

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1986

Αρ. Φύλλου 1223/982

55
PONIA
1931-1986

NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

Θ. 1223/982
ΜΑΪΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150



TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. MEΣOΓEIOY - KONTINENT

EMPROS LINES

KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓOYNAPI 2 - ΠEIPAIEYΣ
THΛEΦΩNA : 4111.511 - 516 (6 ΓPAMMAI)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠPAKTOPEΣ

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

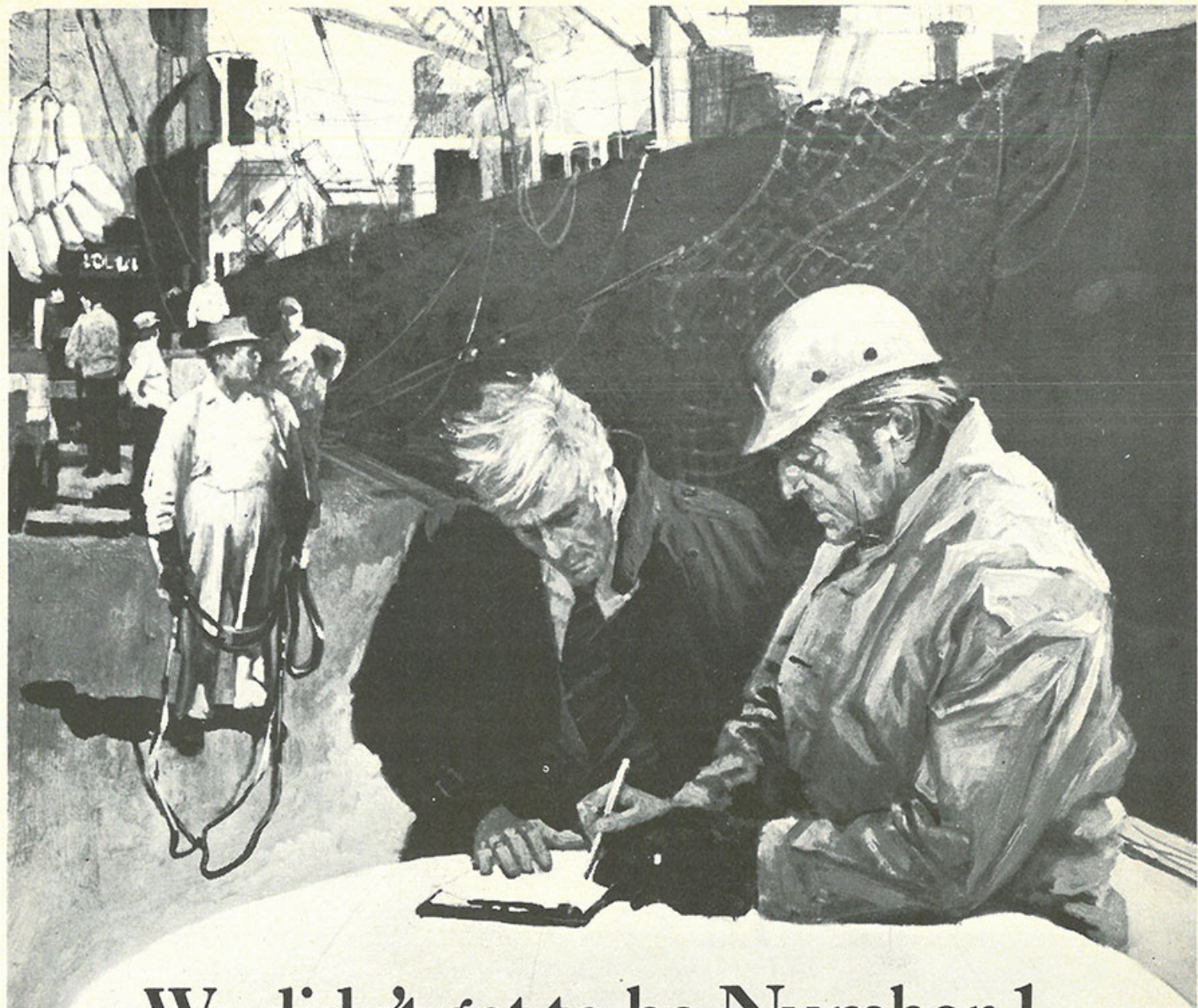
PHONE: 01-6384100

NEW YORK

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111



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

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

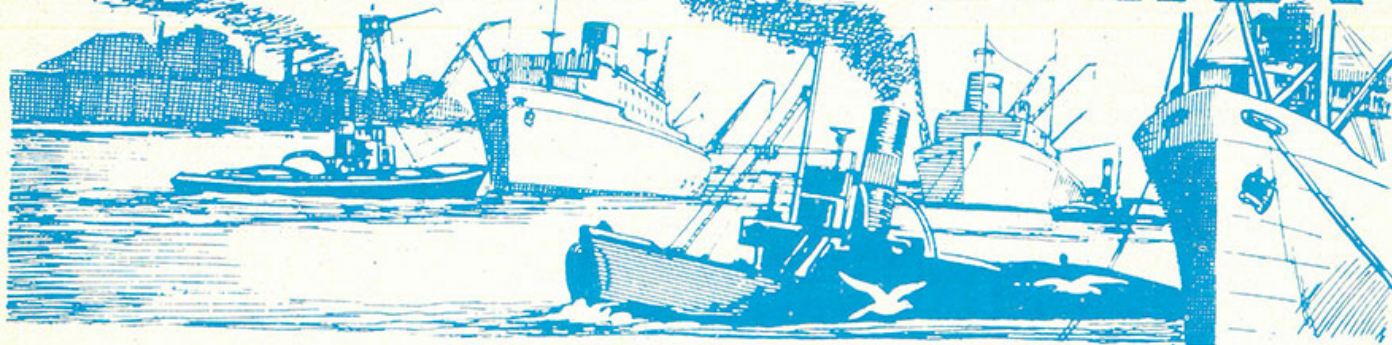
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1223/982

15 ΜΑΪΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Ξυπνήστε, επί τέλους

Λέγεται ότι τό μεσημέρι της περασμένης Κυριακής, κατά τούς άστοχους πανηγυρισμούς επάνω στο υπερδεκαμενόπλοιο «Ελλάς Φώς» σε μία στιγμή που ή 'Ελληνική Ναυτιλία άργοπεθαίνει, έγινε μία συζήτηση του τύπου «σας δίνουμε αυτό, αποδέχεσθε εκείνο;». Βέβαια, έμεις δέν μπορέσαμε νά επιβεβαιώσουμε από καμμία πηγή ότι έτσι έγιναν τά πράγματα, από διάφορες ένδειξεις όμως πού υπάρχουν προκύπτει ότι ή αλήθεια δέν απέχει από την πραγματικότητα — ή Πολιτεία δέν έχει ξεκαθαρίσει τί θέλει καί ακολουθεί λανθασμένο δρόμο: Παζαρεύει.

Γι' αυτό θά χρειασθεί νά επανέλθουμε σε όσα γράφαμε στο προηγούμενο τεύχος, στην ίδια ακριβώς θέση. Σημειώσαμε, λοιπόν, πριν από 15 ήμέρες ότι τό πρόβλημα γιά τόν τόπο αυτόν δέν είναι τί θέλουν οι έφοπιστές ή οι ναυτικοί ή όποιοιδήποτε άλλοι, αλλά τό τί θέλει ή Πολιτεία καί ότι άν πραγματικά ή Πολιτεία θέλει νά επωφελείται ή χώρα από τά 1.400 καί πλέον έλληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες — αυτόν τόν αριθμό πλοίων είχαμε τότε καταχωρημένο στα «Ναυτικά Χρονικά» — θά βρεί μόνη της τί πρέπει νά γίνει γιά νά επιτευχθεί ό επαναπατρισμός καί ή προσέλευσή τους στο έθνικό νηολόγιο.

Παράλληλα όμως θά χρειασθεί νά αποπλοιοήσουμε ακόμη περισσότερο τά πράγματα καί θά πούμε ότι γιά νά πουλήσεις κάποιο έμπόρευμα πρέπει νά διαθέτεις κάποιο κατάστημα, γιατί χωρίς κατάστημα τό έμπόρευμα θά παραμένει κλεισμένο σε κάποια αποθήκη όπου δέν θά είναι δυνατόν νά τό δούν καί νά τό έλέγξουν οι ύποψήφιοι πελάτες. Φτιάξτε, λοιπόν, πρώτα τό κατάστημα στα μέτρα εκείνου πού έχετε νά πουλήσετε καί ταυτόχρονα προσέξτε καί τίς τιμές γιατί άν δέν είναι συναγω-

νιστικές οι πελάτες θά προτιμήσουν τό διπλανό πού πουλάει φθηνότερα.

Δέν χρειάζονται συνεπώς παζάρια. Χρειάζεται νά ξεκαθαρίσει πρώτα ή Πολιτεία ή Πολιτεία τί θέλει. Χρειάζεται νά σώσουμε τόν άρρωστο πριν πεθάνει γιατί τότε καί τά καλύτερα φάρμακα πού θά έχουμε βρεί στο μεταξύ θά είναι αναποτελεσματικά — αφήστε, λοιπόν, τά παζάρια, τίς συνομιλίες, τίς επαφές καί εξασφαλίστε στα ύπό 'Ελληνική σημαία πλοία όσα έχουν πετύχει τά ύπό ξένες σημαίες έλληνόκτητα πλοία τά όποια τότε δέν θά έχουν κανένα λόγο νά παραμένουν σε ξένα νηολόγια, ανοίξτε τά μάτια σας καί κοιτάξτε γύρω σας νά δείτε τί κάνουν οι άλλοι σ' 'Ανατολή καί Δύση, Ξυπνήστε, επί τέλους καί βοηθήστε αυτόν τόν τόπο.

ΠΟΣΑ ΕΙΝΑΙ;

Πόσα είναι τά έλληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες: Μέχρι πριν από μερικές ήμέρες θά άπαντούσαμε μέ πλήρη βεβαιότητα πού σημειζόταν στα διαθέσιμα στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» ότι τά άνω των 1.000 τον. γκρός πλοία ύγρου καί ξηρού φορτίου μέ ξένες σημαίες ξεπερνούσαν τά 1.400. Τώρα όμως, μετά από διεξοδικές συζητήσεις του θέματος αυτού μέ μία σειρά ανθρώπους πού ξέρουν πρόσωπα καί πράγματα τοποθετούμε τόν αριθμό των πλοίων αυτών γύρω στα 1.700 ένώ άλλοι μιλούν γιά περισσότερα από 2.000. Καί φυσικά δέν μιλούν άόριστα αλλά μέ στοιχεία από τά όποια προκύπτει ότι ένας σημαντικός αριθμός έλληνόκτητων πλοίων δέν μπορούν νά έντοπισθούν εύκολα — ποιός, λόγω χάρη, μπορεί νά πιστέψει ότι είναι δυνατόν νά υπάρχουν έλληνόκτητα πλοία μέ γιουγκοσλαβική διαχείριση, τά όποια όμως υπάρχουν (κι αυτό είναι κάτι πού πρέπει νά μάς προξενεί άνατριχίλα γιατί έμφανίζονται στο προσκήνιο διαχειριστές πλοίων πού ούτε νά τούς φαντασθούμε δέν μπορούσαμε οι όποιοι διαθέτουν προσόντα πού έμεις ποτέ δέν θά μπορούσαμε νά απο-

κτήσουμε — αλλά βεβαίως αυτό είναι μία άλλη ιστορία).

Προκύπτει συνεπώς ή ανάγκη γιά την καταγραφή όλων των έλληνόκτητων πλοίων καί όσοι δέν έχουν άλλους λόγους παρακαλούνται νά μάς γνωστοποιήσουν τά πλοία μέ ξένες σημαίες πού τελούν ύπό ή διαχείρισή τους ώστε νά επιτευχθεί ό κατά τό δυνατόν έπακριβής προσδιορισμός τους — τό ύπουργείο Ναυτιλίας πάντως δέν διαθέτει στοιχεία γιά τά έλληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες πού δέν είναι συμβεβλημένα μέ τό NAT, ίσως έπειδή ποτέ δέν ένδιαφέρθηκε νά τά αποκτήσει.

Πάντως από τά ύπάρχοντα στοιχεία προκύπτει ότι αυτή τή στιγμή τά έλληνόκτητα πλοία ξηρού καί ύγρου φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες — ακόμη καί άν ύπολογισθούν μόνο τά καταχωρημένα από τά «Ναυτικά Χρονικά» — είναι περισσότερα από τά αντίστοιχα πλοία μέ 'Ελληνική σημαία καί ό συσχετισμός γίνεται ακόμη δυσμενέστερος γιά τό έθνικό νηολόγιο άν ύπολογισθούν μόνο τά πλοία άνω των 3.000 τον. γκρός.

ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΦΟΡΑ

Τό NAT δέν ενημέρωσε ακόμη τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις καί τούς ναυτικούς γιά την ύποχρέωση καταβολής αύξημένων εισφορών κατά 3% καί 1% αντίστοιχα από 10 'Απριλίου, ήμερομηνία μέ την όποία πρόκειται νά κυκλοφορήσει τό υπ' αριθ. 151 ΦΕΚ, Τεύχος Β', στο όποιο δημοσιεύεται ή σχετική ύπουργική απόφαση — αίτιολογία γιά την καθυστέρηση τής ενημέρωσεως: «Δέν μάς ήρθε ακόμη ή 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως».

Στό μεταξύ:

'Επειδή υπάρχουν πληροφορίες ότι πρόκειται νά γίνουν προσφυγές εναντίον τής ύπουργικής αποφάσεως μέ την όποια αύξάνονται οι εισφορές προς τό NAT καί θά δημιουργηθεί ως εκ τούτου μείζον θέμα.

Καί έπειδή επί πλέον μέ τό ποσό πού θά αποδώσει ή αύξηση των εισφορών δέν επιλύεται τό οικονομικό πρόβλημα του NAT αλλά απλώς περιορίζεται κατά τό ένα όγδοο τό έλλειμμα του Ταμείου γιά τό τρέχον έτος.

Καί έπειδή, τέλος, ή κατάσταση τής ναυλαγοράς είναι τέτοια πού δέν επιτρέπει σε κανένα πλοίο νά καλύψει ούτε τά ήμερήσια

Ξεοδό του.

Επαναλαμβάνουμε την πρότασή μας προς τον Υπουργό Ναυτιλίας να μην προχωρήσει στην κύρωση της απόφασής του με νόμο, γιατί τ'ό μέτρο θα έχει έντελως αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα — είναι καιρός ο κ. Άλεξανδρή να αρχίσει να μάς ακούει και να προβληματίζεται βαθύτατα για κάθε λέξη που γράφουν τα «Ναυτικά Χρονικά».

ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΟΥΜΕ;

Τά πολλά πλοία δεν πρόκειται να επιλύουν το οικονομικό πρόβλημα του NAT! Τάδε έφη ο διορισμένος πρόεδρος του NAT — απαντώντας έμμέσως, γιατί εϋθέως δεν τολμά ούτε και να τό διανοηθεί, στίς έπίμονες υποδείξεις των στηλών αυτών για τήν προσέλευση στο έθνικό νηολόγιο ΟΛΩΝ των ελληνόκτητων πλοίων με τά όποια θά αντιμετώπιση λυσιτελώς τό πρόβλημα της παραγωγικής και λίαν αποδοτικής απασχόλησής των ναυτικών μας, άκόμη και των συνταξιούχων πού θά θέλουν νά έργασθουν για νά συμπληρώσουν τήν πενήντη τους σύνταξη, θά όρθοποδήσει τό NAT και θά βοηθηθεί τό ίσοζύγιο πληρωμών αλλά και χώρας — για νά δικαιολογήσει τήν έπιβληθείσα αύξηση των εισφορών και κυρίως για νά άπαλύνει τό γεγονός ότι τό NAT, πού αποτελούσε μιά άπό τίς κυριότερες αίτιες φυγής των πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο αλλά και παραμονής πολλών άλλων σε ξένες σημαίες όπου δεν υπάρχουν οι άπένεργες πού δημιουργεί τό Ταμείο, θά γίνει άκόμη έπαχθέστερο.

Δέν θά ύπεισέλθουμε σε λεπτομέρειες με τίς όποιες μπορούμε νά άποστομώσουμε τόν πρόεδρο του NAT και τούς σύν αυτώ πού βρήκαν στήν ποινικοποίηση της έργασίας των συνταξιούχων ναυτικών τό φάρμακο για τήν θεραπεία των σημερινών δεινών του Ταμείου. Δέν είναι αυτό έκείνο πού μάς άπασχολεί. Έκείνο πού μάς βασανίζει είναι τό έρώτημα για τό πώς θά προχωρήσουμε με τέτοιους ανθρώπους. Με ανθρώπους πού τοποθετήθηκαν σε θέσεις — κλειδιά αλλά άπό τά πράγματα άποδεικνύεται ότι δεν μπορούν νά άντιληφθούν αυτό πού καταλαβαίνουν άκόμη και τά παιδιά του Δημοτικού: "Ότι δηλαδή τά πολλά άποδίδουν πολύ περισσότερα άπό έκείνα πού άποδίδουν τά λίγα.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία, τά άποθεματικά του NAT — μόνο του NAT και όχι των άλλων Ταμείων και λογαριασμών — άκολουθήσαν τήν κατωτέρω πορεία κατά τά τελευταία όκτώ χρόνια (ό ύπολογισμός έγινε γ'ά τήν πρώτη ήμέρα έκάστου έτους):

1977: 143.000.000 δολάρια

1978:	179.000.000	δολάρια
1979:	170.000.000	δολάρια
1980:	208.000.000	δολάρια
1981:	154.000.000	δολάρια
1982:	175.000.000	δολάρια
1983:	132.000.000	δολάρια
1984:	45.000.000	δολάρια

Η άπάντηση πού ζητείται (άπό κάθε δυνατό νά συμβάλει) άφορά τή διαφορά των 87 εκατ. δολλαρίων πού προέκυψε μεταξύ των έτών 1983 και 1984. Κατά τίς δικές μας εκτιμήσεις, ή τρομακτική αύτή μείωση των άποθεματικών του Ταμείου όφείλεται στίς εξής αίτιες (ή σειρά καταχωρήσεώς τους δεν έχει και τήν έννοια της άξιολογήσεως, ή άξιολόγηση θά καταστεί δυνατή εάν δοθούν στή δημοσιότητα στοιχεία άπό τό NAT ή άπό όποιονδήποτε άλλον:

Πρώτο, στήν αύξηση των συντάξεων του κατωτάτου όριου — στίς όποιες περιλαμβάνονται και οι (δεκάδες) χιλιάδες «άλεξιπτωτιστές» του Ταμείου, έκείνοι δηλαδή πού εισπράττουν χωρίς νά έχουν εισφέρει ούτε μία δραχμή — στα έπίπεδα των κατωτέρων συντάξεων του ΙΚΑ.

Δεύτερο, στήν άθρόα πρόωρη έξοδο στή σύνταξη μεγάλου αριθμού ναυτικών λόγω των προβλέψεων του «νομοσχέδιου Δασκα-

Εμβρόντητοι άκούσαμε τή δήλωση του Υπουργού κ. Άλεξανδρή για τήν ποινικοποίηση της έργασίας των συνταξιούχων ναυτικών, άκόμη και σε πλοία με ξένες σημαίες, ελληνόκτητα πού δεν είναι συμβεβλημένα με τό NAT, ή και άλλα άκόμη, δηλαδή ξένης έντελως πλοιοκτησίας. Καί έπί πλέον τίς πρόσθετες δηλώσεις του σύμφωνα με τίς όποιες:

Πρώτο, ή ίδια ποινή με τήν όποία θά τιμωρείται ό συνταξιούχος ναυτικός πού θά τολμάει νά εργάζεται σε ξένο πλοίο, σε ξένο έδαφος δηλαδή, για νά συμπληρώσει τήν πενήντη σύνταξη πού λαμβάνει άπό τό NAT στο όποιο έχει πληρώσει τά μαλλιοκέφαλά του (φυλάκιση ενός έτους πού δεν θά εξαγοράζεται) θά έπιβάλλεται και στους «συνενοχους» του, τούτέστιν τούς έφοπλιστές, τά στελέχη ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, τούς άρχιπλοίαρχους, τούς ναυτικούς πράκτορες κλπ. πού θά «συνεργούν» κατά όποιονδήποτε τρόπο στήν εξασφάλιση αύτης της έργασίας. Καί, δεύτερο, καθίσταται συνυπεύθυνη ή σύζυγος του συνταξιούχου ή τό πρόσωπο πού έχει έξουσιοδοτηθεί για τήν είσπραξη της συντάξεώς του εάν άποκρύψει τήν εργασία του συνταξιούχου ή εάν δεν δώσει στο NAT άκριβή στοιχεία για τό πού βρίσκεται ό συνταξιούχος.

Για τήν ποινικοποίηση της έργασίας των

λάκη» για ένοποίηση των Ταμείων και τήν αύξηση του όριου ήλικίας για συνταξιοδότηση.

Τρίτο, στήν έξομείωση των συντάξεων των άκτοπλόων, των πλοηγών και των καθηγητών με τίς συντάξεις των ποντοπόρων χωρίς τήν καταβολή των ανάλογων εισφορών.

Η προσθήκη αιτίων και ή άξιολόγησή τους δεν θά συμβάλει μόνο στή, καταγραφή της πρόσφατης ιστορίας αλλά θά καταδείξει και τά λάθη πού έχουν γίνει για νά μην έπαναληφθούν. Άναμένουμε τή συμβολή των δυναμένων νά συμβάλουν.

Ο ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΣΤΗΣ ΠΑΙΡΝΕΙ ΑΚΟΜΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΑΠΟ ΤΟ NAT;

Με τήν ευκαιρία ζητείται νά γνωστοποιηθεί εάν ό επαγγελματίας ποδοσφαιριστής (του ΟΦΗ, εάν δεν κάνουμε λάθος) εξακολουθεί νά παίρνει σύνταξη λόγω άτυχήματος ή ύγείας άπό τό NAT.

Υπενθυμίζουμε ότι ή σχετική άποκάλυψη είχε γίνει άπό τόν Υπουργό κ. Άλεξανδρή αλλά έκτοτε τό θέμα περιέπεσε σε χειμερία νάρκη και για νά μην ξεχασθεί ζητούνται πληροφορίες οι όποιες έλπίζεται ότι θά δοθούν.

Η ποινικοποίηση

συνταξιούχων ναυτικών ό κ. Άλεξανδρή επικαλέσθηκε τήν πρόθεσή του για τήν εξασφάλιση θέσεων απασχόλησεως για τούς άνέργους και τή σύμφωνη σχετική γνώμη της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, της ΠΝΟ και της Ένώσεως Πλοίαρχων άπό τίς όποιες οι δύο τελευταίες ύπολογίζουν, όπως έιπε τουλάχιστον ό Υπουργός, ότι οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι πού εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες άνέρχονται σε 1.000, όσοι δηλαδή είναι και οι άνεργοι εν ενεργεία πλοίαρχοι. Δήλωσε άκόμη με έμφαση ότι δεν θά έπιτραπεί σε κανέναν «νά κοροϊδεύει τό Δημόσιο» και νά εργάζεται παίρνοντας ταυτόχρονα τή σύνταξη του ξεχνώντας ότι οι συντάξεις των ναυτικών μας — έννοούμε των πραγματικών ναυτικών και ιδίως των σημερινών συνταξιούχων πού μαζί με τόν ελληνικό έφοπλισμό είναι οι συνετελεστές του μεταπολεμικού ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος — δεν προέρχονται άπό χρήματα του Δημοσίου, αλλά άπό χρήματα καταδικά τους, ζυμωμένα με τόν τίμιο ιδρώτα τους και τήν άρμύρα των θαλασσών τό κόσμου, τά όποια δεν τούς άποδίδουν όσα θά έπρεπε νά τούς άποδίδουν γιατί ή Πολιτεία «φόρτωσε» στήν πλάτη τους τήν άσκηση έθνικοκοινωνικής πολιτικής και μεγάλες δαπάνες πού έπρεπε νά καταβάλει τό Κράτος. Έπίσης ό Υπουργός διευκρίνισε, απαντώντας σε σχετι-

UNIVERSAL METAL MACHINE WORKS INC

GENERAL SHIP & MARINE ENGINE REPAIRS

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

Agents for Greece:

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

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

κή έρώτηση έκπροσώπου τών «Ναυτικών Χρονικών», ότι δέν υπάρχει μελέτη από τήν όποία νά προκύπτει ότι οι θέσεις τών συνταξιούχων πού θά άπομακρυνθούν από τά πλοία (μιλάμε πάντοτε γιά πλοία μέ ξένες σημαίες, έλληνόκτητα μή συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ αλλά και άλλα έντελώς ξένης πλοιοκτησίας) θά καλυφθούν από «Έλληνες έν ενεργεία ναυτικούς — αυτό, άνέφερε ό 'Υπουργός, παρέχοντας ένα άπτότατο δείγμα «γονατογραφίας» πού είναι τόσο συνηθισμένο στά καθ' ήμάς, έκτιμάται από τό γεγονός ότι οι Έλληνες έφοπλιστές προτιμούν τούς «Έλληνες ναυτικούς! Καί, τέλος, γιά νά δικαιολογηθεί γιά τό έξωφρενικό μέτρο πού έτοιμάζει είπε ότι δέν του άρέσει και του ίδιου και γιά νά φορτώσει και σέ άλλους ευθύνας άνέφερε ότι ή εργασία τών συνταξιούχων ναυτικών έχει άπαγορευθεί μέ τόν νόμο 792 του 1978 (δέν θεσπίσθηκε δηλαδή από τόν ίδιο ή τήν κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αλλά από τήν προηγούμενη) και χαρακτηρίσε τή διάταξη πού ετοιμάζει νόμιμη και συνταγματική, άσχετα άν αυτό θά τό κρίνουν άλλοι, οι καθ' ύλην αρμόδιοι και όχι ό ίδιος, οι όποιοι όπωσδήποτε θά συνεκτιμήσουν ότι καθιερώνεται διαφορετική και άνιση μεταχείριση Έλλήνων πολιτών, τούς όποιους ό ίδιος επιδιώκει νά τούς ύποβιβάσει σέ δεύτερης κατηγορίας.

Έν πάση περιπτώσει, και από άυτό τήν περίπτωσή έμείς διαπιστώνουμε ότι οι τοποθετηθέντες στό ύπουργείο Ναυτιλίας δέν ξέρουν τί τούς γίνεται και νομίζουν ότι μέ άσυννομικά και μέτρα και ποινικές διώξεις θά λύσουν οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα.

Η γνώμη μας γιά τό πώς θά επιλυθεί όχι μόνο τό πρόβλημα τής άπασχόλησης τών ναυτικών μας αλλά και τών οικονομικών του ΝΑΤ είναι γνωστή: Μόνο μέ τά πολλά πλοία θά μπορέσουν οι ναυτικοί μας νά έχουν συνεχή και άποδοτικότατη εργασία και ταυτόχρονα νά έξυγιανθεί οικονομικά τό ΝΑΤ και νά βοηθηθεί τό ίσοζύγιο πληρωμών τής χώρας. Δυστυχώς όμως όχι μόνο δέν καταβάλλεται καμία προσπάθεια γιά νά προσελκυσθούν στό έθνικό νηολόγιο τά πλοία πού τρυγούν σήμερα και θά εξακολουθήσουν νά τρυγούν και γιά μή προβλεπτό άκόμη διάστημα άλλες χώρες αλλά διώχνουμε μέ τίς ενέργειες ή τίς παραλείψεις μας και άλλα πλοία — μία ματιά στά έβδομαδιαία δελτία πού καταρτίζουν οι αρμόδιες υπηρεσίες του 'Υπουργείου γιά τήν κίνηση του νηολογίου βεβαιώνει του λόγου τό άληθές.

Πρέπει επίσης νά διευκρινίσουμε ότι οι ναυτικοί δέν είναι έναντίον τής άπαγορεύσεως τής εργασίας τών συνταξιούχων. Άντιθέτως, όπως έχουμε ύπογραμμίσει και άλλη φορά, μέ άφορμή πάλι παρόμοιο θέμα πού είχε τεθεί και τότε και πάλι από τό ΝΑΤ, από τό όποιο έχουν έκπορευθεί και ή ποινικοποίηση τής εργασίας τών συνταξιούχων αλλά και άλλα δεινά γιά τή Ναυτιλία και τούς ανθρώπους τής, οι ναυτικοί θά συμφωνούσαν στην άπαγόρευση τής εργασίας τών συνταξιούχων άν τό μέτρο θά ήταν γενικό και δέν θά περιοριζόταν μόνο στους συνταξιούχους ναυτικούς, όποτε θά λυνόταν και τό όξύτατο πρόβλημα άνεργίας τό όποιο αντιμετώπιζουν οι νέοι μας. Οι όποιοι μάταια προσπαθούν νά έκπορθήσουν κάποια από τίς θέσεις που κατέχονται από συνταξιούχους, και προπαντός από συνταξιούχους του δημοσίου τομέως, οι όποιοι σέ πάμπολλες περιπτώσεις τίς έχουν έξασφαλίσει από τήν εποχή πού ήταν άκόμη έν ενεργεία.

Άλλά και σέ αυτή τήν περίπτωση τής γενικής άπαγορεύσεως τής εργασίας τών συνταξιούχων, έμείς θά ζητούσαμε τήν έξαίρεση τών συνταξιούχων ναυτικών από τό γενικό μέτρο γιά εργασία τους σέ πλοία μέ ξένες σημαίες, γιατί έτσι θά ώφελούνταν και οι ίδιοι και ό τόπος μέ τό συνάλλαγμα πού θά έφερναν από αυτή τήν εργασία τους στό έξωτερικό αλλά και γιατί σέ άντίθεση περίπτωση αυτές οι θέσεις εργασίας θά καταλαμβάνονταν από ξένους.

Γιά νά τελειώνουμε και έπειδή οι στήλες αυτές δέν κρύβουν τίποτε θά αναφέρουμε ότι κατά τήν άνακοίνωση του μέτρου έκπρωσώπου τών «Ναυτικών Χρονικών» ζήτησε από τόν κ. Άλεξανδρή νά πεί τί θά άπαντούσε στους συνταξιούχους ναυτικούς άν τόν ρωτούσαν γιατί τή στιγμή πού ποινικοποιεί τή δική τους εργασία επιτρέπει τήν έλεύθερη εργασία, λόγου χάρι, του άπόστρατου λιμενικού άξιωματικού κ. Έμμ. Τραντά στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών αλλά ό 'Υπουργός δέν άπάντησε. Όμολογούμε ότι τή στιγμή εκείνη ό έκπρωσώπος τών «Ναυτικών Χρονικών» έξεχασε νά ρωτήσει τόν 'Υπουργό τί θά άπαντούσε στους συνταξιούχους ναυτικούς άν θά τόν ρωτούσαν γιατί επιτρέπει τήν εργασία τών συνταξιούχων του ΙΚΑ πού έχει τοποθετηθεί πρόεδρος στό Ταμείο τους — τό έρώτημα αυτό θά τεθεί όπωσδήποτε άν ό κ. Άλεξανδρή επιμένει στην προώθηση τής άπεχθούς ιδέας γιά ποινικοποίηση και θέλομε νά έλπίζουμε ότι δέν θά γίνει έκκληση του περί άναντικατάστατου — όλα τά νεκροταφεία είναι γεμάτα από άναντικατάστατους, ή έλλειψη τών όποιών δέν όδήγησε σέ λιμούς, λοιμούς, σεισμούς και καταποντισμούς όπως προλεγόταν από τούς ίδιους ή παρακοιμώμενους ή σφογγοκωλάρους και ή ζωή συνεχίσθηκε και συνεχίζεται και έδώ σ' αυτή τή μικρή χώρα και στον κόσμο όλόκληρο. (Γιά τό θέμα τής ποινικοποίησης στή σελίδα τής άλληλογραφίας δημοσιεύουμε μία πολύ ενδιαφέρουσα έπιστολή).

ΗΤΑΝ ΛΑΘΟΣ ΤΟΥ Κ. ΛΑΤΣΗ

Έκανε πολύ καλά ό κ. Λάτσης πού ύψωσε τήν Έλληνική σημαία στό μεγαλύτερο έν ενεργεία πλοίο του κόσμου, στό υπερδεξαμενόπλοιο «Έλλάς Φώς» καθώς και σέ τρία άλλα, επίσης υπερδεξαμενόπλοια, πού άπέκτησε πρόσφατα — έμείς πού αγωνιζόμαστε «μέ πάθος», όπως παραδέχεται και ό 'Υπουργός κ. Άλεξανδρή, γιά νά σταματήσει ή συνεχιζόμενη συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου και γιά τόν έπαναπατρισμό και τήν προσέλκυση στό έθνικό νηολόγιο δλων τών έλληνόκτητων πλοίων πού τελούν υπό ξένες σημαίες χειροκροτούμε.

Ταυτόχρονα όμως θεωρούμε ότι ό κ. Λάτσης διέπραξε τεράστιο λάθος μέ τήν άπόφασή του νά δώσει πανηγυρικό χαρακτήρα στον κατάπλου του «Έλλάς Φώς» στά έλληνικά ύδατα. Δυστυχώς, ό κ. Λάτσης δέν διείδε ότι ύπρχε κίνδυνος δημιουργίας έσφαλμένων έντυπώσεων και συναγωγής λανθασμένων συμπερασμάτων σέ βάρος του έλληνικού έφοπλισμού από μία παρόμοια έκδήλωση αλλά και από τήν κατάλληλη έκμετάλλευση του γεγονότος τής ύψωσης τής Έλληνικής σημαίας στό «Έλλάς Φώς» — τά σχετικά δημοσιεύματα άποδεικνύουν του λόγου τό άσφαλές, δυστυχώς.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Αυτός όμως ό πανηγυρισμός άποτελέσε

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Δι' άποφάσεως του 'Υπουργικού Συμβουλίου, ληφθείσης κατόπιν είσηγήςσεως του 'Υφυπουργού τής Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδη, ήκυρώθη ή σύμβασις διά τήν έξυπηρέτησιν τής γραμμής Πειραιώς - Νέας 'Υόρκης, κηρυχθέντος έκπτώτως του άναδόχου αυτής Πρωτοπαπά. 'Ήδη πρόκειται νά προκηρυχθή κατ' αυτός νέος διεθνής διαγωνισμός περιλαμβάνων τόν ρητόν όρον ότι τά διατεθησόμενα σκάφη θά φέρουν τήν έλληνικήν σημαίαν και ελληνικά πληρώματα.

— Κατ' άνακοινώσεις του κ. Ρεδιάδη, μελετάται ή μεταφορά ένών υπηρεσιών του ύφυπουργείου εις Πειραιά, ίδρυόμενου ούτω ένός παραρτήματος, εις τό όποιον θά συγκεντρωθούν τό Ναυτικόν Άπομαχικόν Ταμείον, ό Οίκος Ναύτου, τό Γραφείον Ναυτικής Έργασίας και τό συσταθισμένον «Γραφείον Πληροφοριών».

— Ό ξένος τεχνικός τύπος έξακολουθή νά άσχοληται μέ τά συγκριτικά πλεονεκτήματα τών δύο έσχάτως ναυπηγηθέντων σούπερ — λάινερς «Queen Mary» και «Normandie», μέ τάς διαστάσεις ένός έκάστου ως και τήν διαφοράν τών άντιλήψεων τών έπικρατήσασών έφ' έκάτερας ναυπηγήσεως.

— Περί τήν 10ην νυκτερινήν ώραν τής 4 Μαΐου σφοδρότατη σύγκρουσις έλαβε χώραν πλησίον του Ουζάν μεταξύ του Ιταλικού φορτηγού «Assunzione» 4.531 τ. γκρός (του 1911) και του Έλληνικού «Κατίγκω» 2.578 τ. γκρός (του 1986). 'Η σύγκρουσις ώφείλετο εις τήν έπικρατούσαν όμίχλην, ήτις λόγω τής νυκτός περιώριζε τήν όρατότητα εις έλαχίστην άκτίνα. Άνεφέρετο ότι ή σύγκρουσις ύπήρξε βίαια και ότι άμφότερα τά πλοία υπέστησαν σοβαράς ζημίας. Τελικώς τό «Κατίγκω» παρά τάς προσπάθειάς ρυμουλκήσεως κατεποντίσθη έγγύς τής νησίδος Μολενε εις βάθος ύδατα. Έκ του πληρώματός του άπωλέσθη ό έκ Χίου θερμαστής Καράκασης.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 130/15-5-1936)

ταυτόχρονα και τήν άφορμή γιά τή διατύπωση ύπερβολών και από τόν αρμόδιο 'Υπουργό — τόν κ. Άλεξανδρή — και κυρίως από τόν Πρωθυπουργό τής χώρας κ. Άνδρέα Παπανδρέου.

Ό κ. Άλεξανδρή, μιλώντας στην έκδήλωση πού άφορούσε τόν άγιασμό του σκάφους και όχι τήν ύψωση τής Έλληνικής σημαίας όπως λανθασμένα θεωρήσε ότι γινόταν ό Πρωθυπουργός τής χώρας και γιά τό λόγο αυτό ζήτησε νά γίνει και έπαρση σημαίας — πράγμα πού έγινε στό πλωρίδι Ισό, δεδομένου ότι ή κυανόλευκος κυμάτιζε όχι βέβαια από τό πρωί τής Κυριακής αλλά από πολλές ήμέρες προηγουμένως στον πρυμναίο Ιστό του σκάφους — είπε ότι «είναι μία μεγάλη στιγμή γιά τήν έμπορική μας Ναυτιλία» και εύχήθηκε ή ένέργεια του κ. Λάτση (γιά τήν ύψωση τής Έλληνικής σημαίας στό «Έλλάς Φώς») «νά άποτελέσει παράδειγμα γιά μίμηση» — Φυσικά προσέθετο έμείς, από τούς άλλους Έλληνες έφοπλιστές. Ό 'Υπουργός δέν έξήγησε βέβαια γιατί ή πρόσκτηση ένός σκάφους πού ταιριάζει αυτή τή στιγμή στά επιχειρηματικά σχέδια και στις επιδιώξεις του κ. Λάτση, άκόμη και άν είναι τό μεγαλύτερο του κόσμου άποτελεί μεγάλη στιγμή γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία. Ούτε επί-

σης εξήγησε γιατί πρέπει να αποτελέσει και για τους άλλους "Ελληνες εφοπλιστές" παρόμοιο πρόγραμμα ή προτίμηση της "Ελληνικής σημαίας από έναν "Ελληνα μεγιστάνα" ο οποίος έχει άμεσες προσβάσεις στα φορτία τα οποία όλοι οι άλλοι ή εν πάση περιπτώσει οι περισσότεροι από όλους τους άλλους αγωνίζονται κυριολεκτικά να εξασφαλίσουν.

Εξ άλλου ο Πρωθυπουργός κ. Ανδρέας Παπανδρέου είπε ότι η πράξη του κ. Λάτση «αποτελεί ένα γεγονός σημαντικό στην ανάπτυξη της "Ελληνικής Ναυτιλίας" χωρίς να εξηγήσει και αυτός με τη σειρά του τί ακριβώς έννοιασε, γιατί όπως και να το κάνουμε, η ένταξη ενός πλοίου στο εθνικό νηολόγιο, όσο μεγάλο και-άν είναι αυτό, δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη της "Ελληνικής Ναυτιλίας" και ούτε αυτό το συγκεκριμένο πλοίο προσφέρει περισσότερα στη χώρα από ένα πασαντζέρι, λόγω χάρη, με "Ελληνική σημαία της γραμμής "Ελλάδος — "Ιταλίας".

Η πιθανότερη εξήγηση για τις πρωθυπουργικές υπερβολές είναι ότι ο κ. Παπανδρέου ήταν ανήμερος και γι' αυτό βε-

βαίως δεν ευθυνόμαστε εμείς αλλά άλλοι των οποίων ο εντοπισμός δεν ανάγεται στις δικές μας υποχρεώσεις.

ΟΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ

Εγνώσθη ότι η "Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών" πρόκειται να προβεί σε βολιδοσκόπηση προς την ΠΝΟ που θα αποβλέπει να διαπιστωθεί εάν η τελευταία θα αποδεχόταν την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως στα πλαίσια της κυβερνητικής εισοδηματικής πολιτικής, δηλαδή συμβάσεως που θα προβλέπει τη χορήγηση της αυτόματης τιμωρικής αναπροσαρμογής και στους ναυτικούς.

Γι' αυτό θέμα αυτό της εφαρμογής ή όχι της εισοδηματικής πολιτικής και στους ναυτικούς είχε τεθεί ερώτημα από το υπουργείο Ναυτιλίας στο υπουργείο "Εθνικής Οικονομίας" αλλά όπως δήλωσε την Τετάρτη ο "Υπουργός κ. Αλεξανδρής δεν έχει ξεκαθαρίσει ως τώρα η θέση του υπουργείου "Εθνικής Οικονομίας".

Υπεύθυνος συνδικαλισμός

Τό έχουμε πει και άλλοτε και τό επαναλαμβάνουμε σήμερα: Η άσκηση υπεύθυνου συνδικαλισμού από τη σημερινή διοίκηση της "Ενώσεως Πλοιάρχων" έχει αναδείξει την ΠΕΠΕΝ στην πρώτη θέση των πρωτοβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων, όχι βέβαια μόνο μεταξύ των ναυτεργατικών αλλά του συνόλου των συνδικαλιστικών οργανώσεων της χώρας.

Η επανάληψη της διαπιστώσεώς μας αυτής γίνεται με αφορμή ένα σημαντικό, κατά την αντίληψή μας, γεγονός. Σήμερα επρόκειτο να άνοιγουν οι προσφορές 13 ασφαλιστικών επιχειρήσεων που μετείχαν στον μειοδοτικό διαγωνισμό που είχε προκηρύξει η "Ενωση Πλοιάρχων" για την ασφαλιστική κάλυψη των μελών του Κεφαλαίου "Αλληλοασφαλίσεως Πλοιάρχων" "Εμπορικού Ναυτικού (ΚΑΠΕΝ)" εναντίον του κινδύνου ατυχημάτων στη θάλασσα, στην ξηρά και στον αέρα. Είναι αυτόνομο ότι δεν ήταν πρακτικά δυνατόν να γνωρίζουμε ποιά ασφαλιστική εταιρία υπέβαλε την καλύτερη προσφορά — άλλωστε αυτό είναι άνευ σημασίας, εκείνο που είναι γεγονός είναι ότι από την 1 "Ιουλίου" όλα τα μέλη του ΚΑΠΕΝ χωρίς καμμία επιβάρυνση τους θα είναι ασφαλισμένα για ποσόν 1.500.000 δραχμών σε περίπτωση που υποστούν ατύχημα στη θάλασσα, στην ξηρά ή στον αέρα που θα επιφέρει ανικανότητα μεγαλύτερη από 67%, ενώ για το διάστημα νοσηλείας σε νοσοκομείο θα καταβάλλεται επί πλέον επίδομα 30.000 δρχ. μηνιαίως. Σε περίπτωση θανάτου από ατύχημα επίσης στη θάλασσα, στην ξηρά ή στον αέρα θα καταβάλλεται εφ' άπαξ αποζημίωση 2.000.000 δρχ.

Πρόκειται για μία επαναστατική καινοτομία της διοικήσεως της "Ενώσεως Πλοιάρχων", περισσότερο όμως επαναστατική είναι η πρόταση που επρόκειτο να υποβληθεί, σύμφωνα με τις πληροφορίες μας, από τη διοίκηση της ΠΕΠΕΝ στις ασφαλιστικές εταιρίες κατά το άνοιγμα των προσφορών για ένα νέο ασφαλιστικό πρόγραμμα που θα εξασφαλίζει τη συνταξιοδότηση των μελών του ΚΑΠΕΝ και θα καλύπτει ταυτόχρονα και τον κίνδυνο της ανεργίας — θα εξασφαλίζει δηλαδή την επιδότηση των πλοιάρχων λόγω ανεργίας με ποσό τουλάχιστον 30.000 δρχ.

τό μήνα — πράγμα που δίνει νέες διαστάσεις και ανοίγει νέους δρόμους στο πρόβλημα της ασφαλιστικής καλύψεως των ναυτικών μας οι οποίοι έχουν ταλαιπωρηθεί επί σειρά ετών από το ΝΑΤ και τον Οίκο Ναύτου — και αυτό ακριβώς είναι εκείνο που έχει προκαλέσει ιδιαίτερες ανησυχίες στους καθ' "εκαστα" υπεύθυνους, επειδή θα διαπιστωθεί ότι με πολύ μικρότερο ασφάλιστρο εξασφαλίζονται πολύ περισσότερα από εκείνα που δίνουν το ΝΑΤ και ο Οίκος Ναύτου. "Εφ' όσον το σχετικό πρόγραμμα που θα προτείνουν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις για τη συνταξιοδότηση και την επιδότηση λόγω ανεργίας εγκριθεί και από τη γενική συνέλευση των μελών του ΚΑΠΕΝ, θα μπορεί να υλοποιηθεί από την 1 "Ιανουαρίου 1987".

Αλλά δεν είναι μόνο αυτά, τα τεράστια σημασίας και για τους ίδιους τους πλοιάρχους αλλά και για τους άλλους ναυτικούς, που δικαιολογούν τη διαπίστωση για την άσκηση υπεύθυνου συνδικαλισμού, με επιχειρήματα και συγκεκριμένες προτάσεις που προκύπτουν από μελέτη σε βάθος των προβλημάτων και όχι με κραυγές και συνθήματα. Η "Ενωση Πλοιάρχων" υποβάλλει πάντοτε τεκμηριωμένες προτάσεις που στηρίζονται σε δαπανηρές μελέτες που αναθέτει στους πλέον ειδικούς και το κυριότερο βλέπει τα προβλήματα της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της υπό το οπτικό πεδίο που δίνει ο βαθύτατος προβληματισμός που διακρίνει τη διοίκηση της. Γι' αυτό άλλωστε είναι η μόνη πρωτοβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση, τουλάχιστον στον Πειραιά, η οποία εγκατέστησε ηλεκτρονικό υπολογιστή στο γραφείο της και ήδη καταρτίζει ένα εύστοχο πρόγραμμα που αποβλέπει στην καταγραφή όλων των μελών της, των πλοίων και των ανέργων. "Ετσι θα γνωρίζει κάθε στιγμή την κατανομή των μελών της κατά τα διπλώματα που κατέχουν, θα γνωρίζει επίσης που εργάζονται και όλα τα συναφή και θα έχει πλήρη εικόνα για τους άνεργους και τις δυνατότητες που παρέχονται για απασχόλησή τους.

Θα πρέπει να προστεθεί ότι η σημερινή διοίκηση της "Ενώσεως Πλοιάρχων" έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην εξύψωση του γοήτρου των "Ελλήνων πλοιάρχων" με τη βράβευσή εκείνων που έχουν διασώσει αν-

θρώπους που κινδύνευαν στη θάλασσα από τα "Ηνωμένα "Εθνη, την "Ακαδημία "Αθηνών και τον "Ελληνικό "Ερυθρό Σταυρό και στη βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισεως των μελών της με την οργάνωση επιμορφωτικών σεμιναρίων και την κατάρτιση ειδικής μελέτης για τη ναυτική εκπαίδευση — είναι το μοναδικό ναυτεργατικό σωματείο που κατήρτισε παρόμοια μελέτη. Επίσης έχει δώσει ιδιαίτερη σημασία και στον κοινωνικό τομέα και με δικές της δαπάνες ίδρυσε το σχολείο των προβληματικών παιδιών των ναυτικών μας, για το οποίο γράφουμε σε άλλες σελίδες.

Τα αποτελέσματα αυτής της έντονης και υπεύθυνης συνδικαλιστικής δράσεως της διοικήσεως της "Ενώσεως Πλοιάρχων" είναι εκδηλα στον οικονομικό απολογισμό της ΠΕΠΕΝ για το 1985, όποτε τα έσοδα ανήλθαν σε 33.068.073 δρχ. έναντι 30.906.304 δρχ. το 1984 — τα έσοδα από τα μέλη χωρίς να έχει αυξηθεί στα τρία τελευταία χρόνια το ποσό της εισφοράς ανήλθαν σε 23.559.900 δρχ. που αποτελεί ρεκόρ εισπράξεων σε περίοδο που δεν υπήρξαν άρχαιρες και ο κλάδος μαστιζόταν από την ανεργία και οφείλεται αποκλειστικά στη μαζικοποίηση της "Ενώσεως Πλοιάρχων" και στην αναγνώριση του έργου της διοικήσεως από το σύνολο των πλοιάρχων.

