣ (πρ. «Fair Lady»)	Μάλτας	4.027	1965	Ανέφερε απώλεια τής άγκυρας καί τής άλυσίδας στόν Πειραιά, στις 13/2.
ΤΙΝΑ	Έλληνική	163.810	1976	Επιθεωρήθηκε στό Ντουμπάι συνεπεία προσφάτων έλασματοургικών ζημιών λόγω κακοκαιρίας.
ΧΙΟΣ	Έλληνική	23.000	1981	Προσέκρουσε σέ γέφυρα στή Ν. Ύόρκη στις 26/2.
ΜΙΚΤΑ:				
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβεριανή	69.338	1977	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας στή ράδα του Πόρτ Σάϊδ στις 1/3.
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	Κυπριακή	43.867	1974	Συγκρούστηκε με φορτηγίδες στόν Μισισισιπή, στις 27/2.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Από τη συμπλήρωση της πρώτης εβδομάδας του Μαρτίου αντεστράφησαν οι δροί με τη συνεχή πτώση της ζήτησης στην αγορά του Ειρηνικού, ενώ αντίστροφα σταθερότητα και ανοδικές τάσεις εμφάνισε ο Ατλαντικός, όπου ένα μεγάλο μέρος της δραστηριότητας καλύφθηκε με δροί ταξιδιού.

Χαρακτηριστική της ανόδου των επιπέδων της αγοράς του Ατλαντικού ή ναύλωσης για μεταφορά 52.000 τόννων σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία στά δολ. 27,50 χωρίς ενδιάμεσο λιμάνι.

Ιδιαίτερη κινητικότητα εμφάνισε η αγορά της Νοτ. Αμερικής με σεβαστό αριθμό φορτίων σε μικρότερες παρτίδες από Βραζιλία και μικρότερες Αργεντινή, ενώ αντίθετα πτώση παρουσίασε η ζήτηση στα μικρότερα μεγέθη στη περιοχή της Μεσογείου.

Στην αγορά των σιτηρών, οι συμφωνίες που ακολουθούν παρέχουν την εικόνα στα πλαίσια της οποίας κυμάνθηκε η αγορά:

— 52.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 27,50 φίο.

— 45.000 τον. από Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 16,75 φίο.

— 40.000 τον. από Ρίβερ Πλέϊτ και Έσκομπάρ για δύο λιμάνια Αδριατικής, δολ. 23,75 φίο.

— 30.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 24 φίο.

— 30.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Κωνσταντίνα, δολ. 23,25 φίο.

— 27.500 τον. από Βορ. Χαττέρας για Βαλένσια, δολ. 15,75 φίο.

— 25.000 τον. από Ρουέν για Αλγερία, δολ. 15,50 φίο.

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις ο τομέας των λιπασμάτων, με τους 26.000 τον. από Τάμπα για Ινδία στά δολ. 27,50 και τους 25.000 τον. από Βορ. Κόλπο ΗΠΑ για τη Δυτική ακτή της Ινδίας στά δολ. 44,50.

Ζωηρότητα επικράτησε στην ναυλαγορά των μεταφορών γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος, όπως με σαφήνεια υποδηλώνουν οι ακόλουθες συμφωνίες.

Γαϊάνθρακες:

— 120.000 τον. από Ρόμπερτς Μπάνκ για Ιαπωνία, δολ., 9,25.

— 100.000 τον. από Χάμπτον Ρόουντς για Δουκέρκη, δολ. 8,80.

— 90.000 τον. από Χάμπτον Ρόουντς για Γαλλία (Φός) δολ. 9,50.

— 60.000 τον. από ποταμό Μισσισσιππί για Σκανδιναβία (δύο ή τέσσερα φορτία) δολ. 10,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 210.000 τον. από Σαλντάνχα Μπαϊ για

Τάραντο, δολ. 7,75.

— 100.000 τον. από Ντάμπιερ για Δουκέρκη, δολ. 11,85.

— 90.000 τον. από Νάρβικ για Ρόττερταμ, δολ. 4,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πτώση των επιπέδων των ναύλων στον Ειρηνικό και αντίστοιχη αύξηση στην περιοχή του Ατλαντικού τό κύριο γνώρισμα της υπό ανασκόπηση περιόδου.

Η γενική ατμόσφαιρα στον τομέα των χρονοναυλώσεων διατηρήθηκε με ελάχιστες εξαιρέσεις στα γνωστά ικανοποιητικά επίπεδα εν όψει της επικείμενης επανεισόδου των Σοβιετικών, η οποία παρόλο που καθυστερεί βοηθά στη γενική ψυχολογία.

Η αναζωπύρωση των αγορών της Νότιας Αμερικής βοηθά στην απασχόληση των handy size πλοίων με υψηλούς ναύλους.

Τα παρακάτω κλεισίματα δίνουν μια εναργή εικόνα ικανοποιητικών επιπέδων στην αγορά των χρονοναυλώσεων:

— 123.000 τον. d.w. από Πάσσερο μέσω Σαλντάνχα Μπαϊ για ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 21.000 την ημέρα.

— 64.700 τον. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 14,750 την ημέρα.

— 64.500 τον. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.000 την ημέρα.

— 64.300 τον. d.w. από Πάσσερο μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Άκαμπα, δολ. 14.250 την ημέρα πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

— 41.280 τον. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.500 την ημέρα.

— 34.600 τον. d.w. από Μαρόκο μέσω Βραζιλίας για Σιγκαπούρη, δολ. 12.675 την ημέρα.

— 29.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα

πλέον αμοιβής δολ. 175.000.

— 16.100 τον. d.w., από Περού για Άμβερσα/ Άμβουργο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με δεσπόζουσες περιοχές δραστηριότητας τον Αραβικό Κόλπο και τη Δυτική Αφρική, η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου υπήρξε περισσότερο δραστήρια κυρίως χάρις στην άνοδο της ζήτησης πετρελαίου από την Ιαπωνία.

Στόν Περσικό οι ναύλοι των VLCC's για Άπω Ανατολή έφθασαν και σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπέρασαν τα WS 80, ενώ στους Δυτικούς προορισμούς κυμάνθηκαν περί τα WS 60-65. Σαφώς ανοδικόι υπήρξαν οι ναύλοι από τον Περσικό Κόλπο και για τα μικρότερα φορτία με χαρακτηριστικά τους 80.000 τόννους για Άπω Ανατολή στα WS 165-175.

Η προαναφερθείσα δραστηριότητα στη περιοχή της Δυτ. Αφρικής ανέβασε σταδιακά τους ναύλους για τα φορτία του ενός εκατ. βαρελιών στα WS 95-100 και συμπάρεσε κατά κάποιο τρόπο και τους ναύλους για τα ίδια μεγέθη στη Μεσόγειο, περιοχή η οποία αντιμετώπισε έντονα σημεία χαλάρωσης, διαμορφώνοντας τους ναύλους για τα πλοία των 80.000 τον. d.w. περί τα WS 117.

Η Βορ. Ευρώπη και η Καραϊβική δέν έδειξαν ιδιαίτερη ζωηρότητα αν και τις τελευταίες ημέρες του δεκαπενθημέρου η τελευταία έδειξε κάποιες ανοδικές τάσεις με τους ναύλους των 80.000 τόννων περί τα WS 110-115.

Περιορισμένη τέλος η δραστηριότητα στο τομέα των καθαρών φορτίων με τους 29.000 τον. από Βενεζουέλα για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ στα WS 185.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: Βορ. Ειρηνικό 45.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 16,75 φίο με ένα ενδιάμεσο λιμάνι, 10 ημέρες, Μαρτίου 15-30.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: Άμερ. Κόλπο 27.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 24 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ.: Παρανάγκουα 25.000 τον. γεννήματα Καρταγόνα, δολ. 20 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 25 — Απριλίου 4.

ΑΚΡΟΝ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Δουκέρκη, δολ. 8,80 φίο, 3 ημέρες/2.500 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 15-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Σαλντάνχα Μπαϊ 210.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 7,75 φίο, 3,5 ημέρες φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Μαρτίου 19-25.

ΑΛΚΜΗΝΗ: Ρουέν 25.000 τον. σιτηρά Αλγερία, δολ. 15,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Χάμπτον Ρόουντς 90.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Φός, δολ. 9,50, 3 ημέρες/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27,50 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 20-30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νορβηγία, δολ. 18,50 φίο, 8 ημέρες, Μαρτίου 12-20.

ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Έσκομπάρ 40.000 τον. περίπου σιτηρά δύο



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ ΓΡΕΕΚ/Ρ.Ο. BOX 80154 Τ.Τ. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

• SHIPDESIGNERS
• CONSULTANTS
• CONTRACTORS
• SURVEYORS

Ιταλικοί λιμές 'Αδριατικής, δολ. 895.000 κατ' αποκοπή φίο, 14 ημέρες, Μαρτίου 25 — 'Απριλίου 5.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Χάμπτον Ρόουντ 80.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 8,40 φίο, 2,5 ημέρες φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Μαρτίου 5-10.

ΕΙ'ΝΤΖΕΛ II: Βορ. Χαττέρας 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 22,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΣΕΙ'Ι'ΑΜΑΝ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΒΡΥΣΣΗ: Κόρπους Κρίστι 14.400 τον. σιτηρά Μπάρι και Ραβέννα, δολ. 29,50 φίο, 2 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 9-12.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Χάμπτον Ρόουντ 90.000 τον. περίπου 'Υμουίντεν, δολ. 7,90, 6 ημέρες, Μαρτίου 25-31.

ΤΙΓΡΗΣ: Ρόμπερς Μπάνκ 120.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 9,25, 35.000 /20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαρτίου.

ΡΟΥΜΠΥ 1: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Κωνσταντία, δολ. 23,25 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαρτίου.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. σιτηρά Τρινκομάλε, δολ. 25 φίο, 6 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 27 — 'Απριλίου 3.

ΘΑΛΙΑ: Βορ. Χαττέρας 27.500 τον. γεννήματα Σανταντέρ, δολ. 15, 0,50 φίο Βαλένσια δολ. 15,75 φίο, 5 ημέρες/4.500 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 3-5.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 27,75 φίο με ένα ενδιάμεσο λιμάνι, 11 ημέρες, Μαρτίου 20-30.

ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Μόμπιλ και Ρίτσαρντ Μπαί 110.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 17,50 φίο, 25.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 16-30.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Χέι Πόιντ 110.000 γαϊάνθρακες Κωνσταντία, δολ. 13,50 φίο, 30.000 / 10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 1-15.

ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 44,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 1-10.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Τάμπα 26.000 τον. Βιζακαπαντάμ, δολ. 37,50 φίο, 15.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Μαρτίου 15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΡΗΓΑΡΙΩΝ: 70.250 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μαρτίου 15-20, ταξίδια μέσω Μαντράς με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Μάρτιο, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. δ.ω. του 1987 παράδοση Πάσσερο Μαρτίου 5, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 14.250 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΟΥΝΙΟΝ: 21.000 τον. δ.ω. του 1967, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΤΕΡΝ: 34.365 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Φιλίππινες Μαρτίου 18-26, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.950 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΒΙΟΡ: 64.750 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 10-15, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 14.750 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.600 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Βορ. 'Ιαπωνία Μαρτίου 20-21, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.283 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 10-15, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΖΑΡΝΑΤΑ: 137.586 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Μεσόγειο Μαρτίου 10-20, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 23.000 την ημέρα.

ΓΟΥΑ'Ι'ΜΕΑ: 61.750 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Πάσσερο Μάρτιο, ταξίδι μέσω Τουμπαρά με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.900 την ημέρα.

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ: 78.000 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση 'Ιταλία τέλη Μαρτίου, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.300 την ημέρα.

ΑΡΙΩΝ: 22.631 τον. δ.ω. φόρτουν, παράδοση 'Ονχάμα Μαρτίου 1-5, επαναπαράδοση

Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ: 60.100 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση 'Ιντσόν Μαρτίου 4-10, ταξίδι 75 ημερών μέσω Μπρίτις Κολούμπια με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 11.100 την ημέρα.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 54.700 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.000 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Μαρτίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 129.900 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Δουκέρκη Μαρτίου 10-16, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 18.000 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 127.200 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Χιούστον Μαρτίου 10, ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 19.000 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 5-12, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και 'Αραβικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 14.650 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.840 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Ναγκασάκι Μαρτίου 3, ταξίδι μέσω Γκόβε με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΙΣΤΡΙΑ: 64.900 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Ντάλιαν άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Τουρκίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.770 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία μέσω Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: 23.286 τον. δ.ω. φρέντσι, παράδοση Γκίλογκ Μαρτίου 23-31, ταξίδι μέσω 'Αραβικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 8.650 την ημέρα, πλέον δολ. 65.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΙΗ: 23.900 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Μαρτίου 2-3, επαναπαράδοση Δυτική 'Αφρική, δολ. 7.750 την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 37.700 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ταϊλάνδη Μάρτιο, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ': 64.400 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Νότιο Κορέα τέλη Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.250 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.240 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μαρτίου 7-8, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι: 30.650 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση πιλότο Σιγκαπούρης Μαρτίου 10-16, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ: 16.120 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Περού Μάρτιο, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 65.000 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι 2/4 μηνών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.650 την ημέρα (όψιόν επαναπαράδοσης 'Ατλαντικό 'Ωκεανό).

ΑΝΔΡΕΑΣ: 27.573 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Σκανδιναβία μέσω Μαρτίου, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.900 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΒΡΑΧΟΣ: 15.550 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Σάντος Μαρτίου 5-10, ταξίδι 35 ημερών με επαναπαράδοση 'Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.962 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 3-10, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ: 61.941 τον. δ.ω. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Γκόβε με επαναπαράδοση Σαϊντ Λόρενς, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: 103.200 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Μεσόγειο Μαρτίου 25-30, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ: 64.930 τον. δ.ω. του 1982,

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208522
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257780
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

Οι αγοραπωλησίες

“Εντονη κινητικότητα δημοσιεύσαμε στην αγορά των αγοραπωλησιών μπάλκ κάρριερς από τις πρώτες ημέρες του Μαρτίου, απόρροια της έμπιστοσύνης που αντλείται από την ικανοποιητική πορεία της ναυλαγοράς στα πλοία ξηρού φορτίου.

Ειδικότερα αξίζει να αναφερθεί τό ενδιαφέρον για την απόκτηση μπάλκερς μεγέθους handy έως handymax ναυπηγήσεως 1977-84 σε τιμές που σαφώς υποδηλώνουν σταθερότητα, ενώ ακούστηκαν διαπραγματεύσεις για πλοία πάναμαξ και μεγαλύτερα, για τα οποία όμως οι σχετικές πράξεις δεν θεωρούνται αντιπροσωπευτικές γιατί συμπεριλαμβάνουν ανταλλαγές μετοχών, ναυλοσύμφωνα κλπ.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων ελάχιστα οι γνωσθείσες πράξεις σε μεταχειρισμένα πλοία κυρίως λόγω του ενδιαφέροντος που δείχνουν οι εν δυνάμει αγοραστές, με προεξάρχοντες τους Νορβηγούς, για τη ναυπήγηση νέων σύγχρονων μονάδων.

