

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1985

Αρ. Φύλλου 1198/957

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1198/957 APX. 120 1 MA'I OY 1985

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



ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
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

DIAMOND JUBILEE YEAR

THE SHIPBROKERS, P.&I.

19 25



PROTECTION INDEMNITY

CISBACLUB

JUST COMPARE CISBACLUB WITH **ANY** OTHER INSURER!

1985 is another landmark for the Club. Sixty years since it was founded it remains the only independent mutual insurance club exclusively for Shipbrokers and Agents. Why is it so successful?

*** Worldwide Protection.**

Members receive free assistance (including legal proceedings) in recovering money paid out on behalf of owners or charterers, including unpaid brokerages and commissions.

CISBACLUB OTHER INSURERS

☒ ☐

*** Comprehensive Professional Indemnity.**

We cover the negligence of Members and all employees entered. We even cover libel and slander. And, in approved cases, indemnities are available up to \$10,000,000 for any one claim... with no restriction on the number of claims in any one year!

☒ ☐

*** Non-Profit-Making.**

There are no shareholders... the Members own the Club and its funds. We take pride in our efficient and economic management. CISBACLUB enjoys financial strength and stability which can only be attained after many, many years of operation.

☒ ☐

*** Fighting for Members' Interests.**

CISBACLUB is in action worldwide. We monitor new legislation... submit credit status reports... exercise liens on Members' behalf... and publish regular news, views and advice.

☒ ☐

*** Unmatched International Experience.**

Nobody can claim anything like our sixty years of total and specialised involvement. Our claims handling staff includes Members of the Institute of Chartered Shipbrokers, and all have legal qualifications. Between them, they are proficient in many languages including French, German, Danish, Italian, Spanish and Portuguese.

☒ ☐

*** Fair and Above Board.**

If you compare us with other insurers, then look at some of the finer points. In CISBACLUB contracts you won't find restrictive phrases, such as... *'The Managers reserve the right...'*

And if you compare premiums, remember, it's perfectly normal business practice to offer low rates to win business. But ask yourself whether the same rates will be maintained in subsequent years. Then look at CISBACLUB'S record. It speaks for itself.

CISBACLUB OTHER INSURERS

☒ ☐

*** Independent but not Alone.**

We are completely independent. The independence gives us the confidence and strength to act without hindrance... as arbitrators between Members, in claims against shipowners, or as a voice for our Membership. Our confidence and strength stems from sixty years experience and, not least, from our Members... shipbrokers and agents in more than sixty countries.

☒ ☐

For further information contact CISBACLUB representative:—

MIMIKOS MARITIME LTD.

Sirangiou 1, Passalimani, Piraeus 185-34.

Tel: 4118432 4131390

Telex: 21-0843 MIMI GR

24-1353 ANM GR

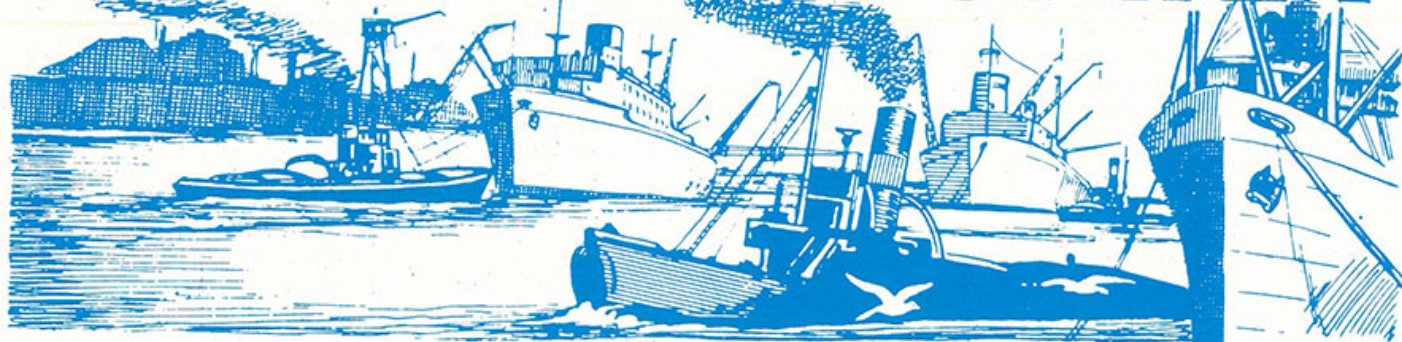
ISN'T IT TIME **YOU** JOINED **THE** SHIPBROKERS' & AGENTS' CLUB

THE EXPERIENCED MUTUAL

CISBACLUB 15 St. Helen's Place London, EC3A 6DJ Tel: 01-638 1001 Telex: 884644 INTLEX G

1925 - 1985

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') 1198/957

1 ΜΑΪΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Κοινές ευθύνες

Η ευθύνη για τό ναυάγιο των διαπραγματεύσεων για τη συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων δεν βαρύνει μόνο την ΠΝΟ αλλά και την άλλη πλευρά — την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών — που άρνήθηκε να ικανοποιήσει τις ελάχιστες διεκδικήσεις στις οποίες είχε καταλήξει η Ναυτική Όμοσπονδία και από τις οποίες δεν μπορούσε να υποχωρήσει γιατί προϋπήρχε ήδη η σύμβαση των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων που προβλέπει ανάλογες ρυθμίσεις. Η ευθύνη όμως για άπεργιακές κινητοποιήσεις — αν τελικά υποχωρήσει ή λογική και υπάρξουν — θα βαρύνει μόνο τη διοίκηση της ΠΝΟ, ή οποία ενώ είχε τη δυνατότητα άλλων επιλογών για την ικανοποίηση των αιτημάτων της δεν τις επέλεξε.

Η πιθανότερη εξέλιξη από δω και πέρα, αν δεν βρεθεί μία φόρμουλα προσεγγίσεως των εκατέρωθεν απόψεων για να συνεχισθεί ή συνεργασία των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας, είναι ή παρέμβαση του Υπουργού για την οποία απαντώντας σε σχετική έρώτηση, είχε μιλήσει έμμέσως ο κ. Κατσιφάρας στη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες στις 14 Άπριλίου — περιμένω, είχε πει τότε, να τελειώσει ή συμφωνία για τά άκτοπολικά (που έπακολούθησε) όπότε θα συναντηθώ με τόν γεν. γραμματέα της ΠΝΟ.

• Τό ναυάγιο των διαπραγματεύσεων διαπιστώθηκε όριστικά στις 29 Άπριλίου όταν ή Έκτελεστική Έπιτροπή της ΠΝΟ δεν δέχθηκε την αντίληψη της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών ότι οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονταν άφου

δεν είχε υπάρξει άντιπρόταση εκ μέρους της ΠΝΟ στην πρότασή της για αύξηση των άποδοχών κατά 14% και επέμενε στην προγενέστερη άποψή της ότι οι διαπραγματεύσεις είχαν ναυαγήσει έπειδή δεν είχαν ικανοποιηθεί οι ελάχιστες διεκδικήσεις της (αύξηση των βασικών άποδοχών κατά 18%, του επιδόματος Κυριακών σε 22% και του άντιτίμου τροφής σε 500 δραχμές την ήμέρα και προσδιορισμό του ήμερομισθίου στο 1/24 του μηνιαίου μισθού και του μισθού άσθενείας στο άψος του μισθού ένεργείας). Η αντίληψη της Ε.Ε.Ε. ότι οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονταν είχε διατυπωθεί σε τηλεγράφημα προς την ΠΝΟ που κοινοποιήθηκε στις 16 Άπριλίου σε άπάντηση του τηλεγραφήματος της Ναυτικής Όμοσπονδίας της 8ης Άπριλίου με τό όποιο έκφραζόταν ή άποψη ότι οι διαπραγματεύσεις είχαν ναυαγήσει. Στο ίδιο τηλεγράφημα αναφερόταν ότι «ή Ε.Ε.Ε. χειρίζεται τό όλο θέμα (των διαπραγματεύσεων για τη συλλογική σύμβαση) με προσοχή και ευθύνη και με κύριο στόχο την άναπροσαρμογή των άποδοχών των ναυτικών μέχρι του όριου που δεν θα δημιουργηθεί πρόβλημα μειώσεως των θέσεων εργασίας λόγω άθρόου παροπλισμού», τονίζονταν ότι «τήν παρούσα δύσκολη ώρα ή ναυτική οικογένεια πρέπει να προστατευθεί από την άπειλή έκτεταμένης άνεργίας που θα όδηγούσε ένδεχομένως σε γενικότερο κοινωνικό πρόβλημα» και υπογραμμίζονταν ότι «μέ βαθειά επίγνωση των δυσχερειών που άντιμετωπίζει σήμερα ή Ναυτιλία μας αλλά και με πλήρη κατα-

νόηση των προβλημάτων των ναυτικών που την επανδρώνουν, πιστεύουμε στην άποτελεσματικότητα του διαλόγου μεταξύ των άμέσως ενδιαφερομένων μερών και ως τούτου δεν θα ήταν ή Ένωσή μας εκείνη που θα άναλάμβανε την ευθύνη της διακοπής του».

Με την άπόφασή της της 29ης Άπριλίου ή Έκτελεστική Έπιτροπή της ΠΝΟ παράλληλα με την έμμونه στην αντίληψη της ότι οι διαπραγματεύσεις είχαν ναυαγήσει άφου δεν είχαν ικανοποιηθεί οι ελάχιστες διεκδικήσεις της άπόφασισε να προχωρήσει σε άπεργιακές κινητοποιήσεις χωρίς όμως να προσδιορίσει προς τό παρόν ούτε τη μορφή τους, ούτε τό χρόνο ένάρξεώς τους.

• Πρίν από την έν λόγω άπόφαση της Έκτελεστικής Έπιτροπής της ΠΝΟ, οι διοικήσεις των Ένώσεων Μηχανικών, Ναυτών και Θερμαστών είχαν ζητήσει από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών να έχουν χωριστές διαπραγματεύσεις στις οποίες να καθορισθούν οι όροι εργασίας και άμοιβής των μελών τους που εργάζονται στα ποντοπόρα — ύπενθυμίζεται ότι οι Ένώσεις Μηχανικών και Ναυτών, στις οποίες προστέθηκε και ή Ένωση Θερμαστών, ζητούσαν κάθε χρόνο τη διενέργεια χωριστών διαπραγματεύσεων.

Η ΙΤΦ ΖΗΤΕΙ «ΚΕΦΑΛΙΑΤΙΚΑ» ΚΑΙ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Στά «Ναυτικά Χρονικά» ποτέ δεν άμφιβάλαμε για τις βαθύτερες επιδιώξεις της ΙΤΦ που ήταν και εξακολουθούν να είναι ή συγκέντρωση με έκβιαστικό τρόπο χρημάτων, όχι βεβαίως για να βοηθούνται οι έγχρωμοι ναυτικοί τούς όποιους ύποτίθεται ότι ύποστηρίζει, αλλά για να περνούν σάν λóρδοι οι παράγοντές της. Πρέπει όμως να όμολογήσουμε ότι ήταν άδύνατο και να διανοηθούμε άκόμη ότι ή περιβόητη Διεθνής των Μεταφορών θα άξίωνε «κεφαλιάτικα» και για τούς Έλληνες ναυτικούς.

Και όμως, έπειδή δεν άντιμετωπίζεται ό-

πως πρέπει, δηλαδή συλλογικά, τό τόλμησε και αυτό: Για να επικυρώσει τις μπλέ κάρτες που χορηγεί η ΠΝΟ στα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες με τα οποία συμβάλλεται, προκειμένου να εφαρμόζονται σ' αυτά οι όροι της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως, η ITF ζητεί 230 δολάρια ετησίως για κάθε ξένο ναυτικό που υπηρέτει στα εν λόγω πλοία και 172.50 δολάρια — δηλαδή τό ποσό των 230 δολαρίων μειωμένο κατά 25% για τους Έλληνες ναυτικούς!

Θεωρούμε εκ προοιμίου βέβαιο ότι η ΠΝΟ θα απορρίψει χωρίς συζήτηση την αξίωση αυτή της ITF και ότι θα της διαμηνύσει ότι κανένας — ούτε η Διεθνής των Μεταφορών — δεν μπορεί να θέττει υπό αμφισβήτηση τις συμβάσεις που υπογράφει. Θεωρούμε ακόμη ότι η αξίωση αυτή της ITF είναι μία από τις δυσμενείς συνέπειες που επιφέρει η απομάκρυνση από το εθνικό νηολόγιο, απομάκρυνση η οποία παρά τό — αμφισβητούμενο — κέρδος των 300 - 400 δολαρίων την ημέρα μπορεί να οδηγήσει σε «δουλείες» οι οποίες δεν θα μπορούν εύκολα να φύγουν από την πλάτη μας.

Γι' αυτό ακριβώς τα «Ναυτικά Χρονικά» υποστηρίζουν ότι εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες τό θέμα της επιλογής της σημαίας δεν εξαρτάται από τον πλοιοκτήτη, η παραμονή στο εθνικό νηολόγιο — και ταυτόχρονα η ένισχυσή του — είναι η μόνη λύση για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα, με τη βοήθεια φυσικά της Πολιτείας, η οποία έχει — ή τουλάχιστον πρέπει να έχει — κάθε λόγο να βλέπει τό εθνικό νηολόγιο ένισχυμένο.

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Την περασμένη Παρασκευή 26 'Απριλίου επήλθε συμφωνία μεταξύ της διοικήσεως της ΠΝΟ και της Ένώσεως Πλοιοκτητών Έπιβατηγών 'Ακτοπλοϊκών Πλοίων για την ανανέωση της συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών. Η συμφωνία προβλέπει αύξηση των αποδοχών και των επιδομάτων κατά 17%, του αντίτιμου τροφής σέ 500 δραχμές ημερησίως και της αδείας κατά μία ημέρα (όσοι έχουν θαλάσσια υπηρεσία άνω των δύο ετών θα παίρνουν τώρα άδεια 54 ημερών ετησίως και όσοι έχουν υπηρεσία μέχρι δύο ετών άδεια 46 ημερών. Τη σύμβαση που θεωρείται ικανοποιητική για τους ναυτικούς άνεκοινώθη δέν θα

υπογράψει η Ένωση Πλοιαρχών αν δέν ρυθμισθεί τό θέμα της διεκπεραιώσεως της εργασίας στο γκαράζ — ούσιαστικά ζητείται αύξηση της παρεχόμενης άμοιβής για την εργασία αυτή και για τούς ίδιους λόγους θα άρνηθεί να την υπογράψει και η Ένωση Ναυτών, ένω για άλλου λόγους λέγεται ότι θα άρνηθούν να την υπογράψουν οι δύο Ένώσεις Μηχανικών (ΠΕΜΕΝ και ΠΕΜΕΚΕΝ) και η Ένωση Θερμαστών.

ΣΤΗ ΝΕΑ ΒΟΥΛΗ ΠΛΕΟΝ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΝΑΤ

Τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ δέν πρόκειται να ψηφισθεί από την παρούσα Βουλή, η οποία διαλύεται λόγω της προκηρύξεως των εκλογών. Ο Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας, άπαντώντας την περασμένη έβδομάδα σέ σχετική έρώτηση είπε ότι τό νομοσχέδιο μετά την τελική του διατύπωση μελετάται από ειδική επιτροπή για να διαπιστωθούν οι οικονομικές επιβαρύνσεις που επιφέρει στο ΝΑΤ και ότι έν πάση περιπτώσει δέν πρόκειται να κατατεθεί στην παρούσα Βουλή — η προετοιμασία του πάντως θα είναι χρήσιμη για την επόμενη κυβέρνηση, η οποία, εάν τό υιοθετήσει, μπορεί να τό καταθέσει και στο θερινό τμήμα της νέας Βουλής για ψήφιση.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ

Η νέα διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών, όπως ήδη έχομε σημειώσει, έδωσε έναν καινούργιο τόνο στον ναυτεργατικό συνδικαλισμό. Με χαμηλό τόνο αλλά με επιχειρήματα και χωρίς συνθηματολογία προωθεί σταθερά τα πολλαπλά και καυτά προβλήματα της πλοιαρχικής τάξεως, τα οποία άπορρέουν από τη συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση και τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου και παράλληλα παλεύει και για τό μέλλον. Έτσι προχωρεί η ύλοποίηση της άποφάσεως για τη δημιουργία του Ναυτικού 'Ινστιτούτου που θα έχει σαν στόχο την παροχή στους πλοιαρχούς έπιμορφώσεως ύψηλοτάτου επιπέδου, καθώς και η μελέτη για τη ναυτική εκπαίδευση που καταρτίζει η Ένωση Πλοιαρχών, ένω προωθείται η διαδικασία για την προμήθεια ηλεκτρονικού έγκεφάλου, στη μνήμη του όποιου εκτός των άλλων θα άποθηκευθούν δικαστικές άποφάσεις και λύσεις του YEN για ναυτεργατικές διαφορές που θα είναι ανά πάσα στιγμή στη

διάθεση των πλοιαρχών για την αντιμετώπιση των έκάστοτε άναφουμένων προβλημάτων.

