

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1985
Αρ. Φύλλου 1195/954

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1195/954 APX. 120 15 MAPTIOY 1985



KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓΟΥNAPH 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
-

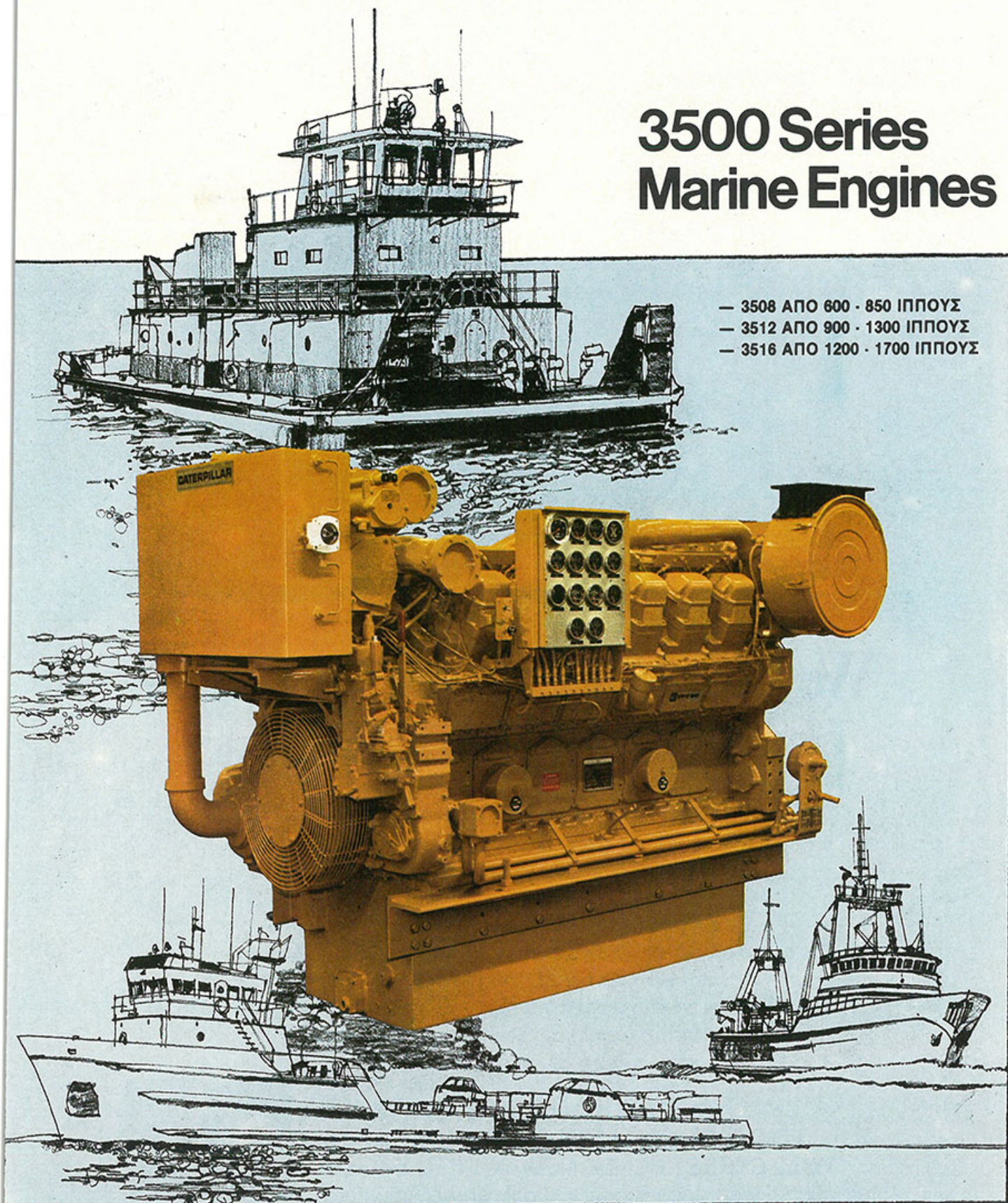
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΙΑ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 · 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 · 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 · 1700 ΙΠΠΟΥΣ



ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134



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.

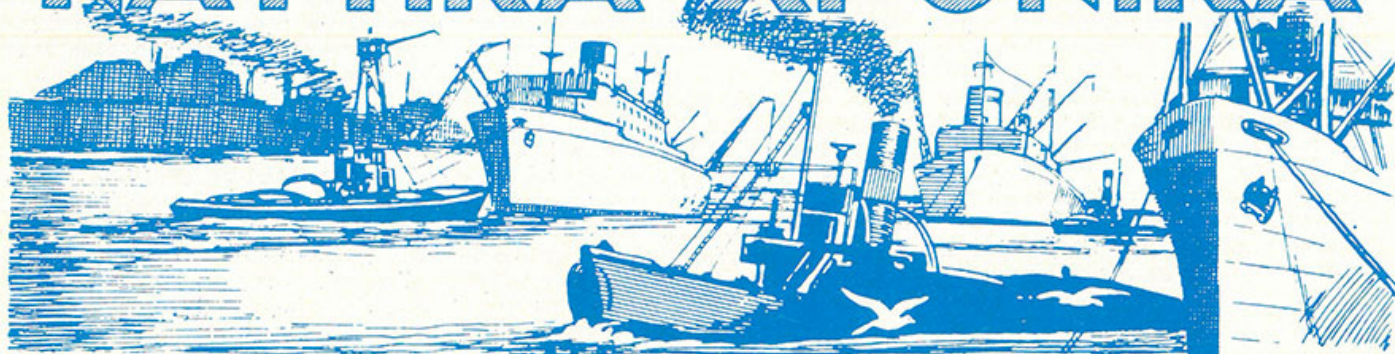
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1195/954

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Νέα διάσταση

Πρέπει όλοι — όχι μόνο οι λιμενικοί προς τους όποιους κυρίως απευθύνεται, αλλά και οι ναυτικοί και τά στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών, ακόμη και οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες — να διαβάσουν με ιδιαίτερη προσοχή την εγκύκλιο του 'Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα με ήμερομηνία 22 Φεβρουαρίου 1985 για τον τρόπο διενέργειας των εκτάκτων επιθεωρήσεων στα πλοία. Και αυτό όχι επειδή η εγκύκλιος αυτή περιέχει μερικές σαφέστατες διαπιστώσεις, κυρίως από τις οποίες είναι ότι η κατάσταση των ελληνικών πλοίων στους τομείς ασφαλείας της ναυσιπλοίας και ενδυνάμυνσης είναι σε γενικές γραμμές ικανοποιητική και βρίσκεται μέσα στο διεθνή μέσον όρο, αλλά διότι δημιουργεί μία νέα διάσταση στη συνεργασία της διοικήσεως με τους δύο κύριους παράγοντες της Ναυτιλίας, τον έφοπλισμό και τους ναυτικούς και προδιαγράφει με σαφήνεια τη γενικότερη πολιτική του 'Υπουργείου για την προάσπιση των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων.

Για του λόγου τό ασφαλές θά παραθέσουμε εδώ δύο παραγράφους από την εν λόγω εγκύκλιο, την εφαρμογή της οποίας θά παρακολουθήσουμε και έμεις συστηματικά και θά καταγγείλουμε οποιαδήποτε παρέκλιση με οποιαδήποτε μορφή κι αν εκδηλωθεί ή επιχρησθεί — την τρίτη και την έκτη:

«Η διενέργεια των εκτάκτων επιθεωρήσεων, υπογραμμίζεται στην τρίτη παράγραφο, αποβλέπει στην πρόληψη των παραβάσεων, την τακτοποίησή τους αν διαπιστω-

θούν, αλλά και την έμμεση εκπαίδευση και ενημέρωση πλοιάρχων και πληρωμάτων. Σε καμία περίπτωση δέν πρέπει νά θεωρηθεί ότι ή άσκηση του έργου αυτού αποτελεί επίδειξη έξουσας. Τό αντίθετο, αποτελεί έξυπνη πράξη του ελληνικού πλοίου με τη γενικότερη έννοιά του (προστασία της 'Ελληνικής σημαίας, προστασία του ναυτικού) και παροχή υπηρεσιών υπό την πλευρά της πολιτείας προς τόν 'Ελληνα πολίτη. Ούτε θά έπρεπε ποτέ νά θεωρηθεί ότι ή ποιότητά της έκτακτης επιθεώρησης και ή δραστηριότητα της λιμενικής 'Αρχής στον τομέα αυτό, συνδέεται από τό 'Υπουργείο με τόν αριθμό των έλλείψεων και την έπιβολή μικρού ή μεγάλου προστίμου. 'Επιθεώρηση πού διενεργείται κατά τρόπο ώστε μέσα ή έμμεσα νά διαπιστωθούν έλλείψεις και νά έπιβληθεί πρόστιμο είναι έξω από τήν πολιτική, τις έπιδιώξεις και τις κατευθύνσεις του 'Υπουργείου».

'Αλλά ή εγκύκλιος αυτή, εκτός των όσων έπισημάνθηκαν ανωτέρω, αποτελεί και μία αποστομωτική απάντηση στα όσα — γενικεύοντας κατά τη γνωστή ελληνική συνήθεια από μεμονωμένα γεγονότα — ανέφερε την 1 Μαρτίου σέ άρθρο της μέ τόν τίτλο «Τό θαύμα της έμπορικης μας ναυτιλίας...» ή έφημερίδα «'Εθνος». 'Απάντηση πού γίνεται ακόμη ούσιαστικότερη εάν ύπομνησθεί και τό γεγονός ότι ο κ. Κατσιφάρας στίς συνομιλίες του στην 'Ιαπωνία πού απέβλεπαν στην αύξηση των ελληνικών εξαγωγών χρησιμοποίησε συνεχώς τό γεγονός ότι τό 30% των πλοίων πού ναυπηγούνται στην 'Ιαπωνία ανήκουν σέ 'Ελληνες — αποδεικνύεται, δηλαδή, μέ συγκεκριμένα στοιχεία ότι μεμονωμένα περιστατικά δέν στοιχειοθετούν τό συμπέρασμα της εν λόγω έφημερίδας ότι τό

«'Επιθυμούμε, τονίζεται μέ ιδιαίτερη έμφαση στην έκτη παράγραφο νά πνεύσει νέος άνεμος στενής συνεργασίας διοικήσεως, ναυτικών και πλοιοκτησίας για νά διευκολυνθεί τό ελληνικό πλοίο, νά βελτιωθούν στό ύψηλότερο δυνατό επίπεδο οι συνθήκες ασφαλείας και ενδυνάμυνσης και νά γίνει σαφής ή σημασία πού αποδίδουμε στην προαγωγή της ναυτιλίας μας. Είναι σκόπιμο και απαραίτητο νά γίνει γνωστό σέ όλους ότι ή ελληνική σημαία βρίσκεται κάτω από τήν άσπίδα της προστασίας του ελληνικού κράτους και ότι τό ενδιαφέρον του για τήν πρόοδο της και την επίλυση των προβλημάτων πού αντιμετώπιζει στό διεθνή στίβο είναι συνεχές και άμεριστο».

'Εν κατακλείδι πρέπει νά σημειώσουμε και κάτι ακόμη: 'Η εγκύκλιος αυτή φέρει τή σφραγίδα ενός επίλεκτου και μή έφησυχάζοντος αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος, του Διευθυντού της Διευθύνσεως 'Ελέγχου Ναυσιπλοίας πλοιάρχου κ. Νικ. Καλύβα, στον όποιο άξιζει ό δημόσιος έπαινος.

'Απάντηση στό «'Εθνος»

μέγιστο ποσοστό των σκαφών της ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας είναι πλοία — φέρετρα και οι ναυτικοί μας ύποψήφιοι ναυαγοί και νεκροί.

'Η απάντηση αυτή, βέβαια, δέν μπορεί νά δοθεί από έμάς και θεωρούμε ότι δέν άρκει ή απάντηση του κ. Γιώργου Φουστανού, έπειδή ήταν προσωπική και όχι συλλογική. 'Η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών έχει συνεχώς τό λόγο.

ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ

Στήν τελευταία τακτική συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της 'Ενώσεως ως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών έγινε, σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, μία γενική θεώρηση των θέσεων της στό διεθνή χώρο και των σχέσε-

ών της μετόυς διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, διακρατικούς και ιδιωτικούς. Το θέμα των σχέσεων με τους διεθνείς οργανισμούς πρόκειται να συζητηθεί και στην κοινή σύνοδο των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου που θα γίνει στις 28 Μαρτίου στο Λονδίνο, ενώ την επόμενη ημέρα, στις 29 Μαρτίου, θα πραγματοποιηθεί συνάντηση εκπροσώπων των δύο σωμάτων με τον πρόεδρο και μέλη του General Council of British Shipping. Στη συνάντηση που θα πραγματοποιηθεί στην έδρα του GCBS θα γίνει συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων για ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος και επί πλέον θα αποφασισθεί η δημιουργία μίας μόνιμης επιτροπής επαφών ή οποία θα συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Πρέπει να σημειωθεί ότι έχει ήδη πραγματοποιηθεί τον περασμένο 'Ιανουάριο συνάντηση του προέδρου του Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρα με τον πρόεδρο του GCBS.

Στην προαναφερθείσα συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. έγινε επίσης συζήτηση και για την ελληνική παρουσία στη διοίκηση του BIMCO ή οποία θεωρείται ότι πρέπει να αυξηθεί ακόμη και αν χρειασθεί να αλλάξουν οι κανονισμοί δεδομένου ότι η 'Ελληνική Ναυτιλία κατέχει ένα μεγάλο μέρος στον οργανισμό αυτό. Οι εκπρόσωποι της Ε.Ε.Ε. για την ανανέωση του Board of Directors — Executive Committee and Documentary Committee που θα γίνει στη γενική συνέλευση του BIMCO ή οποία θα πραγματοποιηθεί στο Σάν Φραντζίσκο στις 2 Μαΐου είναι: Για το Δ.Σ. (με τον υπάρχοντα κανονισμό 18) οι κ.κ. 'Αριστ. Καραγεώργης και Γεώργ. Μ. Δρακόπουλος με αναπληρωτές τους κ.κ. Νίκο Κοτζιά και Γεώργ. Λανανά. Για το Δ.Σ. (με τον προτεινόμενο κανονισμό) ο κ. 'Αριστ. Καραγεώργης με αναπληρωτή τον κ. Νίκο Κοτζιά. Για την 'Επιτροπή 'Εγγράφων ο κ. Γιώργος Φουστάνος με αναπληρωτή τον κ. Μαθίο Λώ.

Για την 'Εκτελεστική 'Επιτροπή (με τον υπάρχοντα κανονισμό 18) οι κ.κ. Νίκος Κοτζιάς και Γεώργ. Δρακόπουλος με αναπληρωτές τους κ.κ. Μ. Σκούφαλο και Τζών Τσατσά. Για την 'Εκτελεστική 'Επιτροπή (με τον προτεινόμενο νέο κανονισμό) δεν υπάρχει θέση για την 'Ελλάδα, λόγω όμως του γεγονότος ότι η 'Ελληνική Ναυτιλία κατέχει μεγάλο μέρος στο BIMCO θεωρείται ότι η ελληνική παρουσία στον οργανισμό πρέπει να αυξηθεί

ακόμη και αν χρειασθεί να αλλάξουν οι κανονισμοί. Στην περίπτωση αυτή η Ε.Ε.Ε. θα προτείνει για αντιπρόεδρο τον κ. 'Αριστ. Καραγεώργη με αναπληρωτή τον κ. Νίκο Κοτζιά.

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Παράλληλα με τα εξωτερικά, στην κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη που θα πραγματοποιηθεί, όπως αναφέρθηκε ήδη στις 28 Μαρτίου στο Λονδίνο, θα γίνει και μία ευρύτατη θεώρηση των εσωτερικών μας ναυτιλιακών πραγμάτων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η θεώρηση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία διότι θα γίνει υπό το πρίσμα:

Πρώτο, της πρόσφατης συνάντησής (6 Μαρτίου) του προέδρου της Ε.Ε.Ε. με τον 'Υπουργό κ. Γιώργο Κασιφάρα, στη διάρκεια της οποίας έγινε, όπως ανακοινώθηκε από το 'Υπουργείο, γιατί από την πλευρά της Ε.Ε.Ε. δεν υπήρξε καμμία ανακοίνωση, διεξοδική συζήτηση για διάφορα θέματα της Ναυτιλίας. Δεύτερο, της προειδοποίησης της ΠΝΟ ότι αν ως το τέλος Μαρτίου δεν υπάρξει ρύθμιση στο θέμα της συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων θα γίνουν άπεργιακές κινητοποιήσεις. Και, τρίτο, των πληροφοριών ότι εάν δεν υπάρξει ρύθμιση στο θέμα της συλλογικής συμβάσεως όρισμένες επιχειρήσεις θα προχωρήσουν σε μεμονωμένες συμφωνίες με την ΠΝΟ ώστε να αποφυγούν τους κλυδωνισμούς που μπορεί να προκαλέσει και μία απόφαση ακόμη για άπεργια υπό τις σημερινές περιστάσεις.

Παρά το γεγονός ότι η ΠΝΟ έχει περιορίσει τα αιτήματά της στα όσα πέτυχε με τη συλλογική σύμβαση των μεσογειακών επιβατηγών και τουριστικών ή οποία έχει καταθεί ήδη στο ΥΕΝ, με την προσθήκη αιτήματος για εξομοίωση του επιδόματος Κυριακών, θεωρούμε ότι, ανεξάρτητα από την εξέλιξη που θα έχουν οι σχετικές διαπραγματεύσεις, οι σκέψεις για άπεργια πρέπει να καταχωνιαστούν, γιατί μία άπεργια υπό τις σημερινές συνθήκες θα βλάψει περισσότερο και μακροχρόνια τους ναυτικούς παρά τους έφοπλιστές οι οποίοι έχουν δυνατότητες για ρυθμίσεις που δεν διαθέτουν οι ναυτικοί μας. 'Επίσης θεωρούμε ότι είναι ανεπίτρεπτο να γίνονται και σκέψεις ακόμη για μεμονωμένες συμφωνίες και ο μοναδικός δρόμος που υπάρχει για την εξοδο από το αδιέξοδο το οποίο έχει δημιουργηθεί στο θέμα της

συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων είναι ο διάλογος και η βαθιά κατανόηση των προβλημάτων της κάθε πλευράς. Οι αντιπαραθέσεις και οι συγκρούσεις προκαλούν μόνο ζημιές και στις δύο πλευρές.

ΔΕΝ ΧΑΝΟΥΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Οι Βρεταννοί δεν χάνουν καμμία ευκαιρία για να πλήξουν — είτε άμεσα είτε έμμεσα — την 'Ελληνική Ναυτιλία, την οποία παράλληλα συνεχίζουν να την τρυγούν όσο κανένας άλλος, ούτε ακόμη αυτή η ίδια ή εθνική της έδρα.

'Ο νέος 'Επίτροπος Μεταφορών της ΕΟΚ, ο Βρεταννός πρώην 'Υπουργός Ναυτιλίας στην κυβέρνηση των 'Εργατικών κ. Στάνλεϋ Ντέιβις πρότείνει να επανεξετασθεί το καθεστώς της άπασχολήσεως των ξένων ναυτικών σε πλοία σημαίων χωρών της ΕΟΚ και κυρίως της 'Ελλάδας και της Γαλλίας, την οποία είναι ήλιου φαινότομο ότι περιέλαβε στην πρότασή του για να μην φανεί ότι στρέφεται αποκλειστικά εναντίον της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. 'Επίσης είναι χαρακτηριστικό ότι ο Βρεταννός 'Επίτροπος συνδέει την πρότασή του με την έλευση στις θαλάσσιες μεταφορές που υποστηρίζουν οι χώρες της ΕΟΚ και υποστηρίζει ότι στη ναυτιλία, όπως και στις άλλες βιομηχανίες της Εύρωπης η αύξηση της ανταγωνιστικότητας δεν πρέπει να γίνεται σε βάρος των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων της ΕΟΚ! — φυσικά ο Βρεταννός 'Επίτροπος δεν κάνει καμμία άναφορά στις σχετικές ρυθμίσεις που έχει πετύχει η βρεταννική ναυτιλία για τη χρησιμοποίηση ξένων και ιδιαίτερα χαμηλόμισθων πληρωμάτων.

Είναι αυτονόητο ότι πρέπει να γίνουν όλα όσα είναι άπαραίτητα για να απορριφθεί ή πρόταση αυτή του Βρεταννού 'Επιτρόπου Μεταφορών της ΕΟΚ, ή οποία δεν πρόκειται να είναι ή μοναδική — θα υπάρξουν επαναλήψεις με ποικίλες μορφές και γι' αυτό πρέπει να έχουμε το νου μας.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΓΕΝΙΚΕΥΣΕΙΣ

Περί τα μέσα του προηγούμενου έτους τον Αύγουστο του 1984 το ελληνικό μπάλκερ «Τζώρτζ Λύρας» κατέπλευσε στο τέρμιναλ του Λίτλετον της Νέας Ζηλανδίας για να παραλάβει φορτίο 34.000 τόν. γαιάνθρακα με προορισμό την 'Ιαπωνία. 'Ο άνθρωπος που εξορύσσεται στα όρυχεία του Στόκτον, του Ντένιστον και του Γκρέϋμαουθ είναι ένα από τα σημαντικότερα εξαγωγικά προϊόντα της Νέας Ζηλανδίας προς την 'Ιαπωνία κυρίως, ενώ μικρές ποσότητες κατευθύνονται και στην Νότιο Κορέα. 'Η εξόρυξη και διάθεση του γαιάνθρακα έλέγχεται από τον Κρατικό 'Οργανισμό 'Ανθρακος της χώρας, και με την ευκαιρία του κατάπλου του ελληνικού πλοίου που έφερε πλησιέστερα το όριακό σημείο του 1 εκατομ. τόνων εξαχθέντων γαιανθράκων εκπρόσωπος του περιοδικού «COAL» επισκέφθηκε το «Τζώρτζ Λύρας».

«'Ιδού πώς περιγράφει την ελληνική παρουσία ο συντάκτης του περιοδικού COAL.

Το σκάφος που ναυπηγήθηκε στα αγγλικά ναυπηγεία του Σάντερλαντ μπορεί να μεταφέρει φορτία χύδην όπως δημητριακά, άνθρακα και προϊόντα σιδήρου αλλά έχει επίσης και δυνατότητα μεταφοράς 1.080 κοντέινερς. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο και επανδρωμένο από τον πλοίαρχο, έννέα έξιματικούς και πλήρωμα 14 ατόμων. Πλοίαρχο

EXHAUST VALVE AND FUEL EQUIPMENT FOR ALL TYPES OF DIESEL ENGINES

MAK — DEUTZ — BERGEN — DIESEL — MWM ETC.

INTERNATIONAL SPARE PART DELIVERIES

MOTOR — SERVICE AB

TELEX SWEDEN 12209

PHONE Nr. 0046-753-53542/44

TELEFAX Nr. 0046-753-54451

χος του «Τζώρτζ Λύρας» είναι ο Κάπταιν Μπάμπης Μπινίκος από την Ίκαρία, 43 ετών, που άρχισε την καριέρα του στην πλοιοκτησία εταιρία σαν δόκιμος αξιωματικός και σήμερα κυβερνά το πλέον σύγχρονο σκάφος της. Γιά να αντιμετωπίσει τους κινδύνους από την αυτόματη ανάφλεξη του άνθρακα το πλοίο είναι χωρισμένο σε 16 αντιπυρικές ζώνες. Η ύπαρξη οποιασδήποτε εστίας φωτιάς εντοπίζεται αυτόματα και καταγράφεται στη γέφυρα και αυτόματα τίθεται σε λειτουργία το σύστημα κατασβέσεως με πλήρωση του χώρου με διοξειδίο του άνθρακα. Μία σειρά ηλεκτρονικές συσκευές παρέχουν στο πλοίο πλήρη πλοηγική υποστήριξη και επικοινωνία ενώ ο αυτόματος πιλότος μπορεί να κατευθύνει το πλοίο στην πορεία του χωρίς την παρουσία ανθρώπου στο πηδάλιο.

Ακόμα και η φόρτωση ελέγχεται από υπολογιστή που μεταβάλλει το βύθισμα, το κέντρο αρύτητας και την ισορροπία ανάλογα με την τοποθέτηση του φορτίου προλαβαίνοντας έτσι μία πιθανή κλίση και ανατροπή του σκάφους. Παρά την ύπαρξη όλων αυτών των σύγχρονων ηλεκτρονικών συσκευών οι διεθνείς ναυτιλιακοί κανονισμοί επιβάλλουν την ύπαρξη στο πλοίο δύο συστημάτων επικοινωνίας που χρονολογούνται από τον περασμένο αιώνα, και που αποτελούνται από φωνητικούς σωλήνες που συνδέουν την γέφυρα, και που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν σε περίπτωση βλάβης του ηλεκτρονικού τηλεφωνικού δικτύου.

Μεγάλη προσοχή έχει δοθεί στην απομάκρυνση των αποβλήτων τα οποία καθαρίζονται βιολογικά πριν απορριφθούν ενώ τα στερεά απόβλητα και τα υπολείμματα των καυσίμων καίγονται σε ειδικό καυστήρα.

Τό πλήρωμα διαμένει σε σύγχρονα και άνετα διαμερίσματα και έχει στη διάθεσή του επαρκείς αίθουσες αναψυχής και διασκεδάσεως. Σ' αυτό το δεύτερο ταξίδι του στην Νέα Ζηλανδία, ο Κάπταιν Μπινίκος, που συνοδεύεται από τη σύζυγό του Στέλλα και την κόρη του Μαρίλντα, έφερε το «Τζώρτζ Λύρας» από το Βέλγιο, μέσω Τζέντας, και Φορμόζας στην Ίαπωνία όπου φόρτωσε σίδηρο γιά το Ώκλαντ και τέλος στο Λίτλετον γιά φόρτωση γαιανθράκων, με προορισμό την Ίαπωνία.

Αυτά που γράφει ο Νεοζηλανδός δημοσιογράφος αποτελούν ίσως την καλύτερη απάν-

τηση στις γενικεύσεις στις οποίες καταφεύγει συχνά η έφημερίδα «Έθνος» και μέ τις οποίες ασχολείται σε πολύ εύστοχη επιστολή του που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη ο κ. Γιώργος Φουστάνος.

ΤΟ 51 ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ

Ίαπωνικό ενδιαφέρον γιά την ύψωση της ελληνικής σημαίας σε πλοία των οποίων τό 51% θά ανήκει σε ιαπωνικά και τό 49% σε ελληνικά συμφέροντα εξεδηλώθηκε κατά την επίσκεψη του υπουργού Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρα στην Ίαπωνία, αλλά ο Έλληνας Υπουργός απέκλεισε, όπως είπε ο ίδιος, ένα τέτοιο ενδεχόμενο — γιά την ύψωση της ελληνικής σημαίας θά χρειάζεται πάντοτε τό 51% νά καλύπτεται από ελληνικά συμφέροντα.

Γιατί αυτή η κατηγορηματικότητα ή όποια σε τίποτε δέν ώφελει; Έάν ύπάρχει πραγματικά παρόμοιο ιαπωνικό ενδιαφέρον είναι δυνατόν νά εφαρμοσθεί και στην περίπτωση αυτή ή γνωστότατη και εύρύτατα εφαρμοσθείσα στό παρελθόν — ποίς είναι σε θέση νά βεβαιώσει ότι δέν εφαρμόζεται και σήμερα; — «κομπίνα» μέ την όποια έντελώς ξένα πλοία στά όποια δέν ύπήρχε ούτε ίχνος ελληνικών συμφερόντων «βαπτίζονταν» ελληνικά.

Άντί, λοιπόν, μέ στείρα άρνηση νά ώθοϋμε πρός παρόμοιες καταστάσεις θά ήταν προτιμότερο νά μελετήσουμε τό δλο θέμα και νά δούμε μήπως είναι δυνατόν νά ύπάρξει κάποια φόρμουλα πού θά έφερνε σε μάς πλοία τά όποια σήμερα διαχειρίζονται άλλοι χωρίς αυτό φυσικά νά δημιουργεί σε όποιαδήποτε περίπτωση προβλήματα στην Έλληνική Ναυτιλία.

ΟΡΘΑ ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ

Όμόφωνα άπέρριψαν όλοι οι φορείς της Ναυτιλίας τό άπαράδεκτο αίτημα των σπουδαστών του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ γιά αύξηση του αριθμού των άπουσιών. Καί όρθά έπίσης υιοθέτησαν τό αίτημα γιά αύξηση του επιδόματος πού χορηγείται στους έν λόγω σπουδαστές, την επανεξέτασή τους σε ένα μόνο μάθημα την ήμέρα και τή διερεύνηση της δυνατότητας ύπαρξεως εκπαιδευτικών βιβλίων και βοηθημάτων στις βιβλιοθήκες

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η ναυτιλία μας, τόσο η φορτηγός όσο και η επιβατηγός, βαρύτατον κατέβαλε τόν φόρον εις τό τελευταίον κίνημα. Από της δευτέρας ήμέρας της εκρήξεώς του, επί έν ολόκληρον δεκαήμερον ή Κυβέρνησις υπεχρέωθη ν' άπαγορεύση τόν άπόπλουν έκ των Έλληνικών λιμένων παντός φορτηγού σκάφους φοβουμένη την κατακράτησιν του από μέρους των στασιακών και την χρησιμοποίησιν αυτού ως μεταγωγικού.

— Υπό των κ.κ. Νικολάου Β. Μεταξά και Ί. Π. Φαφουτάκη ίδρύθη έν Λονδίνω ναυτική εταιρία υπό την επωνυμίαν «Alycyone Shipping Finance Company Ltd.» σκοπός της όποιος είναι ή εκτέλεσις πάσης φύσεως ναυτιλιακών έργασιών, πρακτορεύσεων, άγοραπωλησιών πλοίων και ή παροχή πιστώσεων.

— Έξ άφορμής του τελευταίου άντεθνικού κινήματος έσημειώθησαν αι ακόλουθοι μεταβολαι εις τό Λιμενικόν Σώμα: Τήν διεύθυνσιν του Ε.Ν. ανέβαλεν ο κ. Χριστοφής αντί του κ. Κατσαμπή, την δέ διοίκησιν του Κεντρικού Έπιλιμεναρχείου Πειραιώς ο κ. Δουκάκος αντί του κ. Μουτσούλα τεθέντος εις την διάθεσιν της Διευθύνσεως Ε.Ν.

— Εις τόν τομέα των άγγλικών γαιανθράκων αι φορτώσεις έκ Νοτίου Ουαλίας ύπήρξαν χαλαρώτεροι διά την Μεσόγειον μέ τιμάς ναύλων 6/6 διά Πόρτ Σάϊδ ή Άλεξάνδρειαν. Άντιθέτως ή γαιανθρακαγορά του Δάνταιγκ διετήρησε σταθερωτέρας τιμάς εις τά έπίπεδα των σελ. 8/1 1/2 διά Δυτ. Ίταλίαν.

— Τό πωληθέν εις Ίταλούς πρός διάλυσιν φορτηγόν «Έμμανουήλ Σταυρούδης» τον. γκρός 4.391 του 1903, άπέπλευσεν έκ Σύρου την 13 Μαρτίου διά Σπέτζιαν πρός παράδοσιν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 102/15.3.1935)

των σχολών καθώς και των πλοίων. Οι φορείς της Ναυτιλίας ζητούν εξ άλλου να εξευρεθεί τρόπος γιά την υποβολή ένστάσεων από τούς σπουδαστές και να μελετηθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ τά υπόλοιπα αίτήματά τους γιά να γίνουν ανάλογες εισηγήσεις.

Είναι άναμφισβήτητο πάντως ότι χωρίς

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



ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Κάλλιο άργά...

Περισσότερο έμπορικό παρά ναυτιλιακό μπορεί να χαρακτηριστεί το ταξίδι που έκανε στην 'Ιαπωνία ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας. 'Η διαπίστωση προκύπτει από όσα είπε ο ίδιος μετά την επιστροφή του, από τα όποια προκύπτει σαφέστατα ότι οποιοδήποτε αποτέλεσμα υπάρξει στον έμπορικό τομέα θα είναι συνέπεια της ναυτιλιακής δραστηριότητας των 'Ελλήνων — αυτή τη δραστηριότητα που ως τώρα κανένας δεν είχε σκεφθεί ούτε είχε σπεύσει να εκμεταλλευθεί στην έκταση που πρέπει υπέρ του τόπου.

Ο κ. Κατσιφάρας χαρακτήρισε πολύ θετικά τα αποτελέσματα των συνομιλιών του στην 'Ιαπωνία και είπε ότι με τις προσπάθειες που καταβάλλονται αναμένεται ότι θα υπάρξει αύξηση των ελληνικών εξαγωγών προς την 'Ιαπωνία που μαζί με τις ιαπωνικές επενδύσεις στην 'Ελλάδα που επιδιώκουμε θα οδηγήσει στο κλείσιμο της ψαλίδας που υπάρχει σήμερα στο 'Ισοζύγιο πληρωμών των δύο χωρών — φυσικά προς όφελος της 'Ιαπωνίας. Για να καρποφορήσουν οι συνομιλίες του ο κ. Κατσιφάρας — όπως είπε ο ίδιος — σε όλες τις συναντήσεις που είχε

στην 'Ιαπωνία ανέφερε στους συνομιλητές του ότι το 30% της απασχολήσεως των ιαπωνικών ναυπηγείων καλύπτεται από ελληνικές παραγγελίες που αν έλειπαν θα είχαν οδηγήσει σε κρίση την 'Ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία — και αυτό αποδεικνύει ότι η επίκληση της ναυτιλιακής δραστηριότητας των 'Ελλήνων ήταν το κυριότερο και ισχυρότερο επιχείρημα της ελληνικής πλευράς για την αύξηση των ελληνικών εξαγωγών και την 'Ισοσκελίση του 'Ισοζυγίου πληρωμών.

'Επειδή η στήλη αυτή καθώς και οι στήλες των σχολίων των «Ναυτικών Χρονικών» έχουν ασχοληθεί επανειλημμένα με αυτό που έχουμε αποκαλέσει «τρυγητό της ναυτιλιακής δραστηριότητας» των 'Ελλήνων μπορούμε αυτή τη στιγμή να πούμε «Κάλλιο άργά...» και να ευχηθούμε η επίκλησή της, που έγινε για πρώτη φορά και σε τόση μάλιστα έκταση στο ταξίδι του φίλου 'Υπουργού στην 'Ιαπωνία, να αποδώσει εκείνα που πρέπει και που θα ήταν ασφαλέστατα πολύ περισσότερο εάν είχε γίνει στις καλές εποχές.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

τόν ούσιαστικό διαχωρισμό του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ — τη στέγαση δηλαδή της ΔΣΜΑΕΝ σε άλλο κτίριο — θα υπάρχουν πάντοτε έγγενη προβλήματα που θα παρεμποδίζουν την όρθη εκπαίδευση των σπουδαστών.

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ο 'Υφυπουργός 'Εθνικής 'Αμύνης κ. Ζακόλιος ανακοίνωσε την περασμένη Τρίτη ότι άρχισαν οι συνομιλίες μεταξύ του 'Υπουργείου 'Εθνικής 'Αμύνης και εκπροσώπων των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων για τον εκσυγχρονισμό πέντε παλαιών αντιτορπιλικών που έχει αποφασίσει το Κυβερνητικό Συμβούλιο 'Εξωτερικών και 'Αμύνης (ΚΥΣΕΑ), αλλά ως το μεσημέρι της Πέμπτης δεν είχε καταστεί δυνατόν να υπάρξει επιβεβαίωση της πληροφορίας από την πλευρά των ναυπηγοεπισκευαστικών

μονάδων. 'Υπενθυμίζουμε ότι το ΚΥΣΕΑ, έκτος από τον εκσυγχρονισμό των σκαφών αυτών αποφάσισε και τη ναυπήγηση πολεμικών μονάδων στα ελληνικά ναυπηγεία, η υλοποίηση όμως της προθέσεως αυτής εκτιμάται από τους ειδικούς ότι θα βραδύνει σημαντικά.

'Ετσι το πρόβλημα της απασχολήσεως των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων εξακολουθεί να παρουσιάζεται κρίσιμο επειδή και όσα έχουν αναφερθεί για συμβετικές παραγγελίες και επίσκευές δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη και δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθούν αφού δεν έγινε η μετάβαση αντιπροσωπείας στη Μόσχα, η οποία επρόκειτο να αναχωρήσει το πρώτο δεκάημερο του Μαρτίου. Τώρα η επίσκεψη αυτή τοποθετείται στο τρίτο δεκάημερο του τρέχοντος μηνός αλλά και πάλι εκφράζονται αμφιβολίες εάν θα πραγματοποιηθεί και αυτή τη φορά. Αυτό σημαίνει ότι η κυβέρνηση, εάν

πραγματι ενδιαφέρεται για την επίβωση της ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας, όφείλει να προχωρήσει σε συγκεκριμένα μέτρα.

ΣΤΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ ΤΟΥ

Μας πληροφορήσαν υπεύθυνα ότι ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, παρά το γεγονός ότι είχε ενημερωθεί πριν από την αναχώρησή του για διάφορα ενδιαφέροντα του ελληνικού έφοπλισμού στην 'Ιαπωνία, κατά τη διάρκεια της παραμονής του εκεί είχε επανειλημμένες τηλεφωνικές επικοινωνίες με τον Πειραιά για τη διευκρίνιση διαφόρων σημείων και λεπτομερειών. Το ενδιαφέρον αυτό, που υπήρξε ιδιαίτερο, εγγράφεται στο ενεργητικό του.

ΑΞΙΖΟΥΝ ΤΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας εξέφρασε τα συγχαρητήριά του στον πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Κρήτη» Σαμαριά κ. Νικ. Γιαννόπαπα και στην πλοιοκτήτρια εταιρία «Βαρνίμα» του όμιλου Βαρδινογιάννη για τη διάσωση του 24μελούς πληρώματος του παναμαϊκού φορτηγού «Τάνφορ» το οποίο βυθίστηκε στις 4 Μαρτίου στον 'Ινδικό, νοτιοανατολικά από το Μαδράς. Το «Κρήτη Σαμαριά» μόλις έλαβε το σήμα κινδύνου που είχε εκπέμψει το παναμαϊκό φορτηγό άλλαξε πορεία και κατευθύνθηκε προς το σημείο του στίγματος του «Τάνφορ» όπου υπό ιδιαίτερα δυσμενείς καιρικές συνθήκες και με συντονισμένες προσπάθειες του πληρώματος με τις οδηγίες του πλοίαρχου κ. Γιαννόπαπα περιυνέλεξε τους 24 ναυαγούς που κατάγονταν από τη Φορμόζα και τις Φιλιππίνες. Πρέπει να σημειωθεί ότι το ίδιο σκάφος αλλά με πλοίαρχο τον κ. Ι. Γρούζη είχε περισυλλέξει, το καλοκαίρι του 1984, πάλι στον 'Ινδικό, 15 'Ελληνες ναυαγούς.

Από τον συνδυασμό των γεγονότων αυτών προκύπτει ότι όχι μόνον οι ναυτικοί που υπηρετούν στο «Κρήτη Σαμαριά» ανταποκρίνονται πλήρως στις ναυτικές μας παραδόσεις αλλά και ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία συμβάλλει με τη θετική στάση της στη διατήρηση και την ενίσχυση των παραδόσεων αυτών.

Γι' αυτό επαναλαμβάνουμε τα συγχαρητήρια και προς το πλήρωμα του «Κρήτη Σαμαριά» και προς την πλοιοκτήτρια εταιρία.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ

Επαναλαμβάνουμε ότι δεν αρκεί η διάψευση από τον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα των δσων μετέδωσε Ιαπωνικό πρακτορείο ειδήσεων για τις δηλώσεις που έκανε στην Ιαπωνία. Ο κ. Κατσιφάρας, στην πρώτη συνάντησή με τους ναυτιλιακούς συντάκτες μετά την επιστροφή του, είπε κατ' αρχήν ότι υπήρξε παρανόηση των δηλώσεων του στην Ιαπωνία. Καί τόνισε με έμφαση ότι η κυβερνητική γραμμή είναι σταθερή: Θέλουμε όσο πιο δυνατόν μεγαλύτερο, πιο σύγχρονο και πιο μοντέρνο στόλο και δεν υπάρχει κανένα μέτρο που να αποβλέπει στη μείωση του στόλου.

Επαναλαμβάνουμε ότι δεχόμαστε τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού, υπογραμμίζουμε όμως ότι χρειάζεται να υποχρεωθεί τό Ιαπωνικό πρακτορείο να ανασκευάσει τά δσα μετέδωσε γιατί θεωρούμε ότι δεν υπήρξε παρανόηση αλλά σκόπιμη διαστρέβλωση που απέβλεπε σε ειδικούς στόχους. Καί επισημαίνουμε ότι εάν δεν γίνει αυτή η ανασκευή θα εξακολουθήσει να υπάρχει στον άέρα μία υποψία ή μάλλον μία καχυποψία, ή οποία πρέπει να λείψει — τό θέμα των δηλώσεων του κ. Κατσιφάρα συζητήθηκε εύρύτατα μεταξύ των μελών του διοικητικού συμβουλίου της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών κατά την τελευταία τακτική συνεδρίασή του στις 5 Μαρτίου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Η μελέτη του ΥΕΝ για τη δημιουργία ναυτιλιακού πανεπιστημίου ένεκρίθη από όλους τους φορείς της Ναυτιλίας και προωθήθηκε στο Έθνικό Συμβούλιο Παιδείας για γνωμοδότηση. Ο κ. Κατσιφάρας ανακοινώνοντας αυτό τό τόσο σημαντικό γεγονός εξέφρασε την έλπίδα ότι ή εισήγηση του Έθνικού Συμβουλίου Παιδείας θα είναι θετική ώστε ή κυβέρνηση να υλοποιήσει τό αίτημα της Ναυτιλίας για τη δημιουργία ναυτιλιακού πανεπιστημίου τό οποίο ό Υπουργός έκτιμα ότι θα αποτελέσει ένα από τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης της Έλληνικής Ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.

Τό σπουδαιότερο στην υπόθεση αυτή δεν είναι τόσο ή έγκριση και ή προώθηση της μελέτης για την ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου, ή έλλειψη του οποίου ήταν τόσο εμφανής στη ναυτική και ναυτιλιακή Έλλάδα, όσο οι προθέσεις για τη δημιουργία στον τόπο μας ενός εκπαιδευτικού ιδρύματος ύψηλης στάθμης και ανάλογου μέ τό Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο, τό οποίο, όπως είναι γνωστό, εκφράζει σήμερα σε διεθνές επίπεδο, τι έχει να επιδείξει ή σύγχρονη αντίληψη στο χώρο της ναυτιλιακής παιδείας. Γι' αυτό και τό ναυτιλιακό πανεπιστήμιο θα έχει έντελώς διαφορετική δο-

μή από τις άλλες ανώτατες σχολές που υπάρχουν στη χώρα, όπως άλλωστε έντελώς διαφορετική θα είναι και ή λειτουργία του.

Όφειλομε να σημειώσουμε ότι εκτός από την ίδρυση του ναυτιλιακού πανεπιστημίου, τό Υπουργείο προωθεί και τη δημιουργία 'Ινστιτούτου Ναυτικής Έκπαιδύσεως που θα λειτουργεί στο ΥΕΝ. Η δημιουργία του 'Ινστιτούτου προβλέπεται σε προσθήκη που έγινε στο νομοσχέδιο για τη δομή της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που είναι κατατεθειμένο στη Βουλή. Μέ την προσθήκη αυτή προβλέπεται επίσης ή μονιμοποίηση και ή ένταξη σε οργανικές θέσεις του εκπαιδευτικού προσωπικού όλων των σχολών.

Μέ δύο λόγια, έστω με μεγάλη καθυστέρηση γίνονται ουσιαστικά βήματα στον τόμο της ναυτικής παιδείας στον τόπο μας.

ΘΑ ΓΙΝΕΙ Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Έπαμελής επιτροπή θα μελετήσει όλα τά θέματα που σχετίζονται με τη δημιουργία της όμοσπονδίας των παραναυτιλιακών επαγγελματιών, ή ίδρυση της οποίας αποφασίσθηκε στη σύσκεψη των ενδιαφερομένων οργανώσεων που πραγματοποιήθηκε στις 28 Φεβρουαρίου στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς. Επί πλέον ή ίδια επιτροπή θα μελετήσει και τις προτάσεις που έγιναν στη συγκέντρωση και καλύπτουν ένα εύρύ φάσμα θεμάτων που αρχίζουν από την ανάγκη συσπειρώσεως των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε συνεργασία με τις έφοπλιστικές ενώσεις και φθάνουν μέχρι την ίδρυση έπιμελητηρίου ναυτιλιακών επαγγελματιών. Γι' αυτό θεωρείται αναμφισβήτητο ότι ή υπό ίδρυση όμοσπονδία πέρα από την επίλυση των προβλημάτων των κλάδων που θα εκπροσωπούνται σ' αυτή θα γίνει και κέντρο για την ανάπτυξη και προβολή του Πειραιώς και για την αναβάθμιση της πώλεως.

Τό πόσο αναγκαία ήταν ή ίδρυση της όμοσπονδίας προκύπτει από τό γεγονός ότι στα ναυτιλιακά επαγγέλματα έμπλέκονται έπτά συναρμόδια υπουργεία — και γι' αυτό είναι εύλογο τό χάος ή έλλειψη συντονισμού που επικρατεί σ' έναν τόσο νευραγλικό τόμο. Καί για τους ίδιους ακριβώς λόγους είναι αναγκαία ή δημιουργία μιάς ανεξάρτητης διευθύνσεως ναυτιλιακής υποδομής του υπουργείου Έθνικής Οικονομίας στον Πειραιά. Ο συντονισμός και μόνο θα έχει σαν αποτέλεσμα την έναρμόνιση των λειτουργιών των φορέων και την αύξηση του εισαγομένου συναλλάγματος από την αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που έντάσσονται στα παραναυτιλιακά επαγγέλματα.

Στη σύσκεψη της 28 Φεβρουαρίου εκπροσωπήθηκαν οι έξης οργανώσεις: Ένωση Εισαγωγέων — Έξαγωγέων Χάλυβος (κ.κ. Μπήτρος και Ζέρβας), Σύνδεσμος Ναυπηγο-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Δέν άρκοιζε φαίνεται ή έπαναφορά στο ναυτιλιακό προσκήνιο των φορτηγών ιστιοφόρων που πληθαίνουν όσο ακριβαίνει τό κόστος των μηχανοκινήτων. Μας έρχεται τώρα και μία καινούργια Ιαπωνική έπινόηση που συνδυάζει την αιολική ενέργεια με την ηλεκκίνηση και τον αυτόματισμό για να δημιουργήσει ένα στόλο ιστιοφόρων - ρομπότ που θα κυβερνώνται από μακριά από ένα «μητρικό» πλοίο ύψηλης τεχνολογίας. Από τό πλοίο αυτό μάλιστα θα μεταφέρεται στα συνοδευόμενα ιστιοφόρα - ρομπότ ένα περίπου δεκαμελές πλήρωμα για την πλοήγησή τους στο έσωτερικό των λιμένων προσεγγίσεως. Έκτεταμένες δοκιμές προετοιμάζονται για τό 1987 μεταξύ Τόκιο και Λός Άντζελες, όπου υπό πραγματικές συνθήκες πλοή θα δοκιμασθεί ή αποτελεσματικότητα της άποστασιακής όδήγησης και της ηλεκτρονικής τεχνολογίας.

Ίσως πιο παράξενο πράγμα από αυτή τη σιωπηλή ρομποτική νηοπομπή να μην έχει διασχίσει τις θάλασσες. Την έξήγηση όμως μας δίνει ή σχετική είδηση, ή οποία προσθέτει ότι ή φανταστική αυτή προσπάθεια γίνεται για να αντιμετωπισθεί ή μεγάλη ανάγκη για οικονομικότερα πλοία τόσο σε βασικά έπενδυτικά κεφάλαια όσο και σε δαπάνες κινήσεως και έπανδρώσεως.

Τό ότι ή ανάγκη κάνει τον άνθρωπο να επιχειρεί πράγματα ακόμα και ανώτερα των δυνάμεών του είναι μία πολύ παλιά αλήθεια που είχε διαπιστώσει ό Μένανδρος λέγοντας: «άπαντας αυτών κρείσσονας ανάγκη πείει». Αυτό είναι σωστό. Έκείνο όμως που διερωτάται κανείς είναι αν χρειάζεται να μπαίνουμε σε τέτοιες ανάγκες, πράγμα για τό οποίο έξις άμφέβαν και οι αρχαίοι μας πρόγονοι με έπικεφαλής τον μεγάλο Έπίκουρο ό οποίος διδασκε ότι «κακόν ή ανάγκη, άλλ' ούδεμία ανάγκη ζην μετ' ανάγκης».