Περισσότερο αντιπροσωπευτική στά μεγάλη VLCC ή πώληση του ελληνόκτητου στροβιλοκίνητου δεξαμενοπλοίου ILLINOIS (290.767/1975) στά δολ. 32.000.000, ενώ στά μικτά OBO τό M/V ARCADE SUN (101.518/1972) πουλήθηκε με ανταλλαγή μετοχών μεταξύ Νορβηγών στά δολ. 13.000.000.

Στά μικρότερα δεξαμενόπλοια σημειώνουμε:

— M/T KLIO (75.850/1968) δολ. 8.200.000 στην “Απω Ανατολή και

— M/T LOTTE DANIC (32.000/1974) πρόντακτ κάρριερ σε “Ιταλούς, στά δολ. 9.700.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, όπως προαναφέραμε, τό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στά μεσαίου μεγέθους πλοία, με ιδιαίτερα δραστήριους τους “Ιάπωνες που αγόραζαν ή πωλούσαν πρίν λήξει τό οικονομικό τους έτος και τους “Ελληνες που έπωφελήθηκαν κάποιων εύκαιριών.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

— M/V ZELANDE (38.923/1977) δολ. 9.600.000 “Ελληνες.

— M/V NEO KAMPANULA (38.891/1984) δολ. 16.500.000 Νορβηγοί.

— M/V TRIDENT VENTURE (28.500/1984) δολ. 14.200.000 “Απω Ανατολής.

— M/V NORTHERN CHERRY (26.541/1976) δολ. 6.100.000 “Ελληνες.

Τά συμβατικά φορτηγά δέν ακούστηκαν να προσελκύσουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και οι παρακάτω πράξεις άφορούν κυρίως συμφωνίες που έγνώσθησαν τις τελευταίες έβδομάδες του Φεβρουαρίου:

— M/V KAPPA VENTURE (18.433/1976) δολ. 5.500.000 Πακιστανοί.

— M/V ELIZABETH K. (15.241/1972) δολ. 2.250.000 “Ελληνες.

— M/V PICTON (15.150/1969) δολ. 1.860.000 “Ελληνες.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οι “Ινδοί διαλυτές εξακολούθησαν να πρωτοστατούν στην αγορά, αλλά συγκλίνουσες πληροφορίες όμιλούν για περικοπές στόν νέο προϋπολογισμό που θα καταθέσει στις 20 Μαρτίου ή “Ινδική κυβέρνηση, με πιθανή αύξηση των εισαγωγικών δασμών και πτώση των τιμών στη περιοχή του “Ινδικού.

Κατά τό υπό ανασκόπηση δεκαπενθήμερο αναφέρθηκαν οι ακόλουθες πωλήσεις με προορισμό την “Ινδία:

— OBO VENTURE περί των 18.000 τον. βάρους αντί δολ. 262 ανά τόνο.

— MV RINA EZE περί των 7.000 τον. βάρους αντί δολ. 261 ανά τόνο.

— M/V GOLD LEAF περί των 4.400 τον. βάρους, αντί δολ. 268 ανά τόνο.

ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

“Εντονη δραστηριότητα των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών τις τελευταίες έβδομάδες στόν τομέα των νέων ναυπηγήσεων, με έπίκεντρο τά μεγάλα δεξαμενόπλοια και τά μικρά Ore/ Bulk/ Oil κάρριερς.

Οι ναυπηγικές κλίνες όμως που μπορούν να παραδώσουν πλοία μέχρι και τό 1992 έχουν καλυφθεί και οι τιμές βαίνουν σταθερά την άνω όρια.

Στό προσεχές τεύχος της 1 “Απριλίου, τά “Ναυτικά Χρονικά” θα συμπεριλάβουν ένα ειδικό αφιέρωμα στην σημερινή παγκόσμια ναυπηγοβιομηχανία και στις προοπτικές που διανοίγονται για αυτή στά επόμενα χρόνια.

παράδοση Δυτική άκτή “Ιρλανδίας άρχές Μαρτίου, συνέχεια προηγ. ναύλωσης, ταξίδι 5-7 μηνών, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

XABA’I’AN SAN: Περσικό Κόλπο 77.000 τον. Αυστραλία και Ν. Ζηλανδία WS 162,5, Μαρτίου 16.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, WS 205, Μαρτίου 12.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ’Υ: Νιγηρία 118.000 τον. Γαλλία, WS 75, Μαρτίου 13.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: “Ιμινγκχαμ 25.000 τον. καθαρά Βορ. “Ισπανία, WS 190, άρχές Μαρτίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Δυτικές όσιόν, WS 57,5, Μάρτιο.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. Κόντινεντ, WS 117,5, Μαρτίου 5.

ΑΡΤΕΜ. ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Λά Κρούζ 80.000 τον. Ρότερνταμ, WS 81,25, Μαρτίου 7.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Μαμονάλ 53.000 τον. μέρος φορτίου “Ακτή “Ατλαντικού ΗΠΑ / Μπαχάμας, WS 160, Μαρτίου 10.

ΑΙΑΣ: Κάργκ “Αϊλαντ 250.000 τον. “Ερυθρά Θάλασσα, WS 72,5, Μαρτίου 10.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ραμπίζ Μπαϊ 70.000 τον. Αιγούστα, WS 150, Μαρτίου 2.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: “Αγκόλα 130.000 τον. “Αμερ. Κόλπο, WS 75, Μαρτίου 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ’ΙΣ: Περσικό Κόλπο 300.000 τον. “Ιαπωνία, WS 70, Μάρτιο.

ΓΑΡΔΕΝΙΑ: Κωνσταντίνα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 145, Μαρτίου 14.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Λιβύη 80.000 τον. Κόντινεντ, WS 117,5, Μάρτιο.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΟΝΑΣΗ: Μπόννυ και Μπράς Ρίβερ 263.000 τον. Λουϊσιάνα “Οφσορ WS 82,5, Μαρτίου 20.

ΣΚΥΡΩΝ: Καμπίντα 125.000 τον. “Αμερ. Κόλπο, WS 95, Μαρτίου 19.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. “Αφρική 130.000 τον. “Ακτή “Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, Μάρτιο.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Κέϋχαν 272.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 84,5, Μαρτίου 22.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Περσικό Κόλπο 63.000 τον. “Ινδία, WS 190, Μαρτίου 8.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 73.000 τον. “Απω Ανατολή, WS 71, Μάρτιο.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. “Αμερ. Κόλπο, WS 59, Μάρτιο.

ΝΟΤΟΣ: Περσικό Κόλπο 124.000 τον. μέρος φορτίου Μοχαμεντία, WS 85, Μάρτιο.

ΣΗΜΠΡΕ’ΙΒΕΡΥ: Γιαμπού 28.000 τον. καθαρά Σ“ερε, WS 170, Μαρτίου 16.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: “Ελλάδα 50.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 150, Μαρτίου 20.

ΑΒΙΝ Ο’ΙΛ ΤΡΕ’ΙΝΤΕΡ: Σιντί Κερίρ 88.000 τον. “Ιταλία, WS 104, Μαρτίου 15.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Στούρε 71.500 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 110, Μαρτίου 10.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ - ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ - ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ

ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ

ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ

STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24

2000 Aantwerpen

Teleph: 00323 - 2317168 FAX

or 2317473

Home: 00323 - 2396523

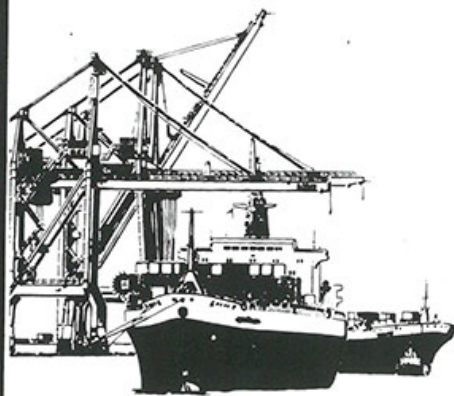
Γραφείο ΠΕΙΡΑΙΑ:

ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81

3ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦ. 36

ΤΗΛ. 4132158

NAFTIKA CHRONIKA



THE MEDITERRANEAN ENVIRONMENT

A working seminar was arranged recently in Paris by the World Bank and the European Investment Bank to discuss a Mediterranean environment plan. It consists of the drafting of relative investment schemes, the promotion of measures for the application of environmental policies and the support of organisations which deal with environmental problems in the Mediterranean basing.

The seminar ascertained the need for a special study which will list the main problems and propose a development plan for the protection of the environment and the preservation of natural resources. The opinions and comments of delegates from environmental services were noted as were those of delegates from the EC, the UN and Mediterranean Action.

The conclusion at the end of the seminar was that a technical aid fund was indispensable. On this point the EC delegate said the Commission's intention was to contribute effectively to such a fund through the Mediterranean Special Action Programmes.

THE GSU AND LONDON COMMITTEE MEETING

On Tuesday, 27th February, the first 1990 meeting of the executive boards of the Greek Shipowners' Union and the London-based Greek Shipping Cooperation Committee was held in London.

Shipping developments on an international and national scale were reviewed and views were exchanged in a spirit of total cooperation on how to further the interests of Greek shipping.

The faith of Greek owners in the principle of freedom of the seas was reconfirmed and the serious efforts being made by Greek owners to support this principle both within and outside the EC was acknowledged. Unilateral measures taken by various countries were condemned.

The need to support the Greek register was expressed, together with the hope that the government which would be formed after the next elections would remove the obstacles in the way of a return to the national flag. The restora-

tion of a climate of confidence with the state factor and the consistency of the ministry of mercantile marine in applying a national shipping policy were noted with approval.

The need to maintain good relations with seamen was stressed, by satisfying fair demands when they were made, as well as the need to adapt to modern technological advances through higher levels of training at all stages of the profession, with new forms of employment on board.

Also noted with approval was the positive response of owners to the proposal that cadets from the maritime academies should receive practical training on Greek and Greek-owned ships, thus assuring the success of the sandwich course system.

The next meeting of the two executive boards has been scheduled for September 1990 in Piraeus.

THE P & I CLUB INCREASES

Shipowners have shown their disapproval of the increases imposed by the P & I Clubs by transferring the coverage of at least 10 million tons of shipping to clubs that kept their premiums at low levels. The biggest losses were incurred by the London Steamship Owners Mutual Insurance Association which had been forced last year to ask members for increased extra dues. On the other hand, the Britannia Steamship Insurance Association, which is one of the most restrained and conservative of the clubs, accepted new memberships to the tune of 5 million grt.

Among those who transferred their membership were Wah Kwong, World Wide group of Hong Kong, the Majestic tanker fleet, Zodiac Maritime, Israel's Zim and the International Shipping Company of Malaysia.

Their example was followed by the fleets of Cuba, Malta and Cyprus (176 ships of 1.2 million grt.), Australia's BHP (28 bulkers of 950,000 grt.), Saudi Arabia's national fleet and the reefer fleet of Cool Carriers.

CYPRUS MOVES AHEAD

The Talk given recently by the shipping advisor of President Vassiliou of

Cyprus at the Piraeus Maritime Club, was particularly interesting because it reconfirmed the determination of the Cypriots to make their island an international shipping centre, and benefit the economy accordingly.

They are doing this by making every effort to attract new registries to the Cyprus flag and have shipping companies set up shop on the island. A reception is to be held for this purpose in New York in April which will be attended by President Vassiliou.

«FLOATING COFFINS»

Are there «floating coffins» still at sea? It would seem so, to judge by the case of the cargo ship «Fuga». After a long chase by the ITF and affiliated unions its was finally cornered in the port of Arhus in Sweden. On inspection it was found that its loadline had been altered by 72 cm, its firefighting equipment did not work, it was undermanned by about 50%, its bilge pumps did not work, etc.

Calling it a «floating coffin» the local Swedish seamen's union boycotted the ship and it was finally banned from sailing by the Harbourmaster's Office.

The «Fuga» is more than 35 years old, is officially owned by a Danish company but its actual owners are Swedes. It has

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

a Scottish master and a Filipino crew. In recent times it has alternately flown the flags of Honduras, Costa Rica and St. Vincent.

The local court awarded the crew compensation to the tune of \$ 13,000 but it is doubtful whether they will get it all because the value of the ship in its present state has been estimated at not more than \$ 10,000.

ANOTHER SECOND REGISTRY FOR PORTUGAL

Portugal's intention to set up another second registry, after the one in Madeira, has raised eyebrows in the shipping world, considering that the Madeira registry, inaugurated last November, has so far attracted only one ship of 981 grt., with talk that a second one now registered in Panama may follow. And this in spite of the fact that many ships have abandoned Portuguese registry in 1989.

What is the point, then, of another second registry, people are asking.

THE MARSHALL ISLANDS

A new addition to the many newly established countries in the world which are avidly seeking to build up merchant fleets under open registries is the Republic of the Marshall Islands in the Pacific, which ended its trusteeship agreement with the United States in 1986.

With the transfer of some 600,000 tons gross from the Panamanian to Marshall Islands registry, total tonnage under this registry will amount to almost three million grt. placing it in a good position on the list of the world's maritime countries.

OIL POLLUTION INSURANCE

P & I Clubs increased oil pollution cover from \$ 400 million to US\$ 500, effective from 20th February 1990. At the same time they are offering members and additional voluntary tranche of oil pollution cover of US\$ 200 million. Shell In-

ternational Marine states in a circular that from now on in all voyage and time charters they will include an additional clause that reads as follows: «owners warrant that they have in place cover for oil pollution of US\$ 700 million with his P & I Club and that this cover will remain in place throughout the period of this voyage/ time charter». At the same time Shell anticipates that owners of vessels on existing time charter will also avail themselves of this additional cover.

THE COMMON SHIPPING POLICY OF THE EC

A. Bredima - Savopoulou of the Union of Greek Shipowners and J. Tzoannos of the Athens School of Economic and Business Sciences recently published the above titled book.

Presented in this volume is a description of policy formulation at European Community level with reference to shipping, the impact of European Integration on shipping and the international legal and economic implications of European Maritime policies.

The authors have used their experience in the formulation of shipping policy at both national and European Community levels, to produce an objective analysis using an interdisciplinary approach. In view of the lack of information on shipping matters to both academics and practitioners, this survey should be of wide interest.

FRANK J. IAROSSEI ELECTED CHAIRMAN AND PRESIDENT OF ABS

Frank J. Iarossi was elected Chairman of the Board and President of the American Bureau of Shipping by its Boards of Managers at a special meeting held at ABS Headquarters in Paramus, New Jersey, on 26 February 1990. He will succeed Richard T. Soper who will retire from the dual position effective 2 April 1990. Soper will continue an active involvement with ABS.