"Ενας προσεκτικός παρατηρητής ή αναγνώστης θα διερωτηθεί πώς συμβιβάζονται τα ανωτέρω με τα όσα αναφέρονται στο σημείωμα για την ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων που δημοσιεύονται σε άλλες στήλες. Πρώτα — πρώτα υπάρχει το έλαφρυντικό ότι εκείνοι που δρουν κάμνουν λάθη — αλάθητοι είναι εκείνοι που σταυρώνουν τα χέρια τους και περιμένουν την έξ' ύψους σωτηρία. Το κυριότερο όμως εν προκειμένω είναι ότι το λάθος της διοικήσεως της "Ενώσεως Πλοιάρχων" σχετικά με την ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων προέρχεται από την συνεχή και έντονη αγωνία της να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ανεργίας των πλοιάρχων. Τακτικοί επισκέπτες της "Ενώσεως Πλοιάρχων" βλέπομε καθημερινά σχεδόν αυτή την αγωνία στα πρόσωπα όλων των μελών του προεδρείου της διοικήσεως της "Ενώσεως Πλοιάρχων" και επί πλέον γνωρίζουμε από «πρώτο χέρι» τις συνεχιζόμενες προσπάθειες για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας που έφθασαν ακόμη μέχρι την ΕΟΚ προκειμένου να βρεθεί κάποια φόρμουλα επιδοτήσεως των ανέργων πλοιάρχων από την Κοινή "Αγορά και μέχρι τη ναυτολόγηση "Ελλήνων ανέργων πλοιάρχων σε ξένα πλοία, σσ-ουδαραβικά και άλλα.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ "ΒΑΛΙ ΠΕΡΟ"

"Ομολογούμε ότι εκπλαγήκαμε όταν φίλος ναυτικός που έπανατρίσθηκε από την Κακούτα και μάς επισκέφθηκε στα "Ναυτικά Χρονικά" για να μάς συναντήσει μάς μίλησε για την περίπτωση του ελληνικού φορτηγού "Βάλι Πέρο" που εξακολουθεί να βρίσκεται στο ανώτερο ινδικό λιμάνι κατειλημένο από τους άλλοδαπες ναυτικούς που αποτελούσαν μέρος του πληρώματός του.

"Εκπλαγήκαμε, γιατί νομίζαμε ότι η περίπτωση του πλοίου αυτού είχε τερματισθεί από τον περασμένο "Ιανουάριο, άμέσως δηλαδή μετά την επίσκεψη του Πρωθυπουργού κ. "Ανδρέα Παπανδρέου στην "Ινδία, επειδή υποθέταμε ότι ο Πρωθυπουργός της χώρας, στα πλαίσια των συνομιλιών με τον "Ινδό

Πρωθυπουργό για διεθνή και διμερή θέματα θά έχετε και τό θέμα της προστασίας της 'Ελληνικής σημαίας ή όποια τόσο έχει στραπαρτισθεί από τή «συμμορία της Κακούρας», όπως έχομε αποκαλέσει τό τοπικό γιούνιον και όλους τούς άλλους πού εμπλέκονται σέ παρόμοιες υποθέσεις και ταλαιπωρούν τά πλοία (φυσικά όχι μόνο τά ελληνικά) για νά τά απομυζούν.

Απευθυνθήκαμε έπειτα από αυτό στη διαχειρίστρια εταιρία και τά όσα πληροφορηθήκαμε μέ επίσημα στοιχεία για τήν υπόθεση του «Βάλι Πέρο» δείχνουν, τό λιγότερο, ότι στην 'Ινδία δέν υπάρχει συντεταγμένη Πολιτεία και ό καθένας, από τό άνώτατο δικαστήριο της χώρας μέχρι τό κατώτερο καθώς και ό δημόσιες υπηρεσίες κάνουν ό,τι θέλουν και λογαριασμό δέν δίνουν σέ κανέναν — α-λοίμονο σ' αυτούς πού μπλέκουν. Τό σπουδαιότερο σ' αυτήν τήν ιστορία είναι ότι όλα αυτά έγιναν γνωστά τόσο στον ίδιο τον Πρωθυπουργό και στό ύπουργείο Ναυτιλίας και 'Εξωτερικών όσο και στην 'Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών αλλά μέχρι τή στιγμή κανένας δέν έκανε εκείνο πού έπρεπε: Κανένας δέν προστάτεψε τήν 'Ελληνική σημαία. 'Ετσι όμως δέν μπορεί νά υπάρχει και 'Ελληνική Ναυτιλία.

ΝΑ ΜΑΘΕΙ Ο ΛΑΟΣ

Πόσο δικαιολογημένη είναι ή παρότρυνση των στηλών αυτών για τήν ενημέρωση του ελληνικού λαού για τήν 'Ελληνική Ναυτιλία άποδεικνύεται από τό κείμενο πού ακολουθεί τό όποιο δημοσιεύθηκε τήν Τρίτη 13 Μαΐου στη νέα αθηναϊκή ήμερήσια έφημερίδα «ΠΡΩΤΗΝΗ» μέ τόν τίτλο «Τά ρεκόρ»:

ΕΧΟΥΜΕ από προχθές τό μεγαλύτερο τάνκερ στον κόσμο (300.000 τόννων) αλλά κανείς δέν σκέφτηκε ότι έχομε κι άλλο ρεκόρ: Ψυχοπάθειας! Γιατί. Μά γιατί αγοράζομε ένα τάνκερ όταν γύρω από τή ράδα υπάρχουν παροπλισμένα εκατό!»

Είναι τόσο εύγλωττο τό κείμενο αυτό και δείχνει από πού πρέπει νά άρχισι ή ενημέρωση ώστε νά σταματήσουν δημοσιογράφοι νά διερωτούνται «γιατί αγοράζονται δεξαμενόπλοια τή στιγμή πού γύρω μας είναι παροπλισμένα εκατό» και μέ τή σειρά τους νά ενημερώσουν υπεύθυνα τόν ελληνικό λαό.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΚΑΡΝΕ

'Ενδιαφέροντα στατιστικά στοιχεία δημοσίευσε πρόσφατα ό ΟΟΣΑ για τήν ευρωπαϊκή ναυπηγοβιομηχανία. Σύμφωνα μέ τά στοιχεία αυτά τό σύνολο των παραγγελιών πού περιλαμβάνουν τά καρνέ των ναυπηγείων όλου του κόσμου στις άρχές του έτους άνέρχονταν σέ 14.091.000 τ. γκρός. Από τό σύνολο αυτό, τό 70% ήτοι 9.867.000 τ. γκρός, κατείχε ή 'Ιαπωνία και τό υπόλοιπο 30%, ήτοι 4.224.000 τ. γκρός τά ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Στά τελευταία αυτά οι χώρες της ΕΟΚ άναφέρονται μέ 3.010.000 τ. γκρός οι δέ υπόλοιποι ευρωπαϊκές χώρες του ΟΟΣΑ μέ 1.214.000 τ. γκρός.

'Αξιοσημείωτο είναι ότι από τό γενικό σύνολο των υπό παραγγελία σκαφών, χωρητικότητα 10.656.000 τ. γκρός είναι παραδοτέα εντός του 1986, 2.955.000 τ. γκρός τό 1987 και ή υπόλοιπη άργότερα. 'Εξάλλου ενώ από τό ιαπωνικό σύνολο, τό 72% (7.103.000 τ. γκρός) προορίζεται για τό έξωτερικό, από τό ευρωπαϊκό σύνολο μόνο τό 35% (1.561.000 τ. γκρός) προορίζεται για έ-

ξαγωγή. 'Αναφέρεται τέλος ότι μέσα στο 1985 οι συνολικές παραγγελίες άνήλθαν σέ 9.661.000 τ. γκρός.

Μετάξυ των ευρωπαϊκών χωρών του ΟΟΣΑ ή Δυτ. Γερμανία προηγείται μέ 851.000 τ. γκρός και ακολουθείται κατά σειρά από τή Δανία, 'Ιταλία, Φιλανδία, 'Ισπανία, Γαλλία και 'Αγγλία. Μέ μικρότερη δύναμη έπονται ή 'Ολλανδία, Νορβηγία, Σουηδία και Βέλγιο.

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

Γιά νά συμβάλει στην αντιμετώπιση της διεθνούς ναυτιλιακής κρίσεως, αλλά κυρίως για νά άνταπεξέλθει στον συναγωνισμό των άλλων σημαίων άνοικτου νηολογίου, ή Λιβερία άπεφάσισε νά εφαρμόσει σειρά μέτρων τά όποια άναφέρονται στην έλάφρυνση των τελών έγγραφής των πλοίων στο νηολόγιο της. 'Ετσι οι πλοιοκτήται πού θά νηολογούν τά πλοία τους στη Μονρόβια θ' άπολαύουν μειωμένων τελών έγγραφής, όπως τά μέλη του Συμβουλίου των Λιβεριανών έφοπλιστών (LSC). Οι μειώσεις άνέρχονται σέ 10% για τά πλοία μέχρι 100.000 τον. νέτ. και 15% για τό επί πλέον τόνναζ. Πρόσθετη έκπτωση 7% παρέχεται στα μέλη του Συμβουλίου.

'Εξάλλου ειδικοί όροι προβλέπονται για τούς «πιστούς πελάτες» της Λιβεριανής σημαίας και ειδικότερα για εκείνους πού τήν διατήρησαν στα πλοία τους επί πέντε τουλάχιστον χρόνια στην τελευταία δεκαετία. Αυτοί έγγράφοντας νέα πλοία υπόκειται σέ έκπτωση τελών της τάξεως του 30%. 'Εξάλλου ή ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Λιβεριανών πλοίων επιδιώκεται άφενός μέν μέ τήν ίδρυση γραφείου Μάρκετινγκ στην 'Απω 'Ανατολή και τή σύσταση μόνιμης υπηρεσίας για τήν παρακολούθηση και άνάλυση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς, άφετέρου δέ μέ τήν τροποποίηση της νομοθεσίας από του προσεχούς 'Ιουλίου ώστε νά επιτρέπει τήν ύψωση της λιβεριανής σημαίας σέ σκάφη τελούντα υπό ναύλωση «γυμνού πλοίου».

ΔΕΝ ΑΡΚΕΣΑΝ ΤΑ ΙΣΤΙΑ

Θά θυμούνται ίσως οι άναγνώσται μας ότι ή 'Ιαπωνική εταιρία Aitoku, στην προσπάθειά της νά ξεπεράσει τά προβλήματα του άνοδικού καλπασμού της τιμής του πετρελαίου, είχε στραφεί πρός τά ιστιοφόρα φορηγά πλοία. Τόν Αύγουστο του 1980 έθεσε σέ ένέργεια τό πρώτο άκτοπλοϊκό δεξαμενόπλοιο 1.600 τον. d.w. μέ δύο ιστία. Τό σκάφος σχεδιασμένο από τήν πασίγνωστη Nippon είχε ναυπηγηθεί στο ναυπηγείο Ιναμούρα και πέτυχε οικονομία καυσίμων της τάξεως του 50% μέ καλές μετεωρολογικές συνθήκες. Τόν 'Απρίλιο του 1982 ή εταιρία έθεσε σέ ένέργεια ένα δεύτερο όμοιο περίπου σκάφος, μέ ένα μόνο ιστίο, τό Aitoku Maru, 1.680 τον. d.w.

Φαίνεται όμως ότι τά εύνοϊκά αποτελέσματα των δύο αυτών ιστιοφόρων δέν άρκεσαν νά διασώσουν τήν πλοιοκτήτρια εταιρία από τήν πτώχευση. Πράγματι, όπως άνακοινώθηκε, ή εταιρία Aitoku, μέ χρέη 2,9 δισεκ. γιέν ζήτησε δικαστική προστασία κατά τήν ιαπωνική νομοθεσία. Τό μέτρο αυτό έμποδίζει τήν έκποίηση των πλοίων σέ περίπτωση έκκαθάρσεως και διορισμού συνδίκου. 'Η εταιρία ζήτησε τήν άναστολή πληρωμής του 70% των χρεών της και μία δεκαετή άναβολή χάριτος για τά υπόλοιπα.

'Η εταιρία Aitoku, ίδρυθείσα πρὸ 25ετίας, διατηρούσε κατά τά τελευταία έτη κύκλο εργασιών της τάξεως του 1 δισεκ. γιέν. Είναι ή

Τό Σχόλιο του 15ημέρου

Έχομε μπροστά μας ένα πλοιαρχικό δίπλωμα πού είχε τήν καλοσύνη νά μας στείλει ό πλοίαρχος Ε.Ν. και πρόεδρος των άποφοίτων της Σχολής Κύμης κ. 'Αθαν. Γιαννάκης.

Πρόκειται για δίπλωμα πλοίαρχου πού έκδόθηκε πρίν από εκατό τριάντα άκριβώς χρόνια, στις 29 Μαΐου του 1856. 'Ανήκει στον 'Αθανάσιο 'Ιωάν. Λούλη από τή ναυτικώτατη Κύμη της Εύβοιας και φέρει τόν αριθμό 872.

'Ομολογούμε πώς δέν ξέρουμε τί νά πρωτοθαυμάσουμε σ' αυτό τό ιστορικό ντοκουμέντο. Κατ' άρχάς ή έπιβλητικότητα αυτού τούτου του έντύπου, τό όποιο σέ περίτεχνο διακοσμητικό πλαίσιο, κάτω από ένα μεγαλοπρεπή θυρεό και μέσα στις ώραιες σφραγίδες της έποχής, δίνει άμέσως τήν έντύπωση του έπίσημου και του σοβαρού. 'Υστερα είναι τό λεκτικό του κειμένου κατά τό όποιο ό Λούλης «μέ τήν γνωμοδότηση της έξεταστικής επιτροπής και κατά βασιλικήν άπόφαση άνεδείχθη ικανός εις τέ τήν θεωρητικήν και πρακτικήν ναυτικήν διά νά γνωρίζηται του λοιπού ως πλοίαρχος».

Και τέλος είναι τά πρόσωπα. 'Υπογράφει ιδιοχείρως ό ίδιος ό 'Υπουργός των Ναυτικών, ό 'Αθανάσιος 'Ανδρέας Μιαούλης. Γιός του ένδοξου ναυμάχου της άνεξαρτησίας, ό όποιος ως βουλευτής 'Υδρας επί κυβερνήσεως Βούλγαρη άνέλαβε τό 1855 τό 'Υπουργείο των Ναυτικών. Στη συνέχεια τό δίπλωμα φέρει θεώρηση του Λιμενάρχου του Γ' Παραλίου Τμήματος της Σκιάθου, ό όποιος είναι ένας άλλος ναυτικός ήρωας, ό 'Ανδρέας Ν. 'Αποστόλης, γιός του μεγάλου ναυάρχου των Ψαρών Νικολή 'Αποστόλη. Και τέλος τό δίπλωμα επιδίδει μέ ειδική πράξη ένας τρίτος άγωνιστής, ό 'Εμμανουήλ Μοναρχίδης, ως 'Αξιωματικός του λιμένος της Κύμης.

Πόση ιστορία σ' ένα κομμάτι χαρτί!

τρίτη ιαπωνική εταιρία πού ζήτησε δικαστική προστασία από τις άρχές του έτους.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΓΕΩΡΓΙΑ

Διερωτάται ό γαλλικός ναυτιλιακός τύπος, πόσος χρόνος θά χρειασθεί για νά καταποτισθούν και ενημερωθούν στα ειδικά θέματα της ναυτιλίας οι νέοι 'Υπουργικοί ναυτιλιακοί παράγοντες της χώρας. Και ή άμφιβολία πηγάζει από τό γεγονός ότι τόσο ό νέος 'Υπουργός Θαλάσσης όσο και δύο άπό τά βασικότερα στελέχη του είναι ειδικοί της ... άγροτικής οικονομίας.

Πράγματι ό μέν νέος 'Υπουργός, γιός άγροτικού επιχειρηματία, είναι διπλωματούχος μηχανικός της 'Ανωτάτης Σχολής 'Αγρονομίας και διετελέσε άνώτατο στέλεχος του 'Υπουργείου Γεωργίας και υπεύθυνος άναπτύξεως διαφόρων περιφερειακών προγραμμάτων. 'Εχει δηλαδή μία υπερεκκοσαστή καριέρα άφιερωμένη άποκλειστικά στη γεωργία και τά προβλήματά της. 'Εξ' άλλου ό μέν Διευθυντής του Γραφείου του είναι έπίσης 'Αγρονόμος - Μηχανικός μέ υπηρεσία στο 'Υπουργείο Γεωργίας, ό δέ άρχηγός του Γραφείου κατέχει άνάλογα προσόντα και άνάλογη υπηρεσιακή ειδίκευση.

Είναι γνωστή βέβαια η παλαιά αντιγυνωμία για την ειδικότητα των Υπουργών. "Αν δηλαδή η μορφωτική και επαγγελματική ιδιότητά τους πρέπει να είναι συυφασμένη με τις αρμοδιότητες του κυβερνητικού θώκου που αναλαμβάνουν ή αν άρκουν άπλως ή έπιστημονική τους κατάρτιση, ή μακρά πολιτική πείρα και ή άνεπηρέαστη από τό έπάγγελμα κρίση τους.

Στήν πενηντάχρονη ζωή του δικού μας "Υπουργείου Ναυτιλίας έχουν περάσει πλθθος άνειδικεύτων. Καί είναι δύσκολο — αν μή άδύνατο — νά έξαχθούν άσφαλή συμπεράσματα. "Αλλά και στή Γαλλία, όπως φαίνεται, τό πρόβλημα δέν έχει λυθεί. Ούτε άλλωστε πρόκειται νά λυθεί ποτέ. Γι' αυτό και ό Γάλλος σχολιαστής άρκεϊται στή διαπίστωση ότι υπάρχουν πολλοί αϊσιόδοξοι πού πρότιμούν νά σκέπτονται ότι οί νέοι αυτοί άνθρωποι, χωρίς προκαταλήψεις και έπηρεασμούς, θά έχουν τό πλεονέκτημα μιάς πιό άντικειμενικής παρατηρήσεως και κρίσεως επί των ναυτικών προβλημάτων πού θά κληθούν νά άντιμετωπίσουν.

ΑΠΟ 90 ΕΤΩΝ

Τό συνδικάτο Μεταφορών πού περιλαμβάνει τό ήμισυ περίπου των Γερμανών ναυτικών, κήρυξε άπεργία ύστερα από τήν άπόρριψη ένός προσυμφώνου μισθολογικών αύξήσεων. Κατά τόν εκπρόσωπο του συνδικάτου ή "Επιτροπή πού είχε έπιληφθεί του θέματος βελτιώσεως των συνθηκών μισθοδο-

σίας και εργασίας των γερμανών ναυτικών, όχι μόνο δέν έκανε δεκτές τίς μισθολογικές προτάσεις αλλά άγνόησε και τό αίτημα για μειωμένη έβδομάδα εργασίας. "Η ύπόθεση δέν θά είχε άσφαλώς άνάγκη ιδιαίτερης μνείας αν δέν παρουσίαζε δύο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Τό πρώτο είναι ότι πρόκειται για τήν πρώτη γερμανική συνδικαλιστική κίνηση εύρειας έκτάσεως πού παρουσιάζεται στον τομέα αυτόν από 90ετίας. Πράγμα πού σημαίνει ότι επί ένα περίπου αιώνα — κατά τόν όποιο μεσολάβησαν δύο παγκόσμιοι πόλεμοι — καμμία τέτοια άπεργιακή κίνηση δέν είχε έκδηλωθεί στή γερμανική ναυτιλία.

Τό δεύτερο είναι ότι πρόκειται για άπεργία «επιλεκτική», πού σημαίνει ότι δέν θά έχει γενικό χαρακτήρα αλλά θά άφορά — πρós τό παρόν τουλάχιστον, όρισμένα μόνο πλοία, τά όποία δέν διευκρινίζεται με ποιά κριτήρια έπελέγησαν. Εϊδικότερα πρόκειται για όκτώ πλοία ναυλοχούντα σέ διάφορα λιμάνια ("Αμβούργο, Ρότερνταμ, Χάϊφα, "Αμπερντίν, Χάλ και Φέλικιτσο). Τά πληρώματα των όνομαστικά προσδιορισθέντων αυτών πλοίων τέθηκαν ήδη σέ άπεργία, ή διάρκειά της όποίας δέν έχει καθορισθεί.

ΝΕΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ

"Η κυβέρνηση του νέου Κράτους της Καραβαϊκής πού περιλαμβάνει ή βρετανική άποικία των ύπνέμων νήσων των "Αντι-

λών, άνοιξε δικό της νηολόγιο πού διαφημίζεται ως ιδιαίτερα έλκυστικό όσον άφορά τά δικαιώματα έγγραφής. Πρόκειται για τήν λίαν γνωστή μας "Αντίγκουα, ή όποία έκτός από τήν παραδοσιακή πελατεία της σέ πλοία άναψυχής, ένδιαφέρεται τώρα για μεγάλα έμπορικά πλοία και πλωτές έξέδρες. "Ηδη μιά άμερικανική φίρμα και πολλές βρετανικές εταιρείες πού άσχολούνται με ύποθαλάσσιες έρευνες στή Βόρ. Θάλασσα, άντιμετωπίζουν ως πρώτο βήμα τή νηολόγηση εκεί του στόλου των πλωτών έξεδρών τους.

Τό νέο κράτος άφού κατέστη μέλος του IMO, έπεκύρωσε όλες τίς διεθνείς συμβάσεις και τά σχετικά πρωτόκολλα πού αναφέρονται στήν καταμέτρηση, τή ρύπανση της θαλάσσης, τίς συγκρούσεις κ.λ.π. καθώς και τή σύμβαση SOLAS του 74, της όποίας, μάλιστα τήν έφαρμογή πιστοποιεί βρετανική ύπηρεσία. Σύμφωνα με τήν τελευταία νομοθεσία, ειδικό ύπουργείο έμπορικής ναυτιλίας και ναυτικών ύπηρεσιών θά έπιβλέπει τή νηολόγηση και τή συγκρότηση της συνθέσεως των πλοίων πού θά ύψώνουν τή σημαία του κράτους. Τό ύπουργείο αυτό μπορεί έπίσης νά χορηγεί πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας αντίστοιχα με τά χορηγούμενα από τίς κύριες ναυτικές χώρες της Εύρώπης ή της Κοινοπολιτείας. Προβλέπεται μάλιστα και ειδικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τήν εκπαίδευση ντόπιων ναυτικών στήν ώκεανοπλοία.

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

"Αν και είναι άκόμη νωρίς για νά συναχθούν άκριβή συμπεράσματα, τό πυρηνικό άτύχημα του Τσέρνομπιλ έχει άσφαλώς καταστρέψει ένα μεγάλο μέρος της ρωσικής έσοδείας σιτηρών, ενώ ένα μεγάλο τμήμα της Ουκρανίας πρέπει νά θεωρηθεί άκατάλληλο για νέα σπορά.

"Η στροφή των Σοβιετικών αλλά και των άλλων "Ανατολικών κρατών πρós τή δύση για τήν έξασφάλιση των ποσοτήτων πού θά εκλείψουν από τήν άνωτέρω αίτία πρέπει νά θεωρηθεί γεγονός και αυτό θά έπιδράσει εύμενώς στο έμπόριο δημητριακών και τροφίμων.

Μελλοντικά κέρδη προβλέπονται και για τό πετρέλαιο έναντι της πυρηνικής ενέργειας, άποτέλεσμα της άφυπνίσεως της κοινής γνώμης, αν και πρέπει νά σημειωθεί ή σημερινή ισχύς της πολιτικής ήγείας των δύο ύπερδυνάμεων, πού δύσκολα θά καμφθεί άπό τή λαϊκή κινητοποίηση κατά της χρησιμοποίησης των πυρηνικών έργωστων.

"Η τελευταία σύνοδος των ήγετων των «7» περισσότερο άνεπτυγμένων χωρών της Δύσεως πραγματοποιήθηκε μέσα σέ άτμόσφαιρα αϊσιοδοξίας, καθώς ό έκβιομηχανισμένος κόσμος σήμερα άπολαμβάνει τή μακρότερη περίοδο άνόδου της παραγωγής και του πραγματικού εισοδήματος — προβλέπεται 3% για φέτος — με ταυτόχρονη έκμηδένιση του πληθωρισμού και μικρή αλλά γενική ύποχώρηση της άνεργίας.

Τό νέο στοιχείο πού προέκυψε από τήν πρόσφατη σύνοδο είναι ή πρόθεση των έπτά ήγετων νά προχωρήσουν στον συντονισμό της πολιτικής τους, ώστε νά έπιτύχουν σύγκλιση των οικονομικών τους μέσα σέ κλίμα ύγιούς άναπτύξεως, τό όποιο θά βοηθήσει άρ-

γά ή γρήγορα και τόν ύπόλοιπο κόσμο νά άντιμετωπίσει τά προβλήματά του.

Εύφορία έπικρατεί στήν ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων καθώς ύπάρχει ζωηρό ένδιαφέρον για φορτώσεις από όλες τίς περιοχές και ιδιαίτερα από Περσικό και Καραϊβική, τόσο για άργό όσο και για καθαρά φορτία.

Στό μεταξύ ή άγορά του πετρελαίου έξακολουθεί νά βρίσκεται σέ άναταραχή και κάθε πετρελαιοπαραγωγικό κράτος παράγει όσο πετρέλαιο τό συμφέρει ή έχει άνάγκη νά πωλεί με τίς σημερινές τιμές.

"Αξίζει νά σημειωθεί ότι κατά τό πρώτο τρίμηνο του 1986 ή παραγωγή των Μεσοανατολικών κρατών πού άνήκουν στον ΟΠΕΚ αύθήθηκε κατά 19,2% έναντι συνολικής αύξήσεως κατά 10% της παραγωγής όλων των κρατών μελών του ΟΠΕΚ.

Τή μεγαλύτερη αύξηση της παραγωγής του σημείωσε τό "Ιράκ με 32% ακολουθούμενο από τή Σαουδική "Αραβία, της όποίας ή παραγωγή αύξήθηκε κατά 27% σέ 4,5 έκατ. βαρέλια τήν ήμέρα.

Μέ έντονο ένδιαφέρον άναμένεται ή πολιτική της νέας νορβηγικής κυβέρνησεως στο θέμα του πετρελαίου, όπου δέν άποκλείεται μία έντυπωσιακή στροφή, μετά τή δήλωση της πρωθυπουργού κ. Μπρούτλαντ ότι είναι πρόθυμη νά συνεργασθεί με τόν ΟΠΕΚ για νά σταματήσει ή πτώση των τιμών του πετρελαίου.

"Η πρόσφατη κυβερνητική άλλαγή στή Νορβηγία με τή νίκη του "Εργατικού Κόμματος φαίνεται ότι θά άναβάλει τή δημιουργία

ένός διεθνούς νορβηγικού νηολογίου, τό όποιο θά έπέτρεπε στους Νορβηγούς πλοιοκτήτες νά ξεφύγουν από όρισμένη φορολογία και τίς άπαιτήσεις των πληρωμάτων, όπως άκριβώς εάν είχαν νηολογήσει τά πλοία τους σέ ένα άνοιχτό νηολόγιο, τό όποιο διατηρεί δεσμούς με τή χώρα.

Νορβηγός ναυτιλιακός παράγων μās έκμησητρεύθηκε πρό ήμερών ότι χωρίς τίς ριζοσπαστικές προτάσεις πού περιέχονταν στο σχέδιο νόμου τό όποιο είχε ύποβάλει για τή ναυτιλία ή προηγούμενη κυβέρνηση των Συντηρητικών, είναι άσύμφορο τό έφοπλιστικό έπάγγελμα στή Νορβηγία και πολύ σύντομα τά γνωστά έφοπλιστικά όνόματα θά εκλείψουν από τό ναυτιλιακό προσκήνιο, είτε πουλώντας τά πλοία τους είτε βρίσκοντας στέγη σέ κάποιο από τά άνοικτά νηολόγια του έξωτερικού.

Ποσότητα 1,5 έκατ. τόννων σιτηρών άγόρασαν οί Σοβιετικοί τόν "Απρίλιο από τίς "Ηνωμένες Πολιτείες για φόρτωση έντός του Μαΐου/Ιουνίου, γεγονός πού έπιτρέπει αϊσιοδοξία για βελτίωση των έπιπέδων των ναύλων στα μπάλκερς μεγέθους «πάναμαξ».

Μείωση στον αριθμό και τή χωρητικότητα των πωληθέντων πρós διάλυση πλοίων παρηγήθηκε τό πρώτο τρίμηνο του 1986, σέ σύγκριση με τήν ίδια περυσινή περίοδο.

Συγκεκριμένα, κατά τήν περίοδο "Ιανουαρίου — Μαρτίου 1986 πωλήθηκαν για διάλυση 222 πλοία (175 ξηρού φορτίου και 47 δεξαμενόπλοια) 10,2 έκατ. τον. d.w., έναντι 291 πλοίων (227 ξηρού φορτίου και 64 δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας 13 έκατ. τον. d.w., πού όδηγήθηκαν στα διαλυτήρια τήν ίδια περίοδο του 1985.

‘Η αλληλογραφία μας

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Στήν «Καθημερινή» της 30.4.86 δημοσιεύθηκε η κατωτέρω επιστολή του κ. Γιώργου Φουστάνου για το ΝΑΤ την οποία αναδημοσιεύουμε λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζει:

«Με απόφαση του ΥΕΝ Στ. ‘Αλεξανδρή προστίθεται στις τακτικές εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών υπέρ του ΝΑΤ, για όλες τις κατηγορίες πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητας, ποσοστό 1% για τους ναυτικούς και 3% για τους πλοιοκτήτες».

Τελείως αιφνιδιαστικά, οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία πληροφορούνται με κατάπληξη τα άνωτέρω από το δελτίο ειδήσεων των 9 της ΕΡΤ 1. Δεν ήταν πρωταπριλιά. Ήταν Παρασκευή 4 ‘Απριλίου 1986...

Τό Ναυτικό ‘Απομαχικό Ταμείο, τό ΝΑΤ, είναι τό αρχαιότερο ασφαλιστικό Ταμείο της χώρας. Ίδρύθηκε τό 1861 μέ τόν νόμο ΚΛΘ και προωριζέτο για τήν προστασία των ‘Απομάχων της Θαλάσσης, των ασθενών και των οικογενειών των. Ήταν μεγάλη και τότε ή ναυτιλία μας, ή ναυτιλία των ιστιοφόρων, 4609 ‘Ελληνικά πλοία μέ συνολικό εκτόπισμα 263 χιλιάδες τόννους. 29.000 περίπου ‘Ελληνες, ένας μεγάλος για τόν τότε πληθυσμό της χώρας αριθμός ήταν ναυτικοί. ‘Ολοι αυτοί οι απόγονοί τους αλλά και τόσοι άλλοι που ξεκίνησαν αργότερα στόν άγώνα του θαλασσινού στίβου ήταν αυτοί που συνετέλεσαν αποφαστικά στη δημιουργία του νεώτερου θαύματος του ‘Ελληνισμού, της μεγάλης εμπορικής μας ναυτιλίας. Μέσα από αυτή τήν οικογένεια, γεννήθηκε και ό ‘Ελληνας ‘Εφοπλιστής.

Στήν ιστορική του διαδρομή, τό ΝΑΤ συνάντησε ασφαλώς εμπόδια και προβλήματα. ‘Αλλά και άνεπιτρεπτες καταστάσεις. ‘Μέχρι πρό όλίγιστων ετών, οι ‘Υπουργοί των Ναυτικών, άφηνον και αυτό τό Ναυτικόν ‘Απομαχικόν Ταμείον να κατακλύπεται διά ψευδών συντάξεων» αντιγράφω από άρθρο που δημοσιεύθηκε στην ΝΕΑ ΕΣΠΕΡΙΝΗ στις 5 ‘Ιουλίου 1900.

Παρ’ όλα αυτά, τό ΝΑΤ ακολούθησε παράλληλα βήματα ανάπτυξεως και προόδου μέ αποτέλεσμα, έμεις οι νεώτεροι να τό γνωρίσουμε σαν τό «εύρωστότερο ταμείο της χώρας». Και έδώ που τά λέμε, τό άξιζε.

Θά ήταν άλλωστε τραγικό, θά ήταν απαράδεκτο, να αναπτύσσεται η ναυτιλία μας χωρίς να αναπτύσσεται και τό ταμείο που πάνω σ’ αυτό στηρίζει τήν αξιοπρεπή του επιβίωση ό πραγματικός ‘Ελληνας ναυτεργάτης, όταν ή κούραση μετά από χρόνια σκληρής και παραγωγικής εργασίας για τή ναυτιλία τόν οδηγεί στην οικογένεια των ‘Απομάχων.

Θεωρητικά, τό ΝΑΤ δεν θά έπρεπε να έχει

πρόβλημα, μεγάλο τουλάχιστον. Και τούτο γιατί, στην ιστορική του διαδρομή, και μεγάλη περιουσία απέκτησε, έκπεφρασμένη σε μετρητά και άκίνητα, αλλά και ή ανάπτυξη της ναυτιλίας μας επέτρεπε τήν αύξηση αυτής της περιουσίας, υπό τήν προϋπόθεση φυσικά σωστής και ρεαλιστικής πολιτικής και διαχείρισης. ‘Ομως, στην πράξη, άλλα έγιναν και σήμερα, μαζί με τή ναυτιλία μας, τό ταμείο των ναυτικών μας περιήλθε και αυτό σε δραματικά άδιέξοδα. ‘Αλλά αν ό κύριος υπεύθυνος που ταλαιπωρεί σήμερα τή ναυτιλία μας είναι ή ναυτιλιακή κρίση, δεν συμβαίνει τό ίδιο και με τό ΝΑΤ, τό όποιο φυσικά θά είχε επηρεασθεί από αυτή, αλλά δεν θά κατέρρεε. Και πάνω στο σημείο αυτό, οι ευθύνες της πολιτείας είναι ασφαλώς μεγάλες.

‘Εχει δηλωθεί από τόν πρόεδρο της Ε.Ε.Ε., χωρίς να διαψευσθεί, ότι τό ‘Ελληνικό κράτος, οι κυβερνήσεις, κάτω από τις συνθήκες που επικρατούσαν στόν τόπο μας, άσκησαν ‘Εθνικοκοινωνική πολιτική μέσω των διαφόρων ταμείων, μεταξύ αυτών και τό ΝΑΤ, για να προστατεύσουν τους ‘Ελληνες που εξεδιόχθησαν ή έφυγαν από άλλες χώρες, τήν Αίγυπτο, τήν Τουρκία, τήν Ρουμανία και, τελευταία, τους πολιτικούς μας πρόσφυγες. Κανείς δεν υπαινίσσεται ότι ή Πολιτεία, δεν είχε καθήκον να τους προστατεύσει, δίνοντας συντάξεις, αντίθετα μάλιστα, αλλά, γεγονός παραμένει ότι έχει και τήν ευθύνη για τις επιπτώσεις που ή πολιτική αυτή είχε στο ΝΑΤ. ‘Οπως και είναι γεγονός ότι, με τή διαδοχική ασφάλιση που τό Κράτος μας επέτρεψε, τό ΝΑΤ έχασε και χάινει πάρα πολλά χρήματα. ‘Αλλά είναι επίσης γεγονός ότι, όρισμένες αναπηρικές συντάξεις που δόθηκαν κατά καιρούς, δεν θά έπρεπε να έχουν δοθεί. Θά θυμίσω, χαρακτηριστικά, τήν περίπτωση ποδοσφαιριστή εν ένεργεία, που έγράφει ότι απολαμβάνει τέτοιας συντάξεως από τό ΝΑΤ!! ‘Ετσι, τό ταμείο έχασε, μέ τήν πάροδο του χρόνου τήν πραγματική έννοια της ύπάρξεώς του. Νά λειτουργεί δηλαδή σαν ταμείο των πραγματικών ναυτεργατών μας και μόνο.

Μοιραία, όλα αυτά τό επηρέασαν. Και τά προβλήματά του άρχισαν να γίνονται αντιληπτά πριν από 10 περίπου χρόνια (και όχι 20 όπως άνέφερε ό κ. ‘Υπουργός Ε.Ν. στην ήμερίδα της ναυτιλίας στί 6/3/86 και στή Βουλή στίς 11/3/86). Μία μελέτη του 1973 ένός ‘Ελβετού έμπειρογνώμονα για τό μέλλον του ΝΑΤ επικαλέσθηκε ό κ. ‘Υπουργός για να τονίσει ότι αν είχαν εισακουσθεί και έφαρμοσθεί οι σχετικές προτάσεις που υπέδεικνυαν μικρή αύξηση των εισφορών τότε, δεν θά υπήρχε σήμερα πρόβλημα. ‘Ισως, να είχε βοηθήσει τήν κατάσταση μία τέτοια αύξηση. ‘Αλλά θά πρέπει να σημειωθεί έδώ ότι

ό ‘Ελβετός, κάνοντας τήν μελέτη του, μέ στοιχεία του 1971 και 1972, δεν περίμενε ασφαλώς μετά από λίγα χρόνια να εισφέρουν στο ΝΑΤ 4.000 πλοία. ‘Αν τό γνώριζε, είναι άμφίβολο άν θά είχε εισηγηθεί τήν όποια αύξηση. Αυτό όμως που σίγουρα εισηγήθηκε τότε, και που δυστυχώς συνέβη τό αντίθετο, ήταν ή άποφυγή μειώσεως του όριου ηλικίας για τήν συνταξιοδότηση μιά και αυτό θά έκλεινε δραματικά τήν ψαλίδα μεταξύ των εν ένεργεία και συνταξιοδοτούμένων ναυτικών μέ δυσμενή έπακόλουθα για τό Ταμείο.

Πολλοί θά ρωτήσουν — δικαιολογημένα — αν υπήρξε ό έφοπλισμός σωστός άπέναντι στο Ταμείο. Γιατί πολλά άκούστηκαν και γράφτηκαν και μάλιστα ό κ. ‘Υπουργός πρόσφατα δήλωσε ότι οι έφοπλιστές χρωστάνε πάνω από 4,5 δις στο ΝΑΤ.

Παρά τό γεγονός ότι δεν έχουν επίσημα τεκμηριωθεί τά άνωτέρω νούμερα, δεν μπορεί κανείς να άρνηθεί ότι τό ΝΑΤ έχασε κατά καιρούς χρήματα από άφερέγγυους ή πτωχεύσαντες έφοπλιστές. ‘Οπως και δεν μπορεί κανείς να μή δεχθεί ότι υπάρχουν έφοπλιστές που λόγω της οικονομικής δυσπραγίας που επιβάλλουν οι σημερινές δραματικές συνθήκες, όφείλουν χρήματα στο Ταμείο.

‘Αλλά παράλληλα, είναι δίκαιο να έρωτηθεί, μήπως όφείλει και τό ΝΑΤ και αν ναί πόσα χρήματα στους έφοπλιστές; Και έπειδή γνωρίζω ότι όφείλει, γιατί καθυστερεί άπαράδεκτα για άρκετά χρόνια τις έκκαθαρίσεις των ναυτολογίων πλοίων που έχουν διαγραφεί από τήν δύναμή του, γιατί δεν άναφέρονται μέ τήν ίδια ευκολία και τά όφειλόμενα από τό ΝΑΤ; Και γιατί τό ΝΑΤ, όταν επιτέλους όποδίσει τά χρήματα των έκκαθαρίσεων στους πλοιοκτήτες, τά όποδίσει άτοκα, ενώ όταν έχει λαμβάνειν (πράγμα βέβαια άσυνήθιστο) τά άπαιτεί έντοκα και μάλιστα υπό τήν άπειλή είσαγγελεία;

‘Αλλά βέβαια, έδώ ζητάμε και τήν πίττα όλάκερη και τόν σκύλο χορτάτο.

Είναι προφανές, ότι λάθη έγιναν πολλά στο παρελθόν, αλλά τό χειρότερο, φοβάμαι ότι μέ λανθασμένους χειρισμούς, έπιχειρείται σήμερα ή αντιμετώπιση της καταστάσεως που προκάλεσαν τά λάθη του παρελθόντος. Γιατί, ή κυβέρνηση έπεχείρησε να λύσει τό πρόβλημα του Ταμείου, παρουσιάζοντας τόν Σεπτέμβριο του 1984 ένα σχέδιο νόμου για τόν ΝΑΤ. Τό σχέδιο αυτό, άφού προκάλεσε σάλο στους ναυτιλιακούς κύκλους, ξεχάστηκε. Και πρό όλίγων μόλις μηνών, στίς άρχές του χρόνου, έμφανίστηκε νέο νομοσχέδιο. ‘Οσον άφορά τις άντιδράσεις, δεν είχε καλύτερη τύχη από τό πρώτο. Και τούτο, όχι μόνο γιατί είχε κυρίως είσπρακτικό χαρακτήρα, αλλά τό σημαντικότερο, δεν έπέλυε μακροπρόθεσμα τό πρόβλημα, όπως άκριβώς πρέπει να στοχεύει ό κάθε νόμος της χώρας.

‘Η συνέχεια, είναι λίγο πολύ γνωστή. ‘Ο κ. ‘Υπουργός δεν προχώρησε στή Βουλή τό νομοσχέδιο, αλλά αϊφνιδιασε τους πάντες μέ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

τήν απόφασή του για την αύξηση των εισφορών, απόφαση που πολύ φοβάμαι, δεν βοηθά καθόλου το Ταμείο αλλά και την ναυτιλία, αντίθετα, εγκυμονεί επικίνδυνες για το Έθνικό μας νηολόγιο συνέπειες. Και τούτο όχι μόνο γιατί επιβαρύνει ακόμα περισσότερο το Έλληνικό πλοίο αλλά κυρίως διότι δημιουργεί κλίμα αντίθετο με αυτό που επιδιώκει ο κ. Υπουργός διακηρύσσοντας σε κάθε ευκαιρία ότι «χέρι - χέρι και μονιασμένα πρέπει όλοι μαζί να βρούμε τις λύσεις».

Αλλά και στην καλύτερη περίπτωση, που ο αριθμός των εισφερόντων στο ΝΑΤ πλοίων δεν μειωθεί, πόσα θα εισπράξει το ΝΑΤ από αυτή την αύξηση; Υπολογίζεται περίπου, 3 δις. Την ίδια στιγμή, ο κ. Υπουργός δηλώνει ότι το έλλειμμα του Ταμείου θα είναι 25 δις στο τέλος του 1986. Και ότι εάν το ΝΑΤ υπάγεται στο ΙΚΑ δεν θα υπάρχει κανένα πρόβλημα. Εάν είναι έτσι, τότε γιατί η Πολιτεία δεν επιδοτεί το ΝΑΤ ως έχει; Μήπως το ΙΚΑ δεν επιδοτείται, έχει το ΙΚΑ πλεόνασμα;

Ήδη, όπως ανέφερε ο κ. Υπουργός, το 1985 η Πολιτεία έδωσε 12,5 δις στο ΝΑΤ. Δεν τα έδωσε βέβαια άκριτως. Ένεκρίθη η χορήγηση δανείου για αυτό το ποσό από το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με τόκο 18,5% και υποθήκη την ακίνητη περιουσία του ΝΑΤ που βέβαια, δεν αντιπροσωπεύει σήμερα το ποσό αυτό. Και το ποσό που έχει καταβληθεί μέχρι σήμερα στο ΝΑΤ έναντι αυτού του δανείου είναι περίπου 5 δις και όχι 12,5.

Ας μην αυταπατώμεθα. Το πρόβλημα του ΝΑΤ είναι τεράστιο αλλά όχι δυσεπίλυτο αν βέβαια ακολουθηθούν οι σωστές, ρεαλιστικές λύσεις. Η Πολιτεία πρέπει να στηρίξει το ΝΑΤ καταβάλλοντας το οποίο ποσό του αποστέρησε ασκώντας την Έθνικοκοινωνική της πολιτική τις τελευταίες δεκαετίες. Πρέπει να το καταστήσει διά νόμου και πάλι Ταμείο των πραγματικών ναυτεργατών μας και μόνο.

Και όσον αφορά την μελλοντική του ύπαρξη και επιβίωση αλλά και πρόοδο, αυτή πρέπει να συνδεθεί στενά, όσο γίνεται περισσότερο, με τις προσπάθειες για την μελλοντική ύπαρξη της ναυτιλίας μας. Μεγάλη ναυτιλία, όσον το δυνατόν περισσότερα πλοία, θα σημαίνει ισχυρό, εύρωστο και πάλι, ΝΑΤ.

Δεν θα εξασφαλίσουμε τα πολλά πλοία με το να επιβαρύνουμε σήμερα, την χειρότερη στιγμή, το πλοίο αλλά και τους ναυτικούς μας με επιπρόσθετες εισφορές. Ήδη, το συνολικό ποσό που καταβάλλεται από το πλοίο για την ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών είναι — τεκμηριωμένα — μεγαλύτερο από το ανάλογο «στεριανών» επιχειρήσεων.

Και παράλληλα, δεν πρέπει να καθυστερούμε περισσότερο την αναβάθμιση της ναυτικής μας εκπαίδευσης. Ελάχιστοι νέοι, πραγματικοί ναυτικοί, έρχονται κάθε χρόνο στη θάλασσα. Πολλοί, πάρα πολλοί από τους παλιούς, καλούς ναυτικούς μας, φεύγουν κάθε χρόνο. Είναι και αυτό, μία ακόμα σκληρή πραγματικότητα που συνετέλεσε αποφασιστικά στην κατάρρευση του Ταμείου.

Θά είναι ειρωνικό, αλλά και τραγικό για τη ναυτική μας χώρα να δώσουμε ίσως λύσεις στα άμεσα προβλήματα του ΝΑΤ και να κινδυνεύουμε την ίδια στιγμή να βρεθούμε μελλοντικά μπροστά σε προφανή αδυναμία ικανοποιητικής εισφοράς των πλοίων προς το Ταμείο ελλείψει ικανού αριθμού Έλληνων ναυτικών.

Αντί λοιπόν να δεσμευόμεθα ότι θα μειώσουμε τις εισφορές ή ότι θα επιστρέψουμε αναδρομικά τα χρήματα όταν έρθουν πάλι τα πλοία στη σημαία, ας κάνουμε κάτι πιο ρεαλιστικό αλλά και σωστό. Ας δημιουργήσουμε μέσα από ένα κλίμα πραγματικά σωστής συνεργασίας και αμοιβαιότητας, τις προϋποθέσεις για να έρθουν όλα τα ελληνόκτητα πλοία στη σημαία. Και αυτές οι προϋποθέσεις συσσωρεύονται επιτακτικά σήμερα, όσο ποτέ, γύρω από μία έννοια. Την ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου. Αυτός και μόνο πρέπει να είναι ο στόχος όλων ανεξαιρέτως. Αν το πετύχουμε, θα προκύψει καλό και για το ΝΑΤ, και για τους ναυτικούς και για τους έφοπλιστές αλλά, κυρίως για τον Τόπο αυτό που όλοι αγαπάμε και πονάμε.

Με τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

ΟΙ «ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΕΣ» ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Ευχαριστώ για τη δημοσίευση της από 25.4.86 επιστολής μου και για τον ωραίο τίτλο που έδωσάτε.

Έγινε ένα σοβαρό λάθος από μένα στον αριθμό των αλεξιπτωτιστών του ΝΑΤ που δεν είναι μόνο 1.200, όπως κακώς έγγραφα αλλά, κατά τον ΥΕΝ κ. Αλεξανδρή 12.000 και, αν είναι τόσοι, εκεί γίνεται η μεγάλη αφαίμαξη.

Και πάλι σας ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

Με εκτίμηση
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ

Πειραιάς, 7 Μαΐου 1986

Σημ. Συντ. Πράγματι, ο Υπουργός έχει αναφέρει ότι οι «αλεξιπτωτιστές» στο ΝΑΤ ανέρχονται σε 12.000, έχει γραφεί όμως χωρίς να διαψευστεί ότι είναι πολύ περισσότεροι και ότι ξεπερνούν τους μισούς από τους συνταξιούχους του Ταμείου. Βεβαίως για όλα αυτά κανένας δεν μπορεί να είναι βέβαιος αφού ούτε δίδονται στη δημοσιότητα σχετικά στοιχεία, και ούτε γίνεται σχετική έρευνα στο ΝΑΤ, το οποίο περί άλλα τυρβάζει.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στη «Ναυτεμπορική» της 9ης Μαΐου 1986 δηλώσεις του κ. Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, σύμφωνα με τις οποίες ο συνταξιούχος ναυτικός, ο εργαζόμενος σε πλοία με ξένη σημαία θα τιμωρείται με φυλάκιση ενός έτους. Αυτό για την ... προστασία των ανέργων ναυτικών! και με τη σύμφωνη γνώμη της ΠΝΟ, της Ένώσεως Πλοιάρχων και της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών!

Εκ πρώτης όψεως, στον μη γνωρίζοντα την ιδιομορφία της ναυτιλίας μας και την πολύπλευρη σημασία της για το Έθνος, η προσπάθεια ναυτεργατικών σωματείων για την προστασία των ανέργων, ή σύμπραξη της Ένώσεως των εργοδοτών και η λήψη μέτρου από τον Διοικητικό φορέα θα ήταν δικαιολογημένη.

Αντιθέτως, η σε βάθος εξέταση της «ποινοποίησης» της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών σε πλοία με ξένη σημαία οδηγεί σε άλλες σκέψεις.

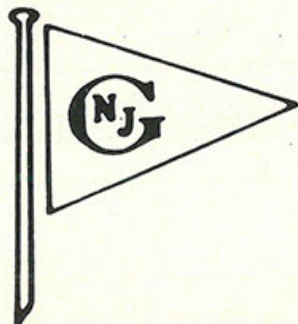
Ός γνωστόν τα πλοία με ξένη σημαία διακρίνονται:

1) Στα Έλληνόκτητα τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, και

2) Στα ανήκοντα είτε σε Έλληνες ιδιοκτήτες, είτε σε οίουςδήποτε άλλοδαπούς τα φέρουν σημαία εύκολιας (ή οποιαδήποτε σημαία) τα αποκαλούμενα «ανασφάλιστα».