επισκευαστικών Έργοστασίων (κ. Νίκος Λακιώτης), Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών (κ.κ. Φίλιππος και Σαρρή), Σύνδεσμος Έργοληπτών Ναυπηγοεξουουργών (κ.κ. Μιτακίδης, Καρράς και Ζαχαρινής), Ένωση Έλληνικών Έπιχειρήσεων Ηλεκτρονικών Θαλάσσης (κ.κ. Πυριόχος και Άνδρουτσος), Σύνδεσμος Έλλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνομώνων (κ.κ. Φιλίππου και Κουφουλούκας), Ένωση Έργων και Έργοληπτών Υποβρυχίων Έργασιών (κ.κ. Ευσταθιάδης και Χιώτης), Ένωση Έπισκευαστών Πλοίων (κ. Καλοειδής), Διεθνής Ναυτική Ένωση έν Έλλάδι (κ. Κοντογιάννης), Σωματείο Ίδιοκτητών Σταθμών Έπιθεωρήσεως Σωτικών Μέ-

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

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

σων «Ο Ποσειδών» (κ. Τομάζος) και Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων (κ. Ίωάν. Πολυχρονόπουλος).

Θεωρείται αναμφισβήτητο ότι στην υπό ίδρυση ομοσπονδία των παραναυτιλιακών επαγγελματιών θα μετέσχουν και όλες οι άλλες οργανώσεις που δεν εκπροσωπήθηκαν για όποιονδήποτε λόγο στη σύσκεψη του ΕΒΕΠ.

ΤΕΛΕΙΩΝΕΙ ΤΟ 80%

Οι εκπρόσωποι των Πανελληνίων Ένώσεων Συνταξιούχων Πλοιάρχων και Μηχανικών Ε.Ν. ανακοίνωσαν ότι ο ύπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, τον οποίο επισκέφθηκαν στις 12 Μαρτίου και ανέπτυξαν τα αιτήματά τους, δήλωσε ότι το αίτημα για το 80% των συντάξεων των πλοιάρχων και των μηχανικών θα ικανοποιηθεί με ύπουργική απόφαση ως τις 31 Μαρτίου.

Η ρύθμιση ήταν πλέον περισσότερο από αναγκαία γιατί πολλοί πλοίαρχοι και μηχανικοί δεν τα βγάζουν πέρα με την κουτσουρεμένη σύνταξή τους και με την ικανοποίηση του δικαίου, άλλωστε, αιτήματός τους από τον Ύπουργό θα βελτιωθεί κάπως η κατάσταση των δημιουργών του θαύματος της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Την ανακοίνωση για την όριστική ρύθμιση του θέματος του 80% υπογράφουν οι κ.κ. Ίωάν. Γαβαλάς, Κων. Σαρρής, και Ίωάν. Δεδνδρινός, πρόεδρος, γεν. γραμματέας και μέλος του Δ.Σ. αντίστοιχα της Πανελληνίου Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ε., και Γεώργ. Σίνης και Νικ. Γαληνός, πρόεδρος και γεν. γραμματέας αντίστοιχα της Πανελληνίου Ένώσεως Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν.

ΠΕΡΙ ΣΑΛΕΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Μέσα από τη φοβερή δίνη που παρέσυρε στην καταστροφή τον περιώνυμο ναυτιλιακό οίκο της Σουηδίας, η διάσωση ενός κλάδου του αποτελεί αξιοπρόσεκτο κατόρθωμα. Πρόκειται για την εταιρία SRS - Reefer, η οποία είχε ιδρυθεί λίγες μόλις βδομάδες πριν από την πτώχευση της Saleninvest, για τη δημιουργία διεξόδου στην περίπτωση που το σχέδιο αποκαταστάσεως της Saleninvest δεν θα πετύχαινε να υλοποιηθεί, όπως και έγινε. Έτσι, έναντι των 80 πλοίων που είχε η Salen Reefer, σήμερα η SRS-Reefer διαθέτει και ελέγχει 85 πλοία ψυγεία, 26 εκατ. κ.π., όλα ναυλωμένα, τα οποία και προτιμά από τα ιδιόκτητα, αφενός μεν γιατί βραχυπρόθεσμα την ενδιαφέρει η ενίσχυση των κεφαλαίων της και αφετέρου γιατί ως ένα σημείο θα μπορεί έτσι να αποφύγει κατασχέσεις των πλοίων της από τους ξένους δανειστάς της τώως Saleninvest, οι οποίοι θα ήθελαν ασφαλώς τα χρέη της να επωμισθεί η SRS-Reefer.

Σήμερα η νέα εταιρία διαθέτει κεφάλαιο 100 εκατομ. κορωνών, από το οποίο η χρηματοδότης τράπεζα Gyllenhammar κατέχει το 45%, η οικογένεια Salen το άλλο 45% και το υπόλοιπο 10% κατέχουν οι πέντε διευθυντές του κλάδου πλοίων - ψυγείων της τώως Saleninvest. Η εν λόγω τράπεζα διέθεσε 12,5 εκατομ. δολларίων για τον σχηματισμό του 90% του μετοχικού κεφαλαίου της νέας εταιρίας. Πρόθεσή της πάντως είναι να μεταβιβάσει το ήμισυ των μετοχών της σε άλλον αγοραστή, ο οποίος δεν αποκλείεται να είναι οι αδελφοί Salen, που έχουν σχετική όψιόν για τη συμμετοχή τους στο κεφάλαιο της νέας εταιρίας.

Πρέπει να τονισθεί ότι η SRS-Reefer κατάφερε να εξασφαλίσει γι' αυτήν το σύνολο σχεδόν των ναυλοσυμφώνων του κλάδου εργασιών της τάξεως των 2 δισεκ. κορωνών. Κατά τους διευθυντικούς παράγοντές της, δεν αποκλείεται μελλοντικά η αλλαγή της έμπορικης της έπωνυμίας, η οποία χρειαζόταν μόνον στο ξεκίνημά της, ενώ στο μέλλον η σύνδεση του ονόματός της με μία τόσο ήχηρη πτώχευση μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο.

ΠΟΛΕΜΟΣ ΝΑΥΛΩΝ

Αναγγέλθηκε ότι η γνωστή εταιρία United States Lines απέσυρθη από πέντε Κόνφερανς εξαιτίας διαφωνιών περί τούς ναύλους. Η απόφασή της αυτή, που προκάλεσε αναστάτωση στους ενδιαφερόμενους ναυτιλιακούς κύκλους, αποδίδεται στη μη αποδοχή αιτήσεώς της για μείωση των ναύλων κατά 15% στις θαλάσσιες μεταφορές που συνδυάζονται με τις οδικές ύπηρεσίες μέσω της δυτικής ακτής των ΗΠΑ. Παρά τις πολλές προσπάθειες για την εξεύρεση κάποιων συμβιβαστικής λύσεως, καμιά συμφωνία δεν μπόρεσε να επιτευχθεί και έτσι η USL απεφάσισε να προχωρήσει μόνη της, εγκαταλείποντας τις ακόλουθες πέντε Κόνφερανς που εξυπηρετούν τις ανωτέρω μεταφορές: New York Freight, Japan-Korea, Straits - New York, Philippines - N. America και Thailand - N. America.

Στους ναυτικούς κύκλους θεωρείται βέβαιο ότι η νέα κατάσταση προμηνύει πόλεμο ναύλων στην περιοχή με άλυσιδωτές επιπτώσεις. Βασικά αναμένεται ότι η USL θα μειώσει κατά 15-20% τις τιμές της και θεωρείται πιθανό ότι θα την ακολουθήσουν και οι άλλες ανταγωνιστικές εταιρίες. Παράλληλα δεν αποκλείεται καθόλου να επηρεασθεί ή τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν στις συνδυασμένες μεταφορές η Sea-Land και η American President Lines.

Στο μεταξύ είναι διαπιστωμένο ότι η USL έχει διπλασιάσει τη μεταφορική ικανότητα του στόλου της, θέτοντας σε ενέργεια νέα πλοία - κοντέινερς της τάξεως των 4128 TEU.

ΟΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΩΝ ΡΟ-ΡΟ

Σύμφωνα με πρόσφατους ύπολογισμούς του Bureau Veritas, οι οδικοί μεταφορείς που χρησιμοποιούν τα όχημαφόρα πλοία ρό-ρό της Εύρώπης, υπερφορτώνουν κατά κανόνα τα ήμιρμυλκούμενα όχημά τους κατά 15-20%. Πράγμα που όπως είναι εύνητο, αποτελεί την κύρια άπειλή κατά της ευστάθειας των όχημαφόρων σκαφών. Για το λόγο αυτόν — μολονότι οι οδικοί μεταφορείς το αρνούνται — η καλύτερη συμβουλή είναι να γίνονται οι ύπολογισμοί ευσταθείας με βάση την υπερφορτώση των ήμιρμυλκούμενων οχημάτων.

Παράλληλη κριτική άσκει ο Γαλλικός Νηογνώμων και σε σχέση με τον τρόπο έχμασεως των όχημάτων επί του πλοίου, δεδομένου ότι το προσωπικό τους δεν συμμορφώνεται κατά κανόνα με τις συστάσεις των μελών του πληρώματος, με αποτέλεσμα να γίνεται πλημμελής ή στοιβάσια και ατελής ή έχμαση. Μία τελική επιθεώρηση από άρμόδιο αξιωματικό του πλοίου, ίσως να συνέβαλε στη βελτίωση της καταστάσεως.

Τέλος ως αδυναμία θεωρείται και το γεγονός ότι στα πλοία αυτά η θύρα προς το μηχανοστάσιο βρίσκεται σε ένα από τα ανώτερα καταστρώματα και μένει ανοικτή για τη διευ-

κόλυση της κινήσεως του πληρώματος. Αυτό όμως δημιουργεί προφανή κίνδυνο σε περιπτώσεις εισροής ύδάτων και κατακλύσεως, ο οποίος θα μπορούσε να αποφευχθεί αν η θύρα — έστω και με λίγο ξεβόλεμα του πληρώματος — βρισκόταν σε ένα από τα ψηλότερα καταστρώματα.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Αφού η Κίνα παρουσίασε και έφετος μία από τις μεγαλύτερες αύξήσεις του έμπορικου στόλου της, αποφάσισε τώρα μεταξύ των άλλων έργων ύποδομής της ναυτιλίας να περιλάβει και τη δημιουργία ναυτικών δικαστηρίων στα μεγάλα λιμενικά κέντρα της χώρας. Τα δικαστήρια αυτά θα είναι αρμόδια για την έκδίκηση των ναυτικών ύποθέσεων μεταξύ φυσικών και νομικών προσώπων τόσο εάν και οι δύο διάδικοι είναι Κινέζοι όσο και αν ο ένας διάδικος είναι άλλοδαπός. Τα λιμάνια που θα εγκατασταθούν τα ναυτικά δικαστήρια είναι η Σαγκάη, Καντών, Τιέν - Τσίν, Σίνκ - Τάο και Νταλιάν.

Κατά τις δηλώσεις του Προέδρου του Ανωτάτου λαϊκού δικαστηρίου της χώρας, η ίδρυση των νέων αυτών δικαστηρίων κατέστη αναγκαία λόγω της επέκτασεως των παλαιών πόλεων και της αναπτύξεως του θαλάσσιου έξωτερικού έμπορίου της χώρας. Οι δικαστές θα διορισθούν από τις μόνιμες τοπικές επιτροπές της έθνικής λαϊκής Βουλής. Κάθε δικαστήριο από τα ίδρυόμενα θα μπορεί να συστήσει χωριστά τμήματα σε πλησιόχωρους λιμένες της δικαιοδοσίας του για την επίλυση διεξαγωγής των δικών. Στη δικαιοδοσία των ναυτικών δικαστηρίων θα ύπάγονται ύποθέσεις άποζημιώσεων όφειλομένων σε ναυτικό άτύχημα, ύποθέσεις, προκύπτουσες από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς έμπορευμάτων ή έπιβατών, ύποθέσεις μισθώσεως, έπισκευής πλοίων κ.λπ.

ΔΕΧΤΗΚΑΝ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ

Με μικρή πλειοψηφία συμφώνησαν οι Βρετανοί ναυτεργάτες στη μείωση της συνθέσεως του πληρώματος των ύπερατλαντικών βρετανικών πλοίων-κοντέινερς, με σκοπό να περιορισθούν τα έξοδα της έκμεταλλεύσεώς τους, ώστε να μπορέσουν να επιζήσουν στον όξυτατο ανταγωνισμό που αντιμετωπίζουν στο βόρειο Άτλαντικό. Η απόφαση αυτή δεν φαίνεται να είναι άσχετη με την πρόσφατη δραστηριότητα της γνωστής Evergreen της Φορμόζας στην άτλαντική αγορά των κοντέινερς.

Η συμφωνία προς το παρόν είναι συγκεκριμένη και άφορά τρία πλοία - κοντέινερ της βρετανικής εταιρίας Furness - Withy των οποίων το πλήρωμα θα μειωθεί κατά 3-5 άνδρες. Έτσι σε πλοίο 15.000 τον. γκρός το πλήρωμα από 14 θα φθάσει τούς έννέα σε πλοίο 26.000 τον. γκρός από 16 σε 13 και σε πλοίο 30.000 τόννων από 19 σε 15 άνδρες. Για τα πλοία των άλλων κατηγοριών της εταιρίας, η συμφωνία προβλέπει την άμείωτη διατήρηση της σημερινής συνθέσεως.

Μολονότι η μειοψηφίασας μερίδα των ναυτικών ύπεστήριξε ότι τα έξοδα έπανδρώσεως άντιπροσωπεύουν μικρό μόνο μέρος του κόστους έκμεταλλεύσεως του πλοίου, έν τούτοις η ήγεσία των συνδικάτων πιστεύει αφενός μεν ότι όρισμένα βρετανικά πλοία έχουν αύξημένη σύνθεση και άφετέρου ότι οι κύριοι συναγωνιστές τους στον Άτλαντικό χρησιμοποιούν πλοία με τό έλάχιστο δυνατό πλήρωμα.

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. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 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

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

...
 Η καχεξία που παρατηρείται στην ναυλαγορά τό τελευταίο δίμηνο έχει ήδη επηρεάσει δυσμενώς τον όγκο του παροπλισμένου τοννάζ, που παρουσιάζει και πάλι άνοδο για πρώτη φορά από τον Αύγουστο του 1983.

Σύμφωνα με στοιχεία του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, τα όποια σημειωτέον συμφωνούν με εκείνα του Βρετανικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, τό παγκόσμιο άργούν τοννάζ περί τά μέσα του περασμένου Φεβρουαρίου αύξηθηκε σέ 1.021 πλοία χωρητικότητας 59,4 έκ.ατ. τον. d.w. έναντι 1.015 σκαφών 58,2 έκ.ατ. τον. d.w. τά όποια βρίσκονταν σέ παροπλισμό στά μέσα του Ίανουαρίου 1985.

Μέ γοργότερο ρυθμό αύξάνονται τά παροπλισμένα μπάλκερ, ενώ κάποια βελτίωση εμφανίζουν τά πλοία-ψυγεία όπου ή άργούσα χωρητικότης μειώθηκε τίς τελευταίες έβδομάδες κατά έννέα σκάφη.

...
 Έκείνο όμως που άξίζει νά τονισθεί περισσότερο είναι ότι κατά την άποψη των ίδιων έμπειρογνωμόνων της αγοράς των πετρελαιοφόρων, παρά την αύξηση του ρυθμού διαλύσεως δεξαμενοπλοίων ή πλεονάζουσα χωρητικότητας τοννάζ της κατηγορίας αύτης παραμένει γύρω στά επίπεδα των 150 έκ.ατ. τον. d.w. γεγονός που επιβεβαιώνει την άποψη ότι μόνη διέξοδος πρός την κατεύθυνση της βελτιώσεως της ναυλαγοράς άποτελεί ή περαιτέρω αύξηση του όγκου των διαλυομένων πλοίων.

Αντίθετα, περισσότερο αισιόδοξοι για τό μεσοπρόθεσμο μέλλον της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων εμφανίζονται οι Νορβηγοί ναυλομεσίτες «Φίν Έγκελσεν», οι όποιοι διατείνονται ότι έφόσον οι εξαγωγές πετρελαίου από τίς χώρες του ΟΠΕΚ αύξηθούν κατά 3 έκ.ατ.α. βαρέλια ήμερησίως κατά τη προσεχή περίοδο 1985-86, θά ύπάρξει ικανοποιητική άπασχόληση και των μεγάλων τάνκερς, πάντοτε βέβαια υπό την προϋπόθεση της διαλύσεως χωρητικότητας περί των 13 έκ.ατ.α. τον. d.w. δεξαμενοπλοίων κάθε χρόνο.

Έξάλλου, γύρω από τό θέμα της έντατικοποίησης του ρυθμού των διαλύσεων σέ παγκόσμια κλίμακα, θετική εξέλιξη άποτελεί ή άποφαση της πρόσφατης συνδιάσκεψης που όργάνωσε τό International Maritime Industries Forum (IMIF) με τη συμμετοχή των κυριότερων ναυπηγικών χωρών, βάσει της όποιας θά επιδιωχθεί μέσα στή διετία αύξηση των διαλύσεων κατά 15%.

Αξίζει νά σημειώσουμε ότι ό μεγαλοεφοπλιστής του Χόγκ Κόγκ κ. Φράνκ Τσάο, μιλώντας κατά τη συνδιάσκεψη του IMIF, ύποστήριξε ότι μόνη λύση για την επιστροφή των ναύλων σέ άποδοτικά επίπεδα άποτελεί ή διάλυση περί των 45 έκ.ατ. τον. d.w. έτησίως κατά την περίοδο 1985-87, έναντι των 30 έκ.ατ. τον. d.w. που διαλύθηκαν κατά τό χρόνο που πέρασε.

...
 Ένδιαφέροντα είναι τά στοιχεία που συγκέντρωσαν οι γνωστοί Βρετανοί ναυλομε-

σίτες «Τζών Τζέϊκομπς» για την ηλικία και κατανομή των ύπαρχόντων πρόντακτ κάρριερς.

Σύμφωνα με τά στοιχεία τους, τό 31% του παγκόσμιου στόλου πρόντακτ κάρριερς άντιπροσωπεύει πλοία χωρητικότητας κάτω των 40.000 τον. d.w. από τά όποια 464 πλοία είναι ηλικίας άνω των 15 έτών. Ακόμη ή συνολική χωρητικότητά τους φθάνει τά 10,9 έκ.ατ.α. τον. d.w. καί από τά παραπάνω 464 πλοία τά 264 είναι ηλικίας άνω των 25 έτών, γεγονός που δικαιολογεί την σταδιακή άντικατάστασή τους κατά την έπόμενη τριετία.

...
 Αίσθητά αύξημένη εμφανίζεται ή χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων, ή όποια άπασχολείται για την έν πλώ άποθήκευση πετρελαίου έναντι των πρώτων έβδομάδων του Φεβρουαρίου.

Σύμφωνα με στοιχεία των Βρετανών ναυλομεσιτών Χάουαρντ Χόλντερ, στίς άρχές Μαρτίου τά δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούνταν ως πλωτές άποθήκες έφθασαν τά 98 σκάφη 20,6 έκ.ατ.α. τον. d.w., από τά όποια 37 ανήκουν σέ εταιρίες πετρελαίου καί 61 σέ άνεξάρτητους πλοιοκτήτες. Από την παραπάνω χωρητικότητα πλέον του 37% βρίσκεται στην Νοτιανατολική Ασία ενώ περί τό 38% στην περιοχή της Βορ. Αφρικής καί του Περσικού Κόλπου.

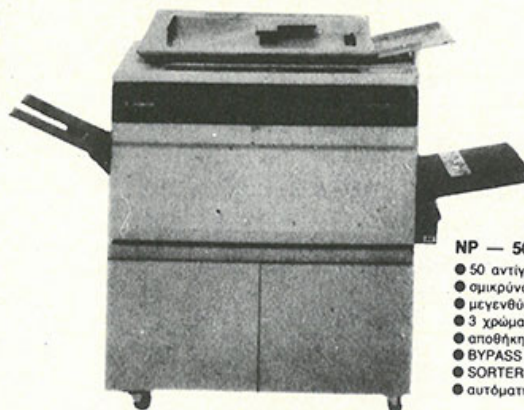
...
 Βάσει πληροφοριών από την «Ίντερτάνκ» πρόκειται νά τροποποιηθούν οι τρείς βασικοί παράγοντες που έντάσσονται στην χρησιμοποιούμενη σήμερα φόρμουλα, δηλαδή τό μέσο μέγεθος δεξαμενοπλοίου που λαμβάνεται ως βάση, τό ήμερήσιο μίσθωμα καθώς καί ή μέτρηση από long tons σέ μετρικούς τόνους.

Canon νέα γενιά με χρώματα

(ημιεπαγγελματικά - επαγγελματικά φωτοαντιγραφικά)

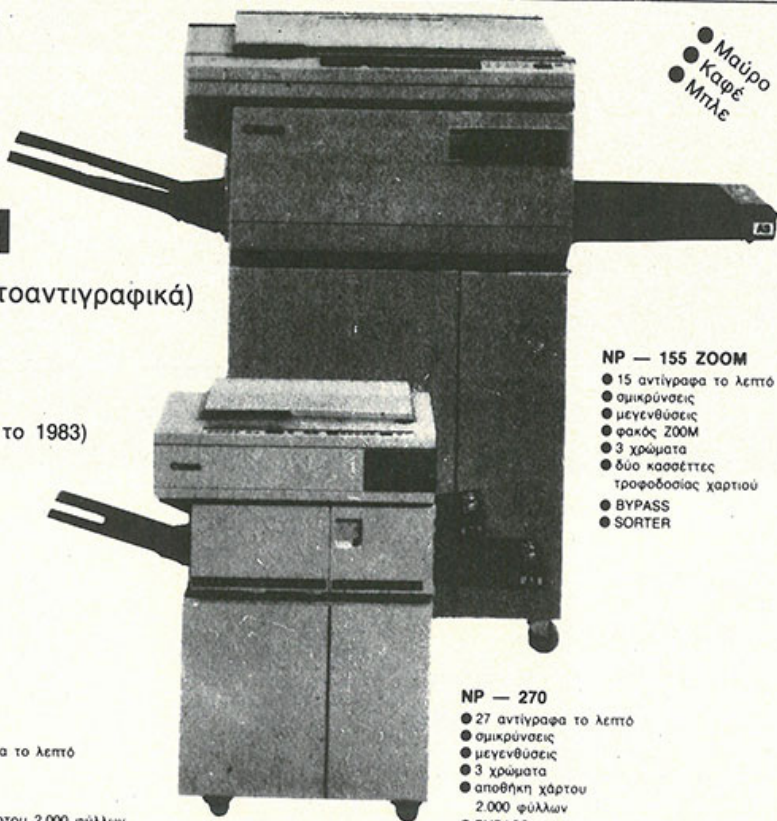
Canon

- πρώτη στην Ευρώπη (145.000 μηχανήματα το 1983)
- πρώτη στον κόσμο



NP — 500

- 50 αντίγραφα το λεπτό
- σμικρύνσεις
- μεγενθύνσεις
- 3 χρώματα
- αποθήκη χάρτου 2.000 φύλλων
- BYPASS
- SORTER
- αυτόματη τροφοδοσία (50) πρωτοτύπων (ADF)



NP — 155 ZOOM

- 15 αντίγραφα το λεπτό
- σμικρύνσεις
- μεγενθύνσεις
- φακός ZOOM
- 3 χρώματα
- δύο κασέττες τροφοδοσίας χαρτίου
- BYPASS
- SORTER

NP — 270

- 27 αντίγραφα το λεπτό
- σμικρύνσεις
- μεγενθύνσεις
- 3 χρώματα
- αποθήκη χάρτου 2.000 φύλλων
- BYPASS
- SORTER
- αυτόματη τροφοδοσία (50) πρωτοτύπων (ADF)

informa

ΑΘΗΝΑ: Α. Συγγρού 36-38, τηλ.: 9235.920 - 9235.955 Telex: (21)6826. Fax: 9230.661
 ΘΕΣΣΟΝΙΚΗ: Τσιμισκή 17, τηλ.: 282.425 - 282.426
 Κ.Ε.Π.: Σωκράτους 157, Καλλιθέα, τηλ.: 9522.975-7. Fax: 9522.976

‘Η άλλη λογαφία μας

ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΑΔΕΙΑ ΑΛΙΕΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ έπιστολή πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος 15.1.1985 του περιοδικού σας μέ τίτλο «Πρώην ναυτικός δέν δικαιούται νά γίνει επαγγελματίας ψαράς» σάς πληροφορούμε τά έπόμενα:

1. ‘Υστερα από έρευνα πού έκανε ή ‘Υπηρεσία προκύπτει ότι ό ΠΑΣΣΑΚΟΣ Γεώργιος στίς 18.3.83 αγόρασε τό σκάφος «ΧΙΛΟΣ» Ν.Χ. 867 πρώην «ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ» πού είχε επαγγελματική άδεια σκάφους μέ τή μέ άριθ. 34541 άδεια ‘Υπ. Γεωργίας.

2. ‘Η Λιμενική ‘Αρχή Χαλκίδας χορήγησε στό παραπάνω σκάφος τή μέ άριθμό 1353/18.3.83 άδεια έκτέλεση πλόων τήν όποία καί θεώρησε στίς 18.3.84 καί όχι τήν άτομική επαγγελματική άδεια όπως ισχυρίζεται ό ίδιος ό έπιστολογράφος σας, γιατί τέτοια άδεια του έχει χορηγηθεί από τή Λιμενική ‘Αρχή.

3. Σύμφωνα μέ τήν μέ άριθμό 92908/5784/1.12.78 έγκύκλιο του ‘Υπουργείου Γεωργίας ‘Ο ΠΑΣΣΑΚΟΣ Γεώργιος θά μπορούσε νά έργασθεί σάν επαγγελματίας ψαράς μέ επαγγελματικό σκάφος πού θά αγόραζε καί συνεπώς καλώς του δόθηκε τότε ή σχετική πληροφορία από τή Λιμενική ‘Αρχή όπως ισχυρίζεται πρίν αγοράσει τό σκάφος.

4. ‘Η παραπάνω όμως διαδικασία τροποποιήθηκε άργότερα μετά τή δημοσίευση του Π.Δ. 332/83 καί ήδη σήμερα ισχύουν οι έγκυκλιοι 27625/30.4.84 καί 51891/17.8.1984 του ‘Υπουργείου Γεωργίας μέ τίς όποιες καθορίστηκαν νέες προϋποθέσεις καί προσόντα γιά νά άποκτήσει κάποιος επαγγελματική άδεια άλιείας σκάφους τίς όποιες έλέγχουν οι άρμόδιες περιφερειακές ‘Υπηρεσίες του ‘Υπουργείου Γεωργίας, δηλαδή ή ‘Εποπτεία ‘Αλιείας του Νομού ή οι Διευθύνσεις Γεωργίας του Νομού όπου δέν υπάρχει ‘Εποπτεία ‘Αλιείας.

5. Σύμφωνα μέ τίς παραπάνω έγκυκλίους ό ΠΑΣΣΑΚΟΣ Γεώργιος δέν δικαιούται νά πάρει επαγγελματική άδεια άλιείας σκάφους έπειδή ή μνημία σύνταξή του ξεπερνά τά 2/3 του εισοδήματος του άνειδίκευτου έργάτη, όπως αυτό καθορίζεται από τίς έκάστοτε Σ.Ε.Ε.

Μέ τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 7.3.1985

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ Κ. Γ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ ΣΤΟ «ΕΘΝΟΣ»

Δημοσιεύουμε τήν κατωτέρω έπιστολή πού άπηύθυνε ό Κ. Γ. Φουστάνος πρός τήν έφημερίδα «Εθνος» μέ τήν παρατήρηση ότι συμφωνούμε άπολύτως μέ τό περιεχόμενό της (πρέπει κάποτε στόν τόπο αυτό νά παύσουν οι αυθαίρετες καί άβάσιμες γενικεύσεις) καί μέ μία άπορία: ‘Η Έωση ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών δέν αισθάνθηκε τήν ανάγκη ή τήν υποχρέωση νά άπαντήσει στήν άρθρο-γραφία του «Εθνους» πού προκάλεσε τήν έπιστολή του Κ. Φουστάνου;

Κύριε Διευθυντά,

«‘Η στήλη αυτή — όπως καί όλόκληρη ή έ-

φημερίδα — δέν είναι ούτε δημαγωγική, ούτε σκανδαλοθηρική. Είναι κριτική. Καί μάλιστα, είναι κριτική όχι γιά νά είναι κριτική, αλλά γιά νά είναι δημιουργική».

‘Εφημερίδα ΕΘΝΟΣ 11/1/84, σελίς 6, στήλη ΕΘΝΟΣ — ΓΝΩΜΗ.

‘Ετσι άρχισε τό άρθρο σας ΕΦΤΑ ΑΛΗΘΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

‘Ενα άρθρο γιά τό όποιο ή έφημερίδα σας εισέπραξε πολλά συγχαρητήρια από τόν ναυτιλιακό κόσμο. ‘Εφοπλιστές καί ναυτικούς.

Μεταξύ αυτών καί τά δικά μου.

Γιατί, είχα θεωρήσει υποχρέωσή μου νά επικροτήσω τίς θέσεις πού έπαιρνε τό άρθρο αυτό, ρεαλιστικές καί πάνω από όλα ‘Εθνικές, πάνω στό ‘Εθνικό θέμα τής ναυτιλίας μας. ‘Οπως καί είχα θεωρήσει υποχρέωσή μου νά σάς άποστείλω έπιστολές πρίν από αυτό, άναφερόμενος σέ δημοσιεύματα τής έφημερίδας σας πού πίστευα πώς έβλαπταν τήν ναυτιλία. Παρ’ όλο πού προβάλλατε έντονα τά συγχαρητήρια πού λάβατε, άποφύγατε νά δημοσιεύσετε τήν έπιστολή μου. ‘Ισως γι’αυτό, στίς «7 άλήθειες γιά τήν Ναυτιλία» πού άναφέρατε, προσέθετα καί μία όγδοη: Τήν σημασία πού είχε καί έχει ή όρθή προβολή τών ναυτιλιακών μας θεμάτων από τήν «Τεταρτη έξουσία», τόν τύπο τής χώρας μας.

Αυτή τήν άλήθεια δέν τήν υιοθετήσατε ούτε τότε, ούτε πρίν, ούτε καί φαίνεται τήν υιοθετήτε σήμερα.

Δυστυχώς, τό άνωτέρω άρθρο σας ύπηρεξέ μόνο μία δαση στήν άπέραντη έρημο τών έμπρηστικών σας δημοσιευμάτων γιά τή ναυτιλία μας πού άρχισαν στίς 26/9/81 μέ τό άρθρο ΣΑΠΙΟΚΑΡΑΒΑ — ΣΚΑΦΗ 90 ΕΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΤΗΝ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (δν είναι δυνατόν!) καί κορυφώνονται στήν πρώτη έβδομάδα του Μαρτίου 1985 μέ δύο ακόμη άρθρα τής σελίδας 6, στήλη ΕΘΝΟΣ — ΓΝΩΜΗ, μέ τίτλους ΤΟ ΘΑΥΜΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ... καί ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΚΑΙ Η ΚΡΙΣΗ στίς 1/3 καί 6/3/85 αντίστοιχα.

Στό τελευταίο, άναφέρεσθε στους έφοπλιστές μας «τήν άναξιοπαθούσα τάξη πού λέτε, άρχισε νά μιζοκλαίει ποντάροντας προφανώς στήν... συνδρομή σας» έπιχειρώντας νά άποδείξετε πώς ή μείωση του ‘Ελληνικού στόλου δέν είναι άποτέλεσμα τής κρίσεως, καί καταλήγετε:

«‘Ας άφήσουν λοιπόν τούς λυγμούς» τους καί τά κόλπα τους όρισμένοι από τούς φίλτατους έφοπλιστές μας, διότι, λίγο-πολύ, όλοι θαλασσινοί είμαστε καί οι ναυπάτες δέν περνάνε!»

Δέν θά σχολιάσω όμως παραπέρα τό άρθρο αυτό. Θά άναφερθώ όμως στό άρθρο τής 1/3/85 πού δυστυχώς δέν είναι τό μοναδικό σέ ύφος πού έχει νά έπιδείξει ή έφημερίδα σας. Χαρακτηριστικά θά άναφέρω: Στίς 17/11/82 ή σελίδα 6 κάτω από τήν στήλη ΕΘΝΟΣ — ΓΝΩΜΗ δημοσιεύει τό άρθρο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ. ‘Αναφέρει 6 όνόματα ναυτεργατών πού «επαναπατρίζονται» καί συνεχίζει:

«Μόνο πού «επαναπατρίζονται» μέσα σέ φέρετρα — ένα άκόμη τραγικό «τσούρμιο» πού ξεμπαρκάει από τήν θαυμαστή μας

ναυτιλία»... Δυστυχώς: Οι χιλιάδες πνιγμένοι καί σακατεμένοι καί κακογερασμένοι ναυτεργάτες μας — καί οι άτελείωτες θυσίες ζωντανών καί πεθαμένων — λίπανάν καί φούντωσαν τό «δέντρο τής ναυτιλίας», δέν κατόρθωσαν, όμως, νά του δώσουν ρίζες — λόγω κυρίως, τών εύκαιριακών έπιλογών του κομπραδόρικού έφοπλιστικού «μας» κεφαλαίου.

Δέν σταματάτε εκεί. Μετά τό άρθρο σας — δαση — γιά τίς «7 άλήθειες» επανέρχεται δριμύτερο.

Τόν Φεβρουάριο 1984 στό άρθρο ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΘΑΥΜΑ γράφετε:

«Καί ή μέν «θυσία» του σαπιοκάραβου «Θωμάς Κ.» θά είναι ένδεχομένως χρυσόφορα, καθώς ή άσφαλιστική κάλυψη του πλωτού φέρετρου τών 23 χρόνων θά καθελκύσει στήν θέση του ένα νεότευκτο καί κερδοφόρο σκάφος...»

Καί συνεχίζετε. Στίς 25/5/84 στό άρθρο σας τό «ΑΠΟΣΤΗΜΑ» ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ γράφετε:

«Μέ άηδία, μέ όργή καί μέ άγωνία παρακολουθεί ή κοινή γνώμη τής χώρας μας τό άπόστημα πού άνοιξε ξαφνικά πάνω στό - λεγόμενο - «Ναυτιλιακό...» δίνει, πιστεύουμε, άδρά καί τό βάθος του άποστήματος καί έπιβεβαιώνει μία τραγική άλήθεια πού γράφεται καί ξαναγράφεται από αυτές έδώ τίς στήλες... ότι, δηλαδή, τό ‘Ελληνικό «Ναυτιλιακό θαύμα» έχει οικοδομηθεί μέ ιδρώτα καί μέ ψυχές... Πρόκειται δηλαδή καί γιά τούς ‘Ελληνες ναυτεργάτες πού χάνονται στους ώκεανούς πάνω σέ γέρικα σαπιοκάραβα (ή θύματα ναυταπατών καί ήθελημένων ναυαγίων) γιά νά θησαυρίζουν κάποιος άδίστακτοι έφοπλιστές».

Καί φτάνουμε στό άρθρο τής 1/3/85 τής στήλης τής σελίδας 6, ΕΘΝΟΣ — ΓΝΩΜΗ όπου γράφετε:

«‘Ο βυθός τών ‘Ελληνικών καί διεθνών θαλασσών άποκαλύπτει τήν αίτία του θαύματος τής ‘Ελληνικής ‘Εμπορικής ναυτιλίας. Καί είναι αυτή, όχι τό τόσο πολυδιαφημισμένο ναυτικό καί έπιχειρηματικό «δαιμόνιο» του ‘Ελληνικού έφοπλιστικού κόσμου, όσο ό θάνατος έκτοντάδων καί χιλιάδων ναυτεργατών, μηχανικών καί βαθυοφόρων, πού άποτελούν τά πληρώματα τών πλοίων - φερέτρων... Καί υποψήφιοι ναυαγοί - νεκροί ‘Ελληνες ναυτικοί, πού ξέρουν τήν άθλιότητα τών πλοίων στό όποια μαρκαρώνουν, είναι πολλές χιλιάδες. ‘Ολοι αυτοί μέ τό καθημερινό παιχνίδι τους μέ τόν θάνατο δημιουργούν τό «θαύμα τής ‘Ελληνικής έμπορικής ναυτιλίας».

Τί νά πεί κανείς. ‘Απαράδεκτη, άνεπίτρεπτη γιά σοβαρή έφημερίδα, γενίκευση τών περιστατικών πού πραγματικά κάνουν τήν ίδια τή ναυτιλία νά ντρέπεται ή νά θρηνεί.

‘Αλλά καί άσυμβίβαστη μέ αυτά όσα είσες οι ίδιοι γράφατε στίς 11/1/84 στίς στήλες τής σελίδας 6, ΕΘΝΟΣ — ΓΝΩΜΗ:

«Είναι κριτική, γιά νά είναι δημιουργική» καί... «δεδομένου ότι ή Ναυτιλία άποτελεί έναν από τούς πλουτοπαραγωγικότερους καί πιό συναλλαγματοφόρους τομείς τής έθνικής οικονομίας...».

Πλωτά φέρετρα, σαπιοκάραβα, άδίστακτοι έφοπλιστές, ναυταπατεώνες, άποστήματα.

Κριτική μέ βαριές κουβέντες, πράγματι. Καί καθόλους - φοβάμαι - δημιουργικές.

Βαριές άλλα καί προσβλητικές, όχι μόνο γιά τήν πλειοψηφία τών σωστών έφοπλι-

στών μας, αλλά και για τους ναυτικούς μας, για όλη τη ναυτιλιακή μας οικόγένεια. Για το 10% του λαού αυτού που εξαρτάται από την δραστηριότητα της ναυτιλίας.

Σε επέκταση, για τον τόπο αυτό, τον αποκαλούμενο «ναυτικό». Δεν πιστεύω να διαφωνούν μ' αυτή την άποψη ΥΕΝ, ή ΠΝΟ.

Και ασφαλώς δεν δημιουργείτε μηδενίζοντας την ναυτιλία μας στο σύνολό της. Κραταστέφετε.

Η πρώτη σέ κυκλοφορία εφημερίδα της χώρας δηλητηριάζει — γιατί άραγε — την εμπορική μας ναυτιλία, στη συνείδηση του λαού μας. Τη ναυτιλία που εκτός από τους ναυτεργάτες μας έχει στις τάξεις των εργαζομένων στα ναυτιλιακά γραφεία ένα τεράστιο αριθμό ναυτεργατών ή απογόνων τους.

Τό «ΕΘΝΟΣ» έναντι της ναυτιλίας. ΓΙΑΤΙ;

Μέ τιμή,
Γιωργος Μ. Φουστάνος

Πειραιάς, 8 Μαρτίου 1985

ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΒΟΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΠΕΘΑΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΝΑ!

Κύριε Διευθυντά,

Αναφέρεται τις τελευταίες εβδομάδες στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους ότι το κόστος εκφορτώσεως των προϊόντων από διακρατικές βοήθειες προς την πεινασμένη Αίθιοπία έχει γίνει σχεδόν απαγορευτικό. Στα λιμάνια της χώρας αυτής και για προϊόντα που της προσφέρονται δωρεάν και που τόσο φαίνεται να έχει ανάγκη, κάθε τόννος χρεώνεται υποχρεωτικά με 9,5 δολάρια δικαίωμα εκφορτώσεως σύν 3 δολάρια δικαιώματα γερανών (ανεξάρτητα αν χρησιμοποιηθούν ή όχι). Επί πλέον τα έξοδα πρακτορεύσεως του πλοίου όριζονται σε 1.500 δολάρια για τις πρώτες 48 ώρες και 800 δολάρια για τις υπόλοιπες. (Μία μέση εκφόρτωση μπορεί να κρατήσει 20 μέρες). Σ' αυτά θα πρέπει τέλος κανείς να προσθέσει τα συνήθη δικαιώματα πιλότων, φάρων, ρυμουλκών κλπ. Και φυσικά όλα αυτά επιβαρύνουν τον αποστολέα των προϊόντων, δη-

λαδή την χώρα που προσφέρει τη δωρεά αυτή.

Χαρακτηριστικά ένας ναυλομεσίτης πρόσφατα ανέφερε: «Αν λάβει κανείς υπ' όψη ότι τα φορτία αυτά παρέχονται δωρεάν και πως τα έξοδα των λιμανιών στην Αίθιοπία είναι τα υψηλότερα στον κόσμο, φαντασθείτε τι σημαίνει από οικονομικής πλευράς κάθε φορτίο 20.000 τόννων». Συγκριτικά αναφέρεται ότι στο διπλανό Πόρτ Σουδάν, στο Σουδάν, το σύνολο εξόδων εκφορτώσεως παρομοίων φορτίων είναι 5 δολάρια ανά τόννο ή δέ πρακτόρευση του πλοίου περίπου 10.000 δολάρια, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων.

Ός γνωστό, τό Πόρτ Σουδάν χρησιμοποιείται σαν λιμάνι εκφορτώσεως προϊόντων προερχόμενων από διακρατικές βοήθειες και προοριζόμενων προς την Έρυθραία.

Α. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗΣ

Άλωπεκής 11, Αθήνα

ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟΝ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφέρομαι εις την δημοσίευσιν εις τό υπό ήμερομηνίαν 1ης Νοεμβρίου 1984 τεύχος σας σελίδες 17, καταλόγου των άπολεσθέντων βαποριών μας κατά την διάρκεια του πολέμου. Παρετήρησα ότι τουλάχιστον δύο βαπόρια δέν συμπεριελήφθησαν στον κατάλογό σας, τά όποια έχάθησαν και τά όποια είχαν λάβει μέρος εις την Ιστορικήν Συμμαχικήν απόβαση στις άκτές της Νορμανδίας της 6ης Ιουνίου 1944 κατά την 1ην ήμέραν της αποβάσεως, που έκτοτε έμεινε μέ τό όνομα D. Day.

Τά έν λόγω βαπόρια ήσαν τό «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» και τό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ». Είς τό πρώτον πλοίαρχος ήμουν εγώ και εις τό δεύτερον ό πλοίαρχος Δ. Παρίσης.

Τά βαπόρια αυτά έβυθίστησαν έκ σκοπού, γιατί αυτός ήτο κι ό προορισμός των, σε άβαθ ή νερά και παρέμειναν έκτοτε βουλιαγμένα εκεί.

Τό «ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Νηολογίου Χίου Άρ. 28, κ.ο.χ. 3335 του όποιου πλοιοκτήτης ήτο κάποιος έκ Χίου ή έκ Οίνουσσών περισσοτέ-

ρας πληροφορίας δέν δύναμαι νά σάς δώσω, διότι έκλήθην παρά του Πρόξ. Λιμενάρχου κ. Θ. Λοΐσίου, ν' αναχωρήσω άμέσως διά Mathel Σκωτίας, ν' αντικαταστήσω τον τότε πλοίαρχο και νά ταχθώ υπό τά διαταγές του Άγγλικού Ναυαρχείου.

Εννοείται, είχαν προηγουμένως έρωτηθεί παρά των Έλληνικών Άρχών Λονδίνου και ενημερωθεί περί του προορισμού του πλοίου και είχαν έθελοντικώς προσφερθεί νά αναλάβω την πλοιαρχίαν και τό οδηγίσω στο τελευταίο του ταξίδι.

Διά τό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ» δέν γνωρίζω τίποτε περισσότερο παρά μόνον ότι ήτο πλοιοκτήτης του κάποιος κ. Έπιφανειάδης μέ Πλοίαρχον τον Δ. Παρίσην, όπως προανέφερα.

Τό Ιστορικό του προορισμού των δύο βαποριών μας μετά έτέρων 60 άλλων περίπου ανήκοντα όλα ως προσφερθέντα από τίς Συμμαχικές χώρες που έμάχοντο έναντι των Γερμανο-Ίταλών κ.λπ. είχε ως σκοπόν νά βυθισθούν σε ώριαμένα βάθη ώστε νά «καθίσουν» στον βυθόν σε σημείον που τό κατάστρωμα νά εύρίσκεται έκτό του νερού (ήμιβούλιαγμα) γά νά σχηματισθεί προγεφύρωμα μέ την Ξηρά και νά διευκολύνει την απόβαση άνδρων, ύλικού πολέμου ή άλλων.

Τά βαπόρια αυτά εγκαταλήφθησαν ως παρέμειναν εκεί για πάντα, πολλά δέ κατέστράφησαν λόγω των καιρικών συνθηκών ή έλεηλατήθησαν.

Την 5ην Μαΐου 1944 ανέλαβον, την πλοιαρχίαν εις Mathel Σκωτίας και μετά διαφόρους προπαρασκευάς έλαβον έντολήν από Άγγλικάς Άρχάς Mathel ν' αναχωρήσωμεν έν νηοπομπή προς άγνωστον διεύθυνσιν συμπεριλαμβανομένων μετά των άλλων του «Γεώργιος ΙΙ». Αφού άγκυροβόλησαμε εις διαφόρους μυστικές ράδες έφθάσαμε τελικώς εις ARROMANCHES BEACH της Νορμανδίας την 6ην Ιουνίου περί την Μεσημβρίαν άνοικτά από την Ξηρά. Εκτός του πληρώματος μου έκ 18 άνδρων (οι υπόλοιποι έκ των 28 έν δλω έζήτησαν, ν' άπολυθούν προηγουμένως εις Άγγλ(αν) είχαν μαζί μου 19 Άγγλους Commandos τούς όποιους άποβίβασα στις άκτές της Νορμανδίας σύμφωνα μέ οδηγίας που είχα από τίς Άρχές του Βρετανικού Ναυαρχείου. Αργότερα έπλησιάσαμε περί τά δύο περίπου μίλια από τίς άκτές όπου συνετελέσθη τό ήμιβούλιαγμα (κάθισμα) του βαποριού μας.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» !LONDON EC4A 1JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811736 RANDK G.

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Δέν παραλείπω νά σάς γνωρίζω ότι μισή ώρα περίπου πρίν τοῦ βουλιάγματος τοῦ βαποριοῦ μας, ἐκτυπηθήκαμε ἀπό ἀέρος ἀπό Γερμανικά βομβαρδιστικά, εὐτυχῶς χωρίς θύματα, ἐκτός πού χάσαμε τό ἐμπρόσθιο μέρος τῆς πλώρης μας.

Παραμείναμε ἐκεῖ ξεχασμένοι καί ἐκτεθειμένοι ἐπὶ 40 ὥρες στίς βόμβες ἀπό τὰ «Στούκας» τῶν Γερμανῶν μέχρι τελικῶς μᾶς παρέλαβε ἓνα Ἀμερικανικό ἀποβατικό (Landing craft) πού διήρχετο τυχαίως καί μᾶς μετέφερε στό Southampton τῆς Ἀγγλίας.

Ἡ βύθισις συνετελέσθη διά πιέσεως ἡλεκτρικοῦ κομβίου συνδεδεμένου μέ καλώδια, τὰ ὁποῖα ἐπέφεραν τήν ἔκρηξιν εἰς βόμβες προηγουμένως τοποθετημένες στίς ἐσωτερικές πλευρές τῶν ἀμπαριῶν οἱ ὁποῖες ἀνοίξαν τεράστιες ὀπές ὅπου εἰσέδυσαν τὰ νερά καί τό βαπόρι ἡμιεμβυσθῆ ὡς ἐκάθισε στό ἀβαθὴ πού προηγουμένως εἶχον καθορισθεῖ γιὰ τό σκοπό. Ἡ πίεσις ἐγίνε ἀπό γεφύρας καί τό κάθισμα συνετελέσθη ἐντός τετάρτου τῆς ὥρας ἀφοῦ προηγουμένως τό βαπόρι πείρε ἐπικίνδυνον κλίση καί ὅλοι μας κοντέψαμε νά βρεθοῦμε στή θάλασσα.