Iarossi has been President of Exxon

Shipping Company, Houston, since April 1982. He received a B.S. degree in engineering from the U.S. Coast Guard Academy in 1959, M.S.E. degrees in naval architecture and mechanical engineering from the University of Michigan in 1965, and in 1971 he earned an M.B.A. degree in international business management from New York University.

MONACO JOINS I.M.O.

Monaco has become the latest Member of the International Maritime Organisation, the United Nations Agency concerned with shipping safety and the prevention of pollution from ships. Monaco became a Member of IMO on 22 December 1989 when it accepted the IMO Convention. IMO now has 134 Member States, and one Associate Member.

A DONATION TO HELMEPA

The Hellenic Shipbrokers Association in memory of each member Orestis Kariadiw who passed away recently decided to offer to the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) an amount which will cover transportation costs of young students to the permanent exhibition of HELMEPA for their education on matters concerning marine environment protection.

TROODOS SCHOLARSHIP

For the third successive year a Troodos Scholarship is offered to provide financial assistance to a person with or without work experience, whilst reading for the masters degree in Shipping, Trading and Finance at the City University Business School. More information from the City University in London, tel: 9200111.

LUNCH FOR GREEK SHIPPING

With the initiative of long standing friend of Greeks in the City, insurance

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 97517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

broker Malcolm Mansfield, Sedgwick Marine & Cargo, organised a luncheon on February 14th in the Sedgwick Centre, with main guests the Council of Greek Shipping Co-operation Committee and well known Underwriters of the Marine Insurance sector.

AT THE LIBERIAN SHIPOWNER'S COUNCIL

Mr. Timothy G. Berkel took office as the Chairman of the Liberian Shipowner's Council on 1 March, 1990, to serve a two year term.

Tim Berkel is a Senior Vice President and General Manager of Stolt-Nielsen Inc. with responsibilities for ship management. He is a graduate of Kings Point Maritime Academy in the USA.

The LSC Board of Directors elected Capt. Rodney G. Brown and Mr. Hans A. Proeller as Vice Chairmen of the association.

AUTOMATED WATER TREATMENT LAUNCHED BY VECOM

The Vecom Group of Holland recently launched AWT, a fully automated boiler system water treatment unit for marine applications.

The system is claimed to be the first complete answer to the shipboard need for operational security and efficiency in the area of boiler water treatment. Historically, problems associated with the control of the chemistry required for adequate protection of boiler and feed systems, created demands on shipboard personnel which frequently resulted in inefficient management of water chemistry. This often caused unscheduled downtime, higher than necessary maintenance costs and shorter life for the equipment.

The Vecom AWT system claims to eliminate the burden of daily testing and dosing, provides constant surveillance of the water quality and responds to operational demands by automatically controlling the dosage pumps.

RANDOM TESTINGS FOR DRUG AND ALCOHOL ABUSE

After the introduction by the US Gov-

HARLAND AND WOLFF PUT EMPHASIS ON SHIPREPAIRS AND MARINE SERVICES

The location of Harland & Wolff Shiprepair and Marine Services at the head of Belfast Lough and close to most major transatlantic shipping routes, make it ideal for servicing all vessels operating in the Irish Sea or using the western seaboard of the U.K. of North West Europe, with only minimal deviation from the vessels normal trading route.

With a full range of facilities available 24 hours per day, 365 days per year, Harland & Wolff shiprepair and marine services is ready to meet all repair requirements of the modern shipowner / operator by placing emphasis on quality, reliability and time.

Above statements were recently made by Mr. Stuart Hunter, director of ship repairs, at a presentation of the technical services offered by the Irish shipyard which took place at the Athens In-

tercontinental hotel on March 1st, and was attended by a great number of Greek owners and technical managers.

Mr. Hunter added that in addition to a range of subcontracting, which ensures the availability of additional resources, Harland & Wolff Shiprepair and Marine Services has full recourse to the facilities of Harland & Wolff shipyard, including the largest paint hall complex in the U.K. (capable of painting, shot blasting and curing steel fabrications of up to 450 tonnes), engine repair facilities, steelworking and electrical shops, pipe shop and joiners shop.

Past experience ranges from coastal traders to large tankers and bulk carriers and the main drydock, the largest in the U.K. can dock vessels up to 215,000 deadweight tons.

ernment of random and other drug testing of personnel aboard US vessels and for post-accident drug and alcohol testing of personnel aboard all vessels in US waters and also the adoption and publication by the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) of a document entitled «Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol onboard Ship», ESSO International Shipping plans to take the following steps:

— from 1st April 1990 will require owners of all chartered vessels to warrant that their vessel operates under a drug and alcohol policy which meets or exceeds the OCIMF Guidelines.

— from 1st July 1990 no vessel will be given clearance to call at any Exxon or Exxon affiliate terminal unless it has a currently effective blanket declaration that the vessel is operating under a drug and alcohol policy which meets or exceeds the OCIMF Guideline and the conditions of the declaration.

50 YEARS AGO

— Its is said that, shipowners are meeting considerable difficulty which, in time, will become worse, in finding

deck and engineer officers, as well as radio officers for their ships.

Speaking in the Norwegian parliament, Norway's foreign minister said that because of the very hard time Scandinavian shipping is going through Norway, Sweden and Denmark have decided to ask the belligerents to stop illegal and unjustified sinkings.

— Britain's immigration office has announced that Greek crew members signed off in Cardiff need not be repatriated immediately. The requirements for immediate repatriation was waived in order to facilitate the requirements of Greek ships.

— On the morning of 11th March the Greek cargo ships «Niritos» of 3,854 grt built in 1907 and owned by Mr. G. Dracoulis, hit a mine off the east coast of Britain while on its way from Cuba with a cargo of sugar and suffered considerable damage. The crew has remained on board.

— Due to the limited availability of neutral ships, freight rates in all sectors of the market have been rising steadily during the past fortnight.

(Naftika Chronika No. 222, 15/3/1940)

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN Ο'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Τ'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Τ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ρ'ΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'Ρ'ΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ρ'ΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

πρός Γιβραλτάρ 5/1
α. Σάν Φραντσέσκο 31/12
ε. Μπαχία Μπλάνκα 2/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καράτσι 6/2
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
πρός 'Ιαπωνία 22/1
α. Πειραιά 20/1
α. 'Αμβούργο 3/2
μεταφορές Πάτρας
α. Λάρνακα 7/2
πρός Λίβανο 23/1
α. Λός Πάμας 23/1
ε. Ντουμπάι 21/1
πρός ΗΠΑ 24/1
α. Φιλαδέλφεια 9/2
πρός Ν. Καληδόνα 14/1

πρός Κολόμπο 14/1
πρός Βαλτιμόρη 20/1
ε. Βιζακαπάντνμ 2/2
πρός Βενεζουέλα 12/1
ε. Μπιλμπάο 30/1
άργει Πειραιά
πρός 'Ιαπωνία 21/1
α. Πόρτ Κέμπλα 6/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. 'Ιμινγκχαμ 25/2
δ. Παναμά 27/1
στην Πάχη (άποθήκη)
α. Τερνέσι 5/2
έπωλήθη 'Ελληνες
άργει Πειραιά
πρός 'Ινδονησία 23/10
α. Σιγκαπούρη 5/2
στό Μπ. 'Αμπάς 27/12
στόν Πειραιά 25/1
στόν Πειραιά 25/1
άργει Χαλκίδα
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
έπωλήθη
δ. Π. Σαϊδ 5/2
πρ. «Caroline»
πρός Θεσσαλονίκη 31/12
α. Φιλαδέλφεια 2/2
α. Καλκούτα 5/2
πρός Τυνησία 17/1
ε. Μ. Μαγκάνου 15/12
ε. 'Ηστ Λοντν 23/12
δ. Πόρτ Σαϊδ 4/2
ε. Λοριέντ 31/1
α. Σακί 2/2
πρός Χάιφα 25/1
πρός 'Αρούμπα 26/1
πρός Μαρακάμπο 8/1
ε. Μπαγκόγκ 23/1
πρός Σκώ 22/1
πρός Ματάνζας 20/1

α. Κέμε 6/2
πρ. «Χόεγκχ 'Αμαλία»
ε. Μπισόου 22/1
α. Ρόττερταμ 11/2
πρός Παρανάγου 22/1
ε. Ρόττερταμ 5/2
πρός ΗΠΑ 23/1
πρός Νιγηρία 18/1
πρός Σιγκαπάντ 2/1
α. Λουάντα 9/2
ε. Μπαγκόγκ 14/1
α. Μπάνμπουρι 5/2
πρός Μπουσάν 30/1
πρός 'Ιαπωνία 1/2
πρός 'Ιαπωνία 23/1

α. Μπωμόντ 6/2
α. 'Όλμπαν 3/2
ε. Πενάγκ 5/2
έπισκευές 'Αμβέρσα 8/2
α. Κέμε 29/1
πρός Δακάρ 16/1
ε. Μελβούρνη 2/2
ε. Γκάνδη 6/2
πρός Κέυ Γουέστ 27/1
ε. Σορέλ 29/1
ε. 'Αρντροσάν 6/2
ε. Γόυνια 5/2
α. Γιβραλτάρ 2/1
α. Βαλτιμόρη 2/2
έπωλήθη
πρός Ρόττερταμ 31/1
πρός Κίνα 7/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/1
πρός 'Οζάκα 5/2
α. 'Ηστ Λοντν 4/2
ε. Ν. 'Υόρκη 7/2

ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ-ΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΚΟΝΤΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΦΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580

πρός Κομώ Μπαί 5/1
πρός ΗΠΑ 29/1
πρός Λίβερπουλ 10/1
πρός Ρίτσοντς Μπαί 1/1
δ. Σουέζ 7/2
πρός Χερσάνα 26/1
έπωλήθη Τούρκους
ε. Σιγκαπούρη 4/2
πρός Ν. 'Αφρική 6/1
ε. Σιγκαπούρη 29/1
πρός Χόγκ Κόνκ 25/1
πρός 'Ιαπωνία 18/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/2
α. Κολούμπια Ρίβερ 1/2

έπωλήθη 'Ελληνες
α. Πόρτλαντ 6/2
έπωλήθη Τούρκους
α. Ντόρντρεχτ 17/1
α. 'Ομισάλγ 2/2
α. 'Αμβούργο 10/2
ε. Κων/πολη 22/1
δ. Δαρδανέλλια 3/2
α. Γιβραλτάρ 5/2
πρός Μαλαισία 15/1
δ. Παναμά 5/2
ε. Ταϊτσούγκ 30/1
α. Γιοκοχάμα 1/2
ε. Σιδνεύ 1/2
α. Βανκούβερ 1/2
πρός Βενεζουέλα 23/1

πρός Σάν Κιπριάν 20/1
πρός Μαρακάμπο 26/12
ε. Κων/πολη 24/1
ε. 'Ακμαπα 26/11
ε. Τακράντι 29/1
δ. Σουέζ 7/2
πρ. «Far Sea»
πρός Σιγκαπούρη 30/12
πρός Ν. Κορέα 12/1
έπισκ. Ναγκασάκι 3/2

πρός 'Ιντσόν 25/1
πρός Μαρόκο 22/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
α. Χερβούργο 1/2
πρός Κασσιούγκ 24/1
α. Βάρνι 23/1
άργει Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 7/2
ε. Μπαντάρ Χομείνι 19/1
πρός Πόρτ Βέσμε 31/1
ε. Κλαϊνέδα 2/1
α. Βανκούβερ 7/2
έπισκευές Γιοσού 30/1
ε. Τζέντα 20/1

πρός Φορκαδος 4/2
α. Νιούκαστλ 2/2
δ. Παναμά 6/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
α. Ρόττερταμ 10/2
ναυπηγ. 'Αϊοί
πρός Κωνσταντίνα 25/1
πρός Ταϊβάν 13/1
πρός Βερρακούζ 27/1
δ. Πόρτ Σαϊδ 752
πρός Ντάρ ες Σαλάμα 21/12
ε. 'Ιμινγκχαμ 7/2
α. Μόρεχεντ Σίτυ 1/2
α. Γιβραλτάρ 852
πρός ΕΣΣΔ 30/1 *

α. Φουτζέιρα 15/1
ε. Φιλαδέλφεια 8/2
ε. Χάτσινχο 30/1
δ. Παναμά 2/2
πρ. «Southern Wealth»
πρ. «Pacific Brilliance»
πρός Καμσάρ 28/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/2
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 24/1
ε. 'Αμβέρσα 8/2
δ. Γιβραλτάρ 2/2
πρός Τουρκία 24/1

στην Καλκούτα
α. Πειραιά 5/2
δ. Πόρτ Σαϊδ 1/2
πρός Πειραιά 8/1
α. Πειραιά 27/1
πρός 'Ιμπιτούμα 22/1
πρός Βόρεια Θάλασσα 24/11

ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνη 1/2
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρός Άλγερια 22/1
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντίνα 7/1

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Τζέντα 24/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Άμβουργο 5/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	πρός Πειραιά 22/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Ραβέννα 31/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	α. Φουτζέιρα 22/1
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Φελίξοτου 3/2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	πρός Αυστραλία 10/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 9/2
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Ράς Σουκχείρ 30/1

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	α. Φρήπορτ 3/2
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Γκίλογκ 31/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρός Πόρτ Καρτίερ 10/1
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Σάν Φραντσίσκο 26/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 852
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Χιούστον 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Όρλεάνη 20/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Λός Άντζελες 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	πρός Μπουεναβεντούρα 31/1

ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 1/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρός Καναδά 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. Παναμά 29/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Τάμπα 19/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	α. Καράτσι 10/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στο Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Ν. Όρλεάνη 18/1
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	δ. Σουέζ 7/2
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	πρός Άργεντινή 26/1
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	πρός Πότι 19/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Βανκούβερ 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Πόρτ Κέμπλα 20/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Κασίμα 8/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Γκίλογκ 3/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Τουρκία 25/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός ΗΠΑ 9/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	έπισκευές Ουλάσαν 26/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Βανκούβερ 3/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Χάμπτον 27/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 4/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ρουαίξ 6/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Ν. Όρλεάνη 28'1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Περσικό 30'1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	πρός Γιβραλτάρ 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Σάινες 5/2

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Σάρροχ 7/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	έπισκευές Πειραιά 26/8
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρ. «Χόεγκχ Δαναός»
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Φρημάντλ 1/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Ν. Όρλεάνη 5/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Θέουτα 7/1
ΔΗΛΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	4787	μετ. «Δήλος Ρήφερ» (ε.)
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Άρούμπα 15/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Σ. Νικόλας 23/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Εύρωπη 26/1
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Μπέντι 21/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στη Φουτζέιρα 28/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Λός Άντζελες 5/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Μανφρεντόνια 6/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ.	85	21300	ε. Λύττελτον 4/2