Μία παράλληλη και έξ ίσου σημαντική έκδήλωση της παρούσης διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιαρχών είναι η έννημέρωση των ναυτικών των έπαρχιών. Μετά την έννημέρωση των πλοιαρχών και των άλλων άξιωματικών που διαμένουν στο νησί, τελικά όμως συγκεντρώθηκαν περισσότεροι από 200 ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων — πλοίαρχοι, μηχανικοί κλπ. Στη συγκέντρωση μίλησαν ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ κ. Γιάννης Ψαρράς για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοίαρχοι και για την κατάσταση που επικρατεί στη Ναυτιλία τονίζοντας ότι οι λύσεις πρέπει να προέλθουν μέσα από την ΕΟΚ, ο γενικός γραμματέας κ. Θανάσης Βαρίνος για τις ένέργειες της ΠΕΠΕΝ για την επίλυση των καυτών προβλημάτων της πλοιαρχικής τάξεως (άνεργία και διώξεις έναντίον των πλοιαρχών) και την ικανοποίηση διαφόρων φορολογικών αίτημάτων, ο Β' γραμματέας κ. Ευάγ. Σκανδάλης για τό άκτοπλοϊκό και ό ταμίας κ. Θωμάς Μανωλάκος για τη ναυτική εκπαίδευση και τό δικαίωμα ψήφου των ναυτικών.

Ναυτικοί από την Άνδρο που μάς τηλεφώνησαν για τό θέμα αυτό ζήτησαν να καθιερωθεί από τις ναυτεργατικές οργανώσεις η συστηματική έννημέρωση εκείνων που διαμένουν στις έπαρχίες και τόνισαν την ιδιαίτερη ικανοποίησή τους από την έννημέρωση της διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιαρχών.

● Είναι ήδη γνωστό ότι η Ένωση Πλοιαρχών, στην άγωνιώδη προσπάθειά της να επίλυσει η και να άμβλύνει ακόμη τό δξύτατο πρόβλημα της άνεργίας που αντιμετωπίζει η πλοιαρχική τάξη άπευθύνθηκε τόσο στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, όσο και στις έφοπλιστικές ένώσεις διαφόρων χωρών. Καί ένω η διοίκηση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών δέν έχει όρίσει ως τώρα μία ειδική συνάντηση με τη διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών για τη συζήτηση των έπανελημμένων προτάσεων της τελευταίας σχετικά με την αντιμετώπιση της άνεργίας των πλοιαρχών, οι ένώσεις έφοπλιστών ξένων χωρών όχι μόνο άπαντούν αλλά συνιστούν και στά μέλη τους να άπασχολήσουν Έλλη-

IN ARGENTINA

"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS
STEAVEDORING — BUNKERING CONTRACTORS

PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

CHARTERERS AGENTS FOR:
— MESSRS. CIA CONTINENTAL S.A.
— LA PLATA CEREAL CO. SA
— CARGILL S.A.

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

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

νες πλοiάρχους. Συγκεκριμένα, η ένωση έφοπλιστών του Κουβέιτ συνέστησε στα μέλη της να χρησιμοποιούν Έλληνες πλοiάρχους στα πλοiα τους, ενώ η αντίστοιχη οργάνωση της Φινλανδίας γνωστοποίησε στην Ένωση Πλοiάρχων ότι κοινοποίησε τό σχετικό της έγγραφο στα μέλη της. Τέλος η γερμανική έφοπλιστική οργάνωση γνωστοποίησε στην ΠΕΠΕΝ ότι λόγω της ανεργίας που αντιμετώπιζον οι Γερμανοί πλοiάρχοι δέν μπορεί να γίνει συζήτηση γιά άπασχόληση Έλλη-νων στα γερμανικά πλοiα.

Έκείνο που προκύπτει από τά άνωτέρω εί-ναι ότι τουλάχιστον οι ξένες οργάνώσεις έ-φοπλιστών άπάντησαν στην Ένωση Πλοiάρ-χων — έν αντίθεσει προς την Ε.Ε.Ε. που έχει σιωπήσει και όμολογούμε ότι δέν μπορούμε να αντίληφθούμε τό γιατί.

● Η ΕΟΚ, έπειτα, από ένέργειες της Ένώ-σεως Πλοiάρχων, δέχθηκε την πρόσκληση δύο Έλλήνων πλοiάρχων σε πλοiα της Δυτι-κής Έφρικης, που χρησιμοποιούνται γιά την παροχή βοήθειας στις άναπτυσσόμενες χώ-ρες από την Κοινή Έγορά στα πλαίσια της συμφωνίας της Λόμε. Ό μισθός των έν λόγω πλοiάρχων θά άνέρχεται σε 2.500 δολάρια αλλά ή σύμβαση εργασίας θά έκφράζεται σε εύρωπαϊκες νομισματικές μονάδες και ή κα-ταβολή των άποδοχών θά γίνεται στην Έλ-λάδα.

ΝΑ ΜΗΝ ΚΛΕΙΣΟΥΝ

Έπό την κυβερνητική πλευρά παρασχέθη-κε τή Δευτέρα ή διαβεβαίωση ότι τά Έλληνι-κά Ναυπηγεία Σκαμαγκαά δέν θά κλείσουν. Όλοι τό εύχόμεστε αλλά διερωτώμεθα πώς θά βρεθούν αυτά τά 450 έκ. δρχ. που χρειάζονται κάθε μήνα γιά την καταβολή των άποδοχών του προσωπικού ένω ταυτό-χρονα υπάρχει διάχυτη ή άπορία γιατί άφέ-θηκε ή έπιχείρηση να φθάσει στο σημείο να άποφασίσει τή διακοπή της λειτουργίας της, τή στιγμή που ύπήρχαν δυνατότητες, οι ό-ποιες είχαν γνωστοποιηθεί στους άρμο-δίους, γιά να συνεχισθεί ή λειτουργία της. Τώρα βέβαια τρέχουν οι άρμόδιοι μέχρις ό-του βρουν λύση ή όποία πρέπει να βρεθεί γιά να διατηρηθεί σε λειτουργία αυτή ή μο-νάδα ή όποία διαθέτει τό μισό σχεδόν των έ-πισκευαστικών εύκολιών που υπάρχουν στη χώρα και ή στέρηση των όποιων θά άποτελέ-σει σοβαρότατο πλήγμα γιά τόν έπισκευα-στικό τομέα.

● Στις 22 Έπριλίου έγινε στο ύπουργείο Έ-θνικής Οικονομίας ειδική σύσκεψη γιά να διαπιστωθεί ή πρόδος που έχει γίνει στη συμφωνία γιά τίς έπισκευές σοβιετικών πλοiων στην Έλλάδα έν όψει της έλληνοσο-βιετικής διύπουργικής συνόδου που θά πραγματοποιηθεί τό Μάιο στη Μόσχα. Στη σύσκεψη, στην όποία την Ένωση Έλλήνι-κων Έπισκευαστικών Βιομηχανιών έκπρο-σώπησε ό κ. Νίκος Λακιώτης, διαπιστώθηκε ότι ως τώρα στα πλαίσια της συμφωνίας που είχε ύπογραφεί κατά την έπίσκεψη του Πρω-θυπουργού στη Μόσχα γιά αύξηση των σο-βιετικών έπισκευών από 5 έκ. δολάρια τό 1984 σε 15 έκ. δολάρια τό 1985 είχε έπι-σκευασθεί ένα μόνο σοβιετικό πλοiο στα Ναυπηγεία Έλευσίνας. Αυτό σημαίνει ότι γιά να καλυφθεί τό ποσό των 15 έκ. δολλα-ρίων πρέπει τούς έπόμενους μήνες και ως τό τέλος του έτους να αύξηθεί αισθητά ό άριθ-μός των σοβιετικών πλοiων που πρέπει να έ-πισκευασθούν στην Έλλάδα, άλλως τά περί συμφωνίας άποτελούσαν άπλως εύχολόγιο.

ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ

Μαζί μέ την Έλληνική Ναυτιλία δύσκολιες αντιμετώπιζουν λόγω της συνεχιζόμενης κρίσεως και οι άπανταχού της γής έλληνικές έπιχειρήσεις που σχετίζονται μέ τό πλοiο και την έξυπηρέτησή του και τίς δύσκολιες αυτές μάς έπισημαίνουν φίλοι και συνδρομη-τές των «Ναυτικών Χρονικών» από διάφορες περιοχές του κόσμου μαζί μέ την έκκληση προς τίς έλληνικές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις να συνεργάζονται μαζί τους και όχι μέ ξένες έπιχειρήσεις. Είναι αυτονόητο ότι, υπό την προϋπόθεση φυσικά ότι προσφέρονται ύπη-ρεσίες του αυτού τουλάχιστον επιπέδου, ή συνεργασία αυτή πρέπει να επιδιώκεται γιά να διατηρηθούν και αυτές οι έλληνικές έπι-χειρήσεις του έξωτερικού που έχουν σταθεί πάρα πολλές φορές συμπαραστάτες στο έλ-ληνικό πλοiο και στους Έλληνες ναυτικούς και που θά είναι χρήσιμες και στο μέλλον έφ' όσον θά ύπάρχουν έλληνόκτητα πλοiα.

ΟΥΤΕ ΛΕΞΗ

Έπαρτήρητη πέρασε ή περίπτωση του βρεταννικού πλοiού «Κάυμαν Άιλαντς» στο όποιο διαπιστώθηκαν σοβαρές έλλείψεις στους τομείς άσφαλείας της ναυσιπλοίας και ένδειατήσεως καθώς και στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα του πλοiού που είχαν σάν συνέπεια να άπαγορευθεί ό άπόπλους του από τό λιμάνι του Πειραιώς μέχρις ότου άποκατασταθούν οι έλλείψεις.

Φυσικά οι Βρεταννοί αλλά και όλοι οι άλ-λοι που δέν αφήνουν άνεμετάλλευτη ούτε μία εύκαιρία γιά να πληξουν την Έλληνική Ναυτιλία δέν σημείωσαν τό παραμικρό, ό-πως άπέδειξε μία έρευνα στα όσα μεταδί-δουν τά ξένα είδησεογραφικά πρακτορεία ά-πό την Έλλάδα — άκόμα φυσικότερα ό βρε-ταννικός τύπος, έξειδικευμένος και μή, ούτε καν άσχολήθηκε μέ την ύπόθεση αυτή, όπως πράττει συνήθως γιάτί άπλούστατα δέν άπο-καλύπτει όσα μπορούν να παραβιάσουν στο παραμικρό τά συμφέροντα της χώρας. Άλλά ούτε και ό έλληνικός τύπος έδωσε σημασία στο περιστατικό που καταγράφηκε άπλως στα «φιλά» ένω άν ύπήρχε κάποιο περιστατι-κό έλληνικού πλοiού μέ ανάλογα προβλήμα-τα πολλές έφημερίδες — ίσως οι περισσότε-ρες — θά έσπευδαν και πάλι, γενικεύοντας κατά τή γνωστή αλλά τόσο ζημιολόγη έλλη-νική συνήθεια, να μιλήσουν γιά «πλωτά φέ-ρετρα» και τά παρόμοια που έπαναλαμβάν-νουν συνεχώς σε κάθε εύκαιρία.

Από τήν έπισημανση αυτή δέν άναμένομε ότι θά μεταβληθεί ή στάση του έλληνικού τύ-που έναντι της Ναυτιλίας, γιά να γίνει αυτό πρέπει να βγει στο προσκήνιο ή Ένωση Έλ-λήνων Έφοπλιστών και να πείσει μέ έπιχει-ρήματα, τά όποια άλλωστε ύπάρχουν αλλά δέν χρησιμοποιούνται, ότι δέν μπορούν να γίνονται γενικεύσεις μέ άφορμή μεμονωμέ-να περιστατικά.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος Έλ/γος Μη/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of
The Institute of Marine Engineers, London
Member of
The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ! 241015 CRIS GR.
B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η διακοπή της προς την Κύπρον και Παλαιστίνη γραμμής προεκάλεσε τό έν-διαφέρον του Άθηνναϊκού τύπου, τά έγκυ-ρότερα του όποίου όργανα, εξαίρονται την ιδιαιτέραν σημασίαν της τακτικής δι' Έλληνικών πλοiων έπικοινωνίας μετά της Μεγαλονήσου, ύπέδειξαν εις την Κυ-βέρνησιν την ανάγκην της κρατικής ένι-σχύσεως προς κάλυψιν των έκ της έκτε-λέσεως της γραμμής ζημιών και μέχρις ό-του αυτή, σύν τώ χρόνω καταστή αύτάρ-κης.

— Θεωρούμεν καθήκον, έν τώ ένδια-φερόντι και μόνον ύπέρ της ναυτιλίας, να έπιστήσωμεν την προσοχήν της Κυβε-ρνήσεως και ιδιαιτέρως του κ. Έπουργού των Ναυτικών, επί του τρόπου καθ' όν θά ένεργηθί ή έκκαθάρισις εις τό σώμα των λιμενικών αξιωματικών. Η έκκαθάρισις αυτή δέν πρέπει έν ούδεμιά περιπτώσει ν' άποστερήση την ναυτιλίαν αξιωματι-κών, των όποιων ή ιδιαιτέρα μόρφωσις και ή μακρά πείρα άποτελεί έγγύησιν κα-λής διοικήσεως και ίκανοποιητικής δια-χειρίσεως των πολλαπλών ναυτιλιακών μας ζητημάτων.

— Διά διαταγής του κ. Έπουργού των Ναυτικών διωρίσθη άρχηγός της πλοηγι-κής ύπηρεσίας ό έν άποστρατεία ύπο-ναύαρχος κ. Φρ. Πορτάρος.

— Έάν εξαίρεση τις τήν άγοράν του Πλέιτ — ήτις όμως και αυτή δέν προσέ-λαβε την έκτασιν εργασίας του προηγου-μένου 159ημέρου λόγω των έορτών του Πάσχα — όλοι οι άλλοι τομείς της Παγ-κοσμίου Ναυλαγοράς διετέλεσαν άλλοι μέν έν πλήρει άπραξία και άλλοι μέ σπο-ραδικάς τινες ναυλώσεις έντελώς δυσ-ναλόγους προς την ύπό προσφοράν χω-ρητικότητα.

(Ναυτικά Χρονικά, τ. 105/3-5-1935)

ΠΡΟΕΚΛΟΓΙΚΑ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ακολουθώντας την τακτική που καθιέρωσε ό ίδρυτής τους δέν θά άσχοληθούν μέ όσα θά άναφερθούν περι-στασιακά από τά κόμματα στη διάρκεια της προεκλογικής περιόδου γιά θέματα που ά-φορούν τή Ναυτιλία και τό διοικητικό φορέα. Αύτά σε όσους είχαν την καλωσύνη να μάς ύπομνήσουν της δηλώσεις του ύπουργού κ. Γ. Κασιφάρα και του Άρχηγού της Νέας Δημοκρατίας κ. Κ. Μητσοτάκη έξ άφορμής των όσων περιείχε γιά τό ύπουργείο Ναυτι-λίας βιβλίο του βουλευτή και πρώην ύπουρ-γού κ. Μιλτ. Έβερτ που άναφερόταν γενικό-τερα στη δημόσια διοίκηση. Θά δημοσιεύ-σουν όμως τά «Ναυτικά Χρονικά» τό έπίσημο πρόγραμμα ναυτιλιακής πολιτικής των κομ-μάτων μόλις άνακοινωθεί, γιά να γνωρίζι ό κόσμος της Ναυτιλίας πώς σκέπτονται οι πο-

λιτικές παρατάξεις να αντιμετωπίσουν τα άμεσα και καυτά προβλήματα αλλά και τα μακροπρόθεσμα.