Ἡ ὅλη ἐπιχείρησις εἶχε χαρακτηρισθεῖ σοβαρά καί ἐπικίνδυνος ἀλλά ὅλοι μας τήν ἀνελάβαμε ἐθελοντικά καί τήν φέραμε ἐπιτυχῶς εἰς πέρας ἐν γνώσει μας ότι ἴσως δέν θά ἐπιστρέψαμε στό μέρος πού ἀναχωρήσαμε γιατί εἶχαμε ἀφήσει ὅλο μας τόν ρουχισμό καί τὰ υπάρχοντα, ἄλλοι στής Προξενικές Ἀρχές καί ἄλλοι ὅπουδήποτε ἄλλοῦ εἶχαμε γνωστοῦς ἢ συγγενεῖς γιὰ νά παραδοθῶν κάποτε στίς οἰκογένειές τους ἐάν τό ἀπευκταῖον συνετελεῖτο.

Ἐλπίζω νά μή χαρακτηρισθῶ ότι περιαιολόγησα ἢ πολυλόγησα ἀλλά τὰ γραφόμενά μου εἶναι γιὰ ἓνα ἐπίτευγμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας, νομίζω, ἀγνωστον, ἴσως, εἰς ὅλους καί ἔτσι μέ τήν εὐκαιρία ἐθεώρησα... πῶς νά πῶ... καθήκον νά τό ἀναφέρω.

Σᾶς εὐχαριστῶ γιὰ τήν εὐκαιρία πού μοῦ δώσατε
Γ. Ι. ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ

22 Φεβρουαρίου 1985

Ἡ ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

«ΣΗ ΛΑΪ'ΟΝ»

Κύριε Διευθυντά,

Μέ ἀφορμή τήν ἐπιστολή τοῦ Γ.Δ. Βεντούρη καί τῆς σχετικῆς σημειώσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νά σάς πληροφορήσουμε ότι πρίν ἐσεῖς εἰσηγηθεῖτε τήν παραπομπή τῆς υποθέσεως αὐτῆς στή Δικαιοσύνη καί στό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐμεῖς εἶχαμε ὑποβάλει στό Κεντρικό Λιμεναρχεῖο Πειραιῶς μήνυση ἐναντίον τοῦ Γ.Δ. Βεντούρη γιὰ ὅσα τοῦ καταλογίζουμε μέ τήν ἀπό 12 Φεβρουαρίου 1985 ἐπιστολή μας πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», πού δημοσιεύθηκε στό τεῦχος τῆς 15ης Φεβρουαρίου καί ἐπὶ πλέον εἶχαμε γνωστοποιήσει τήν ὅλη ὑπόθεση μέ τέλεξ πρὸς τό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μέ ἡμερομηνία 12.2.85.

Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω σᾶς γνωστοποιούμε ότι ὁ περί οὗ λόγος ἔχει καταδικασθεῖ μέ τίς ἐξῆς δικάστικες ἀποφάσεις:

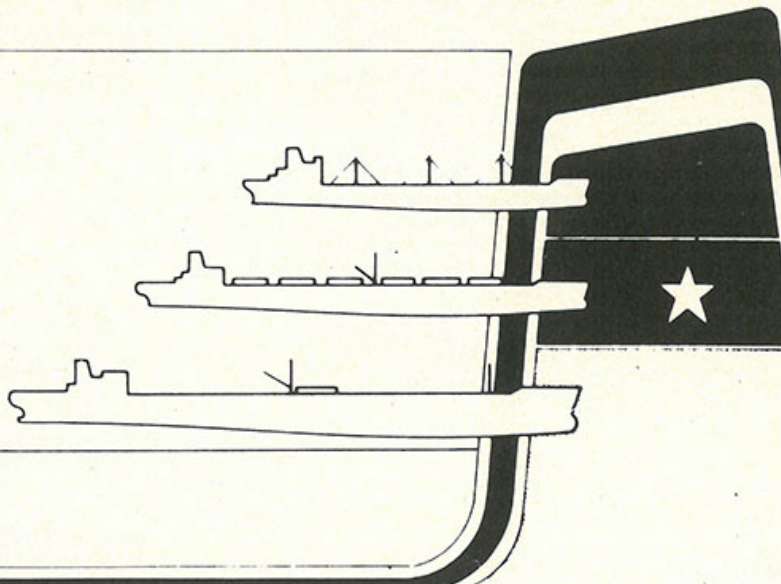
Ἀπόφασις 7814 20.10.72 Τριμ. ἐφετ. Ἀθηνῶν γιὰ κλοπὴ φυλακ. 3 μῆνες
Ἀπόφασις 10154 10.12.72 Τριμ. ἐφετ. Ἀθηνῶν γιὰ κλοπὴ φυλακ. 4 μῆνες
Ἀπόφασις 59 8.1.73 Τριμ. ἐφετ. Ἀθηνῶν γιὰ κλοπὴ 2, 1/2 μῆνες.
Ἐρήμην Ἀπόφασις 5030 17.10.74 Τριμ. ἐφετ. Πειρ. ΝΔ 905/71 φυλακ. 25 ἡμέρες.
Ἀπόφασις 2549 29.4.77 Τριμ. ἐφετ. Πειρ. σωματικές βλάβες 5 μῆνες
Ἐρήμην Ἀπόφασις 5382 13.4.78 Μονομ. Πειρ. ΝΔ 187/73 φυλ. 10 ἡμέρες.
Ἐρήμην Ἀπόφασις 2700 24.5.79 Τριμελ. Πειρ. Ὑπεξαίρεση φυλακ. 8 μῆνες.
Ἀπόφασις 421 31.8.79 Τριμελ. Κω. περιῦβριση ἀρχῆς φυλάκισης 9 μῆνες καί 15 ἡμέρες.
Αὐτά μέχρι τό 1979, πιθανόν νά ὑπάρχουν καί ἄλλες ἀποφάσεις, προσπαθῶ νά ὁλοκληρώσω καί τίς ἄλλες μέχρι σήμερα εἰς βάρος τοῦ καταδικαστικῆς ἀποφάσεις.

Κύριε Διευθυντά ἐπαφίεμαι στήν κρίσιν σας καί τήν κρίση τῶν ἀναγνωστῶν σας γιὰ νά καταλάβουν καί νά κρίνουν τὰ ὅσα ἱσχυρίζεται στήν ἐπιστολή τοῦ πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὁ Γ. Δ. Βεντούρης.

Εὐχαριστῶ
Μετά τιμῆς
STONEGUARD MARITIME INC.
N. KAPMIPHΣ

Πειραιᾶς, 11.3.85

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR



PIRAEUS BRANCH
Director: Marios Christoforidis
SHIPS AGENTS FOR OVER 60 USA PORTS
145 Notara Street, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519201, 4519214
Telex: 211944 CHRI GR

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

FOR FAST... RELIABLE SERVICE

Providing Fast, Efficient Shipping
Services for More Than 47 Years
In Ports from Maine to Texas and California

New York – Long Island – Albany – New Jersey

- Kurz-Moran Shipping Agencies, Inc.
• 132 Nassau Street
Suite 1320
New York, New York 10038
Telephone (212) 227-9797
TELEX (RCA) 223130

Boston – Searsport – Portland – Providence – New London – New Haven – Bridgeport

- Moran Shipping Agencies, Inc.
• 141 Pearl Street
Boston, Massachusetts 02110
Telephone (617) 338-6810
TWX 710-321-0137
• P.O. Box 571
31 Cherry Street
Milford, Connecticut 06460
Telephone (203) 877-2514
TELEX 643271
• 440 Commercial Street
Portland, Maine 04101
Telephone (207) 772-6515
TELEX 944467
• P.O. Box 417
Searsport, Maine 04974
Telephone (207) 772-6515

Houston – Galveston – Texas City – Port Arthur – Freeport –

- Corpus Christi – Beaumont –
Lake Charles, Louisiana
Moran-Thibodeaux Shipping Agencies
• 602 Sawyer, Suite 200
Houston, Texas 77007
Telephone (713) 880-0940
TELEX 774139
• Regional Square
3800 Highway 365
Port Arthur, Texas 77642
Telephone (409) 722-9393
TELEX 779495
• 2208 Mechanic Street
Galveston, Texas 77550
Telephone (409) 762-8923
TELEX 765461
• 723 North Upper Broadway
Corpus Christi, Texas 78403
Telephone (512) 884-0903
TELEX 778460

Baltimore – Piney Point – Cove Point, Maryland – Wilmington, Delaware

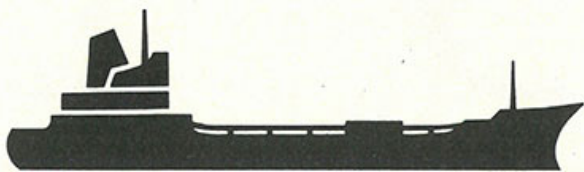
- Moran Shipping Agencies, Inc.
• World Trade Center Baltimore
Suite 1545
Baltimore, Maryland 21202
Telephone (301) 539-6925
TELEX 87620
TWX 710-234-1033

New Orleans – Baton Rouge – Port Sulphur – Norco – Ostrica – Tampa, Florida

- Moran-Gulf Shipping Agencies, Inc.
• International Trade Mart
2 Canal St., Suite 1411
New Orleans, Louisiana 70130
Telephone (504) 529-1166
TELEX 784112
• P.O. Box 272066
Tampa, Florida 33688
Telephone (813) 961-9601
TELEX 820930

Los Angeles – Long Beach – Wilmington

- Moran-West Shipping Agencies, Inc.
• 21100 S. Alameda
Long Beach, California 90810
P.O. Box 326
Wilmington, California 90748
Telephone (213) 518-1179
TWX 910-345-6635



Accounting and Finance Headquarters
10 Jefferson Boulevard
Warwick, Rhode Island 02888
Telephone (401) 941-7200
TELEX 927669, TWX 710-381-6943

Serving Over 60 Ports Maine to Texas and California
Experienced Service for Tankers, LPG and LNG, Container, General, Bulk Cargoes and Offshore Rigs and Supply Vessels

Μέ αφορμή τη σύνοδο της UNCTAD

'Ισότιμη συνύπαρξη κάτω από την ελληνική σημαία

Το Πρόεδρο της Ένωσης Πλοίαρχων κ. ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ

Από τις 28 του Γενάρη μέχρι τις 15 του Φλεβάρη του 1985 συνήλθε στην Γενεύη της Ελβετίας η συνδιάσκεψη των 'Ηνωμένων Έθνών για το Έμπόριο και την Ανάπτυξη, γνωστή ως UNCTAD για να συζητήσει και να ψηφίσει μία ΔΙΕΘΝΗ σύμβαση για τους δρους Νηολόγησης των πλοίων.

Η Σύνοδος αυτή ήταν συνέχεια εκείνης που συνήλθε στις 16 Ιουλίου μέχρι 3 Αυγούστου 1984 όποτε συζητήθηκε σε δεύτερη φάση το θέμα αυτό και με βάση τις διατυπωθείσες τότε απόψεις ο Πρόεδρος συνέταξε μία Εισηγητική Έκθεση, που αποτέλεσε και την βάση των συζητήσεων κατά την σύνοδο στις αρχές της τρέχουσας χρονιάς. Προτού συντάξει την έκθεσή του ο Πρόεδρος, ύστερα από απόφαση της Συνόδου του περασμένου χρόνου, επισκέφθηκε μία σειρά Κυβερνήσεις και συγκεκριμένα του Μεξικού, των ΗΠΑ, της Ομοσπονδιακής Γερμανικής Δημοκρατίας, του 'Ηνωμένου Βασιλείου, της Γαλλίας, της Ιαπωνίας, της Κίνας και της Ε.Σ.Σ.Δ. και είχε μακρές διαβουλεύσεις μαζί τους. Καθώς και με αντιπροσωπείες διαφόρων άλλων χωρών, με την ευκαιρία της ενδοκατης συνόδου της Επιτροπής για την Ναυτιλία, που συνήλθε στην Γενεύη. Έτσι η έκθεση αντανακλά όλο το φάσμα των απόψεων που διατυπώθηκαν σχετικά με την συζητούμενη Διεθνή Σύμβαση. Πάντως προτεραιότητα δόθηκε στα πιο σοβαρά θέματα και ιδιαίτερα εκείνα που αφορούν το ΔΕΣΜΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ, ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΤΗΝ ΣΗΜΑΙΑ ΦΕΡΕΙ, μ' αυτά δε κυρίως τα θέματα ασχολείται και η εισηγητική έκθεση.

Η έκθεση κάνει αρχικά την γενική διαπίστωση ότι υπάρχει ελκρινής θέληση μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού χωρών να επέλθει διεθνής συμφωνία για τους δρους νηολόγησης των πλοίων. Και επισημαίνει ότι μερικές χώρες θέλουν η σύμβαση να έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα και να δεσμεύει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, ενώ άλλες αν και συμφωνούν στον υποχρεωτικό χαρακτήρα φρονούν όμως ότι πρέπει να περιέχει και ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΕΣ και μη δεσμευτικές διατάξεις. Σημειώνει τέλος ότι υπάρχουν και χώρες που δεν δέχονται την ιδέα της δεσμευτικότητας. Για την επίτευξη συμφωνίας θα πρέπει η Συνδιάσκεψη να λάβει υπ' όψη της τις ακόλουθες παρατηρήσεις και συστάσεις.

Ότι η Συνδιάσκεψη θα πρέπει να ακολουθήσει αυστηρά τους βασικούς αντικειμενικούς σκοπούς και τις αρχές που θεσπίζει το ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσης των 'Ηνωμένων Έθνών υπ' αριθ. 37/209 της 20ης του Δεκέμβρη 1982 και είναι τέσσερις τόν αριθμόν:

1. Να καταρτίσει μία διεθνή συμφωνία για τους δρους που πρέπει να πληρεί ένα σκάφος για να γίνει δεκτό σ' ένα εθνικό Νηολόγιο. Υποδείχθηκε στον Πρόεδρο κατά τις διαβουλεύσεις ότι κύριος σκοπός της συνδιάσκεψης θα πρέπει να είναι: ΝΑ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΕΙ τους δρους Νηολόγησης των πλοίων με την ψήφιση κοινής διεθνούς πλατφόρμας

που θα περιέχει μίνιμουμ διατάξεις και που όλα τα κράτη θα είναι ελεύθερα να τις ενσωματώσουν στις εθνικές των διατάξεις σύμφωνα με τις ανάγκες τους και την ασκούμενη εθνική ναυτιλιακή Πολιτική.

2. Η Συνδιάσκεψη θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στα συμφέροντα των αναπτυσσόμενων χωρών, όπως σαφώς αναφέρεται το προνημιονευόμενο ψήφισμα, παρέμποντας στις σχετικές διατάξεις και αντικειμενικούς σκοπούς της ΔΙΕΘΝΟΥΣ στρατηγικής για την ανάπτυξη μέσα στην 3ην Δεκαετία του αναπτυσσόμενου προγράμματος των 'Ηνωμένων Έθνών. Η Συμφωνία θα πρέπει συγκεκριμένα κατά την άποψη πολλών αντιπροσωπειών και σύμφωνα με την μνεία που γίνεται, να βοηθήσει στην βελτίωση της ναυτιλίας των αναπτυσσόμενων χωρών και ιδιαίτερα στην αύξηση της συμμετοχής των στην παγκόσμια χωρητικότητα, με άλλα λόγια να συμβάλλει στην ανάπτυξη των νεωτέρων εθνών και να προαγάγει την διεθνή συνεργασία ΝΟΤΟΥ — ΝΟΤΟΥ, ΝΟΤΟΥ — ΒΟΡΡΑ, και ΒΟΡΡΑ — ΝΟΤΟΥ.

3. Κατά την σύνταξη του κειμένου της Συμφωνίας η Συνδιάσκεψη θα πρέπει επίσης σύμφωνα με τις απόψεις που διατυπώθηκαν να επιδιώξει την ομαλή ανάπτυξη της Παγκόσμιας Ναυτιλίας στο σύνολό της. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη το ενδιαφέρον της Διεθνούς Κοινότητας για μεγαλύτερη ακρίβεια, μεγαλύτερη διαφάνεια, μεγαλύτερη συναίσθηση ευθύνης και φυσικά μεγαλύτερη ασφάλεια.

4. Τέλος τονίστηκε επανειλημμένα ότι η Συνδιάσκεψη θα πρέπει να λάβει υπ' όψη της τις απόψεις όλων των ενδιαφερομένων μερών. Έτσι λόγω χάρη ειπώθηκε ότι τα εμπορικά ενδιαφέροντα ορισμένων παραδοσιακών Ναυτιλιακών Κρατών δεν μπορούν να αγνοηθούν ούτε και οι προσπάθειες των νεωτέρων εθνών για μεγαλύτερη ανάπτυξη ιδιαίτερα στον τομέα της Ναυτιλίας που αναγνωρίζονται ως Νόμιμες από την Διεθνή Κοινότητα. Επίσης θα είναι ανάγκη να ληφθούν υπ' όψη τα συμφέροντα και άλλων περιφερειακών ομάδων, των Κρατών ανοικτών Νηολογίων, των χωρών που εφοδιάζουν ναυτεργατικό δυναμικό και άλλων ενδιαφερομένων μερών. Σχετικά με το τελευταίο ορισμένες αντιπροσωπείες τόνισαν την ανάγκη να ληφθούν υπ' όψη οι προσπάθειες μερικών κρατών ανοικτών Νηολογίων να δυνάμωσουν το δεσμό μεταξύ των πλοίων και των κρατών αυτών, ιδιαίτερα με την μορφή συμμετοχής των πολιτών των στην επάνδρωση των πλοίων και στην εκπαίδευση των πληρωμάτων.

Εξ άλλου εκδηλώθηκαν πολλές απόψεις που υποστήριξαν ότι η Συνδιάσκεψη θα πρέπει να έχει υπ' όψη της εργασίες της τό Διεθνές πλαίσιο αναφοράς που αποτελεί η Σύμβαση των 'Ηνωμένων Έθνών για το ΔΙΚΑΙΟ της θάλασσας.

Η Σύμβαση αυτή δεν έχει βέβαια άπογρα-

φεί απ' όλα τα κράτη που μετέχουν στις συζητήσεις, η πείρα όμως έχει αποδείξει ότι έχει καταστεί ΝΤΕ ΦΑΚΤΟ διεθνές σημείο αναφοράς που πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη, ή δε Σύμβαση αυτή καθιερώνει την αρχή ότι θα πρέπει να υπάρχει γνήσιος δεσμός μεταξύ του πλοίου και του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει.

Τό κείμενο της Σύμβασης ορίζει ότι «ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ» και ότι «κάθε κράτος θα πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά την δικαιοδοσία και τον έλεγχο... στα πλοία που φέρουν την σημαία του». Όπως είναι γνωστό η Σύμβαση ορίζει ότι κάθε κράτος προσδιορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαστάσεις για παραχώρηση της 'Εθνικότητας του στό πλοίο. Ωστόσο, επειδή η Σύμβαση δεν καθορίζει την έννοια του γνήσιου δεσμού που πρέπει να υφίσταται μεταξύ του πλοίου και του Κράτους της σημαίας του, τη σημαία του οποίου φέρει, προκύπτει ένα νομικό κενό που πρέπει να συμπληρωθεί και κατά συνέπεια ένα από τα καθήκοντα της Συνδιάσκεψης θα πρέπει να είναι να δώσει περιεχόμενο, παραδεκτό σε παγκόσμια κλίμακα στην έννοια αυτή που μνημονεύεται μόν στην Σύμβαση του Δικαίου της θάλασσας αλλά δεν δίνεται και ο ορισμός της.

ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΘΕΣΟΥΝ ΤΟΝ ΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΓΝΗΣΙΟΥ ΔΕΣΜΟΥ

Από τις διαβουλεύσεις του ο Πρόεδρος της Συνδιάσκεψης διαπίστωσε ότι τα πιο ακανθώδη προβλήματα συνδέονται μετόν ορισμό, σε διεθνή κλίμακα, της έννοιας του γνήσιου δεσμού, που θα πρέπει αναγκαστικά να υπάρχει μεταξύ του πλοίου και του κράτους του οποίου την σημαία φέρει, οι διάφορες αντιπροσωπείες υπέδειξαν τα στοιχεία που θα πρέπει να περιληφθούν στην έννοια του γνήσιου δεσμού τα οποία συνοψίζει στα ακόλουθα έννέα σημεία:

α. Κατάρτιση νηολογίου με την πρόπουσαν καλή μορφή, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αφορούν τα πλοία τα οποία φέρουν την εθνική σημαία, τους πραγματικούς πλοιοκτήτες των και τους διαχειριστές των, τα στοιχεία αυτά πρέπει να παρέχονται σε πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον να τα γνωρίζουν.

β. Ύπαρξη καταλλήλων 'Εθνικών Ναυτιλιακών κανονισμών και νόμων, τους οποίους τό κράτος πρέπει να γνωστοποιεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

γ. Αρμόδια εθνική ναυτική διοίκηση, ικανή να εφαρμόζει:

1. Τους 'Εθνικούς Ναυτιλιακούς Νόμους και Κανονισμούς.

2. Τίς ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ, κανόνες και συμφωνίες που δεσμεύουν τό κράτος της σημαίας του πλοίου.

3. Τίς διατάξεις μελλοντικών διεθνών συμ-

φωνιών για τους δρους νηολόγησης των πλοίων.

δ. Συμμετοχή πολιτών του Κράτους της Σημαίας ή εξομοιούμενων προς αυτούς προσώπων, ως αξιωματικών σε θέσεις κλειδιά, στη σύνθεση του πληρώματος των πλοίων που φέρουν την Σημαία του κράτους για το οποίο πρόκειται.

ε. Συμμετοχή πολιτών του Κράτους της σημαίας ή εξομοιούμενων προς αυτούς προσώπων, ως μελών του λοιπού πληρώματος πλοίου που φέρουν την σημαία του κράτους. Η Συμμετοχή πολιτών του Κράτους στην επάνδρωση των πλοίων κατά την άποψη μερικών αντιπροσωπειών πρέπει να προσδιορίζεται με βάση τον ολικό αριθμό του προσωπικού της κάθε εταιρίας και όχι με βάση το κάθε πλοίο, έτσι ώστε να παρέχεται στις εταιρίες ή μεγίστη δυνατή ελαστικότητα στη δίκαιη κατανομή των αξιωματικών και των μελών κατωτέρου πληρώματος στα πλοία τους.

στ. Συμμετοχή πολιτών του Κράτους της σημαίας, φυσικών ή νομικών προσώπων, είτε στα Κεφάλαια των Πλοιοκτητριών εταιριών πλοίων που φέρουν την σημαία του Κράτους, ή στα Κεφάλαια των Ναυτιλιακών Εταιριών που είναι διαχειρίστριες των πλοίων αυτών ή στην πλοιοκτησία του σκάφους.

ζ. Συγκρότηση στην Επικράτεια του Κράτους της σημαίας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του, εταιρίας που διαχειρίζεται πλοία υπό την σημαία του ή κατά την περίπτωση θυγατρικής εταιρίας σύμφωνα με βέβαια με την ισχύουσα νομοθεσία, με συμμετοχή πολιτών του Κράτους της σημαίας στην διαχείριση ή στα Κεφάλαια της θυγατρικής εταιρίας.

η. Έγκατάσταση στην επικράτεια του Κράτους της σημαίας των κυρίων εργασιών της εταιρίας που διαχειρίζεται πλοία φέροντα την σημαία του.

θ. Έγκατάσταση στην Επικράτεια του Κράτους της Σημαίας γραφείου διαχείρισης ή αντιπροσωπείας, εξουσιοδοτημένων ι-διαίτερα να ενεργεί για λογαριασμό και έξ' ονόματος των πραγματικών πλοιοκτητών του πλοίου που φέρουν τη σημαία του, το γραφείο αυτό πρέπει να διέπεται από κανόνες για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την διαχείριση των πλοίων, περιλαμβανομέ-

νων και των οικονομικών υποχρεώσεων. Έπίσης το γραφείο αυτό θα πρέπει να έχει εξουσιοδότηση για να ενάγει και να ενάγεται στα δικαστήρια.

Αυτά είναι τα κύρια σημεία της εισηγητικής έκθεσης του Προέδρου της Συνδιάσκεψης που αποτέλεσε την βάση για τις συζητήσεις της συνόδου που συνήλθε από τις 28 Γενάρη μέχρι και 15 Φλεβάρη 1985.

ΔΕΝ ΕΠΙΤΕΥΧΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Η Σύνοδος, στην οποία πήραν μέρος αντιπροσωπείες από εκατό και πάνω χώρες, δεν μπόρεσε να καταλήξει σε συμφωνία και αποφάσισε να ξανασυνέλθει τον ερχόμενο Ιούλιο για ένα τρίτο γύρο συνομιλιών.

Η Συμφωνία σκόνταψε στο θέμα των ανοικτών νηολογίων, που τρενάρει δέκα χρόνια τώρα. Το λεγόμενο γκρούπ των 77 που αντιπροσωπεύει τις αναπτυσσόμενες χώρες, το σοσιαλιστικό ΜΠΛΟΚ και την Κίνα, τόνισε ότι δεν θα πρέπει να γίνει άλλη αναβολή και ότι τον Ιούλιο θα πρέπει να λυθεί το θέμα αυτό. Ο Τρίτος γύρος συνομιλιών συμφωνήθηκε στην βάση ενός ευρύτερου συμβιβασμού, πάνω σε δύο καίρια θέματα από το Γκρούπ των 77, του οποίου ηγείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ, οι αναπτυσσόμενες χώρες εγκατέλειψαν τα αιτήματα ότι «ο γνήσιος δεσμός μεταξύ πλοίου και κράτους της σημαίας του να θεμελιώνεται με την συμμετοχή στα κεφάλαια και στην επάνδρωση. Και δέχονται τώρα ότι ένας πλοιοκτήτης που θέλει να διαχειρίζεται ένα πλοίο με σημαία ευκολίας μπορεί να επιλέγει την μία ή την άλλη συμμετοχή για να θεωρείται ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Σύμβασης της UNCTAD που επιδιώκεται να ψηφιστεί.

Το Γκρούπ των 77 έχει επίσης υιοθετήσει στάση πιο διαλλακτική στα δύο αυτά καίρια αιτήματα. Έτσι τώρα για την επάνδρωση αρκείται ορισμένοι «αξιωματικοί σε θέσεις κλειδιά» να προέρχονται από το κράτος της σημαίας του πλοίου και παραιτείται από την προηγούμενη απαίτηση «ένα σταθερό ποσοστό του πληρώματος να προέρχεται από πολίτες του κράτους της σημαίας».

Στο θέμα της συμμετοχής στο Κεφάλαιο, οι αναπτυσσόμενες χώρες δέχονται τώρα ότι ενώ είναι δυνατόν να ιδρύονται πλοιοκτη-τριες εταιρίες στο κράτος της σημαίας, έγ-

υήσεις όμως για το ποιός κατέχει τις μετοχές είναι δύσκολο να δίδονται. Οι υποχωρήσεις ωστόσο αυτές του Γκρούπ Β' που το άποτελούν οι χώρες από τον Όργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) και του οποίου ηγείται ο Βρετανός εκπρόσωπος του Δημοσίου κ. MICHAEL FIELDER, δέχθηκε μονάχα σιωπηρά την επανάληψη των συνομιλιών.

Οι Χώρες του Όργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης αν και παραδέχονται τώρα ότι το Γκρούπ των 77 δεν προτίθεται να χρησιμοποιήσει την UNCTAD σαν όργανο για την εξαφάνιση των ανοικτών νηολογίων, τα σκληροπυρηνικά ωστόσο κράτη, όπως, οι ΗΠΑ, η ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ, η ΕΛΛΑΔΑ, και η ΙΑΠΩΝΙΑ, που είναι οι βασικοί πελάτες των σημαίων ευκολίας — συνεχίζουν ανένδοτα την καμπάνια τους για να περιορίσουν την επιδιωκόμενη σύμβαση στα πλαίσια μίας έκκαθαριστικής επιχείρησης.

Συνάδελφε, αναγνώστη, με την πιο πάνω ανάλυση που την κράτησα όσο γινόταν πιστότερα στις επίσημες εισηγήσεις και κείμενα της UNCTAD πήρες μία πλήρη γεύση του ΔΙΕΘΝΟΥΣ παιγνιδιού της Διπλωματίας που σκοπό του στο βάθος έχει το οικονομικό συμφέρον κάποιων ΕΘΝΩΝ και των πολιτών του, από την αγγελάδα που λέγεται ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Θα αντελήφθης βέβαια την τάση για πολλές μικρές Εθνικές προστατευόμενες Ναυτιλίες σαν υποκατάστατα των μεγάλων στόλων των σημαίων ευκαιρίας και πού ο Έλληνας Ναυτεργάτης δεν θα έχει την ευκαιρία ούτε από μακριά να βλέπει τα πλοία τους, όχι να βρίσκει δουλειά σ' αυτά — Ακόμη δεν είναι δύσκολο να καταλάβει ο καθένας μας ότι οι Εθνικές αυτές μικρές αλλά πολλές Ναυτιλίες με πολύ φθηνά άφθονα εργατικά χέρια και τον κρατικό τους προστατευτισμό, θα είναι οι πολύ σκληροί και άσυναγώνιστοι ανταγωνιστές της Έλληνικής Ναυτιλίας και της δικής μας ύποστασης σαν ναυτεργατών. Στους νέους αυτούς κινδύνους των καιρών μοναδικός δρόμος που μένει είναι η ισότιμη συνύπαρξη Ναυτεργατών — Εταιριών κάτω και μόνο από την Έλληνική σημαία, ΜΕ ΚΟΙΝΟ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΜΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΨΑΡΡΑΣ

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

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

Βελτιώνεται ή υγειονομική προστασία

Τό Συμβούλιο Έμπορικου Ναυτικού κατά τη συνεδρίαση του της περασμένης Τρίτης ένεκρινε ομόφωνα σχέδιο Π.Δ. γιά τήν τροποποίηση καί συμπλήρωση τών διατάξεων του Π.Δ. 894/81 πού αναφέρεται στην προστασία πού παρέχεται από τόν Οίκο Ναύτου στους ναυτικούς. Μέ τό σχέδιο Π.Δ. τό όποιο έπρόκειτο νά προωθηθεί άμέσως στό Συμβούλιο Έπικρατείας γιά έγκριση συμπληρώνονται τά κενά πού ύπήρχαν, γίνεται προσαρμογή στις σημερινές συνθήκες διατάξεων πού είχαν κριθεί άπρόσφορες καί προστίθενται νέες διατάξεις μέ τίς όποιες έπέρχεται επέκταση τών ασφαλιστικών παροχών καί περαιτέρω βελτίωση της παρεχομένης υγειονομικής προστασίας στους ναυτικούς καί στά μέλη τών οικογενειών τους ώστε νά ανταποκρίνεται πλέον στά δεδομένα της σύγχρονης αντίληψης γιά τήν κοινωνική πρόνοια.

Μέ τίς νέες ρυθμίσεις:

- Άναγνωρίζεται ή άξία ιδιοσκευασμάτων πού δέν κυκλοφορούν στην Έλλάδα, έφ' όσον αυτά όρίστηκαν γιά τήν συνέχιση θεραπείας ασφαλισμένου, ό όποιος νοσηλεύτηκε στην άλλοδαπή καί αποδίδεται στον ασφαλισμένο ή δαπάνη άγοράς από τό έξωτερικό ιδιοσκευασμάτων καί τεχνικών μέσων, έφ' όσον κρίνονται απαραίτητα γιά τήν αντιμετώπιση της πάθησης γιά τήν όποια συστήθηκαν.

- Προβλέπεται ή χορήγηση μηνιαίου έξωδρουματικού επιδόματος στους τετραπληγικούς καί παραπληγικούς, τό ύψος του όποιου προσαρμόζεται κάθε φορά στά ίδια επίπεδα μέ τό ανάλογο επίδομα πού χορηγείται στους ασφαλισμένους τών ασφαλιστικών φορέων άρμοδιότητας ύπουργείου Κοινωνικών Άσφαλίσεων.

- Άναγνωρίζονται καί καταβάλλονται οι δαπάνες μεταβάσεως καί επιστροφής στις περιπτώσεις μετακίνησης νεοπροπαθών γιά αίμοκαθάρσεις καί άπρροσαρμόστων παιδιών πού μεταβαίνουν σέ ειδικά κέντρα γιά όλιγόωρη αύθημερόν φυσιοθεραπεία καί ναυλώσεως ειδικού άεροπορικού ή πλωτού μέσου γιά τήν μεταφορά άσθενούς όταν ή μεταφορά αυτή θεωρείται άμεση καί επείγουσα καί επιβάλλεται από τήν κατάσταση της υγείας του.

- Προβλέπεται ότι τό επίδομα άσθε- νείας καταβάλλεται καί στις περιπτώ-

σεις κατά τίς όποιες, ό ναυτικός νοση- λεύεται μέ δικές του δαπάνες, υπό τήν προϋπόθεση ότι του άναγνωρίζονται άπό τόν Ο.Ν. τά συμβατικά νοσήλεια, έ- νώ στην άμεσα ασφαλισμένη, έκτός από τό επίδομα τοκετού, χορηγείται καί επίδομα μητρότητας επί 3 μήνες πριν από τήν πιθανή ήμερομηνία τοκετού καί επί 3 μήνες μετά από αυτόν.

- Η προστασία πού παρέχεται στά μέ- λη οικογένειας ναυτικού, πού έκπληρώνει τίς στρατιωτικές του υποχρεώσεις, επεκτείνεται καί στον ίδιο τόν ναυτικό γιά τό χρονικό διάστημα από τήν ήμερο- μηνία της άπολυσεώς του από τίς τά- ξεις του στρατεύματος καί μέχρι ένα έ- ξάμηνο μετά από αυτήν.

- Προβλέπεται ή δωρεάν χορήγηση φαρμάκων στους ασφαλισμένους πού πάσχουν από νοσήματα ψυχικά, μετα- βολισμού αίματος, μη άντιρροπούμενες καρδιοαναπνευστικές παθήσεις, από ύποφυσιγενή νανισμό, γιά όσο χρόνο διαρκεί ή θεραπεία, από μεσογειακή ά- ναιμία, χωρίς κανένα χρονικό περιορι- σμό καί σ' αυτούς πού πάσχουν άπο αί- μοφιλία. Έπίσης προβλέπεται ότι μέ άπόφαση του ΔΣ/ΟΝ καί έγκριση του ΥΕΝ, μπορεί νά χορηγούνται δωρεάν φάρμακα καί σέ άλλες ειδικές περιπτώ- σεις γιά νοσήματα πού έχουν άνάγκη συνεχούς καί πολυδάπανης φαρμακευ- τικής άγωγής.

- Η προστασία τών παιδιών του άμεσα ασφαλισμένου παρέχεται μέ τους ίδιους όρους χωρίς νά γίνεται διάκριση ανάμεσα στά κορίτσια καί τά άγόρια.

- Τίθεται εύλογος χρονικός περιορι- σμός στην παράταση του δικαιώματος προστασίας πού παρέχεται όταν κατά τήν διάρκεια της θεραπείας λήξει τό άσφαλιστικό δικαίωμα καί αυτό διότι ή μή ύπαρξη χρονικών περιορισμών έχει σαν συνέπεια μέλη οικογένειας ναυτι- κών, πού λήγει τό άσφαλιστικό τους δι- καίωμα καί πού πάσχουν από χρόνια νο-σήματα, νά δικαιούνται έφ' όρου ζωής περίθαλψη από τόν Ο.Ν., έστω καί αν ό ναυτικός άσχολεϊται μέ άλλο βιοπορι- στικό επάγγελμα ή δέν έπιθυμεί νά ναυ- τολογηθεί ξανά. Έπίσης εάν δέν ύπάρ- χει χρονικός περιορισμός, είναι δυνατό ναυτικός ασφαλισμένος του Ο.Ν. μέ έ- λάχιστη ύπηρεσία εξαιτίας καποιας πα- θήσεως του νά εξασφαλίζει γιά τόν έαυ-

τό του, αλλά καί γιά τά μέλη της οικογε- νείας του περίθαλψη από τόν Ο.Ν. επί σειρά έτών έστω καί αν δέν ξανααυτο- λογεϊται.

- Γιά τήν διαπίστωση της άνάγκης με- ταβάσεως ασφαλισμένου στό έξωτερι- κό συνεκτιμάται τυχόν ύπάρχον Ιστορι- κό νοσηλείας Νοσοκομείου καί τίθεται σαν προϋπόθεση ή θεραπευτική άγωγή νά μήν αντιμετώπιζεται στην Έλλάδα.

- Προβλέπεται ή θέση νοσηλείας τών σπουδαστών τών Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. καί τών μαθητών τών Δη- μόσιων Ναυτικών Λυκείων.

- Άναπροσαρμόζεται ή διάταξη πού ά- φορά τήν ειδική προστασία τών αναπή- ρων καί τών πασχόντων από χρόνια νο-σήματα καί μέ τήν νέα διάταξη επιδιώ- κεται ή επιδότηση τών ασφαλισμένων πού πάσχουν από καθορισμένες παθή- σεις οι όποιες πράγματι δικαιολογούν τήν οικία περίθαλψη. Μέ τήν ίδια διάτα- ξη επεκτείνεται ή επιδότηση οικία έν- δεικτικής καί σέ παιδιά πού φοιτούν σέ μή ειδικά σχολεία έφ' όσον βέβαια ή πάθησή τους δικαιολογεί τήν επιδότη- ση. Η επέκταση αυτή τέθηκε γιά νά κα-λύψει τίς περιπτώσεις παιδιών που δια- μένουν στην Έπαρχία όπου, τά παιδιά αυτά, έπειδή δέν ύπάρχουν ειδικά scho- λεία, αναγκάζονται νά φοιτούν στα ύ- πάρχοντα κανονικά.

- Έπέρχεται διαφοροποίηση του χρο- νικού διαστήματος — μέ τήν όποία έ- ναρμονίζεται ό Ο.Ν. μέ τά ισχύοντα σέ άλλα ασφαλιστικά Ταμεία — γιά έπανα- χορήγηση συγκεκριμένων ειδών της πρόσθετης περιθάλψεως (π.χ. όμμα- τουάλια, πέλματα, ύποδήματα κλπ.) ή ό- ποία σημειώνεται ότι παρέχεται χωρίς καμία συμμετοχή τών ασφαλισμένων. Έπιπρόσθετα άποσαφηνίζεται πώς θά γίνεται ή επιβάρυνση του Ο.Ν. γιά τήν προμήθεια τών ειδών αυτών, προβλέπε- ται ή άναγνώριση δαπανών γιά τήν επι- διόρθωση τών ειδών αυτών καί καθορί- ζονται τά είδη πού εξαίρουνται από τήν περίθαλψη αυτή (άρθρο 15).

- Προβλέπεται ή συγκρότηση ειδικής Έπιτροπής πού γνωματεύει γιά τήν πα- ροχή του επιδόματος λουτροθεραπείας καί στις Έπαρχίες, καθώς καί δευτερο- βάθμιας έπιτροπής λουτροθεραπείας, τόσο στην περιοχή του Κέντρου όσο καί στην Έπαρχία, όπου αυτό είναι έφικτό.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

‘Ο ‘Ελληνικός Ναυλομεσιτικός Οἶκος
μέ τήν Διεθνή ‘Ακτινοβολία καί ‘Εμπιστοσύνη

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

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

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
3442393/4/5
ITT 426799 BALF

'Ανάπτυξη τής Ναυτιλιακής ύποδομής

Του Καθηγητού κ. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Σήμερα δημοσιεύεται τό τρίτο καί τελευταίο μέρος τής μελέτης του καθηγητού κ. 'Ελ. Γεωργαντοπούλου, στο οποίο περιέχονται τά κεφάλαια περί ναυπηγικής καί επισκευαστικής βιομηχανίας, Τραπεζικής χρηματοδότησεως καί αναπτύξεως λιμένων.

Ναυπηγική καί επισκευαστική βιομηχανία

Οι ναυπηγικές καί επισκευαστικές βιομηχανίες έχουν παραδοσιακά συνυπάρξει στις περισσότερες χώρες. Αυτό συνέβη σε τόσο μεγάλη έκταση πού ακόμα καί σήμερα πολλοί τείνουν να θεωρούν τίς δύο βιομηχανίες συνυφασμένες σε τέτοιο βαθμό ό οποίος — κατά τήν γνώμη τους — κάνει εξωπραγματική κάθε σκέψη χωριστής εξέτασεως τής κάθε μιάς από τίς δύο βιομηχανίες.

Δέν συμμερίζομαι αυτή τήν άποψη. 'Η διεθνής ναυπηγική βιομηχανία έχει μία μεγίστη παραγωγική δυναμικότητα, σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή πού ένας αϊσιόδοξος θα περίμενε να αντιστοιχεί στις πιθανές ανάγκες τής ζητήσεως στο προβλεπτό μέλλον. Αυτή ή παρατήρηση δέν αναφέρεται απλά στην τρέχουσα σχέση ζήτησης - προσφοράς μάλλον αναφέρεται στην μακροχρόνια σχέση. Είναι χαρακτηριστικό από τήν άποψη αυτή, ότι σε πολλές περιπτώσεις, αντιπρόσωποι πλοιοκτητών επιμένουν ότι τά προβλήματα πού έχουν δημιουργηθεί από τήν ύφεση στη παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία δέν μπορεί να λυθούν όσο οι κυβερνήσεις ένθαρρύνουν, με επιχορηγήσεις ή άλλα όμοια μέσα καί πολιτικές, τήν συνέχιση τής ύπαρξης του πλεονάσματος τής παραγωγικής δυναμικότητας τής παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Κατά τήν άποψη μου, είναι άμφίβολο ένάν μακροχρόνια, θα ύπάρχει κάποια χώρα ή όποια θα μπορούσε να διεκδικήσει ότι μπορεί να έχει μία αυτόνομα αναπτυσσόμενη, αυτόρκτη οικονομικά καί πλήρως συναγωνιστική ναυπηγική βιομηχανία. Συνεπώς θα δεχθούμε, κατ' άοχήν σαν θεμι-

τή τήν επιθυμία γιά τήν ανάπτυξη μιάς έννικης ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά μόνον ένάν στην περίπτωση μιάς συγκεκριμένης χώρας συμβαίνει να ύπάρχουν οι απαραίτητες προαπαιτήσεις — οικονομικές, τεχνολογικές καί κοινωνικές — γιά μία τέτοια ανάπτυξη.

Σχετικά με τήν άποψη αυτή, θα ήταν χρεσιμο να ύπενθυμίσει κανείς ότι, υπό τήν επίδραση των τεχνολογικών επιτευγμάτων καί των εφαρμογών τους στις κατασκευές καί τον έξοπλισμό των πλοίων ή ναυπηγική βιομηχανία έχει γίνει βιομηχανία έξαιρετικά ύψηλης έντάσεως κεφαλαίου. Συνεπώς, στην περίπτωση των αναπτυσσόμενων χωρών με σχετικά χαμηλό επίπεδο τεχνολογικής ανάπτυξης, τά όφέλη πού θα μπορούσαν να αναμένονται από κάθε θυσία έννικών πόρων γιά τήν ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας θα ήταν, γενικά, άμφίβολα καθ' όσον ή προστιθέμενη άξία τοπικά θα ήταν άσήμαντη.

Σημαντικά διαφορετική εμφανίζεται να είναι ή περίπτωση τής επισκευαστικής βιομηχανίας. Χωρίς άμφίβολα, ένάν οι συνολικές συνθήκες είναι έννοϊκές, ή συνύπαρξη σε μία συγκεκριμένη χώρα καί ναυπηγικών καί επισκευαστικών δραστηριοτήτων θα διευκόλυνε τήν άριστοποίηση τής χρησιμοποίησεως των άφιερωμένων πόρων. Παρ' όλα αυτά με βάση τίς παρατηρήσεις πού έγιναν πριν, στις περισσότερες περιπτώσεις θα είναι πολύ άμφίβολο ένάν τά όφέλη θα είναι συγκρίσιμα με τό άμεσο καί μακροχρόνιο κοινωνικό κόστος τό όποιο θα δημιουργηθεί από τήν λειτουργία μιάς μη αυτούποστηριζόμενης ναυπηγικής βιομηχανίας, παράλληλα με μία επισκευαστική βιομηχανία.

'Η επισκευαστική βιομηχανία όταν εξέταζεται άνεξάρτητα, δείχνει σίγουρα χαρακτηριστικά τά όποια φαίνονται ότι θα μπορούσαν να είναι έλκυστικά γιά κάθε χώρα.

Πρώτον: 'Η επισκευαστική βιομηχανία είναι ύψηλης έντάσεως εργασία. Έτσι ή ανάπτυξη τής, απαιτώντας συγκριτικά λιγότερο κεφάλαιο καί ανά μονάδα δημιουργούμενη εύκαιρίας άπασχολήσεως, φαίνεται να είναι περισσότερο προσιτή γιά αναπτυσσόμενες χώρες πού αντιμετώπιζουν προβλήματα πού

δημιουργούνται από τήν ύπαρξη πλεονάσματος έργατικού δυναμικού καί άνεργίας καί αντιμετώπιζουν σε στενότητα κεφαλαίων.

Δεύτερον: Γιά τούς ίδιους άκριβώς λόγους μπορεί να προκαλεί μία αύξημένη έννοϊκή επίδραση στα προβλήματα του ίσοζυγίου πληρωμών, επίσης στην ανάπτυξη ένός μεγάλου αριθμού άλλων παραγωγικών τομέων, ύπηρεσιών ή προϊόντων πού απαιτούνται γιά τήν πραγματοποίηση γενικών έπισκευαστικών έργασιών.

Τρίτον: 'Η ανάπτυξη επισκευαστικής βιομηχανίας διευκολύνει επίσης τήν ανάπτυξη έγχωριών ύπηρεσιών σχετικών με τήν κατάταξη ή άνανέωση κλάσεως των πλοίων σε νηογνώμονας. Αυτή με τήν σειρά τής δρ άξιοσημείωτα γιά τήν δημιουργία εισοδήματος ή άποφυγή δαπάνης σε συνάλλαγμα.

Τέταρτο: 'Αφ' ής ή επισκευαστική βιομηχανία έγκατασταθεί καί αναπτυχθεί θα μπορούσε να διευκολύνει τήν δημιουργία καί ανάπτυξη έπισκευαστικής βιομηχανίας κατάλληλης — σε μέγεθος καί ειδίκευση — γιά να ανταποκρίνεται στις συγκεκριμένες ανάγκες τής έννικης οικονομίας τής ένδιαφερομένης χώρας.

Χρηματοδότηση — Τραπεζικές ύπηρεσίες

Παλαιότερη έρευνητική εργασία πού έγινε στα πλαίσια τής UNCTAD, έχει δείξει ότι ή άνεπάρκεια κεφαλαίου — ειδικά σε όρους ξένου συναλλάγματος — συνιστά ένά από τά κύρια προβλήματα πού αντιμετώπιζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες βρισκόμενες στην διαδικασία γιά ναυτιλιακή ανάπτυξη. Αυτή ή εικόνα έχει κάπως αλλάξει κατά τήν διάρκεια τής δεκαετίας 1970 — 1979 σε ότι άφορά τήν διαθέσιμότητα κεφαλαίων στις κύριες εξαγωγικές χώρες πετρελαίου.

Σύμφωνα με έμπειρική παρατήρηση μεταξύ των κυρίων πηγών χρηματοδότησεως ναυτιλιακών επενδύσεων είναι:

- Οι ναυπηγικές πιστώσεις
- Δάνεια από τίς κύριες χρηματοδοτικές ά-

IN ARGENTINA

PETROZAM AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIP AGENTS & BROKERS · MARINE SURVEYORS

PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

749, VIAMONTE ST. 20TH FLOOR
C. 1053 BUENOS AIRES · ARGENTINE
PHONES: 392.5546/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291
TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR
CABLES: "PETROZAM" BAIRESE

PIRAEUS OFFICE:
"OCEANIDA LTD"
TEL.: 4528048
TLX: 212933 FULM GR

γορές ή αποκτώμενα από το διεθνές τραπεζικό σύστημα.

Είναι μία πραγματικότητα ότι το μέγιστο μέρος του παραγωγικού δυναμικού της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας είναι συγκεντρωμένο στις ανεπτυγμένες βιομηχανικές χώρες. Το ίδιο συμβαίνει ως προς τις κύριες χρηματοδοτικές αγορές που λειτουργούν και αυτές καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των μεγάλων τραπεζών στις κύριες βιομηχανικές χώρες. Συνεπώς, είναι σ' αυτές τις χώρες που η χρηματοδότηση — ιδιαίτερα όταν απαιτείται σε μεγάλη κλίμακα — μπορεί να αναζητηθεί. Αυτό εν τούτοις, είναι ένα θέμα το οποίο έχω πραγματευθεί σε άλλη ευκαιρία.