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 28/1
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Φουτζέιρα 15/1
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Νορβηγία 27/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Κόμπε 6/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Κόρπους Κρίστι 31/1
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Γουακαμάτσου 19/1
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	πρός Άγ. Θεόδωρου 19/1
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 18/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρός Γιβραλτάρ 21/1
ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Ντάρμπαν 29/1
ΕΛΛΗΝ	82	19370	ε. Πειραιά 18/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	α. Πρίνς Ρούπερτ 1/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	δ. Σουέζ 1/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	έπισκ. Φλάσσιγκ 9/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Σιγκαπούρη 15/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	μετ. «Λούντα» (μ.)
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Άκαμπα 29/1
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Ρίο Άντρεϊρο 2/2
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκ. Χαλκίδα 12/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Βρέμη 1/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 3/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 6/2
ΕΝΕΡΓΕΙΣ	79	10985	πρός Μαράκκιμπο 10/1
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Μπαγκόγκ 23/1
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Προβιντένς 23/1
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Λιβύη 27/1
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	ε. Σουραμάνγια 24/1

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	έπωλήθη Τούρκους
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Λατβία 16/1
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	πρός Λομπίτο 25/11
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Ροζαρίτο Τέρμιναλ 20/1
ΕΥΡΟΠΑΡ	71	16379	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	πρός Κασσιούγκ 30/1
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άντισόν 31/1
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μαϊάμι 29/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Τέξας Σίτυ 10/1
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	έπισκευές Γκντάνσκ 27/1

ΖΑΝΕΤ.	66	4503	α. Άμβέρσα 8/2
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Τζακάρα 14/1
ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Γιοκοχάμα 1/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	έπωλήθη
ΖΗΝΩ	81	23100	έπωλήθη Έλληνες
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	ε. Τερνέστη 8/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Μπρισμπαίν 4/2
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	δ. Σουέζ 5/2
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	δ. Πόρτ Σάιτ 8/2
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Έιλντ 7/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Χόγκ Κόγκ 2/2
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χόγκ Κόγκ 30/1
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Γιοκοχάμα 5/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	α. Λός Άντζελες 2/2
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Άλεξάνδρεια 27/1
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Λός Άντζελες 21/1
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	ε. Σάφι 18/1
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Ν. Όρλεάνη 8/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Ρίτσοντς Μπαϊ 30/12
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Λονδίνο 10/2
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρός Άκαμπα 24/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Χαλκίδα 28/1
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Άμσντ Πόιντ 27/1
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρός Γκουαγιακούιλ 8/1
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Τενερίφ 2/2
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Μεθούλ 1/2
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Ν. Όρλεάνη 6/2
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	ε. Χιούστον 23/1
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	μετ. «Ερατίν» (μ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	πρός Πάτρα 30/1
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960	α. Βαλτιμόρη 3/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Πειραιά 29/1
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	στο Καράτσι 752
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	ε. Γιούρπορτ 10/2
ΙΟΣ	85	34400	πρός Γιοκοχάμα 6/2
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849	δ. Παναμά 3/2
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500	δ. Παναμά 1/2
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	πρός Ρόδο 9/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Γιοκοχάμα 31/1

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Γιβραλτάρ 18/1
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρός Γκουαγιακούιλ 29/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Μπουσόν 23/1
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	έπισκευές Πειραιά 5/2
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Λάγος 27/1
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	ε. Πειραιά 3/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Πειραιά 5/2
ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	18779	ε. Όζακα 5/2
ΚΑΛΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Όδησσό 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ρίο Γκράντε 29/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Μαζαμβίκη 22/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	δ. Παναμά 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Μπαγκόλι 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	πρός Γκλάντστον 29/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	α. Μόρεχεντ Σίτυ 5/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Πόρτ Τάμπος 8/2
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	πρός Βενεζουέλα 30/1
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Ν. Υόρκη 29/1
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 5/2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Μοντεβιδέο 7/2
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Καμσάρ 19/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρός Χιούστον 31/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	στο Λάγος 3/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	πρός Μιζουράτα 18/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 2/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Σέτε 6/2
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Γέλα 30/1

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Κίελο 28/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποψη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 23/1
ΚΑΙΝΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	δ. Π. Σάιτ 4/2
ΚΑΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	πρός Ν. Υόρκη 25/1
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Άλντεβσκ 8/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός Ταϊβάν 29/1
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Μπουσόν 1/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Βαλτιμόρη 29/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114533	α. Τουμπάρδο 25/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Γάνδη 652
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	α. Πενάγκ 4/2
ΚΟΠΑΚΑΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	ε. Τζέντα 18/1
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	μετ. «ΤΣΚ Μέλοντ» (ε.)
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχραϊν 5/2
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Παναμά 28/1
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	α. Γκάλβεστον 31/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	4730	ε. Σεπετίμπα Τέρμιναλ 4/2
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Παναμά 29/1
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	στο Πόρτ Κέλαγκ 10/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Χιούστον 3/2
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Μελβούρνη 30/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Λάγος 18/1
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Κέυχαν 5/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Άμβουργο 10/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Κόρπους Κρίστι 3/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Γιάμπο 27/1
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός ΗΠΑ 1/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Πειραιά 2/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 30/1

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Τενερίφη 3/1	MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Φός 5/2	MINI ΛΥΜΦ	75	1587	α. Χιούστον 3/2
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Ν. 'Υόρκη 3/2	MINI ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 26/1
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 7/2	MINI ΜΕΡΤΣΑΝΤ	71	1594	πρ. «Μίνι Λώ»
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Χιούστον 27/1
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρός Τερνέσιτ 3/2	ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. 'Οδησσό 21/1
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Σφάξ 31/1	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρός 'Ιταλία 28/1
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	ε. Κόμπε 5/2	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Γιοκοχάμα 21/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στη Ταγκονούρα 8/2	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Βρόστη 8/2
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρός Βασώρα 24/11	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σάντος 3/2
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Κορούνα 7/2	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Ρότερνταμ 7/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. 'Οδησσό 23/1 *	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρός Αυστραλία 1/2
				ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρός Τουρκία 24/1
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Σουέζ 5/2 *	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 6/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Νάπολη 6/2	ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	δ. Πόρτ Σαϊδ 8/2
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός 'Ιαπωνία 26/1	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	ε. Λά Παλις 652
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374	πρ. «Κόμπε»	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Πειραιά 29/1
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Περού 4/2	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	επισκευή Σιγκαπούρη 6/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρός Τουρκία 10/1	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΑΤΟ	68	18737	ε. Χάμπτον 5/2	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Γκαρούτα 27/1
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Βενετία 5/2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	δ. Δαρδανέλλια 29/1
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	πρός Λουάντα 7/1	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Ναγκόγια 20/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (άποθήκη)	ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Κλέμε 26/1
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Σιγκαπούρη 6/2	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/2
ΛΗΤΟ	76	18104	ε. Κασσιούγκ 21/1				πρός Τζέντα 13/1
ΛΗΤΩ	77	11264	δ. Σουέζ 2/2	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	πρός Μπουένος Άϊρες 1851
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Μπαγκνόλι 30/1	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρός Κασσιούγκ 20/1
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Νιούκαστλ 7/1	ΝΑΕΟΣ	70	9865	πρός Βεγγάζη 17/1
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	άρχει Πειραιά	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός 'Οδησσό 26/1
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα	ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Άλεξάνδρεια 8/1
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Λαντακρόνα 6/2	ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ.	78	9862	επωλήθη
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	ε. Κακογκάβα 4/2	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρός Δομινικανή Δημ. 19/1
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Κοτονού 3/2	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 18/1
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	ε. Άμβέρσα 6/2	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 4/2
				ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ν. Χάβεν 30/1
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Κόμπε 5/2	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Βομβάη 5/1
ΜΑΖΑΛΑ ΙΙ (δ.)	65	2676	α. Σ. Λουί ντι Ρόν 5/2	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 4/2
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 2/2	ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Αϊγυπτο 27/12
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/2	ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 21/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 18/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	α. Μασσαλία 7/2
ΜΑΙΡΗ	84	14103	πρός Σάντος 12/1	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρός Σ. Άραβία 28/1	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	δ. Σουέζ 28/1
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. 'Νοτ Λόντον 26/1	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (άποθήκη)
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. Μανίλα 10/1	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Φός 8/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Σουέζ 20/1	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Μομπάι 24/1
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Τουρκία 25/1	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κων/πολη 8/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Γιαντάι 28/1	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρός 'Ιταλία 24/1
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/2	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρός Μπανιά 31/1
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	α. Πειραιά 3/2	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. 'Ιμνιγκιμά 31/1
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Βραζιλία 24/1	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	πρός Σ. Κρούα 3/2
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Άσντον 7/2	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ρότερνταμ 6/2
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρός Γιβραλτάρ 5/1	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	δ. Γιβραλτάρ 11/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Ν. 'Ορλεάνη 25/1	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Νοβοροσίσκ 3/1
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Κουαντίβ 17/1	ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Ζήμπεργκε 31/1	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	πρός Ούμα 1/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/1	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός 'Ιαπωνία 21/1
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Λός Άντζελες 19/1	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	α. Ρότερνταμ 23/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Φιλαδέλφεια 28/1	ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	πρός Αϊγυπτο 6/1
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρός Τουρκία 27/1	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός ΕΣΣΔ 27/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Μερσίνη 15/1	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Γιοκοχάμα 1/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	ε. Τζέντα 24/12	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Ρουέν 1/2
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Άμβέρσα 10/2	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός Ματάνζας 12/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Άσντον 31/1	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Τάμπα 21/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Σιγκαπούρη 5/2	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 6/2
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	επισκευή Λισαβόνα 7/2	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	δ. Π. Σαϊδ 6/2
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Άρακάζου 19/1	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Καζαμπλάνκα 28/1
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	πρός Ν. 'Υόρκη 19/1	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Άμβέρσα 2/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός Γκρεσίλ 28/1	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Κίελο 5/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρός Λίβερπουλ 26/1	ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	ε. Πειραιά 14/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρός Νοβοροσίσκ 2751	ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	ε. Τσίμπα 3/2 *
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός Άντζελες 4/2				
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Χάμπτον 22/1	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Χάιφα 4/2 *
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός 'Ιντσόν 20/1	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ρότερνταμ 9/2	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	πρός Ν. Άφρική 12/1
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	83	20432	πρ. «Libetrade»	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός 'Ιντσόν 13/1
				ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	ε. Τζέντα 22/1
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Σιγκαπούρη 6/2	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	α. Σάν Λορέντζο 4/2
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Άκαμπα 29/12	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Άκαμπα 6/1
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρός 'Ινδονησία 12/1	ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Γιβραλτάρ 6/2	ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	δ. Γιβραλτάρ 28/1
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 21/11	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	επωλήθη Κύπρο
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στην 'Οδησσό 852	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178800	α. Άιν Σούκνα 8/12
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Πόρτλαντ 7/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Κέλη Πάστρο 29/1
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	θέση 60.36 Β, 172.58 Δ 2451 *	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	πρός 'Ιαπωνία 12/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/2
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Σιγκαπούρη 29/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/1
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	πρός Μελβούρνη 28/1
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρός 'Οράν 20/12 *	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Νεμρούτ Μπαϊ 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	δ. Ντόβερ 5/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	δ. Παναμά 3/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	δ. Παναμά 8/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	πρός 'Ιαπωνία 13/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Βέντσιπλις 5/2
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 5/2	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	α. Φιλαδέλφεια 8/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός Πούντα Καρντόν 25/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 5/2	ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	α. Πειραιά 1/2
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/1	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	πρός Λάζαρο Γκαρντένας 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864	α. Μπουσάν 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1	ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438	α. Γκέλφε 4/2
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Ν. 'Υόρκη 3/2
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/2	ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρός Κούβα 23/12
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/2	ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρός Άλγερ 9/12
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 6/2	ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός Άλγερ 30/11
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Κίγκστον 26/1	ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Πειραιά 6/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. 'Οριστάνο 3/2	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	δ. Πόρτ Σαϊδ 4/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά	ΠΑΛΛΑΣ	77	29491	πρός Νοβοροσίσκ 23/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	πρός ΗΠΑ 31/1	ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Νοβοροσίσκ 14/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/2	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Λονδίνο 26/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/2	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/2	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	πρός Κορέα 6/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 29/1				

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ...	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ...	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.	78	6298
ΠΑΤΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'Ι'ΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'Τ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΛ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΛ ΜΠΑΙ'Υ 2 (δ.)	79	32023
ΡΑΜΠΛ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΣΕΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΑΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΦΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΩΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

α. 'Αμβέρσα 23/1	
ε. Φερρόλ 19/1	
α. Νιούκαστλ 2/2	
πρόσ Πούντα Καντόν 24/1	
ε. Σάντος 4/2	
δ. Κων/πολη 1/1	
πρόσ Κασιμα 30/1	
δ. Παναμά 7/2	
πρ. «Σιλβερ Σαξέ»	
α. Πειραιά 6/2	
άρχει Πειραιά	
α. Γιούρπορτ 6/2	
στό Χάμπτον 3/2	
α. Χάιφα 25/1	
πρόσ «Μπρισμπαίν» 30/1	
ε. Κακογκάβα 3/2	
α. Μαϊάμι 29/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/1	
πρόσ Κρήτη 10/1	
πρόσ Γαλλία 1/2	
ε. Βαλπαράϊσο 24/1	
πρόσ Τσιμα 19/1	
α. Γένοβα 6/2	
ε. Ντορτγιάλ 5/2	

έπωλήθη 'Ελληνες	
πρόσ Τρίπολη 28/1	
α. Ριγίκα 1/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 16/12	
πρόσ Πειραιά 25/1	
πρόσ 'Αλεξάνδρεια 1/2	
πρόσ Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/1	
δ. Δαρδανέλλια 6/2	
α. Ματάνι 16/1	
πρόσ Πόρτ Κέμπλα 19/1	
πρόσ Ταϊβάν 28/1	
πρόσ 'Ιαπωνία 13/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 1/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Τσιμα 4/2	
ε. Ταραγκόνα 7/2	
ε. Ν. Πλύμουθ 31/1	
α. Σ. Τόμας 5/2	
πρόσ Κόλπο ΗΠΑ 30/1	
ε. Ρότερνταμ 17/1	
πρόσ Λαττάνια 23/1	

στό Λομπίτο	
πρόσ Ντόρμαν 30/1	
α. Ραβέννα 6/2	
πρόσ Νιγηρία 1/2	
πρόσ Φόξ 31/1	
πρόσ 'Ελλάδα 27/1	
α. Πειραιά 31/1	
δ. Παναμά 7/2	
πρόσ 'Οζόκα 31/1	
πρόσ Τερνέστη 6/2	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 1/2	
πρόσ Βόλο 21/12	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
α. Τζουμπάι 25/1	
α. Σιγκαπούρη 3/2	
υπέστειλες λιβεριανή	
πρόσ Σουέζ 31/1	
πρόσ 'Ακονα 20/1	