ΚΑΙ ΑΛΛΟ «ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ»

Με άφορμή όσα είχαμε σημειώσει στο τεύχος της 1ης 'Απριλίου για τη νέα διμερή σύμβαση με τη Χιλή που προβλέπει αύξηση 70% έτη ύπ' όψει μας και ένα άλλο, προγενέστερο, «επίτευγμα» του κ. Radford, ο οποίος έχει προσληφθεί από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών με παχυλότατες, όπως λέγεται απολαύσεις για να συνάψει τις διμερείς συμβάσεις και να προστατεύει — υποτίθεται — τα ελληνικά συμφέροντα. Λοιπόν, σύμφωνα με τα στοιχεία που έτεθησαν ύπ' όψει μας, η διμερής σύμβαση που υπέγραψε στο παρελθόν ο κ. Radford με ναυτεργατική οργάνωση των Φιλιππίνων δεν έχει επικυρωθεί και δεν αναγνωρίζεται από το υπουργείο Έργων της χώρας αυτής και επί πλέον η οργάνωση αυτή έχει ελάχιστα μέλη.

Αυτές οι δύο περιπτώσεις — δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε εάν υπάρχουν και άλλες — δημιουργούν πολλά ερωτηματικά για το πόσο χρήσιμες είναι για την Έλληνική Ναυτιλία οι υπηρεσίες του κ. Radford.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Τό 'Υπουργείο έδωσε στη δημοσιότητα το νομοσχέδιο που καθιέρωσε για τους ναυτικούς πράκτορες, τό όποιο έχει σταλεί στους ενδιαφερόμενους για να εκφέρουν τις αντιλήψεις τους.

Άνεξάρτητα από τό γεγονός ότι τό νομοσχέδιο έχει πολλές ασάφειες και ελλείψεις πρέπει να όμολογηθεί ότι έπρεπε να γίνει

για να υπάρξει επί τέλους μία πάγια νομοθεσία που θα όρίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορος. Μία από τις ασάφειες που υπάρχουν αναφέρεται στη δυνατότητα χορηγησης άδειας ναυτικού πράκτορος σε νομικά πρόσωπα και τό θέμα έγινε ακόμη πιό ασάφες με τις διευκρινίσεις του 'Υπουργού, ότι άδειες λόγω χάρη θα μπορούν να χορηγηθούν σε εταιρίες λαϊκής βάσεως που θα ιδρύονται από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης — πρέπει να υπάρξει σαφής προσδιορισμός των νομικών προσώπων από τό νόμο.

Κάτι ακόμη: Πρέπει να αφαιρεθεί ή διάταξη που έμμέσως όρίζει ότι άδειες ναυτικού πράκτορος μπορούν να χορηγούνται σε άξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος σε αποστράτη. Προς τό παρόν δεν προσέθετε άλλα για τό θέμα αυτό, της δυνατότητας δηλαδή χορηγησης άδειας ναυτικού πράκτορος σε απόστρατους άξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, έλπίζοντας ότι δεν θα χρειασθεί να επανέλθουμε.

Η ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ

Διαβάζουμε τις άεροπορικές επιδόσεις του Λιμενικού Σώματος και χωρίς διόλου να υποτιμούμε τη μεγάλη συμβολή τους στην αστυνόμευση των άκτών και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, διερωτώμεθα για τις δυνατότητες ικανοποιητικής επάρκειας του προσωπικού του. Γιατί μόνο ή καλή θέληση και ή έντατική εργασία δεν άρκει χωρίς άνάλογη οργάνωση.

Μέ άλλα λόγια, μπροστά στην άναγκαία αλλά πολυδιάστατη επέκταση, άπορούμε πώς δεν έχει γίνει σαφέστατα άντιληπτή ή ά-

νάγκη εξειδίκευσης των στελεχών, από την έλλειψη της όποιας πάσχει από μακρού τό Λ.Σ. με ιδιαίτερα όμως άίχμηρές συνέπειες στα τελευταία αυτά χρόνια.

Χωρίς εξειδίκευση, χωρίς κατανομή σε κλάδους, χωρίς μονιμότερες θέσεις και χωρίς αντίστοιχη έπιμόρφωση, ή κατάσταση θα οδηγηθεί άργά ή γρήγορα σε άδιέξοδο. Γιατί τό παλαιό πρότυπο της πανδαγμοσύνης δεν έχει πιά καμμία σχέση με τό σύγχρονο άμάλγαμα των οικονομολόγων, των νομικών, των πλοίαρχων, των ναυπηγών - μηχανολόγων και των άεροπόρων. Καί είναι προφανές ότι κάτω από τις νέες αυτές συνθήκες ή διατήρηση τό οργανωτικού σχήματος του 1919 άδικεί τόσο τά ίδια τά μοχθούντα στελέχη όσο και την άπόδοση του Σώματος ως συνόλου και σε τελική άνάλυση άδικεί την ίδια τη ναυτιλία για την όποία υπάρχει και εργάζεται.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΔΕΚΑ

Για την αντιμετώπιση των κινδύνων που άπειλούν την εύρωπαϊκή έμπορική ναυτιλία των Δέκα, ή Έπιτροπή της ΕΟΚ προτείνει τη διατήρηση της άπασχολήσεως στό ναυτιλιακό τομέα με μία καλύτερη συνεργασία μεταξύ έφοπλισμού και ναυτεργατικών συνδικάτων. Αυτή αύτη ή έπιβίωση της εύρωπαϊκής ναυτιλίας έξαρτάται από τη συνεννόηση των δύο αυτών παραγόντων, που ό καθένας τους πρέπει να κατανοήσει τά προβλήματα του άλλου.

Η πρόταση αφορά στην έφαρμογή κανονισμού που να στοχεύει στη διατήρηση της εύρωπαϊκής συναγωνιστικότητας στην παγκόσμια άγορά, παρέχοντας στην Κοινότητα τά μέσα καταστολής των καταχρήσεων που εκδηλώνονται με την προσφυγή στις ξένες σημαίες, με τά ύποσυντήρητα πλοία και τά άνειδίκευτα πληρώματα. Μεταξύ των έπιδιωκομένων στόχων είναι να τεθεί τέρμα στις έπιφυλάξεις των φορτίων και στις διακρίσεις υπέρ όρισμένων εταιριών, ώστε να έξασφαλισθεί ή ίση μεταχείριση του έφοπλισμού της Κοινότητας. Ός προς τις τρίτες χώρες, ή Κοινότητα θα πρέπει να έξοπλισθεί με ικανώτερα όργανα διαπραγματεύσεως και με άποτελεσματικώτερα μέσα δράσεως ώστε ν' άνταπεξέλθει στις έφαρμοζόμενες παράνομες τακτικές που άπειλούν τις εύρωπαϊκές μεταφορές.

Στόν τομέα της ασφάλειας, ή Εύρώπη των Δέκα θα άγωνισθεί για τη βελτίωση των όρων ασφάλειας ναυσιπλοΐας και για τόν περιορισμό της ρυπάνσεως των θαλασσών, συνεργαζόμενη με τους άρμόδιους διεθνείς οργανισμούς έναντιον κυρίως των πλοίων που δεν τηρούν τά έπίπεδα ασφάλειας και τά όρια επανδρώσεως. Τέλος ή Έπιτροπή άπεφάσισε να προβεί σε λεπτομερή έρευνα του θέματος της στρατολογήσεως υπάναπτων και άσυνδικαλιστων πληρωμάτων από εύρωπαίους έφοπλιστές.

Η ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τόν έπόμενο μήνα προβλέπεται να γίνει στη διάσκεψη της Λισαβώνας ή άναθεώρηση της συμβάσεως των Βρυξελλών του 1952 «περί ένοποίησης κανόνων τινων επί συντηρητικής κατασχέσεως θαλασσοπλοούντων πλοίων», την όποία ή Έλλάς έχει επικυρώσει με τό Ν.Δ.4570 του 1966.

Οι κατασχέσεις πλοίων είναι από τις



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

συνθηθέστερες ειδήσεις του ναυτιλιακού τύπου. Καί αποτελούν ασφαλώς την επισημάνση των δυσκολιών που γνωρίζει ο έφοπλισμός σε παγκόσμια κλίμακα λόγω της επίμονης ναυτιλιακής κρίσεως. Από νομική πλευρά ή κατάσχεση ενός πλοίου θέτει σε ενέργεια μία σειρά σύνθετων και πολύπλοκων διαδικασιών στις οποίες εμπλέκονται έξι οίκοι έφοπλιστές και οί τραπεζίτες, οί ασφαλιστές και οί δανειστές, στην προσπάθεια επιλύσεως των προβλημάτων της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, της αντιμετώπισεως των κινδύνων και τελικώς αυτής ταύτης της επιβιώσεως της ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

Η πρακτική της κατασχέσεως είναι παλαιότατη και εύρύτατα διαδεδομένη σ' όλες τις ναυτικές χώρες, οί οποίες έχουν υιοθετήσει διάφορα συστήματα κατακρατήσεως και ακινητοποιήσεως των πλοίων. Από κρατική άποψη υπάρχουν πολύ πιο εξαναγκαστικά μέτρα όπως είναι οί αλώσεις, οί αγγαρείες, οί αποκλεισμοί, οί δημεύσεις και ακόμα ή απαγόρευση του απόπλου των πλοίων που δέν τηρούν τούς όρους ασφαλείας.

Στόν ιδιωτικό όμως τομέα ή κρατούσα μορφή είναι της συντηρητικής κατασχέσεως που επιφέρει την κλωσιπλοία και της αναγκαστικής κατασχέσεως που οδηγεί στην αναγκαστική εκτέλεση. Για τις κατασχέσεις αυτές οί νομοθεσίες των διαφόρων κρατών περιέχουν σειρά σχετικών δικονομικών κανόνων, ενώ σε διεθνές επίπεδο ισχύει ή προαναφερθείσα διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 ή οποία εφαρμόζεται όχι μόνο μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών αλλά ακόμα και επί πλοίων που ανήκουν σε χώρες που δέν έχουν επικυρώσει τή διεθνή σύμβαση, εφόσον ή κατάσχεση έγινε σε λιμένα χώρας που τήν έχει επικυρώσει.

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ

Όπως γράψαμε ήδη ή αρχή του λεγόμενου «γνήσιου δεσμού» είναι άρκετά παλαιά. Ήδη από τό 1919 είχε θεωρητικά διατυπωθεί ή ανάγκη της υπάρξεως ενός πραγματικού συνδέσμου μεταξύ του πλοίου και του Κράτους που του παρέχει τή διπλωματική προστασία του, τήν οποία εκφράζει ή σημαία. Στη διεθνή σύμβαση της Γενεύης του 1958 για τήν άνοικτή θάλασσα, ή αρχή αυτή αποτέλεσε άντικείμενο θετικής διατάξεως αλλά χωρίς να καθορισθεί τό περιεχόμενό της. Τό ίδιο σχεδόν επανελήφθη και στην πρόσφατη σύμβαση του δικαίου της θαλάσσης που τερματίσθηκε τό 1982. Θεωρείται βέβαιο δέ ότι ή ατέλεια των διατάξεων αυτών του διεθνούς ναυτικού δικαίου, που άντιστοιχεί στην άδυναμία εξευρέσεως ενός όρισμού που να ικανοποιεί όλα τά Κράτη, είναι εκείνη που διευκόλυνε τήν ανάπτυξη των σημαίων εύκολίας. Δηλαδή των κρατών που δέχονται ότι ό δεσμός τους με τά πλοία που φέρουν τή σημαία τους μπορεί να είναι καθαρά τυπικός.

Σήμερα υπό τήν πίεση των περιστάσεων ή τυπική αυτή μορφή οδηγεί σε άδιέξοδο. Καί άνάγκασε όλες τις ομάδες των χωρών που μετέχουν στην UNCTAD και οί οποίες έχουν γίνει γνωστές ως γκρούπ Β (άνεπτυγμένες χώρες) γκρούπ D (άνατολικές χώρες) και γκρούπ των 77 (υπό ανάπτυξη χώρες) να συμφωνήσουν σε μία βάση συζητήσεως που περιέχει τά ακόλουθα τέσσερα σημεία άναφοράς:

- Η διαχείριση του πλοίου της πλοιοκτητριας εταιρίας πρέπει να έχει τό κέντρο λήψεως αποφάσεων στο κράτος της σημαίας.
- Τό πλήρωμα του πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει ένα ποσοστό ύπηκόων του κράτους της σημαίας, ρυθμιζόμενο άνάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε κράτους και τις διεθνείς συμφωνίες του, στην σύνθεση των κεφαλαίων της εταιρίας πρέπει να μετέχουν και κεφάλαια ανήκοντα σε ύπηκόους του κράτους της σημαίας και τέλος να υπάρχει στο κράτος ναυτιλιακή διοίκηση που να εξασφαλίζει τόν έλεγχο των πλοίων της σημαίας του.

Από του σημείου αυτού μέχρι να φθάσουμε στην ύπογραφή μιας διεθνούς συμβάσεως γενικά άποδεκτης ύπάρχει βέβαια μεγάλη άπόσταση, τήν οποία θα επιχειρήσει να καλύψει ή διάσκεψη της UNCTAD τόν έρχόμενο Ιούλιο. Πάντως τό ύφιστάμενο σχέδιο, τό οποίο έnsαρκώνει όλες τις διαφορές και τις ιδιομορφίες του σημερινού ναυτιλιακού κόσμου, έχει ακόμα να υπερπηδήσει πολλά εμπόδια, αλλά είναι βέβαιο ότι στην σημερινή φάση του κατάφερε τουλάχιστον να δώσει άπάντηση σε έρωτήματα που άπασχολούσαν από πολύ καιρό τούς νομικούς της ναυτιλίας.

ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Αν οί μεγάλες ρυπάνσεις της θάλασσας είναι μάλλον σπάνιες, αντίθετα είναι πάρα πολύ συχνές οί μικρές ρυπάνσεις που προκαλούνται από λίγα κυβικά πετρελαιοειδών. Καί μάλιστα στά πιο εύαισθητά από άποψη περιβάλλοντος σημεία, όπως είναι τά λιμάνια, οί διώρυγες, οί νησιωτικές συστάδες κλ.π. όπου τά καταστροφικά αποτελέσματα είναι έντελώς δυσανάλογα προς τήν ποσότητα που προκαλεί τήν καταστροφή.

Μέχρι τώρα ή κύρια μορφή της πάλης κατά της ρυπάνσεως — όχι φυσικά στο πρόληπτικό αλλά στο κατασταλτικό στάδιο και ιδίως στον περιορισμό των αποτελεσμάτων της — ήταν τό άπλωμα άπορροφητικών και διασκορπιστικών υλικών, δεδομένου ότι ή μηχανική περισυλλογή άπεδείχθη πως δέν ήταν άποτελεσματική, γιατί κατά κανόνα μαζεύε περισσότερο νερό παρά πετρέλαιο.