Υπάρχει μία άλλη πλευρά του ίδιου θέματος, σχετικά περιορισμένου χαρακτήρα, στην οποία θα έπρεπε να αναφερθώ εδώ. Στην πράξη μπορεί να μην υπάρξει χώρα στον κόσμο ή οποία δεν έχει τραπεζικό σύστημα — τουλάχιστον με την μορφή κλάδων ξένων τραπεζών που λειτουργούν τοπικά. Αυτό που θέλω να τονίσω σ' αυτή την συζήτηση είναι ότι, θα ήταν πρόσδεσμος του κοινού συμφέροντος της κάθε ενδιαφερομένης χώρας και του τραπεζικού συστήματος που υπάρχει και λειτουργεί σ' αυτή την χώρα, αν επεδίωκαν, από κοινού, με συνέπεια την διεύρυνση όλων των τραπεζικών συναλλαγών που σχετίζονται με τις ναυτιλιακές μεταφορές, το θαλάσσιο εμπόριο και τις λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Είναι πιθανόν, ότι εξ αντικειμένου, δεν είναι δυνατόν για ένα εθνικό τραπεζικό σύστημα να αναπτύξει και επεκτείνει τις δραστηριότητες του ώστε να ικανοποιήσει ένα σημαντικό μέρος των χρηματοδοτικών απαιτήσεων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ωστόσο, μία αύξηση του ενδιαφέροντος των τραπεζών σε συναλλαγές όπως αυτές που μόλις αναφέρθηκαν, θα μπορούσε, εξελικτικά να παράγει θετικά αποτελέσματα. Πρώτον στην έκταση στην οποία το εθνικό τραπεζικό σύστημα μπορούσε να χρηματοδοτήσει τοπικές ναυτιλιακές επενδύσεις, θα υπήρχε μία μείωση της έκροής μέρους του ακαθάριστου ναυτιλιακού εισοδήματος στο εξωτερικό, για εξυπηρέτηση δανείων (επαναπληρωμή κεφαλαίου σύν τόκο) που ελήφθησαν από το εξωτερικό. Δεύτερο με την ανάπτυξη των τραπεζικών συναλλαγών στον τομέα της ναυτιλίας ή απόκτηση του know how και ή πείρα από αυξανόμενο αριθμό τραπεζικών υπαλλήλων. Επίσης απόσ τοπικό προσωπικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή και κυβερνητικών στελεχών θα επιταχύνονταν. Αυτό με την σειρά του θα μπορούσε, εξελικτικά, να συνεισφέρει σε περαιτέρω επέκταση αυτού

καθ' έαυτο του τραπεζικού συστήματος, έπίσης στην σύνδεση της τοπικής τραπεζικής αγοράς με το διεθνές τραπεζικό σύστημα. Μία τέτοια εξέλιξη, εάν συνέβαινε, θα διευκόλυνε την πρόσβαση των εθνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο ξένο τραπεζικό και χρηματοδοτικό σύστημα, ενώ, ταυτόχρονα θα παρήγαγε άμεσα οικονομικά όφελη (π.χ. άπασχόληση εργατικού δυναμικού, κέρδη ξένου συναλλάγματος, επιτάχυνση της απόκτησης του know how κλπ.).

Υπάρχουν πολλές φορές βραχυχρόνιων χρηματοδοτικών αναγκών, της ναυτιλιακής βιομηχανίας, που μπορούν να αντιμετωπιστούν σχετικά εύκολα από το τοπικό τραπεζικό σύστημα. Για παράδειγμα, προσφορά κεφαλαίου κινήσεως στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις πρακτορεύσεως χρηματοδότησης έπισκευαστικών εργασιών που γίνονται στα εθνικά λιμάνια πιστωτικές διευκολύνσεις σε σχέση με προμήθειες για έφοδιασμό των πλοίων στην χώρα προκαταβολές στους ναυτικούς και προεξόφληση απαιτήσεων αποτελούν ένδεικτικό, άλλα όχι πλήρη πίνακα συναλλαγών, οι οποίες εάν αναπτύσσονταν έπαρκώς, θα συνέβαλαν στην μεγιστοποίηση των καθαρών εισπράξεων της ενδιαφερομένης χώρας από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες των εθνικών επιχειρήσεων.

Ανάπτυξη λιμένων

Αναφορά, έχει ήδη γίνει (4) σε άλλη ευκαιρία, στο ότι η γενική στάση των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών — όπως αυτή εξέφράζετο από τους αντιπροσώπους τους από τις πρώτες συνόδους της UNCTAD και στις συνεδριάσεις της «Ναυτιλιακής Επιτροπής» του Όργανισμού αυτού, ήταν ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες θα μπορούσαν καλύτερα να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντα τους επενδύοντας τους διαθέσιμους κεφαλαιακούς τους πόρους στην ανάπτυξη των εύκολων των λιμένων, και τον έξοπλισμό για τον χειρισμό των γενικών φορτίων, μάλλον παρά σε πλοία και παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι οποίες θα μπορούσαν να παρέχονται περισσότερο αποτελεσματικά — έπομένως περισσότερο οικονομικά — από εκείνους που έχουν παραδοσιακά την πείρα και την όργάνωση γι' αυτό το έργο.

Μία τέτοια προσέγγιση από το μέρος των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών φαίνεται να είναι από την πλευρά τους λογικά ύγιης. Ένας αριθμός μεταξύ 180 και 220 ήμερών τό έτος, έδαπανώντο στα λιμάνια από τα πλοία γραμμών. Επιταχύνοντας το κυκλικό ταξίδι ενός πλοίου γραμμών θα οδηγούσε σε μειώ-

σεις κόστους — μολονότι όχι απαραίτητα σε μείωση του επιπέδου των ναύλων.

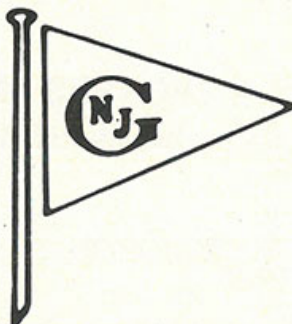
Από την άλλη πλευρά, αν και ή περίοδος των μεγάλων μεγέθους πλοίων ήταν ήδη καθ' όδόν, τα άνωτάτα όρια τους δεν φαίνονταν — μέχρι τότε — να παίρνουν τις διαστάσεις που δόθηκαν σ' αυτά τα μετέπειτα χρόνια, διαστάσεις οι οποίες υπαγόρευαν νέες λύσεις, συγκεκριμένα την κατασκευή για τέτοια πλοία, ειδικών terminals σε σχετικά απομονωμένα σημεία με διαπάνες των ιδιωτικών βιομηχανικών επιχειρήσεων — χρήστες ή παραγωγούς των ύλων που φορτώνονται ή ξεφορτώνονται.

Η εικόνα αυτή όπως περιγράφηκε πάρα πάνω δεν υπάρχει πιά. Οι λειτουργίες χειρισμού των φορτίων των χύδην φορτίων γίνονται σχεδόν στο σύνολό τους έξω από το λιμάνι. Ο χρόνος ενός κυκλικού ταξιδιού των πλοίων γραμμών έχει τόσο πολύ μειωθεί, που δεν υπάρχει καμιά σύγκριση με την κατάσταση του παρελθόντος, χάρις σε ποικίλα μοντέρνα συστήματα μεταφοράς μονοδοποιημένων φορτίων. Ωστόσο οι άρχες του λιμανιού στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι ακόμα αυτές που καλούνται να αναλάβουν τις επενδύσεις που απαιτούνται να εξυπηρετήσουν τα μοντέρνα συστήματα μεταφοράς γενικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων επενδύσεων για κατασκευή των πολύ εξειδικευμένων, όπως έπίσης και δαπανηρών, terminals για έμπορευματοκιβώτια, οι οποίες όμως σε πολλές βιομηχανικές χώρες αναλαμβάνονται από τις ενδιαφερόμενες ιδιωτικές μεταφορικές επιχειρήσεις.

Είναι φανερό, ότι οι επενδύσεις στα λιμάνια, που γίνονται από δημόσια κεφάλαια σε μία χώρα θα έπρεπε να σχεδιάζονται ώστε να ταιριάζουν στις εθνικά αποδεκτές λύσεις, λ.χ. σε ό,τι αφορά την έπιλογή συστημάτων υπερωκεάνιας μεταφοράς τα οποία θα μπορούσαν να είναι περισσότερο πλεονεκτικά στο να εξυπηρετούν τόσον τις παρούσες όσο και τις μέλλουσες απαιτήσεις του εθνικού θαλασσιού έμπορίου στο χαμηλότερο κόστος. Παρατηρούμενες από αυτή την σκοπιά, οι επενδύσεις που τείνουν να δημιουργήσουν εύκολιες οι οποίες θα μπορούσαν αποτελεσματικά να χρησιμοποιηθούν από όσο το δυνατόν περισσότερα έναλλακτικά συστήματα υπερωκεάνιας μεταφοράς, θα ώφειλαν να έχουν την μέγιστη δυνατή προτίμηση.

Επίσης συναγωνιζόμενες επενδύσεις σε διαφορετικά λιμάνια σε μία χώρα, που τό κάθε ένα θα αποφάσιζε για τον έαυτον της χώρας προσοχή στο τί άλλα λιμάνια στην ίδια χώρα κάνουν, θα οδηγούσαν αναπότρεπτα σε υπερεπενδύσεις και σπατάλη πόρων.

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

Η σωστή προσέγγιση επενδυτικών αποφάσεων, θα απαιτούσε την ύπαρξη ενός κατάλληλου οργανωμένου γραφείου ή τμήματος μέσα στον διοικητικό μηχανισμό που όπως αναφέρθηκε νωρίτερα χρειάζεται να δημιουργηθεί για τον χειρισμό των θεμάτων ναυτιλιακής ανάπτυξης σε κυβερνητικό επίπεδο.

Υπάρχει ένας αρκετός αριθμός λόγων που απαιτούν την ύπαρξη ενός διοικητικού ή σώματος σχεδιασμού για τα λιμάνια, σε κυβερνητικό επίπεδο. Για παράδειγμα σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες τα λιμάνια αντιμετωπίζουν καλά οργανωμένα και ελεγχόμενα από ξένους ναυτιλιακά cartels, ενδιαφερόμενα να επηρεάσουν την απόφαση για επένδυση προς όφελος τους. Η παρουσία ενός κυβερνητικού γραφείου θα μπορούσε να βοηθήσει να παρθούν σωστές αποφάσεις. Πραγματικά εάν τα αναμενόμενα όφελος, από την επένδυση εθνικών πόρων σε σχέδια αναπτύξεως λιμένων, θα μπορούσαν να καταλήξουν να είναι σε όφελος των ξένων πλοιοκτητών, και όχι στη χώρα που προσφέρει αυτές τις λιμενικές υπηρεσίες, τότε τέτοια σχέδια επενδύσεων θα έπρεπε να απορριφθούν. Έξ ίσου αρνητική στάση θα έπρεπε να τηρηθεί εάν προτεινόταν επενδύσεις σε λιμάνια θα μπορούσαν να αναμένονται να περιορίσουν το δικαίωμα και την δυνατότητα, στην επένδυση χώρα, να κρατά για τον εαυτό της, και επίσης για τα δικαίωτα εθνικά εμπορικά συμφέροντα, όλες τις επιλογές άνοικτες για την χρησιμοποίηση των υπηρεσιών εναλλακτικών συστημάτων θαλάσσιας μεταφοράς.

Όταν υπάρχουν συνθήκες ένδεχόμενου συναγωνισμού σε μία αγορά, πολύ δε περισσότερο όταν μία αγορά είναι συναγωνιστική, τότε οι παραγωγικοί συντελεστές, εξ ορισμού, διατηρούνται σε επιφυλακή αγωνιζόμενοι για επέκταση μέσω του συναγωνισμού, σε όφελος όλων των ενδιαφερομένων μερών στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Θα μπορούσε εύκολα, επίσης και δικαιολογημένα, να γίνει αποδεκτό, ότι κάθε σύστημα θαλάσσιας μεταφοράς, μπορεί κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες, να έχει χαμηλότερο, από ότι άλλα συστήματα, παραγωγικό κόστος ανά μονάδα προσφερομένων υπηρεσιών. Αυτό, εν τούτοις, δεν σημαίνει, αναγκαιώς, ούτε ότι έχει τα ίδια πλεονεκτήματα σε όλα τα είδη εμπορίου και κάτω από διαφορετικές συνθήκες, ούτε ότι το όφελος από κάθε μείωση του κόστους θα μπορούσε να πηγαίνει στις επενδύουσες χώρες με αντανάκλαση στα επίπεδα των ναύλων που πληρώνονται από αυτές στους μεταφορείς. Ακόμα και ο αυτή την τελευταία περίπτωση θα έπρεπε επίσης να εξεταστεί ποιο θα ήταν

τό μέγεθος της μείωσης του επιπέδου του ναύλου, σε σύγκριση με την όριακή παραγωγικότητα του απασχολούμενου κεφαλαίου.

Εάν η μείωση του κόστους του ναύλου που θα θεωρηθεί σαν αποτέλεσμα των επενδύσεων στα λιμάνια από μία αναπτυσσόμενη χώρα, δεν είναι τουλάχιστον ίση με την όρια παραγωγικότητα του επενδυμένου κεφαλαίου θα σημαίνει ότι το όφελος από την θυσία των περιορισμένων εθνικών πόρων θα μεταφερθεί στους ξένους μεταφορείς. Σε μία τέτοια περίπτωση θα υπήρχε μία καθαρή μεταφορά εισοδήματος από την επενδύουσα αναπτυσσόμενη χώρα, στην χώρα ή χώρες προέλευσης των απασχολούμενων ξένων μεταφορέων.

Η πραγματική κατάσταση, από αυτή την άποψη, πολύ θα εξαρτάται από τον χαρακτήρα και την δομή της εξεταζόμενης ναυλαγοράς. Για παράδειγμα σε μία μονοπωλιακή αγορά, επίσης σε μία αποτελεσματικά ελεγχόμενη ολιγοπωλιακή αγορά, οι μειώσεις του κόστους θα έτειναν να αποβαίνουν σε όφελος των μεταφορέων με την μορφή αύξημένων μονοπωλιακών κερδών, μάλλον, παρά σε όφελος των ποιοιτών τις ναυτιλιακές υπηρεσίες με την μορφή φθίνουσας καμπύλης ναύλων. Αυτή φαίνεται να είναι η περίπτωση του εμπορίου γενικών φορτίων. Είναι εν όψει αυτών των παρατηρήσεων, ότι κάποιος θα μπορούσε να σκεφτεί το κύρος του επιχειρήματος που αναπτύχθηκε από ενδιαφερόμενα μέρη στις αναπτυσσόμενες χώρες, υπέρ του συστήματος μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια σαν αυτό να είναι «το υπέρτατο και ασυναγώνιστο σύγχρονο, σύστημα μεταφοράς». Επίσης εν όψει των παρατηρήσεων που προηγήθηκαν κάποιος θα μπορούσε να εκτιμήσει και πιθανώς να αντισταθεί σε πιέσεις που χρησιμοποιούν τα ενδιαφερόμενα μέρη των μεταφορέων στις αναπτυσσόμενες χώρες για να τις παρασύρουν να επενδύσουν και ετοιμάσουν τα λιμάνια τους και τις εσωτερικές μεταφορικές διευκολύνσεις στις αποκλειστικές απαιτήσεις ενός καθαρών συστήματος μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια εξαιρώντας και απορρίπτοντας όλες τις άλλες πιθανές διαθέσιμες επιλογές που η σύγχρονη τεχνολογία προσφέρει ή διαφαίνεται ότι μπορεί να προσφέρει.

Πράγματι ένα σύστημα — όπως το containerization — το οποίο χαρακτηρίζεται από μεγάλη συγκέντρωση κεφαλαίου, μεγάλη εξειδίκευση γρήγορα αυξανόμενη παραγωγικότητα των πλοίων, ενώ ταυτόχρονα μειώνει τον αριθμό των πλοίων και των μεταφορέων, αναπόφευκτα θα οδηγούσε σε αυξανόμενη δύναμη των μεταφορέων στην αγορά και ά-

ποκλεισμό του συναγωνισμού στην μακροχρόνια περίοδο.

Το αντίθετο θα συνέβαινε στην περίπτωση μείωσης του κόστους στην λειτουργία των λιμένων στις μεταφορές χύδην φορτίων που διεξάγονται υπό συναγωνιστικές συνθήκες. Δεδομένου ότι δεν πρέπει να αναμένεται μεταβολή στον χαρακτήρα των αγορών χύδην φορτίων (ξηρών και υγρών) ως συναγωνιστικών — ιδιαίτερα σε ότι αφορά την προσφορά χωρητικότητας, τα επίπεδα των ναύλων στις αγορές αυτές δεν μπορεί μακροχρόνια, παρά να είναι προσανατολισμένα στο κόστος. Συνεπώς κάθε μείωση του κόστους που προέρχεται από ανάπτυξη του λιμανιού, επίσης από την απασχόληση της μοντέρνας τεχνολογίας και ή την αποδοτικότητα των ναυτιλιακών λειτουργιών θα αντανakλούσαν, μακροχρόνια στα επίπεδα και σε φθίνουσα καμπύλη των ναύλων.

Μία συμπερασματική παρατήρηση. Οι αναπτυσσόμενες χώρες αναλογούν για το 58% των αγαθών που φορτώνονται και 22% των αγαθών που ξεφορτώνονται. Προβλέποντας ότι αυτό το κομμάτι θα παραμείνει σχετικά σταθερό στο προβλεπτό μέλλον και επίσης ότι το παγκόσμιο εμπόριο θα μπορούσε να συνεχίζει να επεκτείνεται στην μακροχρόνια περίοδο, ένας αυξανόμενος αριθμός πλοίων που φέρουν ή όχι την σημαία μιάς από αυτή την ομάδα χωρών θα επισκεφθούν τα λιμάνια αυτών των χωρών για να φορτώσουν/ή να ξεφορτώσουν.

Η ευκαιρία που αντιμετωπίζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες θα ήταν να πάρουν το μέγιστο πλεονέκτημα από αυτή την ανάπτυξη, του εμπορίου και των ναυτιλιακών συναλλαγών προσφέροντας με ένα επιταχυνόμενο βήμα ένα διευρυνόμενο φάσμα υπηρεσιών που απαιτούνται από αυτά τα πλοία, όπως επίσης να μεγιστοποιήσουν το μερίδιό τους στην διανομή του εισοδήματος που παράγεται από το διεθνές θαλάσσιο σύστημα μεταφοράς. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ανάπτυξη της ναυτιλίας και των σχετικών βιομηχανιών υποδομής, θα πρέπει να θεωρείται σαν στόχος πολύ ευρύτερα από τον στόχο της ναυτιλιακής ανάπτυξης — με την έννοια της αύξησης της χωρητικότητας. Ο βασικός σκοπός αυτής της εισηγήσεως ήταν να αναπτυχθεί αυτή η συγκεκριμένη άποψη. Ο συγγραφέας το κείμενο πιστεύει ότι σε μεγάλο βαθμό οι προτάσεις που διατυπώθηκαν σ' αυτό, μπορεί να βρουν ανάλογη εφαρμογή και σε ότι αφορά την μεταχείριση της ελληνικής ναυτιλίας από το Κράτος κατά την διαμόρφωση μιάς συνετής και συνεπούς αναπτυξιακής ναυτιλιακής πολιτικής.

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-185 35 Piraeus, Greece

Tel: (01) 45 33700/3, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9

Tel: (514) 937-9293/8. Telex: 05-268780 Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS G,

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

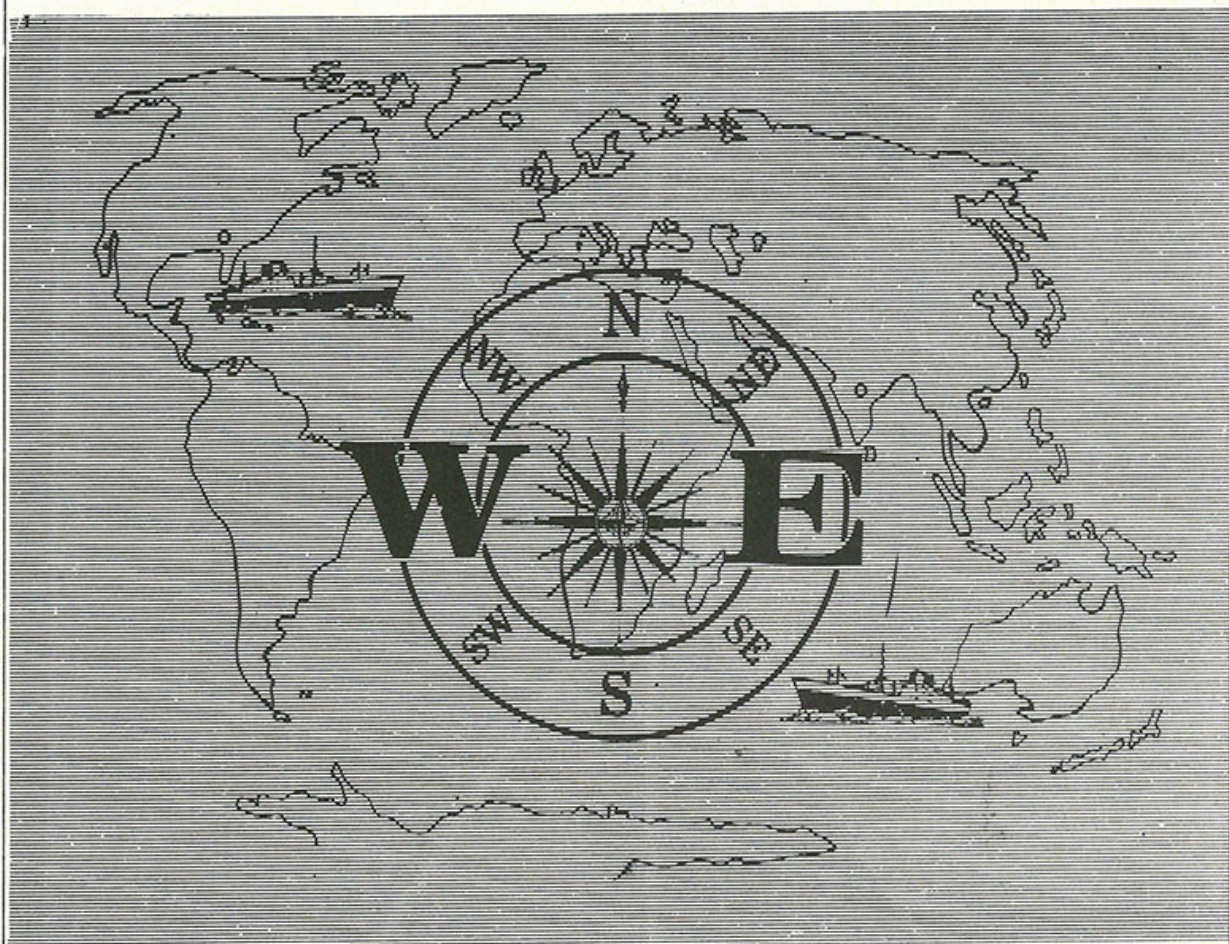
9, Place de la Gare, 1260 Nyon

Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904



Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

Η ΥΠΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Του Πλωτάρχου Α.Σ. κ. ΧΡ. ΠΑΣΣΙΟΠΟΥΛΟΥ

Μέχρι 11 'Ιουνίου 1985 όλες οι διοικητικές διαφορές ούσιας, οι οποίες εκδικάζοντο είτε από τα Πολιτικά είτε από τα Ειδικά Διοικητικά Δικαστήρια, είτε τέλος, από τα Ειδικά Διοικητικά Όργανα, περιέρχονται οριστικά, στην αρμοδιότητα και δικαιοδοσία των Τακτικών Διοικητικών Δικαστηρίων. Μόνο το Δικαστήριο Λειών Πολέμου, θα εξακολουθήσει να λειτουργεί σε περίπτωση πολέμου και μετά την 11 'Ιουνίου 1985, για το οποίο προβλέπει το άρθρο 96 παρ. 4 του Συντάγματος. Στα διάφορα Ειδικά Δικαστήρια, περιλαμβάνεται ασφαλώς και το Ναυτικό Διοικητικό Δικαστήριο το οποίο συνεστήθη το 1913 με τον Νόμο (ΔΡΟΒ) 38 της 10/10 'Απριλίου 1913, όπως επίσης θα πρέπει να περιλαμβάνεται περισσότερο στα Ειδικά Διοικητικά Όργανα, ή Μόνιμος 'Εκτιμητική 'Επιτροπή Ναυτικών 'Επιτάξεων και Ναυλώσεων, γνωστή και με τον συντεταγμένο τίτλο ως Μ.Ε.Ε.Ν.Ε.Ν. Τα άφορα τήν σύνθεση και λειτουργία, τόσο του Διοικητικού Ναυτικού Δικαστηρίου, όσο και της Μόνιμης 'Εκτιμητικής 'Επιτροπής Ναυτικών 'Επιτάξεων και Ναυλώσεων, ρυθμίζονται από τον Κ.Ν. 4442/1929, όπως αυτός ο Νόμος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.

Η ανωτέρω υπαγωγή, αποτελεί έπιταγή του άρθρου 94 του συντάγματος του 1975, με το οποίο καθορίζεται ότι μέσα σε μία πενταετία από της ισχύος του, όλες οι διοικητικές διαφορές ούσιας, που δεν υπάγονται στα Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια, περιέρχονται στην δικαιοδοσία των Δικαστηρίων αυτών, εκτός εάν η πενταετής προθεσμία παραταθεί διά Νόμου. 'Επειδή στην πενταετή προθεσμία δεν κατέστη δυνατό να ρυθμιστεί το όλο θέμα, εξεδόθησαν (α) ο Νόμος 1051/1980 με τον οποίο παρατείνεται η προθεσμία των πέντε ετών μέχρι τέλος 'Ιουνίου 1982, (β) ο Νόμος 1263/1982 με τον οποίο παρατείνεται εκ νέ-

ου ή ανωτέρω προθεσμία μέχρι τέλος 'Ιουνίου 1983, (γ) ο Νόμος 1366/1983, που έδωσε νέα παράταση μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1983 και (δ) ο Νόμος 1406/1983, κό οποίος από της ισχύος του, 14 Δεκεμβρίου 1983 και μέχρι της 11 'Ιουνίου 1985, καθορίζει τήν επί μέρους κατά θέματα και σε τρία χρονικά διαστήματα, ήτοι από της ημερομηνίας δημοσίευσής του 14 Δεκεμβρίου 1983, από της 11 'Ιουνίου 1984 και τέλος από της 11 'Ιουνίου 1985, τήν οριστική και καθολική υπαγωγή, στα Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια όλων των διοικητικών διαφορών ούσιας, οι οποίες δεν είχαν υπαχθεί με προγενέστερες διατάξεις, στην αρμοδιότητα και δικαιοδοσία των Δικαστηρίων αυτών. 'Ετσι δέκα χρόνια, μετά τήν ισχύ του Συντάγματος του 1975, ή έπιταγή για τήν καθολική υπαγωγή στα Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια, του συνόλου των διοικητικών διαφορών ούσιας, γίνεται πλέον πραγματικότητα.

'Επισημαίνεται και θα πρέπει να διευκρινισθεί, ότι και μετά τις παραπάνω αναφερόμενες προθεσμίες γι'ατίς οποίες προβλέπει ή παρ. 1 του άρθρου 9 σε συσχέτισμό με τήν παρ. 2 του άρθρου 1 του Νόμου 1406/1983, τα διάφορα Δικαστήρια και Διοικητικά όργανα, μεταξύ των οποίων βεβαίως, το Ναυτικό Διοικητικό Δικαστήριο και ή Μόνιμος 'Εκτιμητική 'Επιτροπή Ναυτικών 'Επιτάξεων και Ναυλώσεων, θα εξακολουθήσουν να έπιλαμβάνονται των αξιώσεων που είχαν δημιουργηθεί και είναι δικαστικώς επιδιώξιμες, οι οποίες εξακολουθούν να υπάγονται στα ένδικα ή ένδικοφανή μέσα που προβλέποντο από τις ισχύουσες διατάξεις κατά τον χρόνο της γέννησής των.

Ειδικότερα γι'ατίς διοικητικές διαφορές ούσιας που έπιλεμβάνετο ή Μόνιμος 'Εκτιμητική 'Επιτροπή Ναυτικών 'Επιτάξεων και Ναυλώσεων, καθώς και το Ναυτικό Διοικητικό Δικαστήριο, δηλαδή θέ-

ματα αναγόμενα στις ναυτικές έπιτάξεις και Κρατικές ναυλώσεις, ή υπαγωγή στα Διοικητικά Τακτικά Δικαστήρια, κλιμακώνεται διαχρονικά ως εξής:

α. Για τις περιπτώσεις εκδικάσεως διαφορών συνεπεία έπιτάξεων, από 14 Δεκεμβρίου 1983, ημερομηνία ισχύος του Νόμου 1406/1983.

β. Για τις περιπτώσεις εκδικάσεως διαφορών για τις αποδοχές του προσωπικού εν γένει του Δημοσίου — αν οι αποδοχές ή ή μηνιαία αποζημίωση του προσωπικού που έπιτάσσεται δεν θεωρηθεί ότι υπάγεται στην (α) περίπτωση — από 11 'Ιουνίου 1985 και

γ. Για τις περιπτώσεις ναυλώσεων που διενεργούνται σύμφωνα με τον Νόμο 4442/1929 σε συνδυασμό με τον Νόμο 1316/1938, από 11 'Ιουνίου 1985. Καίτοι οι περιπτώσεις των ναυλώσεων δεν μνημονεύονται ρητώς στην παρ. 2 του άρθρου 1 του Νόμου 1406/1983, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι περιλαμβάνονται στην παρ. 1 του άρθρου 1 σε συνδυασμό με τήν παρ. 1γ και 3 του άρθρου 9 του αυτού Νόμου.

Η καθολική υπαγωγή στα Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια, του συνόλου των διοικητικών διαφορών ούσιας, έπειτα από τήν ρητή έπιταγή του άρθρου 94 του Συντάγματος, θα σημαίνει μία καινούργια προοδευτική έποχή στην άπονομή της δικαιοσύνης. 'Αναμφισβήτητη ή γενομένη αναθεώρηση το 1911, του Συντάγματος του 1864, είχε σαν αποτέλεσμα, πλύν των άλλων και τήν ίδρυση διαφόρων Διοικητικών Δικαστηρίων και τήν σύσταση Διοικητικών 'Οργάνων, για τήν εκδίκαση των διοικητικών διαφορών ούσιας. 'Ετσι τήν περίοδο 1844-1911, μία περίοδο που ως γνωστό δεν ύφισταντο πάγιες διατάξεις για τήν εκδίκαση των διαφορών που δημιουργούντο μεταξύ Κράτους και πολίτη, μία περίοδο δηλαδή που θα μπορούσε να θεωρηθεί έποχή του αστυνομικού Κράτους, διαδέχεται

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS • HARDWARES • PROVISIONS • BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING • REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9031

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5338873, 5338855
AOH: 4578438, 2838208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

ή περίοδο 1911-1975 όπου όπως προαναφέρθηκε, η εκδίκαση των διοικητικών διαφορών ουσίας είχε ανατεθεί τόσο στα Πολιτικά όσο και στα διάφορα Διοικητικά Δικαστήρια και Διοικητικά Όργανα, τα οποία για εβδομήντα τέσσερα χρόνια, δημιουργήσαν την υποδομή για την καθολική πλέον υπαγωγή των διοικητικών διαφορών ουσίας, στον φυσικό τους δικαστή, τα Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια, τα οποία τα τελευταία χρόνια είχαν συσταθεί, με την μετατροπή των Φορολογικών Δικαστηρίων, σε Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια.

Η ύπαρξη δυσκολιών και αμφισβητήσεων κατά την εκδίκαση των διοικητικών διαφορών στο σύνολό τους, θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη, κυρίως διότι από καμμία διάταξη δεν καθορίζεται η έννοια της διοικητικής διαφοράς ουσίας.

Η Μόνιμος Έκτιμητική Έπιτροπή Ναυτικών Έπιτάξεων και Ναυλώσεων π.χ. και το Διοικητικό Ναυτικό Δικαστήριο, έπαιλμβανοντο και εξεδίκαζαν, διαφορές που προήρχοντο από ναυτικές εισφορές (επιτάξεις) και Κρατικές ναυλώσεις. Και οι επιτάξεις και οι ναυλώσεις, που προβλέπονται από τον Κ.Ν. 4442/1929 συνιστούν σχέση Κράτους και Ιδιώτη. Ως γνωστό η επίταξη αντικειμένων κινητών ή ακινήτων, ή της προσωπικής εργασίας, ή οποία προβλέπεται από το άρθρο 18 παρ. 3 του Συντάγματος, επιβάλλεται από το Κράτος με μονομερή πράξη, «κυριαρχικώς δικαίωματι», υπό τον όρο και την απαραίτη-

τη προϋπόθεση ότι εκ των υστέρων θα καταβληθεί αποζημίωση και επομένως τυχών διαφορά που ήθελε δημιουργηθεί θα έπλυται από το Τακτικό Διοικητικό Δικαστήριο. Αντίθετα η ναύλωση πλοίου από το Κράτος, δεν γίνεται με μονομερή πράξη της Πολιτείας, αλλά κατόπιν συμφωνίας αμοιτέρων των μερών, Κράτους και πλοιοκτήτη και επομένως τυχόν διαφορά που ήθελε εκ των υστέρων προκύψει, γεννάται το ερώτημα κατά πόσο το Τακτικό Διοικητικό Δικαστήριο θα είναι αρμόδιο να εκδικάσει την προκύψασα διαφορά και το αυτό διότι στην προκειμένη περίπτωση το Κράτος ενήργησε τις διάφορες πράξεις για να επέλθει η συμφωνία με την πλοιοκτήτη, ως να ήτο και αυτό ιδιώτης και επομένως αρμόδια θα πρέπει να θεωρηθούν, κατά τη γνώμη μας, τα Πολιτικά Δικαστήρια και όχι τα Τακτικά Διοικητικά Δικαστήρια.

Εκείνο που φαίνεται βέβαιο είναι ότι με την νομολογία που θα επακολουθήσει, δέπεται από την εκδίκαση των διαφορών περιπτώσεων αυτού του είδους, όπως επίσης και από διευκρινιστικές πράξεις νομοθετικού περιεχομένου που ενδεχομένως να απαιτηθεί να εκδοθούν, οι αμφισβητήσεις και οι δυσκολίες θα ξεπεραστούν.

Θα πρέπει να τονισθεί ότι το έργο που προσέφερε τόσο η Έκτιμητική Έπιτροπή Ναυτικών Έπιτάξεων και Ναυλώσεων, όσο και το Διοικητικό Ναυτικό Δικαστήριο, στην επίλυση των διαφορών που αναφύοντο μεταξύ Κράτους και πολίτη, κατά την μακρόχρονη περίοδο της λειτουργίας

των, θα παραμείνει σαν ένας σημαντικός σταθμός για τα ναυτιλιακά πράγματα της Χώρας μας, γιατί τα όργανα αυτά διέθεταν την εμπειρία, τη γνώση και κυρίως την εξειδίκευση, σε έναν ευαίσθητο, δύσκολο και διεθνοποιημένο τομέα, όπως είναι η εμπορική μας ναυτιλία. Ατυχώς όμως τα μέλη των Δικαστηρίων αυτών, δεν προήρχοντο μόνο από τον Δικαστικό Κλάδο, αλλά και από τη Κλάδο της Διοικήσεως ακόμα και από ιδιώτες. Οι ιδιώτες όμως και οι εκπρόσωποι της Διοικήσεως μπορεί να διαθέτουν την εμπειρία και την εξειδίκευση, αλλά δεν είναι Δικασταί. Η πείρα έχει διδάξει ότι είναι προτιμότερο μία διοικητική διαφορά ουσίας να εκδικασθεί από πρόσωπα που να ανήκουν στην Τακτική Δικαιοσύνη και ως μὴν διαθέτουν εν ανάγκη ειδικές γνώσεις, παρά από πρόσωπα που διαθέτουν μὴν εμπειρία και ειδικές γνώσεις, αλλά δεν ανήκουν στον Κλάδο των Δικαστών. Σε σύντομο χρονικό διάστημα το μὴν Διοικητικό Ναυτικό Δικαστήριο θα πάψει να λειτουργεί αφού θα συντελεσθεί η υπαγωγή των αρμοδιοτήτων στην Τακτική Διοικητική Δικαιοσύνη και θα περαιώσει και τις περιπτώσεις εκείνες που ύφιστανται ή ήθελε αναφύουν μέχρι της 11 'Ιουνίου 1985, ενώ αντίθετα η Μόνιμος Έκτιμητική Έπιτροπή Ναυτικών Έπιτάξεων και Ναυλώσεων, αφού εκδικάσει και αυτή σε πρώτο βαθμό τις διαφορές που ύφιστανται ή ήθελε αναφύουν μέχρι 11 'Ιουνίου 1985, δεν θα πάψει να λειτουργεί αλλά θα εξακολουθήσει ύφισταμένη.



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS
GREWING AGENTS • SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING
BROKERAGE

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA
TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

NAYTIKA ΘΕΜΑΤΑ

Λαθρεμπόριο πολέμου

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχου ΠΝ. έ.ά.

Λαθρεμπόριο πολέμου αποτελούν τα πράγματα, τα οποία είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από τον έχθρο για τις ανάγκες του σε περίοδο πολέμου και προορίζονται ή κατευθύνονται κατά τη στιγμή της εξακριβώσεως της φύσεώς τους προς τον έχθρο ή το έχθρικό έδαφος ή τις έχθρικές θαλάσσιες ζώνες κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας. 'Η κυριότητα των πραγμάτων πρέπει όμως να ανήκει σε ούδέτερο πρόσωπο, το δε φορτίο να βρίσκεται πάνω σε ούδέτερο ή έχθρικό πλοίο. Είναι επίσης δυνατό να ανήκει η κυριότητα και σε έχθρικό πρόσωπο, αλλά για να αποτελέσει το φορτίο λαθρεμπόριο πολέμου, πρέπει να βρίσκεται τότε απαραίτητως επάνω σε ούδέτερο πλοίο.

Διευκρινίζεται ότι εάν η κυριότητα ανήκει και πάλι σε έχθρικό πρόσωπο, αλλά το φορτίο δεν βρίσκεται επάνω σε ούδέτερο εμπορικό πλοίο, αλλά επάνω σε έχθρικό εμπορικό, δεν αποτελεί λαθρεμπόριο πολέμου, αλλά έχθρικό φορτίο.

Τα πράγματα εκείνα, τα οποία είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν από τον έχθρο αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για πολεμικές ανάγκες, καθώς και τα πράγματα, των οποίων τα κύρια ουσιαστικά έχουν πολεμική σκοπιμότητα, αποτελούν το απόλυτο λαθρεμπόριο πολέμου. Τα πράγματα τα οποία είναι δυνατό να έχουν και ειρηνική χρήση, εκτός από την πολεμική τους, αποτελούν το σχετικό λαθρεμπόριο. 'Απόλυτο είναι το λαθρεμπόριο πυρομαχικών, όπλικών συστημάτων, ή παραρτημάτων τους, στρατιωτικών όχημάτων, έτοιμων ειδών ένδυσεως των προσώπων τα οποία υπηρετούν στις ένοπλες δυνάμεις, πολεμικών πλοίων ή άλλων πολεμικών πλωτών μέσων και παραρτημάτων τους, πολεμικών αεροσκαφών, έλικοπτέρων και παραρτημάτων τους κλπ., ενώ σχετικό είναι τα καύσιμα, τα τρόφιμα, τα νομίσματα ή τραπεζογραμμάτια ή ο χρυσός, τα εμπορικά πλοία, ή άλλα πλωτά μέσα και δεξαμενές, τα σιδηροδρομικά όχηματα, το ύλικό τηλεπικοινωνιών κλπ.

Τήν κατάταξη των ειδών σε σχετικούς πίνακες είχε κάνει σχετική Συνδιάσκεψη του Λονδίνου και την είχε ανακοινώσει με Δηλώσεις το 1909. 'Αλλά και προηγουμένως διάφορες διμερείς ή πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις είχαν αναφερθεί στο ίδιο ζήτημα.

'Ενδεικτικά αναφέρεται η Συνθήκη της Ουτρέχτης 1713, η Συνθήκη 'Αγγλίας — Ρωσίας 1766, Γαλλίας — ΗΠΑ 1773, 'Ιταλίας — ΗΠΑ 1871, 'Ιαπωνίας — Γαλλίας 1859 κλπ.

'Η κατάταξη όμως την οποία η Συνδιάσκεψη του Λονδίνου έχει κάνει, είναι ελαστική και ένδεικτική. 'Ο κάθε έμπολέμος έχει το δικαίωμα να περιλάβει στους πίνακες λαθρεμπορίου, που ανακοινώνει, κάθε άλλο κατά κρίση του πράγμα. 'Ο σύγχρονος πόλεμος και η σύγχρονη τεχνολογία επιβάλλει την ανάγκη του καθορισμού των περισσότερων δυνατόν ειδών, σάν απόλυτο λαθρεμπόριο πολέμου, με γνώμονα το γεγονός, ότι η ειρηνική από την πολεμική χρήση των περισσο-

τέρων ειδών, στο σύγχρονο, καθολικό και έξοντωτικό πόλεμο είναι ίσως ανεδαφική. Τα άθωα πράγματα περιορίζονται σε ελάχιστα, όπως στα είδη θρησκευτικής λατρείας, καλλιτεχνικού θησαυρού κλπ. Αυτά, καθώς και τα πράγματα, τα οποία προορίζονται για την θεραπεία άσθενών ή τραυματιών του πολέμου ή για την πρόληψη άσθενιών, όπως όριζει η σχετική σύμβαση περί τραυματιών πολέμου της Γενεύης 1949, ή για χρήση από το εμπορικό πλοίο που τα μεταφέρει και το πλήρωμά του, ή προβλέπεται η χρήση τους από τους έμπολέμους με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες μεταξύ τους, δεν κατάσχονται.

'Η διάκριση του λαθρεμπορίου σε απόλυτο και σχετικό διαφοροποιεί τις προϋποθέσεις κατασχέσεώς του. Το απόλυτο δηλαδή λαθρεμπόριο κατάσχεται από το πολεμικό πλοίο του έμπολέμου το οποίο έχει προηγουμένως συλλάβει το εμπορικό πλοίο που το μεταφέρει, έφ' όσον το φορτίο προορίζεται και μόνο για την έχθρική χώρα ή συμμαχική της ή διά έδαφος το οποίο έχει καταληφθεί από τον έχθρο ή για τις έχθρικές ένοπλες δυνάμεις ή γενικώς για τον έχθρο. Το κριτήριο του προορισμού του φορτίου και μόνο αποτελεί το κριτήριο κατασχέσεως. 'Ο προορισμός αποδεικνύεται από τα ναυτιλιακά έγγραφα κυρίως. 'Εχθρικός προορισμός λογίζεται και όταν αυτός φαίνεται ότι είναι το ούδέτερο έδαφος, αλλά το πλοίο πρόκειται να καταπλεύσει προηγουμένως σε έχθρικό λιμάνι ή πρόκειται να καταπλεύσει σε ούδέτερο λιμάνι, το οποίο χρησιμοποιείται σάν διαμετακομιστικό σημείο προς τον έχθρο ή με προορισμό εκεί παραλήπτη, ο οποίος αποτελεί αντιπρόσωπο του έχθρου ή το ούδέτερο λιμάνι είναι κοντά στο έχθρικό έδαφος, ή δε φορτωτική έχει εκδοθεί σε διαταγή ή στον κομιστή, χωρίς όνομαστικό παραλήπτη.

Οι ανωτέρω περιπτώσεις, καθώς και η άνωτιολόγητη φορτοεκφόρτωση του ίδιου φορτίου σε ούδέτερο λιμάνι, αποτελούν ειδικότητα του προορισμού του φορτίου για τον έχθρο και θεμελιώνουν το δόγμα της συνεχείας του πλοίου και το δόγμα της συνεχείας της μεταφοράς, τα οποία θεμελιώνουν αντιστοίχως δικαίωμα κατασχέσεως του λαθρεμπορίου. 'Αντίθετα, το σχετικό λαθρεμπόριο κατάσχεται από το πολεμικό πλοίο του έμπολέμου, έφ' όσον τα πράγματα προορίζονται για την έχθρική κυβέρνηση αποκλειστικά ή για τις έχθρικές ένοπλες δυνάμεις και όχι άοριστα για τον «έχθρο» ή για την «έχθρική χώρα» κλπ., όπως προαναφέρουμε στην περίπτωση του απόλυτου λαθρεμπορίου. 'Εάν με το ίδιο εμπορικό πλοίο μεταφέρονται άθωα πράγματα μαζί με είδη λαθρεμπορίου πολέμου, υπόκεινται και αυτά σε κατάσχεση.

Σε κατάσχεση υπόκειται και το ούδέτερο εμπορικό πλοίο, το οποίο μεταφέρει το λαθρεμπόριο πολέμου, εκτός εάν αυτό αποτελεί μικρό τμήμα του όλου φορτίου του σε ά-

ξία ή σε ποσό ναύλου ή σε βάρος ή όγκο, ο δε Πλοίαρχος παραδόσει το λαθρεμπόριο πολέμου με τη βούλησή του, και συναινέσει στην παράδοση ο Κυβερνήτης του πολεμικού πλοίου. Στις αντίθετες περιπτώσεις το πλοίο κατάσχεται επίσης. Κατάσχεση πλοίου γίνεται και όταν αυτό είχε ενεργήσει λαθρεμπόριο πολέμου μέσα σε ένα έτος πριν από την σύλληψη με πλαστογραφία των ναυτιλιακών εγγράφων του ή με άπατη ως προς τον προορισμό.

Βεβαίως, εάν το εμπορικό πλοίο που μεταφέρει το λαθρεμπόριο πολέμου είναι έχθρικό, υπόκειται σε κατάσχεση από το πολεμικό πλοίο του αντιπάλου κράτους, λόγω της φύσεώς του και μόνο.

'Η διαπίστωση του λαθρεμπορίου πολέμου γίνεται κατόπιν εκτελέσεως νηοψίας στο εμπορικό πλοίο, από πολεμικό πλοίο του έμπολέμου.

'Η ήταν νηοψία στο παρελθόν απαραίτητη προϋπόθεση, ή οποία όμως κατά τον Α' και κυρίως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε επικίνδυνη διαδικασία, λόγω των μεγάλων δυνατοτήτων έντοπισμού και γενικώς των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των αεροναυτικών δυνάμεων και των όπλικών συστημάτων τους. 'Ο κίνδυνος αυτός, σε συνδυασμό και με την απόφαση της Γερμανίας, κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου κυρίως, με τους ίδιους τρόπους, διότι και οι δύο είχαν τον ίδιο σκοπό αλλά και διότι είχαν πλέον να αντιμετωπίσουν τους ίδιους κινδύνους.

'Ετσι, ή έλλειψη πιστοποιητικού νομιμότητας του φορτίου, του τύπου δηλαδή NAVICERT, ή SHIPS WARRANT από ΜΑΛΛΟΤΕ από το εμπορικό πλοίο, ήταν προϋπόθεση συλλήψεως και κατασχέσεώς του, είτε με την νομιμότητα της εφαρμογής του ναυτικού αποκλεισμού, είτε της καταπολεμήσεως του λαθρεμπορίου πολέμου.

Σε μελλοντικό πόλεμο, κατά τη γνώμη μας, το λαθρεμπόριο πολέμου θα εξακολουθεί να αποτελεί παράνομη διακίνηση αγαθών από τους ούδέτερους προς τον έχθρο. 'Ο έμπλουτισμός όμως του καταλόγου του απόλυτου λαθρεμπορίου με όλα σχεδόν τα είδη, τα οποία παράγει ή σύγχρονη τεχνολογία, εκτός από ελάχιστα άθωα, θα άτονίσει την αναγκαιότητα διαπιστώσεως του προορισμού του φορτίου.

'Ο έλεγχος εξ άλλου της νομιμότητας του φορτίου, δεν θα ενεργείται κυρίως με νηοψία, αλλά με πλέον εύελικτους και γενικότερους τρόπους, όπως ήταν ο έφοδιασμός του ούδέτερου πλοίου με ανάλογο πιστοποιητικό τύπου NAVICERT ή πιστοποιητικό προελεύσεως του φορτίου ή άλλους τρόπους, τους οποίους ή ανάγκη έλέγχου αλλά και της διατήρησεως του διεθνούς έμπορίου στη θάλασσα, τον καιρό του πολέμου, θα επανοήσει.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πολυμελούς Πρωτοδικείου

Πειραιώς

Αριθ. 1874/1984

Πρόεδρος: Θ. Αποστολόπουλος

Εισηγητής: Χρ. Τριτάκης

Δικηγόροι: Γ. Αλμπόρας, Άν. Βέργος

Σύμβαση θαλάσσιας ρυμουλκήσεως — Νομική φύση — Συνέπειες.