πρόσ Ουλσάν 31/1	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/1	
ε. Τσιβιταβέτσια 5/2	
α. Σιμπενίκ 2/2	
ε. 'Αλεξάνδρεια 6/2	
πρόσ Τυνησία 28/1	
α. Πειραιά 6/2	
ε. Πειραιά 20/1	
πρόσ Νοβοροσίσκ 26/1	
πρόσ ΕΣΣΔ 15/1	
α. Πειραιά 2/2	
πρόσ 'Ιρλανδία 21/1	
πρόσ Θεσσαλονίκη 23/1	
ε. 'Αμμούργο	
ε. Κριστομάλ 10/11	
ε. Λίβερπουλ 30/1	
ε. Νατόρ 30/1	
α. Ρότερνταμ 27/1	
δ. Γιβραλτάρ 30/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/2	

πρόσ Γιβραλτάρ 30/1	
ε. Ντόρντρεχτ 9/2	
πρόσ Ν. Κορέα 31/1	
πρόσ Μπαχία 22/1	
πρόσ Καοσιούγκ 30/1	
δ. Μπρουνομπούτελ 21/1	
πρόσ Σουηδία 7/2	
ε. Ρότερνταμ 10/2	
α. Σιγκαπούρη 2/2	
ε. Πειραιά 5/2	
πρόσ Πειραιά 24/1	
ε. Πειραιά 28/1	
πρόσ Σάντος 4/1	
ε. Πειραιά 6/2	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/2	
πρόσ Λουδάντα 9/12	
α. Ραβέννα 3/2	
ε. Πειραιά 6/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/2	

ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΚΝΑ ΙΙΙ	78	14568
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'Υ ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΡΤ Α.	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΧΚΑΝΑ	76	36204
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	70	2818
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΩ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

προς Ν. 'Υόρκη 28/1
 ε. Κάδιξ 28/1
 ε. Ρότερνταμ 10/2
 α. Γκάνδη 1/2
 ε. Μπανζούλ 15/1
 ε. 'Ιλεούς 5/2
 μετ. «Mariner» (κ.)
 α. Κλαϊπέδα 31/1
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
 α. Βρέμη 2/2
 α. Γιούρπορτ 6/12
 α. Χιούστον 23/1
 στη Χαλκίδα 23/1
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
 ε. Ρότερνταμ 9/2
 α. Γιούρπορτ 10/2
 ε. Μπουσίρ 26/1
 ε. Ντουαρνενέζ Μπ. 5/2
 α. Τζουέμα Τέρμιναλ 1/2
 προς Ματάνι 21/1
 προς 'Ιράν 1/2
 προς Περισκό 1/2
 υπό ναυπήγηση
 στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)
 στη Δουνκέρκη 12/2
 α. Μπωμόν 30/1
 δ. Κων/πολη 30/1
 προς 'Ινδονησία 3/1
 ε. Ούμ Κουάρ 6/1
 μεσογειακές μεταφορές
 προς 'Αγκόλα 11/1
 προς 'Αλγέρι 23/1
 προς Βερίγγιο Πορμό 3/1
 ε. Κων/πολη 6/1
 προς 'Αμπιτζάν 22/1
 α. Βανκούβερ 4/2
 α. Λούπ Τέρμιναλ 26/1
 στο Γκιζάν (άποθήκη)
 προς Τζουμπάι 4/1
 προς Γκέμπζε 27/1
 α. Βιτόρια 7/2
 προς Κουβέιτ 18/1
 έπωλήθη Νορβηγούς
 α. Μπρισμπαίν 6/2
 α. Λός 'Αντζέλες 26/1
 άργει Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1
 α. Τόρος Γκούμπρε 2/2
 πρ. «Φανέλι»
 ε. Γιοσκοχάμα 30/1
 α. Χακάτα 3/2

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).	87	25000	α. Ρότερνταμ 6/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).	76	122945	α. Ρας Τανούρα 23/12
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	επισκευές Κρηττάουν 16/12
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).	75	146309	δ. Σουέζ 16/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Γουάδουλα 23/12
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Μομπάσα 17/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Έλλάδα 26/12
ΧΑΛΚΗ (δ.).	89	27500	πρός Παρίσι Γκουιντόγκ 24/12
ΧΙΟΣ (δ.).	81	23000	πρός Ν. Ζηλανδία 14/12
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.	69	8064	ε. Χάμπτον 20/12
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.	73	6680	άργει 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	άργει 'Αμβέρσα

ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	ε. Φλάινγκ 'Ηστ 1/12
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΘ.	68	5527	άργει 'Αμβέρσα
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός 'Ακαμπα 8/12
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.	84	14103	μετ. 'Αμαλία' (ε.)
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.	84	14103	μετ. 'Ανασός' (ε.)
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840	ε. 'Αμβούργο 6/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Τέμα 30/12
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360	μεταφορές Περισκοί
ΨΑΡΑ (δ.).	89	27500	ε. Βανκούβερ 1/1
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρός 'Ιταλία 21/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).	71	9132	ε. Λειζόρες 3/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).	76	22685	πρός Μπουσάν 10/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.).	71	11089	πρός Μπαγκόγκ 26/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).	70	17180	πρός Λεμεσό 30/12
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.).	68	9031	πρός 'Ιμπίτουμπα 9/12
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).	78	15825	ε. 'Οδησσό 14/12
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).	72	14777	ε. Βαλτιμόρη 15/12
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (ΑΒ.).	57	1147	μετ. 'First Feeder' (ΑΒ)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).	73	17355	πρός Σουάπε 20/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.).	75	1985	στη Μόλτα 12/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).	76	11281	α. Ντάρμπαν 16/12
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).	73	15478	ε. Σαλάβερν 14/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλου Βόε 3/1
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).	75	16191	πρός Νοβορόσκ 27/12
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.).	73	30450	επωλήθη 'Ελληνες
ΑΔΩΝΙΣ (π.).	77	9833	α. Μπαντά 'Αμπάς 21/10
ΑΕΛΛΩ	78	36548	επωλήθη Νορβηγούς
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.).	76	9077	πρός Βερακρούζ 17/12
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓ'ΗΣ (κ.).	69	11621	πρός Μομπάσα 3/12
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).	76	9325	ε. 'Αρούμπα 3/12
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 26/12
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).	67	4507	πρός Ρένι 15/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).	81	18495	πρός Περισκό 29/12
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).	82	18500	πρός Λίβανο 26/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).	83	18509	πρός Τουάπες 25/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).	81	18500	ε. Μορμουγκάο 31/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).	80	18495	πρός Αίγυπτο 11/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).	83	18509	ε. Κάντλα 23/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).	85	18350	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).	70	17485	ε. Φαλκονάρα 26/12
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.).	77	1400	πρός Μπιντούλου 25/12
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.).	75	15491	ε. Ρίγα 3/1
ΑΙΑΣ (δ.κ.).	72	122936	μεταφορές Περισκοί
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.).	71	19747	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 23/11
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.).	82	1051	επωλήθη ΕΣΣΔ
ΑΙ'ΛΑΣ	72	16235	πρός Κόλπο ΗΠΑ 27/12
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.).	76	12376	ε. Μονρόβια 30/12
ΑΙ'ΝΙΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).	63	22181	πρός 'Ιταλία 23/12
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.).	81	10720	πρός Λάος 22/12
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.).	74	60930	πρός Γκαμπόν 31/12
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.).	69	5694	α. Λάς Παλός 26/12
ΑΚΟΝ	74	68596	πρός 'Αγκόλα 31/12
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).	72	9943	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 1/12
ΑΚΟΥΡ II (κ.).	73	8824	πρός Τεργέστη 5/12
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	πρός Χάμπτον 3/1
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).	73	14785	πρός Κωνσταντία 8/12
ΑΚΤΗ	77	14998	πρός ΕΣΣΔ 14/12
ΑΚΤΗ (κ.).	74	15756	πρός Μεσόγειο 30/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.).	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).	72	18724	ε. Σίγκαπούρη 24/12
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).	75	93108	πρός Τζουμπάιλ 28/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.).	72	16134	πρός Κίνα 1/12
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).	75	8896	όψωσε λιβεριανή
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.).	69	7993	α. Κολόμπο 22/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).	76	9784	ε. Μακείο 3/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.).	75	40633	α. Ν. 'Υόρκη 1/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).	77	126621	πρός Γκάλβεστον 14/12
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).	72	9984	πρός Βοστόν 23/12
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).	77	14856	ε. Σαγκάη 23/12
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.).	77	16356	πρός Μπουναβεντούρα 17/12
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).	74	15205	ε. 'Οδησσό 8/12
ΑΛΘΕΑ (κ.).	71	20045	επωλήθη Νορβηγούς
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).	77	9875	πρός Σίγκαπούρη 4/12
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.).	65	29196	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 9/12
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).	71	19375	πρός Βομβάη 10/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).	76	30277	ε. 'Ακαμπα 21/11
ΑΛΟΗ (κ.).	70	1599	πρός Λιβύη 12/12
ΑΛΠΙΝ (π.).	65	5080	πρός Ρίο Πλάτε 8/12
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).	72	113287	πρός Τάραντα 20/12
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).	78	12598	ε. Σάντος 31/12
ΑΛΦΑ (κ.).	74	28640	ε. Ρίγα 13/12
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	πρός Βραζιλία 25/12
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	πρός Κόλπο ΗΠΑ 29/12
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.).	69	2521	πρός 'Ιταλία 18/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.).	83	14069	α. Μπουσάν 10/12
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.).	72	43253	πρός Περισκό 22/12
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.).	75	20879	πρός Χόγκ Κόγκ 1/1
ΑΝΑΞ (δ.κ.).	72	122936	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 14/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).	77	4713	δ. Παναμά 30/12
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.).	89	16681	ναυπηγ. Σχζέσιον
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.).	69	14446	πρός Βέντσπιλς 16/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.).	84	4509	πρ. 'Shoun Jupiter'
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.).	77	17001	πρός 'Ιντσόν 29/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.).	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).	73	115135	πρός Αυστραλία 5/1
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).	74	129796	α. Λέ Χάβρη 12/12
ΑΝΕΣΙΝΑ (κ.).	77	6597	ε. Μορμωτά 22/12
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.).	78	9485	ε. Πόρτ Κέλαγκ 2/1
ΑΝΕΘΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).	78	1123	πρός Γκράντ Κουμίν 29/12
ΑΝΘΙΑ (κ.).	73	14364	πρός Ταϊλάνδη 21/12
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.).	79	10996	πρός Βομβάη 3/1
ΑΝΝΑ (κ.).	76	15111	πρός Ταρτούς 30/12
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).	71	1594	ε. Βασίλειο Μπαϊν 31/12
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).	71	7402	πρός Σφάξ 22/12
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.).	74	14671	δ. Παναμά 23/12
ΑΝΤΕΛ (μ.).	71	17975	ε. Ντάρμπαν 27/12
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.).	70	3201	α. Βαλλέτια 3/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.).	75	10036	ε. Σηάτλ 28/12
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν. (κ.).	86	22273	πρός Γιοκοχάμα 27/12
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.).	72	6680	επισκευές Περισκό 25/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.).	76	23715	επωλήθη 'Ελληνες
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).	70	16258	πρός 'Αλγερία 14/12
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).	76	15934	ε. Μαντράς 16/12
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.).	73	16997	α. Μπρέϊκ 3/1
ΑΞΩΝ (δ.).	72	98905	πρός Γιούρσορτ 26/12
ΑΠΙΛ (Μπχ.).	74	16006	πρός Πόρτ 'Εβερκλιντς 21/12
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).	77	11559	πρός Σαγκάη 20/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΕΡ (κ.).	78	2491	μετ. 'Ξενούλα Μ.' (κ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (μ.).	77	3827	πρός Χερσώνα 27/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.).	77	1599	πρός 'Αλγερία 30/12
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.).	82	24597	α. Νταμπέρ 3/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.).	70	23597	ε. Γδύνια 30/12
ΑΡΑΜΗΣ (κ.).	88	22000	α. Κασίμα 16/12
ΑΡΑΜΗΣ (π.).	68	15907	πρός Γιβραλτάρ 2/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.).	82	21164	πρός Λά Πλάτα 31/12
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (δ.).	81	21164	πρός Βραζιλία 1/1
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).	78	12774	πρός Μπουσάν 29/12
ΑΡΓΚΟΥΣΥ (δ.κ.).	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρός Ρότερνταμ 29/12
ΑΡΓΟΣ (δ.).	74	98905	πρός 'Αίν Σούνκα 22/12
ΑΡΓΩ (κ.).	70	11041	α. Ρότερνταμ 1/12
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).	73	13265	πρός Κούβα 9/12
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).	76	125485	α. Λούπ Τέρμιναλ 31/12
ΑΡΙΩΝ I (μ.).	64	1221	δ. Γιβραλτάρ 3/1
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.).	73	12834	ε. Σορέλ 7/11
ΑΡΚΤΟΣ (κ.).	77	11559	ε. Μπουσάν 29512
ΑΡΜΑ (Μ.).	81	9387	πρός Θεσσαλονίκη 25/12
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).	66	30847	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/12
ΑΡΟ (κ.).	68	2571	πρός Καστέλλον 22/12
ΑΡΟΣΙΑ (κ.).	75	17355	πρός 'Ιμνιγκχαμ 23/12
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.).	77	1598	ε. Μπιλμπάο 1/1
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.).	72	3908	ε. Ρότερνταμ 5/1
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).	79	23193	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 16/12
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).	77	11989	ε. Πόργκρον 28/12
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΟ (Μ.).	69	15874	επωλήθη
ΑΡΧΩΝ (κ.).	73	18349	ε. Μομπάσα 25/11
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).	82	20537	πρός Μπαντάρ Χομείνι 16/12
ΑΣΠΙΣ (κ.).	75	16378	δ. 'Εκσινόρη 21/12
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.).	68	14993	μεταφορές Περισκοί
ΑΣΤΟΡ (κ.).	77	29871	πρός Ν. 'Ορλεάνη 21/12
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).	72	18829	πρ. 'Πόρνας'

ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΓ'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ου.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΥΤΙ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΑΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΙΗΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302
ΓΚΑΛΝΤΑΓ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΑΓ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤ (ΑΒ.)	65	4482
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ II (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΓ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΓ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΡΟΣΤ (μ.)	70	1982
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΦΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219