Ήδη στον τομέα αυτόν, ή γνωστή Mac Gregor-Navire, υπερηφανεύεται ότι δημιούργησε ένα καινούργιο σύστημα τό οποίο, αντίθετα με τά υπάρχοντα συστήματα που περισυλλέγουν συγχρόνως νερό και πετρέλαιο για να τά διαχωρίσουν άργότερα, αυτό μαζεύει έξαρχής μόνο πετρέλαιο. Πρόκειται για μικρό άνεξάρτητο σκάφος μήκους 15 ή 17 μέτρων. Διαθέτει δύο κεραίες εγκάρσιες που στηρίζονται με υδραυλικούς βραχίοντες και επιτρέπουν τό άπλωμα ειδικών θυλακίων τά οποία συγκεντρώνουν τή ρύπανση, ή οποία ύστερα βουρτσίζεται κυριολεκτικά από



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

δύο ταινίες φτιαγμένες με ειδικό πτυχωτό υλικό. Οι ταινίες αυτές απορροφούν το πετρέλαιο και στη συνέχεια στίβονται αυτόματα επάνω στο σκάφος απορρίπτοντας σε ειδικό χώρο το πετρέλαιο που δεν περιέχει σχεδόν καθόλου νερό.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΤΑ ΣΠΙΤΙΑ

Από τη δραστηριότητα των διαρρηκτών διαπιστώνεται ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις οι κατοικοί βρίσκουν σε σπίτια ή καταστήματα σημαντικά ποσά συναλλάγματος, ποτέ όμως ως σήμερα δεν ανακοινώθηκε εάν έναντιον εκείνων που κατείχαν παράνομα το συναλλάγμα ασκήθηκε δίωξη ή η δίωξη αυτή δεν έγινε για να μην προστεθεί στην άτυχία τους να πέσουν θύματα των κακοποιών και μία καταδίκη. Φυσικά εμείς δεν είμαστε υπέρ της διώξεως όσων κατέχουν συναλλάγμα, γι' αυτό επαναλαμβάνουμε για πολλοστή φορά ότι πρέπει να επιτραπεί σε όσους αποκτούν συναλλάγμα να το καταθέτουν στις τράπεζες χωρίς χρονικούς περιορισμούς, όπως έχει γίνει ως τώρα, ώστε από το συναλλάγμα αυτό να επωφελούνται οι κάτοχοί του και ο τόπος και όχι οι κακοποιοί. Η μέχρι τώρα πείρα απέδειξε ότι καλώς ή κακώς αρκετοί Έλληνες έχουν τη δυνατότητα να αποκτούν συναλλάγμα το οποίο όπως έχουν σήμερα τα πράγματα αναγκάζονται είτε να το χρησιμοποιούν παράνομα με τις οποίες συνέπειες μπορεί να έχει αυτό, την έκταση των οποίων μπορούν να εκτιμήσουν μόνο οι αρμόδιοι, είτε να το κρύβουν στα σπίτια τους ή τα καταστήματά τους, από όπου συνήθως περνάει στα χέρια των κακοποιών. Είναι τόσο δύσκολο να τα καταλάβουν όλα αυτά οι αρμόδιοι ή εμείς δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τί είναι εκείνο που τους εμποδίζει να προχωρήσουν προς την υλοποίηση ενός τέτοιου μέτρου;

ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ

Είναι αλήθεια πως δεν περνά χρόνος χω-

ρίς να εμφανισθεί μία καινούργια ιδέα που να επιφέρει — ή να φιλοδοξεί να επιφέρει — κάποια επανάσταση στη μία ή την άλλη μορφή της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Λίγες ή σως βλέπουν το φως κάποιες ευρύτερης δημοσιότητας ή προχωρούν σε κάποιο αρχικό στάδιο εφαρμογής, ενώ στο μεταξύ κάποιες άλλες, λιγότερο ή περισσότερο τελειοποιημένες προβάλλουν στο κατώφλι της επικαιρότητας. Σήμερα πάντως φαίνεται ότι το ναυτιλιακό προσκήνιο — τουλάχιστον στον τομέα του πετρελαίου — καταλαμβάνουν οι νέες ιδέες για την εξόρυξη και τη μεταφορά του υποθαλάσσιου πλούτου και ειδικότερα του μαύρου χρυσού. Μεταξύ αυτών δύο είναι οι προτάσεις: οι σήραγγες του πετρελαίου και τα πετρελαιοφόρα υποβρύχια.

Για τις πρώτες, Νορβηγική εταιρία είναι πεπεισμένη ότι η εξόρυξη πετρελαίου και φυσικών αερίων θα γίνεται στο μέλλον με σήραγγες που θα σκάβονται στα βάθη των θαλασσών και τις οποίες ονόμασε ήδη «πετρελαϊκά ορυχεία». Πρός το παρόν, με αίτηση της γνωστής Statoil μελετά τις δυνατότητες εκμεταλλεύσεως των κοιτασμάτων του Troll στη Βόρειο Θάλασσα, για να αποδείξει ότι η μέθοδος αυτή μπορεί να συναγωνισθεί επιτυχώς τις πλωτές εξέδρες, σε βάθη άνω των 250 μέτρων ή από ιδιαίτερα δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες. Η τεχνική της μεθόδου αυτής συνίσταται στην έκσκαφή υποθαλάσσιων υπονόμων προς το κοιτάσμα, στην διάνοιξη εκεί του αναγκαίου φρέατος και στην χρησιμοποίηση της υπονόμου για την εγκατάσταση των αγωγών απαντήσεως του εξαγόμενου προϊόντος.

Η δεύτερη ιδέα δεν είναι πολύ νέα. Είναι η γνωστή προσπάθεια μεταφοράς του πετρελαίου των πολικών ζωνών με υποβρύχια σκάφη, ή οποία ενώ έχει ξεκινήσει σχεδόν πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, δεν μπόρεσε ως τώρα να μπει σε στάδιο πρακτικής εφαρμογής. Η ανακάλυψη όμως του απέραντου μεταλλευτικού και πετρελαϊκού πλούτου του βορειοδυτικού Καναδά, που φιλοδοξεί να καταστεί η «καινούργια Μέση Ανατολή», έχει δώσει μία έντελως νέα προώ-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Ένα ημιβυθιζόμενο πλοίο που άκουε στο παράδοξο όνομα «Ευτυχισμένο Μαμούθ» παρέλαβε από το Ρότερνταμ ένα επιβατικό σκάφος μήκους 90 μέτρων και πλάτους 11 μέτρων και το μετέφερε στη Μασσαλία. Από εκεί το σκάφος αυτό, αφού μετονομασθεί σε «Ανθος του Ροδανού» θα αρχίσει ένα πρόγραμμα κρουαζιερών στους ποταμούς Ροδανό και Σόν, μεταφέροντας μέχρι 140 τουρίστες.

Τό ιδιαίτερο της ειδήσεως είναι ότι τόσο στην παραλαβή όσο και στην παράδοση του μεταφερθέντος σκάφους δεν χρησιμοποιήθηκαν φορτοεκφορτωτικά μέσα, γιατί το «Ευτυχισμένο Μαμούθ» στο μέν Ρότερνταμ βυθίστηκε όσο έπρεπε για να εισπλεύσει μέσα του το «Ανθος του Ροδανού», στη δε Μασσαλία ξαναβυθίστηκε πάλι ώστε να εισπλεύσει και να εξέλθει άνετα στη θάλασσα.

Όλα αυτά βέβαια είναι καλά και θαυμαστά. Τό μόνο που δεν καταλαβαίνουμε είναι γιατί ένα τέτοιο ημιβυθιζόμενο πλοίο ονομάστηκε ... μαμούθ, έστω και... ευτυχισμένο. Γιατί απ' όσα ξέρουμε τα προϊστορικά μαμούθ έμειναν γνωστά για τους μακρούς κυρτούς χαβλιόδοντες και για τό μαυροκόκκινο τρίχωμά τους. Ούτε βυθίζονταν ούτε επαιρναν στην πλάτη τους άλλα μικρότερα ζώα. Καλύτερα ίσως θά ήταν να τό βάφτιζαν «Καγκουρώ», τό όποιο, ως γνωστό, κουβαλά τό νεογνό του στό μάρσιππο της κοιλιās του. Έτσι τό πλοίο «Καγκουρώ», ευτυχισμένο ή όχι, θά ήταν τουλάχιστον συνεπέστερο μέ τόν προορισμό του και στό κάτω κάτω καλύτερο από πολλά άλλα όνόματα του άνεκδιήγητου δειγματολογίου των έμπορικών πλοίων.

θηση στην υπόθεση των πετρελαιοφόρων υποβρυχίων.

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

Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

Νεώτερες ανακοινώσεις του αμερικανικού υπουργείου Γεωργίας, ανεβάζουν στο επίπεδο ρεκόρ των 53 εκατ. τόννων το σύνολο των Σοβιετικών εισαγωγών δημητριακών κατά το τρέχον έτος.

Μέχρι σήμερα οι Σοβιετικοί έχουν αγοράσει 48 εκατομ. τόννους και η υπολειπόμενη ποσότητα πιστεύεται να απορροφηθεί μέχρι τον προσεχή Ιούλιο.

Ήδη τις τελευταίες ημέρες υπάρχει μία έντονότερη παρουσία τους στην ναυλαγορά με έντονες φήμες για την χρονοναύλωση αρκετών μπάλκ κάρριερς.

Στο επίπεδο των 105 εκατομ. τόννων υπολογίζεται η φετινή παραγωγή χάλυβος της Ιαπωνίας, υψηλότερη εκείνης του 1984.

Κατά κύριο λόγο οι αυξημένες εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος θα καλυφθούν από βραζιλιανικές εξαγωγές, καθώς ήδη λειτουργεί και το νέο όρυχείο Καράτζας.

Η αναμενόμενη αύξηση στη διακίνηση μεταλλεύματος προς την Ιαπωνία θα καλυφθεί κυρίως από τα μεγάλα μπάλκερς, όπου ήδη σημειώνεται μία βελτίωση των συνθηκών απασχολήσεως.

Αντίθετα, μείωση παρατηρείται στη διακίνηση γαιανθράκων λόγω μειώσεως της κατανάλωσης με προεξάρχουσα τη Βρετανία, όπου η κατανάλωση μειώνεται περί το 30% με αντίστοιχη αύξηση της χρησιμοποίησης πετρελαίου.

Στο ύψος ρεκόρ των 1.064,5 μονάδων έφθασε πρό ημερών, ο δείκτης ναυλώσεων του Μπώλτικ, γνωστότερος ως BIFFEX, μετά τη πληρωμή δολ. 11.55 για τη μεταφορά 51.500 τόννων σιτηρών στη κλασική γραμμή 'Αμερ. Κόλπου - Κόντινεντ, κερδίζοντας 37 μονάδες σε μία ημέρα.

Τό BIFFEX θα αρχίσει να λειτουργεί επίσημα από τον μήνα αυτό στο παραδοσιακό Μπώλτικ, με άβεβαιο προς το παρόν αποτέλεσμα για την πλοιοκτησία, καθώς υπάρχει έντονος σκεπτικισμός για την αποτελεσματικότητά του στην κατηγορία των έφοπλιστών πλοίων «τράμπς».

Συγκλίνουν οι προβλέψεις ότι μέχρι τα τέλη του 1987 θα έχει δραστικά βελτιωθεί η σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στα δεξαμενόπλοια, εφόσον ο ρυθμός των νέων παραγγελιών κρατηθεί στα σημερινά επίπεδα.

Ειδήμονες της 'Απω 'Ανατολής διατείνουν ότι κατά τη περίοδο αυτή θα διαλυθούν περί τα 150 VLCC, χωρητικότητας 42-45 εκατ. τόν. d.w. δημιουργώντας πλέον τις προϋποθέσεις για ναυπηγήσεις νέων VLCC με οικονομικού τύπου μηχανές, όπου η μείωση της κατανάλωσης καυσίμων μπορεί να φτάσει τους 30 τόννους ημερησίως!!

Είναι λοιπόν πιθανόν από το 1988 και εντεύθεν να γίνουμε μάρτυρες μιάς ουσιαστικής στροφής της πλοιοκτησίας προς νέες ναυπηγήσεις σουπερτάνκερς, αυξάνονται το ναυπηγούμενο τοννάξ δεξαμενοπλοίων από 5 εκατομ. τόν. d.w. που είναι σήμερα σε 14 εκατ. τόννους ετησίως περί τα τέλη της δεκαετίας.

'Αξίζει ακόμη να σημειωθεί, ότι ο επανεκλεγείς πρόεδρος της 'Ιντερτάνκο κ. Τζέιμς Ράντ, κατά τη πρόσφατη ετήσια σύνοδο του 'Οργανισμού, κάλεσε τους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων να μην προχωρήσουν σε νέες παραγγελίες τουλάχιστον επί μία διετία για να απορροφηθεί η υπερπροσφορά χωρητικότητας την οποία υπολογίζει ότι ανέρχεται σε 150 εκατομ. τόν. d.w., δηλαδή το μισό περίπου του υπάρχοντος τοννάξ δεξαμενοπλοίων.

Για δεύτερη φορά φέτος, τα στοιχεία του 'Απριλίου παρουσιάζουν μία αύξηση των μεγεθών στα παροπλισμένα σκάφη.

Σύμφωνα με στοιχεία των Αλδούδς, τα άργουντα σε παγκόσμια κλίμακα πλοία έφθασαν στις αρχές του περασμένου μήνα τα 1.312 χωρητικότητας 64,1 εκατομ. τόν. d.w., έναντι 1.306 σκαφών στις αρχές Μαρτίου.

Παρά το σταθερό ρυθμό διαλύσεως δεξαμενοπλοίων, τα άργουντα στην κατηγορία αυτή αυξήθηκαν κατά 1,4 εκατομ. τόν. d.w. και έφθασαν τα 343 πλοία, 53,6 εκατομ. τόν. d.w. έναντι 335 πλοίων 52,2 εκατομ. τόνων πρό μηνός, από τα οποία το 85% περίπου καλύπτουν τα V/ULCC.

Κάποια μικρή βελτίωση σημειώθηκε στα άργουντα σκάφη ξηρού φορτίου τα οποία μειώθηκαν σε 969 πλοία, 10,5 εκατομ. τόν. d.w., αλλά παραμένουν ακόμη δυστυχώς σε πολύ υψηλά επίπεδα, ενώ τα συμβατικά φορτηγά αντιπροσωπεύουν περί τους 5 εκατομ. τόν. d.w.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

'Εκείνο που δέν κατόρθωσε η παρέμβαση των 'Υπουργών Οικονομικών των βιομηχανικών χωρών και οι επισκέψεις του Προέδρου Μιττεράν, της Πρωθυπουργού Θάτσερ και του Καγκελαρίου Κόλ στον Πρόεδρο Ρήγκαν, τό κατόρθωσε η λογική. Βεβαίως μεσολάβησε μία πρώτη μαζική παρέμβαση των κεντρικών τραπεζών της Δυτικής Εύρώπης στις 27 Φεβρουαρίου 1985, όταν τό δολλάριο μεσουρανούσε και κατόπιν μία δεύτερη παρέμβαση στις 6 Μαρτίου.

Σ' αυτές τις παρεμβάσεις ήρθαν να προστεθούν η κρίση σε όρισμένες τράπεζες του Σικάγου, της Καλιφόρνιας και τελευταίως του 'Οχάϊο, που έδειξαν από την μία πόσο τρωτή μπορεί να είναι η αμερικανική οικονομία και από την άλλη πόσο ζημιόγυνος υπήρξε η μεγάλη άνοδος του δολλαρίου με τα καταστροφικά αποτελέσματα στο εξαγωγικό εμπόριο τόσο των γεωργικών προϊόντων όσο και των βιομηχανικών.

'Ακόμη καθοριστικό γεγονός υπήρξε η σχετική μικρή άνοδος του εθνικού άκαθάρτου προϊόντος για τό πρώτο τρίμηνο του 1985, 1.30% έναντι 4.3% κατά τό τελευταίο τρίμηνο του 1984 και 6.7% μέσο όρο για όλο τό προηγούμενο έτος. 'Η πτώση του δολλαρίου μεταξύ 15.3.85 και 19.4.85 αντιπρο-

σώπει μία άνοδο για την στερλίνα 15,8%, για τό 'Ελβ. φρ. 15,2%, για την 'Ιταλ. λίρ. 13,3% για τό Γερμ. Μαρ. 13,6% και για τό Γαλ. φρ. 13,3%. 'Ετσι βλέπουμε ότι όλα τα Δυτικοευρωπαϊκά νομίσματα ξαναβρήκαν τις τιμές που ίσχυαν πριν την ξέφρενη άνοδο του δολλαρίου.

Ήδη υπό την πίεση της αγοράς και παρά τό υπέρογκο έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού, τα επιτόκια για τους 1, 3 και 6 μήνες έπεσαν κάτω του 9% και αυτό βέβαια συμβάλει στην μείωση της έλκυστικότητας του δολλαρίου.

Πάντως, παρ' όλες τις αντιξοές συνθήκες, τό δολλάριο επανήλθε ίσχυρο στις 23, 24 και 25 'Απριλίου και επανέκτησε μέρος της προηγούμενης ανόδου του.

Νέες έπιδοτήσεις ζητούν τα 20 ιαπωνικά διαλυτήρια για να καλύψουν τό κόστος διαλύσεως πλοίων, τό οποίο είναι αυξημένο λόγω των υψηλών ήμερομισθίων του άπασχολουμένου προσωπικού.

Οι 'Ιάπωνες διαλυτές ζητούν ποσό 6.000 γιέν ανά τόννο, έναντι των 2.840 γιέν που χορήγησε κατά τα προηγούμενα χρόνια η ιαπωνική κυβέρνηση για κάθε ποντοπορο πλοίο που διαλύθηκε στη χώρα, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται δύο VLCC.

Από 29 'Απριλίου έως 3 Μαΐου πραγματοποιείται στο Σάν Φραντσκο η δεύτερη εξαμηνιαία σύνοδος του BIMCO που συμπίπτει με την 80 επέτειο του διεθνούς 'Οργανισμού, ο οποίος αριθμεί 3.000 μέλη που ασχολούνται με την πλοιοκτησία, τη ναυλομεσία και την άλληλασφάλιση από 101 χώρες και έλέγχουν περίπου τό 45% του παγκόσμιου στόλου.

Από 29 'Απριλίου έως 3 Μαΐου πραγματοποιείται στο Σάν Φραντσκο η δεύτερη εξαμηνιαία σύνοδος του BIMCO που συμπίπτει με την 80 επέτειο του διεθνούς 'Οργανισμού, ο οποίος αριθμεί 3.000 μέλη που ασχολούνται με την πλοιοκτησία, τη ναυλομεσία και την άλληλασφάλιση από 101 χώρες και έλέγχουν περίπου τό 45% του παγκόσμιου στόλου.