Για τα πρώτα, τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ξένης σημαίας, στα οποία οι όροι εργασίας και ασφάλισης εξομοιώνονται με τους αντίστοιχους όρους των Έλληνικών πλοίων, κακώς, κάκιστα τόσο το ΥΕΝ όσο και οι συνδικαλιστικές οργανώσεις επιτρέπουν ή ανέχονται να ναυτολογούνται και εργάζονται σ' αυτά συνταξιούχοι, σε περίοδο κρίσεως και ανεργίας. Ο έλεγχος και η απαγόρευση της εργασίας συνταξιούχων ναυτικών σε αυτά τα πλοία ούτε αδύνατος

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

είναι, ούτε δύσκολος, θά έδικαιολογείτο δέ λήψη κάθε μέτρου πού θά προστάτευε τούς άνέρργους, όπως επίσης θά ήταν σκόπιμη, σέ περιόδους έλλείψεως προσφοράς είδικότητων ή εργασία σ' αυτά συνταξιούχων (γιά νά μήν πηγαίνει τό συνάλλαγμα σέ άλλοδα-πούς, αλλά γιά νά όφελείται τό ΝΑΤ μέ κατάλληλη ρύθμιση κρατήσεων — άχρεωστήτως — από τόν εργαζόμενο συνταξιούχο ύπερ του ΝΑΤ).

Γιά τά δεύτερα όμως, τά μή συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία ξένης σημαίας, θά έπρεπε νά έρωτηθούν οί άρμόδιοι οί συστήσαντες τήν «ποινικοποίηση»:

1) Πώς θά μπορέσουν νά εξασφαλίσουν ό-τι τή θέση τού άπειλουμένου μέ ένα χρόνο φυλάκιση "Έλληνα συνταξιούχου ναυτικού θά πάρει "Έλληνας άνεργος ναυτικός; "Έχουν έλθει σέ συμφωνία μέ τούς άνά τόν κόσμο πάσης φύσεως και πάσης έννότητος εκπροσώπους των ξένων εταιριών πού διαχειρίζονται αυτά τά πλοία, ότι τίς θέσεις αυτές δέν θά επανδρώσουν άλλοδαποι; "Ισως βρεθούν λίγιοι άλλοδαποι νά τούς ένγνωμονούν αλλά έργασία σέ "Έλληνες άνέρργους ναυτικούς δέν θά εξασφαλίσουν.

2) "Επειδή ή «ποινικοποίηση» άφορά και τούς προσλαμβάνοντας συνταξιούχους ναυτικούς, πού θά βρουν τούς πάσης έννικότητας και είς πάσαν γήν προσλαμβάνοντας νά τούς ... «ποινικοποιήσουν»;

3) "Ελαβαν ύπόψη τους ότι ή ύπερχρεωμένη οικονομία μας δέν έχει περιθώρια νά άγνοεί και τό έλάχιστο είσερχόμενο συνάλλαγμα τό όποιο οί εργαζόμενοι συνταξιούχοι ναυτικοί εισάγουν στήν "Ελλάδα; Γιατί βέβαια όσοι συνταξιούχοι ταξιδεύουν δέν εργάζονται από σπόρ, αλλά γιά νά «τσοντάρουν» τήν ύποβαμισμένη — μετά ή άνευ ΑΤΑ — σύνταξη πού παίρνουν από τό πνέον τά λοιπία ΝΑΤ.

4) Μήπως βγάζοντας από τά «άνασφάλιστα» "Ελληνικής πλοιοκτησίας και τούς τελευταίους "Ελληνες πού έχουν παραμείνει σέ πολλά από αυτά (συνήθως συνταξιούχους, πλοίαρχους και Α' μηχανικούς, όταν όλο τό άλλο πλήρωμα είναι ξένοι) διακόπτουμε τούς, έστω και χαλαρούς, δεσμούς των πλοίων αυτών μέ τήν πατρίδα μας; "Εχω ξαναγράψει στό περιοδικό σας ότι κάποτε πρέπει νά μάθουμε (και νά κάνουμε διάκριση) τή σημασία των όρων "Ελλαδικό και "Ελληνικό και όταν δέν μπορούμε νά έχουμε τό συνάλλαγμα "Ελλαδικό άς τό αφήνουμε νά ύφίσταται ως "Ελληνικό, κάποτε θά μάς έρθει και έδω, κάποτε θά τό χρειασθούμε, κάποτε θά τό χρησιμοποιήσουμε, φθάνει νά ύπάρχει και νά μήν άφελληνισθεί.

5) Τέλος, έχει έξετασθεί Συνταγματικώς ή περίπτωση άπαγορεύσεως είς συνταξιούχον νά εργασθεί στήν άλλοδαπή διά «ποινικοποιήσεως»; "Εχει έφαρμοσθεί παρόμοιο μέτρο; Και σέ ποιά άλλη ομάδα "Ελλήνων πολιτών; Διότι εάν έφαρμοσθεί μόνον γιά τούς "Ελληνες συνταξιούχους ναυτικούς θά πρέπει νά όρισθεί μέ τόν ίδιο νόμο και τό εί-

δικό σήμα πού θά πρέπει νά φέρουν ύποχρεωτικά οί "Ελληνες συνταξιούχοι ναυτικοί ως πολίτες Β' τάξεως πρός διάκριση από τούς άλλους πολίτες τής χώρας.

Μέ έκτίμηση
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς 11.5.86

ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΑΛΛΑ ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΙΔΙΟΙ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Θά παρακαλούσε νά δημοσιεύατε τήν παρακάτω έπιστολή μου, ως άπάντηση τού λόγου τού κ. Γ. Φουστάνου, διοικ. συμβούλου τού ΝΕΕ (κατά τήν ήμερίδα ναυτιλίας πού όργάνωσε τό ΝΕΕ μέ τήν εύκαιρία τής συμπληρώσεως 50 έτών από τήν ίδρυση του).

"Επίσης θά παρακαλούσα στό σχετικό σχόλιο τού περιοδικού σας 15 Μαρτίου, γιά τούς μισθούς των ναυτεργατών νά μάς άναφέρατε και τούς πληθωρισμούς των χωρών από τούς έπίσημους καταλόγους ΟΟΣΑ πού γιά μέν τήν Γερμανία γιά τό 1984 ήταν 2,4 των Βρετανών 5%, στή Νορβηγία 6,2, "Ιταλία 10,8, "Ιαπωνία 2,2 και στήν "Ελλάδα 18,5% και τό 1985 25%, ούτως ώστε νά όλοκληρωθεί ή είκόνα πού θέλετε νά μάς άδειξετε και νά δούμε ότι στους περισσότερους οί αύξήσεις είναι σχετικές μέ τόν πληθωρισμό των χωρών τους. Και σέ νομίματα πού δέν ύποτιμούνται κάθε 2 χρόνια ή διοισθαίνουν.

Αξιότιμε κ. Φουστάνο, διάβασα από τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», τής 15/3 τόν λόγο σας τής 6.3.86 και ίδιαίτερα τό σημείο πού ζητάτε τήν όριστική λύση στό επικίνδυνο φαινόμενο τής συρρίκνωσης τού ναυτεργατικού δυναμικού.

Ζητάτε νά παραβλεφθεί τό γεγονός των 6.000 άνέργων και τώρα 4.300 και νά αύξησει ή πολιτεία τήν παραγωγή από τας σχολάς των νέων γιά νά φτάσουμε τούς 35.000 κ.τ.λ., οί όποιοι θά είναι έτοιμοι νά επανδρώσουν τά 1.500 ή 1.000 περίπου πλοία πού τυχόν μελλοντικά νά επιστρέψουν και άν έπιστρέψουν στό "Ελληνικό νηολόγιο. Αλλά άξιότιμε κύριε γιατί δέν μάς λέτε γιατί αύτούς τούς 4.300 άνέρργους δέν τούς χρησιμοποιείται σέ αυτά τά 1.500 πλοία πού άναφέρετε, πού δέν είναι μέν στό έντικό μας νηολόγιο αλλά όπωςδήποτε χρησιμοποιούν ναυτεργάτες γιά νά κινούνται;

Μέ τί κίνητρα θά έλθει ένας νέος στήν θάλασσα, τήν στιγμή πού βλέπει πώς ύπάρχουν 4.300 πεπειραμένοι ναυτικοί πού δέν βρίσκουν δουλειά; Τήν στιγμή πού βλέπει ό-τι καταρρέει ό άσφαλιστικός τους φορέας και συνεχώς μειούται ή έμπορική μας ναυτι-

λία. Τήν στιγμή μάλιστα πού λόγω τού κατακυλίματος τής δραχμής είμεθα οί φτηνότεροι τής Εύρώπης (Δηλώσεις ΥΕΝ στό Λονδίνο) και νομίζω ότι δέν διαφέρουμε και πολύ μισθολογικά, από τούς "Ασιάτες (έννοώντας τούς άξιωματικούς).

Αξιότιμε κύριε, θέλω νά παρατηρήσω έπίσης και κάτι άλλο, πού νομίζω ότι και ε-σείς θά συμφωνείτε. Εάν αύτοί οί άνεργοι συναντούν δυσκολία γιά τήν εξεύρεση εργασίας γνωρίζετε καλώς ότι αύτοί μέ τήν πρώτη εύκαιρία θά φύγουν από τήν έμπορική μας ναυτιλία άσכולούμενοι μέ κάτι άλλο όπωςδήποτε, διότι έχουν νά συντηρήσουν και οίκογένειες και δέν μπορούν νά περιμένουν τό άβέβαιο μέλλον. Θά χαθούν 6.000 ή 4.000 σωστοί ναυτικοί πού έσείς μέ δικές σας εισφορές έχετε εκπαιδεύσει και πάνω στα δικά σας καράβια έμαθαν τήν ναυτική τέχνη. Επίσης εάν στό μέλλον χρειαστείτε πάλι ναυτεργάτες τότε σίγουρα αύτοί πού έφυγαν δέν ξαναγυρίζουν στήν άβεβαιότητα, αλλά θά άναγκαστούν οί σχολές πάλι μέ τά δικά σας λεφτά νά παραγάγουν πάλι γρήγορα νέους ναυτεργάτες, μέ τούς νέους τρόπους πειθαρχίας και κανονισμούς πού λέτε, και λιγότερη έπαγγελματική κατάρτιση τή στιγμή πού θά έπείγεί ό χρόνος τής ταχείας παραγωγής και μάλιστα θά χρειαστεί νά άποκτήσουν τήν άπαιτούμενη πείρα στό έπάγγελμα και φυσικά κι αύτοί πάνω στα δικές σας καράβια ξανά, μέ τά έπακόλουθα πού γνωρίζετε όταν κάποιοι πρωτομαθαίνει κάπου.

Γνωρίζω κύριοι ότι οί σημερινές περιστάσεις δέν επιτρέπουν διάφορα άνοιγματα από μέρους σας, αλλά νομίζω ότι στήν παρούσα περίπτωση πρέπει νά βοηθήσετε τούς παλιούς έμπειρους ναυτεργάτες προσφέροντάς τους δουλειά άφ' ενός γιά τό καλό των ναυτεργατών αλλά και περισσότερο γιά τό δικό σας μελλοντικό όφελος και κέρδος τήν στιγμή μάλιστα πού όπως προαναφέραμε είμαστε και φτηνοί.

Εγώ δέ πάλι όσον άφορά τήν αύξηση τής παραγωγής των σχολών πού ζητάτε άπευθύνω έκκληση πρός τό ΥΕΝ ΟΧΙ ΑΛΛΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΣΤΗΝ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ, ΟΧΙ ΑΛΛΕΣ ΣΧΟΛΕΣ Ε.Ν. ΤΗΝ ΣΤΙΓΜΗ ΠΟΥ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΕΤΕ ΤΟΥΣ ΔΗΝ ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ. Πρέπει επιτέλους ή Πολιτεία νά λάβει κάποια μέριμνα γιά αυτές τίς 4.300 ναυτεργατικές οίκογένειες και όχι νά τούς αφήνει νά παρακαλούν γιά δουλειά και νά είναι πάντα στήν άβεβαιότητα. Όχι άλλοι άνεργοι Πλοίαρχοι και "Ασυρματιστές τήν στιγμή πού πολλοί από αύτούς έχουν και ε-να μέ δύο χρόνια νά βρουν δουλειά.

Μετά τιμής
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΛΙΠΑΡΗΣ
Αγ. Λουκάς Λιβάδεια

Χίος, 24.4.86

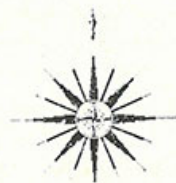
For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to
COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

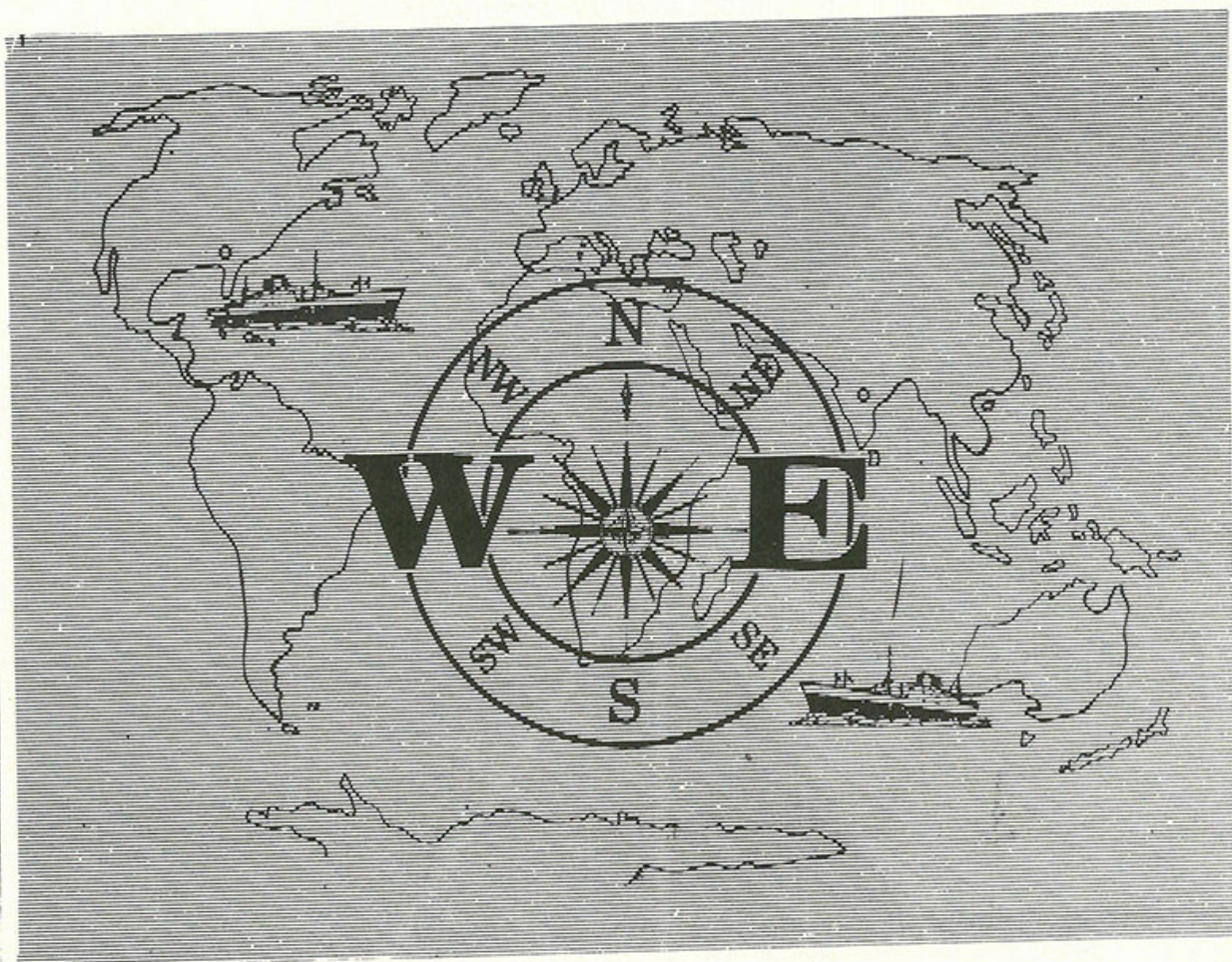
ΤΙΧ: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν ύποστηρίξει έπανειλημένα ότι πρέπει νά εξασφαλισθεί ή άπασχόληση τούς επαγγελματίες ναυτικούς μας γιάτί πρώτο δέν μπορούμε νά τούς εγκαταλείψουμε σήμερα στην τύχη τους, και δεύτερο, γιάτί θά μάς χρειασθούν, θά χρειασθούν δηλαδή στήν "Ελληνική Ναυτιλία. Όπωςδήποτε όμως και οί ναυτικοί μας πρέπει νά βοηθήσουν γιά νά ξεπερασθούν οί δύσκολες ήμέρες και κυρίως γιά νά ύπάρχουν πλοία μέ "Ελληνική σημαία τά όποια είναι τό μόνα πού τού εξασφαλίζουν τήν άποδοτική άπασχόληση.



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

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

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

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

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Πλοιοκτήτης και έφοπλιστής. Οι τομείς έκμεταλλεύσεως του πλοίου. Οι ειδικές «εταιρίες διαχειρίσεως». Πώς και γιατί δημιουργήθηκαν. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες και τα κριτήρια έπιλογής τους. Οι κυριότερες στην Εύρωπη και το Χόγκ Κόγκ. Η παράλληλη ανάπτυξη επιχειρήσεων αμφιβόλου ποιότητας. Η έκμετάλλευση των ναυτικών ύποαναπτύκτων χωρών. Η κατάσταση στις Φιλιππίνες.

Όπως αποδεικνύουν οι τελευταίες μελέτες επί του θέματος, ο θεσμός των «εταιριών διαχειρίσεως» βρίσκεται σέ πλήρη ανάπτυξη. Πρόκειται για τις εταιρίες που αναλαμβάνουν την έκμετάλλευση πλοίων που δέν τούς ανήκουν κατά κυριότητα. Σύμφωνα μέ τή δική μας νομική όρολογία θά μπορούσαμε νά τις όνομάσουμε «έφοπλιστικές» εταιρίες, όφου κατά τό άρθρο 115 του Κώδικα 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου «ό έκμεταλλευόμενος δι' έαυτόν πλοϊόν ανήκον εις άλλον» λέγεται έφοπλιστής.

Στήν κοινή γλώσσα όμως ό όρος έφοπλιστής χρησιμοποιείται χωρίς μεγάλη ακρίβεια και απέληξε σάν ένας όρος του όποιου ή ακριβής εξήγηση εξαρτάται από τό κείμενο και τά συμφραζόμενα. Πολύ συχνά αναφέρεται σέ νομικό πρόσωπο, δηλαδή σέ μία έφοπλιστική εταιρία. Άλλωστε και ή ίδια ή έννοια του όρου είναι αμφίβολη. Υπό τήν αυστηρότερη άποψη έφοπλίζω σημαίνει τόν έξοπλισμό πλοίου για έκμετάλλευση, στή δέ διεθνή πρακτική ό έφοπλιστής μπορεί νά είναι πλοιοκτήτης, διαχειριστής ή ναυλωτής, ενώ στήν πράξη συνήθως ό πλοιοκτήτης και ό διαχειριστής είναι ένα και τό αυτό πρόσωπο.

Σχετικά μέ τή διαχείριση του πλοίου θά πρέπει νά γίνει διάκριση μεταξύ έξοπλισμού, τεχνικής παρακολούθησεως και έμπορικής έκμεταλλεύσεως. Ένας έφοπλιστής μπορεί ν' αναλάβει και τούς τρεις αυτούς ρόλους ή μόνο τούς δύο ή τόν ένα ή και κανένα άκόμα. Στήν τελευταία αυτή περίπτωση ανήκουν όσοι έκναυλώνουν τά πλοία τους «γυμνά» (bear-boat). Είναι παράδοξο δέ ότι και τόν έξοπλισμό δέν τόν έπιμελούνται όλοι οι έφοπλιστάί αλλά τόν αναθέτουν σέ θυγατρικές εταιρίες ή άκόμα και σέ έντελώς ξένες φίρμες. Τό ίδιο συμβαίνει πολλές φορές και μέ τούς δυό άλλους ρόλους.

Οι άνεξάρτητες αυτές εταιρίες που λέγονται «εταιρίες διαχειρίσεως» (management) είναι άρκετά παλαιές αλλά γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη μέσα

στήν τελευταία δεκαετία. Σ' αυτό συνέβαλαν δυό κυρίως λόγοι. Ο πρώτος είναι ότι οι μεγάλες έφοπλιστικές εταιρίες που έπληγχαν από τήν οικονομική ύφεση κατάληξαν στό σύστημα αυτό για νά εξασφαλίσουν τήν άπασχόληση του πλεονάζοντος προσωπικού τους και νά έλαχιστοποιήσουν όρισμένες δαπάνες έκμεταλλεύσεως μέ τή διαχείριση ενός άρκετά μεγάλου στόλου που έπιτρέπει τήν κλιμάκωση των οικονομικών. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι πολλοί έφοπλιστάί βλέπουν στήν παραχώρηση ενός μέρους τής δραστηριότητάς τους πάρα πολλά πλεονεκτήματα. Γιατί ενώ αυτοί έχουν τις γνώσεις, τήν πείρα και τήν ικανότητα, οι διαχειριστικές εταιρίες προσφέρουν τό πλεονέκτημα τής μεγάλης επιχειρήσεως.

Οι κύριοι πελάτες των εταιριών αυτών ήταν άνεκαθεν οι έφοπλιστάί φορητών πλοίων, τώρα όμως τελευταία έμπιστεύονται πολύ πιά εξειδικευμένες και πολύπλοκες μονάδες, όπως είναι τά χημικά και τά πολύθερμα σκάφη. Μερικές άπ' αυτές χαίρουν μεγάλης φήμης και ύπολήψεως σ' όλο τόν κόσμο. Οι περισσότερες από τις μεγάλες διαχειριστικές φίρμες έδρεύουν στήν Εύρωπη και στό Χόγκ Κόγκ. Πρόκειται κυρίως για έφοπλιστικές επιχειρήσεις που απέφασαν νά έπεκτείνουν τή δραστηριότητά τους στόν τομέα αυτόν είτε άπευθείας είτε μέσω θυγατρικών εταιριών. Από τις έγκατεστημένες στό Χόγκ Κόγκ μερικές είναι προωθημένα φυλάκια εύρωπαϊκών ναυτιλιακών συγκροτημάτων. Φυσικά δέν ύπολογίζονται έδώ οι έφοπλιστικές εταιρίες που διατηρούν οι ίδιες τή διαχείριση του στόλου τους, όπως π.χ. ή World - Wide Shipping του Sir Pao, ή όποία διαχειρίζεται μόνη της τά 130 πλοία του στόλου της. Καθαρά εταιρίες, ναυτικής διαχειρίσεως μέ μεγάλη άκτινοβολία θεωρούνται σήμερα: Η Σουηδική Acomarit που ιδρύθηκε τό 1967 και διαχειρίζεται άνω των 20 πλοίων. Στο Μονακό ή C. Ships (θυγατρική τής εταιρίας Vlasov) που διαχειρί-

ζεται περί τά 35 σκάφη. Στή Μ. Βρετανία, ή Denholm Ship Management (μέ παραρτήματα στό Χόγκ Κόγκ, Σιγκαπούρη και Isle of Man) διαχειρίζεται περί τά 70 πλοία, ή Blue Star Ship Management (θυγατρική τής Blue Star Line) άνω των 25 πλοίων, ή Cunard Shipping Services (θυγατρική τής Cunard) άνω των 20, ή Furness Withy (θυγατρική του συγκροτήματος Tung του Χόγκ Κόγκ) άνω των 25 πλοίων και τέλος ή Tanker Fleet Services ή όποία ειδικεύεται αποκλειστικά σέ δεξαμενόπλοια και διαχειρίζεται περί τά 40 τάνκερς. Έξάλλου στό Χόγκ Κόγκ ή Barber Ship Management (θυγατρική τής Νορβηγικής Barber Steamship) διαχειρίζεται 20 πλοία, ή Gulfcast 40 πλοία, ή Univan 55 πλοία και ή Wallem Shipmanagement περί τά 90 πλοία.

Οι λόγοι που αναγκάζουν πολλούς έφοπλιστάς νά άπευθύνονται στις έν λόγω εταιρίες, συνδέονται στενά μέ τή φύση και τόν χαρακτήρα του έφοπλισμού. Στήν κατηγορία αυτή ύπάγονται οι Τράπεζες που κληρονομούν τά πλοία των όφειλετών τους που δέν είναι σέ θέση νά έξοφλήσουν τά δάνειά τους. Έπίσης οι έπενδυτικοί όργανισμοί που κατέχουν πλοία αλλά δέν θέλουν νά μπλεχτούν μέ τή διαχείρισή τους. Και στις δύο περιπτώσεις αυτές, παραχωρείται σέ εταιρία διαχειρίσεως όχι μόνο ή τεχνική παρακολούθηση αλλά και ή έμπορική έκμετάλλευση του πλοίου. Έπίσης πολλοί έφοπλιστάί που έχουν λίγα σκάφη βρίσκουν συμφέρον νά αναθέσουν τήν τεχνική τους παρακολούθηση σέ εταιρίες διαχειρίσεως ώστε νά έπωφεληθούν από τήν κλιμακωτή οικονομία που έπιτρέπει ή έκμετάλλευση μεγάλου στόλου. Τέτοιο συμφέρον έχουν επίσης και μερικές ύπό ανάπτυξη χώρες που απέκτησαν πρόσφατα ένθι-κό στόλο, ενώ τέλος στήν ίδια κατηγορία πρέπει νά περιληφθούν και όσοι έφοπλιστάί φοβούνται νά αναλάβουν μόνοι τους αυτούς τούς ρόλους.

Πρέπει νά λεχθεί ότι όρισμένες από

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

τίς εταιρίες διαχειρίσεως παρέχουν μία εύριτατη και ολοκληρωμένη σειρά υπηρεσιών, ήτοι: αξιολόγηση σχεδίων και προγραμμάτων, παρακολούθηση ναυπηγούμενου πλοίου, τεχνική συντήρηση, προγραμματισμός δεξαμενισμών, ασφάλιση, τρέχουσα διαχείριση, εφοδιασμό και προμήθειες, στρατολογία και διαχείριση πληρωμάτων, πραγματογνωμοσύνες εν όχει πωλήσεως πλοίου κλπ. Πολλές φορές υποδεικνύουν στους εφοπλιστές βελτιώσεις για την οικονομικότερη εκμετάλλευση του πλοίου, όπως π.χ. η αντικατάσταση ξλικός ή μηχανών ή ακόμα και η αλλαγή σημαίας. Σοβαρές οικονομίες προέρχονται στον ανεφοδιασμό του πλοίου, χάρη στις μαζικές προμήθειες. Επίσης στη συντήρηση, τεχνική παρακολούθηση και τρέχουσα διαχείριση πλοίου και πληρώματος χάρη στην ορθολογικότερη οργάνωση που επιτρέπει η μεγάλη επιχείρηση. Ο μεμονωμένος πλοιοκτήτης δεν είναι δυνατό να ελπίζει ότι μπορεί μόνος του να πετύχει τέτοιες οικονομίες, ενώ εξάλλου με τις οικονομίες που του παρέχει η εταιρία διαχειρίσεως μπορεί να συμπληρώσει την προμήθεια που του παίρνουν.

Για ένα εφοπλιστή, αν τα κριτήρια με τα οποία να επιλέξει μία εταιρία διαχειρίσεως είναι: Η φύση και το είδος των προτεινόμενων υπηρεσιών, το κόστος και η ποιότητα των υπηρεσιών. Το τελευταίο αυτό κριτήριο της ποιότητας εξαρτάται από την αναγνώριση και τη φήμη της εταιρίας. Οι φήμες που φημίζονται για την ποιότητα των υπηρεσιών τους, φημίζονται επίσης και για την ποιότητα των πληρωμάτων που χρησιμοποιούν, ενώ παράλληλα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν τα πληρώματά τους μέσω ανεγνωρισμένων πρακτορείων, τα οποία (ανάλογα με τον τύπο και την τεχνολογία του πλοίου) διαθέτουν μόνιμα πληρώματα που παρουσιάζουν ανάλογα πλεονεκτήματα με τα πληρώματα των παραδοσιακών ναυτικών χωρών (εκπαίδευση, άδειες, μονι-

μότητα κλπ.).

Παράλληλα όμως με τα ανεγνωρισμένα αυτά πρακτορεία, δημιουργήθηκαν τελευταία και διάφορες άλλες μεσιτικές επιχειρήσεις, μεγάλης μάλιστα δράσεως αλλά λίγο έως πολύ αμφίβολης επαγγελματικής ποιότητας. Μία ιδιαίτερη κατηγορία αυτών, που παρουσίασε ταχύτατη ανάπτυξη, είναι οι επιχειρήσεις οι οποίες δεν προσφέρουν παρά μόνο πληρώματα ή στην καλύτερη περίπτωση και τη διαχείριση αυτών των πληρωμάτων. Η υπόθεση αυτή δεν απαιτεί ούτε μεγάλα κεφάλαια ούτε πολυτελή οργάνωση. Πρέπει να σημειωθεί ότι, στρατολογώντας ναυτικούς χωρίς να έρευνουν το επαγγελματικό παρελθόν τους ή τις δυνατότητες της επαγγελματικής τους καριέρας, είναι σε θέση να προσφέρουν δειναστικές τιμές. Τα χαρακτηριστικά αυτά, συνδυασμένα με την κατάσταση των ναυτικών των υπανάπτυκτων χωρών, δημιουργούν ένα προσοδοφόρο επάγγελμα το οποίο δεν διακρίνεται για τις ανθρωπιστικές ευαισθησίες του. Έτσι ανθούν σ' όλο τον κόσμο πρακτορεία που ενδιαφέρονται περισσότερο για τις καταθέσεις στην Τράπεζα παρά για το καλό τους όνομα. Τα πρακτορεία αυτά δεν διστάζουν να προσελκύουν πελάτες χαμηλής στάθμης χωρίς ιδιαίτερες ανησυχίες, με τους οποίους μπορούν θαυμάσια να συνεργάζονται και να συμβιώνουν. Φυσικά, μ' αυτόν τον τρόπο ο εφοπλισμός εξαργυρώνει τους κινδύνους που επιφυλάσσει αυτό το σύστημα; όπως είναι οι ζημιές λόγω ανικανότητας του πληρώματος, ή ακινητοποίηση του πλοίου από την ΔΟΜ λόγω του χαμηλού μισθολογίου κλπ.

Μόλις είναι ανάγκη να λεχθεί ότι τέτοιες ή ανάλογες μέθοδοι, έστω κι' αν είναι όριακές, συμβάλουν στην υποβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος και αναγκάζουν πολλούς σοβαρούς εφοπλιστές να θυσιάζουν τα δικά τους μέτρα εκμεταλλεύσεως και ασφαλείας για να παραμείνουν συναγωνιστικοί, σε τελική

δέ ανάλυση τιμωρούν τις εταιρίες που προσφέρουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Είναι πάντως απογοητευτικό το γεγονός, ότι οι ναυλωτάι δεν διστάζουν να ναυλώνουν πλοία τέτοιων εφοπλιστών χωρίς να ενδιαφέρονται ή να ανησυχούν αν το εμπόρευσμά τους θα φθάσει εγκαίρως και σε καλή κατάσταση στον προορισμό του, αν τελικά φθάσει.

Είναι δύσκολο να αποφανθεί κανείς αν αυτές οι μέθοδοι θα λείψουν από τη μία μέρα στην άλλη. Προσπάθειες να επιβληθούν υψηλότερα ασφάλιστρα στους εφοπλιστές αυτού του είδους ή να πεισθούν οι φορτωτάι να μην τους χρησιμοποιούν, έγιναν αλλά χωρίς μεγάλη επιτυχία. Σημειωτέον ότι τα πλοία αυτά δεν φέρουν κατ' ανάγκη κάποια σημαία ευκαιρίας και σπάνια μάλιστα της Λιβερίας ή του Παναμά, αλλά συνήθως των κρατών εκείνων που δείχνουν κάποια ανοχή ή δεν διαθέτουν τα μέσα ικανοποιητικού ελέγχου. Μόνο οι διεθνείς συμβάσεις θα μπορούσαν να αναχαιτίσουν την ανάπτυξη αυτών των αναρχικών επιχειρηματικών παραστίτων. Αυτό επιχειρεί η πρόσφατη σύμβαση για τους όρους νηολογήσεως αλλά συνάντησε μεγάλες αντιδράσεις. Επίσης η σύμβαση περί αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και οι σχετικές συμβάσεις του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, συμβάλουν ασφαλώς στην εξυγίανση του τομέα αυτού, αλλά οι διατάξεις τους σήμερα είναι αρκετά ξεπερασμένες. Οι ίδιοι οι ναυτικοί θα μπορούσαν πάντως να καταλάβουν την ποιότητα των πρακτορείων που τους χρησιμοποιούν, ζητώντας ακριβείς πληροφορίες για το μισθό, το συνάλλαγμα στο οποίο θα πληρωθούν, για την εκπαίδευση, τις δυνατότητες προαγωγής κλπ. Και ανάλογα να τα έμπιστεύονται ή όχι.

Τα προβλήματα αυτά παίρνουν σήμερα μέγα βάθος, με την τάση στρατολογήσεως συνεχώς περισσότερων πληρωμάτων από υπανάπτυκτες χώρες. Ένδεικτικά αναφέρεται ότι 55 χιλιάδες Φιλιππίνες εργάζονται σήμερα σε 4.500 πλοία 30 διαφορετικών σημείων, κάνοντας τις Φιλιππίνες την πρώτη χώρα προσφοράς ναυτικών χειρών. Οι ναυτικοί αυτοί είναι υποχρεωμένοι από τη νομοθεσία τους να καταθέτουν το 80% του μισθού τους σε συνάλλαγμα (συνήθως δολάρια) σε ειδικούς οργανισμούς, οι οποίοι έχουν όλη την ελευθερία να εκμεταλλεύονται στο μεταξύ τα ποσά αυτά επί πολλούς μήνες πριν τα μετατρέψουν σε πέσος και τα στείλουν στις οικογένειες των ναυτικών. Διατάξεις για την κατάρτιση των οργανισμών αυτών προβλέπονται στα σχέδια εξυγιάνσεως της νέας Κυβερνήσεως, αλλά θα είναι μάλλον παράδοξο να εφαρμοσθούν σύντομα, ενώπι της διαφθοράς και της εγκληματικότητας που επικρατεί στη χώρα.

E.S.

FOR ALL CREW REQUIREMENTS

CONTACT

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

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

GOODWIL SHIPPING & TRADING

MA. CENCORNER
MAJEEDI MAGU
MALDIVES

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



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

LONDON OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

HAMBURG OFFICE

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

ΑΝΑΔΡΟΜΕΣ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ**Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟ 1936**

Πενήντα χρόνια συμπληρώθηκαν τόν Μάρτιο 1986 από τότε που ξεκίνησε μία νέα περίοδος για την Έλληνική Έμπορικη Ναυτιλία και τη διοίκησή της. Τόν Μάρτιο του 1936 επί Κυβερνήσεως τότε του άειμνήστου Καθηγητού της Νομικής στο Πανεπιστήμιο των Αθηνών Κων/νου Δεμερτζή, ένας κλάδος της Έμπορικης Ναυτιλίας μας, η άκτοπλοία εύρισκετο σε άναστάτωση με άπεργία των ναυτικών μας και «άνταπεργία», γνωστή ως LOCK OUT των άκτοπλοϊκών επιχειρήσεων με χάος εις την επικοινωνία μεταξύ Έλληνικών άκτών-λιμένων με τά νησιά μας, σε έποχή όπου ούτε ίχνος υπήρχε άεροπορικής συγκοινωνίας. Με είσήγηση, όπως ένθυμούνται οι παλαιότεροι του άειμνήστου Στεφάνου Παπαρρηγοπούλου, Υπουργού των Ναυτικών τότε, και του τότε «Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ», μετά ταύτα Υπουργού Θρησκευμάτων και Έθνικής Παιδείας και άργότερα Προέδρου του Έλληνικού Έργου Σταυρού, ένδιαμέσως και Προέδρου Υπηρεσιακής Κυβερνήσεως Κων/νου Γεωργακοπούλου, άπεφασίσθη ό διορισμός Υφυπουργού Ναυτικών με άρμοδιότητα την Έμπορική Ναυτιλία. Με διάταγμα της 23 Μαρτίου 1936 διορίσθηκε Υφυπουργός Ναυτικών ό άείμνηστος Δευκαλίων Ρεδιάδης, δικηγόρος, περί τά ναυτικά ειδικώς άσχοληθείς και παρακολουθήσας άπό έτων τά θέματα και την εξέλιξη της Έμ-

πορικής Ναυτιλίας.

Αρχίζει τότε και για τη διοίκηση της ναυτιλίας μία πραγματικά νέα περίοδος. Όπως είναι γνωστό έως τότε, η Ναυτιλία υπήγετο μέσω της Διευθύνσεως Έμπορικού Ναυτικού (Δ.Ε.Ν.) εις τό Υπουργείο των Ναυτικών, άφού προηγουμένως είχε διατελέσει η Δ.Ε.Ν. ως Υπηρεσία άλλων Υπουργείων όπως τό Υπουργείο Έσωτερικών και τό Υπουργείο Έθνικής Οικονομίας. Τό 1936 η Έμπορική Ναυτιλία και μαζί της τό Λιμενικό Σώμα απέκτησαν την δική τους στέγη με προϊστάμενο πλέον ειδικόν Υφυπουργόν. Η έκτίμησις με την όποία τό περιέβαλε ό τότε Υφυπουργός, συνετέλεσε ώστε σε σύντομο χρόνο νά άναδιαρθρωθούν οι υπηρεσίες της Έμπορικής Ναυτιλίας με την κατά τόν καλύτερο τρόπο χρησιμοποίηση τόνων των κατωτέρων όσον και τών άνωτέρων λιμενικών άξιωματικών.

Η δράση που άνέπτυξε τό Υφυπουργείο Ναυτικών υπό τόν Δ. Ρεδιάδη, η έπιτυχία που έσημείωσε τούτο στούς ποικίλους άληθινά σκοπούς και άντικείμενα της δραστηριότητός του, τόνον στίς Κεντρικές Υπηρεσίες όσον και με τούς περιφερειακούς άντιπροσώπους του στην άλλοδαπή έπεσφραγίσθη όταν με τό ύπ' αριθμ. 1 του 1936 Άναγκαστικόν Νόμον μετωνομάσθη τό άπό του Μαρτίου 1936 Υφυπουργείον Ναυτικών σε άυτότελές και άνεξάρτητο Υφυπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας. Έ-

τσι έπήλθε χειραφέτησις, θά έλεγε κανείς, του Υφυπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας που του επέτρεψε νά άσκήσει όχι μόνο τίς παλαιές άρμοδιότητες της Διευθύνσεως Έμπορικού Ναυτικού αλλά και νά προγραμματίσει τίς νέες άρμοδιότητές του που διευρύνθηκαν για την έξυπνέτητη της Έμπορικής Ναυτιλίας ως άυτότελους πλουτοπαραγωγικού κλάδου της Έθνικής μας Οικονομίας. Παρεσχέθη συγχρόνως εις τό Λιμενικό Σώμα η εύχέρεια άρτιωτέρας διαρθρώσεως και κατανομής του έργου τό όποιον οι περιστάσεις επέβαλον νά συνεχίσει έκτοτε, σε συνεργασία με τό παλαιόν Υπουργείον Ναυτικών όπου τούτο έχρειάζετο.

Εις τά Ναυτικά Χρονικά της 1.4.36, φύλλον άρ. 127 παρατίθεται η έγκύκλιος του Υφυπουργού Δ. Ρεδιάδη προς τίς Λιμενικές Άρχές και άλλες ύπηρεσίες του Έμπορικού Ναυτικού στην όποία τονίζεται ότι για την έπιτυχία του σκοπού του Υφυπουργείου με άρμοδιότητα την Έμπορική Ναυτιλία, έβασίζετο κυρίως και κατά πρώτιστον λόγον εις τό Λιμενικό Σώμα όπερ, έξ ιδίας άντιλήψεως, ως λέγει η έγκύκλιος, ήτο εις θέσιν νά γνωρίζει όπόςους περικλείει εις τούς κόλπους του κατά πάντα άξιους βαθμοφόρους, εις μόρφωσιν, ικανότητα, ήθος και έν γένει χαρακτήρα.



YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN

"MEDOV"



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

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

HEAD OFFICE:

29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA

Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541361

Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213636 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

Λιμένες και ελεύθερες εμπορευματικές ζώνες

Τοῦ κ. ΠΑΝΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ, Πλοιάρχου Λ.Σ.

Δημοσιεύεται στή συνέχεια τό κείμενο τῆς ἐνδιαφέρουσας διάλεξης τοῦ Πλοιάρχου Λ.Σ. Παναγιώτη Ἀποστολόπουλου, Διευθυντῆ Ὁργανώσεως Λιμένων τοῦ ΥΕΝ, πρὸς τό Σεμινάριο Ναυτιλιακῆς Οικονομικῆς πού ὀργάνωσε πρόσφατα ἡ Ἀνωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πειραιῶς.

Γιά νά μπορέσει τό σημερινό μας θέμα πού ἀναφέρεται στοὺς Λιμένες καί τίς Ἐλεύθερες Ἐμπορευματικές Ζώνες νά γίνει εὐκολότερα κατανοητό, θά ἀρχίσω μέ μία σύντομη εἰσαγωγή γιά τήν πολύ σημαντική λιμενική λειτουργία, τήν ἀποθήκευση τῶν ἐμπορευμάτων:

Ἡ ἀποθήκευση μαζί μέ τήν φορτοεκφόρτωση ἀποτελοῦν τό δίπτυχο τῆς κύριας λειτουργικῆς δραστηριότητος ἐνός ἐμπορευματικοῦ λιμένα καί θεμελιώδη προϋπόθεση, γιά κάθε εἶδους ἐμπορευματική κίνηση.

Ἡ ὑπαρξη ἀποθηκῶν καί χερσαίων γενικά χώρων, εἶναι πρωταρχικό στοιχεῖο τῆς υποδομῆς κάθε σύγχρονου λιμένα, γιὰτί μ' αὐτοὺς ἐξασφαλίζεται ἡ γιά σύντομο ἢ μακρὺ χρονικὸ διάστημα παραμονή τῶν διακινουμένων ἐμπορευμάτων σ' αὐτόν. Παράλληλα ὁ παράγοντας αὐτός ἀποτελεῖ πόλο ἐλξης φορτίων ὑπὸ διακίνηση ἢ διαμετακόμιση καί πηγὴ ἐξασφάλισης φορτοεκφορτωτικῆς δραστηριότητος καί φυσικὰ ναυτιλιακῆς κίνησης γιὰτί διευκολύνει τήν γρήγορη ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων.

Ἀνάλογα μέ τὴ χρονικὴ διάρκεια παραμονῆς τῶν ἐμπορευμάτων καί τήν φύση τους, διακρίνουμε τοὺς ἀποθηκευτικούς χώρους συνήθως σέ:

- α) Χώρους προσωρινῆς ἀποθήκευσης
- β) Χώρους ἀποταμίευσης
- γ) Χώρους ἀζητήτων
- δ) Χώρους ἐκρηκτικῶν
- ε) Χώρους εὐφλέκτων καί ἄλλων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων.

Ἡ ἀπαρίθμηση πού ἔγινε εἶναι ἀπλή καί ἐνδεικτική.

Οἱ χώροι προσωρινῆς ἀποθήκευσης βρίσκονται κοντὰ στὰ κρηπιδώματα, ὥστε ἡ ἐκφόρτωση ἀπὸ τὰ πλοία νά γίνεται μέ ἀπευθείας ἀπόθεση τῶν ἐμπορευμάτων στοὺς χώρους αὐτοὺς. Ἐπειδὴ οἱ χώροι αὐτοὶ πρέπει νά εἶναι διαθέσιμοι γιά τήν ὑποδοχὴ νέων φορτίων, ἡ παραμονὴ τῶν ἐμπορευμάτων ἐπιβάλλεται νά εἶναι μικρῆς χρονικῆς διάρκειας. Αὐτὸ ἐπιτυγχάνεται μέ τήν ἀπαλλαγὴ

τῶν ὀφειλομένων ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων ὅταν ὁ παραλήπτης παραλάβει ἐγκαιρὰ τὰ ἐμπορεύματα δηλ. μέσα στή σύντομη προθεσμία πού ἔχει ὀριστεῖ γιά τό σκοπὸ αὐτό. Ἀντίθετα οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι ἀποταμίευσης τῶν ἐμπορευμάτων βρίσκονται συνήθως σέ μεγαλύτερη ἀπόσταση ἀπὸ τὰ κρηπιδώματα γιά νά μὴ παρακωλύεται ἡ βασικὴ λιμενικὴ λειτουργία τῆς διαμετακόμισης τῶν ἐμπορευμάτων καί ἐπιβαρύνεται τό κόστος τῆς ἐργασίας.

Ἡ ἀποταμίευση διευκολύνει τό ἐμπόριο καί τίς συναλλαγές ἀφοῦ τό ἐμπόρευμα μπορεῖ νά παραμείνει ἀρκετὸ χρονικὸ διάστημα στὶς ἀποθηκὲς τοῦ λιμένα μέ μικρὴ σχετικὰ οικονομικὴ ἐπιβάρυνση καί μέ ἀπλὲς διαδικασίες μεταβίβασης τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἐπὶ αὐτὴ τὴν ἐμπορευματικὴ ἀρχὴ στηρίζεται ὅλη ἡ φιλοσοφία τῆς δημιουργίας ζωνῶν διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου (TRANSIT) πού συνδυασμένη μέ ἀνάλογο εὐνοϊκὸ τελωνειακὸ πλῆγμα ἐξυπηρετεῖ ἕνα εὐρύτερο ἢ στενότερο φάσμα ἐμπορικῶν συναλλαγῶν σέ μία χώρα.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οἱ Ἡρόδοτος, Ἀριστοτέλης, Πλούταρχος, Πέραμος, Ἀθηναῖος καί Ἰσοκράτης ἀναφέρουν ὅτι Ἕλληνες ἀπὸ τὴν Μικρασιατικὴ Φώκαια γύρω στὸ 600 π.Χ. προσέγγισαν τὴν περιοχὴ τῆς σημερινῆς Μασσαλίας καί ἀφοῦ συνάψαν συγγενικούς δεσμούς μέ τοὺς ντόπιους τοὺς παραχωρήθηκε τό δικαίωμα νά ἐμπορεύονται ἐλεύθερα στὸ λιμάνι δηλ. τοὺς δόθηκε ἡ ἀδεία νά εἰσάγουν νά ἐπεξεργάζονται, νά κατασκευάζουν, νά πουλᾶνε καί νά ἀνταλλάσσουν μέ τοὺς ντόπιους ποικιλία ἐμπορευμάτων ἐλεύθερα καί χωρὶς ὑποχρέωση πρὸς τοὺς τότε κύριους τοῦ τόπου. Ἀκόμη τοὺς ἐπετράπη νά κατασκευάσουν οἰκίματα καί νά ἐποικίσουν τὴν περιοχὴ μέ τήν παραχώρηση γῆς. Ἱστορικά λοιπὸν πρῶτο ἐλεύθερο λιμάνι πρέπει νά θεωρήσουμε τὴν Μασσαλία. Ἐξ αἰτίας τῆς μεγάλῃς ἀνάπτυξης τῆς καί τῆς προόδου τῆς καί στὰ γράμματα οἱ Ῥωμαῖοι ἀργότερα τὴν ἀποκάλεσαν Νέα Ἀθήνα.

Σ' αὐτὴν κατασκευάστηκαν τὰ δύο πρῶτα ὑπερωκεάνεια πλοία μέ τὰ ὁποῖα ὁ Εὐμένης ἐφθάσε μέχρι τό Ἀκρωτήρι τῆς Καλῆς Ἑλπίδας, καί ὁ Πυθέας ἀφοῦ παρέπλευσε τίς ἀκτές τῆς Β.Δ. Εὐρώπης ἐφθάσε μέχρι τὴ μυθικὴ Θούλη πού λέγεται ὅτι εἶναι ἡ σημερινή

Ἰσλανδία, ἀπ' ὅπου ἔφερε τὸν Κασσίτερο. Ἡ ἀνάπτυξη ὅμως αὐτὴ εἶχε καί μία ἄλλη σοβαρὴ συνέπεια, τὴν ἱδρυση δικῶν τῆς ἀποικιῶν στὶς Ν.Δ. ἀκτές τῆς Μεσογειακῆς Εὐρώπης καί τῆς Ἰβηρικῆς Χερσονήσου. Ἡ Νίκαια, ἡ Ἀθηνόπολη, ἡ Ἰβηρικὴ Ρόδος, ἡ Σέταβις δηλ. ἡ Βαλέντσια καί ἄλλες περιλαμβάνονται μεταξύ αὐτῶν. Ἀπὸ τό γεγονὸς καί μόνο αὐτὸ διαπιστώνεται ἡ μεγάλη σημασία πού εἶχε γιά τὴν περιοχὴ αὐτὴ ἡ ἀνάπτυξη τοῦ διεθνούς ἐμπορίου.