πρός Όραν 23/12	
επώληθη	
στη Μπαγκόγκ 6/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 13/12	
ε. Σιγκαπούη 22/12	
ε. Φρεντερίγια 30/12	
ε. Πειραιά 31/12	
ε. Βοστώνη 3/1	
πρός Μπαγκόγκ 24/10	
πρός Σκώ 18/12	
α. Μπαντάρ Άμπας 21/12	
α. Άμστερνταμ 4/1	
πρός Λουάντα 2/12	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Κουβέιτ 28/12	

ε. Μάρσαλσκι 31/12	
στη Βομβάη 5/12	
μεταφορές Πάτρως	
στο Μπαντάρ Άμπας 8/12	
α. Νάπολη 30/12	
α. Λά Γκουλέτ 12/12	
πρός Φορκάντος 26/12	
α. Χιούστον 26/12	
ε. Χόγκ Κόγκ 22/10	
ε. Λόγος 23/12	
πρός Δακάρ 10/12	
πρ. «Alange»	
δ. Σουέζ 5/11	
πρός Ινδία 28/10	
ε. Μόγκλα 21/12	
ε. Μαντράς 28/12	
ε. Μπουσαν 2/12	
πρός Σαλέρνο 1/1	
πρός Μαντράς 28/12	
ε. Τζέντα 17/12	
ε. Άμμουρ 18/12	
πρός Τζιμπουτί 19/12	
πρός Ροστόκ 26/11	
πρός Πόρτ Σουάν 29/12	
δ. Παναμά 2/1	
ε. Ρούνκον 5/1	
α. Γιβραλτάρ 31/12	
ε. Γιούροπορτ 5/1	
ε. Όδησος 25/12	
ε. Μπάρ 31/12	
ε. Τσίμα 27/12	
πρός Ιράκ 2/12	
πρός Τάμα 14/12	
πρός Σούντα Μπαί 28/11	
πρός Τόκιο 1/1	
ε. Σάο Φραντίσκο 26/12	
πρός Λισαβόνα 22/12	
πρός Άβνα 12/12	
πρός Κασσιούκ 20/12	
ε. Νταβό 22/12	
πρός Χιούστον 28/11	
πρός Γιάμπα 6/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/12	
πρός Μπαντράς 24/12	
πρ. «Gas Mariner»	
ἀγορά από Έλληνες	
πρ. «Prince Yamamoto»	
α. Ζέιτ Μπ. Τερίμπα 26/12	
ἀγορά από Γάλλους	
α. Νάπολη 2/1	
ἀγορά από Ισπανούς	
ε. Βιζακαπανάμ 5/1	
ε. Βομβάη 28/12	
δ. Πόρτ Σαίτ 1/1	
πρός Βομβάη 11/11	
ε. Βαλτιμόρη 17/12	
μεσογειοτικές μεταφορές	
πρός Ν. Όρλεάνη 31/12	
πρ. «Ομέρις Ντόουν»	
πρός Ινδία 12/12	
πρός Μουμπάσα 23/11	
διάλυση Τσιταγκόγκ	
πρός Μπαράγκουλα 1/1	
α. Ν. Όρλεάνη 1/1	
πρός Κόμπε 24/12	

πρ. «Sunny Emblem»	
πρός Σάντος 23/12	
πρός Ειρηνικό 19/12	
α. Ν. Όρλεάνη 22/12	
α. Ν. Όρλεάνη 15/12	
ε. Όδησος 1/1	
πρός Σουρία 10/12	
πρός Κίλαγκ 7/12	
α. Λίβερπουλ 22/12	
Σ. Μάικλς 27/12	
πρός Χοντίντα 16/12	
δ. Παναμά 17/12	
ε. Ταμπίκο 19/12	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 30/12	
ε. Σιγκάγκ 18/12	
α. Ντάρμπαν 15/12	
πρός Ροστόκ 22/12	
πρός Ν. Αφρική 10/11	
πρός Άβνα 6/12	
πρός Καζαμπάνκα 22/12	
ε. Ντάρμπαν 20/12	
ε. Κάρατι 2/1	
ε. Βίγκο 18/7	
πρός Άλεξάνδρεια 22/12	
ε. Όνσαν 14/10	
πρός Άμπιτζόν 12/12	
α. Μπουσαν 11/12	
πρός Κίνα 9/11	
ε. Άμμουρ 6/1	
πρός Περισκό 24/12	
ε. Τζέμπελ Άλι 29/12	
ε. Κίγκτον 27/12	

ΓΟΥΡΑΝΤ	
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69
ΔΑΜΩΝ	74
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.)	67
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μπχ.)	76
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.)	75
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74
ΕΛΛΗ (μ.)	69
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77
ΕΛΜΠΕΛΛΑ II	76
ΕΛΜΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74
ΕΞΠΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74
ΕΠΟΣ (κ.)	75
ΕΠΤΑ (κ.)	81
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78
ΕΠΤΑΛΟΦΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	86
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79
ΕΥΝΙΚΗ	77
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70
ΖΑΡΑ (Α.)	77
ΖΑΡΝΑΤΑ	77
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75
ΖΕΥΣ I (π.)	60
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77
ΖΩΗ Χ. (π.)	68
ΗΒΗ	79
ΗΡΑ	79
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57
ΗΡΩ	76
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΕΙΑ (κ.)	85
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78
ΘΑΛΙΑ (π.)	76
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	81
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75

πρός Σάν Νικόλας 14/11	
ε. Σεπετίμα 12/12	
πρός Τουμπάρδο 14/12	
πρός Περισκό 17/10	
ε. Τσίμα 1/1	
α. Τεργέστη 11/12	
α. Μπαντάρ Άμπας 8/12	
πρός Γιβραλτάρ 30/12	
πρός Τζέντα 31/12	
πρός Βομβάη 13/9	
πρός Λουάντα 26/12	
πρός Μπόνου 8/11	
πρός Άκαμπα 25/12	
α. Σεβίλλη 27/12	
ε. Λίβερπουλ 7/12	
μεσογειοτικές μεταφορές	
α. Σιγκαπούη 11/12	
πρός Ν. Όρλεάνη 10/12	
ε. Φουτζέιρα 31/12	
ε. Μαπούτο 15/11	
ε. Θεσσαλονίκη 31/12	

ἐγκαταλείφθηκε
ε. Ρουέν 25/12
πρός Περισκό 29/12
ε. Ρινίκα 16/12
ε. Ρουέν 29/12
πρός Άκαμπα 12/12
πρός Κούβα 17/11
α. Γκάλεστον 15/12
πρός Άμβέρσα 28/12
δ. Κων/πολη 12/12
ε. Γένοβα 1/1
πρ. «Ocean Mald»
πρός Περισκό 1/1
ε. Γιοκοχάμα 2/1
πρ. «Grand»
πρ. «Embassy»
πρός Ν. Υόρκη 14/12
πρ. «Capitol»
πρός Λαμπουάν 24/12
πρ. «Ourania»
πρ. «Orpheum»
πρ. «Paramount»
πρ. «Paradise»
α. Ν. Όρλεάνη 12/12
πρός Κουβέιτ 23/12
θέση 51.17 Β, 01.48 Α 21/12
πρός Λειζόες 12/12
α. Ν. Όρλεάνη 2/1
πρός Άντεν 12/12
ε. Κακινάνα 30/11
α. Βιτόρια 26/12
πρός Βραζιλία 10/12
πρός Άλεξάνδρεια 21/11
ε. Λός Άντζελες 31/12
α. Χιουσόν 20/12
ἐπωλήθη Άνω Άνατολή
α. Γιουρσορτ 29/12
πρός Άγκολα 1/1
πρός Μαζατλάν 4/12
πρός Σάντος 28/12
πρός Καλκούτα 28/12
πρ ΕΞΣΔ 30/12
πρός Καρταγένα 2/12
α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ε. Άνστον 18/12
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
πρ Κονέπ 25/12
πρός Καλλάο 30/12
πρ Άλγέρι 8/12
ε. Ντῶρμαν 9/11
πρός Περισκό 23/12
πρός Βενγκάζη 28/12
α. Λέγκχορν 2/1
πρός Καλλάο 23/12
α. Ντόντρεχτ 21/9
α. Χιουσόν 24/11
α. Μπιμπάο 28/12
πρός Ταργακόνα 29/12
πρός Σγκαπούρη 22/12
πρός Κορέα 15/12
α. Ντῶρμαν 15/12
α. Χιουσόν 13/12
πρός Τζιμπουτί 20/12
ε. Σάντος 2/1
πρός Χουάγκουπο 29/12
πρός Γένοβα 17/12
πρός Κόλοπο ΗΠΑ 23/12
ε. Ναβαλκι 7/10
ε. Γιβραλτάρ 4/1
πρ Κωνσταντίνα 17/12
στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
στή Σαφάγκα (ἀποθήκη)
ε. Χάμπτον 30/12
πρς Καζαμπλάνα 28/12
πρς Κόλοπο ΗΠΑ 17/12
ε. Βαλέντσια 23/12
πρς Άκαμπα 11/12
πρς Παναμά 11/12
πρς Πουέρτο Κουετζάλ 2
ε. Βομβάη 28/12
στή Βασώρα
ε. Κακογκάβα 26/12
πρς Τουάπας 23/12
πρς Ταϊλάνδη 14/12
πρς Άλγερια 16/11
α. Ρότερνταμ
πρς Ρίο Ιανέριο 30/12
πρς Ιταλία 31/12