Από 29 'Απριλίου έως 3 Μαΐου πραγματοποιείται στο Σάν Φραντσκο η δεύτερη εξαμηνιαία σύνοδος του BIMCO που συμπίπτει με την 80 επέτειο του διεθνούς 'Οργανισμού, ο οποίος αριθμεί 3.000 μέλη που ασχολούνται με την πλοιοκτησία, τη ναυλομεσία και την άλληλασφάλιση από 101 χώρες και έλέγχουν περίπου τό 45% του παγκόσμιου στόλου.

Από 29 'Απριλίου έως 3 Μαΐου πραγματοποιείται στο Σάν Φραντσκο η δεύτερη εξαμηνιαία σύνοδος του BIMCO που συμπίπτει με την 80 επέτειο του διεθνούς 'Οργανισμού, ο οποίος αριθμεί 3.000 μέλη που ασχολούνται με την πλοιοκτησία, τη ναυλομεσία και την άλληλασφάλιση από 101 χώρες και έλέγχουν περίπου τό 45% του παγκόσμιου στόλου.

Από 29 'Απριλίου έως 3 Μαΐου πραγματοποιείται στο Σάν Φραντσκο η δεύτερη εξαμηνιαία σύνοδος του BIMCO που συμπίπτει με την 80 επέτειο του διεθνούς 'Οργανισμού, ο οποίος αριθμεί 3.000 μέλη που ασχολούνται με την πλοιοκτησία, τη ναυλομεσία και την άλληλασφάλιση από 101 χώρες και έλέγχουν περίπου τό 45% του παγκόσμιου στόλου.

Τό 'Ελβετικό Φράγκο

Όπως αναφέραμε και τόν προηγούμενο μήνα, τό 'Ελβετικό Φράγκο παραμένει τό κατ' έξοχήν νόμισμα άποταμιεύσεως και σιγουριάς, άσχετως των χαμηλών επιτοκίων και της παρακρατικής φόρου επί των τόκων. Για την ιστορία, επαναλαμβάνουμε ότι ύστερα από τό 2.97 φρ. που έφθασε τό δολλάρια στις 15 Μαρτίου τώρα έχουμε 2.51 φράγκα, ενώ η 'Ελβετία εμφανίζει τό χαμηλότερο ποσοστό άνεργίας σε παγκόσμιο επίπεδο μέ

ποσοστό 1,1% δηλαδή μόνο 34.537 άτομα.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Με οικονομική ανάπτυξη της τάξεως του 2,6% για το 1984, με ένα πληθωρισμό που δεν ξεπέρασε το 2%, αλλά με 10% ανεργία, η Γερμανική οικονομία παραμένει από τις ισχυρότερες της Ευρώπης, πολύ κοντά στο επίπεδο της Ιαπωνικής και της Αμερικανικής.

Η επιτυχία του κυβερνητικού συνασπισμού στις εκλογές του Βερολίνου και του Σάαρ, η πτώση της τιμής του δολλαρίου που απομακρύνει τον φόβο εισαγόμενου πληθωρισμού και τα σχετικά υψηλά επιτόκια που ισχύουν για τα Μάρκα συμβάλλουν στην περαιτέρω άνοδο του Μάρκου έναντι του Δολλαρίου και των άλλων Ευρωπαϊκών νομισμάτων.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η νέα πολιτική που εφάρμοσε η κυβέρνηση του κ. Φαμπιούς άρχισε να φέρνει καρπούς — μείωση του πληθωρισμού, μείωση της ανεργίας, άνοδο της βιομηχανικής παραγωγής — και έτσι το φράγκο παρουσιάζει μία άνοδο έναντι του δολλαρίου της τάξεως των 10%. Σ' αυτό βέβαια συντελούν και τα υψηλά επιτόκια που ισχύουν για τις καταθέσεις σε ευρώφράγκα.

Η Αγγλική Λίρα

Τα υψηλά επιτόκια της στερλίνας και ο σχετικά χαμηλός πληθωρισμός επέτρεψαν στην στερλίνα να ανακτήσει όλες τις ζημιές που είχε υποστεί από την αρχή του έτους και που την είχαν φέρει στο επίπεδο Λίρ. Αγγλ.

1 = δολλ. 1.035, και τούτο παρά την υψηλή ανεργία που συνεχίζει να μαστίζει την χώρα, και παρά τις χαμηλότερες τιμές του πετρελαίου. Η άνοδος κατά 15% σ' ένα μήνα της Λίρας έναντι του δολλαρίου οφείλεται επίσης στον συγκρατημένο κρατικό προϋπολογισμό που παρουσίασε η κυβέρνηση Θάτσερ.

Η Δραχμή

Η πτώση διεθνώς της τιμής του δολλαρίου επέτρεψε στην Τράπεζα της Ελλάδος από την μία μεριά να ανατιμήσει την δραχμή έναντι του δολλαρίου και από την άλλη να την υποτιμήσει έναντι των άλλων νομισμάτων. Έτσι οι σχέσεις των διαφόρων νομισμάτων μεταξύ τους και έναντι του δολλαρίου στην ελληνική αγορά προσαρμόστηκαν με τις τιμές των διεθνών αγορών.

Παραθέτουμε συγκριτικό πίνακα ισοτιμιών σήμερα και πριν ένα χρόνο:

	19.4.84	19.4.85	Ποσοσ. Διαφ.
Δολλ. ΗΠΑ	104.980	131.215	+ 24.9
Γιέν Ιαπων.	46.754	53.052	+ 13.4
Φρ. Γαλ.	12.865	14.452	+ 12.3
Μαρκ. Γερμ.	39.618	44.102	+ 11.3
Φρ. Έλβ.	47.900	52.966	+ 10.5
Λίρ. Αγγλ.	148.920	169.640	+ 13.9

Την μεγαλύτερη βελτίωση παρουσιάζει η στερλίνα που από διαφορά έναντι της δραχμής 3.6% στις 15.3.85, έφθασε 13.9% ένα μήνα αργότερα.

Η ανάκαμψη όμως του Δολλαρίου στις 23, 24 και 25 Απριλίου ανάγκασαν την Τράπεζα της Ελλάδος να αναπροσαρμόσει την τιμή του Δολλαρίου στο επίπεδο των 135 δρχ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	26.3.85	24.4.85	Ποσοστ. Διαφ.
Λίρα. Αγγλ.	1.1815	1.2515	- 5.6
Μάρκ. Γερμ.	3.2090	3.0950	- 3.6
Φρ. Έλβ.	2.7190	2.5750	- 5.3
Φρ. Γαλλ.	9.800	9.4550	- 3.5
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	2043.0	1980.0	- 3.1
Γιέν Ιαπ.			
(100)	255.5	250.55	- 1.9

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Λονδίνου (25.4.85)

Μήνες	1	3	6
Δολλ. Αμ.	8 5/16	9 1/2	8 13/16
Λίρ. Αγγλ.	12 1/2	12.0	11 1/2
Μαρκ. Γερμ.	5 13/16	5 15/16	6 1/16
Φρ. Έλβ.	5 3/16	5 3/8	5 7/16
Φρ. Γαλλ.	10 9/16	10 3/4	11.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής FIXING

	26.3.85	24.4.85	Ποσοστ. Διαφ.
Δολλ. Αμ.	139.990	134.925	+ 3.7
Γιέν Ιαπ.			
(100)	54.478	53.824	+ 1.3
Μαρκ. Γερμ.	42.700	43.390	- 1.6
Φρ. Γαλ.	13.974	14.240	- 1.9
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	6.7435	6.800	- 0.8
Φρ. Έλβ.	50.580	52.154	- 3.1
Λίρ. Αγγλ.	160.780	167.790	- 4.3



GHIOLMAN SINCE 1885
AGENTS FOR
VESSEL REGISTRATIONS

7, Philhellinon Street - Syntagma Square Athens 105 57 Telex: 216034 Goil - 222065 MALT. GR
Tel. 3230.330, 3233696, 3230068, 3228530, 3232877, 3234065 - 3223221 - 3255000 - 3229381



MALTA



GUERNSEY

GIBRALTAR

**IMMEDIATE REGISTRATIONS
BY TELEFAX No 3223251**

COMPANIES AVAILABLE IN 14 COUNTRIES.

ALL OUR OFFICES CONNECTED WITH COMPUTERS

OTHER SERVICES PROVIDED

special travel arrangements for shipping agencies • insurance
cruises • tours • custom clearances • yacht rentals and sales

χε μία άλλη πινακίδα που έγραφε: «ΜΗ ΒΛΑΣΦΗΜΕΙΤΕ ΤΑ ΘΕΙΑ».

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ
Μέλος Λέσχης Πλοίαρχων
Ναυτιλιακών Έταιριών.

Πειραιάς 28.3.85

Σημ. Συντ.: Οι επισημάνσεις του επιστολογράφου για την εν λόγω εγκύκλιο του ΥΕΝ είναι απόλυτα όρθες, όπως ήδη είχαν την ευκαιρία να επισημάνουν τα «Ναυτικά Χρονικά» στις 15 Μαρτίου όταν μιλούσαν για μία νέα διάσταση.

ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Ήγαπητά «Ναυτικά Χρονικά».

Στή στήλη των διαλύσεων του τεύχους 15/4 αναφέρετε λανθασμένα τό λίμπερτυ «Αλέξανδρος Κορυζής» σαν στροβιλοκίνητο, ενώ είναι γνωστό ότι τα πλοία αυτά είχαν μία τριπλής έκτόνησης παλινδρομική μηχανή. Πιστεύω ότι απλά και μόνο πρόκειται για παραδρομή, γιατί στις μέρες μας άτμοκίνητο σημαίνει στροβιλοκίνητο, μία και οι παλινδρομικές έχουν ουσιαστικά εκλείψει.

Με την ευκαιρία αυτή, δηλαδή την πώληση για διάλυση του προτελευταίου Έλληνικού λίμπερτυ, φέρνω στη μνήμη μου τό άρθρο του κ. Χ. Ντούνη «Συμβολή στη ναυτική μας κληρονομιά» του τεύχους 1/4 και αναρωτιέμαι αν γίνεται καμία ουσιαστική προσπάθεια — πέρα από μεγάλα λόγια — για τη διάσωση τουλάχιστον του άδελφού «Γεώργιος Φ. Άνδρεάδης» και γιατί όχι του μετα-

σκευασμένου Τ2 σε μπάλκ κάρριερ «Πολυτίμη Άνδρεάδης». Πολύ φοβάμαι ότι σε λίγο καιρό, εκτός από κάποιες ξεθωριασμένες φωτογραφίες και αναμνήσεις που σβήνουν συνεχώς, τίποτα δεν θα έχει μείνει από εκείνα τό καράβια για την προσφορά των οποίων στη Ναυτιλία μας θά ήταν περιττό νά αναφερθώ και εγώ.

Σέ χώρες όπως οι ΗΠΑ και η Βρεταννία διατηρούν όχι μόνον Ιστορικά πλοία κάποιου μεγέθους αλλά και μικρά όσο τα ρυμουλκά σά μοναδικά δείγματα κατασκευών του παλιού καιρού. Για τόν σκοπό αυτό δημιουργούνται από τους ενδιαφερόμενους σωματεία, αν η πρωτοβουλία είναι ιδιωτική. Έμεις εδώ τί έχομε κάνει; Είχαμε φθάσει στο σημείο νά πουλήσουμε για παλιοσιδέρα τό ναυάγιο του ευδρόμου «Έλλη» πριν 30 περίπου χρόνια, κάτι που ίσοδυναμεί με σύληση πολεμικού τάφου, μέ ξεπούλημα της ιδίας μας της Ιστορίας μόνο και μόνο για νά ικανοποιηθούν οι ψυχροί ύπολογισμοί και άπαιτήσεις του γραφειοκρατικού μηχανισμού του Δημοσίου. Μόλις τώρα, ύστερα από τίς κατά καιρούς περιπέτειες, τό θωρακισμένο καταδρομικό «Άβέρωφ» φαίνεται νά παίρνει τη θέση που του άνήκει. Καί άς πούμε από πολεμικά πλοία πώς είμαστε εντάξει. Από έμπορικά τί γίνεται; Έγώ ρίπτω μέσα από τίς στήλες του εγκρίτου περιοδικού σας την ιδέα, ότι όποιο από τό δύο έναπομείναντα βαπόρια σωθεί και πρέπει νά σωθεί νά τεθεί αν είναι δυνατόν δίπλα στο «Γ. Άβέρωφ» σαν ένα κοινό μνημείο της ναυτικής μας παράδοσης στον πόλεμο και την ειρήνη. Οι έσωτερικοί χώροι νά διαμορφωθούν κατάλληλα και νά έμπλουτισθούν όχι μόνο μέ κειμήλια από τό λίμπερτυ ή τό Τ2 αλλά και μέ κάθε τί που έχει σχέση μέ την Έμπορική Ναυτιλία.

Άπευθύνω ύστατη έκκληση σε όλους τους σχετικούς φορείς, ΥΕΝ, ΕΕΕ, Ναυτικό Έπιμελητήριο, ναυτιλιακό τύπο, την πλοιοκτήτρια εταιρία: «Σώστε τη ναυτική μας κληρονομιά». Είδικά για την πλοιοκτήτρια εταιρία, νομίζω τύχη άγαθή της επιφύλαξε τό Ιστορικό προνόμιο νά διαθέτει τό τελευταία τέτοια βαπόρια και δεν θά έπρεπε νά τό δει μόνο σαν μερικούς τόννους παλιοσιδερίκων, που στο κάτω-κάτω ή άξία τους είναι μικρή, αλλά σίγουρα σαν κάτι παραπάνω...

Μέ τιμή
ΒΑΓ. Σ. ΤΖΑΡΔΗΣ
Ραδιοτηλεγραφετής Ε.Ν.

Πειραιάς, 19.4.85

Σημ. Συντ. Προσυπογράφουμε.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Ό Πλοίαρχος, οι Άξιωματικοί και τό πλήρωμα του Μ/Υ «JOHN P» εύχαριστούν θερμά τόν Λιμενάρχη Μπουένος Άϊρες κ. Άλεξάνδρουπολο Ίωάννη και την σύζυγό του για την άμέριστη συμπαράσταση που μάς προσέφεραν όταν σαν ναυαγοί άποβιβαστήκαμε στο Μπουένος Άϊρες και μέχρι την άναχώρησή μας από εκεί.

ΝΙΚ. ΚΑΡΕΛΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς 26.4.85

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN INSURANCES AGENCIES S.A.

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

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

Οι νέοι νά προχωρήσουν μέ σύνεση

Τού κ. ΜΑΝΩΛΗ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Μέ πολλήν ικανοποίησιν ἐδιάβασα στοῦ τεύχους τῆς 1ης Ἀπριλίου τὴν περισπούδαστον ὁμιλίαν τοῦ Γιάννη Κ. Λύρα, ἀξίου υιοῦ τοῦ παλαιοῦ μου φίλου Κώστα Λύρα, πρὸς τοὺς ἀποφίτους τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς τῆς Ὑδρας καὶ τὸν συγκαίρω ὡς καὶ ὑμᾶς διὰ τὴν δημοσίευσίν τῆς εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Εἶναι ὄντως λίαν ἐνθαρρυντικόν διὰ τὸ μέλλον νὰ βλέπομεν τὴν νέαν γενίαν τῶν Ἑφοπλιστῶν νὰ ἀναγνωρίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς μελέτης τῶν φορέων τῆς σημερινῆς ἐξελίξεως καὶ τῆς ἐκτιμήσεως τῶν προοπτικῶν διὰ νὰ καταρτισθοῦν καταλλήλως διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ διεθνoῦς ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἐξασφαλίσουν τὴν ἐπιβίωσιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐν ὅψει τῆς μεγάλης κρίσεως πού σήμερα τὴν μαστίζει.