Τὴν ἐποχὴ τοῦ Βυζαντίου ἄκμασαν σάν διαμετακομιστικὰ κέντρα ἡ Μασσαλία, ὁ Πειραιᾶς, ὁ Ἀφνειὸς τῆς Κορίνθου καί ἡ Κων/πολη στὸν κόλπο τοῦ Χρυσοῦ Κέρατος. Ἐκεῖ ἀποβιβάζονταν διάφοροι ἐμποροὶ καί παντοειδῆ φορτία μέ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Βυζαντινῶν Χελάνδων δρόμων, Πάμφυλων καί Γαλέων, πού μέχρι τὸν II αἰῶνα διαμετακόμιζαν σέ ὅλα τὰ εὐρωπαϊκὰ κέντρα κατανάλωσης, τὰ πολῦτιμα ἐμπορεύματα τῆς Ἀνατολῆς.

Παράλληλα μέ τό ἐμπορευματικὸ αὐτὸ μεγαλεῖο συμβάδισε καί ἡ ἀνάπτυξη τῆς Βυζαντινῆς βιομηχανίας, πού τὸνώνονταν σημαντικὰ ἰδίως στὸν τομέα τῆς μεταξοφαντουργίας, χρυσοχοίας, κ.λπ. Τόση ὑπῆρξε ἡ οικονομικὴ εὐρωστία ἀπὸ αὐτὴ τὴ δραστηριότητα, ὥστε ὁ Βασίλειος ὁ Μακεδὼνας παρὰ τοὺς δαπανηρότατους 40ετίους πολέμους ὅταν ἀπόθανε ἀφήσε δημόσιο θησαυρὸ ἑκατομμυρίων. Τὰ ἐξωτερικὰ αὐτὰ γεγονότα ὀδήγησαν σέ εἰδικές παραχωρήσεις, ἀλλάγῃ ἀπὸ δασμούς καί προνόμια τῶν Βυζαντινῶν πρὸς τίς ξένες παροικίες τῆς Κων/πολης (Γενουάτες, Ἑνετοὺς, Πισσάτες, Ἀμαλφινούς, Ἑβραίους), ὅπως ἀκριβῶς συνέβη πρὶν ἀπὸ πολλοὺς αἰῶνες μέ τοὺς ἀποίκους τῆς Φώκαιας στὴν Μασσαλία.

Τὸ σύστημα αὐτὸ τῶν προνομίων ἀποτελεῖ τό πρόδρομο σύστημα τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν καί λιμένων, ἀφοῦ αὐτὲς περιλαμβάνονταν μέσα στὰ Τελωνειακὰ ὅρια τοῦ Βυζαντινοῦ Κράτους.

Τό καθεστῶς αὐτό, φυσικὸ ἦταν νά μεταφυτευθεῖ στή Β.Δ. Εὐρώπῃ μέ τὴν δημιουργία Χανσεατικοῦ τευτονικοῦ συγκροτήματος τό 1242-1255 (ἔνωση Ἀμβούργου καί Λύμπεκ) πού ἀποσκοποῦσε στήν ἐξασφάλιση τῆς ἐμπορικῆς ὁδοῦ τῆς Βαλτικῆς. Τὴν ἰσχὺ ὅμως καί τὴν ἀνάπτυξή τους ὀφείλει στό σύστημα τῆς πολιτικο-ἐμπορικῆς ἔνωσης καί

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221584 TSOKALIS
Telexes: 23887 OR 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 888, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS
7 - 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4132988 - 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

στό ελεύθερο των λιμένων, αγαθό που διατήρησαν βελτίωση, προήγαγαν και εκμεταλλεύτηκαν για 1.000 χρόνια μέχρι σήμερα με τρόπο θαυμαστό.

Αυτό αποδεικνύεται από την λιμενική κίνηση, την τελειότητα, την τεράστια βιομηχανική παραγωγή, σε συνδυασμό με τό εξωγωγικό εμπόριο.

Τόν περασμένο αιώνα πολλές χώρες μελετούν και εφαρμόζουν το σύστημα ελεύθερων ζωνών και ελεύθερων λιμένων. "Αρχισαν η Ισπανία και η Σουηδία και ακολούθησαν η Ιταλία, η Γαλλία και η Δανία με την Κοπεγχάγη. Μάλιστα η τελευταία με τέτοια επιτυχία, ώστε μέχρι τα μέσα τού 1900 ιδρύθηκαν πάνω από εβδομήντα εργοστάσια εξαγωγικών προϊόντων. Παρόμοια άνοιγμα έχουμε στην "Απω Ανατολή όπου πολλά λιμάνια ανοίγουν τις πύλες τους στο διεθνές εμπόριο, τη ναυτιλία και την βιομηχανική δραστηριότητα. Η Κίνα ανοίγει τότε δύο ελεύθερα λιμάνια, το Ταμάνβαν και το Ντανζού ενν ή Ιαπωνία το Ναγκαasaki. Η Δανέζικη επιτυχία ανανεώνει στην Ελλάδα το παλαιό αίτημα του 1836 του Δημάρχου Πειραιά να γίνει ελεύθερο λιμάνι. Οι ένδοξοι όμως βαλκανικοί πόλεμοι οδήγησαν την Ελλάδα με την συνθήκη του Βελιγραδίου του 1923, στην παραχώρηση προς την σύμμαχη Σερβία χώρους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την εξυπηρέτηση των εμπορικών θαλάσσιων συγκοινωνιών της. Με πολιτική αίτια λοιπόν δημιουργείται στην Ελλάδα η πρώτη Έλεύτερη Ζώνη. Την ίδρυση της ακολούθησε η Ε.Ε.Ζ. του Πειραιά στις 25 Φεβρουαρίου 1932.

Λιμάνια που ακμάζουν σήμερα από την χρησιμοποίηση εξελιγμένων μορφών δασμολογικών διευκολύνσεων είναι το Ρότερνταμ, η Βρυξέλλες πριν από τον εμφύλιο πόλεμο, η Σιγκαπούρη, το Χόγκ Κόγκ και άλλα.

ΟΙ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Τό θεσμικό πλαίσιο του προνομίου των δασμολογικών εξυπηρέτησεων αποβλέπει στην διευκόλυνση των ανταλλαγών, των μεταφορών, την αποθήκευση και τον μετασχηματισμό βιομηχανικών κυρίως εμπορευμάτων μεταξύ χωρών που έχουν επιβάλλει διάφορους περιορισμούς στο διεθνές εμπόριο. Τά προνόμια αυτά παρακινούν, στην τοποθέτηση εμπορευμάτων σε σπουδαία εμπορικά κέντρα από όπου μπορούν να λαμβάνονται με ευχέρεια και να κατανέμονται και τροφοδοτούν διάφορες αγορές με κάποιο εύρύτερο ή στενότερο διεθνές σχέδιο. Τά πλεονεκτήματα του πλαισίου είναι βασικά οικονομικά

και ειδικότερα Τελωνειακής φύσης.

Διαφέρουν όμως μεταξύ τους σε λεπτομέρεια. Αυτό είναι απόρροια πολλών παραγόντων ιδιαίτερα ιστορικών, εμπορικής παράδοσης, νοοτροπίας, εφαρμογής σχεδίων αλλά και τοπικών νομικο-οικονομικών συνθηκών.

Τά πλεονεκτήματα αυτά ενισχύονται ουσιαστικά από την ύπαρξη λιμανιών, με έκτακτους αποθηκευτικούς χώρους, με αναπτυγμένη υποδομή, άνωδομή, εξοπλισμό και επιτυχημένη οργάνωση στα πλαίσια των οποίων και λειτουργούν. Αυτό είναι φυσικό αφού μόνο στη θάλασσα είναι δυνατή τεχνικά και οικονομικά η μεταφορά αγαθών σε μεγάλες ποσότητες και τό λιμάνι αποτελεί ένα τμήμα αναπόσπαστο της μεταφορικής αυτής διαδικασίας.

Μέσα στο νομικό πλαίσιο του προνομίου των τελωνειακών διευκολύνσεων διακρίνουμε τις ακόλουθες σημαντικές κατηγορίες.

1. Τά ελεύθερα λιμάνια. 2. Τίς Έλεύτερες Ζώνες. 3. Τίς Έλεύτερες Περιμέτρους. 4. Τίς ζώνες διαμετακομιστικού εμπορίου και 5. Τίς ειδικές περιπτώσεις Τελωνειακών διευκολύνσεων.

Από τίς παραπάνω κατηγορίες οι τέσσερις είναι συνήθως ειδικές ζώνες με δασμολογική εξαίρεση που καθορίζονται στο έσω-τετικό μιάς χώρας με τελωνειακό καθεστώς. Η πέμπτη περίπτωση είναι μέθοδος εύκολης προσαρμογής, ώστε τό προνόμιο να εκπληρώνει τον επιδιωκόμενο σκοπό.

ΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Είναι όρος που έχει υιοθετηθεί από πολλές χώρες και χρησιμοποιείται για τόν προσδιορισμό των ζωνών που καλύπτουν γενικά τό σύνολο του λιμανιού και τόν τόπο που τό περιβάλλει, όπου τά εμπορεύματα εξωτερικής προέλευσης εισάγονται για άνάλωση χωρίς την καταβολή τελωνειακών δασμών, με σύντομες διατυπώσεις.

Τό δασμολογικό καθεστώς του ελεύθερου λιμανιού μπορεί να επεκτείνεται και στο έδαφος του έσω-τετικού, όπως συμβαίνει στο Χόγκ Κόγκ ή να περιορίζεται σε μικρή περιοχή όπως η περίπτωση του λιμανιού Μανάνος στην Βραζιλία.

Πολλές φορές στα λιμάνια αυτής της κατηγορίας επιβάλλονται τελωνειακοί δασμοί ή άλλοι φόροι, όπως σε περιπτώσεις αύξημένων εισαγωγών και κατανάλωσης.

Σε άλλα προσφέρονται πολλαπλές δυνατότητες για την επέκταση της δραστηριότητας του έσω-τετικού και διεθνούς εμπορίου καθώς και της εξαγωγικής βιομηχανίας.

Ακόμη στα λιμάνια αυτά σημειώνονται θε-

σμικές τροποποιήσεις στην οργάνωσή τους, πράγμα που οφείλεται σε επενδύσεις ξένων χωρών που δημιουργούν προϋποθέσεις μετασχηματισμού τους σε Έλεύτερες Βιομηχανικές Ζώνες, όπως συμβαίνει με τό λιμάνια ΣΕΟΥΤΑ και ΜΕΛΙΛΛΑ, Ισπανικά, στην Αφρικανική Ακτή.

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ (ΕΕΖ)

Σήμερα αυτές αποτελούν την πιο διαδεδομένη μορφή και τόν πιο συνηθισμένο τύπο για τίς βιομηχανικές χώρες, οι οποίες έχουν τελωνειακό δασμολόγιο προστατευτικού χαρακτήρα. Σύμφωνα με τόν όρο που έχει επικρατήσει, σάν ΕΕΖ νοείται ένα τμήμα έδαφους μιάς χώρας όπου εισαγόμενα εμπορεύματα θεωρούνται, όσον αφορά τούς εισαγωγικούς δασμούς και φόρους, ότι βρίσκονται έξω από τό τελωνειακό έδαφος και δέν υπόκεινται στόν συνηθισμένο τελωνειακό έλεγχο. Πέρα από τό ειδικό αυτό προνόμιο έχουν ισχύ όλοι οι άλλοι νόμοι, πολιτικοί και ποινικοί, που αναφέρονται στη Δημόσια ασφάλεια, υγεία, οργάνωση, έργα, χαρτόσημα κ.λπ. Καί έδώ η έκταση του τελωνειακού έλέγχου είναι ποικίλη και διέπεται από διατάξεις του Έθνικού Δικαίου κάθε μιάς χώρας. Οι ΕΕΖ χαρακτηρίζονται ανάλογα με την έκταση του προνομίου σε μεταποιητικές και βιομηχανικές.

Σ' αυτές τά εμπορεύματα που εισάγονται βιομηχανοποιούνται ή υπόκεινται σε εργασίες μεταποίησης και προωθούνται στίς αγορές του έξω-τετικού.

Η είσοδος των ΕΕΖ δέν είναι ελεύθερη και περιορίζεται στα άτομα που άπασχολούνται σ' αυτή και στα κρατικά όργανα.

ΖΩΝΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ

Είναι γενικά ένα λιμάνι είσοδου μιάς χώρας που δημιουργείται με τό σκοπό έγκατάστασης ενός κέντρου αποθήκευσης και διανομής για τά είδη γειτονικής χώρας που δέν διαθέτει λιμάνι ή θαλάσσιες έξόδους. Σ' αυτό τά εμπορεύματα που διαμετακομίζονται προέλευσης της γειτονικής χώρας δέν βαρύνονται με τελωνειακά τέλη, έλεγχο είσαγωγής - εξαγωγής και δέν υπόκεινται σε πολυάριθμες διατυπώσεις μέσα στη χώρα όπου υπάρχει ή ζώνη. Τά άνωτέρω έπίσης αποδίδουν οι όροι Αποθήκη, Έλεύτερη Ζώνη και Έλεύτερη Ζώνη διαμετακόμισης. Αριθμός από ζώνες TRANSIT έχει δημιουργηθεί μέσα στα πλαίσια διμερών συμφωνιών μεταξύ χωρών παραθαλασσιών και γειτονικών.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

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

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

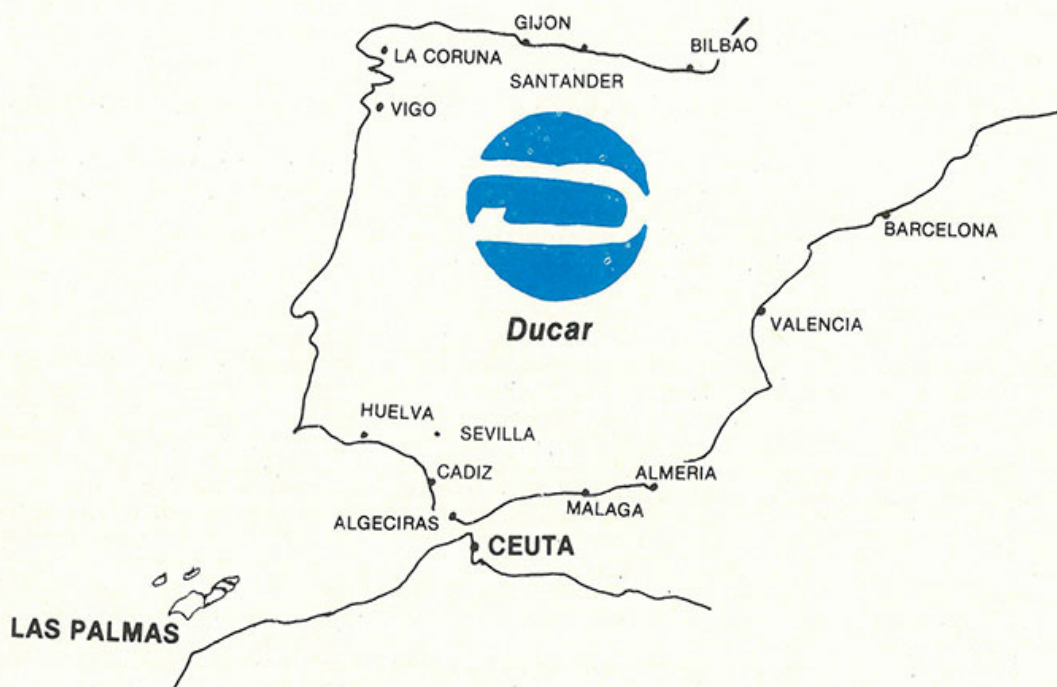
CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

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

YOU CAN RELY ON:



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

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

“Άλλες από αυτές ιδρύθηκαν από τις παραθαλάσσιες χώρες με σκοπό το διαχωρισμό των φορτίων που προορίζονται για μεταφόρτωση από εκείνα που προορίζονται για την επίτοπια κατανάλωση. Και στις δύο περιπτώσεις η Ζώνη TRANSIT είναι από πλευράς δυνατοτήτων και προσφοράς πιο περιορισμένη από την ΕΕΖ ή το ελεύθερο λιμάνι.

Τήν πιο πλατεία περίπτωση έχουμε όταν υπάρχει ένα τμήμα απομονωμένο ενός λιμανιού με κατάλληλες αποβάθρες και κρηπιδώματα, ύποπτα και άλλες διευκολύνσεις. Συνήθως στις ζώνες TRANSIT δεν γίνονται εργασίες μετασχηματισμού. Ζώνες διαμετακόμισης υπάρχουν σήμερα σε πολλές χώρες του κόσμου.

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΙ

Είναι παρόμοιες με το ελεύθερο λιμάνι, αλλά περιορίζονται σε μία χώρα ή μία περιοχή απομακρυσμένη ή υποανάπτυκτη. Ο ρόλος τους στοχεύει στην ικανοποίηση αναγκών της επίτοπιας κατανάλωσης γιατί το εθνικό εμπόριο δεν έπαρκει. Οι περισσότερες από αυτές δεν απολαμβάνουν απόλυτη τελωνειακή ελευθερία και έχουν συνήθως μειωμένο δασμολόγιο σε σύγκριση με αυτό που ισχύει στη χώρα. Της μορφής αυτής περιμέτρους υπάρχουν στην Κολομβία, στο Περού, στη Βραζιλία, το Μεξικό και άλλοι.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ

Αυτές παρουσιάζονται στις περιπτώσεις που δεν έχει θεσμοθετηθεί ένα από τα παραπάνω συστήματα διαμετακόμισης και δεν έχει οριοθετηθεί μία περιοχή για το σκοπό αυτό. Έδω για να διευκολυνθεί το διεθνές εμπόριο παρέχονται στους εμπόρους προνόμια για να μπορούν να διατηρούν αποθήκες, ύποπτα και άλλους χώρους έναποθήκευσης, που τελούν κάτω από καθεστώς εύκαμψιας διοικητικών διατυπώσεων και δασμών.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ

1. Η απελευθέρωση από διοικητικούς περιορισμούς, απαγορεύσεις και διατυπώσεις αποθήκευσης και διαμετακόμισης παρέχει τα στοιχεία της ελευθερίας, της ταχύτητας, της ελαστικότητας και της προνομιακής μεταχείρισης που αποτελούν δελεαστική πρόκληση για την προσέλκυση του διαμετακομικού εμπορίου και την διεξαγωγή των διεθνών συναλλαγών με οικονομικό τρόπο.

2. Η απουσία δασμών, φόρων εισαγωγής, εγγυήσεων ή χρηματικών καταθέσεων, αποτελεί κίνητρο για την αποταμίευση των εμπορευμάτων στους αποθηκευτικούς χώρους για μακρύ χρονικό διάστημα και μέτρο που υποβοηθάει τις συναλλαγές γιατί παρέχει εύκαμψία στην εμπορικοποίηση του εμπορεύματος στις αγορές του εξωτερικού. Ακόμη δημιουργεί προϋποθέσεις πιστωτικών διευκολύνσεων για συναλλαγές με προθεσμία αλλά και κίνητρο για επενδύσεις από αλλοδαπούς επιχειρηματίες.

3. Τα πλεονεκτήματα αυτά αποτελούν επίσης αφετηρία δράσης κατά κύριο λόγο στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών αλλά και των σιδηροδρομικών και αυτοκινητιστικών.

4. Επίσης ανανεώνει το ενδιαφέρον για τη χρησιμοποίηση ενός λιμανιού, βελτιώνει και ενισχύει την ανταγωνιστικότητά του και βοηθάει στην τροφοδοσία των πλοίων.

5. Κοντά σ' αυτά δημιουργεί προϋποθέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό, διευκολύνει τις εισαγωγές και εξαγωγές, συντελεί στην ίδρυση συναφών επιχειρήσεων και τραπεζικών ιδρυμάτων και βοηθάει την οικονομία με την εισροή συναλλάγματος.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ

Τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η εφαρμογή ενός τέτοιου θεσμού σε σύγκριση με τα πλεονεκτήματα είναι σχεδόν ισοβαρή και αναφέρονται στις απώλειες, κλοπές, αλλοιώσεις της ποιότητας των εμπορευμάτων, τον κίνδυνο λαθρεμπορίου, την επιβάρυνση του εμπορεύματος με τις δαπάνες λειτουργίας των ζωνών, την ανάγκη φρουρίσεως των ζωνών, την προσιτότητα και την κυκλοφοριακή σύνδεση.

Επειδή σε όρισμένες περιπτώσεις οι Ελεύθερες Ζώνες αποφέρουν τοπικά όφελη, τείνουν να δημιουργήσουν μονοπωλιακές εγκαταστάσεις σε βάρος άλλων περιοχών. Έτσι οι γνώμες των ειδικών για τη σκοπιμότητα δημιουργίας Ε.Ε.Ζ. είναι διχασμένες και οι σχετικές αποφάσεις παίρνονται με βάση τις ειδικές τοπικές συνθήκες και την ακολουθούμενη οικονομική πολιτική του Κράτους.

Παρόλα αυτά ο σχετικός προβληματισμός σήμερα έχει τελείως ξεπεραστεί από τα πολύ ωφέλιμα πρακτικά αποτελέσματα που προήλθαν από την ελαστικότητα και την ευρηματική εφαρμογή του θεσμού μεταπολεμικά από ώριμες χώρες.

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

Η ενίσχυση του διαμετακομιστικού εμπορίου, όπως θα λέγαμε με άλλα λόγια την επιδίωξη αυτού του θεσμού, αποτελεί μέρος της οικονομικής δραστηριότητας μίας χώρας. Οι δυνατότητες ανάπτυξης του καθορίζονται από όρισμένους παράγοντες που χαράζουν και το πλαίσιο εξέτασής του. Οι παράγοντες αυτοί είναι αντικειμενικοί και υποκειμενικοί.

Από άποψη των αντικειμενικών παραγόντων η Ελλάδα συγκεντρώνει πολλά πλεονεκτήματα στο χώρο της Ν.Α. Ευρώπης, όπως καλή γεωγραφική θέση, θαλάσσια προσέλαση και δυνατότητες ανάπτυξης χερσαίων μεταφορών, λιμανιών κ.λπ. Στους υποκειμενικούς παράγοντες περιλαμβάνονται το ενδιαφέρον για την υιοθέτηση και ανάπτυξη αυτού του θεσμού, οι προσπάθειες για διεθνή συνεργασία ή εξεύρεση οικονομικών πόρων, ο απαραίτητος προγραμματισμός κ.λπ.

Δυστυχώς το υποκειμενικό αυτό στοιχείο υπήρξε μεταπολεμικά στη χώρα μας υποτονικό και αδιάφορο. Οι ρίζες αυτές της αδράνειας θα πρέπει να αναζητηθούν στις διεθνείς ανακατατάξεις που συνέβησαν μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο στον βαλκανικό και Ευρωπαϊκό χώρο, στις συνέπειες από τη έκκριση του Έλληνισμού της Μικράς Ασίας, στην απώλεια των ευρωπών παροικιών της Μαύρης Θάλασσας και την αντίστοιχη παρακμή εκείνων που υπήρχαν στον ευρύτερο Μεσογειακό χώρο. Η οδυνηρή αυτή πραγματικότητα οδήγησε στην διάλυση, διακοπή και απώλεια της εμπορικής παράδοσης και εμπειρίας χειρισμού των υποθέσεων αυτής της κατηγορίας και στην αδυναμία παρακολούθησης των σύγχρονων όρων και ιδιορυθμιών διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου. Θύματα ακούσια της λυπηρής αυτής κατάστασης και της μεταπολεμικής οικονομικής δυσπραγίας υπήρξαν και οι ιδρυμένες στα λιμάνια του Πειραιά και Θεσσαλονίκης Ε.Ε.Ζ. την πρώτη 30ετία του αιώνα μας, δηλ. στο άνωτερο παρελθόν. Έτσι μεταπολεμικά τυπικά μόνο υπάρχουν, γιατί δεν γνώρισαν καμία δυναμική έδαφική επέκταση, παράγοντα απόλυτα απαραίτητο και πρωταρχικό για να εξυπηρετηθεί ο σκοπός της ίδρυσής τους με την κάλυψη των πολύ αυξημένων σημερινών αναγκών. Η Ε.Ε.Ζ.Α.Θ. διαθέτει ακάλυπτους αποθηκευτικούς χώρους της τάξης των 250.000 τ.μ. και στεγασμένους 55.000 τ.μ.

Η Ε.Ε.Ζ.Α.Π. διαθέτει αντίστοιχα 350.000 τ.μ. ακάλυπτους και 120.000 τ.μ. στεγασμένους. Στον Πειραιά οι χώροι αυτοί παρουσιάζουν

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

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

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ζουν και τό μειονέκτημα, εκτός της ανεπάρκειας, ότι είναι διάσπαρτοι σε διάφορες περιοχές.

Είναι χρήσιμο εδώ να αναφερθεί ότι οι ζω-νες αυτές είναι βασικά εμπορικές, ο νόμος όμως παρέχει τη δυνατότητα στην ΕΖΛΘ εγκατάστασης και λειτουργίας μέσα σ' αυτή βιομηχανιών για την επεξεργασία και μεταποίηση πρώτων υλών για διάθεσή τους στο εξωτερικό. Φυσικά την προνοητικότητα αυτή του νομοθέτη την πρόλαβε η πολεοδομική ανάπτυξη που κατάλαβε όλους τους ελεύθερους χερσαίους χώρους γύρω από τα λιμάνια προς τους οποίους θα μπορούσαν να αποβλέπουν για να αναπτυχθούν οι δύο αυτές Ε.Ε.Ζ. Σήμερα τό ζήτημα αυτό εμφανίζεται πολύ όξύ ιδιαίτερα για τόν Πειραιά για τόν όποιο κάθε προοπτική εξέλιξης του θεσμού έχει ουσιαστικά εξαφανιστεί.

Σε λιγότερο δύσκολη θέση βρίσκεται όμως η Ε.Ε.Ζ. της Θεσσαλονίκης που μπορεί να αναπτυχθεί προς την Δυτική είσοδο της πόλης. Πολύ πρόσφατα είδε τό φώς της δημοσιότητας τό Π.Δ. με τό όποιο ιδρύθηκε η Ε.Ε.Ζ. στό λιμάνι του 'Ηρακλείου Κρήτης. Βασική προϋπόθεση και εδώ για την επίτευξη του σκοπού της ίδρυσης είναι η διαμόρφωση των χώρων του λιμανιού που ακόμη δέν έχουν τακτοποιηθεί και η εξασφάλιση χώρων στη γειτονική προς τό λιμάνι περιοχή, που σε μεγάλο ποσοστό είναι ακόμη ελεύθερη, γιατί και εδώ υπάρχει παρόμοιος κίνδυνος αδυναμίας εξεύρεσης χώρων που είναι τό ίδιο άμεσος άφοι του 'Ηράκλειο συγκεντρώνει τό μεγαλύτερο ποσοστό ανάπτυξης στην οικονομία του νησιού και υπάρχει έντονη και δυναμική επέκταση του αστικού ιστού.

Συμπερασματικά πρέπει να υποθέσουμε ότι ό θεσμός των ΕΕΖ στην χώρα μας, παρά τό γεγονός ότι γεωγραφικά και συγκοινωνιακά είναι πλεονεκτικός, δέν απέδωσε για τούς λόγους που πολύ συνοπτικά διατυπώθηκαν, αλλά και για έλλειψεις σε εξοπλισμό, όργάνωση και διαδικασίες που παρουσίασε.

Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ

'Η Ελλάδα είναι από τό ιδρυτικά μέλη του Συμβουλίου Τελωνειακής συνεργασίας που είναι διεθνής όργανισμός με έδρα τίς Βρυξέλλες και έχει σκοπό την άπλοποίηση και έναρμόνιση της τελωνειακής νομοθεσίας και πρακτική σε παγκόσμια κλίμακα. Από τόν

όργανισμό αυτό έκπονήθηκε τό Μάιο του 1973 ή διεθνής Τελωνειακή Σύμβαση του Κυότο, για την άπλοποίηση και έναρμόνιση των Τελωνειακών συστημάτων. Σ' αυτή περιλαμβάνεται ειδικό κεφάλαιο για τίς Ε.Ε.Ζ. στό όποιο μνημονεύονται οι γενικοί βασικοί κανόνες του Τελωνειακού Δικαίου, που πρέπει να διέπουν τίς Ε.Ε.Ζ.

Τήν σύμβαση αυτή έχει έποδεχτεί και ή Ε.Ο.Κ. με την 78/528/6-6-1978 απόφαση του Συμβουλίου 'Υπουργών. Ειδικότερα στό πλαίσιο της Ε.Ο.Κ. επιδιώκεται με τίς διάφορες κοινοτικές πράξεις ή έναρμόνιση της τελωνειακής νομοθεσίας των Κρατών μελών για την δημιουργία κοινού τελωνειακού δικτύου στόν τομέα των Ε.Ε.Ζ. 'Η εργασία αυτή βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. 'Η πιο πρόσφατη δραστηριότητα της Ε.Ο.Κ. στόν τομέα των Ε.Ε.Ζ. είναι ή έκδοση κανονισμού που καθορίζει τούς κανόνες που εφαρμόζονται στις ελεύθερες Ζώνες και 'Ελεύθερες 'Αποθήκες, για τό περιεχόμενο του όποιου θα διατυπώσουν τίς θέσεις τους τό κράτη μέλη.

Τό πνεύμα των ενεργειών της Κοινότητας είναι ότι οι 'Ελεύθερες Ζώνες και οι 'Ελεύθερες 'Αποθήκες αποτελούν τμήματα του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας και αντίστοιχα χώρους γεωγραφικά χωριστούς από τό υπόλοιπο έδαφος, όπου είναι γενικά συγκεντρωμένες οι δραστηριότητες του εξωτερικού εμπορίου. Βασική επιδίωξη είναι, οι Ε.Ε.Ζ. και οι 'Αποθήκες χάρη στις τελωνειακές διευκολύνσεις που θα απολαμβάνουν, να συμβάλλουν στην προώθηση των εμπορευμάτων εντός και εκτός της Κοινότητας αποτελώντας μέσο της εμπορικής πολιτικής της Κοινότητας.

'Από τη νέα αυτή διαμόρφωση των πραγμάτων σύμφωνα με την όποία τό κρατικό ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του θεσμού συμβαδίζει και συμπιπτει πλέον με εκείνο της κοινότητας, ή χώρα θα αποκτήσει ασφαλώς ένα νέο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο που θα συγκεντρώνει όλη την παράδοση, πείρα και επαγγελματική κατάρτιση των εταίρων του Βορρά που για αιώνες κυριαρχούν στην διεθνή εμπορική κίνηση. 'Η αξιοποίηση όμως των ώφελημάτων από τό θεσμικό αυτό πλαίσιο είναι άπαραίτητο να συνδυαστεί με τόν εκσυγχρονισμό του κρατικού μηχανισμού στόν τομέα αυτό, ώστε να μην υπάρξει απόσταση μεταξύ θεσμικού πλαισίου και εφαρμογής από την τυχόν ανεπάρκεια της δημόσιας διοίκησης.

'Επίσης είναι βέβαιο ότι οι Ε.Ε.Ζ. θα αποτελέσουν ένα επιπλέον εργαλείο στόν αντα-

γωνισμό μεταξύ των λιμένων της Κοινότητας αλλά και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής τους.

Θά ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθεί ή σε παγκόσμιο επίπεδο, προς την κατεύθυνση αυτή, βοήθεια και προσφορά του ΟΗΕ στό πλαίσιο των διαστηριοτήτων του οικονομικού και κοινωνικού συμβουλίου όπως επίσης και τά ειδικά διεθνή όργανα που ιδρύθηκαν και δραστηριοποιήθηκαν για την ανάπτυξη του εμπορίου της ναυτιλίας των λιμανιών και της διευκόλυνσης για την άνευρεση των άπαραίτητων κεφαλαίων. Σάν τέτοια όργανα θα μπορούσαν να μνημονευτούν στό πλαίσιο του ΟΗΕ ό UNCTAD, ό Ο.Ε.Κ.Δ., ή G.A.T.T., 'Η I.B.R.D., τό συμβούλιο Τελωνειακής συνεργασίας κ.λπ.

ΟΙ Ε.Ε.Ζ. ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Μέ αλφαριθμητική σειρά τά κράτη που έχουν ιδρύσει Ε.Ε.Ζ. στό Μεσογειακό χώρο εκτός από την 'Ελλάδα είναι και τά ακόλουθα:

Γαλλία: Στά λιμάνια Μασσαλία και Φός.

Γιουγκοσλαβία: Στά λιμάνια Ριγκέκα, Κόπερ, Σπλίτ, Πλότσε και Μπάρ.

'Ενωμένο Βασίλειο: Στό Γιβραλτάρ.

'Ισπανία: Στά λιμάνια Βαρκελώνη, Κάντιξ και Βίκο, ενώ στη 'Αφρικανική ακτή τά λιμάνια Σέουτα και Μελίλια.

'Ιταλία: Στά λιμάνια Νεάπολη, Τερνέστη, Βενετία, Πρίντεζι, Γένοβα και Μεσίνη.

Στήν περιοχή της 'Ανατολικής Μεσογείου Ε.Ε.Ζ. έχουν δημιουργηθεί στις χώρες:

'Ισραήλ: 'Εχουν έκπονηθεί σχέδια που βρίσκονται σε εξέλιξη για να τεθούν σε εφαρμογή μετά την εξομάλυνση των σχέσεων του με τίς γειτονικές χώρες.

Λίβανος: Στά λιμάνια της Βηρυτού και της Τρίπολης.

Συρία: Στά λιμάνια Λαοδικία (Λαττάκια) και Ταρτούς.

Τουρκία: Μέχρι τό τέλος του 1982 ή χώρα αυτή δέν είχε Ε.Ε.Ζ. και ελεύθερα λιμάνια και τό διαμετακομιστικό έμπόριο εξυπηρετούσε τό σύστημα των τελωνειακών αποθηκών αποθήκευσης και αποταμίευσης. 'Από τότε βρίσκεται σε εξέλιξη μεγαλεπίβολο σχέδιο ανάπτυξης που χρηματοδοτεί ή Διεθνής Τράπεζα άνασυγκρότησης και ανάπτυξης ύψους 44 δισεκατομμυρίων, δολλαρίων. Τό σχέδιο αυτό περιλαμβάνει τόν εκμοντερνισμό των λιμανιών της Τουρκίας, που θα υλοποιηθεί με την κατασκευή νέων λιμενικών 'Εργων και την αγορά τεχνολογικού εξοπλι-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

σμού. Στο πρόγραμμα αυτό οι Ε.Ε.Ζ. καταλαμβάνουν δεσπόζουσα θέση με πρώτο στόχο τα λιμάνια Άνταλγια στο Αιγαίο με έκταση 3 εκατ. τετραγωνικά μέτρα, Μερσίνα στην Νότια Τουρκία με 2,8 εκατομ. τετραγωνικά μέτρα, Χαϊντάρ Πασά στην Ανατολική πλευρά της Κων/πολης, Σμύρνη στο Αιγαίο και Τραπεζούντα στη Μαύρη Θάλασσα σε απόσταση 879 χιλ. από την Κων/πολη.

ΕΙΔΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Τα κυριότερα είδη του διαμετακομιστικού εμπορίου εκτός των φορτίων που απαιτούν ειδικούς χειρισμούς όπως τα χύδην, τα καύσιμα, τα χημικά, τα έκρηκτικά κ.λπ. είναι συνήθως βιομηχανικά προϊόντα ή προϊόντα μεταποίησης που περιλαμβάνουν:

α) Φορτία συμβατικά συσκευασμένα σε δεμάτα, κιβώτια, σάκκους, παλέτες, άρτάνες κ.λπ.

β) Φορτία όχημάτων διαφόρων τύπων και κατηγοριών και

γ) Φορτία ενσωματωμένα που τοποθετούνται σε εμπορευματοκιβώτια και διακινούνται με τις μεθόδους LO-LO, RO-RO, LASH κ.λπ. Η μεταφορά με τον τύπο LO-LO έχει γενικευτεί επειδή η μεταφορά είναι ασφαλής, γρήγορη και οικονομική και τείνει να καλύψει το μεγαλύτερο ποσοστό των παγκόσμιων μεταφορών κυρίως με πλοία, αλλά και με τρένα και αυτοκίνητα. Η μέθοδος όμως απαιτεί δαπανηρές εγκαταστάσεις, σε υποδομή, άνωδομή, τεχνολογικό εξοπλισμό και εκπαίδευσης στα λιμάνια, γεγονός που δημιουργεί οικονομικά προβλήματα στις αναπτυσσόμενες χώρες, επειδή οι απαιτήσεις αυτές είναι κατά προσέγγιση τρεις φορές ακριβότερες από τις συμβατικές. Η άλλη μέθοδος διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων ή RO-RO, τοποθετεί τα Containers πάνω σε ρυμουλκούμενο τροχοφόρο όχημα, που σύρεται από αυτοκίνητο και ταξιδεύει μέσα στο πλοίο. Ο τρόπος αυτός μεταφοράς απαιτεί απλές εγκαταστάσεις, όπως κεκλιμένα επίπεδα και χώρους στάθμευσης των ρυμουλκούμενων οχημάτων. Η τρίτη μέθοδος διακινεί τα φορτία με φορτηγίδες που τοποθετούνται σε ειδικά πλοία τα LASH. Το σύστημα αυτό είναι εύνοϊκό για μεταφορές σε ποτάμια ή άβαθη λιμάνια. Στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων εκτός από το σύστημα RO-RO έχει αναπτυχθεί η μέθοδος PIGGY BACK σύμφωνα με την οποία μεταφέρεται ολόκληρο το φορτηγό ή το ρυμουλκούμενο ή ειδικά αμαξώματα

φορτηγών πάνω σε τρένο. Υπάρχουν ακόμη και άλλα συστήματα όπως η μεταφορά κιβωτίων τύπου SWOP-BODIES κ.λπ.

Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ Ε.Ε.Ζ.

Σύμφωνα με το νομοθετικό καθεστώς που ισχύει στη χώρα μας αναφορικά με τις Ε.Ε.Ζ. είναι υποχρεωμένα να συνεργασθούν τέσσερα Υπουργεία, που οι αρμοδιότητές τους συγκλίνουν και εμπλέκονται στη δημιουργία και ανάπτυξη του θεσμού, αλλά και όρισμένοι άλλοι φορείς που η προσφορά τους είναι επικουρική και υποβοηθητική. Τα Υπουργεία αυτά είναι: Το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Ναυτιλίας και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, σήμερα ΥΠΕΧΩΔΕ.

Σημαντικό ενδιαφέρον και άναμειξη εκτιμάται ότι θα έπρεπε να είχαν και τα Υπουργεία Βιομηχανίας και Εμπορίου. Το θεσμικό τους όμως πλαίσιο δεν το προβλέπει και έτσι η συμμετοχή τους μπορεί να χαρακτηριστεί σαν έμμεση και περιστασιακή. Σαν επικουρικοί φορείς εμφανίζονται το ΚΕΠΕ, η ΕΤΒΑ και το ΕΛΚΕΠΑ. Η Έλληνική Δημοσία Διοίκηση, μετά την έκδοση του Π.Δ. 649/1977 και την ανάθεση μ' αυτό στο ΥΕΝ της ευθύνης για τη διαμόρφωση ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής, εμφανίζεται μαζί με την Γαλλική θεσμικά πρωτοπόρα στο θέμα αντιμετώπισης των δραστηριοτήτων του τομέα θάλασσα, γιατί έβαλε κάτω από την ευθύνη ενός φορέα την στρατηγική ανάπτυξης της ναυτιλίας, των λιμένων και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η πρόοδος αυτή που πραγματοποιήθηκε δεν υπήρξε τυχαίο γεγονός αλλά ώριμανση και αποτέλεσμα μακρόχρονης πρακτικής και εμπειρίας. Μέσα στις κατευθύνσεις της πολιτικής αυτής ή θάλασσα αποτελεί το βασικό θεμέλιο των εξωτερικών μας συναλλαγών με τον εμπορικό στόλο, το λιμενικό δυναμικό και τα ναυπηγεία. Στη σύγχρονη αντίληψη ανάπτυξης των λιμένων είναι αναγκαία και περιλαμβάνεται η δημιουργία Ε.Ε.Ζ., αφού αποτελεί πολύ ένισχυτικό παράγοντα ανάπτυξης των δραστηριοτήτων τους, την αποκλειστική όμως αρμοδιότητα για την εκμετάλλευσή τους έχει το Υπουργείο Οικονομικών με τη νομοθεσία του οποίου λειτουργούν. Στα πλαίσια αυτά η θέση του ΥΕΝ είναι ένισχυτική της αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών, αφού μεριμνάει για τη δημιουργία και παροχή των αναγκαίων οργανωμένων λι-

μενικών χώρων. Τον κύριο λόγο στην υπόθεση αυτή έχει το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας που είναι επιφορτισμένο με το συντονισμό της οικονομικής πολιτικής της χώρας, αποφασίζει για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου των λιμανιών και των μεταφορών γενικότερα, διαθέτοντας τα αναγκαία κεφάλαια από το Π.Δ.Ε. που διαχειρίζεται.

Η συμβολή του ΥΠΕΧΩΔΕ στην υπόθεση αυτή είναι επίσης επιβοηθητική και συμβουλευτική, αφού προϋπολογίζει την αξία των έργων που θα απαιτηθούν, μεριμνάει για την εκπόνηση των αναγκαίων τεχνοοικονομικών μελετών και φροντίζει για την παρακολούθηση της καλής εκτέλεσης των έργων.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Επειδή η ανάπτυξη του θεσμού των Ε.Ε.Ζ. στη χώρα μας εξαρτάται από την ανάπτυξη του λιμενικού μας δυναμικού (συγκοινωνιακοί κόμβοι) με τον όποιο είναι άρρηκτα συνδεδεμένη, είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι το ΥΕΝ στον τομέα της Λιμενικής Πολιτικής κάτω από το φως των σύγχρονων εξελίξεων της παγκόσμιας Ναυτιλίας, της ένταξης της χώρας μας στην ΕΟΚ και μέσα στις γενικότερες προσπάθειες της οικονομικής ανάπτυξης, έχει δραστηριοποιηθεί για την διαμόρφωση ενιαίας Έθνικής Λιμενικής Πολιτικής. Επιδίδωξη του σκοπού αυτού είναι η συμβολή προσαρμογής των λιμανιών στις εξελίξεις της ναυτιλίας και στην εξυπηρέτηση των αναγκών του διεθνούς εμπορίου με την δημιουργία δυναμικών λιμανιών οικονομικά βιώσιμων.

Με τον τρόπο αυτό και μέσα σε ένα υγιεινό περιβάλλον θα μπορέσουν να εξυπηρετηθούν ευκολότερα οι ανάγκες της χώρας και στον τομέα της δημιουργίας Ε.Ε.Ζ. ή ειδικών αποθηκών αποταμίευσης με όλα τα απαιτούμενα για το σκοπό αυτό προνόμια, εφόσον θα κρινόταν το τελευταίο αυτό πλεονεκτηκό-τερο.

Σήμερα λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες που υπάρχουν στα λιμάνια της χώρας αλλά και στις διεθνείς εξελίξεις στην περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης και της Ν.Α. Μεσογείου για να μπορέσει η χώρα να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του διεθνούς εμπορίου θα μπορούσε να ιδρύσει κατά προτεραιότητα Ε.Ε.Ζ. στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και να δημιουργήσει τις ίδιες προϋποθέσεις στην περιοχή της Ήγουμενίτσας για αναβίωση της Παλιάς Ήγυατίας οδού και της υποβοηθήσεως ανά-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516088
TLX: 21 1330 FLOT GR.

πτυξης της πτχ καθυστερημένης περιοχής της χώρας. 'Ακόμη νά ιδρύσει ελεύθερο λιμάνι στο Καστελλόριζο γιά νά βοηθήσει τήν ακριτική αὐτή περιοχή. Τέλος λαμβάνοντας ὑπόψη τίς εὐκαιρίες πού θά δημιουργηθοῦν μετά τόν πόλεμο 'Ιράν-'Ιράκ, τό μελλοντικό σχεδιασμό γιά τήν σύνδεση 'Ηγουμενίστας - Βόλου, τή βιομηχανική Ζώνη πού ὑπάρχει στό Βόλο εἶναι σκόπιμο νά ιδρυθεῖ στό τελευταῖο αὐτό λιμάνι Ε.Ε.Ζ. Μέ τόν τρόπο αὐτό θά ἐπιβεβαιωθοῦν κατά ἕνα πολύ μεγάλο βαθμό οἱ ἐξαγγελίες δι' ἡ 'Ελλάδα μετά τήν ἐνταξί της στήν Ε.Ο.Κ. ἀποτελεῖ τήν γέφυρα πρὸς τίς χώρες τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καί τῆς 'Αφρικῆς.

'Εκτός ἀπό τίς ἐκτιμήσεις αὐτές θά πρέπει νά ληφθοῦν σοβάρᾳ ὑπόψη:

Ὅτι ἡ ἐκμετάλλευση τῶν δύο μεγάλων μας λιμένων (Πειραιᾶ - Θεσσαλονίκης) πού στοχεύει στή γρήγορη φορτοεκφόρτωση καί ἀποκομιδῇ τῶν φορτίων εἶναι ἀντίθετη πρὸς τήν πολιτική τῶν Ε.Ε.Ζ., πού λειτουργοῦν σ' αὐτοὺς καί ἀποβαίνει σέ βάρος τῆς ὁμαλῆς λειτουργίας τους.

Οἱ νομικοὶ κανόνες, οἱ ἐλευθερίες καί τὰ προνόμια πού παρασχέθηκαν στίς 'Ελεύθερες αὐτές Ζώνες, δέν ἦσαν ἀρκετές γιά νά δελεάσουν τό διεθνές διαμετακομιστικό ἐμπόριο, ἐνῶ στή πρακτική τους ἐφαρμογή παρουσίασαν δυσκολίες.

'Ακόμη οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι τῶν δύο αὐτῶν Ε.Ε.Ζ. ἦταν ἀνεπαρκεῖς καί μέ σοβαρές ἐλλείψεις στόν ἐξοπλισμό.

'Επίσης οἱ ὑποδομές γιά τὰ δύο μεγάλα λιμάνια πού ἔχουν προγραμματιστεῖ, θά κοστίζουν παρά πολύ ἀκριβά, γιὰτί οἱ χώροι τους κερδίζονται μέ ἐπιχώσεις στή θάλασσα.

'Εξάλλου ἡ ὑπαρξη γύρω ἀπὸ αὐτὰ πυκνο-

κατοικημένου ἀστικοῦ πλέγματος ἐμποδίζει πολύ, ἀν δέν ἀποκλείει τελείως τή δημιουργία μεγάλων καί μέ ἀπαιτήσεις Ε.Ε.Ζ.

Θεωρεῖται ἀκόμα χρήσιμο νά προστεθεῖ δι' τή βιομηχανική ζώνη τῆς Θεσσαλονίκης πού εἶναι ἐκτεταμένη θά ἦταν σκόπιμο νά ἐνταχθεῖ στήν Ε.Β.Ζ.Α.Θ. 'Η περίπτωση αὐτή θά ἦταν ἰδανική ἐάν συνδυαζόταν μέ τήν ὑπαρξη ναυπηγικῆς μονάδας, πού θά τήν ἐνίσχυαν οἱ ἱκανοποιητικὲς σιδηροδρομικὲς καί αὐτοκινητιστικὲς συγκοινωνίες. 'Ο τρόπος αὐτός θά ἦταν δυνατό νά βοηθήσει στήν ἐκδήλωση ἐνδιαφέροντος ἐνοικίασης χώρων γιά τήν πραγματοποίησης ἐπενδύσεων ἀπὸ ἀλλοδαποὺς κεφαλαιούχους.