Η σύμβαση θαλάσσιας ρυμουλκήσεως αποτελεί μίσθωση έργου όταν το ρυμουλκούμενο έχει πλήρωμα και μπορεί να κινηθεί αυτόδυναμα. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις έχει το χαρακτήρα ναυλώσεως αν το ρυμουλκώ είναι πλοίο.

Επειδή η σύμβαση ρυμουλκήσεως, δι' της αναλαμβάνεται ή υποχρέωση της επ' αμοιβή υπό πλοίου εφοδιασμένου διά κινητηρίου δυνάμεως μετακινήσεως από ενός τόπου εις άλλον είτε πλοίου, εμπορίου ή μή, εστερημένου εν όλων ή εν μέρει ιδίας κινητηρίου δυνάμεως, είτε εν γένει ολουδήποτε επιπλέοντος κατασκευάσματος με την βοήθειαν ρυμουλκού σχοινίου, ενούνητος το ρυμουλκόν και το ρυμουλκούμενον, δέν ρυθμίζεται ειδικώς υπό του νόμου. Φέρουσα όμως τόν χαρακτήρα μισθώσεως έργου, όσάκις τό ρυμουλκούμενον έχει ίδιον πλήρωμα και είναι κατά τό μάλλον και ήττον κύριον τών ιδίων αυτού κινήσεων, διέπεται, κατά τās περιπτώσεις ταύτας, υπό τών οικείων διατάξεων του αστικού δικαίου, ενώ κατά τās λοιπās και υπό την προϋπόθεσιν ότι τό ρυμουλκόν έχει τήν νομικήν ιδιότητα του πλοίου και ή ρυ-

μουλκήσις λαμβάνει χώραν εν θαλάσση, ή ρυμουλκήσις φέρει τόν χαρακτήρα συμβάσεως ναυλώσεως, επί τής οποίας εφαρμόζονται αι διατάξεις του ΚΙΝΔ, εν αίς και αι προβλέπουσαι τήν αμοιβήν εξ υπεραναμώσεως τοιαύται τών άρθρ. 118 και 129 του κώδικος τούτου (Πολ. Πρωτ. Πειρ. 841/1979 Ε.Ν.Δ. 7-427, ένθα και περαιτέρω παραπομπαι). Έν προκειμένω διά τής υπό κρίσιν άγωγής, ως αδη διευκρινίζεται διά τών προτάσεων και έκτιμάται υπό του δικαστηρίου, ίστορείται ότι δυνάμει συμβάσεως ρυμουλκήσεως, περί ής τό άπό 13.8.1982 ίδιωτικών συμφωνητικών, καταρτισθείσης μεταξύ τής άσχολουμένης με παντός είδους ναυαγοσωστικάς εργασίας και ρυμουλκήσεως έναγούσης, άφ' ενός, και του έναγομένου, άφ' έτέρου, ή πρώτη ανέλαβε τήν υποχρέωσιν ρυμουλκήσεως, διά τών ρυμουλκών τής «Α» και «Τ» τής εν αὐτῇ περιγραφομένης πλωτῆς δεξαμενῆς του δευτέρου εκ του προλιμένου Σύρου εις τόν προλιμένα τής Έλευσίνας έναντι του ποσού τών 750.000 δρχ., συμφωνηθέντος επί πλέον ότι διά τυχόν προσθέτους υπηρεσίας τών άνω ρυμουλκών, θά έπρεπε νά χρησιμοποιηθῇ, ως και διά τόν χρόνον υπεραναμώσεως αὐτῶν (του χρόνου άναμώσεως όρισθέντος εις εξ ώρας) θά κατεβάλλετο ιδιαίτερα αμοιβή, ότι κατόπιν αἰτήσεως του έναγομένου τά ρυμουλκά εισηλθον εις τόν λιμένα τής Σύρου και ήσυχόθησαν προσθέτως με τήν πρόσδεσιν τής ρυμουλκήσεως δεξαμενῆς, ενώ διά τήν αἰτηθείσαν προσέγγισιν ταύτης εις τόν προβλήτα Άνδρεάδη, κατά τόν κατάπλου εις τόν λιμένα Έλευσίνας, άπασχολήθη επί πλέον και κατ' ανάγκην και τό τρίτον ρυμουλκόν τής έναγούσης «Α», ότι τά δύο πρώτα ρυμουλκά συνεπλήρωσαν χρόνον υπεραναμώσεως 6,30 ώρων έκαστον εις Σύρον και Έλευσίνα και ότι ό έναγόμενος όφείλει εις τήν ένάγουσαν, εκ πασών τών άνω αἰτιών, δρχ. 1.075.253 και δῆ α) δρχ. 750.000 διά τήν πραγματοποιηθείσαν ρυμουλκήσιν, β) δρχ.

91.104, άντιστοιχούσας εις τήν νόμιμον, άλλως είθισμένην αμοιβήν διά τήν πρόσθετον άπασχόλησιν τών ρυμουλκών «Α» και «Τ» εις τόν λιμένα τής Σύρου, γ) δρχ. 136.656 άποτελούσας ώσαύτως τήν νόμιμον αμοιβήν και τών τριών ρυμουλκών διά πρόσθετον, όμοίως, άπασχόλησιν εις τόν λιμένα τής Έλευσίνας και δ) δρχ. 97.493 διά τās πραγματοποιηθείσας 6,30 ώρας υπεραναμώσεως ύφ' έκάστου τών δύο πρώτων ρυμουλκών, καταβαλόν δέ δρχ. 375.000, εξακολουθεῖ νά όφείλῃ εισέτι δρχ. 700.253. Κατ' ακολουθίαν τούτων, διώκεται διά τής κρινομένης άγωγής, όπως διά προσωρινώς έκτελεστής άποφάσεως υποχρεωθῇ οὗτος νά καταβάλῃ εις τήν ένάγουσαν τό άνωτέρω ποσόν, νομιμοτόκως άπό τής έπιδόσεως τής άγωγής μέχρις έξοφλήσεως. Οδώς έχουσα ή υπό κρίσιν άγωγή νόμω βάσιμος παρίσταται, έρειδομένη επί τών προαναφερθεισών διατάξεων, εν συνδυασμῳ προς τās τοιαύτας τών άρθρων 107, 108, 111, 117, 119, 149 ΚΙΝΔ, 361, 346 Α.Κ. 907, 907, 908 Κ.Πολ.Δ. και, καταβληθέντος του προσήκοντος εις τό άντικείμενον αὐτῆς τέλους δικαστικού ένσήμου μετά τών ύπ' αὐτοῦ αναλογούντων ύπερ τρίτων ποσοστῶν.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 663 ΤΟΥ

Κ.Πολ.Δ.

Άπό τόν ναυτιλιακό δικηγόρο κ. Κωνσταντίνου Λασκαράτο λάβαμε τήν ακόλουθη έπιστολή σχετική με τήν προτεινόμενη άπό τό Έπουργείο Έργασίας τροποποίηση του άρθρου 663 του Κώδικα Ποιν. Δικονομίας γιά τίς έργασιακές διαφορές και έπειδή πρόκειται γιά τροπολογία ή όποία θά έχει άμεσες έπιπτώσεις στην λειτουργικότητα και τό κόστος του έλληνικού πλοίου τήν δημοσιεύμε στή στήλη τών Νομικών θεμάτων

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ώστε να τύχει της δέουσας προσοχής.

Η επιστολή του κ. Λασκαράτου έχει ως εξής:

«Κύριε Διευθυντά,

Έχει κατατεθεί στη Βουλή από τον Υπουργό Έργων σχέδιο νόμου για την κύρωση της 151 Διεθνούς Συμβάσεως, στο οποίο περιλαμβάνεται τροπολογία του άρθρου 663 περί εργατικών διαφορών του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας, σύμφωνα με την οποία, η άγωγή θα επιδίδεται εντός πέντε ημερών εις τον εναγόμενον.

Η ΠΙΝΟ γνωστοποίησε στο ΥΕΝ την άποψη ότι πρέπει να ορισθεί ειδικά ότι η προθεσμία των 5 ημερών θα ισχύει και για τις αλλοδαπές ναυτικές εταιρίες για τις οποίες η προθεσμία θεωρείται ότι είναι 60 ημερών (άρθρο 228 Κώδικος Πολ. Δικονομίας).

Γενικά η επίσπευσις της επιλύσεως των διαφορών και της άπονομής της δικαιοσύνης είναι ευπρόσδεκτη ιδιαίτερα στις εργατικές διαφορές όπου κατά τεκμήριο ο εργαζόμενος έχει ανάγκη ταχείας επιλύσεως της διαφοράς εκ της εργασίας του.

Όσον αφορά στις χερσαίες επιχειρήσεις ή προτεινόμενη τροπολογία ίσως να μη δημιουργή προβλήματα αφού στο εργοστάσιο είναι συγκεντρωμένοι οι εργαζόμενοι, τα στοιχεία, βιβλία, μάρτυρες κ.λπ.

Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις όμως τα πράγματα αλλάζουν δραστικά. Η ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να διατηρεί γραφείο

στον Πειραιά, το «εργοστάσιο» όμως κυριολεκτικά ταξιδεύει ενδεχομένως στην άλλη άκρη του κόσμου. Είναι πρακτικά αδύνατο ή εναγόμενη πλοιοκτήτρια μέσα σε πέντε μέρες να επικοινωνήσει με το δικηγόρο της, να γνωστοποιήσει την υπόθεση στο Club να επικοινωνήσει με το πλοίο, να ζητήσει και να λάβει από τον πλοίαρχο, ήμερολόγια και άλλα έγγραφα, να επικοινωνήσει με πράκτορες, με μάρτυρες που και αυτοί μπορεί να μην είναι εδώ, ενδεχομένως με γιατρούς και νοσοκομεία, να ζητήσει και να λάβει γνωματεύσεις κ.ο.κ., να τα στείλει στο δικηγόρο, ο τελευταίος να τα μελετήσει να γράψει προτάσεις, να εξετάσει μάρτυρες και όλα αυτά μέσα σε πέντε μέρες (!), λαμβανομένου μάλιστα υπ' όψιν ότι στις εργατικές διαφορές ισχύει το σύστημα της προαποδείξεως και δεν εκδίδεται προδικαστική απόφασις αλλά κατ' ευθείαν οριστική.

Εκτός από την δυσχέρεια όμως των 5 ημερών αξίζει να σημειωθεί ότι:

Η εταιρία δεν έχει το δικαίωμα άνακοπής έρημοδικίας έφ' όσον έχει κλητευθεί, που πρακτικά σημαίνει ότι και αν δεν προλάβει και έρημοδικασθεί δεν θα είναι σε θέση να άνακοπή την άπόφαση, γιατί στις εργατικές διαφορές η άνακοπή επιτρέπεται μόνον εάν ο εναγόμενος δεν εκλητευθεί νομίμως.

— Έπίσης αντίθετα άπ' ότι συμβαίνει στις χερσαίες επιχειρήσεις, οι ναυτικές εταιρίες ευθύνονται για τις άποζημιώσεις άπό εργατικά άτυχήματα με τον Νόμο 551,

είτε με τις διατάξεις του Άστικού Κώδικος στην περίπτωση άτυχήματος άπό μή τήρηση κανόνων άσφαλείας.

— Τέλος γιατί οι εργατικές άποφάσεις πολύ συχνά κηρύσσονται προσωρινώς έκτελεστές.

Ωστε θα είναι δυνατόν εάν γίνη δεκτή ή τροπολογία και μάλιστα με την άποψη της ΠΙΝΟ, ο δικηγόρος του εναγόντος να πάρη την υπόθεση να την μελετήσει, να συλλέξη όλο το άποδεικτικό του ύλικό και όταν θα είναι έτοιμος να την καταθέσει στο Δικαστήριο και μόλις πέντε μέρες πριν άπό τη δίκη να επιδώσει την άγωγή στην εταιρία ή όποια βεβαίως δεν θα μπορέσει να κάνει σχεδόν τίποτε μέχρι τη δίκη, και να έκδοθή μία άπόφασις για ποσόν ενδεχομένως έκατομμυρίων δραχμών με ένα σημαντικό της μέρος προσωρινώς έκτελεστόν.

Βεβαίως είναι προφανής ή άγαθή διάθεσις του Υπουργού Έργων για έπίσπευσιν των εργατικών διαφορών είναι όμως έξ ίσου προφανές ότι ο συντάκτης της τροπολογίας δεν είχε υπ' όψη την πραγματικότητα της ναυτιλίας.

Η ΠΙΝΟ όμως δεν έπρεπε να δη τα πράγματα άπό τόσο στενή άποψη συμφέροντος γιατί είναι φανερό τό άδιέξοδο που θα δημιουργηθή.

Φιλικάτα,

Κ. Λασκαράτος

Μπουμπουλίνας 25, Πειραιάς

14 Μαρτίου 1985



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

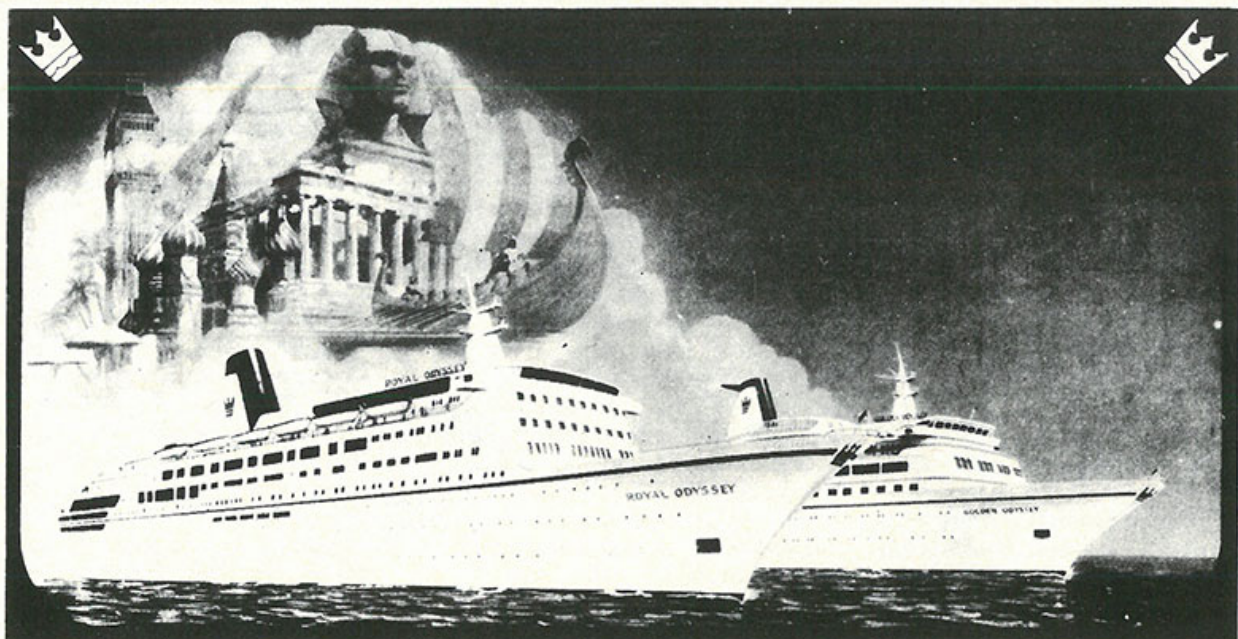
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 - Telex: 2700048/271480/213836 - Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE



ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ

Αντίδραση στον προστατευτισμό

Οι προσπάθειες της Βενεζουέλας να εφαρμόσει μέτρα προστατευτισμού στις θαλάσσιες μεταφορές με τις ΗΠΑ, συνάντησαν την επιτυχημένη αντίδραση της 'Ομοσπονδιακής Ναυτιλιακής Έπιτροπής. Οι εμπορικές σχέσεις των δύο χωρών έχουν υποστεί σοβαρό πλήγμα από το 1983 όταν η Βενεζουέλα προσπάθησε με απαγορευτικά μέτρα να αποκλείσει πλοία που δεν θα έφεραν την σημαία της Βενεζουέλας από το εμπόριο με τις ΗΠΑ. Η απειλή του αποκλεισμού των πλοίων της Βενεζουέλας από τα 'Αμερικανικά λιμάνια, εμπόδιζε την εφαρμογή των προστατευτικών μέτρων εκ μέρους της Βενεζουέλας και επέτρεψε την συμμετοχή στις γραμμές αυτές των αμερικανικών εταιριών 'Δέλτα Λάιν' και 'CCT'. Πρόσφατα όμως η νοτιοαμερικανική χώρα προσπάθησε να έκτοπίζει την εταιρία 'Κονκόρντ /Νοπάλ Λάιν' με απειλές επιβολής προστίμων κατά των εισαγωγών και εξαγωγών που θα χρησιμοποιήσουν αυτή την εταιρία. Εάν αποτέλεσμα ή συμμετοχή της εταιρίας στις μεταφορές σημείωσε πτώση από το 17% στο 5% περίπου. Η 'Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Έπιτροπή' αντέδρασε εφαρμόζοντας διαδικασίες που θα αναστείλουν την συμμετοχή των πλοίων υπό σημαία Βενεζουέλας και με την συνεργασία του 'Υπουργείου Έξωτερικών' ώστε να επικυρωθεί η εμπορική συμφωνία σε κυβερνητικό επίπεδο.

ΔΑΝΙΑ

Ο στόλος της Ove Skou

Η έφοπλιστική εταιρία Ove Skou, με δύναμη στόλου 300.000 τόν. d.w. ήταν η τρίτη ναυτιλιακή δύναμη της χώρας, ερχόμενη στη σειρά εϋθύς μετά τον Moller και την Det Oslaslatike. Τα τελευταία όμως χρόνια αναγκάστηκε συνεπεία της κρίσεως να μειώσει σημαντικά το στόλο της. Έτσι στο τέλος του 1984 πούλησε και τα τρία τελευταία πλοία γραμμής από μια σειρά 8 που είχε ναυπηγήσει μεταξύ 1968 και 1974. Τα πλοία αυτά απέδειχθησαν σύντομα ως αντισυμβατικά λόγω της εν τω μεταξύ αναπτύξεως των κοντεϊνερς. Το ένα μετά το άλλο παροπλίστηκαν και εκπονήθηκαν. Τα τρία τελευταία πουλήθηκαν σε συμφέροντα της 'Απω Ανατολής. Πρέπει να σημειωθεί ότι δύο πλοία της σειράς αυτής, αφού υπέστησαν ριζικές μετασκευές στην 'Ιαπωνία, μετετράπησαν σε πολυδύναμα των 17.000 τόν. d.w. και μπόρεσαν να χρονοναυλωθούν σε ξένες εταιρίες γραμμής.

Σήμερα η εταιρία διαθέτει 13 μονάδες, ήτοι πέντε μπάλκ κάρριερς και όκτώ πλοία γραμμής για γενικά εμπορεύματα.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ζητούν αύξηση

Περί τους 27.000 δυτικογερμανοί ναυτικοί τους οποίους εκπροσωπούν τα δύο κύρια ναυτεργατικά συνδικάτα DAG και OETW κήρυξαν λήξασα την ύφιστάμενη μισθολογική σύμβαση από της 1 Φεβρουαρίου. Η σύμβαση αυτή είχε τεθεί σε ισχύ από τις αρχές του 1984, όποτε τα συνδικάτα, είχαν πετύχει τελικά αύξηση 2,8% έναντι του 4,5% που είχαν αρχικά ζητήσει. Μολονότι δέ η σύμβαση προέβλεπε διάρκεια ισχύος μέχρι τέλος Μαρτίου του 1985, τα συνδικάτα έσπευσαν να την καταγγείλουν δύο μήνες νωρίτερα.

Ηδη οι διοικήσεις των συνδικάτων συζητούν στη Στουτγάρδη το θέμα των νέων διεκδικήσεων που θα προβάλουν κατά τις διαπραγματεύσεις τους με την έφοπλιστική ένωση.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ρεκόρ της President Lines

Η εταιρία American President Lines, η οποία είναι μία από τις τρεις μεγάλες αμερικανικές εταιρίες στον τομέα των κοντεϊνερς, προβλέπει ότι το 1985 θα είναι έτος ρεκόρ στη διακίνηση φορτίων.

Το 1984 η εν λόγω εταιρία πραγματοποίησε μεταφορές: 430.000 εμπορευματοκιβωτίων TEU, αύξησας την κίνησή της κατά 15% έναντι του 1983. Τα κέρδη της ανήλθαν σε 103 εκατομ. δολларίων.

Ηδη έχει προχωρήσει σε βασικές αλλαγές και βελτιώσεις των υπηρεσιών της, με την επέκταση του δικτύου των γραμμών της, την αύξηση της ταχύτητας των πλοίων της και την αύξηση των μεταφορικών δυνατοτήτων της διά της θέσεως στην ενέργεια νέων πλοίων - κοντεϊνερς της τάξεως των 2.500 TEU. Τελευταία πέτυχε την υπογραφή συμφωνίας με την West Asia Kontena Line για υπηρεσία ψυγείων μεταξύ των λιμένων Τσιταγκόγκ και Σιγκαπούρης, που θα της επιτρέψει να χρησιμοποιήσει τις εγκαταστάσεις που διαθέτει στην Τσιταγκόγκ και να είναι η πρώτη αμερικανική εταιρία που θα μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια των 40 ποδών μεταξύ Βορ. Αμερικής και Τσιταγκόγκ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Όριο στις ναυπηγήσεις

Το 'Υπουργείο Μεταφορών ανακοίνωσε τα υποχρεωτικά ανώτατα όρια για τις ναυπηγήσεις που επιτρέπονται στα 33 μεγάλα ναυπηγεία της χώρας με δυνατότητες ναυπηγήσεων σκαφών χωρητικότητας 10.000

τόν. γκρός και άνω. Για το 1985 η συνολική παραγωγή της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας δεν πρέπει να υπερβεί τα 4.1 εκατ. τόν. γκρός, ενώ για το 1986 το όριο θα μειωθεί στα 4 εκατ. τόν. γκρός.

Παράταση δανείων

Με ανακοίνωση της η Τράπεζα Export-Import της 'Ιαπωνίας δήλωσε προς ημερών ότι συγκατατέθηκε στη παράταση πληρωμής χρεών της περιβόητης «Σάνκο Στήμσιπ» ύψους 60 εκατ. δολларίων με σκοπό να διευκολύνει την εταιρία να ξεπεράσει την δεινή οικονομική κρίση στην οποία έχει περιέλθει.

Σε παρόμοιες ανακοινώσεις προέβησαν και άλλοι Ιαπωνικοί χρηματοδοτικοί οργανισμοί που έχουν συμφέροντα στις συνολικές πιστώσεις ύψους 290 δισεκατ. γιέν τα οποία έχει απορροφήσει μέχρι σήμερα η «Σάνκο» για την χρηματοδότηση του ναυπηγικού της προγράμματος και για κεφάλαια κινήσεως.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του προέδρου της «Σάνκο» η εταιρία θα επανέλθει σε κερδοφόρα εκμετάλλευση μετά το 1986 αφού κατά το μεταξύ διάστημα θα ύποστεί και νέες ζημιές εξαιτίας της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσεως.

ΚΙΝΑ

Αγοράζει VLCC

Έκπρόσωποι του τομέα των πετρελαιοφόρων της Κίνας βρίσκονται στην Εύρωπη σε αναζήτηση πλοίου. Η έρευνα τους εφορρά κυρίως τα παροπλισμένα τάνκερς, μεταξύ των οποίων θέλουν να αγοράσουν ένα VLCC στο πλαίσιο αναπτύξεως της βιομηχανίας των υποθαλασσίων πετρελαϊκών εξορύξεων. Το πρόσ αγορά πλοίο προορίζεται κατά πάσα πιθανότητα για τα πεδία παραγωγής του κόλπου Βοχάι, όπου θα χρησιμεύσει σαν πλωτή αποθήκη.

Σημειούται ότι τα πρώτα βαρέλια πετρελαίου από θαλάσσια εξόρυξη στη Κίνα υπολογίζεται να εξαχθούν μέχρι το τέλος αυτού του έτους ή στις αρχές του επόμενου. Τον προηγούμενο χρόνο η Κίνα παρήγαγε 114 εκατομ. τόνους πετρελαίου αλλά μόνο από χερσαίες πηγές.

Ένα άλλο σουπερτάνκερ 170.000 τόν. αγοράσε επίσης η Κίνα για άλλους σκοπούς αποθηκείσεως, αλλά η πληροφορία δεν θεωρείται επιβεβαιωμένη.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Πολύτιμες παραγγελίες

Έχει γνωσθεί ήδη ότι το ναυπηγείο Austin and Pickersgill, που ανήκει στο συγκρότημα των British Shipbuilders δέχτηκε την παραγγελία δύο πολυδύναμων φορτηγών πλοίων των 22.000 τόν. d.w. αντί τιμής 28 εκατομ. δολларίων.

Παράλληλα αναγγέλθηκε τώρα ότι το ναυπηγείο Smiths Dock, που αποτελεί επίσης θυγατρική εταιρία του συγκροτήματος, πέτυχε από την Κούβα την παραγγελία τεσσάρων φορτηγών των οποίων η αξία υπολογίζεται στα 32 εκατομ. δολларίων. Τα πλοία αυτά, γνωστά με το όνομα SD King 15 αποτελούν βελτιωμένη έκδοση του τύπου των φορτηγών SD-14, που θεωρείται πολύ επιτυχής.

Τα τέσσερα αυτά πλοία θα τα εκμεταλλεύονται νέες Κουβανικές έφοπλιστικές εταιρίες με έδρα την Κύπρο και θα είναι έπαν-

δρωμένα με κουβανικά πληρώματα. Η παράδοσή τους έχει συμφωνηθεί για το 1986, εξασφαλίζοντας στο ναυπηγείο άπασχόληση δύο ετών.

Τέλος παραγγέλνεται δύο αλιευτικών σκαφών τοποθετήθηκε πρόσφατα στο ναυπηγείο της Σκωτίας Ferguson.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έναντίον της μείωσης

Τα πληρώματα πολλών ατμοπλοϊκών πλοίων προτίθενται να πραγματοποιήσουν στάση εργασίας, εάν οι έφοπιστες προχωρήσουν σε περιορισμό της συνθέσεως του πληρώματος. Στην απόφαση αυτή προήλθε η άρμόδια ναυτεργατική όμοσπονδία, αφού αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τις διαπραγματεύσεις για τον νέο κανονισμό συνθέσεως των πληρωμάτων. Αίτια της αποχώρησης στάθηκε η μονομερής απόφαση που πήρε ο άρμόδιος Υπουργός για τη μείωση του πληρώματος κατά δύο άνδρες στα πλοία κάτω των 2.000 τόννων ή μικρότερα των 75 μέτρων.

Κατά τη ναυτεργατική όμοσπονδία η μείωση αυτή θα κοστίζει περί τις 1.000 θέσεις άπασχολήσεως ναυτικών στον τομέα της ατμοπλοίας, για την αποτροπή δε του κινδύνου αυτού είναι πρόθυμο να αντιδράσει και το προσωπικό των μεγαλύτερων πλοίων.

Η κίνηση στο Ρότερνταμ

Αύξημένη υπήρξε η κίνηση των φορτίων στο λιμάνι του Ρότερνταμ κατά το 1984, όπως δείχνουν υπολογισμοί που έγιναν με βάση τα εισπραχθέντα λιμενικά τέλη κατά το 1983 και 1984. Αναλυτικά η διακίνηση άργου πετρελαίου αυξήθηκε κατά 4.6% των μεταλλευμάτων κατά 26.9% του άνθρακα κατά 30.2% των φορτηγίδων κατά 32.1% των τροχοφόρων φορτίων κατά 1.2% και των έμπορευματοκιβωτίων κατά 11.5%.

Ειδικά στα κοντείνερς, το λιμάνι διακίνησε κατά το 1984 ποσότητα 2.6 εκατομ. TEU παρουσιάζοντας αύξηση κατά 200.000 κιβώτια έναντι του 1983. Αντίθετα πτώση σημείωσαν τα προϊόντα πετρελαίου (9.9%), διάφορα χύδην φορτία όπως σιτηρά, ζωτροφές και λιπάσματα (8%) και τα γενικά φορτία (7.7%).

Συνολικά με 243 εκατομ. τόννους διακινούμενων φορτίων το Ρότερνταμ παρουσίασε αύξηση της κίνησης κατά 11 εκατομ.

τόν. σε σχέση με το 1983 δηλαδή ποσοστό 4.6%.

Χρεωκοπία ναυπηγείου

Τό τελευταίο από τα μεγάλα ναυπηγεία του Άμστερνταμ, η γνωστή ADM εδήλωσε χρεωκοπία έπειτα από την άρνητική απάντηση της Ολλανδικής κυβέρνησης σε μία έκκληση για βοήθεια ύψους 2,4 εκατομ. δολларίων. Οι εργατικές ενώσεις προσπάθησαν να καθυστερήσουν την εξαγγελία της χρεωκοπίας με διάφορες νομικές διαδικασίες και ακόμη συμφώνησαν σε μείωση των μισθών κατά 5%, αλλά δεν επέτυχαν να αποτρέψουν την χρεωκοπία. Το ναυπηγείο που ιδρύθηκε το 1979, είχε τα τελευταία τέσσερα χρόνια έλλειμματα της τάξεως των 30 εκατομ. Φλορινίων και πρόσφατα η μόνη παραγγελία που είχε αναλάβει ήταν η μετασκευή του περσουλανού καταδρομικού «Αλμυράντε Γκρούου». Το ναυπηγείο ανήκει κατά μεγάλο ποσοστό σε ιδιωτικά συμφέροντα με μικρή συμμετοχή των τοπικών αρχών και της κεντρικής κυβέρνησης, και είδικεύονταν στις έπισκευές.

Η κρατική βοήθεια

Η Ολλανδική ναυπηγοβιομηχανία πιστεύει ότι για να μπορέσει να επιζήσει, πρέπει να τύχει άπαρατητήτως της κρατικής βοήθειας. Η βιομηχανία αυτή περιλαμβάνει 27 ναυπηγεία τα οποία άπασχολούν 5.500 άτομα. Υπολογίζει δε ότι η αναγκαία κρατική ένίσχυση ανέρχεται περίπου σε 80 εκατομύρια φλορινίων μέχρι το 1986.

Από της πλευράς του το Υπουργείο Οικονομικών δεν είναι διατεθειμένο να χορηγήσει περισσότερα των 42 εκατομμυρίων φλορινίων. Πάντως η τελική απόφαση πρόκειται να ληφθεί εντός του μηνός και θα βασισθεί στην έκθεση την οποία προς το σκοπό αυτό καταρτίζει τώρα το γραφείο Mc Kinsey.

Σημειώτέον ότι το γραφείο αυτό υπελόγισε ότι η Ολλανδική ναυπηγοβιομηχανία έχει ανάγκη 250 εκατομ. φλορινίων για τα δύο προσεχέτα και ότι συγχρόνως ώφειλε να περιορίσει τις θέσεις άπασχολήσεως τουλάχιστον κατά χίλιες.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Παραγγελίες τάνκερς

Η πορτογαλική εταιρία Soropata ανακοίνωσε ότι θα προχωρήσει σύντομα στην ανάθεση παραγγελίας για τέσσερα δεξαμενόπλοια των 125.000 τόν. d.w συνολικής άξιας 100 εκατ. δολларίων.

Ηδη άξιωματούχοι της εταιρίας έπεξεργάζονται προσφορές των πορτογαλικών ναυπηγείων Σετενάβε και πολλές άλλες που έχουν ύποβληθεί από ίαπωνικά, βρετανικά νοτιοκορεατικά και γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία, ενώ δεν πρέπει να άποκλεισθεί η άνάθεση του συμβολαίου στη Βραζιλία έφόσον υπάρξει η κατάλληλη χρηματοδότηση.

Άξιζει να σημειωθεί ότι για τη κατηγορία μεγέθους των δεξαμενοπλοίων που προτίθεται να κατασκευάσει η Soropata υπάρχει διεθνές ενδιαφέρον καθώς μόνο έξι παρόμοια σκάφη παραγγέλθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τον χρόνο που πέρασε, ενώ άκόμη η εταιρία αυτή στην οποία το κράτος συμμετέχει κατά 93% είναι η μόνη πορτογαλική ναυτιλιακή εταιρία που έμφανίζει κέρδη τα δύο τελευταία χρόνια.

ΤΑΪΒΑΝ

Ναυπηγική άνάπτυξη

Άλματώδη άνάπτυξη παρουσίασαν τα ναυπηγεία της Ταϊνάν Σιμπιλντιγκ Κορπορέτιον κατά το 1984 κατασκευάζοντας συνολικά 22 πλοία, χωρητικότητας 1,3 εκατομ. τόν. d.w.

Στα ναυπηγηθέντα περιλαμβάνονται δύο ανθρακοφόρα των 134.000 τόν. d.w., δύο μικρότερα μπάλκερς των 131.000, ένα δεξαμενόπλοιο των 94.000 τόν. d.w. και από έξι μπάλκερς των 66.000 τόνων και κοντεϊνερόπλοια.

Τό ναυπηγικό καρνέ της Φορμόζας περιλαμβάνει άκόμη ένα ανθρακοφόρο μπάλκερ των 150.000 τόν. d.w., ένα δεξαμενόπλοιο των 100.000 τόνων, δύο handy size μπάλκερς των 30.000 τόνων, ένα πλοίο μεταφοράς χημικών προϊόντων έπίσης των 30.000 τόνων και τέσσερα κοντεϊνερόπλοια.

Σύμφωνα με πληροφορίες τα ναυπηγεία στο Κασσιούγκ και στο Κηλούνγκ συνεχίζουν να εργάζονται με ζήμια και υπάρχουν σχέδια για νέες επενδύσεις της τάξεως των 70 εκατομ. δολларίων, οι οποίες θα έπιτρέψουν κάποια σταδιακή βελτίωση της παραγωγικότητας μετά μία τριετία.

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3891, 394.3548

Direct Line: (54) 1112580

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
311632 - Capt. G. Logothetis
867115 - Mr. E. Andresen

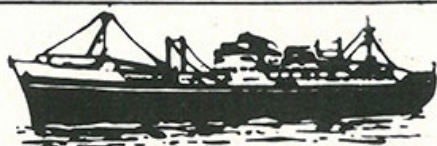
- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIES
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

NAYTILIAKES



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τά αιτία της καθυστέρησης

Λόγω της απρόβλεπτης Πανελλαδικής απεργίας των τυπογράφων και βιβλιοδετών την Πέμπτη 14 Μαρτίου παρουσιάστηκε καθυστέρηση μιάς ημέρας στην έκδοση του σημερινού μας φύλλου με αποτέλεσμα λόγω της άργιας του Σαββατοκύριακου τα «Ναυτικά Χρονικά» να κυκλοφορήσουν στις 18 Μαρτίου.

Τό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας τό 1984 ήταν 1.100 εκατομ. δολάρια έναντι 1.309 εκατομ. δολαρίων του 1983 (μείωση 16%). Από τό συνάλλαγμα αυτό τό 102 εκατομ. δολάρια εισέρρευσαν στη χώρα τόν Δεκέμβρη ενώ τόν αντίστοιχο μήνα του 1983 τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ήταν 124 εκατομ. δολάρια (μείωση 17%).

Άγοραπωλησίες

— Στην «Μπρίτις Πετρόλεουμ» έπωλήθη τό υπό σημαία Σιγκαπούρης ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Γκλόρυ» 89.735 τόν. d.w. τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 7.5 εκατ. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Λάντγουντ» 75.850 τόν. d.w., 40.626 τόν. γκρός, γαλλικής κατασκευής τό 1968, έναντι ποσού 1.750.000 δολαρίων.

— Άγνωστοί είναι οί αγοραστές του ελληνικού πρόντακτ κάρριερ «Μεσσηνιακή Αύγη» 30.322 τόν. d.w., 17.825 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως τό 1970, έναντι τιμής περί τών 3 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του φορτηγού πλοίου «Αίγίς Έλλένικ», 20.950 τόν. d.w., 12.489 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ίαπωνία τό 1976, έναντι τιμής περί τών 2 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Αίγίς Σκόουπ» 19.135 τόν. d.w., 11.184 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής 950.000 δολαρίων, μέ παράδοση «ώς έχει» στον Πειραιά.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «LA Loto» 16.454 τόν. d.w., 9.343 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως τό 1971, έναντι τιμής περί τών 900.000 δολαρίων.

— Κινέζοι του Χόγκ Κόγκ είναι οί αγοραστές τών τριών αδελφών πλοίων γενικού φορτίου «Ιάσων», «Ίκτινος» και «Ίων» χωρητικότητας 17.000 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα

αντίστοιχα στό Ήνωμένο Βασίλειο τό 1970, 1969 και 1971. Έναντι τιμής περί τών 3 εκατ. δολαρίων en bloc.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγού πλοίου «Αίγίς Φαίηθ» 15.137 τόν. d.w., 9.199 τόν. γκρός του 1969, έναντι ποσού 600.000 δολαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Constellation II» 27.629 τόν. d.w., 17.988 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως τό 1971, έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί τών 1.5 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες επίσης φέρονται ως οί αγοραστές τών τριών γαλλικών μπάλκ κάρριερς «Cyrena» 38.513 τόν. d.w., «Natica», 38.008 τόν. d.w., και «Sabina» 38.497 τόν. d.w. Τά σκάφη ανήκουν στην εταιρία Union Navale της Ρουέν και ναυπηγήθηκαν στη Βραζιλία τό 1978, 1983, και 1981 αντίστοιχα. Ός συνολική τιμή συνεφωνήθη τό ποσό τών 18 εκατ. δολαρίων.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό νηολογημένο στη Φορμόζα μπάλκ κάρριερ «Panamax World» 60.136 τόν. d.w., 33.641 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής πού πλησιάζει τό 3.5 εκατ. δολάρια.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό ναυπηγηθέν στην Ίαπωνία τό 1974 μπάλκ κάρριερ «Asia Success» 26.939 τόν. d.w. έναντι ποσού περί τών 2.1 εκατ. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Τράϊση» 154.000 τόν. d.w., περί τών 7.5 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες τέλος, αγόρασαν τά δύο αδελφά δεξαμενόπλοια «Lord Mount Stephen» και «Lord Strathcona» 66.234 τόν. d.w., έφοδιασμένα μέ συστήματα IGS/COW/Coils και ναυπηγηθέντα στην Ίαπωνία τό 1967 και 1966 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής 4.6 εκατ. δολαρίων.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ζεύς» 11.687 τόν. γκρός,

5.700 τόν. βάρους ναυπηγήσεως 1980, αντί δολ. 126.75 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Στην Ίσπανία έπωλήθη γιά διάλυση τό ελληνικό φορτηγό «Άκρα Ρίον» 6.456 τόν. γκρός, 3.300 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 79 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία μικτό σκάφος «Γκαίη» 68.731 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, αντί δολ. 139 τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές του Πακιστάν έπωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Λάκυ» 7.130 τόν. γκρός, σουηδικής κατασκευής του 1960, αντί δολ. 102 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Σιγκαπούρης αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Άχιλλεύς» 21.505 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1965, αντί δολ. 103 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Στην Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό - ψυγείο «Νήσος Νιός» 4.617 τόν. γκρός του 1964, αντί δολ. 122 ανά τόν. βάρους.

Ή προστασία εγκαταλειπομένων

Ειδική επιτροπή πού συγκροτήθηκε μέ απόφαση του ύπουργού κ. Γ. Κασιφάρα και αποτελείται από εκπροσώπους του ύπουργείου Ναυτιλίας, της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας θά διαπιστώνει τίς προϋποθέσεις παροχής προστασίας στους εγκαταλειπομένους από πλοιοκτήτες ναυτικούς.

Άγρότης δώρησε στό Λ.Σ.

970 σωστικές συσκευές

Ένας αγρότης δώρησε στό Λιμενικό Σώμα 970 αυτόματες σωστικές συσκευές οί όποιες θά διατεθούν στις κατά τόπους λιμενικές αρχές και στά περιπολικά σκάφη του Λιμενικού γιά νά χρησιμοποιούνται γιά τη διάσωση ανθρώπων πού κινδυνεύουν στη θάλασσα. Πρόκειται γιά τόν κ. Κυρ. Μιχαλίδη, κάτοικο Αιγάλεω, ό όποιος έκανε αυτή τη δωρεά συνολικής αξίας δύο εκατ. δραχμών περίπου όταν είδε στην τηλεόραση τίς προσπάθειες γιά τη διάσωση μιάς γυναίκας πού κινδύνευε στη θάλασσα μέ μιά παρόμοια συσκευή, ή όποια μπορεί και νά εκτοξεύεται στό σημείο πού βρίσκεται άτομο πού κινδυνεύει.

Τόν δωρητή ευχαρίστησε θερμά ό ύπουργός ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας γιά την προσφορά του πού ενισχύει, όπως είπε, τίς προσπάθειες του Λιμενικού Σώματος γιά την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ό κ. Σιγάλας έπανεξελέγη

πρόεδρος της Ε.Π.Ε.Α.Π.

Ό κ. Μηνάς Σιγάλας έπανεξελέγη πρόεδ-

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

δρος της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Επιβατηγών 'Ακτοπλοϊκών Πλοίων για την επόμενη διετία. 'Αντιπρόεδρος εξέλεγε ο κ. Γερ. Στρίντζης, γεν. γραμματέας επανεξελέγη ο κ. Παντ. Σφηνιάς, ταμίας εξέλεγε ο κ. Κ. Χατζαντωνίου και σύμβουλος ο κ. 'Εμμ. Γεωργάκης.

Συζήτηση για την 'Ακτοπλοία

Δημόσια συζήτηση για την 'Ακτοπλοία θα γίνει την ερχόμενη Τετάρτη (ώρα 7 μ.μ.) στο 'Εμπορικό και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς. Τη συζήτηση με θέμα «'Η 'Ελληνική ακτοπλοία: Παρελθόν, παρόν και μέλλον», οργανώνει η 'Εταιρία 'Ελληνικών Σπουδών και θα συντονίζει ο επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου 'Αθηνών κ. Κυρ. Κιουλάφας. Θα μετάσχουν ο πρόεδρος της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων κ. Μηνάς Σιγάλας, ο κ. Βασ. Κούτσης, και ο δικηγόρος κ. Εύαγ. Μητρέλιας.

'Η δημόσια συζήτηση για την 'Ακτοπλοία γίνεται στα πλαίσια των δραστηριοτήτων και του ενδιαφέροντος της 'Εταιρίας 'Ελληνι-

κών Σπουδών για την προβολή και αναζήτηση λύσεων στα φλέγοντα προβλήματα του τόπου. Με την ευκαιρία υπενθυμίζουμε ότι ο καθηγητής κ. Κιουλάφας είχε διοργανώσει την άνοιξη του 1984 σε συνεργασία με την 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών ένημ έρωση των φοιτητών του Οικονομικού Τμήματος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου 'Αθηνών στα θέματα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Στη συγκέντρωση που είχε πραγματοποιηθεί τότε στο ξενοδοχείο «'Αμαλία» είχαν μιλήσει σε 100 φοιτητές ο τότε πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. 'Αριστ. Καραγεώργης και ο κ. Γιώργος Φουστάνος, μέλος του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. οι οποίοι είχαν απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις και τις απορίες των φοιτητών με αποτέλεσμα να ξεκαθαρίσουν οι αντιλήψεις τους για την 'Ελληνική Ναυτιλία.

'Επανεξελέγη ο κ. Σταματόπουλος

Ο κ. 'Αθαν. Σταματόπουλος επανεξελέγη πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ ενώ στις άλλες θέσεις εξέλεξαν οι κ. Χαρ. Χαλτσότακης και Γεώργ. Τούσσας, Α' και Β' γραμματέας, αντί-

στοιχα, και Σάβ. Τιμπαγόλου, ταμίας. Τά μέλη του προηγούμενου προεδρείου της ΠΕΜΕΝ εξέλεξαν στις τελευταίες αρχαιρεσίες μέλη του διοικητικού συμβουλίου.

Καθελκύση αλιευτικού στην «'Ολύμπικ Μαρίν»

Καθελκύστηκε στο Λαύριο, το πρώτο αλιευτικό σκάφος ανοικτής θαλάσσης που κατασκευάστηκε από την «'ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ». Το σκάφος, παραγγελία του ιδιώτη κ. Καραδημητρίου, βαπτίστηκε «Καπετάν Κωσταντής» από τον ύφυπουργό Γεωργίας κ. Στ. Γιώτα, που παραβρέθηκε στην τελετή της καθελκύσεως και μίλησε για τις δυνατότητες που ανοίγονται στον τομέα της ναυπηγείσεως αλιευτικών σκαφών, ύστερα από τις αύξημένες επιδοτήσεις που χορηγεί η ΕΟΚ.

'Ο πόλεμος 'Ιράν — 'Ιράκ

Τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα επισκέφθηκαν στις 6 Μαρτίου οι πρεσβευτές της Σαουδικής 'Αραβίας, Κουβέιτ, Μαρόκου, 'Ιράκ και 'Ιορδανίας καθώς και ο εκπρόσωπος του 'Αραβικού Συνδέσμου στην 'Αθήνα και τον ενημέρωσαν για τις εξελίξεις του πολέμου 'Ιράν — 'Ιράκ. 'Επίσης, όπως ανακοινώθηκε, ευχαρίστησαν τον κ. Κασιφάρα για τις συστάσεις του ύπουργείου Ναυτιλίας προς τα ελληνικά πλοία να αποφεύγουν περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί από τις δύο εμπόλεμες χώρες σαν ζώνες πολεμικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με όρισμένες πληροφορίες, πέρα από τα ανακοινωθέντα, οι 'Αραβες πρεσβευτές ζήτησαν ούσιαστικά την παρέμβαση της 'Ελλάδος προς το 'Ιράν για τον τερματισμό του πολέμου στον Περσικό.

'Ο διαχωριστήρας «Ποσειδών» στην έκθεση ή «EXPOSHIP 83»

Ο ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού «Ποσειδών» θα παρουσιασθεί στην έκθεση «EXPOSHIP 83» που θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο από 18 - 22 Μαρτίου. Ο ελληνικός διαχωριστήρας θα παρουσιασθεί στο περίπτερο 330Α που ανήκει στην κατασκευάστρια εταιρία Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος στο οποίο θα παρουσιάζονται επίσης εκθέματα της εταιρίας Ι. Πολυχρονόπουλος Τράνζιτ Ε.Π.Ε. 'Η εταιρία Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος σε σχετική ανακοίνωσή της υπογραμμίζει ότι θα αισθανθεί ιδιαίτερη χαρά εάν 'Ελληνες πλοιοκτήτες επισκεφθούν τον περίπτερο της για να περιεργασθούν τον διαχωριστή πετρελαίου/νερού καθώς και τα άλλα είδη που θα εκτίθενται στο περίπτερό της.

Σημειώνεται ότι είναι η πρώτη φορά που ένα ελληνικό επίτευγμα στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας παρουσιάζεται στο εξωτερικό.

'Ελλείψεις σε σωσίβια σχεδία που είχε πιστοποιητικό

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι τό λιμεναρχείο Σύρου έστειλε στον Εισαγγελέα Πλημμελοδικών δικογραφία που σχηματίστηκε με την κατηγορία της απάτης σε βάρος του Ε. Μαλλήρη υπέθυνου τεχνικού του συνεργείου επιθεωρήσεως και έλέγχου πνευστών σωσίβιων σχεδίων «MARINA HELLAS».