Οἱ ὀνομαζόμενοι παραδοσιακοὶ ἐφοπλισταὶ ὑπὸ ἄλλας καὶ λίαν εὐνοϊκὰς συνθήκας εἰργάσθησαν καὶ ἀναπτύχθησαν. Δέν εἶχαν ποτέ τὸ πρόβλημα τῆς ὑπερβαλλούσης χωρητικότητος καὶ μολοντί τὰ οἰκονομικά των μέσα ἦσαν πενιχρά αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν ἦσαν μικραὶ καὶ ἡ χρηματοδότησις τῆς ἀγορᾶς των ἦτο σχετικὰ εὐκολος. Ἡ τότε τεχνολογικὴ πρόοδος δέν ἐδίδοσεν ὀγκώδη πλεονεκτήματα εἰς τὰ νεότευκτα ὅπως ἔχει φέρῃ σήμερον — τὴν μεγάλην οἰκονομίαν εἰς τὴν χρῆσιν τῶν καυσίμων — καὶ τὸ κόστος τοῦ μικροῦ κεφαλαίου πού ἐχρηιάζετο ἡ πρόκτισις των ἐξασφάλιζε τὴν συναγωνιστικότητά εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ τὴν συνεχῆ πρόδοσιν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Σήμερα ταυτόχρονα μέ σοβαρὰν μείωσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ κόσμου ἔχομεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν τεραστίαν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος, πῶσιν τῶν ναύλων μέ ἀποτέλεσμα τὸν παροπλισμὸν μεγάλου ποσοστοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Ἐπαπειλούμεθα ἀπὸ ἀνοικτὸν καὶ κεκαλυμμένον Προστατευτισμὸν ἐκ μέρους τῆς Ρωσίας καὶ τῶν Κομμουνιστικῶν Κρατῶν ὡς καὶ τῆς Ἰαπωνίας, ἡ μεγάλη αὔξησις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν ὁποίων τείνει σιγά - σι-



γά νὰ τοὺς ἐξασφαλίσουν τὴν ὁμαλότητα τῶν μεταφορῶν τῶν φορτίων καὶ νὰ περιορίσιν τὴν δυνατότητα τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων μας.

Δέν μπορούμε νὰ προβλέψωμε πότε ἡ διεθνὴς οἰκονομικὴ κατάσταση θὰ καλυτερεύσῃ, ἀλλὰ ἡ κρίσις θὰ παρέλθῃ μιά μέρα ἀλλὰ ὅταν τοῦτο συμβεῖ δέν ὑπάρχει πιθανότης ὅλη ἡ ὑπάρχουσα δύναμις τῆς ναυτιλίας μας νὰ βρεῖ δουλειά. Τὰ πολλὰ παρήλικα σκάφη πού διαθέτομεν θὰ γίνονται παλαιότερα ὅσον τὰ κρατοῦμε. Δέν ἔχουν μέλλον καὶ πρέπει νὰ τὰ ξεφορτωθούμε.

Διὰ τοῦτο ἀπὸ καιροῦ συστήνω τὴν πώλησιν των πρὸς διάλυσιν τῶν πλοίων οἱ τιμὲς εἰς τὴν ἀγοράν νεωτέρων καλῶν καὶ καταλλήλων εἶναι ἐξαιρετικῶς χαμηλαὶ νὰ πωλήσωμεν καὶ δύο ἢ καὶ τρία πρὸς ἓνα ν' ἀντικαταστήσωμεν μέ νεώτερον καὶ συναγωνιστικότερον μπάλκ κάρριερ.

Ἐν τῷ μεταξύ ὅπως συστήνῃ ὁ κ. Λύρας ἀπολύτως ἀναγκαῖα εἶναι διὰ τὴν ἐπιβίωσιν ἡ μείωσις τῶν ἐξόδων διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Ἐλπίζω ὅλοι οἱ φορεῖς — ἡ Κυβέρνησις, τὰ Ναυτικά Σωματεία καὶ οἱ ἐφοπλιστὲς συνεργαζόμενοι θὰ συμβάλωσιν πρὸς τὴν πραγματοποιήσιν τῆς. Ὅλοι

ἔχομεν ζωτικὸν συμφέρον νὰ διατηρήσωμεν τὴν Ναυτιλίαν ἐργαζομένην. Ἡ εἰσφορά τῆς εἰς συνάλλαγμα ἀποτελεῖ ἓνα ἀπὸ τῶν σημαντικωτέρων ἀδήλων πόρων τοῦ Προϋπολογισμοῦ καὶ εἶμαι βέβαιος ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἀναγνωρίζουσα τὴν ὑψίστην σημασίαν τῆς διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν θὰ κατευθύνῃ τὴν πολιτικὴν τῆς ὥστε ὅχι μόνον νὰ διατηρηθῇ ἀλλὰ περαιτέρω νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ νὰ προοδεύσῃ.

Αἱ χιλιάδες τῶν ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ αἱ χιλιάδες τῶν Συνταξιούχων ὅταν δέν ὑπάρχουν βαπόρια θὰ χάσουν τὸ ψωμί των καὶ θὰ παύσουν οἱ εἰσφορὲς πρὸς τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον.

Ἀκόμη χειρότερον θὰ ἐκλείψουν οἱ πλοιοκτῆτες διότι τὸ κεφάλιον δέν ἐπενδύεται εἰς μὴ κερδοφόρους ἐπιχειρήσεις καὶ δέν θὰ ὑπάρξουν νέοι νὰ ἐπιδοθῶν εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν.

Μεγάλην εὐθύνην ἔχομεν ἡμεῖς, οἱ ἐφοπλιστὲς. Εἰς τὰς ἀποφάσεις μας κρέμεται τὸ μέλλον τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Νὰ ἀποφύγωμεν τὴν διασπάθεισιν τῶν οἰκονομικῶν μας μέσων δελεαζόμενοι ἀπὸ τὰς εὐκαιρίας πού καθημερινῶς παρουσιάζονται ἀγορᾶς πλοίων εἰς ἐξευτελιστικὰς τιμὰς. Καὶ ἂν ἀκόμη ἔχομεν τὰ χρήματα νὰ τὰ πληρώσωμε χωρὶς νὰ πάρωμε δάνεια θὰ ἐξαντλήσωμε τὰ ἀποθεματικά πού θὰ μᾶς βοηθῶσιν νὰ ξεπεράσωμε τὴν κρίσιν. Βεβαίως ἐξαιρετικὴ εὐκαιρία παρουσιάζεται εἰς ἐκείνους πού ἔχουν προγραμματίσει πώλησιν τῶν παλαιῶν των σκαφῶν πρὸς διάλυσιν νὰ τὰ ἀντικαταστήσωσιν. Ἀλλὰ εἰς ὅσους πού προτίθενται νὰ ἐπωφεληθῶν τῆς φθίνουσας ἀγορᾶς πλοίων καὶ νὰ εἰσέλθωσιν εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν συμβουλεύω νὰ μὴ βιασθῶν. Ἡ κατάσταση δέν θὰ ἀλλάξῃ ἐξαφνα γιὰ νὰ ἐπηρεάσῃ τίς ἀξίες καὶ ἐφ' ὅσον ἐξακολουθεῖ ἡ κρίσις θὰ ὑπάρξουν πολ- λές εὐκαιρίες νὰ ἐπωφεληθῶν. Ὅσον ἀργότερα ἀγοράσωσιν τόσο πλησιέστερα θὰ εὐρεθῶν πρὸς τὸ τέρμα τῆς κρίσεως καὶ θὰ ἐπιτύχουν.

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING**



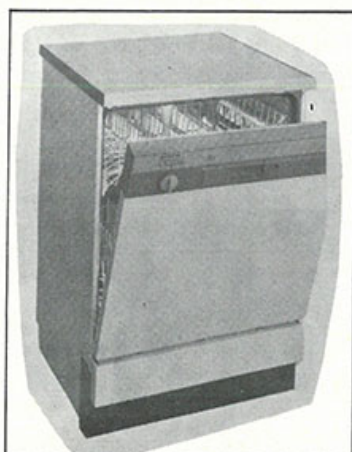
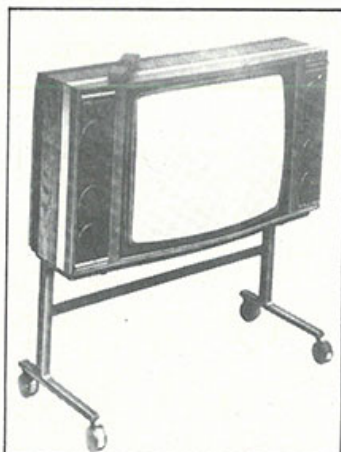
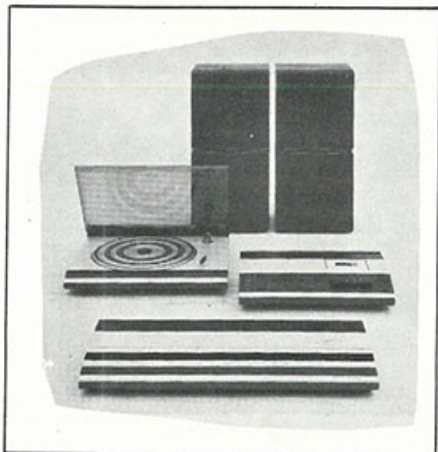
86 Filonos Street Piraeus Greece

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

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

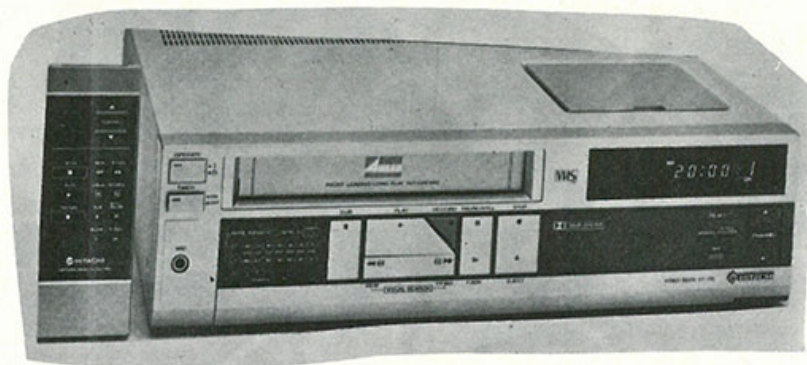
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



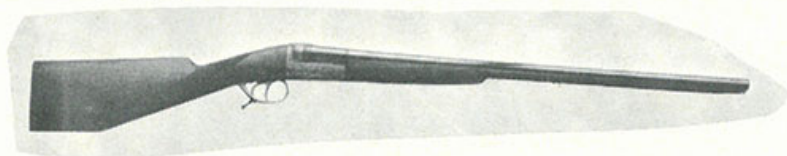


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήλιωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

**WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 • 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38**

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ:

“Όταν ή όμοφωνία οδηγεί σε δημιουργικότητα

Άρθρο του Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Τεχνικού Συμβούλου

Τό αντικείμενο αυτής της μελέτης «Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ή επίκαιρη δρομή του» δέν επελέγη απλώς καί μόνο σάν επίκαιρο θέμα έπειδή αυτή άκριβώς τήν χρονική περίοδο συνέπεσε νά γίνουν οί δηλώσεις του Υπουργού Ε.Ν. τίς όποιες καί επικροτούμε. Έπελέγη σάν αντικείμενο μελέτης γιά πολλούς άλλους λόγους οί όποιοι θά αναφερθούν στή συνέχεια καί θά αποδειχθούν ατεξήγητοι.

Η ελληνική έμπορική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από άνυπαρξία στελεχών πού κατέχουν Πανεπιστημιακού επιπέδου Ναυτιλιακά Διπλώματα καί τά όποια νά έχουν άποκτηθεί στήν Ελλάδα. Τό πρόβλημα αυτό δέν είναι μιά πρόσφατη διαπίστωση. Έχει ήδη άπασχολήσει γνώστες τών ναυτιλιακών μας πραγμάτων από εικοσιπενταετίας καί πλέον. Πρόσφατη διαπίστωση άποτελεί τό γεγονός ότι ή παροχή αυτού του είδους τής Παιδείας είναι άπαραίτητη γιά ένα κατ' έξοχή Ναυτιλιακό Κράτος μέ ναυτική παράδοση περισσότερο από δύο χιλιοετηρίδες. Καί άκόμη εύτυχής συγκυρία είναι τό γεγονός ότι ή Πολιτεία μέ χρήση του ειδικού όργάνου της προβαίνει στήν ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στήν Ελλάδα. Ένέργεια γενναία όσο καί αναγκαία έθνικά καί ιστορικά.

Ο άρμόδιοι επί τών Ναυτιλιακών μας θεμάτων έχουν ήδη έπισημάνει τήν ανάγκη βελτίωσης τής ποιότητας τής παρεχομένης εκπαίδευσης καί θετικά βήματα έχουν γίνει πρόσ αυτή τήν κατεύθυνση.

Η αναβάθμιση όμως τής Παιδείας τών Αξιωματικών μέ περιορισμόν τους όμως έντός τών πλοίων δέν θά πρέπει νά είναι γιά ένα γνώστη τών ναυτεκπαιδευτικών θεμάτων ό άπώτερος στόχος.

Τό OPTIMUM θά πρέπει νά είναι ή δημιουργία άτόμων ικανών νά στελεχώσουν σε ύψηλά ιεραρχικές θέσεις τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις ξηράς, τίς σχολές Ε.Ν. σάν καθηγητές καί τήν κάθε χερσαία έκφραση τής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Καί ύπάρχει μέν ανάγκη αναβάθμισης τών Αξιωματικών Ε.Ν. όσο άκριβώς ύπάρχει καί ή ανάγκη τής ίδρυσης Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Ιστορικά κατωτέρω αναφέρουμε σταχυολογήσεις από δηλώσεις προσώπων τής ναυτιλίας πού είχαν πρό πολλού έπισημάνει τήν αναγκαιότητα αυτή. Τά πρόσωπα αυτά ήταν καί είναι μέσα στήν ναυτιλιακή πραγματικότητα του τόπου μας διαδραμάτισαν δε — καί όρισμένα εξακολουθούν νά διαδραματίζουν — ενεργό ρόλο στήν πολιτική ρύθμιση τής ναυτιλιακής μας πραγματικότητας όπως:

— ό άείμνηστος έφοπλιστής καί λόγιος Άνδρέας Γ. Λαίμος ό όποιος σε άρθρα του στά «Ναυτικά Χρονικά» τό 1957 καί τό 1974 είχε ύποστηρίξει τήν άποψη ότι είναι ανάγκη νά ιδρυθεί στόν Πειραιά Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ειδικότερα στίς Σχολές του Άσπροπύργου τίς όποιες θεωρούσε ιδανική θέση γιά τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο. Έπεσήμανε

δέ τό γεγονός ότι τό Πανεπιστήμιο αυτό θά άποτελέσει τήν σωτηρία τής ελληνικής νεότητος καί τό μέλλον τής φυλής μας.

— Τό 1975 τό Περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» ύπέδειξε τήν ίδρυση τής Ναυτικής Ακαδημίας μέ τό αιτιολογικό ότι: «ή Ναυτιλία μας έχει ανάγκη στελεχών ιτηνρέστερα καταρτισμένων, ικανών νά επανδρώσουν τά πολλά ύψηλής τεχνολογίας νεότερα σκάφη μας».

— Τό 1976 στό Περιοδικό «Πλοιαρχική Ηχώ», ό τότε Άντιπρόεδρος τής ΠΕΠΕΝ, κ. Μηνάς Σιγάλας, διέτύπωσε τήν πρόταση «νά άποκτήσει ή ελληνική ναυτιλία έπιστημονικό κλάδο Πλοίαρχων διά τής ίδρυσης Ναυτικής Ακαδημίας γιά τους άπόφοιτους τών Ναυτικών Σχολών πού είχαν άποκτήσει Δίπλωμα Πλοίαρχου Γ'».

— Τό 1978 ό τότε Υπουργός Ε.Ν. Έμμ. Κεφαλογιάννης έξήγγειλε τόν προγραμματισμό ίδρυσης Ναυτικής Ακαδημίας καί τά «Ναυτικά Χρονικά» ανέφεραν σε σχετικό άρθρο τους — μεταξύ άλλων — τά έξης: «Η Ναυτιλία έχει αλλάξει τεχνολογικά. Ο αυτοματισμός καί ή ηλεκτρονική κανονίζουν όχι μόνο τή ναυσιπλοία αλλά καί πάσαν πράξιν επί τών πλοίων προερχομένων από τήν πρωτοβουλία του ανθρώπου», συνεχίζει δε τό άρθρο αναφέρονται ότι:

«οί Πλοίαρχοι καί οί από ξηράς έφορευοντες τά τής κινήσεως της πρέπει νά είναι κάτοχοι εύρυτέρων γνώσεων νά έχουν συμμορφωθεί μέ τήν δλην πρόοδο τής ναυτικής τέχνης καί τής εκμεταλλεύσεως τών πλοίων ή σύστασης άκριβώς τής Ναυτικής Ακαδημίας σκοπόν κύριον θά έχει όχι μόνον τήν πληρεστέραν κατάρτισιν τών έπιτελεών τών πλοίων καί τών διαχειριστικών γραφείων αλλά καί τήν μετεκπαίδευσιν τών έπιθυμούντων τήν γενικωτέρων μόρφωσιν εις τά τής ναυτιλίας».