Μετά ἀπὸ δσα διατυπώθηκαν γίνεται φανερό δι' εἶναι ἀναγκαῖο ἕνα μεγάλο μέρος τῆς ἀναπτυξιακῆς προσπάθειας τῆς χώρας νά στραφεῖ πρὸς τήν ἀνάπτυξη Ε.Ε. καί Βιομηχανικῶν ζωνῶν σέ συνδυασμό μέ τήν ἀνάπτυξη τοῦ Λιμενικοῦ δυναμικοῦ. Στήν προκειμένου περίπτωση ὑπάρχει ἀναγκαιότητα συντονισμοῦ τῆς ναυτιλιακῆς - Λιμενικῆς - 'Εμπορικῆς καί Πολιτικῆς τῶν μεταφορῶν. 'Εδῶ δέν πρέπει νά διαφεύγει τῆς προσοχῆς δι' ἡ συντήρηση, βελτίωση ἀνάπτυξη καί ἐξοπλισμός τῶν λιμανιῶν εἶναι πολύ δαπανηρή καί γιά τό λόγῳ αὐτό χρειάζεται νά προχωρεῖ πραγματοποιημένα ὥστε ν' ἀποφεύγονται λαθεμένες καί περιττές ἐπενδύσεις. Γιά νά μπορέσει ὁμῶς ὁ προγραμματισμός νά πραγματοποιηθεῖ χρειάζεται γενναία χρηματοδότηση, ἡ ὁποία ξεφεύγει πολύ ἀπὸ τίς σημερινὲς δυνατότητες τοῦ 'Εθνικοῦ προγράμματος Δημοσίων 'Επενδύσεων. 'Η ἀναζήτησις συνεπῶς χρηματοδότησης θά πρέπει νά στραφεῖ πρὸς τήν διεθνή κεφαλαιαγορά καί ἰδιαίτερα πρὸς τὰ εἰδικὰ ἰδρύ-

ματα πού ἔχουν συσταθεῖ γιά τό σκοπὸ αὐτό, ὥστε νά ἐπιτύχει τοὺς πῶ καλοὺς πιστωτικούς ὁρους, γιά εἰδικὸ σκοπὸ.

Παράλληλα ἐπιβάλλεται ἡ διεθνὴς συνεργασία καί ἡ ἀποφυγὴ ἐπιδοτήσεων ὀλογοπωλιακῶν μορφῶν ἀγορᾶς, ὅπως ἐκείνης τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων.

'Ακόμη εἶναι ἀναγκαῖα ἡ προσεκτικὰ ἐπιλεγμένη προμήθεια τεχνολογικοῦ ἐξοπλισμοῦ καί ἡ ἀποφυγὴ διαρροῆς πολυτίμου συναλλάγματος πού προέρχεται ἀπὸ δανεισμό μέ δι' ἐπιτυχημένες εἰσαγωγὰς τεχνολογικῶν μέσων καί χωρὶς τήν ἐξάντληση κάθε περίπτωσης ἐκμετάλλευσης τῶν δυνατοτήτων τῆς πενιχρῆς ἐγχώριας βιομηχανίας.

'Η ἀντιμετώπιση ὅλης αὐτῆς τῆς ὑπόθεσης ἐκτιμᾶται δι' παρουσιάζει ἐξαιρετικὴ προτεραιότητα καί ἔχει τόν χαρακτήρα τοῦ ἐπείγοντος.

Αὐτό ὀφείλεται στήν ἀνάγκη ἀντιμετώπισης τῶν δι' ἀπλῶν ἀλλὰ πολὺ φιλόδοξων σχεδίων στόν λιμενικὸ καί τόν τομέα τῶν Ε.Ε.Ζ. πού βρίσκονται ἤδη σέ ἐξέλιξη στόν ἀμεσα γειτονικὸ μας χώρο καί πού εἶναι δυνατό νά μᾶς πληξεί ἀνεπανόρθωτα στό κοντινὸ μέλλον.

ΠΑΝ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Λ.Σ.

Υ.Γ. Γνώμες διατυπούμενες ἀπὸ παρὸν ἀπὸ πρὸν προσωπικὲς ἀπόψεις καί θέσεις τοῦ συγγραφέα πού ἐνδέχεται νά μὴν ἀπηχοῦν τίς γιά τό θέμα αὐτό θέσεις τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

IN ARGENTINA AND URUGUAY

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

PRESIDENT: Captain PETROS PETRAKOS

ATTENDING AT ALL ARGENTINE AND URUGUAY PORTS AS:
SHIPAGENTS AND BROKERS — BUNKERING CONTRACTORS
STEVEDORING — MARINE SURVEYORS

ACTING AS CHARTERERS AGENTS FOR:

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

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

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

GREEK OFFICE "OKEANIDA" LTD.

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

Τό Ειδικό Κέντρο Προστασίας Παιδιών Ναυτικών μέ ειδικές ανάγκες

Οι γονείς ναυτικοί, που έτυχε να έχουν παιδιά με ειδικά προβλήματα και ανάγκες, βλέποντας ότι τα ειδικά κέντρα για την εκπαίδευση, την επαγγελματική κατάρτιση και την θεραπευτική αγωγή των παιδιών τους είναι ουσιαστικά ανύπαρκτα ή και όσα υπάρχουν δεν τους εξυπηρετούν, αποφάσισαν να πάρουν την υπόθεση στα χέρια τους. Νά παίξουν αυτοί το ρόλο που όφειλε να διαδραματίζει η Πολιτεία, να κάνουν αυτοί όσα έπρεπε το κράτος να πραγματοποιεί.

ληρέως 44, λειτουργεί από τις 11 Μαΐου, 1986 τό Ειδικό Κέντρο Προστασίας και Έπαγγελματικής Κατάρτισης, όπου τά παιδιά των ναυτικών μας που έχουν ειδικές ανάγκες, βρίσκουν ένα δικό τους χώρο, όπου ειδικοί επιστήμονες, με αγάπη γι' αυτά και με τή γνώση που είναι αναγκαία, θά δώσουν τή μάχη μαζί τους, γιά νά τά καταστήσουν ικανά «νά τά βγάλουν πέρα» στή ζωή.

Ουσιαστικά, τό Κέντρο θά έχει τή μορφή «Έργαστηρίου», όπου τά παιδιά θά χωριστούν σέ ομάδες ομοιοπαθών

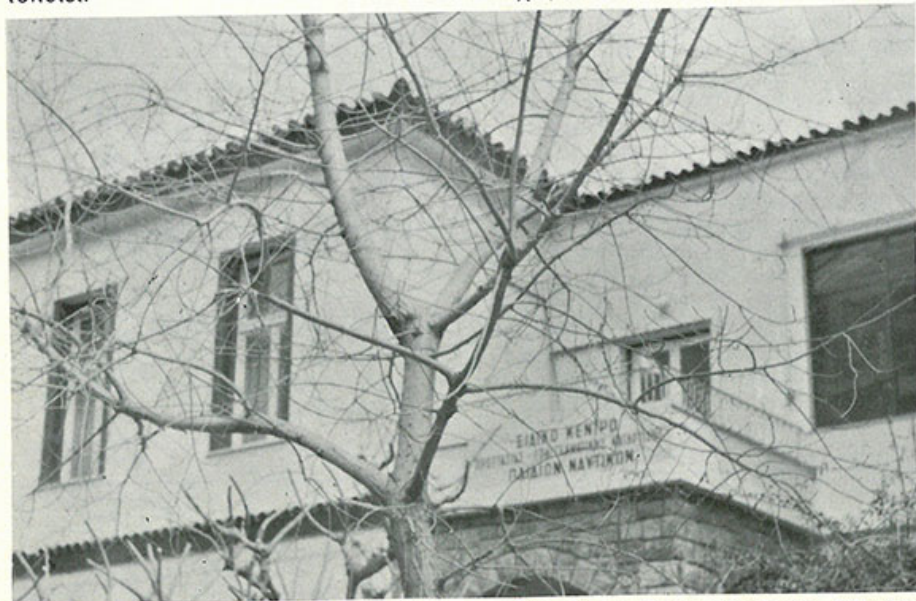
Γίνονται δέ δεκτά και παιδιά ναυτικών των κατώτερων πληρωμάτων, σέ αντίθεση με άλλα κέντρα που δέχονται μόνο παιδιά αξιωματικών.

Παντού στον πολιτισμένο κόσμο, ή αντιμετώπιση του προβλήματος των παιδιών με ειδικές ανάγκες, γίνεται σήμερα πάνω σέ άλλες βάσεις και μέ άλλες μεθόδους. Καί αυτές τίς βάσεις και μεθόδους θέλουν και οι Έλληνες γονείς ναυτικοί νά εφαρμόσουν στήν αντιμετώπιση του δικού τους προβλήματος, ώστε νά πάψει ή περιθωριοποίηση, ή κοινωνική απόρριψη και απομόνωση αυτών των παιδιών. Οι ειδικοί σήμερα (γιατροί, ψυχολόγοι, ψυχίατροι) υποστηρίζουν ότι τό παιδί με ειδικές ανάγκες, δέν πρέπει πιά νά «φυλακίζεται» μέσα στους τοίχους του σπιτιού του, ούτε ή οίκογένεια νά τό αντιμετωπίζει σάν μιά «ντροπή».

Στό Κέντρο του Φαλήρου, θά υπάρχει ειδικευμένο προσωπικό. Ψυχολόγοι και Κοινωνικοί Λειτουργοί θά βοηθούν τους άλλους θεραπευτές στό έργο τους, ενώ σημαντική βοήθεια θά προσφέρουν και όσοι γονείς είναι ειδικευμένοι σέ κάποιο τομέα θεραπείας. Αυτοί οι γονείς, θά εργάζονται έθελοντικά και καθώς, κίνητρό τους θά είναι μόνο ή αγάπη, σίγουρα θά προσφέρουν σημαντικό έργο. Παράλληλα, θά οργανώνονται σεμινάρια γιά τήν επιμόρφωση και ενημέρωση των ναυτικών γονέων που έχουν παιδιά με ειδικές ανάγκες, ώστε νά είναι σέ θέση νά αντιμετωπίζουν αποτελεσματικότερα και μέ τόν σωστότερο τρόπο τά προβλήματά τους.

Τό έργο που ανέλαβαν οι γονείς, δέν είναι εύκολο. Βοηθήθηκαν, από ναυτεργατικά σωματεία, όπως ή Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Έμπορικού Ναυτικού, τό Κλάμπ των Μηχανικών Αποφοίτων των Σχολών Άσπροπύργου, (GEAR CLUB) τή Ναυτική Έστία και μερικούς έφοπλιστές.

Έλπίζουμε ότι ή δημοσιότητα που δίνουμε σ' αυτή τήν αξιέπαινη προσπάθεια θά βοηθήσει ώστε σταδιακά τό πρόβλημα νά λυθεί και τό Κέντρο νά λειτουργήσει μέ όλα τά αναγκαία μέσα και τό κατάλληλο ιατρικό προσωπικό.



Ίδρυσαν λοιπόν τό Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών και άρχισαν τήν προσπάθεια. Μία προσπάθεια που δέν ήταν καθόλου εύκολη, καθώς μάλιστα τά παιδιά τους δέν έχουν όμοιοδη προβλήματα. Υπάρχουν παιδιά με διανοητική καθυστέρηση, άλλα με σύνδρομο Ντάουν, άλλα με αυτισμό, άλλα με έγκεφαλικές βλάβες, άλλα με έγκεφαλικές βλάβες, άλλα με κινητικά προβλήματα κλπ. Άλλά ή αγάπη γι' αυτά τά παιδιά από τήν μιά πλευρά και ή άποφασιστικότητα, ή αγωνιστικότητα, ή πίστη στον άγώνα και στό σκοπό από τήν άλλη, στό τέλος θριάμβευσαν. Καί σήμερα, μετά από προσπάθειες δυό χρόνων, στό Νέο Φάληρο, στήν οδό Φα-

καί θά κάνουν έργοθεραπεία, λογοθεραπεία και φυσιοθεραπεία. Γιά τά μεγαλύτερα παιδιά, θά γίνονται και μαθήματα άγγειοπλαστικής και ξυλουργικής. Μέχρι τώρα, στό Κέντρο έχουν έγγραφεί 80 παιδιά, από τά 420 παιδιά ναυτικών με ειδικές ανάγκες που υπάρχουν σέ όλη τή χώρα. Τά διδάκτρα, είναι μιά συμβολική συνδρομή 100 δραχμών τό μήνα και τό επίδομα άναπηρίας που εισπράττει τό κάθε παιδί από τόν Οίκο του Ναύτου.

Στό Κέντρο αυτό του Νέου Φαλήρου, δέν γίνονται δεκτά μόνο όσα παιδιά έχουν προβλήματα άσυλιακής μορφής, άλλα και παιδιά με χαμηλό δείκτη νοημοσύνης, χωρίς κινητικά προβλήματα.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

Η ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ
ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

'Αναγκαία ή ριζική αναμόρφωση του φορολογικού συστήματος

Πραγματοποιήθηκε στις 28 'Απριλίου, η γενική συνέλευση των μετόχων της Τράπεζας 'Ελλάδος, όπου ο διοικητής της κ. Δημήτριος Χαλικιάς παρουσίασε την έκθεσή του για τις εξελίξεις, τη πορεία και τις προοπτικές της ελληνικής οικονομίας.

Τα βασικά σημεία της έκθεσης και των εκτιμήσεων του κ. Χαλικιά ή οποία προκάλεσε έντονες θετικές αντιδράσεις από τον επιχειρηματικό κόσμο, σε αντίθεση με τις αρνητικές αντιδράσεις των εργαζομένων, έχουν ως εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τό κύριο χαρακτηριστικό των οικονομικών εξελίξεων στο 1985 είναι οι σημαντικές αποκλίσεις που σημειώθηκαν σε βασικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας από τους στόχους που είχαν τεθεί ή τις προβλέψεις που είχαν γίνει στις αρχές του έτους. Συγχρόνως όμως το 1985 είναι τό έτος στο οποίο αποφασίστηκε ριζική στροφή στην οικονομική πολιτική. 'Επιδίωξη είναι ή εφαρμογή ενός περισσότερο ορθολογικού συνδυασμού μέτρων οικονομικής πολιτικής που θά εξασφαλίζουν αποκλιμάκωση του πληθωρισμού και ουσιαστική βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών. Τό έργο είναι δύσκολο και ή πραγματοποίησή του απαιτεί θυσίες.

ΝΕΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Στήν περυσινή 'Εκθεση τονίστηκε ή ανάγκη για ριζική αλλαγή στην κατεύθυνση της μακροοικονομικής πολιτικής. 'Υποστηρίχτηκε ότι ή έμφαση της οικονομικής πολιτικής πρέπει νά μετατεθεί στην ταχεία άμβλυνση των έσωτερικών και έξωτερικών ανισορροπιών, μέ τή συντονισμένη χρησιμοποίηση μέτρων δημοσιονομικής, νομισματικής και εισοδηματικής πολιτικής.

'Ηδη, από τό φθινόπωρο του 1985 άρχισε πράγματι νά δίνεται νέα κατεύθυνση στην οικονομική πολιτική που έθεσε πρωταρχικό στόχο τή σταθεροποίηση της οικονομίας. 'Η νέα οικονομική πολιτική ισοδυναμεί μέ έγκαιρη λήψη της πολιτικής της βαθμιαίας προσαρμογής της οικονομίας που εφαρμόστηκε στα τελευταία χρόνια, χωρίς όμως ήκανοποιητικά αποτελέσματα. Πρόκειται για τομή στην μεταπολεμική οικονομική πολιτική που, έφόσον συμπληρωθεί μέ κατάλληλα μέτρα διαρθρωτικής πολιτικής και εφαρμοστεί στα επόμενα χρόνια μέ συνέπεια, θά έπηρεάσει αποφασιστικά τήν πορεία της ελληνικής οικονομίας.

Ο ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ

Σύμφωνα μέ τις κυβερνητικές εκτιμήσεις, ο πληθωρισμός θά συγκρατηθεί στο 16% στη διάρκεια του 1986, για νά μειωθεί κάτω από τό 10% στη διάρκεια του 1987, ενώ τό έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συνα-

λαγών θά μειωθεί από 3,3 δισεκ. δολ. τό 1985 σε 1,7 δισεκ. δολ. τό 1986. Τά παραπάνω είναι έφικτά μέ τήν προϋπόθεση ότι θά εφαρμοστεί μέ συνέπεια τό πρόγραμμα σταθεροποίησης και ότι κατά τή διάρκεια της εφαρμογής του δέν θά υπάρξουν αντιδράσεις που θά επιφέρουν άμεσα ή έμμεσα, μέ τή δημιουργία κλίματος άνησυχίας και άβεβαιότητας, διαταραχές στην όμαλή λειτουργία της παραγωγής και των αγορών.

Σχετικά μέ τό ισοζύγιο πληρωμών, παρατηρείται ότι, για έποχικούς λόγους, τό ισοζύγιο είναι έλλειμματικό τούς πρώτους μήνες του έτους, γεγονός που όφειλεται στη μεγάλη έξάρτηση της ισορροπίας του από άδηλους πόρους. 'Η βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών στο πρώτο δίμηνο του έτους για τό οποίο υπάρχουν στοιχεία είναι σημαντική.



Τό γενικό συμπέρασμα είναι ότι ή πορεία της οικονομίας έχει ήδη άρχισι νά προσαρμόζεται βαθμιαία, ή δέ προσαρμογή μπορεί νά επιταχυνθεί στους προσεχείς μήνες, μέ τήν προϋπόθεση ότι θά εξακολουθήσει νά εφαρμόζεται μέ συνέπεια ή πολιτική σταθεροποίησης και θά υπάρξει εύκαμψία στην έπιλογή και τή χρησιμοποίηση των μέσων πολιτικής, όταν διαπιστώνονται αποκλίσεις από ένδιάμεσους στόχους ή υπάρχουν άπρόβλεπτες εξελίξεις.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Οι ρυθμοί των νομισματικών και πιστωτικών μεγεθών ήταν γενικά ύψηλοι στο 1985, ιδιαίτερα στους πρώτους έννέα μήνες του έ-

τους. Στή διάρκεια όμως του τελευταίου τριμήνου, σημειώθηκε σημαντική επιβράδυνση της πιστωτικής επέκτασης και της αύξησης της ρευστότητας της οικονομίας.

'Η προσφορά χρήματος μέ τήν εύρεία έννοια (M3, που περιλαμβάνει τήν νομισματική κυκλοφορία και τις ιδιωτικές καταθέσεις σε δρχαμές, εκτός από τις δεσμευμένες) αύξήθηκε κατά 27,3% στο 1985, έναντι στόχου 23,5%. 'Ο ρυθμός αύξησης του M3, όπως διαμορφώθηκε σε όλόκληρο τό 1985, είναι χαμηλότερος από τόν αντίστοιχο έτήσιο ρυθμό στους πρώτους έννέα μήνες του έτους.

ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Τό πρόγραμμα σταθεροποίησης έχει και άναπτυξιακή διάσταση. Βασικά μέτρα του προγράμματος, ειδικότερα ή υπότιμηση, οι προκαταβολές στις εισαγωγές και ή εισοδηματική πολιτική, συμβάλλουν στην προστασία της έγχώριας παραγωγής, στην ένισχυση της ανταγωνιστικότητας, στην άνάσχεση της διεύδυσης εισαγωγών και στην ένισχυση των εξαγωγών.

Πρέπει όμως νά παρατηρηθεί ότι τά μέτρα που άποφασίστηκαν για τή σταθεροποίηση της οικονομίας δέν είναι έπαρκή για νά αντιμετώπισουν οι διαρθρωτικές άνισορροπίες της ελληνικής οικονομίας. Είναι σκόπιμο νά συμπληρωθούν μέ μέτρα διαρθρωτικής πολιτικής, που θά εξασφαλίσουν άποτελεσματικότερη λειτουργία των αγορών παραγωγικών συντελεστών και αγαθών, ένισχυση των οικονομικών κινήτρων, αύξηση της άποταμίευσης, ένθάρρυνση των επιχειρηματικών επενδύσεων και ένίσχυση του εξαγωγικού προσανατολισμού της οικονομίας.

ΟΙ ΑΠΟΛΥΣΕΙΣ

Οι μεταβολές στην κρατική πολιτική και στο σύστημα κρατικών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων, που είναι ιδιαίτερα άναγκαίες, άναφέρονται στη λειτουργία της αγοράς εργασίας, στην πολιτική μισθών, στον έλεγχο των τιμών, στη λειτουργία του τραπεζικού συστήματος και των πιστωτικών αγορών και στη φορολογική πολιτική.

'Η αγορά εργασίας χαρακτηρίζεται από σοβαρές δυσκαμψίες που έχουν τήν προέ-

" SACORAFOS "
TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS
&
TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

λευσή τους σε κρατικές ρυθμίσεις που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της απασχόλησης, αλλά στην πράξη έχουν αποδειχθεί άναποτελεσματικές, αν δεν έχουν αποτελέσματα αντίθετα από τα επιδιωκόμενα. Οι περιορισμοί που ισχύουν στις απολύσεις στην πράξη μπορεί να αποθαρρύνουν την πρόσληψη νέου προσωπικού σε περιόδους που θα ήταν αναγκαίο για να ανταποκριθεί ή παραγωγή στην αυξημένη ζήτηση.

Η ΑΤΑ

Η ΑΤΑ που ισχύει από το 1982 και καθιερώνει φθίνοντα ποσοστά αναπροσαρμογής στα διαδοχικά κλιμάκια αποδοχών, ενώ ήταν δικαιολογημένη για κοινωνικούς λόγους, έχει με την πάροδο του χρόνου οδηγήσει σε σοβαρή μείωση των μισθολογικών διαφορών, ιδίως των καθαρών (μετά τη φορολογία) αποδοχών, σε σημείο που έχουν αμβλυνθεί τα κίνητρα για εργασία και βελτίωση της απόδοσης και της εξειδίκευσης.

ΟΙ ΤΙΜΕΣ

Επίσης, η πολιτική έλεγχου των τιμών η καθορισμού ανώτατων επιτρεπόμενων ποσοστών κέρδους φαίνεται να είναι πηγή σοβαρών στρεβλώσεων στη λειτουργία των αγορών, με σημαντικές αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις και παρενέργειες.

Όπως είναι άλλωστε επιδίωξη της κυβερνητικής πολιτικής, η έμφαση πρέπει να μεταφερθεί από τον έλεγχο των τιμών και των ποσοστών κέρδους στον έλεγχο των μονοπωλιακών και ολιγοπωλιακών καταστάσεων και στην εξουδετέρωση, με τη χρησιμοποίηση των προσφερότερων στην κάθε περίπτωση μέτρων, της κατάχρησης μονοπωλιακής δύναμης.

ΟΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Η Τράπεζα της Ελλάδος προγραμματίζει, μέσα στα όρια των αρμοδιοτήτων της, να προχωρήσει στην περαιτέρω εκλογίκευση

του συστήματος των πιστωτικών κανόνων και των επιτοκίων και στην παροχή πολύ μεγαλύτερης πρωτοβουλίας στα πιστωτικά ιδρύματα να επιλέγουν τις χρηματοδοτήσεις τους και να προβαίνουν σε ρυθμίσεις δαείων.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Είναι αναγκαίο να συνεχιστούν οι προσπάθειες που καταβάλλονται για ριζική αναμόρφωση του φορολογικού συστήματος. Βασικές επιδιώξεις πρέπει να είναι: Πρώτο, η εξασφάλιση ύψους ελαστικότητας των φορολογικών εσόδων, σε σχέση με την αύξηση του Εθνικού εισοδήματος, ώστε να ενισχυθούν οι σταθεροποιητικές επιδράσεις της φορολογίας. Δεύτερο, η εξασφάλιση δικαιοτερης κατανομής του φορολογικού βάρους και η ενίσχυση της αναδιανεμητικής λειτουργίας της φορολογίας. Τρίτο, βασικό κριτήριο στην αναμόρφωση του φορολογικού συστήματος πρέπει να είναι η αποτροπή δυσμενών επιπτώσεων στις επενδύσεις, στα κίνητρα για εργασία και στην παραγωγικότητα.

Με βάση τις πύξ πάνω άρχες και κριτήρια, η άμεση φορολογία είναι σκόπιμο να γίνει πολύ σημαντικότερη, από όσο είναι σήμερα, πηγή εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Για τό σκοπό αυτό απαιτείται διεύρυνση της βάσης του φόρου, σε τρόπο που τελικά θα καλύψει όλους όσους έχουν εισόδημα που ξεπερνά ένα ελάχιστο όριο συντήρησης.

Η ΦΟΡΟΔΙΑΦΥΓΗ

Τά μέτρα για την πάταξη της φοροδιαφυγής, για να είναι αποτελεσματικά πρέπει: α) να περιορίζουν την πιθανότητα να μη συλληφθεί ή φοροδιαφυγή και β) οι κυρώσεις να είναι αυστηρές, ώστε η φοροδιαφυγή να πάψει να είναι επικερδής και όταν ακόμη αποκαλύπτεται. Είναι επομένως αναγκαίο να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τη σύλληψη της φορολογητέας ύλης, με μεγαλύτερη συ-

χνότητα ελέγχων σε βάθος, με διασταύρωση στοιχείων και με καλύτερη οργάνωση των φοροτεχνικών υπηρεσιών.

Στά πλαίσια των προσπαθειών για τη διεύρυνση της βάσης του φόρου εισοδήματος και την πάταξη της φοροδιαφυγής, θα ήταν σκόπιμο να αναθεωρηθεί ριζικά ολόκληρη η φορολογική κλίμακα, σε τρόπο ώστε ο ανώτερος όριακός φορολογικός συντελεστής να ισχύσει τελικά σε εισόδημα κατά πολύ ύψηλοτερο του σημερινού.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παράλληλα με την πολιτική σταθεροποίησης, είναι σκόπιμη η προσαρμογή στις σημερινές ανάγκες του άπαρχαιμένου συστήματος κρατικών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων που αποτελούν τροχοπέδη, στην εξασφάλιση εύελιξίας και προσαρμοστικότητας τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα.

Στόχος πρέπει να είναι η αλλαγή των κανόνων του παιχνιδιού, σε τρόπο που να περιοριστούν τα περιθώρια επιλογής των επιχειρήσεων και η μόνη διέξοδος για την επιβίωσή τους να είναι ο τεχνοοικονομικός εκσυγχρονισμός, η βελτίωση της παραγωγικότητας και η ανάπτυξη τους σε ανταγωνιστική βάση.

Ειδικότερα, η βιομηχανική στρατηγική πρέπει να περιλαμβάνει δύο βασικά στοιχεία. Τό πρώτο αναφέρεται στην προώθηση, με κατάλληλα μέσα, της αναγκαίας αναδιάρθρωσης των παραδοσιακών βιομηχανικών κλάδων και στην υποβοήθηση της εξυγίανσης των προβληματικών επιχειρήσεων, όσον μπορούν να γίνουν βιώσιμες και να λειτουργήσουν αποδοτικά.

Τό δεύτερο βασικό στοιχείο της βιομηχανικής στρατηγικής είναι η ενθάρρυνση και προώθηση νέων βιομηχανικών δραστηριοτήτων που προσαρμόζονται καλύτερα στις σημερινές συνθήκες, εσωτερικές και διεθνείς και μπορούν μακροχρόνια να εξασφαλίσουν μία βιώσιμη και ανταγωνιστική βιομηχανική δομή.

Με τις βαθιές όμως διαρθρωτικές αδυνα-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

μίες που χαρακτηρίζουν τον μεταποιητικό τομέα, το κόστος της εξυγίανσης αρκετών επιχειρήσεων είναι πολύ υψηλό, ώστε αδυνατούν να το αναλάβουν ολόκληρο οι τράπεζες. Αναγκαστικά, επομένως, το κράτος οφείλει να αναλάβει ένα μέρος του κόστους της εξυγίανσης, όπως άλλωστε έχει αποφασιστεί από το Άνωτατο Συμβούλιο Οικονομικής Πολιτικής.

Τα μέτρα διαρθρωτικής πολιτικής που αναφέρθηκαν για την εξασφάλιση της αναγκαίας ευκαμψίας και την ενίσχυση της ικανότητας προσαρμογής του ιδιωτικού τομέα μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία ευνοϊκού οικονομικού περιβάλλοντος, τόσο για την εξυγίανση και ανάπτυξη των ύφισταμένων επιχειρήσεων όσο και για την ίδρυση νέων επιχειρήσεων σε δραστηριότητες που προσαρμόζονται καλύτερα στις σημερινές συνθήκες, για την ανάδειξη νέων επιχειρηματικών δυνάμεων και, τέλος, για την προσέλκυση άμεσων επενδύσεων από το εξωτερικό.

Ο ρόλος του κράτους θα ήταν ίσως σφάλμα να περιοριστεί στην εξυγίανση των προβληματικών επιχειρήσεων και στην εξασφάλιση ευνοϊκού οικονομικού περιβάλλοντος. Η στήριξη αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία είναι αμφίβολο ότι θα μπορούσε να εξασφαλίσει το απαιτούμενο μέγεθος και την επιθυμητή διάρθρωση των άμεσα παραγωγικών επενδύσεων, που είναι σήμερα κεντρικό πρόβλημα της ελληνικής οικονομίας. Υπάρχουν αντικειμενικές δυσχέρειες που συνδέονται με το γεγονός ότι η χώρα, για ιστορικούς λόγους, δεν διαθέτει ένα δυναμικό ιδιωτικό επιχειρηματικό κεφάλαιο. Το ιδιωτικό κεφάλαιο δεν φαίνεται να έχει στην παρούσα φάση ούτε την εμπειρία ούτε την ικανότητα ή το ενδιαφέρον για να αναλάβει

επενδύσεις σε νέους κλάδους υψηλής τεχνολογίας, στους οποίους το στοιχείο του επιχειρηματικού κινδύνου είναι υψηλό και η απόδοση βραδεία. Η μόνη έφικτη λύση είναι να δοθεί ώθηση στους κλάδους αυτούς από το ίδιο το κράτος, μέσω κατάλληλων εξειδικευμένων αναπτυξιακών φορέων που θα αναλάβουν επενδύσεις μόνοι τους ή σε συνεργασία με ιδιωτικό επιχειρηματικό κεφάλαιο, εγγώριο ή ξένο, όπου αυτό είναι δυνατό και κρίνεται σκόπιμο. Σημειώνεται ότι ακόμη και χώρες με ισχυρή βιομηχανική βάση, όχι αναγκαστικά σοσιαλιστικές, κρίνουν ότι δεν μπορούν να στηριχθούν και δεν στηρίζονται αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό της βιομηχανίας τους και για τη ίδρυση νέων κλάδων τεχνολογικής αιχμής.

Το κράτος έχει την ικανότητα να προσδιορίσει με μεγαλύτερη επιτυχία τη βιομηχανική δομή και γενικότερα, την οικονομική δομή της χώρας, που προσαρμόζεται στις σημερινές συνθήκες, να εξασφαλίσει την επιθυμητή κατεύθυνση στις επενδύσεις και να δημιουργήσει παράλληλα προσφορότερες συνθήκες για την αποτελεσματικότερη λειτουργία και ανάπτυξη του ιδιωτικού επιχειρηματικού τομέα. Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο η κυβερνητική προσπάθεια να συγκεντρωθεί στην επιλογή, ενίσχυση και προώθηση ορισμένων κλάδων, επιχειρήσεων ή προϊόντων που μπορούν να δώσουν ώθηση στην ανάπτυξη και να συμβάλουν στην εφαρμογή και διάδοση τεχνολογικών καινοτομιών στο μέλλον. Για να ανταποκριθεί το κράτος στο δύσκολο αυτό έργο, οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς για τη διαμόρφωση και εφαρμογή της αναπτυξιακής πολιτικής, όπως και οι εξειδικευμένοι κρατικοί ή ελεγχόμενοι από το κράτος αναπτυξιακοί φορείς, πρέπει

να κινηθούν πολύ ταχύτερα, μετά από κατάλληλη αναδιοργάνωση και στελέχωση τους με εξειδικευμένο και έμπειρο υψηλής στάθμης προσωπικό, απόκτηση μεγαλύτερης αυτονομίας και ευελιξίας και προπαντός νέας νοοτροπίας. Είναι ο μόνος τρόπος να να καλυφτεί το κενό που υπάρχει στην προσφορά ιδιωτικού επιχειρηματικού κεφαλαίου και για την ανάπτυξη ενός δυναμικού βιομηχανικού τομέα.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

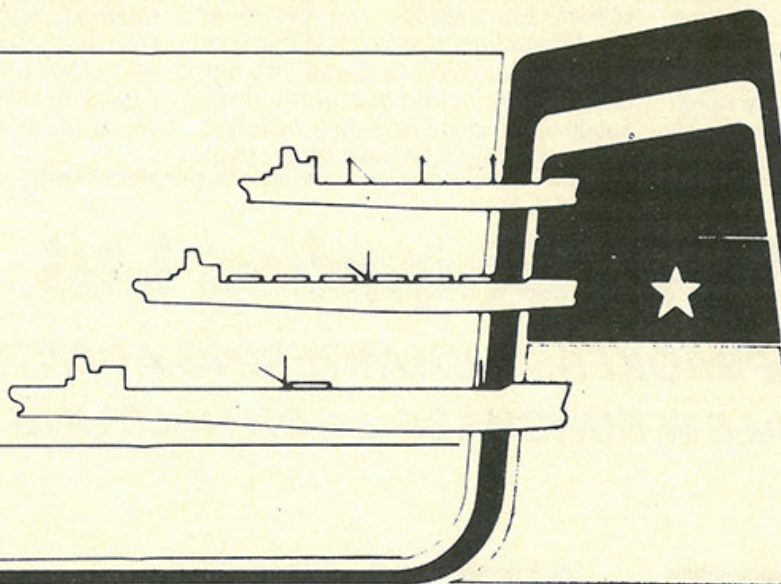
Στη συνέλευση μίλησαν επίσης, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Έλληνικών Βιομηχανιών κ. Θ. Παπαλεξόπουλος, ο πρόεδρος του Έμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς κ. Μ. Νειάδας, ο αντιπρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Έξαγωγέων κ. Ν. Γάτος και ο Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων της Τράπεζας Ελλάδος κ. Γ. Μπαλαούρας.

Ο κ. Παπαλεξόπουλος επικρότησε τα περισσότερα από τα σημεία που θίγει ο κ. Χαλικιάς στην έκθεσή του και επισήμανε ότι αν οι εκκλήσεις του διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος δεν εισακουσθούν, τον επόμενο χρόνο οι ανάγκες θα είναι ακόμη οξύτερες.

Ρεαλιστικές χαρακτήρισε τις τοποθετήσεις του κ. Χαλικιά και ο κ. Νειάδας, ο οποίος είπε ότι το θέμα που παραμένει ανοικτό είναι αν το μείγμα των μέτρων που εφαρμόζονται από τον Οκτώβριο και αυτών που θα εφαρμοσθούν στο μέλλον είναι και το περισσότερο αποτελεσματικό.

Τέλος, ο πρόεδρος των υπαλλήλων της Τράπεζας Ελλάδος δήλωσε ότι ο σύλλογός του θα αγωνιστεί για να μην περάσουν τα σχέδια του κ. Χαλικιά, που θίγουν τις κατακτήσεις τους.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Αριθ. 389/1985

Πρόεδρος: Γερ. Βλαστός
Εισηγητής: Ί. Γέγιος
Δικηγόροι: Μοσχ. Κεφάλας, Γ. Σταμελάκης

Σύμβαση ναυτικής εργασίας — Άπώλεια του πλοίου εξαιτίας ναυαγίου — Λύση της σύμβασης — Άποζημίωση του ναυτικού σύμφωνα με το άρθρ. 76 ΚΙΝΔ — Έπιδικαση εύλογης άποζημίωσης στο ναυτικό για την άπώλεια άντικειμένων της προσωπικής του χρήσης.

Όταν το ναυάγιο έχει ως αποτέλεσμα τη σύγχρονη άπώλεια του πλοίου δεν εφαρμόζεται το άρθρο 62 ΚΙΝΔ αλλά το άρθρο 68 περίπτ. α ΚΙΝΔ και συνεπώς ο ναυτικός έχει δικαίωμα άποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 76 ΚΙΝΔ.

Έπειδή από την αντιπαραβολή των διατάξεων των άρθρων 62 και 68 περίπτ. α ΚΙΝΔ, προκύπτει σαφώς ότι το άρθρο 62 εφαρμόζεται στην περίπτωση που από το ναυάγιο δεν επήλθε άπώλεια του πλοίου, ενώ το άρθρο 68 περίπτ. α' εφαρμόζεται όταν το ναυάγιο είχε σαν αποτέλεσμα και τη σύγχρονη άπώλεια του πλοίου. Η συνδρομή της μίας ή της άλλης περιπτώσεως καθορίζει και τις αντίστοιχες αξιώσεις του ναυτικού. Έτσι σε περίπτωση ναυαγίου που δεν είχε σαν αποτέλεσμα τη σύγχρονη άπώλεια του πλοίου δεν λύεται ή σύμβαση ναυτολογήσεως και έξακολουθεί ή αξίωση του ναυτικού στο μισθό για όσες ημέρες εργάστηκε παρέχοντας τη βοήθειά του στη διάσωση του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων,

έπιπροσθέτως δε έχει αξιώσεις και στο μισθό μέχρι δύο τό πολύ μηνών, αν δεν εξεμισθώσε τις υπηρεσίες του άλλου (άρθρ. 62), ενώ σε περίπτωση ναυαγίου που έχει σαν αποτέλεσμα τη σύγχρονη άπώλεια του πλοίου ή σύμβαση ναυτολογήσεως λύεται και ο ναυτικός έχει αξίωση στην άποζημίωση που καθορίζει ή διάταξη του άρθρου 76 ΚΙΝΔ (άρθρ. 68 περίπτ. α και 75) (Πρβλ. Δελούκα Ναυτικό Δίκαιο 1979, παρ. 136, σελ. 213, ΑΠ 607/1962 Ε. Εμπ. Δ, ΙΔ 222). Στην προκειμένη περίπτωση, ή έκκαλουμένη απόφαση, ενώ δέχεται ότι τό ναυάγιο του πλοίου που ήταν ναυτολογημένος ο ενάγων ως ναύτης επέφερε τη σύγχρονη άπώλεια του πλοίου, από έσφαλήμένη έρμηνεία και εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 62 του ΚΙΝΔ, έπιδίκασε στον ενάγοντα τούς μισθούς δύο μηνών και όχι την όφειλομένη πράγματι στον ενάγοντα άποζημίωση από τη λύση της συμβάσεως ναυτολογήσεως, λόγω άπώλειας του πλοίου. Έπομένως, πρέπει να γίνει δεκτός ο πρώτος λόγος έφέσεως και να έξαφανισθεί ή έκκαλουμένη απόφαση, διακρατηθεί δε ή υπόθεση στο Δικαστήριο αυτό για την περαιτέρω έκδίκαση της άγωγής.

Έπειδή, σε περίπτωση ναυαγίου ο ναυτικός δικαιούται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 63 του ΚΙΝΔ, σε εύλογη άποζημίωση για την άπώλεια ή καταστροφή των αντικειμένων της προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσεως. Στην προκειμένη περίπτωση από τη κατάθεση του μάρτυρα του ενάγοντος που έξετάσθηκε στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο, όπως αυτή περιέχεται στα προσκομιζόμενα ταυτάριθμα με την έκκαλουμένη απόφαση πρακτικά συνεδρίασεως του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου,

σε συνδυασμό με τά προσκομιζόμενα έγγραφα και τις όμολογίες των διαδίκων, άποδεικνύονται τά ακόλουθα περιστατικά: Ο ενάγων την 18.1.1983 ναυτολογήθηκε ως ναύτης στο υπό ελληνική σημαία πλοίο «Ν» χωρητικότητας 1.800 d.w. πλοιοκτησίας της έναγομένης. Την 19.2.1983 τό παραπάνω πλοίο, από ναυάγιο που συνέβη στη θαλασσία περιοχή του άκρωτηρίου «Ταίναρον» βυθίσθηκε και ο ενάγων την ίδια ημέρα απέλυθη στη Καλαμάτα. Οί άποδοχές του ενάγοντος κατά τον χρόνο της άπολύσεως του για άπώλεια του πλοίου ανήρχοντο συνολικά στο ποσό των 48.472 (β.μ. 29310 σύν επ. Κυρ. 5862 σύν. επ. κατωτ. πληρ. 2.800 σύν αντ. τροφ. 10500). Από την αυτή αίτία ο ενάγων έχασε και αντικείμενα της προσωπικής του χρήσεως και ειδικότερα είδη ίματισμού που είχε στο χώρο ένδειαίτησεως του στο πλοίο (κοστούμια, έσώρουχα κλπ.) και ένα ραδιομαγνητόφωνο τύπου SANYO και μία φωτογραφική μηχανή. Έπομένως ο ενάγων, δικαιούται, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 62, 63, 68, 75 και 76 του ΚΙΝΔ, για μέν την άπόλυσή του λόγω άπώλειας του πλοίου από ναυάγιο, άποζημίωση δρασμών 24.236 (48472:2 = 24236), για δε την άπώλεια των αντικειμένων της προσωπικής του χρήσεως, εύλογη άποζημίωση δρασμών 55.000 και συνολικά από τις παραπάνω αίτιες δρασμές 79.236, από τις όποιες πρέπει να αφαιρεθεί τό ποσό των 35.000 που όμολογεί ο ενάγων ότι εισέπραξε και να του επιδικασθεί τελικά τό ποσό των 44.236 (79.236 - 35.000) για τό όποιο πρέπει να γίνει δεκτή έν μέρει ή άγωγή ως κατ' ουσίαν βάσιμος νομιμοτόκως από της έπιδόσεώς της.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus





ΓΑΛΛΙΑ

Οί ναυπηγήσεις του τριμήνου

Κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους τα γαλλικά ναυπηγεία παρέδωσαν εξήκαστα, κατέλυσαν άλλα εξήκαστα, άρχισαν τη ναυπήγηση τριών νέων και έλαβαν παραγγελίες για τη ναυπήγηση πέντε ακόμη σκαφών.

Μεταξύ αυτών τα πιο ενδιαφέροντα είναι: το παραδοθέν από τα ναυπηγεία Βορρά και Μεσογείου ύγραεριοφόρο των 81.000 κ.μ. στη νορβηγική εταιρία Μπέργκεστεν, το κατελκυθέν από τα ναυπηγεία Alsthom πετρελαιοφόρο των 32.000 τόν. d.w. και ένα δμοιο του οποίου άρχισε η ναυπήγηση. Μεταξύ των παραδόσεων περιλαμβάνεται και η μετατροπή ενός τάνκερ των 380.000 τόν. d.w. σε μονάδα πλωτής αποθηκείωσης που πραγματοποιήθηκε στα ναυπηγεία La Ciotat, καθώς και η επίμηκυνση ενός πλοίου ρόρο που εκτέλεσε το ναυπηγείο του Σηκουάνα.

Τέλος μεταξύ των νέων παραγγελιών περιλαμβάνεται ένα κρουαζιερόπλοιο με βοθητικά ιστία για λογαριασμό αμερικανικής εταιρίας (ναυπηγεία Χάβρης), τέσσερα πλοία - ψυγεία για λογαριασμό του Μαρόκου (ναυπηγεία Μάγχης) και ένα ύγραεριοφόρο για εξαγωγή (ναυπηγεία S.F.C.N.).

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ναυτιλιακή συμφωνία με την Τυνησία

Η Ισπανία και η Τυνησία υπέγραψαν πρόσφατα μία διακρατική συμφωνία, με την οποία τα πλοία της κάθε χώρας θα έχουν τις ίδιες εύκολες σχέσεις με τον έλιμενισμό και την χρήση άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων στους λιμένες των δύο χωρών όπως επίσης και εύνοική μεταχείριση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Τό διακομετακομιστικό εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών θα υπόκειται στους κανόνες της Ουγκταντ και τα όρια των ναύλων θα έγ-

κρίνονται από τις δύο χώρες. Ήδη έχει συσταθεί μία ναυτιλιακή επιτροπή που θα παρακολουθήσει τη σωστή εφαρμογή της συμφωνίας.

Ο άπολογισμός του 1985

Κατά το 1985, κατασχέθηκαν από την Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστης 62 πλοία, τα συνολικά χρέη των οποίων ανέρχονταν σε 37.487 εκατ. πεσετών. Από τα πλοία αυτά εκποιήθηκαν τα 44 προς τρίτους αντί συνολικού τιμήματος 6.324 εκατ. πεσετών.

Κατά το 1985 η Ισπανία εισήγαγε 97.336.451 τόννους εμπορευμάτων εκ των οποίων 81.420.000 διά της θαλασσίας οδού. Από τα τελευταία αυτά, 45 εκατ. τόννοι μεταφέρθηκαν με ξένα πλοία και 35 εκατ. με ισπανικά πλοία. Η διά ξένων πλοίων μεταφορά εισαχθέντων εμπορευμάτων έστοίχισε 125.652 εκατ. πεσετών, ή δέ διά ξένων πλοίων μεταφορά των εξαχθέντων εμπορευμάτων έστοίχισε 26.137 εκατ. πεσετών.

Επίσης το 1985 τα ισπανικά ναυπηγεία έλαβαν παραγγελίες για 83 πλοία συνολικού τοννάξ 203.488 τόν. γκρός, από τις οποίες οι 34 παραγγελίες προέρχονταν από Ισπανούς έφοπλιστές και οι 49 από ξένους. Εξάλλου, η συνολική αξία των ναυπηγηθέντων στην Ισπανία πλοίων και παραδοθέντων στο έξωτερικό κατά το 1985 ανήλθε σε 224 εκατ. δολλαρίων, ενώ η αξία των από τα ισπανικά ναυπηγεία πραγματοποιηθεισών έπισκευών σε ξένα πλοία έφθασε τα 10.700 εκατ. πεσετών. Στην πρώτη του έτους τα καρνέ των ναυπηγείων περιελάμβαναν 110 πλοία 444.984 τόν. γκρός, από τα οποία 57 για Ισπανούς και 53 για ξένους.

ΙΤΑΛΙΑ

Άλλαγή δρομολογίων

Οί φόβοι τρομοκρατικών ενεργειών στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου οδήγησε στην αλλαγή των προγραμματισμένων περιηγήσεων του κρουαζιεροπλοίου «Achille Lauro» τό οποίο είναι ναυλωμένο για τη φετι-

νή θερινή περίοδο από την εταιρία Χανδρή. Σύμφωνα με νεότερες πληροφορίες τό ιταλικό κρουαζιερόπλοιο θα εκτελεί περιηγήσεις στην δυτική Μεσόγειο, ενώ τό «Ρομάνζα» της εταιρίας Χανδρή θα ακολουθεί τό δρομολόγιο Βενετία, Πούλα, Ντουμπρόβνικ, Κέρκυρα, Ήράκλειο, Ρόδο και Πειραιά, τό οποίο πιστεύεται ότι θα είναι λιγότερο εύάλωτο σε τρομοκρατικές επιθέσεις.

ΜΑΛΑΙΣΙΑ

Έκδοση Όδηγού Λιμένων

Πρόσφατα εκδόθηκε ο πρώτος οδηγός με πληροφορίες για τα λιμάνια της Μαλαισίας, ιδιαίτερα για τό Πόρτ Κέλανγκ, Τζόχορ Πόρτ, Πενάγκ και τό Κουαντάν. Τό έγχειρίδιο περιλαμβάνει πληροφορίες για τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στα διάφορα λιμάνια, όπως επίσης και τις ναυτιλιακές εταιρίες και όσες επιχειρήσεις έχουν σχέση με την ναυτιλία. Τό έγχειρίδιο θα διατεθεί στις διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες, στους ναυλωτές και στους ναυτικούς πράκτορες. Σύντομα ετοιμάζονται παρόμοιοι οδηγοί για τό Κορεατικό λιμάνι και για τό λιμάνι Καοσιούνγκ της Ταϊβάν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τό Διεθνές Ναυτ. Έπιμελητήριο

Κατά την έτήσια έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Έπιμελητηρίου τονίσθηκαν οι δυσκολίες που αντιμετώπιζει ο βρεταννικός έφοπλισμός, που είναι κυρίως χρηματοδοτικού χαρακτήρα. Προσθέτει εξάλλου ότι κατά τό διάστημα της τελευταίας δεκαετίας η δομή της ναυτιλίας έχει ανεπίστρεπτα μεταβληθεί και ότι οι Τράπεζες, χάνοντας την ύπομνη τους, έπιδεικνύουν συνεχώς σκληρότερη θέση απέναντι του έφοπλισμού.

Πάντως ο Πρόεδρος του Έπιμελητηρίου τόνισε ότι δέν πρέπει να υπάρξει ήττοπάθειας και άπαισιοδοξία, δεδομένου ότι ο κοσμος θα έχει πάντοτε ανάγκη θαλάσσιων μεταφορών και ότι ή έξοδος από την οικονομική ύφεση μπορεί να εκδηλωθεί με την πτώση της τιμής του πετρελαίου που ενδέχεται να αποδειχθεί εύνοική στο σύνολο των θαλασσιών μεταφορών. Γι' αυτό ή Κυβέρνηση και οι Τράπεζες από την μία πλευρά και ή έφοπλιστική και ναυπηγική βιομηχανία από την άλλη, έχουν συμφέρον να αλληλοβοηθούνται περιμένοντας καλύτερες μέρες. Η ναυτιλία έχει αποδείξει ότι ξέρει να αντιστέκεται στις αντίξοότητες και ή πίστη αυτή τελικά θα υπερισχύσει.

Ανακοινώθηκε εξάλλου ότι δύο ακόμη χώρες, ή Σιγκαπούρη και τό Μαρκό έγγρά-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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



Το σύστημα NACOS 20, της Krupp Atlas Electronics, είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα πλοήγησης από τη γέφυρα, το οποίο τοποθετείται στα νέα πλοία και περιλαμβάνει αισθητήρες, επεξεργαστή στοιχείων ναυσιπλοΐας και δύο ραντάρ τύπου 8600 ARPA και 7600 AC/IM, χρειάζεται μόνο ένα χειριστή και θα παρουσιασθεί στα Ποσειδώνια '86.