'Η δικογραφία σχηματίστηκε μετά από έλεγχο που έκαναν όργανα του λιμεναρχείου στο αλιευτικό «'Αγ. Νικόλαος». Κατά τό ά-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 13 Μαρτίου. Δολ. ανά τόνο, εκτός εάν άλλως σημειώνεται:

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	174/178	184/188	271/275
Βοστώνης	183/186	191/192	248/250.85
Φιλαδέλφειας	178/182	183/186	246/250
Βαλτιμόρης	178/180	184/185	248/250
Νόρφολκ	178/180	184/187	248/255
Σαβάννας	179.75/184	186.50/193	248/255
Τζάνκσονβιλ	184/186	189/191	259/261
Π. 'Εβεργκλιέτς	176.50	186	266
Τάμπα	175.50/178	178/181	239/242
Μόμπιλ	168/171	172/174	242/245
Ν. 'Ορλεάνης	166/169	169/173	240/245
Μπωμόντι/Π. 'Αρθρουρ	168/171	171/174	243/245
Χιούστον	166/168.50	170/172.50	243/245
Κ. Κρίστι	170/171	174/176	245/248
Σάν Ντιέγκο	165.50/166	169/170	231/235
Λός 'Αντζελες	160/162.50	164/166.50	223/230
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	171/171.50	174/175	227/229
Βανκούβερ	199.75/201	204/205	280/285
'Αγ. Ευστάθιος	182/184	190/193	265/270
Φρήπορτ/Μπαχάμας	183/184	189/191	260/262
'Αρούμπας/Κιουρασάο	18.250/185	195.20/197.70	258/260.50
Τρίνινταντ	181/186	193/198	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	182/186	188/189.50	260/270
Σαίντ Κρουά	27.60	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	27.46	28.05	35.78BBL
Βραζιλίας	186	190	315
'Αμβέρσας	173/174	176/177	227/228
Ρόττερνταμ	172/173	175/176	225/229
'Αμβούργου	172/173	174/175	230/234
Γαλλίας	180/185	190/194	252/257MTW
'Ισπανίας	189/190	193/194	246/250MTW
Θέουτας	189/190	192/193	244/246MTW
Γένουας	189/190	193/194	254/255
Αύγουστας	188/189	192/193	254/255
Σάρροχ	191/192	196/197	255/256
Πειραιώς	189/190	193/194	254/258
Σουέζ Κανάλ	191/207	192/297	273/289
Τζέντας	—	175	282.65
Νταμμάμ	—	175	275
Ρας Τανούρα	—	190	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντάρμπαν	—	175/176	315/318MTW
Σιγκαπούρης	175.50/176	178.50/179	234/235
'Ιαπωνίας	184/185	186/189	240/245

νοίγμα πνευστής σωσσίβιας σχεδίας διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις στα εφόδια με τα οποία προβλέπεται να είναι εφοδιασμένη κάθε τέτοια σχεδία. Η παραπάνω σχεδία είχε επιθεωρηθεί και εφοδιαστεί με πιστοποιητικό ισχύος ενός έτους από το συνεργείο «MARINA HELLAS» του Ε. Μαλλήρη.

Παράρτημα του Οίκου Ναύτου στη Νέα Μηχανιώνα

Ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος εγκαινίασε την περασμένη Κυριακή το παράρτημα του Οίκου Ναύτου στη Νέα Μηχανιώνα το οποίο ιδρύθηκε για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων οι οποίοι διαμένουν στην περιοχή (ανέρχονται σε 1.600 άτομα) οι οποίοι έως τώρα ήταν υποχρεωμένοι να μεταβαίνουν σε άλλες περιοχές για να εξασφαλίζουν υγειονομική περίθαλψη. Εκτός από την ίδρυση του παραρτήματος της Νέας Μηχανιώνας, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ναυτικών τόν τελευταίο καιρό μετατάχθηκαν σε παραρτήματα τα γραφεία του Οίκου Ναύτου που λειτουργούν στην Ζάκυνθο, Κάσο, Γύθειο, Μοναεμβασία, Νάξο, Μύκονο, Πάμο και Άγιο Νικόλαο Κρήτης.

Ναυτικός μετέδιδε ψευδή σήματα

Ναυτικός από την "Ανδρο κατηγορείται ότι εξέπεμπε από ραδιοπομπή ψευδή σήματα κινδύνου και μ' αυτό τον τρόπο προκάλεσε δύο φορές άσκοπη κινητοποίηση πλοίων, αεροπλάνων καθώς και των αρμόδιων αρχών. Πρόκειται για τον Θεμιστ. Κυπριώτη, έναντιόν του οποίου σχηματίστηκε δικογραφία για παράνομη κατοχή ραδιοσταθμού και άσκοπη κινητοποίηση που στάλθηκε χθές στον εισαγγελέα της Σύρου.

Στο σπίτι του Κυπριώτη, στην "Ανδρο, βρέθηκε ένας πομπός SSB και υπάρχουν ενδείξεις ότι είχε και σταθμό ασύρματου τηλεφώνου (VHF) που όμως δεν βρέθηκε.

Σύμφωνα με αναφορά του λιμεναρχείου "Ανδρου, ο Κυπριώτης κατηγορείται ότι στις 22 Δεκεμβρίου εξέπεμπε επί τρισημίση ώρες σήμα κινδύνου δίνοντας τα στοιχεία ανύπαρκτου πλοίου. Επίσης στις 17 Ιανουαρίου επικοινωνήσε με τον θάλαμο Επιχειρήσεων του υπουργείου Ναυτιλίας προσποιούμενος ότι τηλεφωνεί από το λιμεναρχείο της "Ανδρου και είπε ότι το πλοίο "Αρίων" βρίσκεται σε κίνδυνο. Και στις δύο περιπτώσεις κινητοποιήθηκαν άσκοπα πλοία και αεροπλάνα με αποτέλεσμα να σπαταληθούν σημαντικά ποσά σε καύσιμα κλπ. Πάντως από την προανάκριση που έκανε το λιμεναρχείο της "Ανδρου δεν προέκυψαν ενδείξεις ότι ο Κυπριώτης εξέπεμψε σήμα κινδύνου με το όνομα του πλοίου "Φιλίτσα" στις 18 Ιανουαρίου, όποτε είχε ξεσπάσει κύμα κατηγορίες και ει-

χε γίνει μεγάλη κινητοποίηση για έντοπισμό του σκάφους αυτού μετά την έκπομπή σήματος κινδύνου.

Ομιλία του κ. Γιάννη Κ. Λύρα

Με ιδιαίτερη επιτυχία έγινε η ομιλία του κ. Γιάννη Κ. Λύρα προς τους αποφοίτους της Σχολής Ναυτιλίας της "Υδρας για τις προσωπικές ανακαμψεις των θαλασσιών μεταφορών και το ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας. Την ομιλία του κ. Λύρα που έγινε στις 8 Μαρτίου στο ξενοδοχείο "Ρόγιαλ Όλύμπικ" έκοτς από τους αποφοίτους της Σχολής Ναυτιλίας της "Υδρας παρακολούθησαν και πολλοί εκπρόσωποι της ναυτιλιακής οικογένειας λόγω δε του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζει θά τη δημοσιεύσουμε στο επόμενο τεύχος των "Ναυτικών Χρονικών".

Βρετανική Έπίσκεψη

Ανεπίσημη επίσκεψη στον Πειραιά πραγματοποίησαν από 8-12 Μαρτίου, δύο πολεμικά και ένα σκάφος υποστηρίξεως του Βρετανικού Ναυτικού. Πρόκειται για την ανθυποβρυχιακή φρεγάτα "Battleaxe" τύπου 22, το πυραυλοφόρο αντιτορπιλικό "Nottingham" και το βοηθητικό πλοίο "Appleleaf".

Δεξίωση της CANDIA στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Με την ευκαιρία της έναρξης της υπηρεσίας διελεύσεως πλοίων από τη Διώρυγα του Παναμά, ο πρόεδρος της CANDIA κ. Η. Ρακλής Ιερωνυμάκης παρέθεσε δεξίωση το μεσημέρι της 13 Μαρτίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Στην εκδήλωση παρέστησαν πολλοί αρχιπλοίαρχοι ναυτιλιακών εταιριών, διευθυντές Τραπεζών, στελέχη της CANDIA και μέλη της ναυτιλιακής οικογένειας.

«Η Ελλάδα και η Θάλασσα»

Έκθεση με θέμα: «Η Ελλάδα και η Θάλασσα» θα οργανωθεί στο χώρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς με την ευκαιρία της ανακλύσεως της Αθήνας σαν πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης. Η έκθεση αυτή θα διαρκέσει από τον Ιούνιο ως τον Οκτώβριο και η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών ζήτησε από τα μέλη της να διαθέσουν οποιοδήποτε υλικό που έχουν στα χέρια τους και σχετίζεται με τη ναυτιλία και τη θάλασσα.

Νέα διοίκηση στον ΟΛΠ

Διορίσθηκαν με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας τα 14 μέλη του νέου Δ.Σ. του ΟΛΠ για την προεχρή τριετία (1985-1987). Το Δ.Σ. του ΟΛΠ αποτελείται από τους εξής:

● Τό εκάστοτε μέλος του διδακτικού έρευνητικού προσωπικού του Έθνικου Μετσό-

βειου Πολυτεχνείου με γνωστικό αντικείμενο θέματα που έχουν σχέση με λιμενικά έργα.

● Τόν εκπρόσωπο του Δήμου Πειραιώς κ. Παν. Πιπιτσούλη με αναπληρωτή του τόν κ. Μιχ. Ζερβό.

● Τόν εκάστοτε κεντρικό Λιμενάρχη Πειραιώς ως εκπρόσωπο του υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας με αναπληρωτή του τόν νόμιμο αναπληρωτή του.

● Τόν εκάστοτε προϊστάμενο Τελωνείων Αττικής ως εκπρόσωπο του υπουργού Οικονομικών με αναπληρωτή του τόν κ. Δημ. Αλεξίου υποδιευθυντή της διευθύνσεως Τελωνείων Αττικής.

● Τόν εκάστοτε διευθυντή Τιμών και Εισοδημάτων του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας με αναπληρωτή του τόν κ. Δημήτρα Παπουσοπούλου.

● Τόν εκάστοτε πρόεδρο του Ε.Κ. Πειραιώς.

● Τόν κ. Σταύρο Μαρκίδη εκπρόσωπο του μονίμου προσωπικού του ΟΛΠ, με αναπληρωτή του τόν κ. Χρ. Κριεμάδη.

● Τόν κ. Γ. Καραγιάννη εκπρόσωπο των μονίμων λιμενεργατών ΟΛΠ με αναπληρωτή του τόν Γ. Κοττοράκο.

● Τούς κ.κ. Β. Κούση και Γ. Φουστάνο εκπροσώπους του Ν.Ε.Ε.

● Τούς κ.κ. Νικ. Λακιώτη και Κων. Χατζή εκπροσώπους του ΕΒΕ Πειραιώς.

● Τόν κ. Κων. Σκουζέ ως εκπρόσωπο της Πανελληνίας Ένώσεως Ναυτικών Πρακτόρων με αναπληρωτή του τόν κ. Ηλ. Κοντό εκπρόσωπο της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως.

● Τόν κ. Θ. Σερβεζά, ειδικό οικονομολόγο με αναπληρωτή του τόν Γ. Καστελάνο.

● Τόν κ. Αδελκίο Ρογκάν λιμενολόγο με αναπληρωτή του τόν κ. Παν. Αλαμάρα.

ΠΕΝΘΗ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Γ. ΤΣΕΜΠΕΛΗΣ

Τό ήθος, και ό ήπιος χαρακτήρας του Παναγιώτη Τσεμπελή θά μείνουν ανεξίτηλα στη μνήμη όσων τών γνώριζαν.

Ό εκλιπών γεννήθηκε στην Κέρκυρα τό 1905 και έλαβε τό δίπλωμα του Α' μηχανικού πλοίων τό 1930. Επί σειρά έτών υπηρέτησε τό πλοίο και τη θάλασσα και τό 1935 εγκαταστάθηκε στον Πειραιά για να ασχοληθεί με τις επισκευές πλοίων με προσωπική του επιχείρηση.

Τό 1959 μαζί με τούς Παναγ. Νομικό και τόν Ν. Λύρα ίδρυσε την ΝΑΥΣΙ Α.Ε. της όποιος παρέμεινε Πρόεδρος μέχρι του θανάτου του.

Διετέλεσε μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ και υπήρξε από τούς πρωτεργάτες της ανάπτυξεως της Ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας του Πειραιά.

Τά Ναυτικά Χρονικά από τις στήλες αυτές εκφράζουν θερμά συλλυπητήρια στους οικείους του για τό χαμό του.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.



Θαλάσσια ατυχήματα

ΟΝΟΜΑ	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κακοκαιρία/Συνθήκες
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	Έλληνική	57.761	1973	Ρόττερνταμ για Άμβερσα, συγκρούστηκε με το τάνκερ «Dutch Master», στο Γουέστ Καπέλ, στις 8/3.
ΑΛΦΑ ΔΩΡΙΚ	Έλληνική	12.498	1974	Άμβουργο για Περσικό, κατά την άγκυροβόληση στο Σάουθεντ, στις 10/3, άπώλεσε την άγκυρα και μέρος της αλυσίδας.
ΑΡΓΩ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	Έλληνική	1.578	1976	Συγκρούστηκε στο Σόρεχαμ, στις 9/3 με αλιευτικό σκάφος χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	8.002	1965	Επιθεωρήθηκε στη Γένοβα, συνεπεία ζημιών στην προπέλλα, στις 5/3. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός.
ΜΑΡΑΚΙ	Παναμαϊκή	4.647	1963	Άμβερσα για Ταϊβάν, προσάραξε στον π. Σέλντ, στις 28/2. Αποκολλήθηκε με την συνδρομή ρυμουλκών και συνέχισε το ταξίδι του.
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ.	Παναμαϊκή	3.947	1964	Κατά την είσοδο στο Τούπεξαν, στις 6/3, προσάραξε και υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά που κατέστρεψε το μηχανοστάσιο και προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή. Ένας ναυτικός χάθηκε και 12 είναι τραυματισμένοι.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Γ.	Μάλτας	1.583	1963	Προσάραξε στη Θεσσαλονίκη, στις 11/3. Αποκολλήθηκε αύθμερόν με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΛΕΝΑ Β.	Έλληνική	20.713	1973	Συγκρούστηκε στη Τσιταγκόγκ, στις 6/3 με το μπάλκερ «Eastcap».
ΗΒΗ	Λιβεριανή	16.379	1979	Επιθεωρήθηκε στην Όδησσό, συνεπεία προσάραξης σε πάγους, στις 11/3.
ΜΟΥΣΑΚΗ	Έλληνική	35.506	1972	Γκόουβ για Άμβουργο, κατέπλευσε στο Κέϊπ Τάουν, στις 28/2 με ζημιές στα διαφράγματα συνεπεία κακοκαιρίας.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ	Έλληνική	14.675	1972	Υπέστη ζημιές στην προπέλλα, συνεπεία παγετού που συνάντησε στη Βόρειο Θάλασσα, στα τέλη Φεβρουαρίου. Κατευθύνθηκε στο Φλάσινγκ για έπισκευές.
TANKEPS:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ	Κυπριακή	18.500	1981	Εβλήθη υπό πυραύλου, στο Κατάρ, στις 1/3. Υπέστη σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή και ένας ναυτικός τραυματίστηκε σοβαρά. Κατευθύνθηκε προς Ντουμπάι για έπισκευές.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	Λιβεριανή	122.348	1974	Εβλήθη υπό πυραύλου στο Κάργκ Άϊλαντ, στις 11/3 και υπέστη ζημιές στο κατάστρωμα, το αντλιοστάσιο και την υπερκατασκευή. Η πυρκαϊά κατασβέσθηκε από το πλήρωμα και το σκάφος συνέχισε το ταξίδι του.
ΚΙΤΙΟΝ	Κυπριακή	79.969	1969	Υπέστη βλάβη της μηχανής νότια της Τρινκομάλης, κατά το ταξίδι Τσιταγκόγκ προς Κόλπο στα μέσα Μαρτίου.
ΚΥΘΝΟΣ	Έλληνική	17.355	1971	Κατά τον κατάπλου στο Σίρρι Άϊλαντ, στις 9/3, συγκρούστηκε με ρυμουλκά και υπέστη ελασματουργικές ζημιές.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
 FINANCIAL AID
 OPERATIONAL CONTROL
 BUNKERS - Competitive prices

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

Η ναυλαγορά

Ακόμη ένα απογοητευτικό δεκαπενθήμερο για τη διεθνή ναυλαγορά υπήρξε το πρώτο του Μαρτίου. Ιδιαίτερα, μάλιστα, αν ληθεί υπόψη ότι οι άρχες Μαρτίου αποτελούν την άπαρχή μιας έστω πρόσκαιρα καλύτερης αγοράς που κατά τα τελευταία χρόνια διαρκούσε μέχρι τα τέλη Μαΐου. Χωρίς, έβαια, να αποκλείεται το ενδεχόμενο μιας άπως καθυστερημένης πρόσκαιρης βελώσης, είναι προφανές ότι τίποτα το έντυωσιακό δεν μας επιφυλάσσει το άμεσο μέλλον.

Γεγονός είναι ότι η έχεμύθεια που καλύπτει πολλές ναυλώσεις και τους βασικούς όρους τους δεν επιτρέπει μια ακριβή αξιολόγηση της αγοράς και των εξελίξεών της, από, τι όμως γίνεται γνωστό προκύπτει άβιατα το συμπέρασμα ότι μόνο περιθωριακά έρδη επιτυγχάνονται.

Ο τομέας των σιτηρών παρείχε μια έλαρά βελτιωμένη εικόνα χωρίς ιδιαίτερη έμνευση, με το μέγεθος πάναμαξ από Κόλπο ιά 'Ιαπωνία στά δολ. 15 (βελτίωση 50 σέντες), ιά Εύρώπη στά δολ. 9.50 ενώ ή δυτική άκτή 'ΙΠΑ για 'Απω 'Ανατολή ('Ιαπωνία) έφθανε ά δολ. 9.50 ανά τόννο. Πέρα από τόν Κόλπο, άποιο ένδιαφέρον παρατηρήθηκε από Ν. 'Αμερική για Μεσόγειο, Μεξικό, 'Ιαπωνία και ικρότερη σχετικά κίνηση των φορτώσεων πό Αύστραλία και Εύρώπη.

Οι γαιάνθρακες κινήθηκαν κάτω από ένα έπλο μυστικότητας, με πολλές διαψεύσεις ημών και λίγες γνωστές ναυλώσεις, μεταύ των όποιων θά ξεχωρίσουμε εκείνη για 40.000 τόννους από Χ. Ρόντς και Ν. 'Αφρική ιά 'Ιαπωνία στά δολ. 19.95 φίο, ενώ 0/100.000 τόννοι από Χ. Ρόντς για Κόντιεντ πλήρωσαν περί τά δολ. 5.25 για φόρτωη 'Απρίλιο, ενώ ίδια ποσότητα από Ρόττερταμ για 'Ιταλία έφθανε στά δολ. 2.50 ανά όννο. Βέβαιο είναι ότι άριθμός φορτώσεων υμφωνήθηκε από Αύστραλία για ποικίλους προορισμούς, ή άναφορά όμως σε ναύλο είαι παρακινδυνευμένη.

Κάτω από τό ίδιο κλίμα κινήθηκαν και τά ιδηρομεταλλεύματα με προεξάρχουσα τά

Βραζιλία, από όπου σημαντικές ποσότητες φαίνεται ότι κινούνται, τόσο προς τόν Εύρωπαϊκό χώρο όσο και προς εκείνον της 'Απω 'Ανατολής. Οι 150.000 τόννοι από Β. Βραζιλία για Μεσόγειο πλήρωσαν δολ. 6.50 και άντίστοιχα είναι ή ναύλωση για 125.000 τόννους στά δολ. 6.20 ανά τόννο. 'Η συνήθης ναύλωση από Β. Νορβηγία για Κόντιεντ και για 80.000 περίπου τόννους ήταν στά δολ. 2.30 ενώ άκούσθηκε ότι 110.000 τόννοι από Αύστραλία για Β. 'Ισπανία πλήρωσαν δολ. 10.75 φίο.

Ανύπαρκτα τά λιπάσματα, τουλάχιστον σε σχέση με τό πρόσφατο παρελθόν, δημιούργησαν ένα κενό στην αγορά που έγινε άντιληπτό από τά μικρότερα ιδίως πλοία.

Στά ίδια περίπου επίπεδα και ή ζάχαρη, με λιγοστές, σποραδικές ναυλώσεις που στερούνται γενικότερης σημασίας, συνέπεια προφανώς των πωλητών του φορτίου νά επικυρώσουν τίς κρατούσες μάλλον χαμηλές τιμές.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Περιορισμένα σε άριθμό τά κλεισίματα που βγήκαν στην επιφάνεια αλλά σημαντικός άριθμός έμπιστευτικών πράξεων, αυτή είναι ή εικόνα του δεκαπενθήμερου. 'Ο κύριος όγκος της δραστηριότητας αναφέρεται στην 'Απω 'Ανατολή. Δεν πρέπει όμως νά μάς διαφύγει τό γεγονός ότι ή χρονοναύλωση ταξειδίου άποτελεί την κύρια έκφραση εκείνου του χώρου, εις βάρος του άριθμού των ναυλώσεων ταξειδίου, σε άντίθεση με τόν Εύρωπαϊκό και 'Αμερικανικό χώρο όπου οι δεύτερες σαφώς προτιμώνται.

Οι 60.000 TDW για κυκλικό Ειρηνικού στά δολ. 6.700, οι 40.000 TDW στά δολ. 5.250 οι 33.000 TDW στά δολ. 4.800, οι 26.000 TDW στά δολ. 3.900, όλα αυτά δίνουν τό μέτρο της κατάστασης που επικρατεί στην 'Απω 'Ανατολή και που άποκαθιστά κάπως ή σχέση μεγέθους και μισθώματος.

Παράλληλα διαπιστώνουμε και άριθμό κλεισιμάτων παρόμοιων με τά παραπάνω σε σαφώς μικρότερα μισθώματα, διαπίστωση που άφήνει νά διαφαίνεται ή άνισορροπία

προσφοράς - ζήτησης και ή πίεση κάτω από την όποια ό πλοιοκτήτης πολλάκις διαπραγματεύεται.

Στόν Εύρωπαϊκό χώρο, σημειώσαμε άριθμό κλεισιμάτων που άναφέρονται κυρίως σε πλοία γενικού φορτίου (15.000 TDW περίπου) μέχρι και handy size bulkcarriers, όπως οι 15.000 TDW από Κόντιεντ για 'Ινδικό στά δολ. 4.250, τό ίδιο μέγεθος για Ν.Α. 'Ασία στά δολ. 3.900 και οι 20.000 TDW για 'Ερυθρά στά δολ. 4.350.

Από άλλες περιοχές, σημειώνουμε τούς 15.000 TDW από Βραζιλία για ΗΠΑ 'Ατλαντικού στά δολ. 3.500 και τούς 25.000 TDW από Μαρόκο για Κόντιεντ στά δολ. 3.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αγορά του δεκαπενθήμερου κινήθηκε γενικώς σε χαμηλούς τόνους με έξαιρεση την Καραϊβική, όπου παρατηρήθηκε κάποια ζωρότητα και διακύμανση στά επίπεδα των ναύλων καθώς και στην στιγμιαία άναζωπύρωση του ένδιαφέροντος στόν Περσικό, ή όποια δημιουργήσε έλπίδες που γρήγορα διαψεύστηκαν.

Στήν τελευταία περιοχή, σημειώσαμε ή ναύλωση για 220.000 τόννους για 'Ιαπωνία στά WS 23 ενώ μικρής άπόστασης μεταφορά πλήρωσε WS 30. Στά μικρότερα μεγέθη ή άπραξία, ή μάλλον ή άνισορροπία προσφοράς - ζήτησης, καθήλωσε τούς ναύλους που, περισσότερο από μία φορά, ήταν σαφώς ζημιόγονοι.

Η Μεσόγειος, χωρίς κάτι τό ιδιαίτερο, κινήθηκε στά συνήθη χαμηλά πλαίσια με μικρές μεταβολές.

Κατά περιόδους κάπως καλύτερη ή Δυτ. 'Αφρική από όπου σημειώνουμε τούς 130.000 τόννους για Κόντιεντ στά WS 42 και τούς 125.000 τόννους για ΗΠΑ στά WS 36.

Στήν Καραϊβική, οι 35.000 τόννοι για Κόλπο πλήρωσαν WS 75 και τόν ίδιο ναύλο πληρώθηκαν οι 65.000 τόννοι για 'Ισπανία.

Στήν έσωτερική αγορά της Βρετανίας, ή λήξη της άπεργίας των άνθρακωρύχων ρίχνει τίς άνάγκες σε πετρέλαιο και δημιουργεί πτώση της ζήτησης χωρητικότητας. 'Οπωσδήποτε, σημειώσαμε άριθμό ναυλώσεων από Β. Θάλασσα για ποικίλους προορισμούς.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις και εις έτέρους λιμένας 'Απω 'Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην ήν 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

Cockatoo Ship Repairs

Cockatoo Dockyard is experienced in all types of repairs of steam and gas turbines diesel machinery. We provide extensive hull repair facilities, a machine shop for light, medium and heavy machining with a NATA registered metrology section, an electrical and electronic repair division, a modern hydraulics shop and clean-room facilities maintained to a level of 5 microns, and facilities for water/grit blasting of hulls and metal bonding and techniques for shafting.

Details of the two graving docks are:

	Sutherland	Fitzroy
Length	210 M	145.5 M
Breadth	26.7 M	17.9 M
Water over blocks	7.55 M	3.65 M

Service agents for: • VSG Pumps
• Stal-Laval Turbines • Stork Diesels
• Elliott Turbines • GEC Turbines

Ship Technology Unit, a division of Cockatoo Dockyard Pty Ltd — formed in 1981 to extend the services provided to the maritime industry. These services include:

- Marine design • Feasibility studies
- Marine technology • Trials evaluation
- Noise and vibration studies
- Special equipment to record and analyse
- Bollard pull on tugs and other craft.

Contact the marketing department:



Cockatoo Dockyard Pty Ltd
P.O. Box 1139, North Sydney, NSW 2060, Australia
Telex: AA72086 SHPTCE
A member of the Comsteel Vickers Group

For further particulars, contact
General Engineering Marine Bureau,

Piraeus Consultant C. Papathodorou
M. Sc. (Munich) CEng. FIMarE MRINA

P.O. Box 80347 185 10 Piraeus, Greece.
Tel. 417 8181. Tlx. 241015 CRIS GR.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ καί Μπουένος Άιρες 20.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 20.50 φίο, 2.000 τον φόρτωση/3.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση Μαρτ. 11-18.

ΦΕΥΡΟΥΣ III: Άμερ. Κόλπο 27.500 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 23 φίο, 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 15-22.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 48.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23 φίο, 2.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση Άπριλ. 15-30.

ΤΟΥΣΠΑΝ: Άμερ. Κόλπο 7.700-8.250 τον. γεννήματα Μαρακάμπο δολ. 17.50 φίο, 2 ήμερες/600 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 4-11.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ: Βανκούβερ 20.000 τον. λιπάσματα Ινδία, δολ. 27.50 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 1-8.

ΤΕΤΙΕΝ: Τάμπα 31.000 τον. φορτίου σέ παλλέτες Άμστερνταμ, δολ. 10.25 φίο, 8 ήμερες, Μαρτ. 10-17.

ΠΕΤΑΛΟΝ: Πούλκετ Σάουντ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 9 φίο, όψιόν φόρτωση Κολούμπια Ρίβερ δολ. 9.10 φίο, 11 ήμερες, Μαρτ. 18-28.

ΜΙΣΤΡΑΛ: Ποταμό Μισισσιππή 58.800 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 545.000 κατ' άποκοπή φίο, 11 ήμερες, Μαρτ. 15-22.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: Δουκέρκη/Γκέντ 11.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 13.25 φίο, 3.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΟΚ: Πόρτο Μαργκέρα 14.500 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 23.50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 8 τό άργότερο.

Κ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ: Ναυταλί 20.000 τον σιτηρά Τυνησία, πλέον 10.000 τον. κριθής από Σουηδία γιά Καζαμπλάνκα δολ. 18.50 φίο γιά δύο λιμένες φορτοεκφορτώσεως, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΚΑΡΟΛΙΝ: Κάρυτιφ 16.000 τον. περίπου κριθής Άλγερίας, δολ. 15.40 φίο, 3.400/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 1.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΙΒΑΝΟΣ: 24.232 τον d.w. του 1984, παράδοση Άμστερνταμ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με έπαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 6.000 την ήμερα.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ: 13.488 τον. d.w. του 1970, παράδοση Άμβούργο Μαρτ. 11, έπαναπαράδοση Μπουένος Άίρες, δολ. 2.900 την ήμερα.

ΚΑΣΣΙΑ: 25.832 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σαφί άμεση, έπαναπαράδοση Ρότερνταμ, δολ. 3.025 την ήμερα.

ΝΑΤΑ: 14.960 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα Μαρτ. 12-15, έπαναπαράδοση Ραγκούν, δολ. 3.900 την ήμερα.

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ.: 36.443 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νιού Γουέστμινστερ Μαρτ. 20-27, έπαναπαράδοση βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 4.532 την ήμερα συμπερ. ύπερωριών.

ΑΔΑΜΑΣ: 15.173 τον. d.w. παράδοση Νοτ. Ιαπωνία άμεση, έπαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 4.200 την ήμερα.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: 15.177 τον. d.w. του 1970, παράδοση Άδριατική άμεση, έπαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 4.200 την ήμερα.

ΕΠΟΣ: 14.947 τον d.w. του 1977, παράδοση Σουμάτρα Μαρτ. 6-10, ταξίδι διάρκειας 60-70 ημερών με έπαναπαράδοση Βοστώνη/Ταμπίκο, δολ. 2.400 την ήμερα.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: 20.544 τον. d.w. του 1967, παράδοση Άμβέρσα Μαρτ. 7-11, έπαναπαράδοση στον πιλότο Έρυθράς Θάλασσας, δολ. 4.350 την ήμερα.

ΘΕΤΙΣ: 70.921 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Κόμπε Μαρτ. 10 τό άργότερο, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.300 την ήμερα.

ΝΙΚΑΙΑ: 33.833 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Ιαπωνία Μαρτίου 18-20, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού διάρκειας περίπου 70 ημερών με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 3.300 την ήμερα.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ: 64.820 τον. d.w. του 1981, παράδοση Τάμπα Μαρτίου 18-25, ταξίδι με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 5.100 την ήμερα, πλέον δολ. 135.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Ποταμό Μισισσιππή 53.500 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 9.53 φίο, 10 ήμερες, Μαρτίου 15-20.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Λέκι Τσάρλς 55.000 τον. κώκ πετρελαίου Γένοα καί Βενετία, δολ. 10,85 φίο με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 15.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Άμονάυ Μπαίη 30.000 τον. καθαρά, Πόρτ. Έβεργλεις, WS 110, Μαρτ. 8.

ΠΑΤΜΟΣ: Λά Σκχάρμ 90.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 52,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, Μαρτ. 4.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 82,5, όψιόν Σκανδιναυία WS 65, Μαρτ. 11.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 52.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 92,5, Μαρτ. 12.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Σαλλόμ Βόε 64.000 τον. μέρος φορτίου, τής WS 70, Μαρτ. 7.

ΕΛΜΙΝΑ: Σιντί Κερίρ 68.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλία WS 62, Μαρτ. 8.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Κεϋχάν 100.000 τον. λιμάνι Ισπανικής Μεσογείου, WS 45, Μαρτ. 3.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Κεϋχάν 96.000 τον. Μπιλμπάο, WS 38, τέλη Φεβρουαρίου.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Φός 78.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολη, WS Μαρτ. 8.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Έρυθρά Θάλασσα 65.000 τον. μέρος φορτίου, Γκρόνμεντ, WS 72,5, Μαρτ. 1.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Ντρά Μπόκας 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 45, Μαρτ. 5.

ΒΕΝΟΥΣ V: Άνατολ. άκτή Μεξικού 75.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 83, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 90, Μαρτ. 7.

ΑΡΚΑΥ: Βενεζουέλα 43.000 τον. μέρος φορτίου, Μαμονάλ, δολ. 200.000 κατ' άποκοπή.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ III: Άνατολ. άκτή Μεξικού 79.000 τον. άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 82,5, Μαρτ. 2.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Ράς Τανούρα 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 45, άρχη Μαρτίου.

ΜΕΘΩΝΗ: Γέμπο 50.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 70 τέλη Φεβρουαρίου.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Καραϊβική 28.00 τον. καθαρά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 125, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 97,5, Φεβρουαρίου.

ΚΕΦΕΥΣ: Σκίνκτα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, Φεβρουαρίου 28.

ΠΑΤΡΙΟΤ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 95, Φεβρουαρίου 18.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Τάκουλα 95.000 τον. μέρος φορτίου, Πένμπρουκ WS 38,5 Φεβρουαρίου 18.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Ές Σιντέρ 130.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 38, Φεβρουαρίου 19.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Φός 78.000 τον. Νάπολη, WS 72,5, Φεβρουαρίου 14.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ράς Σουκχεϊρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 43, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 38, Φεβρουαρίου 20.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Ράς Σουκχεϊρ 82.000 τον. μέρος φορτίου, ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 47,5 Φεβρουαρίου 18.

ΠΟΛΑΡΙΣ: Άμερ. Κόλπο 29.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 90 άμεση.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊταγκόγκ, WS 43, Φεβρουαρίου.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Σιντί Κερίρ 120.000 τον. Ιταλία, WS 42,5, Φεβρουαρίου 16.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 100, Φεβρουαρίου.

ΤΑΥΡΟΣ: Πούντα Καρντόν 30.000 τον. άκτ. 'Α-
τλαντικού ΗΠΑ WS 120, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ
/Μεσόγειο WS 100, Μαρτ. 4.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Σιγκαπούρη 28.500 τον.
Σίρρι 'Αιλαντ, WS 74, Μαρτ. 2.
ΠΗΓΑΣΟΣ: Σιγκαπούρη 25.000 τον. μέρος φορ-
τίου, 'Ιαπωνία WS 92.5, Μαρτ. 2.
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Ράς Σουκχέιρ 90.000 τον. μέρος
φορτίου, Σαβόνα, WS 54.5, Μαρτ. 3.
ΑΡΙΑΔΝΗ: Περισκό Κόλπο 90.000 τον. μέρος
φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 50 Μάρτιο.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: 'Ιταλία 24.000 τον. καθαρά, μέρος
φορτίου, Λαβέρα, WS 120, Μαρτ. 15.
ΝΤΟΡΙΣ: Μεταξύ λιμένων ΗΒ 130.000 τον., WS
Μαρτ. 14.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.: Δυτ. 'Αφρική 70.000 τον. μέρος
φορτίου, Μπιλμπάο, WS 70, Μαρτ. 11.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 45.000
τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 65, Μάρ-
τιο.
ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΛΗΣ: 'Ιταλία 30.000 τον. μέρος φορ-
τίου, άκτ. 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. κόλπο, WS
108.75, Μαρτ. 7.
ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Φορκαντός 88.000 τον. μέρος φορ-
τίου, Γένοα, WS 57.5, Μαρτίου 12.
ΜΥΣΤΡΑΣ: Σαλλόμ βόε 80.000 τον. μέρος φορ-
τίου Εύρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου WS 35.5, Μαρ-
τίου 15.
ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σιντί Κερίρ 104.000 τον. μέρος φορ-
τίου, Τριέστη, WS 45, Μαρτίου 21.

Χαρακτηριστική είναι η τιμή των δολ.
3.500.000 για τό ΜV TIMUR SWALLOW
(26740/1978) χωρίς ακόμα η πώληση νά επι-
βεβαιώνεται.

'Η έπισπεύδουσα τράπεζα αγόρασε σε
πλειστηριασμό στην 'Ολλανδία τό ΜV AL-
TAIR (25.300/1970) στά δολ. 1.150.000.

Στήν κατηγορία του γενικού φορτίου μι-
κρό τοο αγοραστικό ενδιαφέρον μέ τό ΜV
ΤΑΙΚΟ (15.860/1968) στά δολ. 900.000 «ώς έ-
στί καί εύρίσκεται» ενώ τά ΜV ΑΕΓΙΣ
FREEDOU/FAME (SD - 14 του 1969) φέρονται
πωληθέντα αντί δολ. 800.000 (συνολική
τιμή).

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ τό αγοραστικό ενδιαφέρον στην 'Απω
'Ανατολή (Ταϊβάν, Κίνα, Ν. Κορέα) άμείνω
καί μέ τό Πακιστάν ενδιαφερόμενο νά καλύ-
ψει τό υπάρχον κενό πριν την έλευση των
μουσώνων, η αγορά των διαλύσεων άποτε-
λεί ίσως τον μόνο παρήγορο τομέα καί κύρια
άπασχόληση των μεσιτών αγοραπωλησιών.

Τό πιό έντυπωσιακό στοιχείο του δεκα-
πενθήμερου άποτελεί ίσως η άπότομη άνο-
δος των τιμών για παράδοση Καράτσι, όπου
οί 5.000 τόννοι έλαφρού έκτοπίσματος άγγι-
σαν τά δολ. 120 τόννο μέ την 'Ινδία κατ' ά-
νάγκη άκολουθούσα.

Στήν 'Απω 'Ανατολή, τά VLCC καί μεγάλα
δεξαμενόπλοια πληρώνονταν δολ. 137-142
ανά τόννο, ενώ άνω των δολ. 130 έπιαναν τά
μεγάλα μπάλκ κάρριερς καί δολ. 125-130 τά
μικρότερα πλοία.

'Ωστόσο, θά ήταν έπιπόλαιο νά περιμένει
κανείς άμεση άνοδο των τιμών, δεδομένου
ότι μεγάλος αριθμός πλοίων παραμένει στά
διαλυτήρια πού δέν άντιμετωπίζουν άμεσες
ανάγκες για έπιπλέον αγορές.

Στήν 'Ισπανία, οι 5.000 τόννοι πληρώνον-
ται δολ. 87 ενώ δεξαμενόπλοια ζητούνται ά-
πό τούς διαλυτές.

Καί — άν έπιτρέπεται — μία σύσταση: Οι
τάσεις στην αγορά των διαλύσεων είναι ευ-
νοϊκές. 'Ομως, η ύπερβολική άισιοδοξία
μπορεί νά άποβεί όλέθρια...

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Οί χαμηλές τιμές από τή μία πλευρά, αλλά
καί η άδυναμία του πλήθους των πρόθυμων
αγοραστών, από τήν άλλη, νά εξασφαλίσουν
τήν άπαιτούμενη χρηματοδότηση, άποτέλε-
σαν τά κύρια χαρακτηριστικά της αγοράς
του δεκαπενθήμερου. 'Η άπροθυμία των
Τραπεζών νά έκτεθούν σε παραπέρα κινδύ-
νους, ιδίως έπειτα από τίς πρόσφατες ζημιές
πού ύπέστησαν από μέρους άριθμού πελα-
τών τους πού πτώχευσαν, βρίσκεται άσφα-
λώς πίσω από αυτήν τήν εικόνα.

'Ετσι, τό μεγαλύτερο μέρος της δραστη-
ριότητας άντιπροσωπεύει η προσπάθεια με-
ταβίβασης των προβληματικών πλοίων σε
άλλους, πιό φερέγγυους πλοιοκτήτες. Πα-
ράλληλα, ένας άριθμός κρατικών ή άλλων
προνομιούχων συγκροτημάτων, κινείται για
τήν εξασφάλιση εύκαιριακών αγορών.

Στά δεξαμενόπλοια, σημειώσαμε τήν πώ-
ληση τριών πλοίων παραγώνων, των VIKING
GULL/TERN/SNIPE 55.000 TDW, του 1979-80,
σε Νορβηγικούς αγοραστές έναντι συνολι-
κής τιμής περίπου δολ. 21.000.000.

'Ενα VLCC, τό T/T HADRIAN, 219.700 TDW
του 1972, αγοράζεται από τήν Κίνα, έναντι
δολ. 5.000.000 για άποθήκευση.

Τά MT HELLESPONT GLORY καί PROSPER-
ITY QUEEN, περίπου 88.000 TDW του 1975
ήταν άντικείμενο διαπραγμάτευσης για άγο-
ρά από τήν BP αντί τιμής δολ. 7.500.000 έκ-
ατο.

Τό MT OCEAN DEAL, 97.000 TDW του
1972, ισπανικής κατασκευής μάλλον περνάει
σε 'Ελληνικά χέρια αντί δολ. 3.700.000.

Τέλος, πιστεύεται ότι η πώληση του MT
SKIATHOS πού είχαμε άναφέρει στό προη-
γούμενο δελτίο μας δέν πραγματοποιείται
προς τό παρόν.

Στά BULK CARRIERS, ό συνδυασμός της
πώλησης του ΜV VANGUARD (158.000 TDW
του 1974 σάν μικτό πλοίο) μέ τρία χρόνια
χρονοναύλωση μέ δολ. 1.205 TDW δείχνει
τήν άμνηστία των αγοραστών ως προς τήν έ-
ξασφάλιση άπασχόλησης. Τιμή δολ.
6.000.000.

'Ενα παλαιό πάναμαξ, τό ΜV OCEANUS
(51.500 TDW του 1968), δεμένο στόν Πειραιά
από τό 1983, βρίσκει αγοραστές έναντι δολ.
1.100.000. Τήν ίδια τιμή πιάνει καί τό ΜV CA-
ROLINE F. (26.600 TDW, του 1968) από άγο-
ραστές της Νότιας 'Αμερικής.

Αυτοκίνητα Ford Κοντέλλης

Με το 1/3 των δασμών, σύμφωνα με το νόμο 1473/84

Ναυτικοί

Διαλέξτε από την καταπληκτική
σειρά της Ford
το δικό σας αυτοκίνητο
Τώρα, μόνο με το ένα τρίτο
των δασμών

**FORD ΘΕΛΕΙΣ;
ΚΟΝΤΕΛΛΗΣ!**



Ι.Ε.Κοντέλλης Α.Ε. ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 31 & 111 - Τηλ. 9220711 - Πειραιώς 165 - Τηλ. 3453111
ΛΑΡΙΣΑ - ΠΑΤΡΑ - ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1195/954 March 15th, 1985

A NEW DIMENSION

We would recommend to all concerned to read carefully the circular of the minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras, on the subject of spot inspections on merchant ships. The whole tone of the circular stresses the fact that such inspections are not aimed at policing Greek ships and imposing fines on them for this or that non-compliance with the strict letter of the law. They are aimed at making sure that safety and living standards on Greek ships are up to scratch and recommending what changes need to be made in a spirit of close cooperation between the ship's officers, the shipowner and the administration.

The man behind this circular, Capt. N. Kalyvas, who is the director of the Ministry's Department of Navigational Safety, is to be highly commended for this perception in hitting exactly the right note with this circular.

EMPHASIS ON EXTERNAL AFFAIRS

At the last board meeting of the Greek Shipowners' Union there was a general review of its positions in international affairs and its relations with world shipping bodies, both public and private. The latter subject is also to be discussed at the joint meeting of the boards of the Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London on March 28. On the following day, delegates from both the Union and the Committee will meet with the Chairman and members of the General Co-

uncil of British Shipping with the object of discussing various matters of common interest and forming a permanent committee which will meet at regular intervals. It is to be noted that Committee chairman Mr. Yannis Hadjipateras has already met with the GCBS chairman in January.

There was also a discussion at the Union's board meeting on the Greek presence on the Board of BIMCO which it considers should be increased in view of the fact that Greek Shipping makes up a large proportion of this organization. The Union's nominees for the new board of directors, executive committee and documentary committee at BIMCO's general meeting which is to take place in San Francisco on May 2, are: Messrs. A. Karageorgis and G. Dracopoulos for the Board, (with its present make-up) with Messrs N. Cotzias and G. Lanaras as alternates Mr. A. Karageorgis for the board (with the proposed make-up) with Mr. Cotzias as alternate. Mr. G. Foustanos for the documentary committee with Mr. M. Law as alternate. Messrs N. Cotzias and G. Dracopoulos for the executive committee (under the present make-up) with Messrs M. Soufalis and J. Tsatsas as alternates. With the proposed new make-up there is no place for Greece on the executive committee but in view of Greek shipping's large presence in BIMCO it is thought that Greek participation in its running should be increased even if the rules have to be changed to allow this. In this event, the Union will propose Messrs. Karageorgis as vice - chairman and Cotzias as alternate.

THE LONDON MEETING

At the joint meeting of the boards of directors of the Greek Shipowners' Union and the Greek Committee for Shipping Cooperation in London on March 28, it is expected that there will be a broad review of internal shipping matters as well as external affairs.

This review of internal matters becomes more important in view of the meeting on March 6, between the President of the Shipowners' Union and the Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras and of the warning by the Pannhellenic Seamen's Federation (PNO) that if the matter of the collective agreement for deepsea vessels is not settled by the end of March, there will be strike action. In this respect, there is talk that some shipping companies will sign separate agreements to prevent the danger of being immobilised by strikes.

In spite of the fact that PNO has reduced its demands to those attained by the collective agreement for Mediterranean passenger and cruise ships we believe that, independently of whatever course the negotiations might take, any ideas about strikes should be dismissed because a strike in present conditions will do more harm to the seamen in the long run than it will to the owners. We also consider it inadmissible that some companies should be considering signing separate agreements and that the only way out of the present impasse is to keep on talking until the problems faced by either side are fully understood by all concerned. Confrontations and conflicts can only cause damage to both sides.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

NO OPPORTUNITY LOST

The British never lose an opportunity to throw a spanner into the works of Greek shipping, either directly or indirectly, in spite of the fact that it provides them with more revenue than it does to Greece itself.

The new EEC Transport Commissioner, Mr. Stanley Davis, who was a minister of Transport in the former Labour government, has proposed to re-examine the subject of the employment of foreign seamen on EEC ships, and mainly with regard to the employment of such seamen on Greek and French ships. It is more than obvious that French ships were included merely to prevent accusations that his action was purely anti-Greek. He also, characteristically, links his proposal to the freedom of sea transport which is supported by the EEC countries and maintains that in shipping, as in other European industries, increased competitiveness must not be attained at the expense of the social living conditions of EEC workers. Naturally, the British Commissioner makes no mention of the arrangements made by British shipping to employ foreigners and low-paid crews in general.

It is obvious that everything that needs to be done should be done to have this proposal rejected. Also, it is to be expected that it will be re-introduced in other forms and we should therefore be on our guard.

IT'S NOT ENOUGH

We repeat that it is not enough for the Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras to deny the Japanese news agency report on his statements in Japan. At his first meeting with shipping correspondents on his return he said his statements had been misunderstood in Japan and stressed that government policy was unchanged: "We want the largest possible, the most modern and the most up to date merchant fleet and no measure is aimed at reducing the size of the fleet" he said.

We repeat that we accept the minister's assurances but we also stress the need for the Japanese news agency to be obliged to retract what it has reported because we consider that there was no misunderstanding but a deliberate distortion with a specific aim. If this retraction is not made there will continue to be a suspicion in the air which should be removed. The subject of Mr. Katsifaras' statements was broadly discussed by the board of directors of the Shipowner's Union at their last regular meeting of March 5.

FIFTY ONE PER CENT

The Japanese have apparently shown an interest in participating in the ownership of Greek flag vessels to the extent of 51% with the remaining 49% owned by Greek interests. But, according to the minister of Mercantile Marine, the government does not intend to change the present requirement of 51% Greek ownership for the Greek flag.

But why such adamancy? If there is a real Japanese interest in such an arrangement there is nothing to prevent the interested parties from coming to an arrangement similar to that used in the past when ships that did not have a share of Greek ownership qualified for the Greek flag.

Instead, therefore, of a sterile refusal, perhaps it would be wiser to study the matter more thoroughly and find some formula by which ships that are now managed by others could come within.

ROBOT SAILING SHIPS

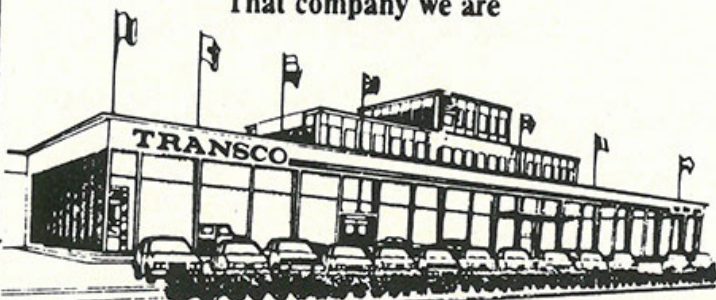
The return of the sailing ships to replace engine-driven cargo vessels is apparently not enough. A new Japanese idea has been conceived which combines wind-power with remote control and automation to create a fleet of robot sailing ships which will be controlled from a distance by a high-technology mother ship. A ten-man crew will be dispatched from the mother ship to the robots for



we deliver cars to the world
TRANSCO

Keeping a constant stock of more than 300 brand new cars making 5000 happy clients a year.

That company we are



TANSCO TAX FREE CARS

NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP - BELGIUM
Phone: 03/542.62.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ

TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 336. Τηλ.: 9561948 - 9565820 -
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

handling in and out of port. Extensive trials have been scheduled for 1987 between Tokyo and Los Angeles.

Nothing stranger than this silent, robot convoy has ever been seen on the world's oceans, probably because the need for economic transport has never been greater than it is now.