— Μεταγενέστερα, τό έτος 1980, έξεδόθη από τό Ίνστιτούτο Οικονομικών καί Βιομηχανικών Έρευνών (ΙΟΒΕ) μελέτη υπό τόν τίτλον «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ» προτείνει — μεταξύ άλλων — καί τήν καθιέρωση έπιμορφωτικού προγράμματος γιά τους Α' Πλοίαρχους καί Α' Μηχανικούς τό όποιο θά τους παρέχει τήν δυνατότητα άπόκτησης ειδικού πτυχίου μέ έπιστημονική κάλυψη.

— Η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Ε.Ν. από τό 1979 ζήτησε τήν προαγωγή τής παρεχομένης εκπαίδευσης σε άνώτατο επίπεδο.

Τά Ναυτιλιακά Περιοδικά έχουν έπισημάνει καί διαστήματα τήν αναγκαιότητα ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου καί έχουν άφιέρωσε άρθρα τους σε αυτό.

Έφ' όσον ή ίδρυση καί ή λειτουργία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι δεδομένη καί έπιθυμητή θά πρέπει οί παρεχόμενες ναυτιλιακές γνώσεις νά είναι ύψηλού επιπέ-

δου καί τά πρότυπα πού θά χρησιμοποιηθούν νά είναι άν όχι άνώτερα τουλάχιστον ίσοδύναμα μέ εκείνα πού ισχύουν σε άλλες ναυτιλιακές χώρες πού έχουν ήδη εισάγει τόν θεσμό όπως είναι ή ΗΠΑ, ΕΣΣΔ, Άπω- νία, Σουηδία κλπ.

Θεωρείται πολύ σωστή ή άποψη του Υπουργού Ε.Ν. ό όποιος έδήλωσε ότι πρέπει τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο νά λειτουργήσει κατ' τά πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μαίμο καί τούτο γιάτί κοινοί είναι οί στόχοι καί οί αναγκαίες πού όδήγησαν στήν ίδρυση τους.

Σάν αντίλογο στήν ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στήν Ελλάδα θά μπορούσε νά αναφέρει κάποιος ένδεικτικά δύο ιδιαίτερης σημασίας σημεία:

α) Τό ότι στήν παρούσα φάση τής γενικώτερης ναυτικής εκπαίδευσης στήν Ελλάδα αυτό πού προέχει είναι αναβάθμιση καί βελτίωση τής εκπαίδευσης πού παρέχεται από τίς ΑΔΣΕΝ καί όχι ή ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, ή

β) ότι σε μεγάλο ποσοστό οί άποφοιτούντες από τό Πανεπιστήμιο Πλοίαρχοι ή Μηχανικοί θά στραφούν σε εργασίες ξηράς καί θά εγκαταλείψουν τήν θάλασσα καθιστώντας τήν επάνδρωση τών πλοίων προβληματική.

Στό πρώτο έπιχείρημα ή άπάντηση είναι ότι καί οί δύο προσπάθειες μπορούν νά είναι τόσο παράλληλες όσο καί άλληλένδετες.

Στό δεύτερο έπιχείρημα αντίτάσσεται τό γεγονός ότι εάν οί ναυτιλιακές σπουδές παρέχουν δίπλωμα πανεπιστημιακού επιπέδου τότε ικανά στελέχη θά επανδρώσουν τά γραφεία τών ναυτιλιακών εταιριών καί τό όποιο άποβαίνει προς τό συμφέρον τόσο τών πλοιοκτητών όσο καί τών άξιωματικών εκείνων οί όποιοι θά έχουν πλέον άνοικτούς όρίζοντες στήν έξεύρεση εργασίας. Ταυτόχρονα δε από τόν χρόνο άπόκτησης του Διπλώματος Πλοίαρχου Α' ή Μηχανικού Α' θά πρέπει νά καθιερωθεί ένα χρονικό διάστημα ύποχρεωτικής θαλάσσιας ύπηρεσίας (τό όποιο θά προκύψει από τήν σχετική μελέτη) καί τό όποιο άφού διαλυθεί, θά δίνει τήν δυνατότητα στους Διπλωματούχους Α' Πλοίαρχους ή Α' Μηχανικούς νά φοιτήσουν στό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο.

Έφ' όσον λοιπόν, τά δεδομένα δλα όδηγούν στήν αναγκαιότητα τής ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, ή μελέτη ή σχετική μέ αυτό θά πρέπει νά ακολουθήσει κάποιο πλάνο τό όποιο σε γενικές γραμμές θά ήτο τό έξης:

1) Νά όρισθούν ή έδρα, οί γενικοί στόχοι καί οί σκοποί του Πανεπιστημίου.

2) Νά όρισθεί τό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τής μελέτης καί ό χρόνος έναρξης λειτουργίας του Πανεπιστημίου.

3) Νά καθορισθεί ή διάρκεια σπουδών καί τό είδος της, συνεχής ή έναλλασσόμενη.

4) Νά καθορισθεί τό πρόγραμμα τής διδασκείας ύλης ανά μάθημα καί οί ώρες διδασκαλίας τών μαθημάτων.

5) Νά όρισθούν ώρες φροντιστηρίων καί τά ισχύοντα στά άλλα Πανεπιστήμια τής χώ-

ρας για τούς τυχόν εργαζόμενους σπουδαστές.

6) Όρισμός προσόντων και αριθμού εκπαιδευτικού προσωπικού.

7) Αριθμητικός προσδιορισμός των κατ' έτος σπουδαστών.

8) Όρισμός υποχρεώσεων εκπαιδευτικού προσωπικού και σπουδαστών.

9) Καθορισμός της ιεραρχίας των εκπαιδευτικών.

10) Νά καθορισθεί ο πίνακας της εβδομαδιαίας ύλης.

11. Νά υπολογισθεί η οικονομική επιβάρυνση όλων των ανωτέρω καθώς επίσης και η πηγή χρηματοδότησης της ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Ειδική Έπιτροπή υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ε.Ν. αποτελούμενη από τεχνικούς ειδικούς στον σχεδιασμό και οργάνωση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εκπαιδευτικούς σχετικούς με την Ναυτική Παιδεία υψηλού επιπέδου για την σύνταξη ύλης — προγραμμάτων και εμπειρους οικονομολόγους οι οποίοι θα ασχοληθούν με το οικονομικό κόστος του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, η ειδική Έπιτροπή θα πρέπει να συγκροτηθεί προκειμένου να ερευνήσει σφαιρικά το όλο θέμα και σε σύντομο χρονικό διάστημα να παραδώσει τα πορίσματά της.

Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο θα πρέπει να δεχθεί σε πρώτη φάση πρόσωπα από τούς κλάδους Διπλωματούχων Πλοίαρχων Α' και Μηχανικών Α', με την παράλληλη δέ αναμόρφωση και της Ανωτέρας εκπαιδευτικής τους ή εξέλιξη των θα μπορούσε να σκιαγραφηθεί ως τό **συνημμένο παράρτημα**.

Μελλοντικά και σύμφωνα με τις ανάγκες της Ναυτιλίας και τούς κλάδους της εκπαίδευσης που θα παρέχεται τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο θα μπορούσε να δεχθεί εκτός των προαναφερθέντων και Διπλωματούχους Ραδιοτηλεγραφητές Α'.

Η καθιέρωση προγραμμάτων ανώτατης εκπαίδευσης με την ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου και η δυνατότητα απόκτησης πτυχίου MASTER θα αποτελέσουν τόν βασικώτερο πόλο έλξης νέων στό ναυτικό έπαγγελμα.

Η Ειδική Έπιτροπή θα πρέπει να ασχοληθεί ιδιαίτερα:

α) με την έκπόνηση των αναλυτικών προγραμμάτων τά οποία θα περιέχουν την θεωρητική ύλη και τις πρακτικές ασκήσεις ανά μάθημα,

β) τά θέματα τά οποία θα δίδονται στους σπουδαστές προκειμένου να συντάξουν την εργασία τους,

γ) θα όρίσει τόν απαραίτητο εξοπλισμό των κτιριακών εγκαταστάσεων του Πανεπιστημίου,

δ) θα όρίσει την βιβλιογραφία με βάση τις τελευταίες εξελίξεις στον συγκεκριμένο αυτό τομέα της Παιδείας.

Η Πολιτεία με τό αρμόδιο Υπουργείο θα πρέπει να μεριμνήσει για την διά νόμου κάλυψη όλων των σχετικών με την ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, καθώς επίσης και για την έκδοση των σχετικών Κανονιστικών Διαταγμάτων τά οποία θα καλύπτουν την λειτουργία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Ιδιαίτερη έρευνα και προτάσεις πρέπει να γίνουν για την κάλυψη του Εκπαιδευτικού Προσωπικού που θα άφορούν τόν οικονομικά θέματα δσον και τις κοινωνικές παροχές. Τό σκότος αυτών των τομέων θα πρέπει να καλυφθεί κατά τά ισχύοντα στό Υπουργείο Παιδείας.

Ο συντονισμός της όλης επίχειρησης που άφορα τό προκαταρκτικό στάδιο πρίν από την ίδρυση και έφαρμογή του θεσμού θα πρέπει να αποδοθεί σε κατάλληλο και εξειδικευμένο άτομο τό οποίο θα παρακολουθεί και θα συντονίζει τά διάφορα θέματα που θα επιλύονται σε σχέση με τόν προϋπολογισμό δαπανών και ό οποίος παράλληλα θα άποτελέσει ένα είδος liaison ανάμεσα στην Έπιτροπή Μελέτης και στά άρμόδια ύψηλά Ιστάμενα πρόσωπα της Πολιτείας τά οποία και θα τόν έλέγχουν με σκοπό την πρόληψη ή διάρθωση παρεκτροπών από τό πλάνο που έχει όρισθεί. Σε καμία περίπτωση δέν πρέπει να διαταραχθεί ή ισορροπία μεταξύ έπιτεύξεων και προβλεπομένου κόστους γιατί ό παράγων αυτός θα δυσκολέψει και θα καθυστερήσει σημαντικά την πορεία της εργασίας.

Για να έπιτευχθούν όλα τά προαναφερθέντα, δηλαδή:

1) Σύνταξη μελέτης.

2) Έγκριση ή τροποποίηση αυτής.

3) Νομοθετική κάλυψη.

4) Ίδρυση και έναρξη λειτουργίας του Ν.Π.

Άπαιτείται χρονικό διάστημα τουλάχιστον ένός έτους με την προέθεση της έντατικοποίησης όλων των προαναφερθέντων σταδίων και προϋπόθεση βασική αυτής της έντατικοποίησης θα είναι ή σταθερή και άδιάσπαστη συνεργασία όλων των στελεχών που θα έργασθούν για τόν κοινό στόχο.

Όπως φαίνεται από τις δηλώσεις του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα στόν τύπο, τό υπό Ίδρυση Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο θα είναι άνάλογο και σύμφω-

νο με τά πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου που ίδρύθηκε υπό την αιγίδα του INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) εις τό MALMO της Σουηδίας.

Τούτο σημαίνει ότι ή μορφή αυτή κάλυψης της Ανώτατης Παιδείας στό Ναυτιλιακό κρίθηκε ως ή καταλληλότερη όλων και θα πρέπει να στηρίχθηκε στην δομή, στην Ιστορία και στην κατ' έξοχή ναυτική παράδοση της χώρας μας.

Κάνουμε μία παρένθεση στό σημείο αυτό για να έπισημάνουμε τό γεγονός ότι παλαιότερες προτάσεις και σκέψεις για Ίδρυση όργάνων του είδους της Ναυτικής Ακαδημίας ή κλάδου του Πανεπιστημίου του Αιγαίου σωστά άποκλείσθηκαν από τά σχέδια του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας και τούτο διότι τό Πανεπιστήμιο του Αιγαίου δέν ανταποκρίνεται στις ούσιαστικές ανάγκες της έλληνικής έμπορικης ναυτιλίας και δέν έξυπηρετεί την σκοπιμότητα Ίδρυσης Πανεπιστημιακού επιπέδου ναυτικής σχολής. Οι διδασκόμενες ειδικότητες θα άποτελούσαν άπλώς κλάδους άλλων σχολών που ήδη λειτουργούν στην Ελλάδα και όχι άυτοτελές όργανο.

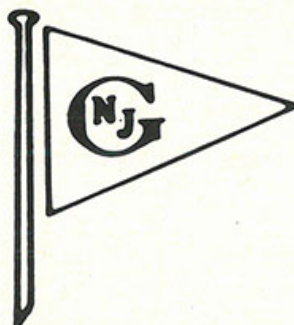
Η Ναυτική Ακαδημία θα μπορούσε να είναι ένα χρήσιμο άνώτατο Ίδρυμα και σε πολλές χώρες έχει λειτουργήσει σωστά. Η έπιλογή της όμως θα ήταν άτυχής γιατί σ' αυτήν εισέρχονται Άποφοίτοι Λυκείου και ό Διπλωματούχος πλέον Α' Πλοίαρχος ή Α' Μηχανικός δέν είναι δυνατόν να ίσοπεδωθεί εκ νέου στό στάδιο ενός άποφοίτου Λυκείου. Κάτι τέτοιο θα άποτελούσε παραγνώριση στην πείρα και στην γνώση που έχει ήδη άποκτήσει μετά από αρκετά χρόνια φοίτησης στις ΑΔΣΕΝ και θαλάσσιας ύπηρεσίας. Έκτός δέ τούτου έξαφανίζεται ή σκοπιμότητα προσέλευσης σε άνώτατο εκπαιδευτικό Ίδρυμα ατόμων τά οποία άσκούν τό ναυτικό έπάγγελμα προέρχονται από τις σχολές του Ε.Ν. και έχουν θαλάσσια ύπηρεσία. Κάτι τέτοιο θα ηύξανε την διαρροή από τούς εισερχομένους στις σχολές και κάθε άλλο παρά θετικό άποτέλεσμα θα είχε. Συνεπώς, ή έπιλογή του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι ή πλέον πρόσφορος και έπιτυχής.

Άπό τά προαναφερθέντα συνάγεται ότι τά ισχύοντα εις τό Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο μπορούν κατ' αναλογία να έφαρμοστούν και να εισαχθούν στη χώρα μας.

Οι κλάδοι που σε πρώτο στάδιο κρίνεται σκόπιμο να λειτουργήσουν στό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο είναι:

α) Η Ναυτιλιακή Έκπαίδευση

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

β) 'Η Διοίκηση Ναυτιλιακής 'Ασφάλειας, και
γ) Διεύθυνση Ναυτιλιακών 'Επιχειρήσεων.

Στους δύο πρώτους κλάδους πρέπει να ό-
ρισθουν οι προϋποθέσεις ως εξής:

Χρόνος Φοίτησης: 2 έτη
Προϋπόθεση εισαγωγής: Δίπλωμα Α'
Πλοίαρχου ή Α' Μηχανικού και παρέλευση έ-
νός χρονικού διαστήματος θαλάσσιας ύπη-
ρεσίας από της αποκτήσεώς του (θα όριστεί
από την 'Επιτροπή Μελέτης με σκοπό την
μείωση του ποσοστού διαρροής από τα
πλοία).

Οι προϋποθέσεις εισαγωγής άλλων — έ-
κτός των προαναφερθέντων τάξεων — θα ό-
ρισθουν από τις αρμόδιες πανεπιστημιακές
άρχες. Τό αποκτώμενο δίπλωμα θα είναι έπι-
πέδου «MASTER OF SCIENCE».

Είς τόν τρίτο κλάδο οι προϋποθέσεις είσα-
γωγής είναι πτυχίο πανεπιστημίου σε τομείς
πού θα όρίσουν οι Πανεπιστημιακές 'Αρχές.

Όσον αφορά την 2ετία φοίτησης όπως
προαναφέρθηκε και στην αρχή αυτής της έρ-
γασίας, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσο-
χή στο γεγονός ότι οι σπουδές λόγω της φύ-
σεως της εργασίας των σπουδαστών σκόπι-
μο θα ήταν να όρισθουν είτε συνεχείς είτε
διακεκομμένες και να έναπόκειται εις τόν
σπουδαστή ή έπιλογή. 'Η δέ 2ετία να αποτε-
λέσει άπλως την συνολική περίοδο φοίτη-
σης.

Τούτο σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνει ή
διανομή των μαθημάτων της όλης και του
προγράμματος κατά τέτοιο τρόπο ώστε άκό-
μη και στην διάρκεια τριών μηνών να μπορεί
να παρακολουθεί κάποιος.