φθηκαν ως μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Έπιμελητηρίου ανεβάζοντας τον αριθμό των εφοπλιστικών ενώσεων που τό συγκροτούν σε 41, προελεύσεως 35 διαφορετικών χωρών.

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Πλοηγικό μπουκντάζ

Τό σωματείο των πλοηγών του λιμένος Wellington ήλθε σε σύγκρουση με τη Λιμενική Αρχή, με την αιτιολογία ότι επέτρεψε την πλευρίση πλοίων χωρίς τη βοήθεια ρυμουλκών. Κατόπιν αυτού τό σωματείο απέφασε να μπουκντάρει όλα τά πλοία που καταφθάνουν στον λιμένα.

Η σύγκρουση φαίνεται πως έχει βαθύτερες αιτίες και ανάγεται στον χρόνο εργασίας των πλοηγών, οι οποίοι στο Wellington εργάζονται 80 ώρες μηνιαίως, από τις οποίες διαθέτουν μόνο 30 ώρες για πλοήγησης, ενώ οι πλοηγοί των άλλων νεοζηλανδικών λιμένων εργάζονται 144 ώρες μηνιαίως, καταναλώνοντας 45 για πλοήγηση.

Στό μεταξύ και μέχρι να εξευρεθεί κάποια λύση, έξι πλοία που προορίζονταν για τό Wellington αναγκάστηκαν να στραφούν προς άλλους λιμένες της χώρας. Γι' αυτό και τό Σωματείο απειλεί να επεκτείνει τό μπουκντάζ σε όλα τά λιμάνια της χώρας.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Οί εξετάσεις για διπλώματα

Αρχίζει να εφαρμόζεται από τις παναμαϊκές ναυτιλιακές αρχές ή νέα μέθοδος εξέτασεων για ναυτικούς, με σκοπό την μείωση των ατυχημάτων που όφειλονται σε ανθρώπινα λάθη.

Με τη νέα μέθοδο οι υποψήφιοι για την απόκτηση παναμαϊκού ναυτικού διπλώματος, θά μπορούν να εξετάζονται στη μητρική τους γλώσσα, είτε στη χώρα καταγωγής τους ή σε ένα από τά περιφερειακά εξεταστικά κέντρα που έχουν δημιουργηθεί με την συνεργασία του Μπυρβ Βερντάς.

Οί έρωτήσεις θά γίνονται μέσα από μία

τράπεζα δεδομένων που θά βασίζεται σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές και θά μπορεί εύκολα να τροποποιηθεί, ώστε να περιλαμβάνει αλλαγές στη ναυτιλιακή τεχνολογία, ή στις νέες ναυτιλιακές συνθήκες. Η διόρθωση των γραπτών, ή βαθμολογία και αξιολόγηση των υποψηφίων θά γίνεται από τον υπολογιστή και με τό τέλος των εξετάσεων οι επιτυχόντες θά εφοδιάζονται με τό νόμιμο πιστοποιητικό της Παναμαϊκής Κυβέρνησης.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Παρήγγειλε φρεγάτες

Τρεις φρεγάτες άξίας δύο δισεκατ. μάρκων παρήγγειλε ή Πορτογαλία σε Δυτικογερμανικό συγκρότημα που περιλαμβάνει τά ναυπηγεία Blohm und Voss, HDW, Thyssen και Ferrostaal. Τό κύριο έργο ανέλαβε τό ναυπηγείο Blohm und Voss, τό όποιο παρέδωσε ήδη τέσσερις φρεγάτες στην Άργεντινή και διεξάγει τώρα διαπραγματεύσεις για τη ναυπήγηση τεσσάρων φρεγατών για την Τουρκία.

Οί ως άνω Πορτογαλικές φρεγάτες προορίζονται για την κάλυψη του μεσημβρινού τομέα του Βορ. Άτλαντικού και για τό λόγο αυτό ή χρηματοδότηση της ναυπήγησης τους γίνεται υπό την αίγίδα του ΝΑΤΟ. Έτσι οι Η.Π.Α. θά καταβάλουν ποσόν 750 εκατομ. μάρκων και ή Δυτική Γερμανία ποσόν 500 εκατομ. μάρκων. Επίσης διάφορα άλλα μέλη του ΝΑΤ θά συνεισφέρουν περί τά 300 εκατομ. μάρκων, ούτως ώστε ή καθαρή επιβάρυνση της Πορτογαλίας δέν θά υπερβεί τό ποσό των 400 εκατομ. μάρκων.

ΤΑΪΒΑΝ

Γιά την επιβίωση των ναυπηγείων

Η ενέργεια της κυβερνήσεως της Ταϊβάν να περικόψει τά επιτόκια δανεισμού για τους ντόπιους αλλά και ξένους πλοιοκτήτες, εντάσσεται στην προσπάθειά της να ενισχύσει την έλπίδα της εταιρίας China Shipbuilding Corporation (CSG) να κερδίσει νέα συμβόλαια ναυπηγήσεων.

Όπως ανακοινώθηκε πρόσφατα, τό ύπουργικό συμβούλιο της χώρας αποφάσισε να περικόψει τά δανειακά επιτόκια από 8,5% σε 7,5% για τις ναυτιλιακές εταιρίες

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

ALL KINDS OF REPAIRS — NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS

AGENTS FOR GREECE
INTERSEAS SHIPPING CO.

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

TEL.: 4181093

TLX: 211394

της Ταϊβάν και από 9% σε 8% για ναυτιλιακές εταιρίες του εξωτερικού.

ΤΑΪΛΑΝΔΗ

Δημιουργία κέντρου ναυλώσεων

Με νόμο που θα εγκριθεί σύντομα από τη Βουλή, η κυβέρνηση της Ταϊλάνδης θα καταστήσει υποχρεωτική τη ναύλωση των φορτίων που διακινούν οι πλοιοκτήτες της χώρας διά μέσου ενός κεντρικού οργανισμού. Με την ίδια διάταξη γίνεται υποχρεωτική η συμμετοχή των Ταϊλανδών πλοιοκτητών σε ένα κεντρικό εθνικό σχέδιο έχει εφαρμοσθεί στην Κεϋλάνη, όπου το Κέντρο Καταχωρήσεως Ναυλώσεων λειτουργεί υπό άμεσο κρατικό έλεγχο. Αντίθετα στην Ταϊλάνδη ο οργανισμός αυτός θα είναι υπό τον έλεγχο του υπό δημιουργία συμβουλίου εφοπλιστών, και θα λειτουργεί σαν ιδιωτική επιχείρηση.

Για να υποστηριχθεί το συμβούλιο των εφοπλιστών και να αυξηθεί το κύρος του ο νόμος θα απαγορεύει την συγκρότηση άλλων ενώσεων εφοπλιστών με παρόμοιες δικαιοδοσίες. 'Ακόμα οι διάφορες «κόνφερανς» που εξυπηρετούν το εμπόριο της χώρας θα είναι υποχρεωμένες να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη του συμβουλίου σε περίπτωση αλλαγής των όρων του συμβολαίου μεταφοράς.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Πήρε παράταση

Η γνωστή εταιρία Wah Kwong Shipping, η οποία βρίσκεται από τις αρχές του έτους σε οικονομικές δυσκολίες, ήλθε σε προσωρινή συμφωνία με τους 43 πιστωτές της, η οποία προβλέπει την κλιμάκωση των χρεών τα οποία υπολογίζονται σε 855 εκατ. δολλαρίων.

Το πλάνο αυτό θα επιτρέψει στην εταιρία



Τό 800 κλινών πολυτελές κρουαζιερόπλοιο και φέρρυ «Orient Express» 12.500 τόν. γκρός, το οποίο από 3 Μαΐου εκτελεί εβδομαδιαίες κρουαζιέρες από Βενετία στη Κωνσταντινούπολη με ενδιάμεσους σταθμούς στον Πειραιά, Έφεσο, Πάτμο και Κατάκωλο.

Τό «Orient Express» είναι τό μεγαλύτερο πλοίο που διήλθε ποτέ τόν 'Ισθμό της Κορίνθου, ενώ αξίζει νά σημειωθεί ότι τό πλοίο έχει ανταπόκριση μέ τό παγκοσμίως γνωστό τραίνο Simplon Orient Express που ξεκινά από τό Λονδίνο και συνδέεται στη Βενετία μέ τό συνώνυμο πλοίο.

νά συνεχίσει την εκμετάλλευση του στόλου της. 'Εξάλλου πέτυχε δάνειο 10 εκατομμυρίων δολλαρίων από την Τράπεζα Standard Chartered και την Τράπεζα του Τόκιο, τό ήμισυ του οποίου είναι υπό την εγγύηση των κεφαλαίων της οικογένειας Τσάο, κυρίου μετόχου της εταιρίας Wah Kwong. Τά ιδιωτικά κεφάλαια της οικογένειας Τσάο θα επιτρέψουν την εφαρμογή ενός σχεδίου μακρόχρονης επανασυγκροτήσεως, τό οποίο πρός τό παρόν φαίνεται ότι ικανοποιεί τούς δανειστάς.

Σήμερα η εταιρία Wah Kwong Shipping, ή ατομική εταιρία Wah Kwong Co και ή Venture Lines, συγκροτούν στόλο 60 πλοίων και

έχουν υπό παραγγελία έννέα ακόμη πλοία. Κατά τη γνώμη ενός εκ των δανειστών ή αξία του ενεργητικού αυτού δέν αντιπροσωπεύει παρά τό μισό περίπου των συνολικών χρεών του συγκροτήματος.

Σημειωτέον ότι οι δανεισταί συνεφώνησαν όπως ή πληρωμή των τόκων αναβληθεί μέχρι έκπνοής της συμφωνίας και ότι θα ήσαν πρόθυμοι νά παρατείνουν τη συμφωνία εφόσον τούς ζητηθεί επίσημως. 'Αναφέρεται τέλος ότι ή απουσία τεσσάρων πιστωτών από την επελευθέρωση συμφωνία δέν πρόκειται νά παρεμβάλει προσκόμματα στην εκτέλεση του σχεδίου.



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

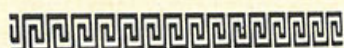
4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υπό βλήθηκαν αίτησεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια βάσει του άρθρου 13, των παρακάτω πλοίων.

— «Μάργκριθ Έμμ.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Kerwave» υπό σημαία Σιγκαπούρης, ναυπηγήσεως του 1981, 59.397 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «FIRST OCEANICA S.A.» (κ. Σπυρ. Άσπιώτης).

— «Λώρενς Μ.», μικτό, πρώην «Jarama» υπό νορβηγική σημαία, ναυπηγήσεως του 1981, 42.105 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «FIRST NAUTICAL S.A.» (κ. Σπυρ. Άσπιώτης).

— «Έλπις», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Bulk H.», υπό Όλλανδική σημαία, ναυπηγήσεως του 1982, 35.561 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «COMPANIA MARITIME ONDA S.A.» (Coronia Steamship Co.).

Καθελκύσεις

— Άπό τά ναυπηγεία της Μισσομπίσι στο Ναγκασάκι, καθελκύθηκε τό πρόντακτ κάρριερ «Κρήτη Φλέιμ» 24.900 τόν. γκρός πού ανήκει στον Όμιλο Βαρδινογιάννη.

— Άπό τά ναυπηγεία της Χιουντάϊ στο Ούλσάν, καθελκύθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Κώστας Ν. Πατέρας» 25.000 τόν. γκρός πού ανήκει στην εταιρία «Εύπλοια Σίπιγκ».

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Mega Pilot» 80.859 τόν. d.w., 41.957 τόν. γκρός (IGS/COW) ναυπηγήσεως 1968, έναντι ποσού περί τώ 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Στους ένυπόθους δανειστές περιήλθε μετά από πλειστηριασμό τό μπάλκ κάρριερ «Κανάρης» 35.105 τόν. d.w. 19.037 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι ποσού περί τών 2,35 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Kaiko Maru» 139.688 τόν. d.w. 71.764 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, εφοδιασμένο μέ Coils, έναντι ποσού 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Πρωτοστάτης» 27.098 τόν. d.w., 15.534 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975 έναντι ποσού περί τών 1,5 εκατ. δολλαρίων μέ παράδοση ως έχει στη Μεσόγειο.

— Έπίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Άννα Ι. Άγγελικούση» 227.492 τόν. d.w., 115.295 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, παροπλισμένο στην Έλλάδα, έναντι ποσού περί τών 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό μικρό Έλληνικό φορτηγό «Άργώ Βαλός» 3.055 τόν. d.w., 1.587 τόν. γκρός, ναυπηγθέν στην Έλλάδα τό 1978, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ με δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Trent» 38.011 τόν. d.w., 20.711 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί τών 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του πρόντακτ κάρριερ «Scottish Eagle» 56.964 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1980 (Coated/Coils) έναντι ποσού περί τών 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Σίφνος» 25.635 τόν. d.w., 14.706 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 860.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Verena» 21.516 τόν. d.w. 12.384 τόν. γκρός, έναντι ποσού περί τών 550.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιο «Lis of Galway» 87.800 τόν. d.w., 42.619 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί τών 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Eternity Venture» 60.194 τόν. d.w., 31.077 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Jupiter No. 1», 37.517 τόν. d.w., 23.938 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί τών 1,85 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Playa de Riazor» 102.914 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1970 (Coils), έναντι ποσού περί τών 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό μοντέρνο πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Bulk H.» 62.343 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι ποσού περί τών 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος απέκτησαν τά αδελφά μπάλκ κάρριερ «Silver Carrier» και «Wildcat» 39.800 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί τών 1,9 εκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Ταϊβάν αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Άϊρήνς Ζέστ» 13.942 τόν. γκρός, 6.725 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1969, αντί δολ. 113 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό μικτό πλοίο «Γαρμπής» 36.059 τόν. γκρός, 18.129 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 122 ανά τόννο.

— Σέ Έλινες διαλυτές έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Πλωτώ» 35.191 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 120,5 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Ό κ. Χρ. Ντούνης επελέγη όριστικά ύπαρχηγός

Ό αρχιπλοίαρχος κ. Χρ. Ντούνης πού εκτελούσε μέχρι τώρα καθήκοντα ύπαρχηγού λιμενικού Σώματος επελέγη όριστικά για τη θέση αυτή από τό Άνώτατο Συμβούλιο λιμενικού Σώματος και προήχθη στο βαθμό του ύπωναύαρχου.

Στό μεταξύ δημοσιεύθηκαν τά Π.Δ. μέ τά όποια άποστρατεύθηκαν μέ τό βαθμό του ύπωναύαρχου οι αρχιπλοίαρχοι Νικ. Καραγιάννης, Χρ. Τσαρούχης, Άν. Δημαράκης, Έμμ. Φαρούπος και Στ. Πολιτάκης και προήχθησαν στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου για την κάλυψη κενών όργανικών θέσεων οι πλοίαρχοι Κων. Παπαναστασίου, Δημ. Παπαδόπουλος, Γεώργ. Βουρλιός, Νικ. Καλύβας και Γεώργ. Δημητρακόπουλος και έκτός όργανικών θέσεων ό πλοίαρχος Ήλ. Πιεράκος.

Μέ άλλα Π.Δ. προήχθησαν στο βαθμό του πλοίαρχου οι αντιπλοίαρχοι Άθαν. Μανώλης, Νικ. Ραφαήλοβιτς, Δημ. Στασινόπουλος, Σπ. Γκόρος, Άθαν. Πουρής, Άντ. Περίδης και Σπ. Νικολάτος και στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Άνδρ. Σινιώρης, Σπ. Ίωνάς, Μιχ. Μηνάτσος, Ίωάν. Μπαμπούσης, Ίωάν. Άραβαντινός, Βασ. Παπουτσίδης και Δημ. Εύθυμίου και άποστρατεύεται ό πλοίαρχος Εύθ. Μητρόπουλος.

Άπό τό ύπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών: Ό Πλοίαρχος Στ. Καρακούλας τοποθετείται στο ΥΕΝ, οι ύποπλοίαρχοι Δημ. Άνδρουτσος προξενικός λιμενάρχης Βανκούβερ, Χρ. Δρακάτος λιμενάρχης Άνδρου και Άλέξ. Έλευθερίου στο λιμεναρχείο Ρόδου και οι άνθυποπλοίαρχοι Ίωάν. Μπλύνας στο λιμεναρχείο Πειραιώς και Κορν. Γράφας στο λιμεναρχείο Έλεουσίνας.

Μηχανογράφηση στην Ε.Ε.Π.

Για την ταχύτερη έξυπνηρήτηση των συλλασσομένων, ή Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων άφου προμηθεύτηκε τόν άπαραίτητο ήλεκτρονικό ύπολογιστή, προχωρεί μέ γοργό ρυθμό στη μηχανογράφηση των στοιχείων των πλοίων, ώστε σε συντομία το χρόνο νά παρέχονται όλες οι πληροφορίες πού άφορούν ένα Έλληνικό έμπορικό

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '86

ΓΙΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΑ Ή ΑΛΛΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΕΝΤΥΠΑ
ΑΠΕΥΘΥΝΘΕΙΤΕ ΕΓΚΑΙΡΑ ΣΤΑ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑΣ — ΤΗΛΕΦ. 4522537 - 4178869

πλοίο.

Εξ άλλου, με χρήση προγραμμάτων που συντάχθηκαν και ολοκληρώθηκαν αποκλειστικά από το προσωπικό της Ε.Ε.Π., πραγματοποιήθηκε η μηχανοργάνωση του τηλεπικοινωνιακού τμήματος της υπηρεσίας αυτής και ήδη, ένα μεγάλο μέρος της αλληλογραφίας του τμήματος καλύπτεται με τη χρήση του εκτυπωτή του ηλεκτρονικού υπολογιστή, γεγονός που συνεπάγεται ταχύτητα και αμεσότητα στην αλληλογραφία με τους συναλλασσόμενους, χωρίς τη μεσολάβηση των χρονοβόρων διαδικασιών της συνηθισμένης αλληλογραφίας (σύνταξη χειρογράφων σχεδίων, δακτυλογράφηση, διόρθωση κ.λπ.).

Αντιπροσωπεία της BIMCO στην Ελλάδα

Χθές Τετάρτη 14 Μαΐου επισκέφθηκαν την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, ο Νορβηγός Πρόεδρος της BIMCO κ. A. JEBSEN, ο Ολλανδός Πρόεδρος της Έκτελεστικής Επιτροπής κ. Jan Mauntz, ο Βρεταννός Πρόεδρος της Επιτροπής Ντοκουμέντων κ. Peter

Bradley και ο Δανός Γ. Γραμματέας κ. T. Skaanild.

Με την ευκαιρία της άφιξης της αντιπροσωπείας της BIMCO στην Ελλάδα εδόθη το βράδυ της Τετάρτης δεξίωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Επίσης σήμερα Πέμπτη στα γραφεία της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών επρόκειτο να πραγματοποιηθεί συνάντηση Νορβηγών Βουλευτών με αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε.

Η Γενική Συνέλευση του Κομμίτ

Στις 19 Ιουνίου, στα γραφεία του Κομμίτ, θα γίνει η ετήσια γενική συνέλευση των μελών της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Δέν θα μειωθεί το ναυολόγιο των επιβατηγών

Δέν πρόκειται να μειωθεί η τιμή των εισιτηρίων στα αεροπορικά επιβατηγά πλοία παρά τη μείωση της τιμής των καυσίμων που είναι ο κυριότερος συντελεστής του κόστους εκμεταλλεύσεώς τους, δήλωσε χθές ο ύ-

πουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, απαντώντας σε σχετική ερώτηση.

Επιθεώρηση ξένου πλοίου

Υστερα από τηλετυπικό αίτημα ναυάρχου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, η Ε.Ε.Π. διέθεσε αξιωματικό - επιθεωρητή της, για την επιθεώρηση του αμερικανικού δεξαμενοπλοίου «ADONIS» που δεξαμενίστηκε και εκτέλεσε επισκευές στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

Πλοηγικά τέλη στο Ρότερνταμ

Διευκρινίζεται ότι η αποστολή του πλοηγού με ελικόπτερο, στο λιμάνι του Ρότερνταμ, σε πλοία που έχουν βύθισμα μεγαλύτερο των 57 ποδών και η ανάλογη επιβάρυνση, ισχύει από καιρό και δέν έχει επιβληθεί πρόσφατα.

Νέα γραφεία της «Ιντερκάργκο»

Σε νέα γραφεία θα εγκατασταθεί η «Ιντερκάργκο» στο Λονδίνο, από τα μέσα Ιουνίου. Η νέα διεύθυνση της θα είναι 39 Dover Street, London, W1X 3RB.

Προσωρινά γραφεία θα είναι στη διεύθυνση 36 King Street, London, WC2. Για πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνούν με τα τηλέφωνα 834.1211, (0797) 222013, 940.1804 και (0258) 55.155.

Η πλοήγηση σε προστατευμένες περιοχές

Ο IMO εξέδωσε ανακοίνωση σύμφωνα με την οποία συνιστά τη χρήση πλοηγών στις προστατευμένες από τη ρύπανση περιοχές της Βαλτικής και στο Μεγάλο Κοραλλογενές φράγμα της Αυστραλίας. Για την Βαλτική και ιδιαίτερα την περιοχή μεταξύ του Φάρου Σβίνμπανταν, του λιμένος Χόρνμπαεκ, του λιμένος Σκάνορ και του νοτιότερου σημείου της νήσου Άμαγκερ, η χρήση πλοηγών συνιστάται για τα εμπορικά δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, ύγραιού και ραδιενεργών υλικών. Για το Στενό του Τορρές και το Μεγάλο Κοραλλογενές Φράγμα της Αυστραλίας, συνιστάται η χρήση πλοηγών από κάθε πλοίο μήκους 100 μέτρων και περισσότερο και από όλα τα εμπορικά δεξαμενόπλοια, σκάφη μεταφοράς χημικών προϊόντων και ύγραιού.

Βρεταννός ύφυπουργός στα «Ποσειδώνια»

Ο ύφυπουργός Μεταφορών της Μεγάλης Βρεταννίας Λόρδος Κέιθνερ θα είναι μία από τις εξέχουσες κυβερνητικές προσωπικότητες που πρόκειται να παρευρεθούν στη διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση, «Ποσειδώνια 86», η οποία θα ανοίξει τις πύλες της στις 2 Ιουνίου, στον Πειραιά. Κυβερνητικοί παράγοντες και άλλων χωρών που συμμετέχουν στην Έκθεση με εθνικά περίπτερα, αναμένεται να επιβεβαιώσουν εντός των ημερών την παρουσία τους στην ναυτιλιακή αυτή εκδήλωση του 1986, στην οποία, για πρώτη φορά τα συμμετέχοντα κράτη ανέρχονται σε 50.

Τα Ανατολικά κράτη και αυτή τη φορά θα έχουν έντυπωσιακή παρουσία, με την Ε.Σ.Σ.Δ. να έχει κλείσει έφετος, το μεγαλύτερο περίπτερο που είχε ποτέ, καθ' όλα τα χρόνια της συμμετοχής της στα «Ποσειδώνια».

Για πρώτη φορά επίσης οι Ηνωμένες Πολιτείες μετέχουν επίσημα με εθνικό περίπτερο, ενώ και οι εκπρόσωποι Λιμένων έχουν έφετος μία έντονη παρουσία, με συμμετοχή μάλιστα, για πρώτη φορά, των αρμοδίων

Οι τιμές των μπώνκερς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στα μέσα του δεκαπενθημέρου. Τιμές σε δολ./ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380 CST	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	79/80	86/87	175/178
Βοστώνης	74/75	76/86	155/161
N. Υόρκης	72.50/75.50	76.50/79.50	158/160
Φιλαδέλφειας	72/77	76.50/81	145/160
Βαλτιμόρης	77/83	81/96	160/165
Νόρφολκ	70/77	74/81	145/160
Σαβάννας	80/83	84/87	160/161
Τσάνκσονβιλ	73/74	78/79	155/159
Π. Έβεργκλιέιτς	78/79	80/81	152/153
Τάμπας	67.50/70	70/75	134/138
Μόμπιλ	58/62	62/65	145/155
N. Όρλεάνης	55/59	57.50/61.75	145/155
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	59/60	63/64	152/153
Χιούστον	57/61	59.50/63	152/155
K. Κρίστι	57/63	59/65	149/150
Λός Άντζελες	67/71	72/76	145/75
Σάν Φραντζίσκο	66/67	70/72	170/185
Κολούμπια ρ. Πόρτλαντ	73/75	78/80	170/175
Σηάττλ	68/73	73/75	185/186
Βανκούβερ	90/96	100.50/106	222/230
Άγ. Εύσταθίου	82/84	87/90	185/190
Φρήπορτ/Μπαχάμες	76/77	81/82	155/156
Τρίνιταντ	127.50	137	208
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	78/78.50	81/81.50	173/174
Σαίντ Κρουά	14.10	14.20	25.60BBL
Βενεζουέλας	12.28	12.93	22.56BBL
Βραζιλίας	77	80	270
Άμβέρσας	61/62	66/67	148/150
Ρότερνταμ	60.50/62	65/67	145/148
Άμβούργου	61/62	65/66	157.50/158.50
Γαλλίας	54/64	62/72	156/170MTW
Θέουτας	—	66/67	160/162MTW
Ισπανίας	62/63	66/67	160/162MTW
Γένοβας	66/67	71/72	153/155
Αύγουστας	65/66	69/70	153/155
Πειραιώς	—	71/72	161/163
Σουέζ Κανάλ	71.50/72	71.50/72	179.50/180
Τζέντας	—	69/70	215/226.50
Νταμμάμ	—	68/70	210/220
Ράς Τανούρα	—	70	220
Κουβέιτ	100	105	230
Ντάρμπαν	—	76/80	263/165MTW
Σιγκαπούρης	60.50/61.50	62/64	141.50/142
Ιαπωνίας	78/80	82/83	185/188

Άρχων της Ιταλίας, του Βελγίου και του Γιβραλτάρ.

Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλιακή κρίση παρατείνεται, εν τούτοις η συμμετοχή στην Έκθεση είναι ελαφρά μόνο πίο περιορισμένη σε σύγκριση με τα ύψηλά επίπεδα των ετών 1982 και 1984, ενώ αντίθετα είναι αύξημένη η συμμετοχή των κρατών όπως προαναφέρθηκε.

Σημειώνεται ότι έφετος, για πρώτη φορά, αντί του παραδοσιακού FORUM των «Ποσειδωνίων», της μονοήμερης διάσκεψης ναυτιλιακού προβληματισμού, θα πραγματοποιηθεί ειδική εκδήλωση που θα επιτρέψει την άμεση επαφή των Ελλήνων και ξένων δημοσιογράφων με τους ναυτιλιακούς παράγοντες που συμμετέχουν στην Έκθεση, για μία ουσιαστική ανταλλαγή απόψεων και την ενημέρωση του τύπου για τα σημερινά προβλήματα του κλάδου διεθνώς, και τις προοπτικές που διαγράφονται.

Οι 50 χώρες που θα λάβουν μέρος στα «Ποσειδωνία» είναι οι εξής:

Αίγυπτος, Αργεντινή, Βέλγιο, Βερμούδες, Βανουάτου, Βραζιλία, Βουλγαρία, Γιβραλτάρ, Γιουγκοσλαβία, Γαλλία, Δανία, Ελβετία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ιαπωνία, Ιταλία, Ιορδανία, Ισπανία, Κορέα (Νότιος), Κουβέιτ, Κύπρος, Καναδάς, Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας, Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας, Λιβερία, Μάλτα, Μονακό, Μπαχρέιν, Νότιος Αφρική, Νορβηγία, Ούρουγουα, Ομάν, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, Ολλανδία, Ολλανδικές Αντίλλες, Ονδούρα, Παναμάς, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σιγκαπούρη, Σαουδική Αραβία, Σρί Λάνκα, Σουηδία, Τουρκία, Φινλανδία, Χόγκ Κόγκ και Ε.Σ.Σ.Δ.

Ομιλία του κ. Γραμμένου

Ο καθηγητής της Σχολής Ναυτιλίας, Εμπορίου και Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων του Πανεπιστημίου του Σίτυ του Λονδίνου κ. Κώστας Γραμμένος θα μιλήσει σε συνεστιά-

ση του Ροταριανού Όμιλου Αθηνών - Βορρά που θα γίνει στις 27 Μαΐου στο ξενοδοχείο «Χίλτον» με θέμα «Τάσεις και προοπτικές του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας».

Επαναλειτούργει η γραμμή Βόλου — Συρίας

Εβδομαδιαία γραμμή από το Βόλο για Ταρτούς (Συρίας) δρομολογείται από 5 Ιουνίου 1986.

Συγκεκριμένα η βουλγαρική κρατική εταιρεία SO MAT-MEDLINK που εκπροσωπείται στην Ελλάδα από το ναυτικό πρακτορείο Γ.Α. Καλλιότης Δ/χοι ΑΕ, αποφάσισε την έναρξη εβδομαδιαίων αναχωρήσεων από το λιμάνι του Βόλου για Ταρτούς.

Την τακτική γραμμή θα εξυπηρετήσουν δύο μεγάλα καινούργια και σύγχρονα οχηματαγωγά πλοία ιδιοκτησίας SO MAT-MEDLINK, μεταφορικής ικανότητας 160 φορητών αυτοκινήτων (trailers) και 170 επιβατών.

Η έναρξη της γραμμής αυτής συμπληρώνει το μεγάλο κενό που είχε δημιουργηθεί μετά την άποχώρηση της HELLAS FERRIES και προσφέρει στο ελληνικό εξαγωγικό εμπόριο μεγάλες δυνατότητες εξαγωγής προϊόντων προς τη Μέση Ανατολή, χωρίς επιβάρυνση της ελληνικής κυβέρνησης από επιδοτήσεις για τη μεταφορά τους.

Τό πρώτο οχηματαγωγό θα είναι το Ro/Ro TZAREVETZ και θα εξυπηρετεί τα λιμάνια Μπούργκας — Βόλου — Ταρτούς — Πειραιά — Μασσαλίας.

Η έκστρατεία κατά των δυναμιτιστών

Τό υπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι συνεχίζεται με πολύ καλά αποτελέσματα η έκστρατεία που έχει αναληφθεί για την πάταξη της λαθροεξαγωγής με δυναμίτιδα που προξενεί ανυπολόγιστη ζημιά στον ενάλιο πλοίο της χώρας. Στά πλαίσια της έκστρατείας αυτής συνελήφθησαν από τις αρχές

του έτους 14 δυναμιτιστές που έχουν παραπεμφθεί στη Δικαιοσύνη — έξι ήδη έχουν καταδικαστεί σε ποινές φυλάκισης και παράλληλα τους επιβλήθηκαν ύψηλά διοικητικά πρόστιμα, ενώ οι υπόθεσεις των υπόλοιπων εκκρεμούν.

Αλλαγή διαύλων στην Ν.Α. Ίρλανδία

Λόγω της εγκατάστασης προσωρινής πλωτής εξέδρας πετρελαίου στη Νότια Ίρλανδία και συγκεκριμένα σε θέση 52° 11.3 Β, 5° 59.1 Δ θα τροποποιηθεί ο δίαυλος της περιοχής με μείωση της ζώνης διαχωρισμού μεταξύ των δύο κατευθύνσεων, από πλάτος 3 ν.μ. σε 1,2 ν.μ.

Η εγκατάσταση της πλωτής εξέδρας θα γίνει τον ερχόμενο Ιούλιο, για μία περίοδο 2-3 μηνών. Η εξέδρα θα διαθέτει προειδοποιητικούς φάρους, ή δε τοποθέτηση και απομάκρυνσή της θα ανακοινωθεί από τους ραδιοσταθμούς του Lands End, της Βαλένσια και του Malin Head.

129 τά μέλη του IMO

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας έγινε τό 129ο Μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), του ειδικού όργάνου του ΟΗΕ για τον έλεγχο της ασφάλειας στη θάλασσα και την αποφυγή της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η Βόρεια Κορέα υπέγραψε την Συνθήκη είσοδής στον Οργανισμό, στις 16 Απριλίου 1986.

Η έκθεση της HELMEPA στη Σύρο

Στή Σύρο, τό νησί με τους παραδοσιακούς δεσμούς με την ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας, εγκαίνιασθηκε την Κυριακή 11 Μαΐου 1986 από τη Νομάρχη Κυκλάδων Έλιν Σάββε Παπαζώη, ή Κινητή Περιβαλλοντολογική Έκθεση της HELMEPA, «ΕΛΑΤΕ ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ».

Η Έκθεση μεταφέρθηκε στη Σύρο με

**J.M. DOLPHIN
TRANSIT STORES S.A.
IMPORTS — EXPORTS**



Ο κ. Ιωάννης Μαυρίκος
Πρόεδρος και Διευθύνων
Σύμβουλος



SUPPLIERS OF:
DIPLOMATIC COPRS WORLD — WIDE
YACHTS — SHIPS
DELIVERIES TO ALL GREEK PORTS

**ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ
ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΝΑ ΠΑΡΟΥΝ
ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΑ TRANZIT
ΣΤΕΡΕΟΦΩΝΙΚΑ HI · FI · TV · VIDEO
ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΕΦΟΔΙΑ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ · ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΕΣΒΕΙΩΝ ΜΕ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΑ
ΠΟΤΑ, ΤΡΟΦΕΣ, ΤΣΙΓΑΡΑ, Κ.ΛΠ.**

ZEA MARINA A-3, & A-4 GR - 185 04 PIRAEUS, GREECE
TEL.: 4528 063 - 4527.947, A.O.H.: 4519 883, TELEX: 21-3547 JMD

πρωτοβουλία της Νομαρχίας Κυκλάδων και τη συμμετοχή του Δήμου Σύρου.

Για την οργάνωση αυτής της πρωτοβουλίας βοήθησαν το ΝΕΩΡΙΟ — NAYPIHΓEIA ΣΥΡΟΥ Α.Ε. με την Α + Ρ APPLEDORE INTERNATIONAL LTD, το εταιρικό μέλος της HELMEPA MANLEY HOPKINS SON & COOKES LTD. καθώς και οι 'Ακτοπλοίες ΟΙΑ Καί Κ.Γ. BENTOPH.

Η Έκθεση φιλοξενείται στο Πνευματικό Κέντρο Σύρου, που διέθεσε ο Δήμος και θα λειτουργήσει μέχρι τις 18 Μαΐου 1986 από 09.00 — 13.30 και 17.30 — 21.00 καθημερινά. Οι Νομαρχιακές Έκπαιδευτικές Διευθύνσεις κατάρτισαν πρόγραμμα σχολικών επισκέψεων των Δημοσίων Σχολείων του νησιού.

Η Νομαρχία Κυκλάδων προκήρυξε με την ευκαιρία της έκθεσης διαγωνισμό συλλογικής σχολικής άφισσας στα σχολεία της Σύρου και τα έργα των μαθητών ήδη εκτίθενται σε ειδικό χώρο της έκθεσης της HELMEPA, πράγμα που δείχνει τον υψηλό βαθμό ευαισθητοποίησης της νέας γενιάς.

Η Σύρος είναι η δέκατη πόλη της Ελλάδας που φιλοξενεί την έκθεση της HELMEPA που μέχρι σήμερα την επισκέφθηκαν 26.000 μαθητές από τους 55.000 συνολικούς επισκέπτες της.

Νέο δικηγορικό γραφείο στο Λονδίνο

Ένα νέο δικηγορικό γραφείο εγκαταστάθηκε πρόσφατα στο Λονδίνο, υπό τη διεύθυνση των κ.κ. Τρύφωνα Κουταλιδίδη και Γιάννου Γραμματίδη. Η διεύθυνσή του είναι: LAW OFFICE, TRYFON I. KOUTALIDIS, 33, Cork Street, London, W1X 1HB.

Συνέντευξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο του Έλληνικού 'Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας διοργανώνει την ερχόμενη Δευτέρα 19 Μαΐου συνέντευξη τύπου στις αίθουσες του CITY CLUB Φίλωνος 133Α, Πειραιά.

Παρουσίαση του Ναυτικού Μουσείου του Αιγαίου

Το Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου θα παρουσιασθεί στο ευρύτερο κοινό με ειδική όμιλία που θα γίνει την ερχόμενη Πέμπτη 22 Μαΐου και ώρα 7μ.μ. στην Πολιτιστική Έταιρεία «ΠΑΝΟΡΑΜΑ», στην οδό 'Αλεξάνδρου Σούτσου 4, στην 'Αθήνα. Όμιλητής, ο ίδρυτής και δημιουργός του Ναυτικού Μουσείου του Αιγαίου κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος.

Η μελέτη σχεδιασμού των ελληνικών λιμένων

Τήν ανάπτυξη 15 λιμανιών εμπορικού χαρακτήρος προτείνει η μελέτη του γενικού σχεδιασμού των ελληνικών λιμένων η οποία εκπονήθηκε από τον μελετητικό οίκο Δοξιάδη σε συνεργασία με τον αντίστοιχο βρετανικό οίκο Berlin and Partners και παραδόθηκε πρόσφατα στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Τα λιμάνια των οποίων προτείνεται η ανάπτυξη είναι κατά σειρά της 'Αλεξανδρουπόλεως, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πειραιώς, Πάτρας, 'Ηγουμενίστας, 'Ελευσίνας, Λαυρίου, Χαλκίδας, Σύρου, Ρόδου, 'Ηρακλείου, Καβάλας, Καλαμάτας και Μυτιλήνης και από αυτά τὰ έξι ('Αλεξανδρουπόλεως, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πειραιώς, Πάτρας και 'Ηγουμενίστας) προορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου και στο πλαίσιο αυτό εξετάζεται το θέμα της δημιουργίας ελεύθερων εμπορευματικών ζωνών.

Για το νησιωτικό σύμπλεγμα η μελέτη προτείνει την επιλογή ενός μόνο λιμανιού για κάθε μικρό νησί, αλλά στα μεγάλα (Εύβοια, Κρήτη κλπ.) θα αναπτυχθούν περισσότερα. Επίσης προτείνει τη δημιουργία ειδικών ζωνών για την εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων στη Νοτιοδυτική Πελοπόννησο, Κρήτη, Θεσσαλονίκη, Εύβοια και Βόλο με την παράλληλη αποκέντρωση της σχετικής δραστηριότητας. 'Ακόμη για τη δημιουργία διαλυτηρίων πλοίων προτείνει τις περιοχές της Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, Βόλου, Εύβοιας, Σούδας και Θεσσαλονίκης όπου θα πρέπει να δημιουργηθούν ναυτιλιακές βιομηχανικές περιοχές (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.).

Το όλο έργο προτείνεται να εκτελεσθεί σε τρεις φάσεις — η πρώτη περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα 1985 - 1990, η δεύτερη την περίοδο 1990 - 2000 και η τρίτη το διάστημα 2001 - 2010.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας σε σχετική ανακοίνωσή του αναφέρει ότι η κατάρτιση του πρώτου αναπτυξιακού προγράμματος του λιμενικού δυναμικού της χώρας, που θα γίνει βάσει της μελέτης, θα αποτελέσει ιστορικό σταθμό για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών με όρθολογιστικά και επιστημονικά κριτήρια.

Α.Ι. ΤΖΑΜΤΖΗ

«Η Ναυτιλία του Πηλίου στην Τουρκοκρατία»

Από το βιβλιοπωλείο της «Εστίας» κυ-

κλοφόρησε σε εξαιρετικά φροντισμένη έκδοση το νέο βιβλίο του κ. Α.Ι. Τζαμτζή με τον τίτλο: «Η Ναυτιλία του Πηλίου στην Τουρκοκρατία». Στις σελίδες του βιβλίου αυτού αποκαλύπτεται μια τελείως άγνωστη πτυχή της Ναυτικής μας 'Ιστορίας.

Πρόκειται για την ναυτιλία του Πηλίου στην περίοδο της Τουρκοκρατίας. Όπως αποδεικνύεται η ναυτιλία που αναπτύχθηκε στο χώρο αυτό, υπήρξε όχι μονάχα αξιόλογη, αλλά έπαιξε συγχρόνως σοβαρό ρόλο στην οικονομική όσο και την πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής είναι δε γνωστός ο λαϊκός πολιτισμός και η πολιτιστική ακμή που γνώρισαν τα χωριά του Πηλίου στη σκοτεινή αυτή περίοδο της 'Ιστορίας μας.

Στη μελέτη αυτή του κ. Α.Ι. Τζαμτζή εξετάζεται, με άφθονες παραπομπές στις ιστορικές πηγές της εποχής ή και νεώτερες και τοποθετείται στα πλαίσια του ευρύτερου γεωγραφικού χώρου, το ξεκίνημα, η διαμόρφωση και η ανάπτυξη της πηλιορείτικης αυτής δραστηριότητας, παράλληλα με την ανάπτυξη της βιοτεχνίας, του εξαγωγικού εμπορίου και της οικονομίας γενικά της περιοχής.

Εξετάζεται ακόμη η συμβολή της ναυτιλίας, ως φορέα υλικών αγαθών και πολιτισμού αλλά κυρίως η λειτουργία της στη δημιουργία κλίματος για την ανάπτυξη φιλελευθέρων ιδεών στο χώρο αυτό, μέσα από τον οποίο ξεπήδησαν πνευματικές μορφές όπως του Γαζή και Κωσταντά αλλά κυρίως η φλογερή μορφή του Ρήγα που διακήρυξε θαρραλέα τα ίδια πανανθρώπινα ιδανικά πριν δύο περίπου αιώνες από την Οικουμενική Διακήρυξη των 'Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων που ψηφίσθηκαν από τη Γενική Συνέλευση του 'Οργανισμού 'Ηνωμένων 'Εθνών το Δεκέμβριο του 1948.

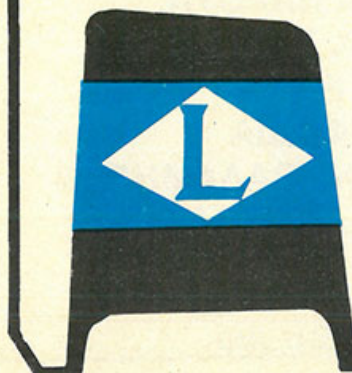
Το βιβλίο πλαισιώνεται από παλιές γκραβούρες, χάρτες κ.λπ. πλούσια βιβλιογραφία και λεπτομερές εύρημα.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στο κυκλοφορήσαν τεύχος υπ' αριθ. 3 (Μαρτίου 1986) δημοσιεύεται στην αρχή πολύ ενδιαφέρουσα διαιτητική απόφαση της 14/1/86 επί ναυλώσεως επαγγελματικού τουριστικού πλοίου σε άλλοδαπη εταιρία. Στη συνέχεια δημοσιεύονται δέκα πρωτοδικειακές και έφετειακές αποφάσεις για θέματα θαλάσσιας μεταφοράς, επιβαλάσσιας άρωγής, παναμαϊκών εταιριών, ναυτεργατικών διαφορών και λήψεως ασφαλιστικών μέτρων για άπαιτη μελλοντικών παροχών αποζημίωσης από εργατικό ατύχημα.

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Έλληνική	8.374	1966	Άγκυροβολημένο στο Μοντεβιδέο, στις 8/5, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Cala Atlantica» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	Παναμαϊκή	1.804	1968	Υπέστη είσοδή ύδατων στο φορτίο, κατά το ταξίδι από Αίγυπτο για Σόρεχαμ, τον Απρίλιο. Αναληφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΑΡΙ	Έλληνική	8.925	1974	Προσέκρουσε σε αποβάθρα, στη Τσιμπότε, στις 16/3 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΑΝΛΑΚ	Κυπριακή	3.314	1966	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στην Άμμου Ζενίμπα, στις 29/4 και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Δεν αναλήφθηκαν επισκευές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Έλληνική	36.237	1978	Προσάραξε εμπορτο στον ποταμό Όρινόκο στις 6/5 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	Λιβεριανή	29.875	1979	Επιθεωρήθηκε στη Μιζουσίμα, συνεπεία ζημίας στην προπέλλα, που υπέστη σε άγνωστη ημερομηνία. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και επισκευές.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	Έλληνική	14.370	1970	Κατά τον απόπλου από Μπορντώ για Ελλάδα, εμπορτο, προσάραξε στον ποταμό Γκρόντ στις 7/5. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΦΡΗΠΟΡΤ	Έλληνική	29.709	1973	Συγκρούστηκε στις άρχες Μαΐου, με το μπάλκερ «Iran Adl» στο δίαυλο του Μπ. Αϊρες. Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές και άγκυροβόλησε στο Μπ. Αϊρες.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ	Λιβεριανή	125.465	1976	Εβλήθη στον Περσικό, στις 9/5 και υπέστη πυρκαϊά. Δύο άλλοδαποι ναυτικοί σκοτώθηκαν αλλά το σκάφος συνέχισε δι' ιδίων μέσων το ταξίδι του.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	Έλληνική	44.863	1969	Προσάραξε στο Σέλλ Χάβεν στις 30/4 συνεπεία βλάβης της μηχανής. Αποκολλήθηκε αθημερόν με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ	Κυπριακή	41.521	1966	Συγκρούστηκε στην Άμβέρσα, στις 8/5, με το μπάλκερ «Leila» χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	Κυπριακή	134.011	1973	Εβλήθη υπό ιρακινού ελικοπτέρου στο Κάργκ στις 6/5 και υπέστη πυρκαϊά, χωρίς να υπάρξουν θύματα. Κατά τη ρυμούλκηση του προς Σίρρι προσάραξε στις 9/5, αποκολλήθηκε και συνέχισε το ταξίδι του.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.	Έλληνική	60.653	1978	Εμπορτο σιδήρου, υπέστη έκρήξεις και βυθίστηκε σε θέση 12° 00 Β, 31° 10', στις 8/5. Το πλήρωμα έγκατέλειψε σώο το σκάφος.

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

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

‘Η ν α υ λ α γ ο ρ ά

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου δεν είχε φαινομενικά να παρουσιάσει καμία ουσιαστική διαφοροποίηση από το τελευταίο του 'Απριλίου. Καί, στην πράξη, έτσι κάπως έγινε. 'Η άπουσία του 'Ελληνικού παράγοντος κατά την πρώτη εβδομάδα λόγω του Πάσχα των 'Ορθόδοξων περιθωριακά μόνο επέδρασαν στην έν γένει ανέλιξη της αγοράς.

Τό άπρόοπτο όμως όσο και τραγικό δυστύχημα στον πυρηνικό αντιδραστήρα του Τσέρνομπιλ έρχεται να ταραξεί τήν ήσυχια νερά της λιμνάζουσας αγοράς καί, μετά την πρώτη έκπληξη καί τόν πανικό, καθώς τά προβλήματα πού ανακύπτουν καί οι επιπτώσεις του συμβάντος επί του ευρύτερου χώρου της 'Ανατολικής Εύρώπης βαθμυδόν συνειδητοποιούνται, νά θέσει σοβαρά έρωτήματα ως προς τίς εξελίξεις στό άμεσο άλλα καί τό άπώτερο μέλλον.

Είναι, ίσως, ένωρίς γιά νά συναγάγει κανείς σαφή συμπεράσματα, όπωσδήποτε, ούδεις μπορεί πλέον νά άρνηθεί ότι θά ύπάρξουν σοβαρές επιπτώσεις στην παραγωγή του Ουκρανικού σίτου καί των τροφίμων έν γένει καί ότι τόσο ή Σοβιετική 'Ενωση όσο καί οι λοιπές άνατολικές χώρες θά πρέπει τώρα νά στραφούν προς τή δύση γιά αγοράς πού άνατρέπουν τούς σημερινούς συσχετισμούς καί, μαζί, τίς πρόσφατες προβλέψεις ως προς τήν διαμόρφωση του όγκου των διακινουμένων φορτίων καί τήν πορεία των τιμών.

'Ηδη τό πράγμα συζητείται χωρίς, φυσικά, έντυπωσιακές άνακοινώσεις, παρατηρητές τής ναυλαγοράς, όμως, ίσχυρίζονται ότι ήδη βλέπουν τά πρώτα σημάδια στροφής προς αύξημένη ζήτηση καί, έπομένως, άνοδο των ναύλων. Καί εκεί ακριβώς αποδίδουν τόν πράγματι παρατηρηθέντα αύξημένο άριθμό των έμπιστευτικών συμφωνιών, ίδίως στις χρονοναυλώσεις.

'Αλλως, ό συμβατικός παρατηρητής τής ναυλαγοράς ούδέν νεώτερον μόρρεσε νά σημειώσει άφού τόσο τά σιτηρά όσο καί τά σιδηρομεταλλεύματα καί οι γαιάνθρακες κινήθηκαν σέ περιορισμένα πλαίσια στό πρόσφατα διαμορφωμένα επίπεδα ναύλων μέ μικρές μόνο βελτιώσεις.

'Αριθμός φορτίων λιπασμάτων ελάχιστα επέδρασε στις γενικότερες εξελίξεις.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Γιά τίς έπίσημα γνωσθείσες μισθώσεις δεν μπορεί παρά νά σημειώσουμε ότι αυτές

κυμάνθηκαν στό χαμηλά επίπεδα του 'Απριλίου μέ τό πάναμαξ γύρω στις δολ. 4.500/5.000 καί τά μικρότερα σκάφη (35/20.000 τον. d.w.) μεταξύ δολ. 2.500 - 3.500 άναλόγως μεγέθους καί τόπου παραδόσεως καί προορισμού.