GREEK-MADE EQUIPMENT

In the last issue of a British Information Service newsletter entitled "Britain Today" we noted an article on a British oil separator and we immediately thought that our own diplomatic representatives abroad do nothing to promote Greek products. There is a Greek oil separator called "Poseidon", the development of which was helped considerably by the Inspectorate of Merchant Ships. Also, our coastguard service is particularly keen on having Greek industry turn out equipment for ships. Thus, Greek manufacturers were informed in time of the need for horns on small craft and this saved the manufacturer who had almost gone bankrupt after the navigation lights fiasco.

STOWAWAYS

Hardly a day passes when we do not hear of cases where stowaways have

been discovered on Greek ships. The case of the stowaway who was found up to his neck in the shaft tunnel of a ship shows how desperate these people are to get away from their native lands in order to find food and work.

However, they do create problems and expenses for ships and for this reason a way should be found to keep them from coming on board. One solution could be the use of dogs which are specially trained and which could sniff them out as soon as they came on board or which could act as a deterrent to would-be stowaways.

TWO NEW TYPE SULZER ENGINES FOR ADDITIONAL ECONOMY

The highly - successful Sulzer RTA low - speed engine programme has been enlarged by the introduction of two additional bore sizes, the RTA 52 and RTA62, as well as a complementary version of the RTA84 having a longer stroke, the RTA84M. These will offer greater flexibility in engine selection to key market segments, combined with improved fuel economy.

The RTA52 and RTA62 engines cover an MCR power range of 3.880 to 19.920 bhp at speeds of 73 to 122 rev/min. Together with the well-established RTA58, they thus span the most popular power range for low - speed engines.

50 YEARS AGO

— Both our cargo and passenger shipping have paid a high price for the recent coup. From the second day of its outbreak and for ten whole days the government banned the sailing of all cargo ships fearing the possibility of their seizure by the mutineers and their use as troop transports.

— Messrs. N. Metaxas and J. P. Fatoutakis have set up a shipping company in London entitled "Alcyone Shipping Finance Co. Ltd." with the object of engaging in all types of shipping business.

— Following the last coup, changes have come about in the Coastguard service as a result of which Mr. Christofis has replaced Mr. Katsambis as Director of Merchant Shipping while Mr. Doucacos has replaced Mr. Moutsoulas as Harbourmaster of Piraeus.

— There were fewer coal cargoes from South Wales for the Mediterranean with rates of 6/6 for Port Said of Alexandria. On the other hand, the Danzig coal market maintained more stable prices at the level of 8/1 1/2 for Western Italy.

— The cargo ship "Emmanuel Stavroudis" of 4.391 grt, built in 1903, sailed from Syros on March 13 for Spezzia and was delivered to the scrapyard for breaking.

(Naftika Chronika No.102 - 15/3/1935)

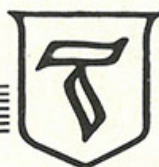
MAJOR REORGANIZATION OF ABS

In a major structural realignment destined to more accurately match ABS capabilities with industry needs, three self-contained divisions have been formed within the American Bureau of Shipping.

One of the three new divisions is the Offshore Engineering designed to cater solely to the requirements of the offshore industry. Headed by Mr. Stiansen, vice president, will assume all responsibility for classification, certification and statutory verification for all offshore structures worldwide.

The Ship Engineering Division, under the direction of Mr. Hannan, Vice President, will handle all aspects of classification, certification, and statutory requirements for all traditional vessels. This will include the complete responsibility for both hull and machinery plan review, materials and manufacturing processes. Quality assurance, container certification and equipment type approval programs are also a function of this division.

Research & Development, formerly a department has been expanded to a division.



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE
TONIO COLON
TELEX

From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572

TELEPHONE
Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS

P.O. Box. 443

Colon R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY FREE LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX

From: USA 368-2633
From Others: 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P.O. Box 6-4000

El Dorado

Panama R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



★ 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. 67577/8/9
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**

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 1985, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

« Ν Α Υ Τ Ι Κ Α Χ Ρ Ο Ν Ι Κ Α » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερῖφου 50 & Ἀχαρνών	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	65	18315
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067

ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9389
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960

ἀργεί Γαλαξειδί	
α. Ταραγκόνα 10/2	
α. Βρέμη 9/2	
ε. Βανκούβερ 17/2	
α. Σπέτζια 14/2	
α. Βαρκελώνη 9/2	
α. Λός Πάλμας 15/2	
α. Ούμ Σαϊδ 16/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
διάλυση Καρταγένα	
α. 'Αμβέρσα 10/2	
ἀργεί Πειραιά	
υπό ναυπήγηση	
α. Χόγκ Κόγκ 4/2	
α. Γκλάντσον 13/1	
ε. Κέιπ Τάουν 24/2	
ὑψωσε κυπριακή	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νταμάμ 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρόττερνταμ	
ἀργεί Πειραιά	
στή Ρουέν 7/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γάνδη 14/1	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Τακόμα 21/2	
ε. 'Αμβέρσα 26/2	
α. Χουέλβα 16/2	
α. Γκάντσον 8/2	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. «Σάν Γουαϊν» (κ.)	
α. 'Ανκόνα 21/2	
α. Πειραιά 19/2	

α. 'Αμβέρσα 23/2	
ε. Βηρυτό 25/2	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί 'Ιθάκη	
α. Χάμπτον 16/2	
δ. Ντόβερ 26/1	
ε. Πειραιά 31/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Ελευσίνα 18/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός 'Αντζελες 15/2	
ε. Χαρμόμ 24/2	
α. Ταμπίκο 15/2	
ε. 'Ίψουίτς 25/2	
ἀργεί Τρινκομάλη	
ε. Φιλαδέλφεια 25/2	
δ. Κων/πολη 27/2	
α. Φλάσινγκ 2/2	
ε. Τζιμπουτί 952	
α. Λισσαβόνα 24/2	
ε. Πειραιά 22/2	
στο 'Αμβούργο	
ε. Κουβέιτ 19/2	
α. Πειραιά 11/12	
ε. Πειραιά 16/2	
α. Κουβέιτ 26/1	
ε. Πειραιά 9/2	
δ. Σουέζ 18/1	
επιωλήθη άλλοδαπούς	
α. Φουτζέιρα 30/11	
μετ. «'Αλφα Νταϊνάμικ» ('ΕΛ.)	
μετ. «'Αλφα Ντόρικ» ('ΕΛ.)	
ε. Κάλουντμπούργκ 24/1	
ε. Σιμπένικ 17/2	
α. Ρινέκα 4/2	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 1952	
ε. Ρεσίφε 23/2	
ἀργεί 'Αργοστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Βοστώνη 12/2	
δ. Παναμά 12/2	
α. Κακογκόνα 20/2	
α. Γκουέμας 15/2	
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 22/2	
α. Πειραιά 6/2	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 26/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/2	
ε. Βομβάη 1852	
ε. Βηρυτό 20/2	
α. Χιούστον 10/2	
α. Βαλτιμόρη 22/2	
α. Σιλικάπ 28/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Βομβάη 2851	
α. 'Ικόνιο 3051	
δ. Γιβραλτάρ 27/1	
δ. Γιβραλτάρ 1/2	
δ. Κων/πολη 27/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/2	

ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57781
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΗ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΖΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	63	14891
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	72	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΣ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889

α. Ναγκόγια 4/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νιούκαστλ 24/2	
ε. Λισσαβόνα 24/2	
α. Παλάου Μπακόμ 9/2	
α. Καοσιούνγκ 24/1	
δ. Σκώ 27/2	
α. 'Αμβέρσα 29/12	
δ. Ντόβερ 24/2	
ἀργεί Πειραιά	
ὑψωσε Παναμαϊκή	
ὑψωσε Παναμαϊκή	
ὑψωσε Παναμαϊκή	
στο Ντάρμπαν 2052	
ὑψωσε Παναμαϊκή	
ε. Φρήφορτ 25/2	
ὑψωσε Παναμαϊκή	
α. Λυόουστα 1052	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί 'Αστακό	
α. Ρεσίφε 15/2	
δ. Ντόβερ 1952	
δ. Παναμά 23/1	
δ. Σουέζ 11/2	
δ. Κων/πολη 5/2	
ε. Κολόμπο 16/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 1852	
α. 'Αλεξάνδρεια 18/2	
α. Λέγκχορν 20/2	
α. Σάντος 10/2	
α. Ρίο Γκράντε 7/2	
α. 'Όλμπανυ 15/2	
δ. Σουέζ 9/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γιούροπορτ 1651	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 17/1	
ἀργεί Σαρζά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	
α. Καζαμπλάνκα 25/1	
ε. Ν. 'Όρκη 18/2	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/2	
α. Πειραιά 7/1	
δ. Παναμά 13/2	
α. Κατάνια 852	
ε. Βενετία 19/2	
ἀργεί Πειραιά	
στο Π. Σέλντ 31/1	
ε. Τάραντα 23/2	
ναυπηγ. Τονιάμα	
υπό ναυπήγηση	
ε. Χάσινοχ 26/1	
α. Πειραιά 19/2	
πρ. «Ρήγκαλ Σκιά»	
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 5/2	
ε. Γιοκοχί 21/2	
α. Κέιπ Τάουν 12/2	
ε. Πειραιά 1952	
ε. 'Αμβέρσα 11/1	
α. Μαδέιρα 23/2	
δ. Γιβραλτάρ 22/2	
ε. Μπρισμπαίν 25/2	
α. Σινγκαπούρη 2552	
ε. Μπλιμπό 17/2	
στο Ρόττερνταμ 1952	
δ. 'Ελαινόρε 13/2	
ε. 'Αμβέρσα 24/2	
α. Σ. Μάικς 22/2	
ε. Φός 24/2	
α. Μπρισμπαίν 6/2	
ε. Λειψοες 20/2 *	

α. Γάνδη 26/1 *	
ε. Σάο Φραντίζκο 1952	
α. Τέμα 19/2	
δ. Παναμά 13/2	
α. Νταμάμ 13/2	
δ. Παναμά 24/2	
ε. Θεσσαλονίκη 26/2	
α. Φός 7/2	
ε. Ματσουσίμα 22/2	
διάλυση Κουινκίτσο	
ε. Ρινέκα 23/2	
στην 'Αμβέρσα 15/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/2	
ε. Μπαγκόγκ 21/2	
α. Μορμουγκό 25/2	
α. 'Αμβέρσα 26/2	
α. Π. φε Σπαίην 22/2	
α. Φουτζέιρα 11/2	
ε. Ρόττερνταμ 25/2	
α. Θέβενρντ 1952	
α. Θες 'Αντζέλες 24/2	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.....	68	9118	α. Κάρντιφ 1752	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989	α. Σούβα 31/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	78	13833	α. Ν. Ύορκη 29/1	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ.....	78	13889	α. Άμβέρσα 26/2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600	ναυπηγ. Αίολι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ.....	71	9049	ε. Ντάρμαν 19/2	ΑΡΙΩΝ.....	73	13633	ε. Γάνδη 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ.....	74	13831	ε. Τζέντα 15/2	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	13833	ε. Μπιζέρτα 22/2	ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ.....	76	5999	ε. Χάμπτον Ρόντς 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.....	81	35522	δ. Θέροντεϊλ 12/2	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	76	10494	α. Ρεσίφ 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993	α. Μ. Μαγκάνουϊ 12/2	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889	α. Κάμπε 16/2	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ.....	78	13833	α. Καέν 23/2	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	9720	α. Λιανιουγκάνγκ 2859
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	α. Π. Σαίδ 15/2	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ.....	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883	α. Σίβιταβέκια 23/2	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8826	α. Θέοντα 26/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13833	δ. Παναμά 23/2	ΑΡΚΤΟΣ.....	70	9778	αργεί Έλεουσίνια
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13831	α. Σιγκαπούρη 15/2	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300	α. Π. Μαντρίκ 22/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348	α. Ντάρ ες Σαλαμ 1852	ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	α. Άδελαϊδα 14/2 *
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ.....	76	13833	δ. Έπτάνησα 2/1	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	67	38845	ε. Γιβραλτάρ 14/2 *
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΡΥ.....	74	13833	α. Χάτσικός 15/2	ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575	α. Μορμουγκάο 5/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ.....	77	15378	α. Γάνδη 20/2	ΑΡΜΕΝΙΑ.....	52	6906	στο Κουβέι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	α. Αλγούστα 1551	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193	α. Μορμουγκάο 19/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688	δ. Ντόβερ 24/2	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982	δ. Σουέζ 19/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.....	67	53448	αργεί Πειραιά	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	77	66259	α. Παλάου Μπακόμ 12/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.....	62	11503	αργεί Πειραιά	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172	ε. Ίκων 7/1
ΑΝΑΤΟΛΗ.....	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	76	30149	α. Γιοκοχάμα 24/2
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.....	65	13838	αργεί Άμβούργο	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	63	10142	α. Ν. Ύορκη 22/2
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634	ε. Ντάρμαν 14/2	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40316	α. Άμποτ Πόιντ 12/2	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	16094	δ. Παναμά 18/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500	α. Μιζουσίμα 20/2	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.).....	69	58143	δ. Σουέζ 18/2
ΑΝΔΡΟΣ.....	85	34500	α. Τακούμ 12/2	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253	α. Χάμπτον 20/2
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΤΛ.....	83	10470	α. Ρίο Ίανέιρο 26/2	ΑΣΗΜΙΝΑ.....	66	35001	ε. Ρότερνταμ 24/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505	α. Σεπετίμα 12/2	ΑΣΙΑ.....	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505	α. Τουμπάρδο 10/2	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	6478	ε. Βρέστη 24/2
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115481	αργεί Πειραιά	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458	ε. Φρημάντλ 2052
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ.....	73	32781	ε. Τσίμα 24/2	ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500	α. Ν. Όρλεάν 8/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ.....	73	13753	ύψωσε Λιβερανί	ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363	α. Πειραιά 23/1
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.).....	72	79746	α. Π. Γουάσκοτ 4/2	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	60	8786	α. Τζέντα 15/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	104797	α. Ίμνιχαμ 19/2	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	85	45065	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20676	α. Φρημάντλ 23/2	ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151	ύψωσε Κυπριακή
ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	α. Άνκόντα 1952	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.).....	68	14993	α. Άμβέρσα 1652
ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996	α. Σιγκαπούρη 1952	ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13136	ε. Άμβούργο 25/2
ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981	α. Σιγκαπούρη 1/2	ΑΣΤΗΡ.....	74	13633	ε. Σουέμα 4/2
ΑΝΘΙΑ.....	64	11034	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΡΟ.....	78	29860	α. Πειραιά 26/1
ΑΝΘΙΠΗ Λ.....	76	16646	δ. Κων/πολη 5/2	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	δ. Κων/πολη 6/2
ΑΝΘΟΣ.....	79	11000	δ. Παναμά 9/2	ΑΣΤΥΝΑΞ.....	75	38611	δ. Κων/πολη 14/2
ΑΝΙΜΑΡ.....	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485	α. Γκάλβεστον 952
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527	δ. Γιβραλτάρ 1/2	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	ε. Ίκνιο 17/1
ΑΝΝΑ.....	76	16438	ε. Ν. Όρλεάν 16/2	ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466	ε. Τάμα 25/2
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.).....	71	115925	αργεί Πειραιά	ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	72	11000	α. Σιγκαπούρη 22/1
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 24/2	ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40548	α. Φιλαδέλφεια 17/2
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.....	65	19758	δ. Κων/πολη 16/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΩΝ.....	69	16229	ε. Τσίμα 16/1
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826	ε. Γένοβα 23/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	18056	δ. Γιβραλτάρ 31/1
ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379	α. Τζέντα 1/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ.....	70	16973	ε. Σιγκαπούρη 19/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΜΣΜΑΝ.....	69	16229	α. Φιλαδέλφεια 25/2
ΑΝΤΕΛΙΝΑ.....	77	16356	δ. Σουέζ 20/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229	α. Μπωμόν 9/2
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ.....	69	11430	ύψωσε παναμαϊκή	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 22/2
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ.....	74	7557	αργεί Χαλκίδα	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ.....	69	16229	α. Χάβρη 17/2
ΑΝΤΣΕΛΑ.....	62	4207	αργεί Πόρτομπαου	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	6103	στην Άλεξάνδρεια
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	67	24829	ε. Μπάγια Μπάνακα 22/2	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	77	35706	επιπλήθη δαλδοπαούς
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193	α. Ν. Όρλεάν 16/2	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ.....	73	20354	α. Πειραιά 1/10
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	ε. Βίλα Κονστιτιούχον 13/2	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	α. Μανίλα 23/1
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353	α. Διαμάντε 14/2	ΑΤΛΑΣ Α.Σ.....	77	11804	δ. Κων/πολη 24/1
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ.....	64	36353	ύψωσε Παναμαϊκή	ΑΤΡΕΥΣ.....	84	22172	α. Κολόμπο 13/2
ΑΝΤΣΕΜΠΑΛΤΙΚ.....	70	15898	ε. Πόρτλαντ 15/2	ΑΤΤΙΚΑ.....	74	13633	α. Όλμπανυ 652
ΑΝΤΣΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941	δ. Βανκούβερ 23/2	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	α. Γκίζαν 23/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149	δ. Κων/πολη 16/2	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	αργεί Σετούμπαλ
ΑΝΤΙΟΠΗ.....	78	10996	ε. Τσιταγκόνγκ 2052	ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11831	ε. Βοστώνη 22/2	ΑΥΛΙΣ.....	72	16402	δ. Κων/πολη 17/12
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622	δ. Παναμά 25/2	ΑΥΛΙΣ.....	79	10993	α. Κίγκστον 13/2
ΑΝΤΩΝΗΣ.....	67	8865	ε. Ντάρμαν 23/2	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ.....	76	15934	ε. Ντάρμαν 19/2	ΑΥΡΑ.....	68	9824	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.....	77	38515	α. Σαουθάμπτον 23/2	ΑΥΡΑΦΟΡΟΣ.....	64	4566	αργεί Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ.....	76	6051	α. Λίβερπουλ 26/2	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	αργεί Πειραιά
ΑΠΕΕ.....	73	16397	αργεί Πειραιά	ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.).....	65	36806	αργεί Πειραιά
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733	α. Γιούροπορτ 21/2	ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	α. Ροζάριο 1/2
ΑΠΝΟΙΑ.....	75	34409	ε. Ρότερνταμ 24/2	ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18662	α. Π. Σουάν 12/2	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	64	6474	δ. Σουέζ 17/2
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136	δ. Σουέζ 20/2	ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	α. Λισσαβώνα 22/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899	αργεί Πειραιά	ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.).....	56	18944	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΥΣ.....	70	3275	ύπό ναυπήγηση	ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	αργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΗΣ.....	85	10400	α. Σάρννες 25/	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.).....	62	13017	δ. Σουέζ 17/2
ΑΡΑΜΙΣ.....	75	1586	α. Λός Άντζελες 7/2	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800	α. Κάδιξ 9/2	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16486	ύψωσε Παναμαϊκή
ΑΡΑΝ.....	80	10428	στη Βαλέτα 21/2	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	αργεί Σετούμπαλ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281	αργεί Πειραιά	ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	68	24877	ε. Σιγκάνγκ 18/1	ΒΑΡΑΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247	αργεί Άργοντόλι
ΑΡΓΟΣ.....	69	9842	μετον. «Ναυτικός» (Μ.)	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802	α. Χερβούργο 18/2
ΑΡΓΥΡΩ.....	59	8775	α. Πειραιά 29/10	ΒΑΡΗ.....	82	22474	ε. Τσιταγκόνγκ 17/2
ΑΡΓΩ.....	72	16207	α. Νάντη 29/1	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.....	73	3700	πρ. «Στέφανος Φ.»
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	ε. Γκρέιτ Γιάρμουθ 22/2	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	αργεί Άλιβέρι
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	1587	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	68	14771	ε. Άμβέρσα 13/2
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΟΝΗΡ.....	76	1578	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	16432	α. Γκλήνογκ 952
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	δ. Γιβραλτάρ 23/2	ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.....	77	3827	ε. Άλεξάνδρεια 1952
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV.....	51	1704	α. Πειραιά 28/8
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ.....	76	1579	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ.....	84	16794	πρ. «Θαλασσινή Χαρά»
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	στον Πειραιά *	ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	16300	ε. Ν. Όρλεάν 23/2
ΑΡΕΘΗ.....	73	13631	α. Γιοκοχάμα 23/2 *	ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643	α. Βανκούβερ
ΑΡΕΘΗ Λ.....	69	9343	δ. Μπρανομπούτελ 5/2	ΒΕΛΟΣ.....	75	15981	μετον. «Βέλος Ι» (η)
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.....	72	20239	ε. Γάνδη 25/2	ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238	ε. Λίβερπουλ 25/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	63	9778	αργεί Πειραιά	ΒΕΝΙ ΙΙ.....	77	16993	α. Μπάγια Μπάνακα 3/2
ΑΡΙΑΔΗ.....	68	45678	δ. Κων/πολη 18/2	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	68	39580	α. Μέθιλ 18/2
ΑΡΙΑΔΗ.....	79	16169	ύψωσε Παναμαϊκή	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178	ε. Σέλλχάβεν 2752
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	α. Φρημάντλ 24/2	ΒΕΡΑ.....	65	20808	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΕΣ.....	60	7839	αργεί Ίθακη	ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527	α. Σ. Ευστάθιο 1851
ΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	17113	ε. Ίκνιο 9/1				
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	α. Άλεξάνδρεια 7/2				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	αργεί Πειραιά				
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ.....	80	9998	α. Μαυρίκι 15/2				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	α. Τσάνα 26/2				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	68	36099	α. Λός Άντζελες 21/12				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979	δ. Π. Σαίδ 1/2				

ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	86	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	83	9269
ΒΗΤΑΖΑΝ	86	19633
ΒΙΚΙΓΚ	82	13321
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	18500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	85	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	8952
ΒΟΜΑΡ	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	80	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	87	35041
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ	72	28021
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11289
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	87	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	87	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	88	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	18037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	87	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	81	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1899
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18798
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	58	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18834
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΙΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ.	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	80	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	18095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	18561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2968
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	80	7689
ΓΚΑΛΦ ΣΤΡΗΜ	64	17370
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1438
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51844
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	68	18275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	18014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	18439

ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΑ	78	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΓΟΣ	74	18439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	18432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	18275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΗ	65	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919

ε. Γκαέτα 24/2		
α. Καέν 25/2		
α. Πειραιά 22/2		
α. Πειραιά 28/12		
δ. Σουέζ 18/2		
α. Τζέντα 15/2		
α. Σιγκαπούρη 18/2		
α. Γκάλβεστον 25/1		
αργεί Πειραιά		
ε. Λουάντα 13/1		
ε. Μασσαλία 17/2		
ε. Καστακόδοκος 14/1		
αργεί Στυλίδα		
αργεί Στυλίδα		
αργεί Στυλίδα		
αργεί Πειραιά		
α. Πιομπίνιο 17/2		
α. Σιβιταβέκια 2951		
δ. Μπρουνομπούτελ 16/2		

α. Σιγκαπούρη 23/2		
δ. Σουέζ 18/2		
α. Ρίο 'Ανέιρο 2651		
α. Αμβούργο 3/2		
α. Αμβούργο 5/2		
α. Σάντος 22/2		
δ. Ντόβερ 1952		
α. Ντόρμαν 21/2		
δ. Σουέζ 11/2		
αργεί 'Ηγουμένιτσα		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
α. 'Ικόνιο 12/2		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. 'Ελζαμπεθ 22/2		
στό Ντάρ ες Σαλαάμ		
α. Λούουστα 19/2		
α. Π. Σαϊδ 1952		
α. Ντόρμαν 18/2		
α. 'Αλεξάνδρεια 23/2		
α. 'Αβονμάουθ 2652		
αργεί Πειραιά		
α. 'Ημινχαμ 18/2		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λός Πάλμας 27/12		
α. Κολούμπια 22/2		
α. Γιβραλτάρ 25/2		
ε. Λέικ Τσάρλς 12/2		
μετ. 'Σπάρτα Ράννερ» (Κ.)		
αργεί Πρόδροιμπουρ		
δ. Κων/πολη 8/2		
δ. Π. Σαϊδ 18/2		
α. 'Αμβέρσα 23/2		
α. Μπ. 'Αίρες 3051		
αργεί Πειραιά		
α. Καράτσι 11/2		
ε. Καέν 20/2		
α. Ροζάριο 2152		
αργεί Πειραιά		
ε. Νικόσια 21/2		
α. Ντόρμαν 23/2		
δ. Γιβραλτάρ 2951		
αργεί Πειραιά		
α. 'Ελευσίνα 5/10		
α. Φουτζέιρα 24/2		
α. Λός Μίνας 952		

α. Π. 'Αντζελες 23/2		
α. Κπέμε 26/2		
αργεί 'Αστακό		
πρ. «Τρέιντγουϊν»		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Αϊδί 8/2		
διάλυση 'Ιντσόν		
α. Πειραιά 21/1		
αργεί 'Ελευσίνα		
α. Ρότερνταμ 22/2		
δ. Γιβραλτάρ 1/1		
α. Μπιλμπάο 1/2		
πρώην «Ντόνα 'Ορτάνσα II»		
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/12		

α. Νιχάμα 11/2		
α. Λός 'Αντζελες 1/2		
α. Ρίτσαρντς Μπαϊή 2/2		
ε. Χιούστν 20/2		
α. Μομπάσα 16/1		
δ. Παναμά 1052		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2		
ε. Γκουαγιακουίλ 18/2		
α. Φουτζέιρα 31/1		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/2		
α. Λ. 'Αντζελες 14/12		
α. Λός 'Αντζελες 12/1		
αργεί Ρίβερ Φώλ		
α. Ντόρμαν 17/2		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1		

ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483
ΓΚΟΥΝΤ ΜΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α	71	18306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14584
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	66	20723
ΓΡΩΓ	58	7081
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι'Α	68	2208
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19287
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡΦ	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΑΛ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7884
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9846
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19186
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΣΟ (δ.)	62	23180
ΔΙΟΝΗ (δ.)	67	4648
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19182
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	46887
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	78	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	65	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2965
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	46887
ΕΚΑΛΙΡ	63	13841

δ. Παναμά 24/1
ε. Ρότερνταμ 26/2
ε. Ν. 'Υόρκη 5/2
δ. Σουέζ 21/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/1
ε. Κουϊνκτάτο 12/1
α. Καλκούτα 13/2
ε. Γένοβα 12/2
α. 'Ανταμπίγια 20/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/2
δ. Παναμά 9/2
α. Λός 'Αντζελες 18511
ε. Μπιζέρτα 12/2
αργεί Πειραιά
α. Ρεσίφε 21/2
δ. Σουέζ 3151
δ. Σουέζ 7/2
α. Μπάχια Μπλάνκα 11/2
ε. Βατούμ 22/2
αργεί Τρινκομάλη
α. Τζέντα 12/2
ε. Ρουέν 22/2
αργεί Πειραιά
αργεί 'Αργουσόλι
δ. Κων/πολη 5/2
ε. Ρότερνταμ 24/2
ε. Καράτσι 23/2
ε. 'Αλικάντε 13/2
αργεί 'Αστακό
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 31/1
α. Πειραιά 8/2
α. Ν. 'Υόρκη 24/1
α. Βοστώνη 21/2
ε. Πειραιά 21/2
ε. 'Ιντσόν 8/2
α. Ρίτσαρντς Μπαϊή 21/2
δ. Π. Σαϊδ 20/2
ε. Γκιζάν 26/2
α. Ντόρμαν 2/2
ε. Βενετία 23/2
ε. Κέιπ Τάουν 19/2
α. Λά Παλις 17/2
α. Λά Παλις 17/2
δ. Κων/πολη 7/2
α. Σιβιταβέκια 11/2
α. Ρουέλιγκτον 25/2
α. Ρίο 'Ανέιρο 28/1
α. Σάο Σεμπασιάνο 13/1
δ. Σουέζ 15/2
αργεί Γαλαξειδί *

ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀργεί Γαλαξίδι	68	35477	α. Λός 'Αντζελος 9/2
ΕΚΤΩΡ	70	18258	ε. Κουγιγκάτο 25/2	73	89904	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 28/1
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Κωνίπολη 9/1	85	41872	α. 'Ελευσίνα 3/1
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	δ. Κωνίπολη 17/2	85	40473	ἀργεί Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	δ. Ντόβερ 24/2	68	44883	α. Χούντ Πόιντ 24/2
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ρουέν 26/1	62	24749	διάλυση Κίνα
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Χιούστον 18/2	82	24.000	ε. Κοκούρα 12/2
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	α. Χαμίνα 20/2	77	16380	δ. Σουέζ 9/2
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ Ι	64	10852	ἀργεί Στυλίδο	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713	α. Π. 'Αντζελος 31/1	74	35540	ε. Κόμπε 21/2
ΕΛΕΝΗ	63	10936	α. Χόβερ 1/3	84	28100	α. Γιοκοχάμα 26/2
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά	70	11489	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	ε. Πειραιά 14/2	67	4390	α. 'Αμβούργο 20/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	69	11489	ἀργεί Στυλίδο
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	ἀργεί Γάνδη	72	4999	δ. Γιβραλτάρ 12/2
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	68	48748	ε. Πειραιά 11/2	83	20980	α. Κόρπους Κρίστι 18/2
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Τσάλνα 20/2	73	15498	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 12/2
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	65	8002	ε. Τσάρλεστον 31/1
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Φιλαδέλφεια 25/2	70	15387	α. Πειραιά 16/2
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Φιλαδέλφεια 23/2	77	19186	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 30/1
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Μουτσούρε 12/2	69	8909	στο Ντάρμπαϊν 19/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στis Μ. Λίμνες	81	22075	ε. 'Αλεξάνδρεια 21/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ἀργεί Πειραιά	59	3139	α. 'Αστακό 18/10
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Τής 26/2	68	16227	ε. Βερακρούζ 19/1
ΕΛΛΗ	78	11282	ε. Λεμεσό 24/2	82	30041	α. Πειραιά 9/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	38237	α. Χάμπτον 26/2	71	11506	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	38237	α. Ροζάριο 6/2			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	38237	ε. Μπάχια Μπλάνκα 23/2			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	78	38237	α. Ροζάριο 15/2			
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Σουέζ 5/2			
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τουμπάρνο 12/12			
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Βαλτιμόρη 14/1			
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Φιλαδέλφεια 5/2			
ΕΛΠΑΝ	67	5487	επιβλήθη άλλοδαπούς			
ΕΛΠΙΔΑ	68	9918	ἀργεί Πειραιά			
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Τσάλνα 31/12			
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	δ. Παναμά 6/2			
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Μίνα Καμπούς 25/2			
ΕΜΜΑ ΜΕΒΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Χάλλ 30/1			
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	ἀργεί Σετομπάι			
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 31/1			
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Ντόβερ 12/1			
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ἀργεί Πειραιά			
ΕΝΤΕΒΟΡ	65	22208	μετ. *'Εντέβερ Ι' (ΕΛ.)			
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ	74	13687	ἀγορά εκ Παναμά			
ΕΝΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Μπάχια Μπλάνκα 29/1			
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μομπάσα 11/2			
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Τσάλνα 23/2			
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί Πειραιά			
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	δ. Γιβραλτάρ 10/2			
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά			
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Μιζουσίμα 9/1			
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Βρέμη 26/2			
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	ε. Τακόμα 21/2			
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα			
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ὕψως Παναμαϊκή			
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Κολόμπο 14/2			
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Ρόττερνταμ 9/2			
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε. Φιλαδέλφεια 25/2			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	στο Γκόττεμπεργκ 9/2			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	δ. Ντόβερ 20/2			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α	76	16844	α. Κολούμπια 22/2			
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ἀργεί Πειραιά			
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	18935	ε. Τζάκσονβιλ 15/2			
ΕΥΗ Α	67	14569	α. Βαλτιμόρη 16/2			
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13831	α. Μπαντάρ 15/1			
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Νακόντα 22/2			
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Χιούστον 20/2			
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	στο Γκόττεμπεργκ 28/2			
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΕΡ	56	2872	μεσογειακές μεταφορές			
ΕΥΡΟΣ (δ.)	85	24000	ὕψως λιβερνιάνη			
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Π. Σαϊδ 15/2			
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδο			
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	80	8242	ἀργεί Πειραιά			
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880	α. 'Ελευσίνα 14/2			
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7185	ἀργεί Χαλκίδα			
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα			
ΕΥΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Π. Κέλαγκ 1952			
ΕΥΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Κωνίπολη 19/1			
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57180	α. Βερντόν 28/1			
ΖΑΝΕΤ	68	4503	α. Πειραιά 18/2			
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Τζουμπάι 21/2			
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 22/2			
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	α. Σάροχ 14/2			
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Μπρέικ 25/2			
ΖΕΥΣ	60	11887	σημαία 'Ονδούρας			
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 14/1			
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Λός Πάλας 3/2			
ΖΥΓΟΣ	76	19186	ε. Κουνσάν 29/1			
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ἀργεί 'Αστακό			
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ἀργεί Πειραιά			
ΗΒΗ	70	2865	ἀργεί Πειραιά			
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	ἀργεί Πειραιά			
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	στο Μπουένος 'Αϊρες 28/2			
ΗΡΩ	65	23390	ε. Μπιλμπάο 15/2			
ΗΣΤΙΟΥ'Ι'ΝΤ	81	18700	α. Κόρπους Κρίστι 6/2			
ΗΣΤΙΟΡΤ	67	27018	ἀργεί 'Αργοςτόλι			
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ἀργεί Λονδίνο			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	18794	α. Βανκούβερ 26/2			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Ντάρμπαϊν 21/2			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	78088	δ. Σουέζ 23/1			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680	α. Σιγκαπούρη 12/2			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680	α. Ντάρμπαϊν 25/2			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680	δ. Σουέζ 12/2			
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	ἀργεί Πειραιά			
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4826	ἀργεί Πειραιά			
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Τενερίφη 25/2			
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	δ. Κωνίπολη 10/2			
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	δ. Γιβραλτάρ 18/2			
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22868	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/2			
ΘΕΚΟΣ	78	16885	α. Σαντάντερ 20/2			
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477				
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	89904				
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	85	41872				
ΘΕΟΜΑΝΑ	85	40473				
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44883				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749				
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000				
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380				
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992				
ΘΕΤΙΣ	74	35540				
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100				
ΙΑΣΩΝ	70	11489				
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390				
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489				
ΙΟΛΙ	72	4999				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20980				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498				
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002				
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387				
ΙΧΘΕΙΣ	77	19186				
ΙΩ	69	8909				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	81	22075				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041				
ΙΩΝ	71	11506				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772				
ΚΑΘΡΙΝ Α	70	16285				
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	74	15938				
ΚΑΛΜΑΡ	51	8199				
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β	73	11349				
ΚΑΛΥΨΩ	73	8172				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116				
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037				
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960				
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	66	15355				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	18098				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372				
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32800				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819				
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.						
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ	77	21194				
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α	66	19595				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α	82	15961				
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	23688				
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	75	29314				
ΚΑΡΛΟΒΑ	85	23391				
ΚΑΡΜΕΝ	68	10562				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681				
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π	73	13324				
ΚΑΡΟΣ	67	12702				
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701				
ΚΑΡΥΑΤΑ	73	34067				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040				
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407				
ΚΑΣΟΣ	76	14983				
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318				
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704				
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	59	4632				
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ	68	26537				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824				
Κ						

ΚΕΡΤΙΣ	73	18459	ε. Πειραιά 11/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	α. Π. Σουδάν 12/12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	18400	δ. Γιβραλτάρ 23/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στο Άλιβέρι (άποθήκη)
ΚΙΝΑΡΟΣ	87	12701	α. Βαρκελώνη 14/2
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Μαντουλιότο 16/2
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	18386	α. Κέιπ Τάουν 7/2
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Κόμπε 24/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Σιγκαπούρη 25/2
ΚΟΝΔΡ	67	6842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λός Άντζελες 20/2
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	18000	δ. Σουέζ 19/2
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Λός Πάλας 19/2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Ρότερνταμ 27/2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	18000	α. Τής 22/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Λός Πάλας 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 14/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	60	16000	α. Τσάρλεστον 22/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Παρανάγκουα 17/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΙΔΩΝ	79	16000	ε. Ν. Όρλεάνη 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893	δ. Παναμά 5/2
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	18000	μετ. «Galika» (π)
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΟΝ	81	18000	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7880	α. Καζαμπλάνκα 20/2
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	77	5539	ε. Τσάρλεστον 22/2
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7887	α. Ν. Υόρκη 26/2
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14784	ε. Σουέζ 25/2
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	στο Όμνιν 27/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9882	ε. Σιγκαπούρη 24/1
ΚΟΥΤΟΝ	75	19134	ε. Γιοκοχάμα 23/2
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Σουέζ 22/2
ΚΟΣΜΟΣ	59	2870	αργεί Άστακό
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	68	5153	α. Ντουμπάι 8/7
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	78	6598	α. Σαλέρο 1/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	ε. Άμβούργο 25/2
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ραγκούν 20/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	στην Άκαγιούτα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34189	α. Πειραιά 22/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Π. Κέλανγκ 20/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πειραιά 15/2
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Ρίο Άντρε 22/2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Φώλεϋ 22/2
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Κόμπε 23/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	δ. Ντόβερ 4/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	στον Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σαίξ 23/2
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κόμπε 23/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Ντουμπάι 3/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Σακάτα 5/2
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Βισκαπέννα 21/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Πειραιά 22/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Αλγούστα 20/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Νάπολη 22/2
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Τζέντα 18/2
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Χάλ 952
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	δ. Παναμά 21/1
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Άμστερνταμ 22/2
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Τζέντα 30/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 24/2
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΗΡΟΣ	62	4784	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΗΡΟΣ (δ.)	71	17355	α. Γέμπε 22/2
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23598	ε. Μέρεϋ Μπαρ 25/2
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Κολόμπο 23/2
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	δ. Σουέζ 4/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3748	ε. Σεβίλλη 22/2
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	82	2935	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Χάμπτον 5/2
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Τζέντα 6/2
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2298	μεσογειακές μεταφορές

ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	αργεί Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Γέμπε 22/2
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Τσιταγκόνγκ 22/2
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	81	7983	αργεί Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	ε. Τζουμπάλ 19/2
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σαίξ 23/2
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Μπουασν 24/1
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Λός Πάλας 19/1
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	δ. Κων/πολη 17/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Άσσμυ 23/2
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Άμβέρσα 25/2
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Σουέζ 16/2
ΛΙΩ	68	9650	α. Ντάρμπαν 11/2
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	αργεί Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Καρταγένα 20/2
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 2/2
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ρίο Άντρε 13/2
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	83287	α. Χάμπτον 27/1
ΛΟΥΣΥ	74	18006	ε. Νταμμά 21/2
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Άκαμπα 6/1
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Πειραιά 23/2
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετουμπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Π. Έλζαμπερ 2/2
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Ρουέν 23/2
ΜΑΘΡΑΚΗ (δ.)	70	17485	α. Πειραιά 18/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σ. Σεμπαστιάνο 5/2
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Νόρντεχαμ 23/2
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 13/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Π. Άντζελες 15/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	αργεί Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Πειραιά 1/2
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Τσαγκουαράμας 22/2

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Λός Άντζελες 2/52
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Μπιλμπο 26/2
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Βαστώνη 15/2
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Όακχαμ Νέας 25/2
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	στη Σύρο 18/2
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	δ. Κων/πολη 10/1
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Λός Άντζελες 21/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19878	α. Κολούμπια 16/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Ρότερνταμ 23/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΛΗ	80	33500	α. Ν. Όρλεάνη 22/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Ρότερνταμ 23/2
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Χιούστον 9/2
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	δ. Κων/πολη 29/1
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Πειραιά 29/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Χόγκ Κόγκ 26/2
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Ίμνιχαμ 26/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΚΩ (δ.)	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΚΩ	58	2966	μετ. «Καπετάν Σταμάτης» (π.)
ΜΑΡΣΟΛ	69	9623	δ. Γιβραλτάρ 7/2
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Κήλαγγκ 3/2
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ	71	19081	α. Ν. Όρλεάνη 13/2
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Σ. Τζών 23/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μομπίλ 7/2
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585	α. Σμιζου 10/2
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Ούμπε 11/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Σουέζ 21/2
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089	α. Τζέντα 27/1
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Σιγκαπούρη 6/2
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Ίκονιο 14/1
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Παναμά 26/1
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9385	ε. Βενετία 24/1
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Λίβερπουλ 23/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Ν. Υόρκη 24/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	στον Πειραιά
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ρουέν 13/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Βαλέντσια 23/2
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Γένοβα 20/2
ΜΑΡΙΑΥ	71	18269	δ. Μπουρναμπουέλ 4/2
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14589	ε. Χαλκίδα 25/2
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 18/2
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19586	δ. Κων/πολη 11/2
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387	α. Π. Γουάσκοτ 3/3
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	αργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Κάδιξ 25/1
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Σφάξ 16/2
ΜΑΡΙΩ	66	3762	α. Σιμπενίκ 22/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Πόρτλαντ 17/2
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Βρέμη 9/2
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γουκαμάτσου 23/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	επωλήθη Κιπριακή
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	στο Σουέζ 25/2
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	δ. Παναμά 14/2
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15806	α. Στουλβα 19/10
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Γκάλβεστον 1/1
ΜΑΡΩ Λ.	35	25000	ε. Κούς Μπαϊ 20/2
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1988	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	στη Μομπίλ 23/2
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Παρανάγκουα 15/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Άνστον 19/2
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7898	αργεί Πειραιά

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723	α. Ντάς Άιλαντ 27/1
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Βαρκελώνη 21/2
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	δ. Σουέζ 21/1

ΜΕΛΟΪ	68	8887
ΜΕΛΠΟ Χ.	68	10355
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	80655
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17488
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΑΤΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	57	5289
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082
ΜΙΧΑΛΑ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΗΛΙΘ	71	9584
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪ'Υ	63	9657
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	66	20199
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ ΑΤΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478

ε. Μομπάσα 12/2	
α. Σαλάλα 10/2	
ύψωση λιβερνιανή	
α. Βεράβαλ 25/1	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη διάλυση	
α. Π. Τζεντίλ 15/1	
άρχει Πειραιά	
επωλήθη δολοδοπούς	
α. Κοπέρ 5/2	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 18/2	
ύψωση λιβερνιανή	
δ. Γιβραλτάρ 17/2	
στή Σουραμπάγια 19/2	
δ. Π. Σαίδ 19/2	
α. Αύγουστα 17/2	
άρχει Μπαλμπάσα	
άρχει Πειραιά	
α. Γκαέτα 20/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/2	
ε. Κόμπε 29/1	
ε. Γιοκοχάμα 5/12	
ε. Κόμπε 22/2	

στό Κουβέιτ	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
α. Ν. Όρλεάνη 21/2	
ε. Τσιότσια 8/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Μολφέτα 14/2	
δ. Παναμά 21/2	
α. Ντεμεράρα 14/2	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
άρχει Πειραιά	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
δ. Παναμά 18/2	
α. Πειραιά 5/2	
α. Γκιζάν 23/2	
α. Σεβίλλη 15/2	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
άρχει Πειραιά	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
ε. Γκιζάν 23/2	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
άρχει Πειραιά	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
α. Σαβόνα 25/2	
α. Οράνγιενσταντ 30/1	
α. Χάμπτον Ρόντς 19/2	
μεταφορές Έρυσβας θάλα.	
α. Άμβούργου 15/2	
δ. Σουέζ 19/2	
ε. Κακινάνα 14/2	
α. Βαλτιμόρη 13/12	
στή Ντεμεράρα 24/1	
α. Λας Πάλμας 14/2	
άρχει Σαράζ	
α. Ν. Όρλεάνη 23/2	
ε. Σηάτλ 13/2	
δ. Σουέζ 24/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Κέιπ Τάουν 26/2 *	
α. Μπότγουντ 23/2	
ε. Μομπά 21/2	
ε. Νιούκαστλ 21/2	
α. Βομβάη 8/2	
ε. Κεμπέκ 9/2	
πρόξ Κούβα 12/11	
άρχει Άργουστόλι	
α. Τουμπάρδο 27/12	
α. Λισαβόνα 22/1	
α. Γιούροπορτ 6/2	
ύψωση παναμική	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Λουσίνα 24/1	
μετ. «Λέρος Μαρίνερ» (κ).	
ε. Νόρε Άνκορατζ 24/2	
α. Γιοκοχάμα 19/2	
α. Κόρπους Κρίστι 24/1	
άρχει Λευκάδα	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Λας Πάλμας 22/2	
άρχει Τζέντα	
άρχει Ρίβερ Φώλ	
δ. Παναμά 12/2	
ε. Τζέντα 6/2	
α. Γκάρεστον 2/2	
άρχει Γαλαξείδι	
άρχει Άργουστόλι	
α. Γιούροπορτ 21/2	

άρχει Γάνδη	
ε. Νιούκαστλ 26/2	
α. Μπιζέρτα 1/2	
α. Γιοκοχάμα 1/2	
δ. Π. Σαίδ 12/2	
άρχει Κεντίρα	
στή Σιγκαπούρη	
άρχει Χαλκίδα	
α. Πειραιά 24/1	
α. Κόρπους Κρίστι 31/1	
ε. Κουβέιτ 17/2	
α. Σιγκαπούρη 12/1	
α. Ύμουιντεν 26/2	

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΜΟΣ	71	4
ΝΕΝΑ	981	
ΝΕΟΤΗΣ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27980
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ'	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831

ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	65	7700
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΕΛΑ	69	3288
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΡΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΟΣ	63	24992
ΟΡΑΪ'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868

ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΕΡ	75	59636
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20689
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΞΕΑΝ ΡΕΪΝΤΕΡ	72	14675
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981
ΟΥΑΪΤ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	85	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	89	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2805
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
Π. Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	88	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	88	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	86	13015
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790

δ. Παναμά 19/2	
α. Γουέιπα 4/2	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Έλευσίνα	
α. Ρεσίφε 12/2	
πρ. «Ανέμω Κ.»	
α. Τής 26/2	
α. Κέιπ Τάουν 11/1	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 20/2	
στό Σάντος 15/2	
ε. Νάντη 25/2	
α. Έλευσίνα 5/11	
α. Άμβέρσα 24/1	
στό Έλ Χάκλ (άποθήκη)	
α. Λονδίνο 25/2	
ε. Ξιαμέν 3/2 *	

άρχει Πειραιά *	
α. Π. Κορτές 15/1	
ε. Άλεξάνδρεια 22/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Όρλεάνη 21/2	
α. Σαουθάμπτον 11/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άλιβέρι	
α. Άλεξάνδρεια 18/2	
άρχει Πειραιά	
α. Βανκούβερ 16/2	
α. Κόρπους Κρίστι 18/2	
δ. Γιβραλτάρ 23/2	
α. Σ. Τζών 19/2	
α. Χόγκ Κόγκ 23/2	
άρχει Άλεξάνδρεια	
άρχει Στιλντ	
α. Γουέιπα 29/1	
παρεδόθη ύψωση λιβερνιανή	
άρχει Γαλαξείδι	
ε. Πειραιά 23/2	
α. Λας Πάλμας 10/2	
α. Βουλώνη 25/2	
ε. Τανγέρη 31/1	
ε. Π. Νουάρ 10/2	
α. Ν. Όρλεάνη 12/2	
ε. Τζωρτζτάουν 21/2	
στον Πειραιά 25/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Γαλαξείδι	
άρχει Έλευσίνα	
άρχει Λευκάδα	
α. Ναγκόνια 29/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βρέμη 26/2	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 17/2	
α. Τερνέστη 21/2	
άρχει Πειραιά	
αγορά εκ Παναμά	
δ. Μπουρουνπούτελ 6/2	

άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Λονδίνο 26/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Σιενγούγκονς 5/2	
μετον. «Μήλος» ('Ονδ.)	
ΰψωση παναμαϊκή	
δ. Κωμ/πολη 6/2	
άρχει 'Ελευσίνα	
σέ θεός 50 30 Β., 02 45 Δ 26/2	
α. Σικαπούρ 13/2	
α. Π. 'Ελζιζμπεθ 19/2	
δ. Γιβραλτάρ 4/2	
α. Ν. 'Ορλεάν 16/2	
μεσογειακός μεταφορές	
ε. Σικαπούρ 23/2	
μεταφορές Νιγηρίας	
α. Βαλέντσια 12/2	
ε. Χιόσττον 20/2	
πρ. «Τραϊστή»	
α. 'Ελευσίνα 18/10 .	