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Καστελλαμάρε 29/11	ΚΥΡΗΝΙΑ (Κ.)	71	15951	πρός Κωνσταντίνου 13/12
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (Κ.)	70	1467	ε. Σαουθάμπτον 5/1	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός Κωνσταντίνου 31/12
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	ε. Πειραιά 19/12	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (Κ.)	71	14757	πρ. «Τζ(μ)ίτα»
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Αύγουστα 30/12	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Τζακάρτα 7/12
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. π.)	77	995	πρός Σφάξ 29/12	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (Μ.)	66	2990	πρός Μαπούτο 17/10
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ. π.)	73	1272	ε. Κοπέρ 31/12	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (Κ.)	76	2834	ε. Πειραιά 2/2
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. π.)	77	997	πρός Σφάξ 16/12	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (Κ.)	76	1575	πρός Χαλκίδα 22/12
ΘΩΜΑΣ Γ. (Κ.)	65	1000	επισκευές Πειραιά 12/6	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (Κ.)	72	83714	πρός Σιγκαπούρη 28/12
ΙΛΙΟΝ (Κ.)	72	8016	πρός Μομπάσα 22/12	ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (Κ.)	77	4965	πρ. «Shouen Funekyokai 21»
ΙΛΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	πρός «Αλν Σούκνα 2/9	ΛΑΙΛΑΨ (Κ.)	76	12166	ε. Γιοκοχάμα 29/12
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Ν. Όρλεάνη 21/12	ΛΑΚΕΡΤΑ (Μ.)	75	18763	ε. «Αμβέρσα 6/1
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μηχ.)	77	140277	δ. Σουέζ 5/1	ΛΑΚΥΜΑΝ (Κ.)	68	8135	πρός Κριστομάνη 17/12
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Κ.)	74	9192	ε. Μπάρ 24/12	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (Κ.)	80	16225	πρ. «Αμβέρσα 6/1
ΙΟΑΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (Κ.)	80	19256	πρός Φρημάντλ 13/12	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ. Μ.)	70	63519	στο Σουέζ 27/12
ΙΟΑΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (Κ.)	78	29991	α. Ν. Όρλεάνη 15/12	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (Κ.)	77	8976	μετ. «Κερίνια» (Κ.)
ΙΩΑΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (Κ.)	78	20436	ε. Χάτινοχ 4/12	ΛΑΜΠΑΝΤΟΡ (Κ.)	74	9448	πρός Λιβύη 29/11
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ. π.)	82	4796	πρός Αύγουστα 29/12	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Μαπούτο 4/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (Μ.)	68	16588	ε. Γκντάνσκ 3/1	ΛΑΠΙΣ (Κ.)	78	8980	πρός Λαττίνια 29/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (Κ.)	77	11488	ε. Ριγίεκα 22/12	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (Π.)	75	12416	δ. Σουέζ 6/1
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ. π.)	77	8901	πρός Ν. Υόρκη 17/12	ΛΑΡΚΚΑΒΙΣΤΑ (δ. Μ.)	61	22046	ε. Λάγος 20/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (Π.)	77	11884	πρός «Ιαπωνία 25/12	ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.)	68	22244	πρός Σιγκαπούρη 6/12
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (Μ.)	67	5293	επισκευές Πειραιά 12/10	ΛΑΧΕΣΗΣ (Κ.)	73	17648	πρός Γιβραλτάρ 3/1
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (Μ.)	69	9333	α. Μορμουγκάο 3/1	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	στο Κάργκ (δ. π. ο. θ. η. η. η.)
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (Κ.)	78	23230	πρ. «Μελιού»	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ. Κ.)	71	118865	ε. Σιγκαπούρη 27/12
ΙΡΙΣ (Κ.)	70	5278	πρός Άλγερία 18/12	ΛΕΝΙ (δ. Μηχ.)	75	79249	πρ. «Αθωνομαουθ 3/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	πρός Άλκάντε 4/1	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II	74	18700	δ. Παναμά 29/12
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (Κ.)	76	8372	πρός Μιζουράτα 13/12	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (Κ.)	75	15684	πρ. Τάρτουρ 21/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Κίνα 20/12	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (Κ.)	72	17914	πρ. Μαπούτο 17/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Π.)	76	15608	ε. Χάμπτον 30/12	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Κ.)	74	17414	ε. Κέλη Πάλας 12/12
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (Κ.)	77	12772	α. Σιγκαπούρη 26/12 *	ΛΕΤΖΕΝΤ (Π.)	71	3864	διαγράφεται
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Κόμπε 18/12 *	ΛΕΦΕΜ (Ον.)	66	1597	α. Καρατί 7/12
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ. Κ.)	70	17485	ε. Νουακτοτ 22/12	ΛΕΦΟΝ (Μηχ.)	72	19162	πρ. «Αμπιζάν 25/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (Κ.)	69	9079	ε. Νουακτοτ 22/12	ΛΕΩΝ (Κ.)	73	15382	ε. Μάρ ντε Μπλάτα 22/12
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	πρ. Ρότερνταμ 1/1	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	πρ. Μόντρεαλ 23/12
ΚΑΜΕΛΙΑ (Π.)	73	19476	ε. Σαγκάη 8/12	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (Κ.)	77	19373	πρ. Μπαγκλαντές 23/12
ΚΑΝΑΡΗΣ (Κ.)	77	21667	α. Ρότερνταμ 3/1	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ. Κ.)	68	53075	ε. Λάγος 21/12
ΚΑΠΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 24/12	ΛΗΤΩ II (Π.)	72	6106	πρ. Κουεϊτ 8/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	πρ. Ρότερνταμ 30/12	ΛΙΛΥ Τ. (Μ.7.)	54	1991	πρ. Ισπανία 29/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κ.)	76	16037	α. Τερνέστη 3/1	ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (Π.)	69	17872	πρ. Λισσαβόνα 2/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (Κ.)	73	63218	α. Γκίζον 18/12	ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	α. Γιβραλτάρ 4/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρ. Μπελόν 8/12	ΛΙΝΤΣ Ν.Κ. (Κ.)	74	3256	α. Μπελίζ 27/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (Μηχ.)	68	26290	πρ. Ουλάσν 10/6	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. Βρ.)	82	36865	α. Ν. Όρλεάνη 29/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (Κ.)	69	34613	πρ. Ρότερνταμ 29/12	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ. Βρ.)	82	36865	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 5/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ.)	69	10650	ε. Μπαλμπόα 15/8	ΛΥΔΙΑ (Κ.)	76	5915	πρ. Σάντο Ντομίνγκο 9/12
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (Κ.)	76	10430	α. Άμβέρσα 6/1	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Κ.	75	34745	ε. Ν. Όρλεάνη 23/12
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Κ.)	73	11954	α. Πειραιά 31/12	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (Κ.)	76	8731	στο Ντάρμαν 19/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (Π.)	68	10239	στη Βομβάη 16/11	ΜΑΚΕΤΟΡΜ (Κ.)	69	11700	πρ. Μπουργκάς 31/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (Μ.)	67	15472	α. Άσντον 1/1	ΜΑΝΩΛΗΣ (Κ.)	74	9800	ε. Ραμπώλ 24/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (Κ.)	77	9941	πρ. Ίρην 24/12	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (Κ.)	73	72343	πρ. Αυστραλία 26/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Μ.)	77	14349	πρ. Τόλμα 9/12	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (Π.)	70	9101	πρ. Ρεσίφ 18/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ. π.)	80	4397	πρ. Ντέρνις 31/12	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Κ.)	71	9810	ε. Ρίο Ιανέιρο 28/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 1/12	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ. Κ.)	63	36634	πρ. Ρίο Ιανέιρο 10/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (Κ.)	68	8978	πρ. Τζακάρτα 3/1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.Κ. (Κ.)	73	18892	α. Άμβέρσα 6/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	πρ. Τούαποε 29/12	ΜΑΡΓΚΟΤ (Κ.)	71	11242	α. Βρέμη 28/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (Κ.)	74	17135	στη Μανίλα 8/12 *	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (Κ.)	76	10108	πρ. Πόρτο Καμπέλο 6/12
ΚΑΡΙΝΑ (Κ.)	72	11954	ἀργεί Πειραιά *	ΜΑΡΙΑ Κ. (Π.)	77	20502	ε. Ίντσον 16/12
ΚΑΡΙΝΙΟ ΡΗΦΕΡ (Κ.)	74	5379	πρ. Μοντεβιδέο 31/12	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (Κ.)	77	18604	ε. Μορμουγκάο 31/12
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	πρ. Βόλο 15/12	ΜΑΡΙΑ ΘΗΝ Μ. (δ. π.)	65	13512	μεταφορές Περιοικού
ΚΑΖΗ (Κ.)	75	76873	πρ. Ρίτσαρντ Μπαίλ 13/12	ΜΑΡΙΓΚΟΛΝΤ (δ. π.)	70	17487	πρ. Τζακάρτα 13/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (Κ.)	77	19166	ε. Κομά Μπαίλ 5/12	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (Κ.)	74	30341	πρ. Νοβοροσκόφ 23/12
ΚΑΣΤΩΡ (δ. Κ.)	77	19459	ε. Μορμουγκάο 26/12	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Άμβέρσα 30/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Ραβέννα 29/12	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ. Μηχ.)	76	138768	πρ. Λίβερπουλ 3/12
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Κ.)	76	10805	ε. Ν. Υόρκη 3/1	ΜΑΡΙΝΟΣ II (Π.)	80	14397	πρ. Ν. Υόρκη 18/12
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρ. Άμβέρσα 24/12	ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π.Κ. (Κ.)	84	5717	πρ. «Travemar Africa»
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (Κ.)	77	9942	α. Φουτζέιρα 18/12	ΜΑΡΚ Α' ΛΑΝΤ (Κ.)	71	1516	πρ. Πειραιά 2/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡ'Υ (Κ.)	71	9826	ε. Τοκοίλλα 15/12	ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Κ.)	75	1599	πρ. Τουλών 30/12
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Πόρτ Άρθουρ 27/12	ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	πρ. Αίγυπτο 29/12
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (Κ.)	74	8896	πρ. Ειρηνικό 19/12	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (Κ.)	69	10708	πρ. Νταβό 21/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (Κ.)	78	8898	πρ. Καλλάς 30/12	ΜΑΡΥΛΙ (Κ.)	74	15412	πρ. Άμβούργο 12/11
ΚΕ'Ι'Τ (Μ.)	64	999	πρ. Άνναμα 14/12	ΜΑΣΤΕΡ Α. (Μ.)	69	15520	πρ. Ρότερνταμ 27/12
ΚΕΛΛΑ (Κ.)	69	16229	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/12	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (Κ.)	74	20715	α. Ντάρμαν 17/12
ΚΕΝ Α' ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Πάληθ	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Β. (Κ.)	73	15498	πρ. Κολομβία 31/12
ΚΕΝ ΚΟΦΙΝΤΕΝΣ (Π.)	76	18124	ἀγορά ἀπὸ Ἰάπωνες	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (Κ.)	79	10991	μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρ. Χοντίντα 15/12	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (Κ.)	76	21372	ε. Γδύνια 18/12
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (Π.)	73	22126	πρ. Χόγκ Κόγκ 8/12	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (Κ.)	71	16623	πρ. Κούβα 26/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρ. Μπουργκάο 20/12	ΜΕΛΟΝΤΥ (Κ.)	77	9059	πρ. Σιγκαπούρη 19/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ. Κ.)	69	46690	πρ. Σίντι Κερλ 1/12	ΜΕΛΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρ. Ν. Κορέα 29/11
ΚΙΚΑ (Κ.)	76	19451	στη Μανίλα 30/11	ΜΕΡΙΠΤΑΝ ΣΗ (Κ.)	76	9872	πρ. Σιγκαπούρη 28/12
ΚΙΜΩΛΟΣ III (Π.)	66	6995	α. Χάιφα 3/1	ΜΕΡΙΤ I. (Π.)	73	112306	α. Τουμαπαρό 24/12
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ. π.)	84	4509	πρ. Ουλάσν 2/1	ΜΕΡΙΤ (Π.)	69	35284	πρ. Ν. Αμερική 30/12
ΚΙΟΥΓΚΑ ΣΗΦ (Π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΕΡΚΙΟΥΡ (Π.)	70	10490	μετ. «Οδυσσεύς Η.» (Μ.)
ΚΙΤΣΑ (Κ.)	76	24800	πρ. Βραζιλία 17/12	ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρ. Ιαπωνία 29/12
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.)	66	15756	α. Γιβραλτάρ 19/12	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Χιουσόν 10/11
ΚΛΕΙΩ (δ. Κ.)	68	40626	πρ. Τουρκία 26/12	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (Κ.)	79	43857	α. Πόρτ Άρθουρ 17/12
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρ. Γ. Γερμανία 28/12	ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638	πρ. Ματάνι 25/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (Κ.)	86	10511	πρ. Χιουσόν 30/12	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κ.)	74	12376	ε. Ουμέα 20/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (Κ.)	83	10520	ε. Χιουσόν 19/12	ΜΙΓΙΑΜΑ (Π.)	75	12498	πρ. Τουρκία 5/1
ΚΟΜΠΕ 2 (δ. π.)	84	3793	ε. Λειζόες 27/12	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	πρ. Χίμυ 24/12
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρ. Κωνσταντίνου 17/12	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (Κ.)	73	36330	πρ. Τρινιδάδ 8/12
ΚΟΡΑΛ (Κ.)	81	15178	πρ. Σιγκαπούρη 2/12	ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (Π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ. Κ.)	74	112825	ε. Πάληθ	ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ (Π.)	71	1557	α. Λειζόες 22/12
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Κουίνγκντόν 23/12	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (Κ.)	82	17164	πρ. Άμβούργο 2/1
ΚΟΡΥΤΟΝ (Κ.)	75	17175	ε. Λός Άντζελες 29/12	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (Κ.)	71	19061	πρ. Τάμα 15/12
ΚΟΣΜΑΝ I (Κ.)	77	14186	ε. Κολόμπο 4/1	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (Κ.)	73	30930	ε. Μπαλμπόα 4/1
ΚΟΣΜΑΝ II (Κ.)	77	15389	δ. Παναμά 31/12	ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	πρ. Μόντρεαλ 10/12
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ. π.)	74	15994	ὑψωσε σημ. Μάλτας	ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (Κ.)	71	2999	επισκευές Ντάρμαν 14/11
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βαγκαρέϊ 13/12	ΜΗΝΟΜΒΑΣΙΝ (Κ.)	68	31507	δ. Παναμά 22/12
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρ. Ν. Πόλμουθ 3/1	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Φιλαδέλφεια 31/12
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	ε. Μπρεμερχάβεν 4/1	ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ. Κ.)	70	8870	πρ. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ. Κ.)	71	52519	α. Άμβέρσα 30/12	ΜΟΝΤΡΟ (Κ.)	72	9924	πρ. Τρίπολη 5/12
ΚΡΑΟΥΝ (δ. Μηχ.)	76	88886	πρ. Ίρην 7/11	ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (Μ.)	67	30823	πρ. Παρανγκουα 21/12
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	πρ. Όκλαντ 25/12	ΜΟΥΣΑΚΗ (Κ.)	72	35506	πρ. Ρότερνταμ 16/12
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ. π.)	64	26621	α. Φουτζέιρα 2/1	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρ. Μπότνιχου 12/12
ΚΡΙΣΣΑ (Π.)	79	12784	πρ. Νιούκαστλ 11/12	ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (Κ.)	67	3987	ε. Λάρνακα 4/1
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809	πρ. Άλεξάνδρεια 21/12	ΜΠΑΡΟΥ II (Κ.)	76	3741	στη Σεμόγκα (δ. π. ο. θ. η. η. η.)
ΚΥΔΩΝΙΑ (Κ.)	77	9634	α. Ν. Όρλεάνη 9/11	ΜΠΑΤΡΕΦΛΑ'Υ' (δ. Κ.)	69	44860	α. Πειραιά 27/12
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (Κ.)	68	10313	ε. Λειζόες 25/12	ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Κ.)	68	8370	α. Σουέζ 25/12
ΚΥΜΩ (Π.)	74	65685	α. Πόρτ Καρτιέρ 20/12	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ. Κ.)	66	37625	πρ. Ουί Σάντ 28/12
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ. Κ.)	75	17875	πρ. Παλάου Σαμπού 26/11	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (Π.)	70	3956	

ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
Ν. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.)	71	9646
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΖΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ.Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑΛΝΤ (δ.κ.)	68	1209
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΚ (κ.)	70	22912
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΟΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251
ΠΑΥΛΑΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΑΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΟΣ (ΑΒ)	70	1437
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	58893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΕΝΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΕΝΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΕΝΤΖΕΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΟΣΗ (π.)	71	17805
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925
ΣΑ'Ι'ΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΑΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901
ΣΑΡΑΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΑΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΑΡ (κ.)	70	9951
ΣΕ'Ι'ΛΑΡ Ι. (κ.)	70	12578
ΣΕ'Ι'ΛΑΡ ΙΙ (κ.)	70	12578
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΝΗ ΙΙ (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	14130
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.Μ.)	77	40558
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188

προς Ιράν 8/12	
προς Ροστόκ 29/10	
ύψωσε πανομαϊκή	
ε. Μπαγκόνκ Μπάρ 21/10	
ε. Σάο Σεμπασιτιό 26/12	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1/89	
προς Δακάρ 27/12	
προς Σάν Χουάν 14/12	
προς Περσική 16/12	
α. Λέ Χάβρη 2/1	
ε. Λάς Πάμας 24/12	
ε. Ήμισαβέν 12/12	
προς Άμβέρσα 31/12	
μετ. * Έλλη (ΑΒ)	
προς Σιγκαπούρη 24/12	
στο Χάρνκ (άποθήκη)	
προς Ρεσίφ 16/12	
προς Δ. 'Αφρική 11/12	
ε. Βομβάη 8/11	
προς Μπαθναγκάρ 16/9	
προς Ρόττερταμ 5/1	
προς Κόρπους Κρίστι 11/12	
α. Καράσι 19/11	
ε. Μπρέμεν 4/11	
προς Χερσάνα 29/12	
αργεί Πειραιά	
προς Δουκέρκη 7/1	
α. Κλαϊνδά 31/12	
προς Ιταλία 31/12	
α. Ν. 'Ορλεάν 22/12	
προς Βομβάη 6/1	
α. Ν. 'Ορλεάν 27/12	
α. Άντοφαγκάστα 30/12	
προς Βενγάζη 12/12	
έπωληθη	
προς Πύλο 21/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 24/12	
προς Π. Καμπέλλο 27/11	
προς Ιράκ 16/12	
προς Άρούμα 28/12	
ε. Τζέντα 22/11	
προς Σιγκαπούρη 22/11	
προς Κοτονού 29/12	
ε. Χουέβα 21/12	
α. Μπουσίρ 2/12	
ε. Μπορντ 31/12	
προς Πόρτ Κέλαγκ 23/11	
μετ. * Ιταλίζ Ρήφερ (π.)	
α. Τρίπολη 15/12	
προς Άκαμα 5/1	
προς Μπ. Άμπας 6/1	
έπωληθη άλλοδασις	
α. Σάν Λορένζο 30/12	
προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 23/12	
στο Γκιζάν	
προς Βαντ Φεϊράν 10/12	
α. Στέινκερ 15/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/1	
προς Κούβα 5/11	
ε. Ν. 'Ορλεάν 25/12	
στη Τζέντα (άποθήκη)	
προς Αύγουστα 27/12	
στο Σίρρι (άποθήκη)	
ε. Ρόττερταμ 6/1	
προς Μίλφροντ Χάβεν 3/1	
προς Λάγος 31/12	
προς Άλεξάνδρεια 30/12	
στο Μπ. Άμπας 16/10	
ε. Μάλακα 28/12	
α. Ν. 'Ορλεάν 17/12	
προς Βομβάη 3/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κολόμπο 20/12	
προς Άκαμα 22/12	
ε. Τζέντα 6/12	
ε. Σιμπενίκ 1/1	
ε. Βομβάη 15/11	
στον Πειραιά 2/12	
προς Σκίνα 8/12	
έπωληθη Νορβηγούς	
προς Κολόμπο 23/12	
προς ΗΠΑ 17/12	
ε. Άνκονα 23/12	
προς Τζακάρα 19/12	
προς Άκίτα 3/12	
ε. Βαλτιμόρη 31/12	
α. Ντάρ ες Σαλάα 14/12	
α. Ράς Τανούρα 20/11	
ε. Καοσιούγκ 26/12	
προς Ντάρμπαν 21/12	
α. Ράς Τανούρα 29/12	
έπωληθη	
μετ. * Άλεξάντερς Καρέιτς (μ.)	
μετ. * Βασίτι (κ.)	
προς Σιμπενίκ 18/12	
προς Άλεξάνδρεια 25/12	
ε. Τεκριντάγκ 1/1	
προς Κωνσταντία 13/12	
προς Τρίπολη 2/1	
προς Μπαντάρ Χομεϊνί 30/12	
προς Φουτζέιρα 18/8	
ε. Άμβούργο 2/1	
ε. Τσιβιταβέτσια 25/12	
α. Πόρτ Χάρκουρι 24/12	
α. Ρόττερταμ 30/12	
ε. Σαλβαντόρ 27/12	
ε. Γκνάνσκ 24/12	
ε. Χώρ αλ Ζουμπάιρ 18/12	
α. Γιβραλτάρ 31/12	
προς Ρουέν 27/12	
προς ΗΠΑ 19/12	
ε. Γένοβα 1/1	
α. Άμβέρσα 6/1	
προς Γιβραλτάρ 20/12	
α. Άαρχους 3/1	
προς Κιέλο 30/12	
προς Έλνδα 20/12	

ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 4/12	ΤΡΑΣΤ (Κ.)	76	13550	ε. Ντουμπάι 21/12
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (ΙΙΜ.)	77	14275	προς Κλαϊπέδα 24/12	ΤΡΕΑΝΑ (Κ.)	77	17339	προς Σιγκαπούρη 17/12
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	στό Μπαντάρ Χομεϊνί 14/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	προς Σιγκαπούρη 21/12
ΣΗΜΠΑΛΚ (Κ.)	74	33073	προς Βαλτική 21/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (Κ.)	80	30502	α. Σάν Λορέντζο 27/12
ΣΗΜΠΗ (Κ.)	74	29827	προς Βαλτιμόρη 15/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	επισκευές Σιγκαπούρη 28/12
ΣΗΜΠΟΝΙ (Κ.)	76	32971	α. Χιούστον 14/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	ε. Τζέντα 29/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (Κ.)	69	33328	προς Ροστόκ 7/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	76	30746	δ. Παναμά 1/1
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Γένοβα 1/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΣΤ (Κ.)	73	43867	προς 'Αρζιου 6/12
ΣΗΜΠΡΗΖ (Κ.)	71	11005	ε. Μπιζέρτα 24/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (Κ.)	75	13567	α. Μαντράς 21/12
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (Κ.)	82	18709	ε. Μπάχια Μπλάνκα 2/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (Κ.)	76	13547	ε. Βανκούβερ 23/12
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	προς Ντόρ ες Σαλάμ 18/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΤ (Κ.)	74	43867	προς Γάνδη 1/1
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	ε. Λισσαβώνα 3/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (Κ.)	72	79317	α. Κόρπους Κρίστι 11/12
ΣΗΠΡΙΝΣΣ ΙΙ (Κ.)	76	16432	ε. Μπ. 'Αμπάς 4/11	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Φιλαδέλφεια 29/12
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Νοβοροσίσκ 27/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς 'Οίτα 27/12
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Γιβραλτάρ 7/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	ε. Τζέμπελ Ντάννα 2/1
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (Κ.)	79	19061	ε. Σαγκάη 24/12	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	προς Σέβεν 'Αϊλαντς 1/1
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Σάρροχ 30/12	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Κ.)	72	12463	προς 'Αμπιτάν 1/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (Κ.)	70	17571	προς Σάφι 28/12	ΤΡΙΒΕΛΣ (Κ.)	74	11644	α. 'Αμβούργο 6/1
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	ε. Ντάρμπαν 29/12	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	προς Εύρωπη 29/11
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.μ.)	72	15285	προς Β. Θάλασσα 31/12	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (Κ.)	74	11644	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 25/11
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (Κ.)	73	16095	επισκευές Ντουμπάι 8/12	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	προς Κέητ Φινιστέρε 11/12
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Καράτσι 15/11	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Ντόρ ες Σαλάμ 12/12
ΣΗΦΑΛΟΝ (Κ.)	74	31228	ε. 'Οδησσό 1/1	ΥΠΑΝΕΜΑ ΦΗΦΕΡ (Κ.)	74	10059	α. Φουτζέιρα 7/12
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	προς ΗΠΑ 28/12	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	82	15953	προς Βανκούβερ 30/12
ΣΗΧΑΠΠΥ (Κ.)	73	14353	α. Βαλέντσια 3/1	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	72	15948	προς Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (Κ.)	75	17129	α. Μπαντάρ 'Αμπάς 21/11				
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	προς Περισκό 7/12	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	προς Πειραιά 29/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κ.)	76	12440	προς Λιβύη 21/12	ΦΑΝΕΛΙ (Κ.)	75	5595	μετ. «Τροβατόρε» (ε.)
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (Κ.)	79	12750	α. Καζαμπλάνκα 18/12	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Ντάρμπαν 22/12
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (Κ.)	76	20654	προς Σιγκαπούρη 28/12	ΦΑΝΗΣ (Κ.)	77	20606	προς Σιγκαπούρη 30/12
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Τσίμα 28/12	ΦΑΝΤΑΣΥ (Κ.)	76	9059	προς Λομπίτο 6/12
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (Κ.)	80	24917	α. Καράτσι 1/12	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	προς Δ. 'Αφρική 2/12
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (Κ.)	76	12440	α. Καράτσι 11/12	ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	μετ. «Ση Φέιθ» (μ.)
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12	ΦΕΡΙΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κάντλα 15/12
ΣΙΑΙΜΝΑ	78	32508	α. Ταρραγκόνα 3/1	ΦΕΣΣΕΝΤ (Κ.)	69	8767	επωλήθη 'Ελληνες
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	α. Τσεουμπάι 19/12	ΦΙΛΙΑ (Κ.)	72	13690	προς Βενεζουέλα 6/12
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (Κ.)	75	16849	προς Καράτσι 18/12	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	επωλήθη 'Ελληνες
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (Κ.)	80	14825	ε. Μακείο 1/12	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	δ. Κωνσταντή 14/12	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	προς Σιγκαπούρη 30/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Ζανζιβάρ 18/12	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	μετ. «'Αλ Ταλούδι» (μ.)	ΦΙΝΕΣ (δ. Ονδ.)	65	15090	πρ. «Rijeka»
ΣΚΑΡΟΣ (Κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (Κ.)	76	4617	προς Θεσσαλονίκη 29/12
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466	επισκευές Ντουμπάι 8/12	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (Κ.)	72	10194	ε. Βενετία 21/12
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (Κ.)	77	11679	προς Β. 'Υεμένι 5/1	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	προς Σουαίμα 26/12
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (Κ.)	76	10804	προς 'Αλγέρι 26/12	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. 'Αβονμαουθ 28/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (Κ.)	77	19993	προς Σιγκαπούρη 4/1	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	προς Σιγκαπούρη 17/12
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Τέξας Σίτυ 7/12	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ονδ.)	65	12636	πρ. «Newcastle»
ΣΜΥΡΝΑ (Κ.)	74	20712	προς Ουλάσαν 10/12	ΦΛΕ'Ι'Μ (Κ.)	72	16398	προς Σαγκάη 4/1
ΣΜΥΡΝΗ (Κ.)	77	9899	προς Μονρόβια 10/12	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Κ.)	75	20214	προς Μπαλμπόρα 24/12
ΣΟΥΑΝ (Κ.)	77	19284	προς ΗΠΑ 30/12	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Κ.)	78	16885	προς Λισσαβώνα 3/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς 'Ιαπωνία 13/12	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (Κ.)	76	23104	προς Σουαίμα 29/12
ΣΟΥΝΙΟΝ (Κ.)	67	13540	προς Κόλπο ΗΠΑ 5/1	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (Κ.)	77	18745	ε. 'Οδησσό 10/12
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (Κ.)	73	20538	προς Γιοκοχάμα 25/12	ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Χάμπτον 17/12
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Μπάρσι 21/12	ΦΟΡΤΙΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. Καράτσι 30/12
ΣΟΦΙΑ (Κ.)	68	2712	α. Πειραιά 29/12	ΦΡΑΤΣΕΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρμπαν 31/12
ΣΟΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. 'Αμβούργο 3/1	ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)	63	26759	προς Σουαίμα 12/12
ΣΟΠΕΣΑΙ (Κ.)	69	34054	α. Λας Πάλμας 4/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	29709	προς Πακιστάν 25/12
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Άντεν 3/5	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	8034	ε. Ρότερνταμ 6/1
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Χάμπτον 2/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	9342	επισκευές Πειραιά 11/10
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (Κ.)	71	17878	ε. Νάντη 30/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	69	8065	α. Λας Πάλμας 7/12
ΣΠΥΡΟΣ Β. (Κ.)	70	11870	προς Τζουμάιχ 26/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	61	1652	ε. Λας Πάλμας 26/12
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (Κ.)	72	19276	προς Ραβέννα 29/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	75	8413	δ. Παναμά 4/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (Κ.)	69	13942	ε. 'Αλικάντε 22/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	1568	προς 'Ιταλία 22/12
ΣΤΑΡ (Κ.)	61	1586	προς Ρίο Γκράντε 21/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	5631	προς Λας Πάλμας 29/11
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (Κ.)	74	24573	επωλήθη Νορβηγούς	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	77	6680	α. Λας Πάλμας 2/1
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (Κ.)	84	20494	προς Κόλπο ΗΠΑ 28/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	77	9264	στό Κελητόδουν 13/10
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (Κ.)	77	22893	προς Μπαλμπόρα 30/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	88	4999	προς 'Αμπιτάν 30/12
ΣΤΑΡΜΑΝ (Κ.)	78	18321	ε. 'Αλεξάνδρεια 9/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	79	5045	προς Σουαίμα 21/10
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	11133	προς Πειραιά 30/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	89	4999	προς Γουατεμάλα 14/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Πειραιά 30/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	75	3699	προς Λας Πάλμας 25/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 1/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	2863	α. Λας Πάλμας 5/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	πρ. «Golden Yon»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	5537	επισκευές 'Αβόνα 1/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Μανίλα 2/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	5644	προς Νοβοροσίσκ 30/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρ. «Ametist»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	5871	ε. Σάντος 28/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρ. «Shoun Venus»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	2987	ε. Λάγος 11/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. «Shoun Tenacity»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	3563	στη Βαλέττα 28/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Σιγκαπούρη 8/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	1261	α. Κοτονού 9/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	προς Περισκό 8/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	2662	ε. Μπουσάν 10/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	77	4656	πρ. «Shoko Maru»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	2662	προς 'Αλεξάνδρεια 23/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. «Shoun Telstar»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (Κ.)	50	1518	α. Βενετία 26/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	6863	ε. Λεμεσό 20/12
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (Κ.)	75	17894	α. Ντάρμπαν 24/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	75	44698	προς Κορέα 20/12
ΣΤΟΡΚ (Κ.)	70	15265	προς Βάρρι 28/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	74	44699	προς Κορεαϊούς 19/12
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (Κ.)	75	6172	πρ. «Valle de Luján»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	74	48928	α. Ρας Τανούρα 13/12
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	προς Αυστραλία 23/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	109700	προς Σιγκαπούρη 3/11
ΣΦΙΝΞ (Κ.)	69	9822	στό Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 15/11	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	72	9343	προς Μονρόβια 31/12
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (Κ.)	72	9076	δ. Πόρτ Σάϊντ 7/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	74	18694	α. Μόραλσος 21/12
ΤΑΞΧΟΡΝ	70	18736	προς Κίνα 17/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	13687	ε. Σάντος 2/1
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	76	30000	προς Ρίτσαρντ Μπ. 4/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (Κ.)	78	11562	δ. Παναμά 14/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	72	15498	προς Ρότερνταμ 22/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (Κ.)	73	19420	α. Ντάρμπαν 21/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	72	33267	επισκευές Χαλκίδα 4/1
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (Κ.)	78	10372	προς Γιάμφο 29/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	8183	ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
ΤΕΡΝ (Κ.)	73	19735	προς Εύρωπη 3/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	68	9918	προς Κόρινθο 1/12
ΤΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	79	5286	προς Πόρτ ντε Μπουγκ 28/12
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (Κ.)	78	16329	προς Βέλγιο 15/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	71	4697	προς Ρας Τανούφ 15/12
ΤΖΙΝΑ Σ. (Κ.)	74	22294	προς Χάμπτον 31/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	79	6521	α. Ρότερνταμ 31/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	α. Βενετία 26/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	78	6521	προς Ρας Τανούφ 24/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Ντάρμπαν 24/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	84	4409	ε. Καρντένιβε 22/12
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	προς Μαπούτο 15/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	75	19116	ε. Λίβερπουλ 8/12
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Νοβοταλίν 14/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	70	12363	προς Ντάρμπαν 12/12
ΤΖ'ΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 2/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	72	19407	προς Πολωνία 13/12
ΤΖ'ΟΥΠΤΕΡ (Κ.)	78	5868	α. 'Αμβέρσα 3/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	78	15981	προς Κωνσταντίνα 11/12
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (Κ.)	70	9954	προς Ντάρμπαν 23/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	71	6166	α. Χιούστον 13/12
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (Κ.)	73	9044	ε. Μανίλα 25/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	79	12074	προς 'Ινδονησία 19/12
ΤΖΩΝ Α. (Κ.)	76	16023	προς ΗΠΑ 15/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	71	15922	α. «Handy Carrier» (μ.)
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	προς Μαλακία 22/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	64	15404	ε. Πειραιά 4/12
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (Κ.)	78	15660	προς Μομπάσα 15/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	75	39421	α. Φουτζέιρα 11/12
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	προς 'Ισπανία 29/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	75	3688	προς Τζέντα 2/1
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (Κ.)	75	12376	προς Μόγκλα 1/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	71	1532	ε. Πόρτ Χάρκουρι 20/12
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Μπριζμπαν 2/1	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	79	12598	ε. Μοντεβιδέο 30/12
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	προς Πούντα 'Αρένας 14/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	74	19451	προς Κάντλα 19/12
ΤΖΩΡΤΖ ΣΣ (Μα.)	72	9213	πρ. «Inna Wakili»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	72	17874	ε. Γκνάντοκ 29/12
ΤΖΩΡΤΖ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Κ.)	73	12376	α. Λάος 21/12	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	76	6744	δ. Δαρδανέλλια 23/12
ΤΖΩΡΤΖ (δ.μ.)	65	15090	πρ. «Daugavpils»	ΦΡΗΦΟΡΤ (Κ.)	73	116150	προς Μίνα αλ Φαχάλ 29/12



CHANDRIS CRUISES

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