Παρά τά άνωτέρω, δεν μπορούμε παρά νά αναφέρουμε μία «δύναμι» τάση τής αγοράς προς ύψηλότερα επίπεδα καί θά ήταν, πράγματι, παράδοξο αυτά νά σημειωθούν σέ μία εποχή όπου ή ναυλαγορά παραδοσιακά ένδίδει στην άπραξία του θέρους.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό όλο πνεύμα τής ναυλαγοράς πετρελαίου ένέπνεε έμπιστοσύνη, μέ πολλές έντολές σέ όλες τίς περιοχές χωρίς, ώστόσο, σημαντική άνοδο των ναύλων. Είναι πράγματι πολύ δύσκολο ή, τουλάχιστον, παρακεκιν-δυνευμένο νά διαπιστώσει καί έδώ τήν έπι-

δραση του Τσέρνομπιλ, άν καί πολλοί παρατηρητές δεν διατάζουν νά διατυπώνουν προβλέψεις γιά μελλοντικά κέρδη του πετρελαίου έναντι τής πυρηνικής ενέργειας σάν άποτέλεσμα τής μεταστροφής τής κοινής γνώμης στον Εύρωπαϊκό ίδίως χώρο.

'Ανεξάρτητα από τή βασιμότητα των παραπάνω εικασιών, μόνο τώρα συνειδητοποιούμε τήν έκταση πού έχει πάρει ή πυρηνική ενέργεια σάν ύποκατάστατο των άλλων κλασικών πηγών.

'Αριθμός VLCC/ULCC ζητήθηκε καί ναυλώθηκε από τόν Περσικό σέ ναύλους κυμαινόμενους περί τά WS 25/26 γιά δύση, WS 29/31 γιά άνατολή καί περί τά WS 35 γιά 'Ερυθρά. 'Αντίστοιχος βασικός ναύλος γιά ULCC περί τά WS 22.

'Υγίης ήταν ή ζήτηση καί γιά μικρότερα πλοία όσο καί στις λοιπές περιοχές μέ έμφαση τή Δυτ. 'Αφρική άλλα καί τή Μεσόγειο.

'Ικανός άριθμός φορτίων, μεταξύ των οποίων καί καθαρά, κινήθηκαν στον χώρο τής Καραϊβικής, όπου οι 30.000 τόννοι κλείνονταν μεταξύ WS 130-140 γιά 'Ανατολική 'Ακτή ΗΠΑ.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΥΡΙΝΑ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωση Μπάγια Μπλάνκα 52.000 τον. περίπου, γεννήματα 'Ιαπωνία.

ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωση Μπουένος Άίρες 30.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 19.40 φίο, 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 14-18.

ΡΕΑ: Τολέδο 12.000 τον. γεννήματα 'Αμστερνταμ/Ρότερνταμ/Άμβέρσα, δολ. 12 φίο, 2 1/2 ήμέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 12-22.

ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50/60.000 τον. γαιάνθρακες Ταϊβάν, δολ. 6,50 φίο, 5 ήμέρες, Μαΐου 26 - 'Ιουν. 4.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: 'Αμερ. Κόλπο 13.500 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 8 φίο, 3 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 10-12.

ΣΑΝΜΠΗΜ: 'Αμερ. Κόλπο 20.400 τον. γεννήματα Μαρακάμπο, δολ. 7,75 φίο, 4 1/2 ήμέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 3-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΑΝΕΣΙ: Κουήνολαντ 15.000 τον. σιτηρά Χου-τέιντα, δολ. 20,20 φίο, κλίμακος/2.000 τον. έλευθ. έκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Δουνκέρκη 15.000 τον. σιτηρά χύδην δυτική 'Ιταλία, δολ. 6,20 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Πολωνία 17.000 τον. περίπου λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 20,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΚΙΜΟΣ: 41.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 5-10, έπαναπαράδοση Σαγκάη, δολ. 4.000 τήν ήμέρα.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ: 41.150 τον. d.w. του 1966, παράδοση Λισαβόνα Μαΐου 2. Κυκλικό ταξίδι άνατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής μέ έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Άμβούργο, δολ. 2.300 τήν ήμέρα.

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ Ε. ΙΙ: 33.520 τον. d.w. του 1974, παράδοση Μαπούτο Μαΐου 10-20, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 4.300 τήν ήμέρα.

ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ: 26.270 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κέιπ Τάουν άμεση, έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.250 τήν ήμέρα.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: 26.780 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/Άμβούργο Μαΐου 2-9, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 2.750 τήν ήμέρα.

ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ: 22.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κωστάντζα Μαΐου 5-10, έπαναπαράδοση Νιγηρία, δολ. 2.400 τήν ήμέρα.

ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ: 22.340 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ροστόκ Μαΐου 19, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής μέ έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.000 τήν ήμέρα.

ΠΗΛΕΑΣ: 14.930 τον. d.w. του 1969, παράδοση Σαφί Μαΐου 23-28, έπαναπαράδοση Ραγκούν, δολ. 2.550 τήν ήμέρα.

ΕΣΠΕΡΟΣ: 64.064 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπαχρέιν άμεση, ταξίδι Μεσογείου μέ έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.000 τήν ήμέρα.

ΤΕΛΑΜΩΝ: 17.985 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω 'Ιράν μέ έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 4.700 τήν ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 36.880 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Μαΐου 20-30, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.350 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 70.000 γιά πλοίο υπό έρμα.

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΟΚΥΟΝ: Έκουαντόρ 49.000 τον. μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 82,5, ὁψιόν Καραϊβική WS 87,5, ὁψιόν Λὰς Μίνας WS 97,5, Μαΐου 5.

ΣΑΞΕΣ: Μίλφορντ Χέβεν 22.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 185, Μαΐου 1.

ΦΑΣΣΑ: Μπόνου 118.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο WS 42,5, Μαΐου 10.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτ. Ἀφρική 105.000 τον. άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 40, ὁψιόν Μεσόγειο WS 42,5, Μαΐου 7.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ: Δυτ. Ἀφρική 90.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/ΗΠΑ WS 45, Μαΐου 9.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Κόντινεντ 128.000 τον. Ἀνατολ. Μεσόγειο WS 26, ὁψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 39, Μαΐου 11.

ΖΕΦΥΡ: Σίντι Κερίρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 77,5, ὁψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, Μαΐου 3.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Ἀρζού 68.000 τον. άκτῃ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ WS 57, ὁψιόν Ἀμερ. Κόλπο WS 52, Μαΐου 6.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Περσικό 250.000 τον. μέρος δυτικές ὁψιόν, WS 27, Μάιο.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου Σαρρόκ, WS 100, Μαΐου 2.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ, WS 150, άρχές Μαΐου.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Βενεζουέλα 66.000 τον. μέρος φορτίου. Γουίχελσχαβεν WS 50, Μαΐου 5.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Ἀνατολ. άκτῃ Μεξικού 55.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 89, Μαΐου 4.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Ἀντεν 37.000 τον. καθαρά Σίρρι Ἀτλαντ, WS 135, Μαΐου 1.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Βραζιλία 67.000 τον. μέρος φορτίου διάφορες ὁψιόν, WS 78, Μαΐου 11.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 79.000 τον. μέρος φορτίου δυτική άκτῃ ΗΒ/Κόντινεντ WS 57,5, ὁψιόν Σκανδιναυία WS 62,5, Μαΐου 10.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Έκουαντόρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 79, ὁψιόν Καραϊβική WS 84, ὁψιόν Λὰς Μίνας WS 95, Μαΐου 20.

ΕΛΙΤ: Δυτ. Ἀφρική 110.000 τον. μέρος φορτίου Σαίντ Κρουά WS 45, Μαΐου 22.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Κεύχαν 82.000 τον. Φός WS 82,5, ὁψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 77,5, Μαΐου 13.

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Ἰταλία 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, ὁρι έμπιστευτικοί, Μαΐου 15.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 137,5, Μαΐου 10.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 53.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἰαπωνία WS 110 Μαΐου.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ WS 85, Μαΐου 17.

ΚΡΗΤΗ: Ρὰς Τανούρα 83.000 τον. Πόρτ Στανβάκ WS 65, Μάιος.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Ρὰς Σουκχέιρ 90.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 75, Μαΐου 11.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Σίντι Κερίρ 66.000 τον. μέρος φορτίου, Βενετία WS 81, Μαΐου 1.

ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: Λιβύη 20.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 240, ὁψιόν Μεσόγειο WS

247,5, τέλη Ἀπριλίου.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Ές Σίντερ 77.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 62,5, ὁψιόν Μεσόγειο WS 67,5, Μαΐου 10.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Λὰ Σαλινὰ 67.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 80, Μαΐου 17.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Φουκέτ 82.000 τον. μέρος φορτίου Σριράχα, δολ. 190.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 22.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Μπόνου καί Φορκαντός 123.000 τον. άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 50, ὁψιόν Μεσόγειο WS 52,5, Μαΐου 14.

ΝΟΡΑ: Ἀγκόλα 130.000 τον. άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 42,5, ὁψιόν Μεσόγειο/Κόντινεντ WS 45, Μαΐου 14.

ΓΟΥΟΡΘΥ: Σίντι Κερίρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, Ἰταλία WS 102,5, Μαΐου 8.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 147,5 ὁψιόν Δυτ. Ἀφρική WS 157,5, Μαΐου 15.

ΟΡΕΜΠΑΡ: Καραϊβική 60.000 τον. μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ WS 74,5, Μαΐου 9.

ΟΧΑ'Ι'Ο: Ντάιρεν 100.000 τον. μέρος φορτίου Τέξας δολ. 12,55 ανά τόνο, Μαΐου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Γιαμπού 75.000 τον. μέρος φορτίου, άκτῃ Ἀτλαντ. ΗΠΑ WS 61, ὁψιόν Ἀμερ. Κόλπο WS 63,5, Μαΐου 15.

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 150, ὁψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, Μαΐου 14.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου, Ἰταλία WS 108,5, Μαΐου 13.

ΓΙΑΓΙΑ ΜΑΡΙΑ: Ἀμερ. Κόλπο 28.000 τον. άνατολ. άκτῃ Καναδά, WS 142,5, Μαΐου 10.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

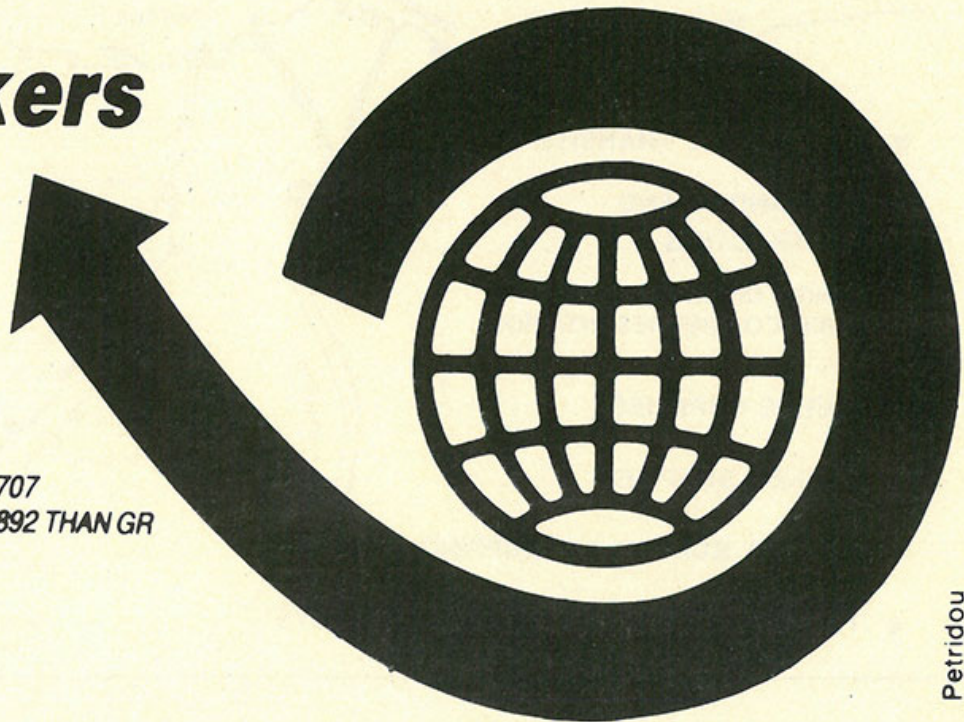
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Νιγηρία 90.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο/ Καραϊβική WS 50, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 55, Μαΐου 20.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Περσικό Κόλπο 66.000 τόν. μέρος φορτίου, Νοτ. Κορέα, WS 70, Μάιος.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 70.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 72,5, Μαΐου 14.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: 'Ελευσία 19.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Τυνησία, δολ. 195.000 κατ' άποκοπή, μέσα Μαΐου.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Καραϊβική 38.000 τόν. άκτή 'Ατλαντι-

κού ΗΠΑ /'Αμερ. Κόλπο, WS 140, Μαΐου 18.

ΒΑΤΗΣ: Λαβάν 'Αϊλαντ 123.000 τόν. μέρος φορτίου, Μοντεβιδέο WS 43,5, Μάιος.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Μαμονάλ 52.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 85, όψιόν Μπαχάμας WS 90, Μαΐου 14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: 134.844 τόν. d.w. του 1974, ταξίδια 6 μηνών προς δολ. 1,71 ανά τόν. d.w.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Με τό 'Ελληνικό στοιχείο σέ διακοπές λόγω του Πάσχα καί μέ τήν άβεβαιότητα πού προσφέρει ή παρούσα ναυλαγορά, ήταν φυσικό νά περιορισθεί κάπως ή δραστηριότητα των αγοραστών. Καί ένώ, τή στιγμή πού γράφονται αυτές οι γραμμές, τά αποτελέσματα των τελευταίων λίγων ήμερών είναι ακόμα άβέβαια, μπορούμε νά παραθέσουμε μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις πού δείχνουν καθαρά τήν καθήλωση των αξιών:

Μπάγκ κάρριερς:

- MV SIFNOS (25.635/1972), δολ. 850.000
- MV MOUNT PARNAS (33.688/1978), δολ. 2.425.000.
- MV PEPE LE MOKO (34.100/1982), δολ. 3.750.000.

— MV KANARIS (34.511/1979), δολ. 2.350.000.

— MV VELA (60.552/1977), δολ. 3.100.000.

— MV PACIFIC CHALLENGER (127.768/1982), δολ. 10.250.000.

Δεξαμενόπλοια:

— MT VIKING EAGLE (81.283/1980 μέ IGS/COW/κλπ) δολ. 10.600.000 στή Σοβιετική 'Ενωση.

— MT VIKING FALCON (μέ τά αυτά στοιχεία) στήν ίδια τιμή.

Τό μικτό MV "BRAZILIAN TRADER" (133.413/1977) έπωλήθη σέ "Ελληνες αντί πρίπου δολ. 6.500.000.

Τέλος, τά άδελφά πλοία γενικού φορτίου MS "WISTARIA" καί "PEARL" (14.800/1977) έπωλήθησαν αντί δολ. 1.100.000 έκαστον.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Αμφιλεγόμενη ή κατάσταση στήν "Απω 'Ανατολή, όχι τόσο ως προς τά επίπεδα τιμών πού παραμένουν σχετικά χαμηλά, αλλά ως προς τίς τάσεις καί προοπτικές πού δέν επιτρέπουν προβλέψεις ούτε καί σέ βραχυπρόθεσμη βάση.

Κάποια ανάκαμψη στήν Ταϊβάν ήταν όρατή κατά τίς τελευταίες ήμέρες. Τήν αύστηρή προτίμηση προς τά δεξαμενόπλοια (δολ. 120-122 ανά τόννο) φαίνεται νά διαδέχεται μιά πιδ εύέλικτη ζήτηση καί γιά πλοία ξηρού φορτίου.

'Εκλεκτική ή Νότια Κορέα, εξέπληξε μέ τά δολ. 128 ανά τόννο γιά μεγάλο δεξαμενόπλοιο.

Καθοδικές οι τιμές στήν Κίνα όπου οι 6.000 τόννοι πληρώνονταν περί τά δολ. 106, σημειώνοντας έτσι πτώση 5 τουλάχιστον δολαρίων σέ σχέση μέ πρόσφατες αγορές.

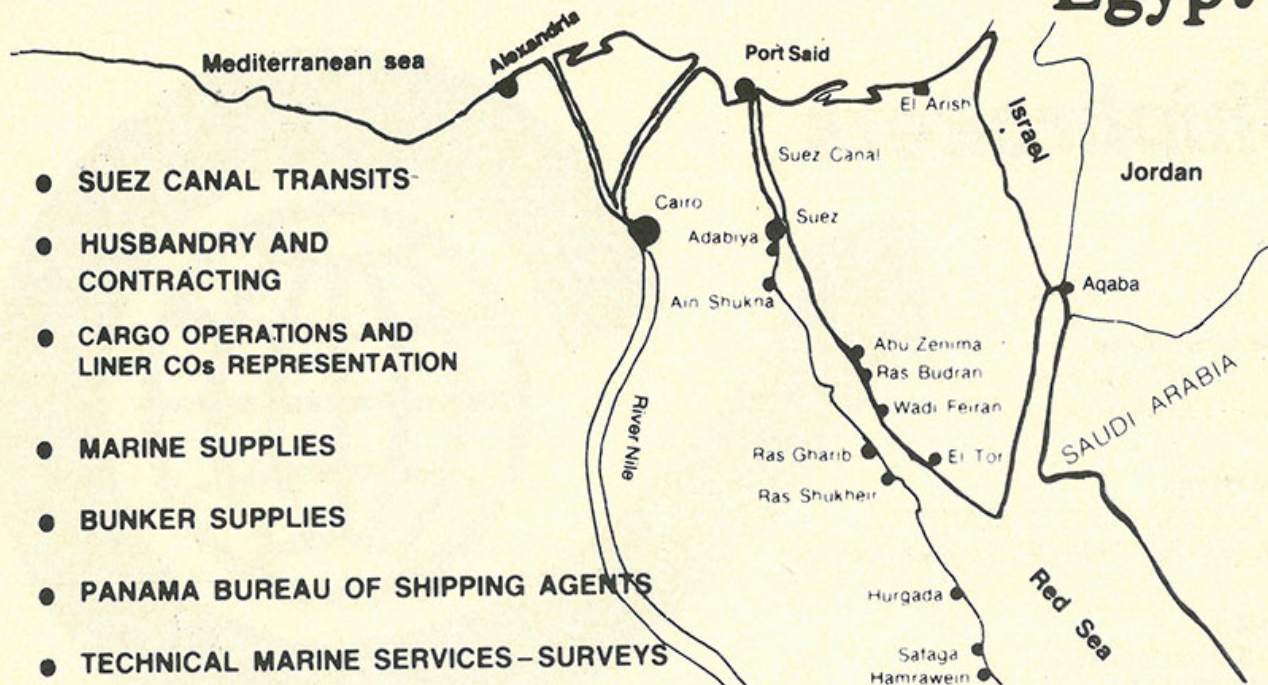
'Αδιάφορη ή 'Ινδία, μόλις τίς τελευταίες λίγες ήμέρες βγήκε στήν αγορά γιά μικρά πλοία (2.000 — 4.500 τόννων) σέ τιμές σαφώς κάτω των δολ. 100 ανά τόννο. Πλοία μή προερχόμενα έκ παροπλισμού έπιαναν κάτι περισσότερο.

Περιορισμένη ή κίνηση στό Πακιστάν μέ λίγες αγορές (δολ. 95 γιά 5.000 τόννους) καί έλάχιστη ζήτηση γιά παράδοση πρίν τίς 28 Μαΐου.

Τό Μπαγκλαντές άπουσίαζε από τήν αγορά, πιθανώς λόγω συναλλαγματικής στενότητας.

World Marine Services in Egypt

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

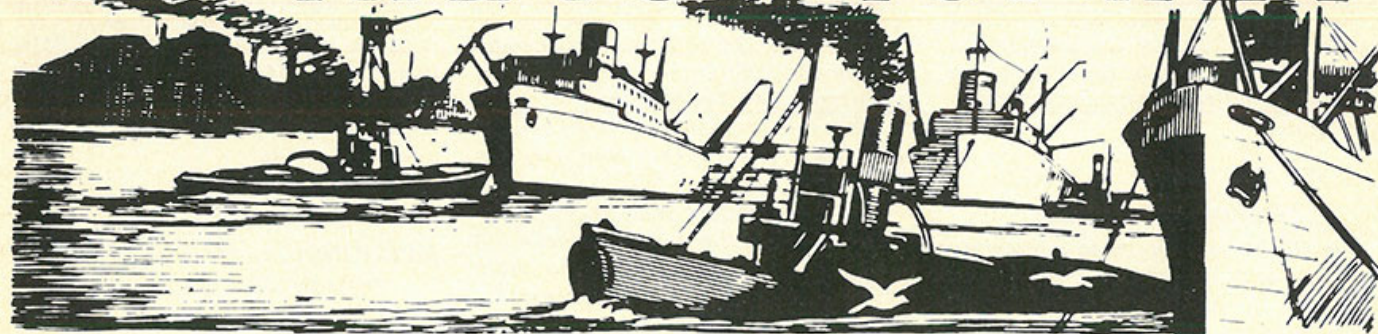


World Marine Corp. Piraeus
Head Office - Operations
World Marine Egypt Port Said
(Representation Alexandria
liaison offices) Suez

Tlx. 241600 1 2 WMAR GR
Tlx: 63134 WMAR UN
Tlx: 55419 WORLD UN
Tlx: 66094 WOMAR UN

Tel: (1) 4135024 25 45 47
Tel: (66) 34186
Tel: (3) 805985
Tel: (62) 26114

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1223/982 - May 15th, 1986

DISCOUNTS

Liberia has decided to reduce its registration fees for ships in an effort to provide some relief from the effects of the shipping crisis and also to cope with competition from other free registries.

Thus, anyone wishing to register a ship in Liberia will pay the same fees as members of the Liberian Shipowners' Council. The discounts amount to 10% for ships up to 100,000 tons net and 15% for ships above that tonnage. An additional 7% discount is accorded to members of the LSC.

Faithful customers of the Liberian flag, i.e. owners who have maintained ships under the Liberian flag for at least five years during the past decade can get a discount of 30% in registration fees for new ships. Liberia also intends to meet the competition by setting up a marketing office in the Far East and instituting a permanent service for keeping tabs on and analysing the world shipping market. From next July, also, owners will be allowed to hoist the Liberian flag on bareboat chartered vessels.

THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

According to the annual report of the International Chamber of Shipping, the difficulties faced by British shipowners are mainly of a financing character. The report adds that in the past decade, the structure of shipping has changed in such a way that the banks, losing their patience, are becoming continually tougher in their attitude towards the shipowners.

Nevertheless, the president of the chamber stressed that he should not be considered defeatist or pessimistic, since there would always be a need for sea transport in the world. He speculated also that the drop in oil prices might bring about a recovery from the current recession

which could prove beneficial to shipping as a whole. For this reason, governments and the banks on the one hand, and the shipowners and shipbuilders on the other, should help each other until better days come around. Shipping has proved its capacity to overcome adversity and faith in it will ultimately be vindicated.

It was announced, also, that two more countries: Singapore and Morocco, have joined the Chamber which now has a membership of 41 shipowners' associations from 35 countries.

BIMCO OFFICIALS GREETED IN PIRAEUS

On the occasion of the visit to Greece of the Officials of the Baltic and International Maritime Council, the President of the Board of Directors of the Piraeus Marine Club Mr. Nico Cotzias, gave a cocktail party at the Club premises on Wednesday, May 14th.

Present on behalf of BIMCO were Messrs. A. Jebsen, president of the Bo-

ard of Directors, Peter Bradley, chairman of the Documentary Committee, Jan Muntz, chairman of the Executive Committee and T. Skaaniid, secretary.

THE GREEK ECONOMY

The report of the Governor of the Bank of Greece, Mr. D. Halikias, to the shareholders at the annual general meeting of April 28, was loudly applauded by the business community and roundly condemned by the labour unions.

His main theme was the need to free the Greek economy from its greatly complicated and irrational system of state intervention and control and pointed out that labour law must be modified in such a way that employers could fire and hire as necessary, be able to engage part-time workers and have greater flexibility in the matter of working overtime. He also recommended that incomes policy should change with employers free to pay managerial staff higher wages according to their output while automatic indexation should cease and

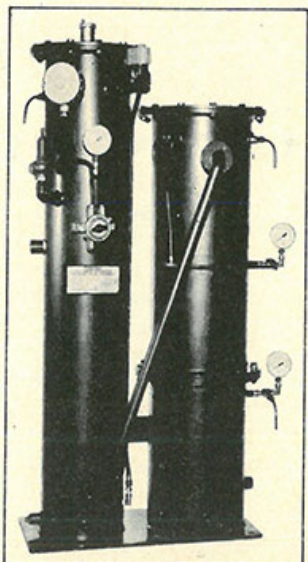
Purity under 5 PPM
15 PPM - IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

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

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING

88, VAS KONSTANTINOY AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



collective agreements at company level be resumed.

Such measures would help to reduce inflation and improve the balance of payments while, at the same time, the tax system in Greece should be radically reformed.

SHIPBUILDING ORDERS

The OECD has published interesting statistics with regard to the shape and prospects of the shipbuilding industry throughout the world. At the beginning of the year there were orders for 14 million grt. of which 70% or 9.8 million grt. was in Japan and the remaining 30% or 4.2 million grt. was in Europe. EEC countries accounted for 3 million grt. while the remaining OECD countries accounted for 1.2 million grt.

It is worth noting that of the total 14 million grt. on order, 10.6 million are scheduled for delivery in 1986, 2.9 million in 1987 and the rest later. Of the Japanese total, 72% are foreign orders (7.1 million grt.) while 35% of the European orders (1.5 million grt.) are for export. Among the European Countries Germany leads the field with orders for 851,000 grt. followed by Denmark, Italy, Finland, Spain, France and Britain. Lesser orders are being handled by Holland, Norway, Sweden and Belgium.

THE TROUBLES OF AITOKU

Our readers will remember that the Aitoku company of Japan had introduced ships with sails to counteract the high

cost of fuel oil, the first of these being a 1,600-ton coastal ship with two auxiliary sails which came into operation in August, 1980. The ship was designed by Nippon and built at the Inamura yard. It achieved a 50% economy in fuel costs. In 1982 the company operated the Aitoku Maru, of 1,690 dwt. with only one sail.

However, it would seem that the fuel savings were not enough to rescue the company from bankruptcy. With debts of 2.9 billion yen, Aitoku has asked for the protection of the court in accordance with Japanese law. This measure prevents the company's ships from being auctioned off. The company has asked for a deferment in the settlement of 70% of its debts and a ten-year moratorium on the balance.

The Aitoku company was established 25 years ago and has a turnover of one billion yen in recent years. It is the third Japanese company to seek the protection of the court since the beginning of the year.

A NEW ISLAND PARADISE

The island of Antigua, in the Caribbean, where many pleasure craft are registered, is now interested in registering merchant ships and oil platforms. One American company and many British companies prospecting for oil in the North Sea have already shown an interest in this direction.

Antigua is now a member of IMO and ratified all the international conventions regarding measurements, sea pollution, collisions, etc. as well as SOLAS 74,

the application of which is certified by a British company. A ministry of merchant shipping is being set up to supervise the registry and manning of Antiguan - flag ships. It will also issue licences to deck officers and engineers and set up a training programme for Antiguan apprentices.

MULTILINGUAL MARINE EXAMINATION SYSTEM IS LAUNCHED BY PANAMA

Panama's Maritime Administration has developed a unique computerized examination system designed to ensure that crews of vessels under the Panamanian flag are properly qualified. In this way it is intended to cut down on the number of casualties due to human errors.

The examination programme launched on May 7th, is one of several measures taken by the Panama Maritime Administration to upgrade the Panamanian Registry in conformity with International Maritime Organization (IMO) standards.

Bearing in mind the special problems of an open registry, SECNAVES has developed an examination system especially tailored to the requirements of multinational seafarers.

The problem of setting up and grading examinations in a large number of different languages has been solved in a unique manner. The various examinations, which have been developed for both deck and engineering certificates, have been translated into several languages and provide for multiple choice answers, four per question.

NEW RULES ON HULL WELDS

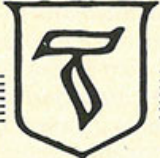
Superseding the previous 1975 edition, the American Bureau of Shipping has issued the 1986 edition of Rules for Nondestructive Inspection of Hull Welds.

The new edition contains two added sections and several new appendices providing more information and guidelines on the application of these Rules, thus further assuring that the soundness of welds on ship hulls and other marine structures is according to ABS requirements.

The book outlines the procedures, standards, documentation, and number and location of the various nondestructive tests performed to detect the extent of welding discontinuities.

TANKER MARKET CLOSER TO BALANCE

Further progress in returning the tanker market toward balance should be achieved this year provided the high rate



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

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

RADIO VHF 152.900 MHz CHANNEL 16

Sri Lanka's Deputy Minister of Shipping in Piraeus

of scrapping continues, according to the International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko).

For the year overall, the volume of seaborne oil trade fell by about 3% in 1985, according to preliminary estimates, against a 3.5% rise in 1984, while demand for tankers (measured in ton-miles) is estimated to have decreased by almost 3% last year.

However, improved sentiment emerged in the final weeks of the year, helped by the record rate of scrapping and a slowdown in newbuildings.

Intertanko reported that 229 tankers and combination carriers totalling 30.3 million deadweight tons were sold for demolition last year. Furthermore, China increased its purchases by about 50% to become the world's second largest buyer of ships for scrap.

Although Intertanko said it would be "far too optimistic" to believe that the record scrapping that took place last year can be beaten this year, there is nevertheless "reason to believe that 1986 will be another year of sizable fleet reductions".

With a fairly moderate number of newbuildings scheduled for delivery in 1986, "the year ahead should, therefore, bring us closer to a balanced market situation and perhaps see sustainable rate improvements", Intertanko stated in its annual report.

However, despite reductions in the volume of laid-up tonnage over the past couple of years, there were still 37.5 million dwt of tankers and combination carriers unemployed at the beginning of January.

While hoping that continued high levels of scrapping and low ordering of new tankers will result in a period of sustainable rate improvements for 1987, Mr. Rand warned that "the precipitous slide in crude prices during the first months of 1986 is a vivid reminder of how volatile the market is, and the tonnage surplus is still overwhelming".

50 YEARS AGO

— On the recommendation of the undersecretary of Mercantile Marine, Mr. Rediadis, the Cabinet has rescinded the Piraeus — New York line concession accorded to Mr. Protopapas, since he has not abided by the terms of the concession agreement. A new call for tenders will be issued shortly specifying that the ships to be placed on the line must fly the Greek flag and be manned by Greek crews.

—According to an announcement by Mr. Rediadis, certain services of his ministry are to be transferred to Piraeus in an annex which will house the Seamen's Pension Fund (NAT), the Seamen's Home, the Labour Exchange and



A Sri Lanka Delegation, headed by the Deputy Minister of Trade and Shipping Mr. Wijerantne, visited Piraeus last week to introduce the abilities of repair works at the Colombo Dockyard which can drydock vessels of up to 100,000 dwt and the supply of bunkers from the Ceylon Petroleum Corp. to vessels trading in the Indian subcontinent.

Pictured above from left to right:

Mr. H. Wijegunawardana, Managing Director CDL Mrs. Panagakos of the Sri Lanka Consulate Mr. Wijeratne, Deputy Minister of Trade and Shipping Mr. D. Soysa, Director of Merchant Shipping and Mr. C. Papatheodorou, Naval Architect, of Chris Marine who represents Colombo Dockyard and the Ceylon Petr. Copr. in Greece.

the Information Office.

— The foreign press continues to debate the relative advantages of the two recently build super-liners, the "Queen Mary" and the "Normandie" and the various views expressed with regard to the construction of both vessels.

— On the night of May 4, at around 10 p.m. there was a violent collision near

Ushant between the Italian cargo ship "Assunzione" of 4,531 grt. built in 1911 and the Greek ship "Katingo" of 2,578 grt. built in 1896 in thick fog. Both ships were badly damaged and the "Katingo" sank near the islet of Molene in deep water. One member of the crew was lost, an engineer named Karacassis from Chios.

ROTTERDAM

Ketling-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

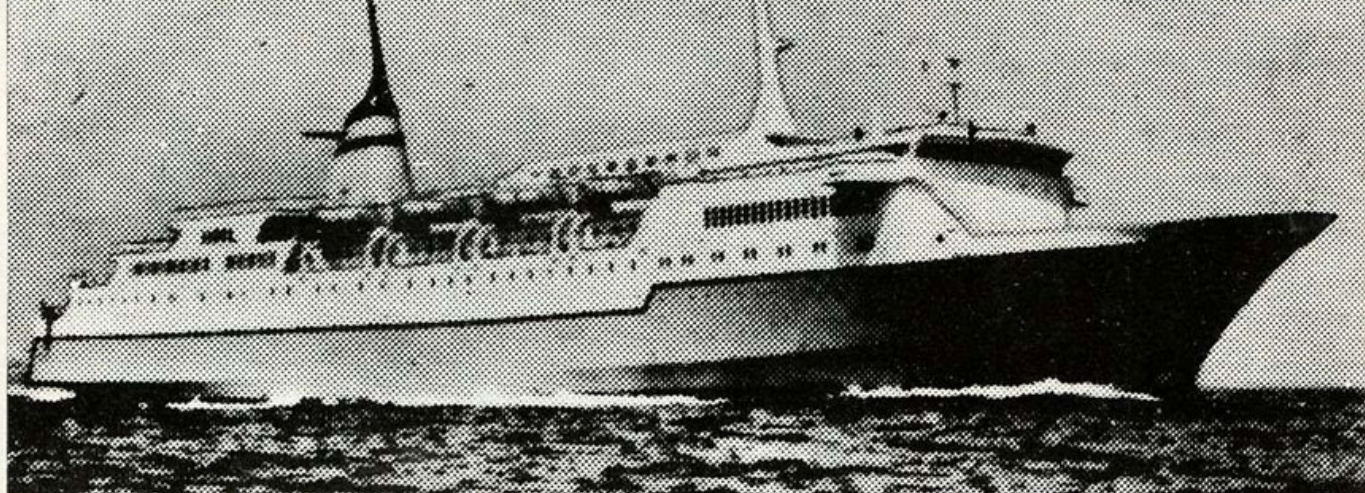
Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

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

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

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

№1 ΓΙΑ ΙΤΑΛΙΑ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ
ΑΠΠΙΑ·ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

sea bridge
ΕΛΜΕΣ - ADRIATICA

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

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

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

ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕ'ΙΝΤΙΑΝ	70	10469
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΑΡΟΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν.	86	23300
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076

α. Τσαγκουαράμας 25/3		
μετ. «Αγ. Κυπριανός»		
όρνει Πόρτομπουρου		
δ. Γιβραλτάρ 9/3		
ε. Γάνδη 28/3		
α. Ροζάριο 1/4		
α. Καγκουσίμα 13/3		
ναυπηγ. Σαοέμπο		
α. Βαλτιμόρη 24/3		
πρ. «Αμερικά Φρήζερ»		
ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 25/3		
ε. Ρεσίφ 18/3		
α. Ν. 'Υόρκη 29/3		
α. Μαμονάλ 14/3		
δ. Π. Σαίδ 27/3		
διάλυση Καοσιούγκ		
α. Μπιλμπό 27/3		
ε. Βανκούβερ 31/3		
α. Κολόμπο 1/4		
ε. Θεσσαλονίκη 29/3		
δ. 'Εσκουμίν 25/2		
πρ. «Barnworth»		
α. Λοριέντ 20/3		
α. 'Ανκόνα 27/3		
α. Βενετία 23/2		
3275		
επωλήθη άλλοδαπούς		
ναυπ. Τόκιο		
α. Λός 'Αντζελες 30/3		
α. Λαύριο 4/3		
α. Φουτζέιρα 30/3		
α. Γιβραλτάρ 21/2		
μετ. «Sunray»		
α. Μέθυλ 29/3		
δ. Δαρδανέλλια 25/3		
όρνει Πειραιά		
όρνει Πειραιά		
ε. Πειραιά 30/12		
ε. Λέιβ 21/3		
ε. Νάπολη 24/3		

α. Π. Κέλανγκ 16/3		
α. Φρημάντλ 26/1		
α. Λός Πάλμας 25/3		
α. Τενερίφ 25/3		
ε. Τζέντα 20/3		
όρνει 'Ιθάκη		
όρνει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάν 11/3		
α. 'Ψιγούιτς 27/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ντάρμπαν 31/3		
ε. Πειραιά 26/3		
α. Βαλπαράισο 1/4		
α. Μπαρμπάντος 27/3		
α. Κόμπε 31/3		
όρνει Στυλίδα		
όρνει Στυλίδα		
όρνει Στυλίδα		
δ. Γιβραλτάρ 26/3		
διάλυση Κίνα		
α. 'Αμβέρσα 5/4		
ε. Σαγκάη 7/4		
όρνει Πειραιά		
α. Ρόττερνταμ 19/3		
α. Σιγκαπούρη 23/3		
α. Λός 'Αντζελες 2/4		
όρνει Πειραιά		
α. Εινγκάγκ 12/3		
ε. Τζέντα 28/3		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/3		
α. Χάβρη 1/4		
ναυπηγ. Αιόι		
α. Μπαλάνο Τέρμ. 13/3		
ε. Γένοβα 30/3		
α. Μπ. 'Αίρες 26/3		
α. 'Αντοφαγκάστα 1/4		
α. Ρας Τανούρα 25/3		
ε. Βρέστη 29/3		
ε. Μέρεντ Μπάρ 19/3		
α. Γιοκοχάμα 21/3		
ε. 'Οδησσό 27/4		
α. Χάμπτον 20/3		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 2/4		
δ. Σκώ 14/3		

όρνει Πειραιά		
όρνει Πειραιά		
δ. 'Εσκουμίν 14/3		
όρνει Πειραιά		
όρνει Πειραιά		
επωλήθη άλλοδαπούς		
όρνει Πειραιά		
όρνει Πειραιά		
ε. Τουρκία 20/4		
ε. Σουέζ 23/4		
α. Μαυρίκιο 25/2		
στο Μπ. 'Αμπάς 25/4		
α. Π. 'Εβερνκλίντς 14/2		
α. Λός Πάλμας 1/4		
ε. Σιγκαπούρη 1/4		
σημαία Μαλντιβών		
στην 'Αλγερία 2/5		
α. Λισαβώνα 1/2		
α. Φλάσινγκ 13/3		
όρνει Γάνδη		
επωλήθη		
όρνει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάν 31/3		
όρνει Φουτζέιρα		

στην Καλκούτα		
α. Χερβούργο 2/4		

ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΑΝΤΥ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΚΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΔΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915

όρνει Τρινκομάλλι	
όρνει 'Αργιστόλι	
ε. Σιγκαπούρη 29/3	
προς 'Αργεντινή 23/4	
στη Βενετία 29/1	
διάλυση Κίνα	
ε. Ρουέν 22/3	
ε. Ρόττερνταμ 1/4	
α. Τζάφλα 18/3	
α. Σάν Φρανσίσκο 22/3	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 16/2	
α. Παρανάγουα 4/2	
ε. Μπανανμπούελ 20/3	
α. Γιβραλτάρ 26/3	
όρνει Πειραιά	
α. Χέυ Πόιντ 24/3	
διάλυση Κίνα	
στη Βηρυτό 27/4	
διάλυση Κίνα	
α. Λισαβώνα 24/3	
ΕΤΑ Λόγος 18/5	
δ. Π. Σαίδ 28/3	
αναμένει Θεόντο 25/4	
όρνει Πειραιά	
στον Πειραιά	
ε. 'Ασντόν 1/4	
όρνει Στιλβιά	
αναμένει Σκίντα 26/4	
όρνει Στιλβιά	
όρνει Πειραιά	
ε. Πειραιά 17/3	
επώληθη	

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912
ΓΚΡΕΪΣ Λ.....	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.).....	70	17485
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ.....	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.).....	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	85	18300
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ.....	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ.....	59	9191

ΔΑΝΑΚΟΣ.....	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.).....	70	48473
ΔΑΦΝΗ.....	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.).....	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.).....	71	17957
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.).....	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.).....	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.....	85	13958
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ.....	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ.....	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.....	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ.....	84	21426
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.).....	58	16277
ΔΙΑΣ.....	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ.....	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ.....	59	13393
ΔΟΥΦΟΡΟΣ.....	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.).....	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.).....	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.....	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ.....	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ.....	72	16398

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΒΡΟΣ.....	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ.....	76	18080
ΕΘΝΙΚ (δ.).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.).....	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ.....	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.....	69	2985
ΕΚΤΩΡ.....	70	16258
ΕΚΤΩΡ.....	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.....	70	5538
ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.....	73	20713
ΕΛΕΝΗ.....	75	16421
ΕΛΕΝΗ.....	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.....	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.).....	77	66942
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.).....	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ.....	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.).....	75	60670
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ.....	62	6846
ΕΛΛΗ.....	76	12315
ΕΛΛΗ.....	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.....	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ.....		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ.....	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).....	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ.....	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.....	84	18605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪ'ΑΝΤ.....	85	18605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.).....	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ.....	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.).....	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ.....	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ.....	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	75	16822
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.).....	58	20590
ΕΜΠΡΕΣ.....	65	8186

άρχει Πειραιά.....		
ε. Πειραιά 21/3.....		
άρχει 'Αργοσιτόλι.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Έκουντορ 13/4.....		
στόν Πειραιά.....		
ε. Σιγκαπούρη 1/4.....		
α. Ν. 'Υόρκη 10/3.....		
ε. Ντάρμπαν 5/5.....		
ε. Τουρκία 29/4.....		
α. Βιττόρια 28/4.....		
α. Ντουμπάι 31/3.....		
α. Κέηπταουν 26/3.....		
ε. Λισσαβώνα 27/3.....		
δ. Παναμά 14/3.....		
ε. Ντουμπάι 17/4.....		
ε. Χιούστον 15/4.....		
ε. Μπ. 'Αϊρες 1/4.....		
ΕΤΑ Π. Χάρκωτ 23/3.....		
δ. Μαυρίκιο 28/4.....		
στό Λάγος 1/5.....		
α. Ρότερνταμ 5/4.....		
ναυπ. Σκαρκαωτ 1/3.....		
α. Χιούστον 15/3.....		
έπωλήθη άλλοδαπούς.....		

ΕΤΑ Ρίτσαρντς Μπαίη 14/5.....		
α. 'Αμβέρσα 3/4.....		
ΕΤΑ Μαυρίκιο 9/5.....		
α. Γουακαγιάνια 18/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
άρχει Χαλκίδα.....		
ε. Πειραιά 25/3.....		
στό Μπ. 'Αμπάς.....		
ε. Μπιλμπόδο 4/4.....		
α. Κάλουντμποργκ 21/3.....		
ε. Κόρπους Κρίστι 2/5.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 12/3.....		
ναυπηγ. Τόκυο.....		
α. 'Αμυδούργο 2/4.....		
άρχει Γαλαξείδι.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
πρ. 'Αίγις Μπάκι.....		
δ. Σιγκαπούρη 15/4.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. 'Ικονί 9/3.....		
α. Λός 'Αντζελες 31/3.....		
άρχει 'Ιθάκη.....		
α. Τακόμα 6/3.....		
α. Τζέμπελ 'Αλι 29/3.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Λάρνακα 30/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
δ. Γιβραλτάρ 28/3.....		
δ. Κολόμπο 28/4.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/3.....		

άρχει Βασάρα.....		
α. Σιγκαπούρη 11/3.....		
άρχει Γαλαξείδι.....		
ε. Μπαντόρ 'Αμπάς 5/4.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Αύγουστα 26/3.....		
α. Γένοβα 26/3.....		
δ. Μάγνη 4/5.....		
ε. 'Αργεντινή 7/5.....		
στη Ταϊβαν 20/3.....		
α. Μπρισμπαίν 24/3.....		
ε. Βιττόρια 27/4.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Ντάρμπαν 1/5.....		
α. Βρέμη 20/3.....		
δ. Παναμά 28/2.....		
στις Λειδές 23/4.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Ροζάριο 31/3.....		
α. Σαβόνα 28/3.....		
ε. Φρεντερίτσια 30/3.....		
ε. Λιβύη 27/4.....		
έπωλήθη διάλυση.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
δ. Κων/πολη 15/2.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3.....		
ε. Γένοβα 22/3.....		
ε. Λισσαβώνα 27/3.....		
στις Μπ. Λέικς.....		
άρχει Πειραιά.....		
πρ. Μπ. 'Αμπάς 25/4.....		
ε. Καράτσι 26/4.....		
α. Πράια Μόλε 14/2.....		
α. Π. 'Αντζελες 26/3.....		
ύψωση λιβερίας.....		
πρ. Βενεζουέλα 27/4.....		
α. Μομπιλ 19/3.....		
στην 'Ακαμπα 20/4.....		
α. Λός 'Αντζελες 15/3.....		
ε. 'Ασσάμπ 1/5.....		
ε. Ντελφύλ 22/2.....		
ε. Φιλαδέλφεια 26/4.....		
α. 'Αλγκεκίρας 30/3.....		
δ. Παναμά 30/3.....		
ε. 'Αμστερνταμ 3/4.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Μομπάσα 19/3.....		
στό Καράτσι 25/4.....		
ε. 'Ιταζάι 23/3.....		
ΕΤΑ 'Ισπανία 18/5.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Λάρνακα 2/4.....		

ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ.....	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ.....	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ.....	85	22208
ΕΣΠΛΟΡΕΡ.....	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.....	70	10006
ΕΠΟΣ.....	77	9786
ΕΠΟΣ.....	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ.....	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.).....	72	126140
ΕΡΜΗΣ.....	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ.....	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ.....	77	31329
ΕΥΑ (δ.).....	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.....	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.....	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.....	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ.....	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗ Λ.....	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ.....	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ.....	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ.....	58	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ.....	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ.....	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II.....	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160

ΖΑΝΕΤ.....	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30168
ΖΕΤΤΑ.....	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ.....	68	15841
ΖΗΝΩ.....	81	23100
ΖΙΝΙ.....	76	11348
ΖΥΓΟΣ.....	76	19166
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.).....	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ.....	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15680
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ.....	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.....	72	22866
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.).....	70	99169
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ.....	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.).....	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.).....	72	2895

ΙΑΣΩΝ (δ.).....	75	64739
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387
ΙΟΞ.....	85	34400
ΙΡΒΙΣ.....	76	12498
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938
ΚΑΛΙΜΟΡ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΜΑΡ.....	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ.....	67	38596
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349
ΚΑΛΥΨΟ.....	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.).....	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ.....	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.).....	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763

ε. Πύλο 5/5
 ε. Μπωμόντ 29/3
 ε. Μπροντ 18/4
 ε. Τάουναβελ 1/4
 ε. Τυνησία 2/5
 α. Καράτσι 27/3
 α. Ντουάλα 7/3
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 23/2
 α. Πειραιά 25/2
 ε. Τσίμπα 29/3
 α. Άσόντον 2/4
 α. Φουτζέιρα 3/3
 α. Καράτσι 5/5
 α. Φιλαδέλφεια 29/3
 α. Μυραίνη 3/3
 δ. Σουέζ 4/4
 ε. Πειραιά 19/4
 α. Βομβάη 30/3
 α. Κόμπε 1/4
 ε. Λάγος 3/5
 ε. Πειραιά 23/3
 α. Ντάρμπαν 11/3
 α. Βατούμ 29/3
 στο Ντάρμπαν 31/3
 έπιληθή αλλοδαπούς
 μεσογειακούς μεταφορές
 α. Άμβούργο 17/3
 άργει Στυλιδά
 άργει Πειραιά
 ε. Βρέμη 21/3
 δ. Κων/πολή 18/3
 α. Δων/πολή 10/3

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781	πρ. «Cairnsmore»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	στό Ροστόκ 26/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	στη Μπαγκόκ 29/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	60	9163	ἀργεί Νοεμβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	ἀναμένει Χώρ Φακάν 23/4
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ἐπισκευές Σιμονοσέκι 2/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Πειραιά 5/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	ε. Πειραιά 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	στην Αυστραλία 17/4
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	Όλική Απώλεια
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069	ε. Σαβόνα 20/4
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ε. Παρανάγουα 23/3
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	διάλυση Τσιβόν
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	13	13098	ε. Χάμπτον 3/4
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017	δ. Σουέζ 29/3
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	δ. Κων/πολη 20/3
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	στην Άγκρα ντος Ρέις 13/3
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 1/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Ρίο Ιανέιρο 27/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σ. Λορέντζο 21/3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Λας Πάλλας 3/5
ΚΑΣΟΣ	76	14983	μετ. Αθήνα (κ.)
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Π. Σαίδη 13/3
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Θεσσαλονίκη 24/3
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	δ. Πύλο 3/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	α. Πειραιά 8/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Θεσσαλονίκη 28/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ἀναμένει Θέοντα 25/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρ. «Cathy»
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεί Γαλαξειδί
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Γένοβα 2/4*
ΚΕΪ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Γάνδη 25/5*
ΚΕΪ'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	στόν Πειραιά
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Γιοκοχάμα 31/3
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Λας Πάλλας 4/3
ΚΕΪ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	στό Λονδίνο 4/5
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Αμβούργο 27/3
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	στό Ντάρμπαχ 2/4
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	ε. Σαλβαντόρ 28/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	ε. Γερμανία 27/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	ἀργεί Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ἀργεί Πειραιά
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	ε. Π. Γκίλς 24/3
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Παναμά 3/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Τζέντα 27/3
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Κασσιόνη 21/3
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ἀναμένει Ρότερνταμ 17/4
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Φόξ 2/4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Τουμπάρδο 28/4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Σουέζ 19/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Χάμπτον 23/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ΕΤΑ Ρίτσαρντς Μπαϊν 10/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρδο 16/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	δ. Σουέζ 25/3
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	67	7680	διάλυση Πακιστάν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. Σπλίτ 16/3
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	στό Ντουμπάι 19/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	διάλυση Κίνα
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Μπ. Αίρες 4/3
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Γιοκοχάμα 1/4
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Κερπτάουν 19/4
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Σάντο Ντομίγκο 5/3
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	στη Κόντινεντ 30/4
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	δ. Παναμά 25/3
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Λέγκχορν 1/3
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Φιλαδέλφεια 17/3
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Ρεσίφ 14/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	δ. Γιβραλτάρ 28/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Σευχέλλες 23/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Άγγλία 26/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Τζέντα 27/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Βαλλέτα 27/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρὸς Ντάρμπαχ 25/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 3/4
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250	ε. Μπρίντζπορτ 28/3
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Ακάμα 13/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Νταμάμ 24/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Τζέντα 11/5
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	δ. Παναμά 7/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Ιαπωνία 30/4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	ε. Λαβέρα 25/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Λαβέρα 6/5
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	ὕπο ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Κων/πολη 24/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 10/3
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Ντουμπάι 29/4
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	45000	ναυπ. Σπλίτ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Πειραιά 19/3
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Βαρκελώνη 14/4

ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Κάδιξ 28/4
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Τζέντα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Λ. Άντζελες 24/3
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	α. Πειραιά 2/4
ΚΥΘΡΑ	66	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Αμβέρσα 30/3
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	στη Θέοντα 16/3
ΚΥΠΛΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ΕΤΑ Ακάμα 13/5
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ἀργεί Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Μοντοίρ 17/3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Πειραιά 26/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Πόρτ Βέομε 25/3
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ὕπο ναυπήγηση
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Σ. Νικόλας 1/4
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	α. Λίβερπουλ 15/2
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 21/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	στη Φλόριδα 24/4
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Μαπούτο 16/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ν. Όρλεάνη 27/3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165	α. Τρινκομάλη 30/3
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ΕΤΑ Ιαπωνία 15/5
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ἀργεί Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετουμπάλ
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	ε. Μαπούτο 10/3
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Λός Άντζελες 12/3
ΛΕΩΝ	72	2311	πρὸς ΗΠΑ 16/4
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Σουέζ 4/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ἀργεί Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Αμβούργο 5/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Φινλανδία 27/4
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ	83	19343	ἀργεί Πειραιά
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ	82	19337	ἀργεί Πειραιά
ΛΙΜΠΕΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	δ. Κων/πολη 23/3
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	ΕΤΑ Πύλος 10/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	στόν Περσικό 21/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	ε. Ικόνιο 10/4
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Βαρκελώνη 25/3
ΛΙΤΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Ρας Τανούρα 17/2
ΛΙΩ	68	9650	ἀργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ἀργεί Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Παναμά 3/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 13/3
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Ντόβερ 26/3
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Μασσαλία 29/4
ΛΥΔΙ	70	14878	στό Πακιστάν 16/4
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Αμβούργο 5/4
ΛΥΡΑ	67	41914	ἐπωλήθη
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Πειραιά 16/4
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	δ. Γιβραλτάρ 29/4
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493	α. Ρότερνταμ 6/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Μπαρρ 3/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Φιουμτσίνο 31/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάντος 12/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ν. Όρλεάνη 31/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Χάτσινχοκ 26/3
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	δ. Παναμά 27/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	στη Βραζιλία 25/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Βολπαραίζο 1/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στη Ταϊτακόγκ 28/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Βαρκελώνη 26/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Φιλαδέλφεια 12/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Πειραιά 2/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	στη Βενεζουέλα 17/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Βανκούβερ 7/3
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Μόντρεαλ 26/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Βαλένσια 27/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ρότερνταμ 28/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191	α. Τουμπάρδο 7/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Ροζάριο 2/4
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ	75	16307	ε. Γιοκοχάμα 3/3
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΔΕ'Ι'Κ	62	8967	μετ. «Βέγκα Στάρ» (μ.)
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ἀργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Χάμπτον 2/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Άντζελες 17/3
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	δ. Σουέζ 5/4
ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Παναμά 22/3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	δ. Παναμά 31/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Σ. Τζάν 7/2
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ	70	9565	α. Ματάντι 10/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	ε. Χάλφας 27/3
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	ε. Κορέα 24/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπλιμπό 25/4
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Αμβέρσα 3/4
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Λίβερπουλ 1/4
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Μπ. Αίρες 15/3
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	στη Τζάκσονβιλ 22/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Λ. Τσάρλς 7/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	δ. Π. Σαίδη 1/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ΕΤΑ Μαδαγασκάρη 17/5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Θεσσαλονίκη 30/3
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Κωνσταντία 7/5
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Αργεντινή 21/4

MARINIKH.....	73	85367	δ. Ντόβερ 29/3
MARION.....	67	33586	άρχει Σετούμπάλ
MARITZINH.....	73	30077	α. Ίταλία 26/4
MARITSA.....	68	29324	α. Άκαμπα 24/4
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	ανάμενι Γιβραλτάρ 24/4
MARKA.....	75	14785	ε. Πειραιά 12/2
MARKIZ.....	75	28082	α. Ντόρμπαν 1/4
MARKOS ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	ε. Κήπητσον 15/4
MAROUΔΙΩ.....	78	19974	ε. Νιούκαστλ 20/4
MARΟΥΛΑ.....	82	32300	ε. Καζαμπλάνκα 25/4
MARΣ.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
MARQ Λ.....	85	25000	ε. Νιούκαστλ 18/4
MAΣΣΑΛΙΑ.....	64	1968	μετ. «Nephtune I.» (Ονδ.)
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	δ. Κων/πολη 18/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.....	70	8455	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 24/3

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	α. Άμβέρσα 5/4
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	ε. Κόμπε 27/3
ΜΕΛΙΤΩΝ.....	68	10017	μετ. «Σάντα Άννα» (κ.)
ΜΕΛΟΪ.....	68	8887	α. Άλγκεκίρας 22/2
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.).....	74	75573	ΕΤΑ Χιούστον 18/5
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	α. Βαρκελώνη 1/4
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	ε. Τζέντα 17/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	στη Τζέντα 30/4
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ.....	78	12598	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 24/2
ΜΕΤΑΞΙΑ.....	67	48106	δ. Σακοτρά 9/4
ΜΕΤΩΡΑ (δ.).....	79	43957	ε. Λονδίνο 12/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	80	45000	α. Γκαέτα 12/3
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	
ΜΗΛΟΣ Α΄ ΛΑΝΤ.....	79	10991	

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570	ε. Δεμεράρα 21/3
ΜΙΝΙ ΛΑ΄ ΟΝΕΣ.....	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1506	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1500	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 23/3
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ΄Ι ΜΠΟΡ.....	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ΄Ι Ν.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ΄Ι Σ.....	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584	α. Βαλτιμόρη 28/3
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1582	α. Μαρίνα ντι Καράρα 26/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.).....	70	1508	ε. Γκιζάν 13/3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	άρχει Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	α. Τσιότζια 22/3
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ.....	71	1563	α. Παραμαρίμπο 26/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΣ.....	70	1591	α. Γκιζάν 29/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΟΣ.....	75	28082	δ. Παναμά 28/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	α. Θεσσαλονίκη 28/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	α. Τζέντα 29/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.).....	75	80930	ε. Γκάλβεστον 9/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23087	δ. Κων/πολη 6/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.).....	72	55204	ε. Συρία 20/4
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	12748	ε. Πειραιά 1/4
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	74	8825	ε. Γαλλία 24/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	ε. Μομπάσσα 21/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.....	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	ΕΤΑ Άμβέρσα 15/5
ΜΗΜΟΖΥΝΗ.....	68	36188	α. Μομπίλ 1/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).....	73	61172	α. Σ. Βίνσεν 11/3
ΜΟΝΤΑΝΑ.....	73	19818	ε. Κό Σιτσάνγκ 29/3
ΜΟΣΧΑ Δ.....	56	8623	στον Πειραιά 28/1
ΜΟΥΣΑΚΗ.....	72	35506	α. Μπάγια Μπλάνκα 24/3
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	α. Πειραιά 23/3
ΜΠΑΛΜΑΡ.....	72	6680	δ. Κίελο 2/5
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ.....	72	13686	α. Κολόμπο 3/4
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ.....	66	8677	διάλυση Ίνδια
ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373	ε. Ισπανία 20/4
ΜΠΕΤΤΥ.....	70	10495	ε. Σκάτλ 31/3
ΜΠΙΑ.....	75	7248	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.....	73	9771	ε. Άμβέρσα 18/4
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ.....	71	13867	στο Ίκονιο 29/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910	α. Ν. Όρλεάνη 26/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000	ε. Σινγκπούρη 1/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	ε. Φιλαδέλφεια 14/12
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ.....	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ.....	66	9085	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑ΄ΙΤ ΣΚΑ΄Υ.....	69	2979	άρχει Έλευσίνα
ΜΠΡΗΖ.....	64	35082	υπέστειλε λιβεριανή

ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.).....	75	68831	α. Σάλλομ Βόε 25/3
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	77	13382	α. Χάλλ 4/4
ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	ε. Πειραιά 5/4
ΜΥΡΙΑΝΤ.....	75	12498	έπωληθη
ΜΥΡΤΟΣ.....	70	9085	άρχει Άργοστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	α. Άγγλία 22/4

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	α. Φιλαδέλφεια 24/4
ΝΕ΄ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.....	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ.....	66	12259	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	α. Παραμαρίμπο 25/3
ΝΕΝΑ.....	74	39866	α. Τουμπάρδο 16/3
ΝΕΟΤΗΣ.....	71	9082	α. Ντόρμπαν 21/3
ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	στο Σίρρι 25/4
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ.....	72	9606	δ. Σουέζ 25/3
ΝΕΦΕΛΗ.....	70	14096	α. Συρία 18/4
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στο Έλ Χάκλ (άποθηκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605	α. Πειραιά 1/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).....	76	64631	στο Σειχάν 8/5
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	α. Γιούροπουρ 31/3
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494	ε. Σέτε 3/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	στο Ρότερνταμ 19/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	στο Ζαίρ 3/5
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	ε. Καβάλλα 16/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	74	44699	στο Γιούροπουρ 3/5
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.....	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΘΟΡΟΣ.....	72	5990	ε. Άμβέρσα 27/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	72	19162	ε. Άλεξάνδρεια 29/4
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.).....	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.).....	71	65347	άρχει Άλιβέρι
ΝΙΚΥ.....	73	14667	α. Σαβάννα 27/3
ΝΙΜΠΑΛ.....	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	δ. Ελσινόκρη 12/3
ΝΟΡΘ ΒΑ΄Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	α. Σινγκπούρη 7/5
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ.....	84	36300	δ. Παναμά 3/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	α. Άμβούργο 4/4
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ.....	65	1236	μετ. «Alexfay II» (κ.)
ΝΤΑ΄Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.....	70	4800	στο Φλάσσινγκ 26/4
ΝΤΑ΄Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ.....	70	4797	α. Άμβέρσα 13/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	74	14523	ε. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.....	77	15320	α. Άγαδάρ 18/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.....	77	15320	α. Γάνδη 2/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.....	77	15320	ε. Άμβέρσα 23/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	ε. Ν. Όρλεάνη 13/ =
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.....	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	72	9710	ε. Σαβόνα 2/5
ΝΤΕΝΙΣ Μ.....	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ.....	75	35764	προς Λας Πάμας 4/5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ.....	62	1197	έπωληθη
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	ε. Τενερίφη 27/3
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	στο Άμβέρσα 10/5
ΝΤΟΡΙΣ (δ.).....	76	68567	ε. Φόρ 23/2
ΝΥΛΑΑ (δ.).....	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.).....	75	74382	α. Τενερίφη 16/3

ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	66	2999	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.).....	71	17355	ε. Μπιλμπάο 26/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	86	24253	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....			
ΝΑΒΙΓΚΕ΄Ι ΤΟΡ.....	86	35600	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ΄ΙΝΤ.....	86	24253	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ.....	86	24253	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ.....	86	35600	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ.....	86	35600	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ΄Ι ΤΕΡ.....	86	24253	ναυπηγείται Ουλάσν
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	72	4999	ε. Πειραιά 1/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	άρχει Σετούμπάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ΄Ι ΣΟΝ (δ.).....	72	106123	διάλυση Ν. Κορέα

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	α. Φιλαδέλφεια 26/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.).....	74	18204	α. Γκοϊτερμπονγκ 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.....	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ΄Ι ΝΜΠΟΟΥ (δ.).....	75	43744	στο Σαουθάμπτον 6/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259	ε. Άμλιντς 4/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ.....	72	15498	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ.....	73	15478	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΝΘΙΑ.....	72	11946	ε. Κέντ 26/4
ΟΜΕΡ.....	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ.....	71	17187	ε. Ρότερνταμ 28/3
ΟΝΗΣΙΛΟΣ.....	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ΄Ι ΟΝ.....	65	3034	στη Ρουέν 16/3
ΟΡΑ΄Ι ΟΝ VI.....	75	9111	δ. Π. Σαίξ 30/3
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	α. Μπλάυθ 3/4
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.).....	75	76142	στον Πειραιά 21/3
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	83	20669	α. Άλγκεκίρας 26/3
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487	δ. Παναμά 29/3
ΟΥΑ΄ΙΤ ΣΑΡΚ.....	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ.....	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).....	70	17485	ε. Χόγκ Κόγκ 7/5
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).....	65	28133	στο Νατάλ (άποθηκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ.....	71	11055	έπωληθη αλλοδαπούς
ΟΥΡΑΝΙΑ.....	70	8967	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.....	53	2605	στο Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ.....	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίττερ

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	δ. Παναμά 13/3
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	ε. Άμβέρσα 6/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	α. Μαυρίκιος 28/3
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.....	82	35127	α. Σηάτλ 13/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410	α. Ν. Όρλεάνη 8/1
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127	α. Ν. Όρλεάνη 31/1
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	84	16794	ε. Χιούστον 9/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ.....	80	30639	α. Κόμπε 24/3
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ.....	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640	δ. Κων/πολη 19/3
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851	στη Μπάγια Μπλάνκα 22/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	ε. Ν. Ύορκη 12/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	8960	πρ. «Στεφανός»
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163	α. Περισκό 23/4

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

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558

ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ' 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΚΙ	85	25250
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.	71	5963
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505

πρ. «Sea Scope»	
ε. Τζέντα 29/3	
δ. Λαύριο 30/4	
ε. Φός 1/4	
αργεί Πειραιά	
α. Αμβέρσα 27/3	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ανάμενει Λεκάβρο 23/4	
ε. Μένα αλ' Αχμάντι 5/3	
ε. Αλεξάνδρεια 16/4	
ε. Πειραιά 22/2	
α. Ικόνιο 18/3	
α. Αλγκεκίρας 18/3	

δ. Π. Σαΐδ 4/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λεμεσό 2/4	
ε. Άνναμπα 27/4	
α. Πόρτο Ναγκάρο 22/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βόλο 2/5	
ε. Νόρφολκ 28/4	
αργεί Πειραιά	
α. Τενερίφη 15/3	
ε. Ιαπωνία 21/4	
ε. Πειραιά 4/5	
α. Πειραιά 28/3	
α. Τζέντα 28/3	
α. Πειραιά 21/4	
μεταφορές Τζέντας	
αργεί Πειραιά	
μεταφορές Τζέντας	
μεταφορές Τζέντας	
αργεί Πειραιά	
α. Φρημάντ 26/3	
ε. Ρότερνταμ 7/4	
πρ. «Sundancer»	
α. Αμούα Μπαϊ 30/3	
δ. Σουέζ 5/3	
α. Ρότερνταμ 4/4	
α. Αστακό 7/8	
ε. Σακά 30/3	
αργεί Γαλαξείδι	
ε. Κίνα 30/4	
αργεί Λομπίτο	
α. Αλγκεκίρας 2/3	
αργεί Γαλαξείδι	
μετ. «Φρίο Μέξικο» (ε.)	
α. Λός Άντζελες 27/2	
δ. Θέρωντρε Άιλαντ 1/3	
ε. Αμβέρσα 3/5	
αργεί Χαλκίδα	
α. Μπρισμπαϊν 24/3	
αργεί Τρινκομάλλη	
α. Πόρτ Έλζιμπρετ 24/3	
ε. Π. Σαΐδ 3/4	
ε. Βαλλέτα 2/4	
α. Χάμπτον 2/4	

δ. Παναμά 21/3	
έπισκευές Πειραιά	
ε. Πειραιά 25/3	
α. Κόρπους Κρίστι 25/3	
ε. Βενετία 24/3	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
στη Γκιμπούκκα 24/3	
ε. Φός 4/5	
α. Ρότερνταμ 25/3	
ε. Πειραιά 25/2	
ε. Μπαχρέν 20/4	
ε. Λάγος 6/5	
δ. Ντόβερ 4/4	
α. Γάνδη 26/3	
δ. Π. Σαΐδ 23/3	
ε. Βομβάη 20/4	
δ. Ντόβερ 3/4	
α. Χάμπτον 7/3	
α. Ικόνιο 23/3	
ΕΤΑ Ουλάντ 1/4	
ε. Πειραιά 31/3	
ε. Πειραιά 2/4	
δ. Σουέζ 22/4	
δ. Π. Σαΐδ 21/4	
α. Σιγκαπούρη 14/12	
α. Λός Πάλμας 25/3	
α. Πειραιά 16/3	
αργεί Πειραιά	
α. Αμβέρσα 3/4	
α. Πενσκόλα 27/3	
ε. Πειραιά 2/3	
αργεί Γαλαξείδι	
μετ. «Alysia Bay» (μ.)	
ε. Σαλβαντόρ 20/4	
στη Σουρία 26/4	
ε. Πολωνία 27/4	
ε. Λάγος 5/4	
αργεί Λομέ	

α. Σιγκαπούρη 18/3	
ε. Τσίμπα 4/3	
α. Σάν Λορέντζο 1/4	
ε. Βικτώρια 7/3	
μετ. «Seaman» (κ.)	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Σάν Νικόλας 25/3	
ε. Βραζιλία 10/4	
αργεί Πειραιά	

ΣΑΝ ΒΙΛ	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΜΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΚΑΠ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΛΙΕΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II.	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569

μετ. «San Bin» (ε.)	
α. Τσίμπα 22/1	
δ. Παναμά 6/3	
ε. Σάντος 23/3	
δ. Μπρανσμπάτελ 25/11	
ε. Μπ. Άιρες 24/3	
α. Σακά 31/3	
ε. Βαλλέτα 31/3	
δ. Μπρανσμπάτελ 2/3	
δ. Γιβραλτάρ 30/3	
ε. Λάγος 23/4	
δ. Παναμά 15/3	
ε. Τζέντα 22/4	
αργεί Λομπίτο	
α. Φουτζέιρα 13/12	
αργεί Πειραιά	
α. Αβονμαουθ 3/4	
επωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Π. Σαΐδ 25/3	
ε. Μπ. Άιρες 22/4	
στη Βόρνεο 29/4	
αργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 13/3	
ε. Βηρυτό 31/3	
στό Φλάσσινγκ 28/4	
ε. Πειραιά 11/3	
στη Τζέντα 16/4	
α. Ασσάμπ 29/3	
δ. Γιβραλτάρ 25/4	
αργεί Χαλκίδα	
επωλήθη άλλοδαπούς	

στό Λονδίνο 21/4
 ε. Αλγίρι 25/4
 στην Άργεντινή 29/4
 στό Κόλπο Ντάρρεν 30/4
 ε. Αλγίρι 28/4
 α. Κολόμπο 27/2
 ε. Μπ. Άιρες 21/4
 στην Άλεξάνδρεια 14/4
 στην Άλεξάνδρεια 27/4
 αργεί Πειραιά
 ε. Μαυρίκι 13/4
 ε. Αγγλία 10/4
 ε. Πειραιά 4/5
 αργεί Πειραιά
 α. Λός Άντζελες 28/3
 α. Σιγκαπούρη 15/2
 αργεί Χαλκίδα
 δ. Σουέζ 3/5
 α. Κασσιούινγκ 14/3
 ε. Λάγος 29/4
 ε. Ρευκιάβι 21/4
 ε. Ντιουμπάι 22/4
 α. Μπιλμπάο 2/4
 ε. Ρότερνταμ 28/4
 δ. Ντόβερ 1/4
 δ. Κωνίπολη 25/3
 στό Ασσάμπ 28/4
 πρ. «Γλυφάδα»
 α. Ν. Όρλεάνη 12/3
 ε. Ν. Όρλεάνη 25/4
 δ. Κωνίπολη 21/3

ΤΖΩΝ.....	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1559
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΝΥ.....	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ.....	78	19211
ΤΟΕΟΤΗΣ.....	74	19166
ΤΟΕΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' ΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ.....	73	6680

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΔΕΡ.....	77	17745
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α' ΒΟΥΡΥ.....	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ (δ.).....	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.....	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48882
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730

ΕΤΑ Μόντρεαλ 6/5.....		
δ. Ντόβερ 15/3.....		
ε. Πειραιά 7/3.....		
στη Ταϊτακόγκ 854.....		
διάλυση Μανφρεντόνια.....		
ε. Σ. Φραντσίσκο 28/3.....		
ἀργεί Έλευσίνα.....		
δ. Έλαιοκώρη 23/2.....		
ΕΤΑ Πόρτ Τζεντίλ 4/5.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Ρίο 'Ιαντίρο 16/1.....		
α. Γκαϊτερμπούργκ 27/3.....		
α. Τάραντα 24/3.....		
δ. Γιβραλτάρ 21/3.....		
α. Σάν 'Αντόνιο 26/3.....		
α. Γκίζόν 4/3.....		
α. Σιγκαπούρη 29/3.....		
ε. 'Ινδίες 26/4.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Χόλμχεντ 3/4.....		
α. Της 28/3.....		
δ. Π. Σαϊδ 4/4.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἐπιωλήθη άλλοδαπούς.....		
ε. 'Αλεξάνδρεια 26/4.....		
δ. Π. Σαϊδ 27/3.....		
α. Σ. Λορέντζο 22/3.....		
ε. Καζαμπλάνκα 7/5.....		

ε. Σετουμπάλ 29/4.....		
ε. Μαρακάιμπο 7/3.....		
ε. Σινγκάγκ 8/3.....		
α. Θεσσαλονίκη 28/3.....		
ἐπιωλήθη.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ε. Μαλάγα 24/4.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Χόγκ Κόγκ 1/4.....		
α. Λομέ 21/3.....		
ε. Καρταγένα 17/3.....		
δ. Σουέζ 27/3.....		
α. Ρόκυ Πόιντ 17/2.....		
α. Τζέμπελ Ντάνα 28/3.....		
δ. Σουέζ 5/4.....		
ε. Βενεζουέλα 30/4.....		
α. Σίρρι 29/4.....		
δ. Π. Σαϊδ 29/3.....		
δ. Λός Πάλμας 11/5.....		
δ. Σουέζ 14/3.....		
ε. Ροζάριο 25/3.....		
ἀναμένει Γιβραλτάρ 24/4.....		
α. Λός Πάλμας 2/4.....		
ε. Λός 'Αντζελες 26/3.....		
ΕΤΑ Κόρπους Κρίστι 23/5.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/3.....		
α. 'Αμβέρσα 27/3.....		

ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ.).....	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ.....	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Λ. (δ.).....	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ.....	73	6680
ΦΡΟΣΟ Κ.....	70	9069
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Λ.....	76	33107
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463

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

ε. Μαρακάιμπο 29/4.....		
α. Κίγκστον 20/3.....		
δ. Κων/πολη 17/3.....		
στην 'Αλεξάνδρεια 25/3.....		
δ. Παναμά 28/3.....		
δ. Σουέζ 27/3.....		
στο Ντάρμπαρν 6/5.....		
α. Φρεντερίτσια 6/3.....		
ε. Πόρτ Κανάβεραλ 21/3.....		
α. Βόλο 26/2.....		
στον Πειραιά 4/1.....		
ἐπιωλήθη άλλοδαπούς.....		
στο Περσικό 20/4.....		
α. 'Ασάμπο 30/4.....		
στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ.....		
ε. Χάμπτον 3/4.....		
α. Περσικό 23/4.....		
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 13/3.....		
ε. Πειραιά 29/4.....		
ε. Λονδίνο 2/4.....		
πρ. «Esso Bilbao».....		
πρός Ν. Ζηλανδία 27/4.....		
α. Μπρεμερχάδεν 24/3.....		
δ. Σουέζ 3/4.....		
μεταφορές Περσικού.....		
α. Λίβερπουλ 18/3.....		
α. Λά Παλις 2/4.....		
ε. Πειραιά 18/3.....		
α. Γουόρουπ 21/2.....		
δ. Κων/πολη 21/3.....		
α. Φρημάντλ 13/3.....		
διάλυση Κίνα.....		

α. Τακόμα 16/2.....		
ἐπιωλήθη άλλοδαπούς.....		
α. Τακόμα 14/3.....		
ἐπιωλήθη.....		
στην 'Αννάπολη 28/3.....		
ε. Μπιζέρτα 11/3.....		
α. Σ. 'Αννα Μπαϊ 26/2.....		
α. Μάλμο 27/3.....		
ε. Τόκυο 31/3.....		
ἀργεί Κάλλο.....		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/5.....		
ε. Σιγκαπούρη 25/4.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Καλουντμποργκ 31/3.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Φιλαδέλφεια 27/3.....		
ε. Νορβηγία 1/5.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Ρός Τανούρα 2/3.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Χάμπτον 31/3.....		
στο Καουτσούγκ 10/3.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Τά υπό ξένες σημαίες



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

ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΝΟΥΡ (δ.π.)	58	2580
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12376
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΜΥΝΑ (Ο.ν.δ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753

α. Λουμέ 26/3		
ολική απώλεια		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 28/3		
α. Ρότερνταμ 22/3		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 1/4		
α. Άμβούργο 2/4		
δ. Π. Σαϊδ 22/3		
α. Άλ Ρουές 29/3		
ε. Σιγκάγκ 17/2		
άρχει Πειραιά		
ε. Π. Σαϊδ 14/3		
α. Ντάρμαν 15/3		
α. Πειραιά 29/3		
α. Μπ. Άϊρες 11/3		
δ. Κων/πολη 21/3		
α. Ρίο Τανέιρο 27/3		
επωλήθη		
μετ. «Escorpio» (π.)		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 1/4		
άρχει Ν. Όρλεάνη		
δ. Παναμά 30/3		
α. Ρουέστερντερ 25/3		
α. Πειραιά 25/3		
ε. Σουέζ 30/3		
δ. Π. Σαϊδ 3/4		
επωλήθη αλλοδαπούς		
α. Άμπου Ντάμπι 31/3		
ε. Θέουτα 2/4		
α. Γιένμπο 27/3		
α. Γιβραλτάρ 29/3		
επωλήθη αλλοδαπούς		
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 2/4		
α. Άλ Ρουές 29/3		
α. Γιένμπο 26/3		
άρχει Πειραιά		
στο Χώρ δλ Ζουμπάρ		
μετ. «Βραν» (κ.)		
επισκευές Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 30/3		
α. Σάντος 13/3		
ε. Χάμπτον 2/4		
στο Ταμπίκο		
α. Τρομπέτας 31/3		
δ. Γιβραλτάρ 2052		
δ. Ντόβερ 3/4		
α. Σάρροχ 10/3		
α. Ντάρ ες Σαλάμ 9/3		
ε. Βανκούβερ 1/4		
ε. Βρέστη 2/4		
δ. Π. Σαϊδ 30/3		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 21/3		
ε. Μπουσάν 24/3		
ε. Χάμπτον 1/4		

ε. Ρουέν 26/3		
ε. Μπανζούλ 25/2		
α. Φιλαδέλφεια 24/3		
α. Άσσάμ 28/3		
α. Σιγκαπούρη 25/2		
ε. Σετσουμπά 24/3		
ε. Σάντος 27/3		
δ. Γιβραλτάρ 25/2		
ε. Ρότερνταμ 5/4		
άρχει Πειραιά		
α. Κολόμπο 21/3		
στο Σάγκουα ντέ Τανάμο 6/1		
δ. Π. Σαϊδ 16/1		
α. Ρίο Γκράντε 12/3		
α. Μπ. Άϊρες 17/3		
α. Έλευσίνα 7/2		
α. Τάιν 13/3		
ε. Πειραιά 16/3		
άρχει Πειραιά		
α. Άμβέρσα 28/3		
α. Λισαβώνα 1/4		
στον Πειραιά		
δ. Σουέζ 1/4		
α. Μίνα Σάκρ 22/12		
α. Πειραιά 27/3		
α. Κολούμπο 20/3		
α. Τάμπα 15/3		
α. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 24/3		
ε. Κοτονού 30/3		
διάλυση Ταϊβάν		
α. Μαγκάνουϊ 28/3		
Ώψωση ελληνική		
μετ. «Euro»		
επωλήθη		
άρχει Πειραιά		
ε. Τζουμπάιλ 11/3		
α. Σάντα Μόρτα 12/3		
α. Λισαβώνα 13/3		
α. Σάντος 27/3		
στον Πειραιά 31/3		
ε. Σιγκαπούρη 27/3		
α. Τάραντα 29/3		
α. Λός Άντζελες 31/3		
α. Παράνγκουα 19/3		
α. Σιγκαπούρη 14/3		

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	64	10741
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Ο.ν.δ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΞΙΒΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ο.ν.δ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΕΝ ΠΑΪ'Ν (Βρ.)	66	14383
ΑΣΠΕΝ ΣΚΑΥ (Βρ.)	64	10652
ΑΣΠΕΝ ΦΩΛΛΣ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844

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

ΓΑΛΑΤΕΙΑ *	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ II (κ.)	68	19495
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΙΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΙΩΡΓΙΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΕΡΙΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351

α. Μπωμόντ 14/2		
άρχει Πειραιά		
α. Κασσιόυνγκ 23/3		
διάλυση Πακιστάν		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Τέμα 29/3		
δ. Σουέζ 28/3		
δ. Κων/πολη 20/3		
ε. Νταλιν 10/2		
δ. Μπουρναμπουτέλ 22/3		
δ. Σουέζ 10/3		
άρχει Χαλκίδα		
α. Μπουένος Άϊρες 1/3		
μετ. «Oriental Confidence»		

δ. Έλαινόρ 24/3		
πρ. «Κόλντεν Πρίνς»		
πρ. «Άμιγ Καταστροφή»		
α. Λός Άντζελες 23/3		
διάλυση Πακιστάν		
διάλυση Ταϊβάν		
α. Σιγκαπούρη 28/3		
α. Γιοκοχάμα 31/3		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 24/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρίο Γκράντε 28/3		
ε. Μπ. Άϊρες 2/4		
ε. Ντάρμαν 25/3		
άρχει Χαλκίδα		
α. Πειραιά 22/3		

στό Π. "Αρθουρ 23/3	
α. Μαρίνα ντι Καράρα 21/3	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 23/3	
δ. Π. Σαϊδ 24/3	
α. Ν. Ύόρκη 25/3	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Ατλάντικ Βίκτορι»	
ε. Κόρκ 3/4	
ε. Τσιταγκόγκ 29/3	
πρ. «Ελεστρία I.»	
πρ. «Μπάρου»	
α. Άλ. Ρουέζ 2053	
ε. Π. Κέλανγκ 17/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Κέλι Τάουν 17/3	
ε. Μπ. Άιρες 1/3	
ε. Πειραιά 31/3	
διάλυση Ταϊβάν	
δ. Παναμά 29/3	
επισκευές Ν. Ύόρκη 5/4	
α. Λέκι Τσάρλς 22/3	
πρ. Χλωρίς	
α. Πειραιά 26/3	
α. Γένοβα 20/3	
διάλυση Ιαπωνία	
δ. Σουέζ 3053	
πρ. «Alundra»	

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪ'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΪ'ΦΕΑΡΕΡ	83	20588
ΓΟΥΪ'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪ'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪ'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΪ'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΪ'Ζ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕΪ'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΑ II (κ.)	66	1443
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΕΑ (Μ.)	73	8243
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18836
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΖΙΛΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΖΡΑ	79	16390
ΖΡΑΙΑ (κ.)	67	8799
ΖΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΖΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691
ΖΣΤΕΡ ΜΠΑΙΝ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΝΑΣΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	76	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ II (κ.)	70	1467
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	66	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΪ'Σ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (μ.)	62	10420
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704

πρ. «Αθήναιον Ρήφερ»	
ε. Περαιά 19/3	
σοσγειακές μεταφορές	
ε. Ν. Τουρκία 25/3	
στο Ντουμπάι 9/3	
ε. Σάν Λορέντζο 13/2	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Περαιά 5/3	
ἀργεί Περαιά	
επωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Κων/πολη 21/2	
ε. Σάντος 31/3	
ε. Σάν Φραντζίσκο 2/4	
δ. Π. Σάϊδ 28/3	
ε. Ρότερνταμ 4/4	
α. Χάμpton 20/3	
ε. Σάντος 31/3	
ε. Μπάγια Μπάλνα 2/4	
α. Ντάρμπαν 3/4	
α. Άμστερνταμ 2053	
α. Π. Μπוליβάρ 21/3	
α. Τουμπάρδο 19/2	
α. Σιγκαπούρη 23/3	
ἀργεί Περαιά	
ε. Καζαμπλάνκα 31/3	
πρ. «Ντέκα Φατέρνιτ»	
α. Χαλκίδα 8/9	
α. Βρέμη 3/4	
α. Μουτσούρε 28/3	
στο Τζέμπελ Άλι	
α. Λός Πάμρας 29/3	
α. Περαιά 22/3	
δ. Κων/πολη 15/3	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Ρίο Ίανέιρο 2/4	
διάλυση Ίαπωνία	

ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 17/3	
δ. Σουέζ 25/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σουαθόλντον 21/3	
διάλυση Κίνα	
ε. Κολόμπο 25/3	
δ. Κων/πολη 9/3	
ε. Αϊόι 15/3	
α. Χάμpton 31/3	
α. Σαντάντε 1953	
δ. Ντόβερ 23/3	
α. Περαιά 28/2	
δ. Π. Σάϊδ 4/4	
ε. Λούπ Τέρμιναλ 23/1	
α. Ν. Όρλεάν 28/3	
ε. Χοσέ Ίγκνάθιο 11/3	
α. Ν. Υόρκη 28/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντάρμπαν 1/4	
διάλυση Ίνδια	
δ. Παναμά 1/4	
α. Σιγκαπούρη 8/10	
α. Φιλαδέλφεια 7/2	
στη Κωνσταντία 17/3	
α. Ρας Ταουρά 24/3	
βυθίσθηκε Χιλή 24/3	
δ. Παναμά 16/3	
δ. Δαρδανέλλια 10/3	
ε. Βότανυ Μπαίλυ 1953	
ε. Ρουέν 20/3	
ε. Ρίο Ίανέιρο 3/2	
α. Περαιά 2/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τζέντα 22/3	
α. Χακάτα 25/3	
ε. Μομπάσα 31/3	
α. Μπ. Άιρες 18/3	
α. Ν. Υόρκη 16/3	

α. Μπωμόν 20/2	
ε. Σάν Νίκολας 2/4	
υπέστειλε ελληνική	
στη Σαφάγκα (ἀποθήκη)	
α. Γένοβα 28/3	
α. Νιχάμα 17/3	
δ. Παναμά 23/3	
α. Καρατίσι 23/3	
α. Γιβραλτάρ 10/3	
μετ. «Palawan» (Μα.)	
ε. Τάραντα 23/3	
διάλυση Ίνδια	
α. Θεσσαλονίκη 26/2	
ἀργεί Περαιά	
δ. Σουέζ 30/3	
α. Φλάσσινγκ 28/2	
στη Βασάρ	
α. Φουτζέιρα 27/3	
ε. Δουνκέρκη 3/4	
α. Σιγκαπούρη 24/3	
α. Τενερίφη 24/3	
ἀργεί Άγ. Δομνίκιο	
α. Θέουτα 13/3	
ε. Ν. Όρλεάν 31/1	
πρ. «Τζών Κ.»	
α. Ρότερνταμ 15/2	
α. Ντουάλα 1/3	
επωλήθη διάλυση	
ἀργεί Περαιά	
μετ. «Centaurus Star» (ε.)	
διάλυση Καράτσι	
ἀργεί Περαιά	

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΠΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΕΛΑ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪ'ΝΤ (Μ.)	58	24459
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕΪ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (λ.β.)	74	7557
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (λ.β.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΙΝΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65088
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΛΑΪ'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ (κ.)	68	10618
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΪ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑΪ' ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8084
ΜΑΚΡΟΦΟΣ	69	8084
ΜΑΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16850

επωλήθη διάλυση
ἀργεί Περαιά
διάλυση Πακιστάν
ἀργεί Περαιά
ε. Ματάντι 11/3
α. Λός Άντζελες 26/3
α. Ρίο Ίανέιρο 25/5
μεσογειακές μεταφορές

ε. Κουβέιτ 23/3
ἀργεί Περαιά
α. Μίνα Καμπούς 9/3
ε. Άμστερνταμ 10/3
α. Λός Άντζελες 20/3
α. Ντουάλα 4/3
ε. Περαιά 6/3
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Κακούτα 19/3
ε. Παρανάγκουα 16/3
πρ. «Φόμιλυ Φωτεινή»
ε. Μαπούτο 16/3
α. Κάρντιφ 4/4
α. Άκαμπα 24/12
α. Σάν Κάρλος 12/2
ε. Νάπολη 24/3
διάλυση Κίνα
διάλυση Τουρκία
στη Μπιά 27/1
υπέστειλε Παναμαϊκή
δελκή ἀπώλεια
στη Βιάδα Μακάε (ἀποθήκη)
υπέστειλε ελληνική
α. Μπαχραϊν 9/3

μεσογειακές μεταφορές
διάλυση Ταϊβάν
ε. Μπουεναβεντούρα 15/3
πρ. «Φόμιλυ Άρροου»
ε. Ν. Όρλεάν 22/3
διάλυση Πακιστάν
δ. Σουέζ 3/4
α. Φός 30/3
πρ. «Ελλάδα 20/12»
ε. Φόλμουθ 1/4
υπέστειλε ελληνική
υπέστειλε ελληνική
υπέστειλε ελληνική
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 23/3
α. Λός Άντζελες 21/3
ε. Μπωμόν 13/3
α. Περαιά 3/3
πρ. «Αντζεκαρρίμπαν»
ε. Θεσσαλονίκη 24/3
δ. Σουέζ 4/1
α. Περαιά 2/4
στο Σίρρι (ἀποθήκη)
δ. Κων/πολη 25/2
α. Κορούνα 1/4
επωλήθη διάλυση
ἀργεί Περαιά
α. Παλάου Σαμπού 6/2
α. Ν. Πάμουθ 18/3
α. Ναπίερ 20/3
διάλυση Ταϊβάν
μεσογειακές μεταφορές
α. Τενερίφη 21/3
α. Τενερίφη 23/3
α. Βαλέντσια 1/4
διάλυση Πακιστάν
α. Καοσιούνγκ 21/3
α. Λόγος 15/3

δ. Π. Σάϊδ 1/4
ἀργεί Περαιά
πρ. «Mostank»
α. Ροζάριο 26/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Π. Κορτές 29/1
α. Αμμούργιο 19/3
α. Τζέντα 23/3
ε. Λισαβόνα 12/3
ε. Βομβή 12/3
δ. Παναμά 1/4
α. Λός Πάμρας 5/3
δ. Σουέζ 16/12
υπέστειλε ελληνική
στο Μπ. Άμπας 15/3
α. Ρίο Γκράντε 8/2
ε. Μομουγκά 29/3
μεταφορές

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37814
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	69	9116
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	8200
ΜΕΛΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (Μ.)	66	17382
ΜΙΜΗ Μ. (Μόλ.)	69	13525
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΘΗ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'ΓΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018

ΝΕΜΟΣ (κ.)	71	4981
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μα.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μα.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567

α. Λισσαβόνα 12/3		
στο Π. Νουάρ 11/3		
ε. Άγκρα ντόρ Ρέις 24/3		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 1/2		
α. Επτάνησα 29/3		
α. Σάντος 29/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Βρέμη 4/4		
α. Λεμεσό 25/3		
α. Γιουροπόρτ 28/3		
ε. Πειραιά 15/2		
στον Πειραιά 7/3		
δ. Π. Σαϊδ 6/1		
πρ. «Berge Ede»		
α. Σιγκαπούρη 27/3		
μεταφορές Αιγύπτου		
αργεί Πειραιά		
μετ. «Belita» (κ.)		
α. Σιγκαπούρη 17/3		
μετ. «Κάπταιν Τζωρτζ» (ε.)		
α. Μόγκοταντ 21/3		
α. Μπρέικ 18/3		
στο Σίρρι 4/3		
στη Νέα Υόρκη 4/4		
α. Χάμπτον 27/3		
στο Κουβέιτ		
α. Λας Πάλμας 25/1		
α. Ανκόνα 1/4		
πρ. «Μεθώνη»		
αργεί Πειραιά		
α. Χάλιφα 28/3		
α. Ίμμινγκχαμ 4/4		
στο Μπόνου (άποθήκη)		
ε. Ματάνι 10/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 3/12		
αργεί Πειραιά		
α. Ντόχα 18/3		
μετ. «Κουντουριώτης» (κ.7)		
α. Ρότερνταμ 29/3		
στο Ντάρμπαχ 17/2		
διάλυση Ίνδια		
ε. Μπουναβεντούρα 10/3		
α. Τάμπα 8/3		
α. Μομπίλ 22/3		
α. Ν. Όρλεάν 19/3		
ε. Π. όφ Σπαίτην 26/3		
α. Μομπίλ 27/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάν 31/3		
αργεί Ν. Όρλεάν		
α. Σαβόνα 20/3		
δ. Παναμά 1/4		
αργεί Ν. Όρλεάν		
αργεί Ν. Όρλεάν		
α. Ντεμεράρα 23/3		
αργεί Ν. Όρλεάν		
α. Μομπίλ 17/3		
α. Τάραντα 17/3		
α. Χιούστον 28/3		
αργεί Ν. Όρλεάν		

αργεί Ν. Όρλεάν		
α. Χόγκ Κόγκ 24/3		
δ. Σκώ 19/3		
ε. Τάραντα 29/3		
α. Χιούστον 27/2		
α. Ν. Υόρκη 28/3		
μεταφορές Ίνδονησίας		
υπεστείλε ελληνική		
δ. Γιβραλτάρ 2/2		
α. Άμβέρσα 29/3		
αργεί Πειραιά		
α. Μομπίλ 18/3		
ε. Ρίο Ίανέιρο 13/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρεσίφε 18/3		
μετ. «Γιονί» (π.)		
ύψωσε ελληνική		
δ. Σκώ 13/2		
ε. Ίντσον 24/3		
α. Ρότερνταμ 4/4		
δ. Π. Σαϊδ 25/3		
αργεί Πειραιά		
προσάραξε Μπουσίρ		
α. Λάρνακα 25/2		
α. Μπ. Αίρες 7/3		
δ. Γιβραλτάρ 20/3		
α. Γκόβε 23/3		
επισκευές Χάλιφα 7/4		
μεταφορές Περισκοί		

α. Ν. Υόρκη 22/3		
ε. Τζέντα 29/3		
α. Άμβούργο 2/4		
ε. Βισακαπατάμ 29/3		
ε. Άκαμπα 14/2		
επωλήθη άλλοδαπούς		
μεσογειακές μεταφορές		
μεταφορές Έρυθράς Θαλ.		
α. Πειραιά 29/3		

βυθίσθηκε Μαρόκο 17/2		
α. Τζεμπέλ Άλι 25/3		
α. Σάντος 28/3		
αργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 1/4		
α. Σ. Αντόνιο 27/3		
α. Βίγκο 7/3		
α. Λομέ 29/3		
α. Χάβρη 28/3		
πρ. «Τζέμινι IV»		
αργεί Πειραιά		

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	3807
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	64	1148
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΒΗ (κ.)	69	22609
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966
ΝΟΡΒΟΥ'Ν'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Σ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248
ΟΣΤΡΙΑ	77	38247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΑ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11289
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΙΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΙΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΙΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΙΛΩΤ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ I (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3968
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16148
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126

δ. Παναμά 2/4
 ε. Σ. Μαλό 4/4
 ε. Μπωμόντ 31/3
 αργεί Άμβούργο
 δ. Παναμά 3/4
 αργεί Χαλκίδα
 μετ. «Χάρις» (Όνδ.)
 α. Κολόμπο 27/3
 διάλυση Ταϊβάν
 διάλυση Κίνα
 διάλυση Ντουμπάι
 α. Άμβέρσα 11/3
 α. Ν. Όρλεάντ 15/3
 αργεί Πειραιά
 α. Άλγκεθίρας 17/3
 ε. Ν. Υόρκη 26/3
 ε. Π. Σουδάν 1553
 α. Λός Άντζελες 2253
 στο Παλάος Σαμπού (άποθήκη)
 α. Σάντος 2/4
 ε. Μακείο 19/3
 στόν Πειραιά
 έπωλήθη
 ε. Μονρόβια 30/3
 α. Φουτζέιρα 25/3
 πρ. «Sanko Odyssey»
 α. Πειραιά 2/4
 αργεί Άστακό
 αργεί Έλεούσια
 δ. Κω/πολη 17/3
 α. Αιγούστα 9/2
 ε. Άμβέρσα 3/4
 ε. Ν. Όρλεάντ 22/3
 δ. Ντόβερ 26/3
 αργεί Πειραιά
 δ. Σουέζ 3/4
 α. Βαλλέτα 27/3
 σωστό όνομα «Πατρίσια Ρ.»
 αργεί Πειραιά
 α. Γιβραλτάρ 19/3
 αργεί Πειραιά
 α. Φόρτ ντέ Φράντς 29/3
 α. Αιγούστα 17/3
 αργεί Πειραιά
 μεσογειαικές μεταφορές
 αργεί Πειραιά
 α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/3
 α. Τέμα 31/3
 α. Χιμέι 27/3
 στο Τζιμπουτί
 δ. Π. Σαίδ 26/3
 ύπεστείλε ελληνική
 α. Λός Πάλμας 22/3
 α. Χάμπτον 26/2
 α. Ρόττερνταμ 5/4
 έπωλήθη
 δ. Παναμά 28/3
 ε. Πρίνς Ρούπερτ 1/4
 α. Φός 1/4
 α. Σινγκαπούρη 18/3
 δ. Σινγκαπούρη 11/3

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ» - «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» - «ΙΚΑΡΟΣ»
«ΝΑΞΟΣ» - «ΠΑΡΟΣ» - «ΣΑΜΑΙΝΑ»



Η Ε.Α. είναι μια Ανώνυμη Εταιρία, θυγατρική της ΕΤΒΑ που είναι Κρατική Τράπεζα, επομένως μια εταιρία ελεγχόμενη από το κράτος.

Οι σκοποί της είναι:

α) Να δημιουργήσει μια ΠΡΟΤΥΠΗ Ακτοπλοϊκή Εταιρία, που θ' αποτελεί υπόδειγμα για παρόμοιες εταιρίες.

β) Να εκμεταλλευθεί πλοία κατασχεμένα και παροπλισμένα που είναι ιδιοκτησία δημοσίων φορέων (Τραπέζες κ.λπ.) και «σκουριάζουν» στα διάφορα αγροκόβια (π.χ. ΙΟΝΙΣ, ΤΑΎΓΕΤΟΣ κ.λπ.).

γ) Να επέμβει για να εξυγιάνει και να στηρίξει τις προβληματικές Ε.Λ.Β. στα πλαίσια κοινής συμφωνίας μαζί τους, με σκοπό αφ' ενός να πάρει τη διαχείριση των πλοίων τους και αφ' ετέρου να ικανοποιήσει τους πρώτους μετόχους των εταιριών αυτών.

και δ) Να μελετήσει το Ακτοπλοϊκό πρόβλημα σε Εθνική κλίμακα, να προτείνει λύσεις και να γίνει ο σύμβουλος του κράτους σ' αυτόν τον τομέα.

Γραφεία: Ακτή Ποσειδώνος 12, τηλ. 4110.948-4119.285-4131.027-4131.056
Telex: 21-1567 NAXO GR

Κρατήσεις θέσεων: τηλ. 4114.107, 4114.181, 4126.709

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ
ΜΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΝΑΞΟΣ - ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ - ΙΚΑΡΟΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΑ ΚΥΚΛΑΔΙΤΙΚΑ ΝΗΣΙΑ

ΣΥΡΟ - ΠΑΡΟ - ΝΑΞΟ - ΑΜΟΡΓΟ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ -

ΔΟΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