ΣΤΑΡ (δ).....	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ.....	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892
ΣΤΑΡΑΕΤ.....	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ.....	70	18844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ).....	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ).....	65	30490
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	60	2517
ΣΤΟΡΚ.....	73	8953
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	70	15302
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ).....	69	2997
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	67	39135
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	69	16229
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ).....	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	72	70507
ΣΥΡΑ.....	67	72576
ΣΥΡΟΣ.....	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	64	5237
ΣΟΚΡΑΤΗΣ.....	65	10115
ΤΑΛΜΠΟ.....	58	8584
	77	10185

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ).....	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.....	57	8508
ΤΑΚΤΙΚ (δ).....	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ).....	75	4525
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ.....	79	12956
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236
ΤΑΥΦΑΟΥΣ.....	76	11786
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν.....	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369
ΤΑΥΡΟΣ (δ).....	69	63989
ΤΑΥΡΟΣ.....	62	14150
ΤΑΥΡΟΣ.....	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ).....	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ).....	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17846
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000
ΤΖΑΝΙΣ Α.....	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ.....	72	9081
ΤΖΑΜΙΝ.....	71	22180
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	82	18563
ΤΖΙΜΥ.....	68	13847
ΤΖΙΝΙ.....	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.....	68	14569
ΤΖΩΝ.....	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ.....	77	18276
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15384
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ.....	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.....	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599

άρχει Πειραιά.....	76	163810
άρχει Λευκάδα.....	77	9437
ε. Μπάρσα 24/2.....	69	53829
ε. Μπάρσα 22/2.....	62	6246
ε. Πρίνς Ρούπερτ 952.....	74	19186
ε. Γουκαμάτου 25/2.....	71	9082
ε. Αβονμάουθ 21/2.....	72	9824
ε. Τοκοίλα 9/2.....	69	41878
ε. Σουέμα 17/2.....	74	13839
ε. Ρόττερνταμ 27/2.....	56	4301
άρχει Έλευσίνα.....	75	60670
δ. Κων/πολη 14/2.....	65	41195
άρχει Πειραιά.....	68	48827
άρχει Πειραιά.....	75	68631
πρ. «Θανάσης Α.».....	78	10299
ε. Τής 25/2.....	67	58527
στο Σουέζ.....	66	25327
α. Κόμπε 21/2.....	65	21381
α. Λός "Αντζέλες 951.....	68	39214
δ. Κων/πολη 21/10.....	81	18500
άρχει Γκουαγιακούλ.....	70	48501
α. Ν. Όρλεάν 3/2.....	74	11644
μεσογειακές μεταφορές.....	62	25717
άρχει Πειραιά.....	63	11056
δ. Γιβραλτάρ 24/2.....	66	3048
δ. Παναμά 15/2.....	60	9255
άρχει Πειραιά.....	69	1580
άρχει Γαλαξείδι.....	74	11644
άρχει Ίβδακη.....	76	13863
α. Σέτε 18/2.....	77	13863

α. Τέμα 23/2.....	70	10886
άρχει Πειραιά.....	68	13858
άρχει Πειραιά.....	75	19186
α. Μαδρίδα 6/2.....	64	2187
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/2.....	68	9266
μεσογειακές μεταφορές.....	71	11502
α. Έλ. Γαμπλάρο 18/1.....	70	11489
μεσογειακές μεταφορές.....	71	73503
δ. Γιβραλτάρ 24/2.....	56	5382
δ. Ρόττερνταμ 23/2.....	74	131654
α. Βαλέτσια 21/2.....	78	13889
α. Κουρακό 25/2.....	77	9477
α. Τενερίδη 11/1.....	81	11500
δ. Κων/πολη 17/1.....	68	10046
α. Πειραιά 30/51.....	62	9890
α. Φιλαδέλφεια 19/2.....	81	11980
α. Αμοιού Μπαλ 17/2.....	79	11730
ε. Τσιταγκόγκ 10/2.....	74	23123
α. Μπρέικ 8/2.....	66	1443
δ. Γιβραλτάρ 25/2.....	73	19747
άρχει Άστακό.....	84	31411
α. Σιγκαπούρη 12/2.....	83	17217
ε. Πειραιά 11/2.....	84	19049
α. Λός Πάλας 8/2.....	76	22297
α. Γάνδη 11/2.....	75	22600
α. Κάντλα 30/51.....	75	62498
α. Στυλίδα 3/10.....	76	41330
ε. Επτάνησα 19/11.....	68	48882
α. Βενετία 19/1.....	64	13516
ε. Φρημάντλ 23/2.....	74	16283
δ. Κων/πολη 31/51.....	80	11730
δ. Επτάνησα 22/11.....	75	24614
ε. Τάμπα 6/2.....	83	31321
α. Κόρπους Κρίστι 18/1.....	70	11041
α. Φουτζέιδα 18/2.....	62	19974
δ. Π. Σαϊδ 22/1.....	72	20713
α. Μπ. "Αίρες 28511.....	56	13408
άρχει Μανφρεντίνια.....		
δ. Δαρδανέλλια 10/2.....		
α. Σ. Τζών 952.....		
ε. Π. Κέλαγκ 25/2.....		
άρχει Έλευσίνα.....		
α. Βαλτιμόρη 5/2.....		
α. Ντουόλα 8/2.....		
άρχει Χαλκίδα.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Ναυπλία 3/2.....		

ΤΙΝΑ (δ).....	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ).....	69	53829
ΤΟΝΥ.....	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19186
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ).....	69	41878
ΤΟΥΡΕΓΚ.....	74	13839
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301
ΤΡΑ'Ι'ΛΛ'Ι'Τ.....	75	60670
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ).....	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ).....	68	48827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ).....	75	68631
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ.....	78	10299
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ).....	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ.....	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ).....	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	18500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ.....	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ).....	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13863
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13863

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19186
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2187
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΕ.....	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ).....	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ).....	74	131654
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ.....	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ.....	68	10046
ΦΑΜΙΛΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890
ΦΑΜΙΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ).....	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ).....	84	31411
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.....	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ).....	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ).....	68	48882
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ).....	83	31321
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ.....	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	63	18141

άρχει Πειραιά.....		
α. Κοτονού 22/2.....		
δ. Π. Σαϊδ 21/2.....		
ε. Βενετία 25/2.....		
α. Λός "Αντζέλες 24/2.....		
α. Λισσαβώνα 18/2.....		
υπό ναυπήγηση.....		
ε. Μπ. "Αίρες 1952.....		
δ. Παναμά 23/2.....		
α. Στυλίδα 3/2.....		
άρχει Πειραιά.....		
επωλήθη.....		
α. Ν. Όρλεάν 27/1.....		
α. Σιγκαπούρη 2751.....		
ε. Πειραιά.....		
ε. Γένοβα 25/2.....		
α. Ν. Όρλεάν 9/2.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Ντάρ ες Σαλάμ 4/2.....		
α. Σάουθεντ "Ανκορατ 21/2.....		
α. Χάμπτον 20/2.....		
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/2.....		
ε. Ταργκόνια 19/2.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Τριττώ.....		
ε. Νουκακασό 14/1.....		
άρχει Ν. Όρλεάν.....		
ε. Σουέζ 18/2.....		
ε. Κων/πολη 4/2.....		
α. Νταμάμ 22/1.....		
ε. Ν. Όρλεάν 18/2.....		

δ. Π. Σαϊδ 10/2.....		
πρ. «Μελέτιμ ΙΙΙ».....		
α. Πόρτλαντ 952.....		
α. Θεσσαλονίκη 30/1.....		
άρχει Πειραιά.....		
στη Βομβάρη 13/2.....		
δ. Π. Σαϊδ 22/2.....		
α. Τεργέστη 2052.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
διάλυση Ν. Κορέα.....		
α. Φρημάντλ 22/2.....		
ε. Μαρίνα ντ' Καράρα 21/2.....		
α. Φορταλέζα 18/1.....		
άρχει Πειραιά.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Φουτζέιδα 18/2.....		
α. Ρίο "Αντζέλες 12/2.....		
α. Ν. Όρλεάν 13/2.....		
άρχει Χαλκίδα.....		
στο Μπαντάρ "Αμπάς 24/2.....		
α. Σάν Νικόλας 1/2.....		
δ. Παναμά 26/1.....		
δ. Παναμά 5/2.....		
α. Νιούκαστλ 25/2.....		
α. Σακάι 14/2.....		
α. Ν. Όρλεάν 9/2.....		
δ. Σουέζ 18/2.....		
α. "Ινβερκλί 8/2.....		
δ. Π. Σαϊδ 19/1.....		
ε. Μπιλμπάο 23/2.....		
α. Σιγκαπούρη 18/2.....		
α. Γουίλμινγκτον 22/2.....		
α. Φιλαδέλφεια 23/2.....		
α. Χάμπτον 30/1.....		
α. "Αλεξάνδρεια 11/2.....		
α. Λός "Αντζέλες 11/2.....		
α. Π. Σαϊδ 28/2.....		
α. "Αλεξάνδρεια 17/2.....		
α. Σπέζια 30/1.....		
ε. Χάμπτον 24/2.....		
ε. Σ. Βινσέντε 18/2.....		
α. Πειραιά 8/2.....		
δ. Γιβραλτάρ 13/2.....		

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS * HARDWARES * PROVISIONS * BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING * REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9831

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5338873, 5338595
AOH: 4579430, 2938208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191	ε. Δουνκέρκη 20/2
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	ε. Χάβρη 20/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ.....	70	11825	α. Σαγκάη 3/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	ε. Άννπολις 22/2
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	ε. Π. Κέλαγκ 24/2
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192	στη Βομβάη
ΦΟΡΟΥΜΑ Ι.....	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΜΕ.....	84	19562	α. Γκίλογκ 13/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	ε. Χόγκ Κόγκ 25/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	α. 'Αλεξάνδρεια 12/2
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	δ. Γιβραλτάρ 14/2
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	ε. 'Μμινχαμ 26/2
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	α. Πειραιά 18/2
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	δ. Παναμά 18/2
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	ε. Γιοκοχάμα 22/2
ΦΡΙΟ Ν'ΟΛΦΙΝ.....	69	1581	ε. Π. Χάρκουρτ 18/2
ΦΡΙΣΠ Λ. (δ).....	74	140277	μεταφορές Περσικού
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	α. 'Αδελαΐδα 19/2
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	ε. Π. Σουδάν 13/2
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	α. Μπ. Αίρες 21/11
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	α. Ν. 'Υόρκη 18/2
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	α. Βοστώνη 11/2
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.....	76	33107	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/2
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	πρώην 'Ηαννο

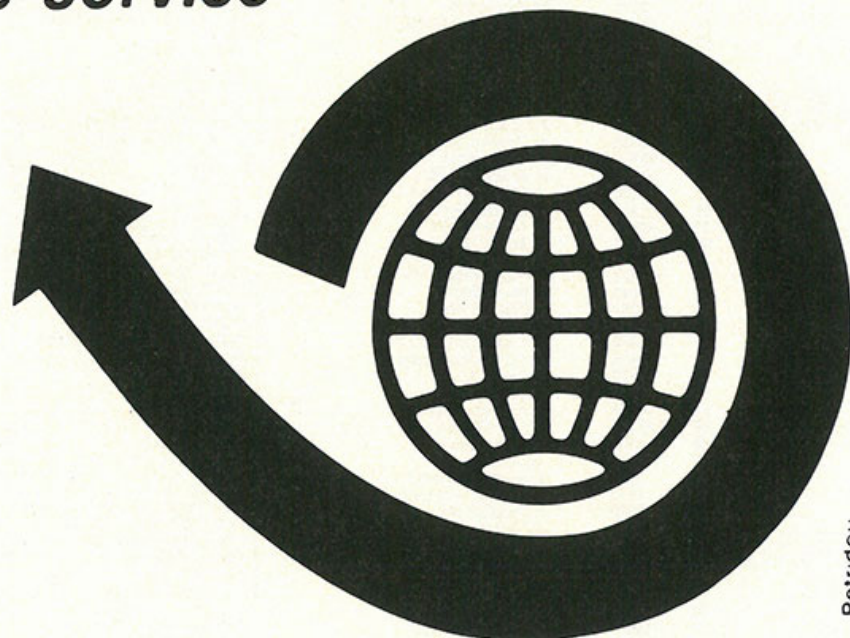
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	δ. Παναμά 18/2
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	θψας Παναμαϊκή
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	α. Ρουέν 17/2
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463	α. Θέουτα 6/2
ΧΑΤΑΝ (δ).....	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39366	α. Λός 'Αντζελες 6/2
ΧΙΑΝ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ.....	69	10016	δ. Π. Σαΐδ 24/2
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	68	10016	α. Βοστώνη 31/1

ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	10121	στη Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	α. Μόχι 21/2
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016	στη Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	68	10121	στη Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016	α. Τζέντα 21/2
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 20/2
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016	δ. Παναμά 18/2
ΧΙΟΣ (δ).....	81	23000	α. Ρεσίφε 16/2
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ.....	72	6671	α. 'Ευσεΐνα 26/1
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	α. 'Αμβέρσα 13/2
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	α. 'Ελευσίνα 17/12
ΧΙΠΠΟ (δ).....	60	12832	ε. Πειραιά 10/2
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	ε. 'Αλεξάνδρεια 23/2
ΧΛΟΗ.....	75	16421	ε. Μπλάφ 21/2
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	383	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ).....	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 24/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	64	10256	α. Π. Κέλαγκ 27/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	ε. Πειραιά 18/2
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203	α. Σίμπα 24/2
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ).....	61	13360	α. Ρας Τανούρα 14/2
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361	μεσογειακές μεταφορές

ΨΗΛΗ.....	65	12369	στό Νουκατότ 14/2
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	α. Σάρζα 11/2
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	α. Φιλαδέλφεια 23/2
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024	ε. Ρεσίφε 14/2
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ.....	67	28021	ἀργεί Πειραιά

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants
World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address Filonos 107-109 Phones 4531 583 4531 478. 4531 479 Telexes 3602 3115 UNIV GREECE

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Κόπερ 23/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	58799	άρχει Ν. Ύορκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ (μ.)	71	58800	α. Άμβέρσα 17/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	άρχει Τρινκομάλι
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Π. Γουώλκοτ 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΑΤΕΡ (μ.)	57	9158	ε. Γκιζάν 20/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	128261	επισκοπείς Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	128280	επισκοπείς Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	άρχει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άρχει Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	8235	α. Κολώμνο 18/1
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	στό Τζέμπελ "Αλι
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30888	άρχει Ν. Ύορκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η*)	71	17805	α. Λός Πάβλιας 25/1
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	8597	υπέστειλε ελληνική
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Φώλει 9/12
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο Ίανέριο 18/1
ΔΟΥΤ	68	35191	δ. Σκόου 10/12
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Χαλκίδα 25/11
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10825	ε. Βομβάρ 25/12
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339	α. Ριγέκο 16/11
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	ε. Βρόστη 11/1
ΕΛΕΝ*	67	27989	άρχει Χώκσεαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Κων/πολη 7/1
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (μ.)	71	75829	α. Ταργκόν 17/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.(δ.)	85	38279	α. Πειραιά 26/1
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9894	δ. Ντόβερ 7/12
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24786	ε. Πειραιά 18/1
ΕΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	δ. Παναμά 26/1
ΕΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	δ. Ντόβερ 23/1
ΕΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Γίβραλταρ 14/1
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Λός Άντζελες 7/1
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ (δ.)	76	150518	α. Άιν Σούκνα 1/1
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	ε. Λός Άντζελες 4/1
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΊΝΤ (δ.)	75	44989	ε. Λισαβόνα 18/1
ΕΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Σιγκαπούρη 31/12
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μόλτ.)	69	12102	ε. Λισαβόνα 16/1
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	8168	πρ. «Σάμμερ Σκάυ
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	μετον. « Άνκο» (κ.)
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	80	5513	άρχει Άστοκ
ΕΞΠΛΟΕΡ Β(κ.)	67	2981	έγκταλειφθη Τζιμπού
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Τάραντα 22/1
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Λά Τσάρλς 18/1
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	πρ. «Σάμμερ Λάιτ»
ΕΣΤΙ (μ.)	72	10351	ε. Άγαθό 1/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (μ.)	59	7059	άρχει Πειραιά
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410	άρχει Ίτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Τσίμα 25/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ρίο Ίανέριο 20/1
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8678	α. Μαχαράιην 3/1
ΕΥΡΩΔΙΚΗ (μ.)	69	10900	ε. Ρουέν 26/1
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35408	άρχει Ίτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10048	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάκα (αποθήκη)
ΖΕΥΘΟΥΣ ΙΙ	77	18838	ε. Σουέμα 7/1
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο Ίανέριο 23/1
ΖΙΝΚ ΤΡΕΊΝΤΕΡ(π.)	66	10051	α. Εινγκλντ 28/2/84
ΗΒΗ.	79	16379	ε. Ν. Όρλεάν 25/1
ΗΡΑ *	79	16390	α. Ν. Όρλεάν 18/12
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Πειραιά 27/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5891	άρχει Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.	76	37850	στό Ρότερνταμ 3051
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Βαώρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	δ. Σουέ 2551
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Μίλφροντ Χάβεν 26/1
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Μουτσούρε 23/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	61	9286	α. Σιγκαπούρη 11/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847	α. Μαγφρεντόνια 4/1
ΙΜΑ*	68	27989	

ΚΑΠΑΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)...	54	10905	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)...	72	16266	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζ
ΚΑΠΑΤΑΝ ΑΛΕΚ (κ.)...	67	8927	α. Σιγκαπούρη 18/12
ΚΑΠΑΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)...	54	10993	α. Πιο 'Ιανέριο 15/12
ΚΑΠΑΤΑΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.) *	81	18000	ε. Γιένιμπο 20/1
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ) *	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	86	16301	α. Χάλλ 24/1
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ) *	71	9206	ε. Μονφολκόνε 21/1
ΚΑΣΤΛ (κ.)	72	17674	ε. Ντακάρ 3/1
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ΄ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπίερα 4/1
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ἀργεί Σαουδική Άραβία
ΚΑΤΛ ΕΞΠΡΕΣ (π) *	62	5870	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π) *	65	9799	ε. Κωνσπολή 13/1
ΚΕ΄Ι Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ *	68	13694	ε. Ν. Μαγκκαλόρ 27/12
ΚΕ΄Ι Π ΧΟΥΟΥΠ (κ.)	75	6741	ε. Κωνσπολή 21/11
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	α. Τζέιμπα Ντάνα 3/1
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	ἀναμένει Όυάν
ΚΛΕΟ Ι (π.δ) *	59	20680	στή Βουμβάη
ΚΟΜΕΤ (Μ.)	62	8937	επιωλήθη 'Ινδοός διαλυ
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 4/1
ΚΟΡΑΛ (κ) *	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991	ε. Π. Σάϊδ 28/1
ΚΟΣΜΑΣ Κ. * (κ.)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.) *	75	16221	α. Ν. Παύμουθ 28/1
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.) *	75	16221	α. Βανγκαρέ 1/1
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514	α. Κολόμπο 23/1
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρσ 18/1
ΚΡΑΝΤΩΡ (π) *	64	2304	δ. Παναμά 3/1
ΚΡΕΣ (κ.)	63	10318	σωστό δόμοα «Grace»
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	56	54793	α. Λός Πάμλας 27/1
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526	α. Φλάσσιγκ 23/1
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ) *	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (Διβάν.)	68	15809	α. Σαγκάη 13/1
ΚΡΟΥΣΤΑΣΗΣ (κ.)	89	12087	πρ. «Γιούρομπερη» *
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Κόρπους Κρίστι 12/1
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	α. Λεμεσόσ 26/1
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	ε. Τζέζνα 17/51
ΚΥΜΩ (δ.) *	56	24234	επιωλήθη διάλυση
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ἀναμένει Βουμβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περσικού
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	ἀργεί Έλευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Ταξερνί 9/1
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	ε. Σάο Τζοσαστίο 15/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			
ΖΟΣ (κ.)	67	11056	ε. Τέμα 26/1
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.) *	60	3325	δ. Κωνσπολή 24/1
ΛΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ΄Κ (π.)	71	13166	δ. Γιβραλτάρ 13/1
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.) *	53	11230	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	71130	ε. Τσάλλα 25/1
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Μπομπιλ 16/1
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	α. Νάπολι 25/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π) *	78	11162	ε. Καρατί 27/1
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ) *	68	22244	α. Χαλδία 8/1
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Χιόστον 6/1
ΛΕΒΑΝΤΕΣ *	77	70983	δ. Ντουμπάι 26/12
ΛΕΝΑ *	68	22449	δ. Κωνσπολή 23/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π) *	61	8627	ε. Τσιταγκόγκ 10/1
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεσογειακές 'Ινδοηνοί
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	73	6415	πρώην « Άρρουο Ι»
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Κέιμπς 23/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Ν. Όρλεάντ 24/1
ΛΗΤΩ ΙΙ (π) *	72	6106	ε. Ντουόλα 28/512
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Κορούνα 23/1
ΛΙΛΑ (π.) *	50	2734	επιωλήθη άλλοδοπαούς
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	δ. Σουέζ 9/1
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ) *	68	1559	δ. Κωνσπολή 23/1
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΗΣ μ. *	68	39617	α. Μορμουγκάο 21/1
ΛΟ΄Υ ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Παναμά 951
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στό Χώρ Φακάν
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2	11229	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	ε. Ν. Όρλεάντ 4/1
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ε. Σιγκαπούρη 22/1
ΜΑ΄Ι ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Νικόσια 25/1
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	όλικη άπώλεια 31/1
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	70	65231	δ. Σουέζ 25/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Μπέλφαστ 14/1
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Τσάκ Μπαχάρ 16/12
ΜΑΡΑΚΙ (Παυ.)	63	4647	ἀργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ.)	59	9853	στό Μπανγκόγκ Μπάρ
ΜΑΡΘΑ Α. (π) *	59	8596	ἀργεί Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Τούζεν 16/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Σάρδα 23/1
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.π.) *	60	13339	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π) *	73	45500	α. Βενετία 5/1
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ) *	74	30341	στήν Όδησσό 12/1
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ Μ *	69	8773	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (Όνδ.)	60	5760	α. Σφός 19/1
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 5/12
ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (π.)	68	10099	ε. Μομπάσα 23/1
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)κ	66	57027	α. Σίντι Κερλί 13/1
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Άλεξάνδρεια 23/1
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΧ	65	17238	ἀργεί Στουλίδι
ΜΑΤΘΕΡΧΟΝ (δ.)	72	71491	πρώην «Τρέιντ Χόνορ»
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στή Φουτζέιρα 15/1
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Μαμονάδ 6/1
ΜΕΝΤ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ἀργεί Κουβέιτ
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128	α. Ν. Όρλεάντ 4/1
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Κέπ Τόουν 5/12
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνυ (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	πρ. «Σήγκαλ ΙV»
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Σάντος 27/1
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ἀργεί Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Άλεξάνδρεια 26/1
ΜΙΑ *	80	15552	ε. Π. Σάϊδ 21/1
ΜΙΛΗΤΟΣ *	82	35000	α. Γάνδη 1851
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372	στήν Άλεξάνδρεια 24/1
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Λός Πάμλας 17/1
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	α. Κανκινάτα 2051
ΜΙΝΙ ΛΑ΄Ι ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Κοατζακόδρος 29/1
ΜΙΝΙ ΛΑ΄Ι ΟΝ (π.)	70	1582	α. Ν. Όρλεάντ 24/1
ΜΙΝΙ ΛΑ΄Ι Τ (π.)	70	1587	ἀργεί Ν. Όρλεάντ

ὁρ. Πειραιά
 ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζά 6/1
 α. Σιγκαπούρη 16/12
 α. Ρίο Ίανέιρο 15/12
 ε. Γέντιμπο 20/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Χάλλα 24/1
 ε. Μονφαλκόνε 21/1
 ε. Ντακάρ 3/1
 ε. Μπέρτα 4/1
 ὄργει Σαουδική Ἀραβία
 ὄργει Πειραιά
 ε. Κων/πολη 13/1
 ε. Ν. Μαγκαλός 27/12
 ε. Κων/πολη 21/11
 α. Τζέμπελ Ντάνα 3/1
 ἀνάμενε Ὅμαν
 στὴ Βομβάη
 ἐπωλήθη ἴνδους διαλυτές.
 δ. Γιβραλτάρ 20/1
 α. Καζαμπλάνκα 4/1
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Π. Σαΐδ 28/1
 ὄργει Πειραιά
 ε. Ν. Πλύμουθ 28/1
 α. Βανγκαρέ 25/1
 α. Κολόμπο 23/1
 α. Ντεμεράφ 18/1
 δ. Παναμά 3/1
 ὠστό ὄνομα «Grace»
 α. Λός Πάλαμας 22/1
 α. Φάσσινγκ 23/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Σαγκάι 13/1
 πρ. «Γιορμπουρ»
 ε. Κόρπουα Κρίστι 12/1
 α. Λεμεσό 26/1
 ε. Τζέντα 17/51
 ἐπωλήθη διάλυση
 ἀνάμενε Βομβάη
 μεταφορές Περσικοῦ
 ὄργει Ἑλευσίνα
 α. Τακράνι 9/1
 ε. Σο Σερματίδιο 15/1
 ε. Τέμα 26/1
 δ. Κων/πολη 24/1
 ὄργει Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 13/1
 μεσογειακές μεταφορές
 ὄργει Πειραιά
 ε. Τολάνα 25/1
 ε. Μπομπίλ 16/1
 α. Νάπολη 25/1
 ε. Καράτσι 27/1
 α. Χαλδία 8/1
 α. Χιουσόν 6/1
 δ. Ντουμπάϊ 26/12
 δ. Κων/πολη 23/1
 ε. Τσιταγκόνγκ 10/1
 μεσογειακές Ἰνδονησίας
 πρῶν «Αρρουο»
 α. Γκέιμς 23/1
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 24/1
 ε. Ντουάλα 28/52
 α. Κορούνα 23/1
 ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
 δ. Σουέξ 9/1
 δ. Κων/πολη 23/1
 α. Μορμουγκός 21/1
 δ. Παναμά 951
 στο Χώρ Φακάν
 α. Σιγκαπούρη 19/1
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 4/1
 ε. Σιγκαπούρη 22/1
 α. Νικόσια 25/1
 ὀλική ἀπάθεια 31/1
 δ. Σουέξ 25/1
 α. Μπέλφαστ 14/1
 ε. Τοάξ Μπαχάρ 16/12
 ὄργει Γάνδη
 στο Μπανγκόγκ Μπάρ
 ὄργει Μπιμπιόδο
 α. Τούπξαν 16/2
 α. Σάρτα 23/1
 ὄργει Πειραιά
 α. Βενετία 5/1
 στὴν Ὁδησσό 12/1
 ὄργει Πειραιά
 α. Σαξέ 19/1
 ε. Σιγκαπούρη 5/12
 ε. Μομπάσα 23/1
 α. Σίντι Κερίρ 13/1
 α. Ἀλεξάνδρεια 23/1
 ὄργει Πειραιά
 ὄργει Στυλίδα
 πρῶν «Τρέιντ Χόνορ»
 στὴ Φουτζέιρα 15/1
 α. Μομονάλ 6/1
 ὄργει Κουβέιτ
 α. Ν. Ὁρλεάνη 4/1
 α. Κέιπ Τάουν 5/12
 στο Μπίνον (ἀποθήκη)
 πρ. «Σίγκκαλ IV»
 α. Σάντος 27/1
 ὄργει Πειραιά
 ε. Ἀλεξάνδρεια 26/1
 ε. Π. Σαΐδ 21/1
 α. Γάνδη 1851
 στὴν Ἀλεξάνδρεια 24/1
 α. Λός Πάλαμας 17/1
 α. Κακιντάνα 2051
 α. Καστάκαλόκος 29/12
 α. Ν. Ὁρλεάνη 24/1
 ὄργει Ν. Ὁρλεάνη

MINI ΛΑΜΑ (n).	70	1591
MINI ΛΑΝΤ.	70	1592
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564
MINI ΛΑΤΡΙΑ (n).	70	1591
MINI ΛΕΝΣ (n).	71	1562
MINI ΛΗ (π.) [*]	71	1562
MINI ΛΗΓΚ (n).	70	1592
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578
MINI ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
MINI ΛΙΝΤ (π.).	71	1562
MINI ΛΟΡΥ (n).	71	1584
MINI ΛΟΤ (n).	71	1584
MINI ΛΟΤΖΙΚ (π.).	70	1592
MINI ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592
MINI ΛΥΘΜ.	75	1578
MINI ΛΩ.	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΤΙΒΑΛ	78	18953
ΜΑΟΥΝΑ (μ)*	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ.	76	19633
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	80	2406
ΜΠΑΣΙΩΝ (κ)*	88	13706
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	81	1460
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	84	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟΛΑ (π)*	67	4659
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π)*	67	3881
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚ'Α Υ (λ.β.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38803
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	11734

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (n)*	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ' (n)	74	10250
NANTIA (x)*	71	22759
NANTIA Σ. (n.)	83	12273
ΝΑΝΩ Κ. (n.)	66	1477
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458
ΝΕΔΙ (δ.π.)*	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (n.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (n)*	67	32137
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (δ.λ.)	66	25572
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)*	58	24152
ΝΕΦΕΛΗ (n)*	69	5801
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	68	15625
ΝΗΘΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΘΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231
ΝΗΘΟΣ ΝΙΟΣ (Μ.)	64	4.607
ΝΗΘΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5822
ΝΗΘΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)*	63	5955
ΝΙΚ (κ.)	69	7827
ΝΙΚΗ Ρ. (n)*	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Μ.)	58	9163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (n.)	67	4016
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (n)*	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (n.)	56	2163
ΝΙΝΕΤΑ (n.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι Θ (κ.)	70	9206
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837
ΝΟΡΓΟΥ'Ι ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΝΙΕΛ II (n.)	69	1999
ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	5226
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παυ.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ II (n.)	67	9854
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.π.)	59	12463
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (n.)	66	22260
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	2242
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (n.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (n.)	75	138037
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι ΣΟΝ(δ.)	72	106123
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (n.)	77	15935
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (n.)	77	15844
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΕΡ (δ.)	72	128581
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (κ.)	72	126027
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128581
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (n.)	84	17879
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι Σ	69	15688
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (n.)	77	15844
ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΥ	73	15498
ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (n.)*	61	1098
ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΞΕΛ Α Τ'ΝΤΗΛ (δ.)	72	49808
ΟΞΕΛ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	84	20494
ΟΞΕΛ ΜΠΡΗΣ (δ.)	67	53464

ε. Ταμείο 20/1
α. Μομπιλ 24/1
α. Ντεμεράρα 27/1
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Π. Νογκάρο 25/1
δ. Παναμά 26/1
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
άρχει Νέα 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
δ. Παναμά 28/1
α. Τσιότζι 22/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη
άρχει Ν. 'Ορλεάνη

άρχει Ν. Όρλεάντ
 α. Άμστερνταμ 9/1
 α. Γιβραλτάρ 8/1
 ε. Ικόνιο 17/1
 α. Μερσίν 30/12
 μεσογειαικές μεταφορές
 ε. Πειραιά 18/1
 άρχει Πειραιά
 μεσογειαικές μεταφορές
 πρ. «Γκούντ Χάντερ»
 στη Νιούϊν
 ε. Γιούροποτ 30/1
 άρχει Ν. Όρλεάντ
 άρχει Ν. Όρλεάντ
 ε. Αμβέρσα 17/1
 α. Γιούροποτ 19/1
 άρχει Πειραιά
 στό Μπουσιρ
 ε. Ρίο Τανζίν 25/1
 δ. Παναμά 18/1
 δ. Σουέζ 28/12

α. Χόγκ Κόγκ 3/1
 α. Σγκαπούρη 26/1
 δ. Κων/πολη 28/2
 στο Κάρατι 28/1
 μεσογειανάκες μεταφορές
 ε. Θεσσαλονίκη 19/7
 μεταφορές 'Ερυθράς Θ
 α. Σγκαπούρη 22/1
 α. Κρόφτον 22/1
 σε θέση 28 20 Β, 50 30 Ε
 έπληλξη διάλυση Α. 'Αν
 στο Μπρωτζ
 ε. Ούμ Σάι 15/1
 άργει Πειραιά
 α. Χόγκ Κόγκ 4/1
 πρώην «Ρόγιαλ Σή»
 ε. Π. Φ Σπρίν 4/2
 πρώην «Ρόγιαλ Στάρ»
 αναμένει Ντουλά
 ε. Χάβρη 3/2
 ε. Σουζέ 26/1
 στη Κακούτα
 ε. Θέουτα 21/1
 μεσογειανάκες μεταφορές
 έπληλξη Πακιστανούς
 α. Π. 'Εμπεδάνου 18/1
 α. Τουίξαν 20/2
 ε. 'Αμυούργο 9/1
 ε. Χόλγουοτ 5/1
 άργει Χαλκίδα
 α. Κοτονού 8/12
 ε. Βομβάν 7/1
 δ. Παναμά 25/1
 α. Πειραιά 25/1
 α. Μομπιλ 22/1
 άργει Στυλίδι
 ε. Πειραιά 28/11
 α. Τζέντα 2/1
 στο Ρόττερνταμ
 άργει 'Αμυούργο
 α. Λούγουστα 5/1
 α. Τάμπα 24/1
 α. Π. 'Ελίζαμπεθ 13/1
 στο Βιζακαναύ
 ε. Κούμπαν 'Αϊταν 2/1
 α. Ν. 'Ορλεάν 17/1
 α. Λόγος 16/1
 ε. Σ. Σεμαστόν 18/1
 ε. Χιούστον 23/1
 α. Φλάσινγκ 10/1
 στο Ντότνμπαμ 17/1
 ε. Ρίο 'Ιανέριο 20/1
 δ. Σουζέ 15/1
 άργει 'Αστακό
 δ. Κων/πολη 23/11
 άργει 'Ιτέα
 άργει 'Ελευσίνα
 άργει 'Ελευσίνα
 α. Βαλτιμόρη 23/1
 δ. Κων/πολη 4/1
 α. Βανκούβερ 8/12
 στο Λαμπουάν 13/11
 άργει 'Ιτέα
 άργει Πειραιά
 α. 'Ιμινινγκω 18/1
 παρελήφθη 'Ιαπωνία
 άργει Πειραιά
 α. Κοατζακόολκος 5/1
 α. Ντάς Μπόκος 10/1
 α. Γκαλβεστον 20/2
 α. Τάμπα 19/1
 μεσογειανάκες μεταφορές
 άργει Πειραιά
 ε. Τεργεστή 28/1
 δ. Παναμά 12/1
 άργει Πειραιά

ΟΣΕΑΣ ΡΕΙ'ΝΤΕΡ I (δ.π.).	74
ΟΣΕΑΣ ΧΩΚ (δ.).	75
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84
ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ (η)*	74
ΠΑΝΑΓΙΑ (Μαλ.).	84
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.).	80
ΠΑΝΘΗΡ (η)*	82
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η)*	68
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.).	82
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΣ	84
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.).	79
ΠΑΤΒΙΝ (η).	62
ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ (κ.)*	55
ΠΑΥΛΟΣ XII (η)*	69
ΠΑΦΟΣ (κ.).	80
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.).	67
ΠΕΛΛΑ (π.).	87
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)*	72
ΠΕΝΤΕΛΗ (λβ.).	65
ΠΕΡΑΜΟΣ I. (κ.).	69
ΠΕΡΣΕΥΣ (λβ.).	68
ΠΕΤΑΛΟΝ	76
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.).	65
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.).	86
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.).	63
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.).	71
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)*	77
ΠΛΑΤΩΝ	76
ΠΛΕΙΑΣ (π.).	64
ΠΛΩΝΑ (κ.).	69
ΠΛΩΤΩ	70
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.).	72
ΠΟΛΙΔΓΙΟΣ (κ.).	49
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76
ΠΟΛΥΣ (κ δ)*	73
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)*	70
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.).	56
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.).	66
ΠΟΣΕΙΔΩΝΤ I. (η)*	73
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45
ΠΡΙΑΜΟΣ	68
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.).	68
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.).	88
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ).	83
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.).	66
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)*	61
ΠΡΟΠΛΟΤΙΣ (π.).	69
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (η)*	73
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	84
Ρ. ΣΤΑΡ II (λβ.).	66
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.).	56
ΡΕΑ Μ.Π. (π.).	67
ΡΕΙ'ΝΜΠΟΥΥ I (π.).	63
ΡΕΙ'ΝΦΟΡΣΤ (η)*	60
ΡΗΝΗ (π.).	63
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68
ΡΙΟ ΚΡΑΝΤΕ (π.).	70
ΡΙΟ ΜΑΡ	65
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)*	62
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.).	71
ΡΟΤΑ (π.).	70
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (η.)*	70

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.).	78
ΣΑΝ ΜΑΪ'ΗΛ ΜΠΑΙΩ (π.).	83
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.).	64
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.).*	75
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.).*	75
ΣΑΝΛΑΚ (κ.).	68
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).	61
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.).*	85
ΣΑΝΣΕ (π.).	62
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.).*	57
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΩ (π.).	74
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).*	72
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.).*	78
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΙΝΤ.	70
ΣΑΡΟΣ (κ.).	80
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.).	72
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77
ΣΕΙΡΙΟΣ (Μολτ.).	58
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.).	75
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.).	78
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.).	69
ΣΗ ΚΟΝΔΡ (λ.β.).	71
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.).	66
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.).*	63
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).	76
ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.	71
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.).	65
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.).	80
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.).*	62
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.).*	71
ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.).	67
ΣΗΓΚΑΛ (Μολτ).*	65
ΣΗΓΚΑΛ IV (π.).	75
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ (Μ.).	75
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φλ.).	68
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).	74
ΣΗΛΑΚ (Μολτ).*	67
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.).	77
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μολτ.).	69
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ (δ.κ.).	69
ΣΗΣΤΑΡ (Μολτ).	73
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	69
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.).	60
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡ (π.).	70
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΩ (π.).*	80
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.).	72
ΣΙΔΕΡΗΣ	72
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ'.	78
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	68

ε. Ταργκίνα 21/1
 α. Βερντόν 20/1
 α. Μένα άλ 'Αχμάντι 19/1
 α. Μπάρι 5/12
 πρ. «Γιάννης»
 έπωληθεί άλλοδαπούς
 α. Αυγούστα 8/1
 δ. Κων/πολη 26/12
 α. Νταμπάμ 12/1
 α. Ρίο 'Ανταίρο 22/12
 ε. Γρ. 'Εβεργκλέιντς 20/1
 άργει Πειραιά
 άργει Καμπάνας
 άργει Πειραιά
 α. Τσίμπα 12/1
 δ. Κων/πολη 3/1
 ε. Πειραιά 28/1
 μετοαφορές Αιγύπτου
 α. Γένιουμ 22/1
 ε. Γένοβα 25/1
 α. Μίνα Καμπούς 27/12
 α. Λός 'Αντίλεας 9/1
 α. Κοντέλιεμπο 18/12
 ε. Ύψουιντ 19/1
 α. Μπ. 'Αίρες 8/1
 Ίνταμέντι Π. Σάϊδ
 α. 'Αλφούργο 24/1
 α. 'Αλεξ. 'Οδρια 16/1
 μετ. «Celestia!» (π.)
 α. Ντουδά 5/1
 α. Τζουμπάιλ 19/1
 α. Ν. 'Ορλεάντ 16/1
 άργει Κίωλο
 α. Λός Πόλυας 23/1
 ε. 'Αδεν 20/12
 α. Ν. Μαγκάλωρ 26/12
 στό Κατάκωλο
 α. Τζέντα 15/1
 στό 'Ααρχους 25/1
 άργει Πειραιά
 α. Ρόττερνταμ 12/1
 ε. Λέικ Τσάρλς 14/1
 δ. Γκιρβαλτ 28/1
 ε. Γκουαγκικουλά 11/1
 στη Χαλκίδα
 α. Π. Λίζας 25/12
 ε. Γκντάνσκ 19/1
 ε. Γκιζάν 15/1
 α. Γένοβα 25/1
 μετον. «Cathy» (κ.)
 μεσοεγκιακές μεταφορές
 άργει 'Αστακό
 α. Πόρτσμουθ 14/12
 α. Γουρί 7/12
 δ. Σουζέ 8/1
 α. Π. Χάρκουρτ 26/1
 πρ. «Πωλίνα Κ»
 άργει Πειραιά
 δ. Κων/πολη 15/1
 έπισκευές Πειραιά
 πρ. «Νότα Κ.»
 ε. Νόρτενχαμ 30/1

δ. Κων/πολη 19/1
ε. Σαβάννα 17/1
στό Ντάρμπαν 21/1
μεσογειανικές μεταφορές
α. Τζουέμα 7/1
ε. Γιούροπορτ 31/1
μεσογειανικές μεταφορές
ε. Ταϊταγκόνκ 21/1
α. Σινγκαπούρη 14/1
α. Σινγκαπούρη 11/1
ε. Πειραιά 5/1
α. Ντάρμπαν 13/12
ε. Μουμπάσα 5/1
ε. Γιούροπορτ 29/1
δ. Π. Σάϊντ 17/1
α. ουέν 23/1
σή Νέα Όρλεανή
α. Ρόττερταμ 26/1
επωλήθει άλλοδορανού
ε. Άλεξάνδρεια 19/1
α. Μέντα Άμπντούλα 10/1
α. Π. Κέλαγκ 23/1
πρ. «Τρανσασίφικ»
α. Φιλადελφεια 1951
α. Βουμπά 20/1
δ. Σουέξ 15/1
μεσογειανικές μεταφορές
αγορά εκ Παναμά
άρχει Σινγκαπούρη
δ. Μπουρουμπουέτ 23/1
ε. Βάλβις Μπαϊν 7/1
στην Κωνσταντίνα
στό Μαντράξ 3051-
ε. Τζιμπουτί 19/12
α. Χάβρη 26/1

υπέστειλε ελληνική
α. Γουακαμάτου 24/1
α. Άσμερταμ 26/1
α. Κεμπέκ 15/12
α. Ριτσαρντ Μπαϊν 20/1
ε. Ροζάριο 26/1
α. Ν. Όρλεανή 8/1
αγορά εκ Κύπρου
ε. Κουβέιτ 18/1
δ. Π. Σάϊντ 26/1
άρχει Πειραιά
υπέστειλε ελληνική
α. Κακογκάρβα 25/1
α. Σινγκαπούρη 27/1
α. Σλουσκιλά 18/1
α. Ν. Υόρκη 21/1
μετ. «Ελα Μάνα Μου» (M)

ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817	στο Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	άρχει Άμπιτζάν
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Μπανγιάρμασίν 21/1
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 25/1
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9850	πρόξ Μπιζέρτα
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15785	α. Άμβούργο 25/1
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	ε. Μπάρι 1951
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ρότερνταμ 24/1
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 23/1
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1598	ε. Πειραιά 20/1
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9948	α. Βαλτιμόρη 24/11
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Χέου Πόιντ 2/1
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	α. Τζουέμα 19/1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Πειραιά 21/1
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	στο Καυμάν Μπράκ 12/1
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΤΖΕΐ'ΝΤ (κ.)	56	6500	άρχει Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	α. Άμστερνταμ 2751
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Ντάρμπαν 14/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Σιγκαπούρη 20/1
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	α. Σιβταβέτσια 28/1
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Τάμπα 17/1
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Άλεξάνδρεια 24/1
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λά Γκουλέτ 27/1
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Φρητάνου 15/2
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	α. Σιμπενίκ 11/1
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	ε. Πόρτο Καμπέλο 18/2
ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Λονδίνο 29/1
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Λός Άντζελες 16/1
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	α. Σιγκαπούρη 23/1
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	εμτ. «Teeschorn» (Λ.)
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Κασσιούνηκ 20/12
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	μετ. «Allalinhorn» (Λ.)
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΓΟΥΐ'Α	72	18723	α. Όλμπανυ 16/1
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	μετ. «Lauberhorn» (Λ.)
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΚΟΥΞΙΤ	68	2737	α. Σ. Ευστάθιους 4/1
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	στη Μπαλμπόα 26/1

ΤΡΕΐ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30062	α. Χάμπτον 30/12
ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Μπορντό 12/1
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3501	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	17823	α. Χόγκ Κόγκ 14/1
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	άρχει Πειραιά
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Τούπζαν 17/2
ΦΑΐ'Β Αΐ'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σάρζα 24/1
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άρχει Πειραιά
ΦΑΐ'ΡΓΟΥΐ'ΝΤ (κ.)	4	16299	δ. Σουέζ 8/1
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δ. Π. Σαΐδ 21/1
ΦΑΝΥΑΝ	68	14617	α. Ν. Όρλεάντ 23/1
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Ουόσαν 11/1
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Χάμπτον 12/1
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (φ.)	74	8889	δ. Π. Σαΐδ 27/12
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	68	7264	στον Πειραιά
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Κων/πολη 27/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Χόγκ Κόγκ 23/1
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΓΙΝΑ (π.)	68	13580	υπέστειλε Έλληνική
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	δ. Π. Σαΐδ 20/1
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	δ. Σουέζ 30/12
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Γιβραλτάρ 28/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΐ'Τ (π.)	63	10736	ε. Γκαϊμπς 10/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ρουέν 27/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Μόνα άλ Άχμάντι 10/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	α. Τζέντα 15/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	δ. Κων/πολη 6/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλας 29/1
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48828	α. Λόας Άντζελες 9/1
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Μίνα άλ Φαχάλ 13/1
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	πρ. «Μαλντίβες»
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	δ. Κων/πολη 23/12
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	στη Λεμεσό 28/1
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595	ε. Λισσαβόνα 16/1
ΧΕΡΟ (π.)	57	1388	στον Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15961	ε. Τόχ Μπαχάρ 3/12
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	έπισκευές Σιγκαπούρη 29/1
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΐ'Σ (π.)	79	12598	δ. Παναμά 30/12
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Κπέμε 29/1
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασσιότος»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιά
Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 - 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

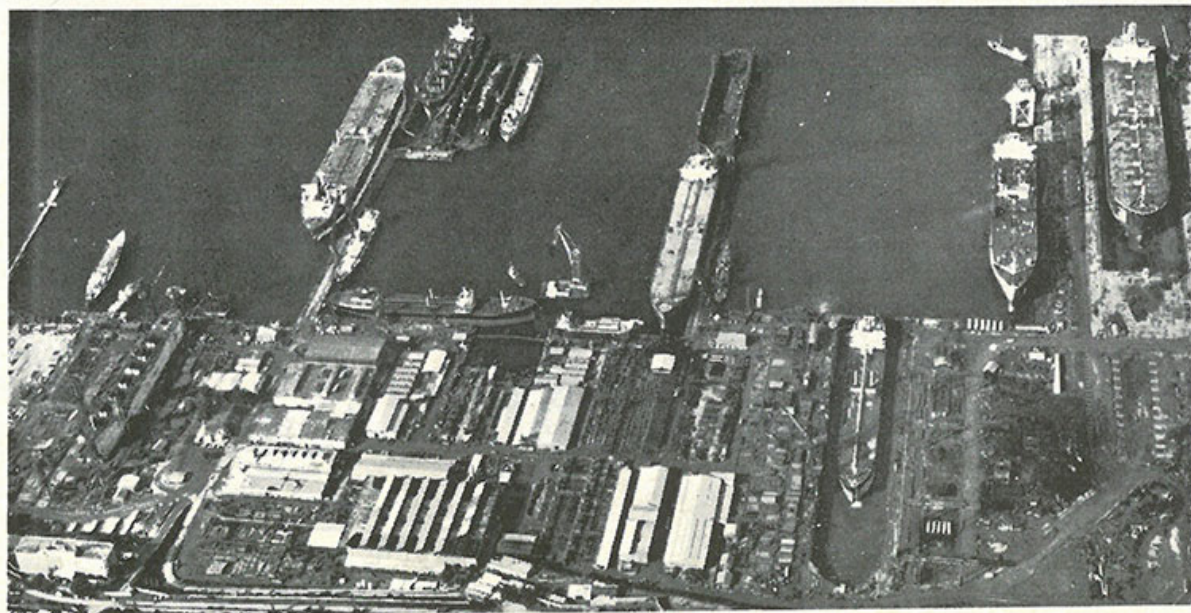
Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
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

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

Largest and best equipped shiprepair and servicing centre in the Eastern Mediterranean



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS,
30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

PARTICULARS	DOCK NO. 1	DOCK NO. 2	DOCK NO. 3
DOCKING CAPACITY	72,000 dwt.	37,000 dwt.	60,000 dwt.
Length overall	251.7m (826')	205.0m (673')	231.6m (760')
Length on keel blocks	231.6m (760')	184.4m (605')	211.2m (693')
Breadth inside banks	36.9m (121')	32.0m (105')	33.8m (111')
Breadth outside banks	44.8m (147')	39.3m (129')	41.4m (136')

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 5 Koumbari St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

SKARAMANGA: tel. 55.73.351; 55.73.471 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIR LONDON

NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486-7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Number One in the Med

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



TSAVLIRIS



T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavlis & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports

LONDON AGENTS Tsavlis Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

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