'Εφ' όσον όμως γίνει δεκτή μία πρόταση ό-
πως αυτή που προαναφέρθηκε τότε μπορεί
παράλληλα με τό κριτήριο πού θα θεσπισθεί
γιά την άποφυγή διαρροής από τα πλοία
(δηλ. οι Διπλωματούχοι Πλοίαρχοι Α' και Μη-
χανικοί Α' να διανύσουν μία περίοδο θαλάσ-
σιας ύπηρεσίας μετά την άπόκτηση του Δι-
πλωμάτος των) να ίσχύσει και ή έναλλακτική
λύση να μπορούν οι Διπλωματούχοι αυτοί να
παρακολουθούν τα μαθήματα κατά τόν χρό-
νο της άδειας των και μέχρι συμπλήρωσης
της διετούς φοίτησης.

Πιστεύουμε δέ ότι τό τελευταίο εάν μελετη-
θεί και εφαρμοσθεί σωστά θα αποτελέσει ί-
σχυρώτατο κίνητρο γιά την προσέλκυση των
ύποψηφίων στις Πανεπιστημιακές αυτές
Σχολές και θα εξασφαλίσει την έπιτυχία της
Πολιτείας σ' αυτή την θετική και γενναιόδω-
ρη ένέργεια.

Γιά να κατανοήσει ό άναγνώστης εύκολώ-
τερα τά ώφέλη πού θα προκύψουν και γιά
τους τρεις παράγοντες της ναυτιλίας μας,
ΠΟΛΙΤΕΙΑ/ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ/ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ από
την κατ' άρχήν ίδρυση των τριών κλάδων εις
τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο αναφέρονται
κατωτέρω ένδεικτικά τά εξής:

Στόν κλάδο της Ναυτιλιακής 'Εκπαίδευ-

σης, έφόσον δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην
έκπαίδευση και έξάσκηση των εκπαιδευτών
και στην κάλυψη του τομέα της εξέτασης
των ναυτικών και της διερύνησης των ναυ-
τικών άτυχημάτων, τότε θα ύπάρχει πραγμα-
τικό όφελος γιατί θα προκύψει ένα σώμα δι-
δασκόντων πολύ καλά εκπαιδευμένων στις
Ναυτικές Σχολές, οι όποιοι και θα έχουν ά-
ποκτήσει τά κατάλληλα προσόντα γιά να δι-
δάξουν τό σύνολο των ναυτιλιακών προ-
γραμμάτων. Αυτό θα άποτρέψει την διαρροή
συναλλάγματος πού ύφίσταται προκειμένου
να άποκτάται αυτού του είδους ή Παιδεία
στό έξωτερικό και θα έξυψώσει παράλληλα
τό επίπεδο διδασκαλίας.

Δηλαδή τό όφέλη θα είναι διττά ανταπο-
κρινόμενα τόσο στους καθηγητές πού θα ά-
ποφοιτήσουν από τό Πανεπιστήμιο όσο και
στούς μελλοντικούς σπουδαστές των Σχο-
λών του 'Εμπορικού μας Ναυτικού.

Όσον αφορά τόν κλάδο διοίκησης Ναυτι-
λιακής 'Ασφάλειας αυτός θα άποδώσει ειδι-
κά στις εξέτασεις και έπιθεωρήσεις των
πλοίων, στην διεξαγωγή της έρευνας των
ναυτικών άτυχημάτων και στην εξέταση του
ναυτιλιακού προσωπικού, και έκτενέστερα
αναφέρουμε:

Ό Πανεπιστημιακός αυτός κλάδος θα δώ-
σει άπόφοιτους με γνώση και ίκανότητα ό-
στε να διενεργούν τις εξέτασεις και έπιθεω-
ρήσεις των πλοίων βάσει των απαιτήσεων
των Διεθνών Συμβάσεων περί 'Ασφάλειας
της 'Ανθρωπίνης Ζωής στην θάλασσα (SOLA
1974/78), και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπαν-
σης (MARPOL 1973/78) και στούς σχετικούς
Κώδικες και Συστάσεις ή 'Αποφάσεις.

'Επίσης θα μπορούν να διεξάγουν άνακρί-
σεις γιά τά ναυτικά άτυχήματα και εφαρμό-
ζουν τις σημαντικές τους γνώσεις στό έργο
της εξέτασης των ναυτικών.

Θα γίνεται διερύνηση των ναυτικών άτυ-
χημάτων θα συλλέγονται στατιστικά στοι-
χεία και θα αναλύονται τά αίτια γιά την μελ-
λοντική πρόληψη παρομοίων άτυχημάτων.

Πασιφανές είναι ότι μία χώρα με άρτια έκ-
παιδευμένο προσωπικό αυτού του είδους θα
γίνει ατάρκης στή διοίκηση της ναυτιλια-
κής ασφάλειας και θα μπορεί με δικό της έμ-
ψυχο ύλικό να εξασφαλίσει την ίκανότητα και
την ασφάλεια των ιδικών της πλοίων.

Όταν δέ μία χώρα βρίσκεται μόνιμα στην
πρώτη τετράδα των μεγαλύτερων Ναυτι-
λιών του κόσμου τότε και οι άνάγκες της εί-
ναι περισσότερες και ή διατήρηση των κε-
κτημένων άσφαλής.

Ό κλάδος Διεύθυνσης Ναυτιλιακών 'Επι-
χειρήσεων θα άποδώσει έξειδικευμένα στε-
λέχη Ναυτιλιακών 'Επιχειρήσεων τά όποια
έκτός από τό μεταπτυχιακό πτυχίο να λά-
βουν έξειδικευμένες ναυτιλιακές γνώσεις.

Οι άπόφοιτοι του κλάδου αυτού θα εφαρ-
μόσουν τις σύνθετες γνώσεις τους στά ναυ-
τιλιακά γραφεία και θα άνυψώσουν τό επίπε-
δο του Ναυτιλιακού MANAGEMENT.

'Ηδη από πολλούς ανθρώπους της ναυτι-

λίας μας έχει τονισθεί ότι ή ύπαρξη τέτοιου
είδους στελεχών είναι άναγκαία.

— Ό πλοιοκτήτης κ. Θ. Μαρτίνος σε συ-
νέντευξη του στην ΑΡΓΩ, Σεπτεμβρίου 1984,
μεταξύ άλλων τονίζει ότι «λόγω της πολυ-
πλοκότητας των σημερινών οικονομοτεχνι-
κών προβλημάτων στην ναυτιλία, έπιβάλλε-
ται ή χρησιμοποίηση στελεχών με ύψηλή έπι-
στημονική κατάρτιση».

— Ό 'Αντιπρύτανης της ΑΒΣΠ κ. Β.Ν. Με-
ταξάς σε άρθρο του στό ίδιο περιοδικό τονί-
ζει ότι «όσον αφορά τά στελέχη της διαχειρί-
σεως θα πρέπει να σημειώσω με έμφαση ότι
προϋποτίθενται και πανεπιστημιακές γνώ-
σεις και πρακτική πείρα και στό πλοίο και
στό γραφείο».

— Ό Καθηγητής του ΕΜΠ κ. Π. Πέρρας σε
άρθρο του υπό τόν τίτλο «Τό μέλλον άνήκει
στά έξειδικευμένα πλοία» έπισημαίνει ότι «ύ-
πάρχει άνάγκη αναδιαρθρώσεως του προ-
σωπικού και ή στελέχωση των έπιχειρήσεων
με έξειδικευμένους έπιστήμονες στην όργά-
νωση και διοίκηση ναυτιλιακών έπιχειρή-
σεων».

Τί θα ήτο λοιπόν περισσότερο έπωφελές
γιά την χώρα μας από την εκπαίδευση αυτών
των προσώπων σε έλληνικό ναυτιλιακό Πα-
νεπιστήμιο και τόν περιορισμό της διαρροής
συναλλάγματος γιά φοίτηση των στελεχών
αυτών σε Σχολές έξωτερικού.

Τελειώνοντας αυτή την σύντομη μελέτη έ-
πιθυμούμε να σταθούμε σε μία πρότασή μας
πού διατυπώθηκε και προηγουμένως, δηλα-
δή:

α) 'Η αναβάθμιση και βελτίωση της παρεχο-
μένης από τις ΑΔΣΕΝ εκπαίδευση, και
β) Οι προσπάθειες γιά την ίδρυση Ναυτιλια-
κού Πανεπιστημίου πρέπει να είναι τόσο πα-
ράλληλες όσο και άλληλένδετες.

'Η άπόφαση της Πολιτείας γιά την ίδρυση
του ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι ένέρ-
γεια θαράλλεα και φιλόδοξη. Όλοι δέ οι φο-
ρείς της ναυτιλίας, τό Ναυτικό 'Επιμελητή-
ριο της 'Ελλάδος, ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφο-
πλιστών, ή Πανελλήνια Ναυτική 'Ομοσπον-
δία, ή Πανελλήνια 'Ενωση Πλοίαρχων Ε.Ν.,
ή Πανελλήνια 'Ενωση Μηχανικών Ε.Ν. και ό
Πανελλήνιος Σύνδεσμος 'Αξιωματικών 'Α-
συρμάτων Θαλάσσης — 'Αέρος — Ήρρας,
συμφωνούν με τό YEN γιά την σκοπιμότητα
της ίδρυσης Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Αυτή ή όμοφωνία είναι άξια άναφοράς και
έξαρσης γιατί δέν πηγάζει ούτε από πολιτι-
κές σκοπιμότητες ούτε από μυστικές συμ-
φωνίες και διαπραγματεύσεις. Είναι μία σω-
στή λύση πού μάς φέρνει πολλά βήματα έμ-
πρός σάν Ναυτιλιακή χώρα. Καί σε μία τέ-
τοια άπόφαση της Πολιτείας οι άνθρωποι με
την γνώση και την έμπειρία της θάλασσας
και των ναυτικών υποθέσεων δέν μπορούν
παρά μαζί με την έπικρότηση της ένέργειας
αυτής να έπιθυμούν και να εύχονται σύντο-
μη και σωστή ύλοποίηση.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

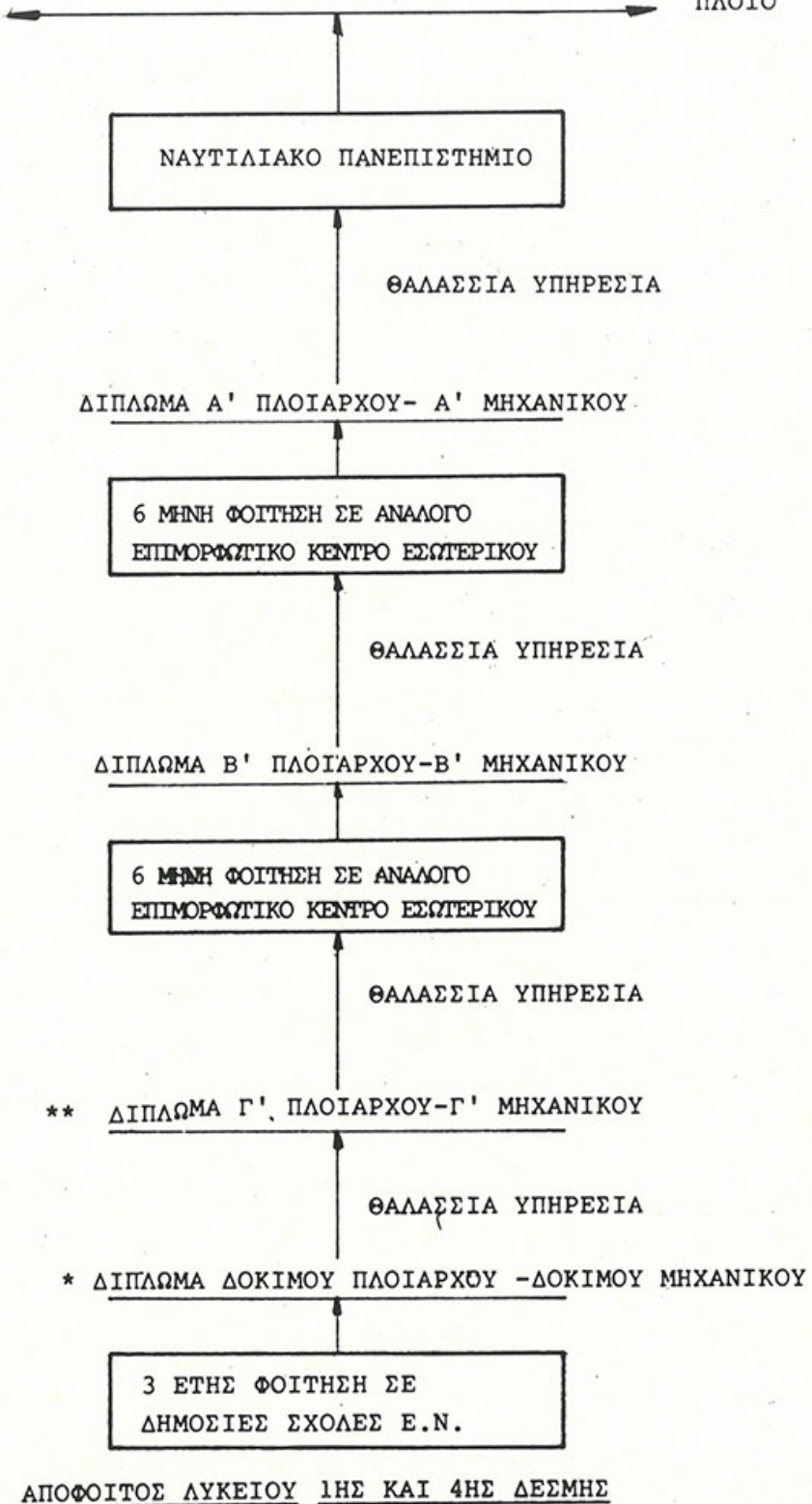
TELEX: (21) 2236

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ
ΞΗΡΑΣ

ΠΛΟΙΟ



* Θά ανατίθεται σύνταξη μελέτης επί καθορισμένων αντικειμένων άπασχόλησής του για τό χρονικό διάστημα μέχρι τήν άπόκτηση του Διπλώματος Γ' Πλοιάρχου ή Γ' Μηχανικού.

** Τό δίπλωμα του Γ' Πλοιάρχου ή Γ' Μηχανικού θεωρείται ισότιμο μέ τό αντίστοιχο δίπλωμα των ΤΕΙ.

Είμαι βέβαιος ότι από τους ιδιοκτήτες σκαφών μόνο το 1/3 έχει προμηθευτεί βιβλίο Συναλλάγματος. Τό ίδιο και πολλά Γραφεία Γενικού Τουρισμού που δεν θέλουν να υποστούν τον έξευτελισμό, όργανα της Υ.Π.Ε.Ν. να ψάχνουν τσάντες ακόμη και πελατών.

— Μέ την επιτροπή ελέγχου ή οποία ήτο άσφογος καθ' όλα είχαμε την ευκαιρία να αντιμετωπίσουμε όρισμένα άλλα προβλήματα τά όποια θά σάς εξηγηθούν. 'Επρότειναν να εκδίδεται όνομαστικό PINK SLIP γιά κάθε πελάτη. 'Επρότειναν επίσης είς τό μέλλον οί δραχμοποιήσεις να άφορούν κάθε συμβόλαιο και να άναφέρεται τό όνομα του πελάτου.

Σάς βεβαιώ ότι ή άνωτέρω είσήγησις είναι τεχνικός άνεφάρμοστος γιά τούς έξής λόγους:

Πελάτες από όρισμένα Σοσιαλοκομμουνιστικά Κράτη και Χούντες Νοτίου και Λατινικής 'Αμερικής έχουν συναλλαγματικές δεσμεύσεις. Ουδέποτε λαμβάνουμε ένα έμβασμα π.χ. από ΙΤΑΛΟ ή ΓΑΛΛΟ γιά μεγάλα ποσά. Τά έμβάσματα έρχονται μέσω τρίτων χωρών ή πολλές φορές μάς όπισθογράφουν έπιταγές πελατών τους από άλλες χώρες. 'Η πριν από τή άναχώρηση πληρώνουν CASH σέ διάφορα νομίσματα πού συνεισφέρουν και άλλοι έπιβάτες, φίλοι ή συγγενείς. 'Ενα μικρό παράδειγμα είναι και ή 'Ελλάς πού δίνει 250 δολ. γιά 'Αμερική σέ ένα Α έπιχείρημα γιά ένα μήνα π.χ. ό άνθρωπος δέν είναι Τρωγλοδύτης ούτε τρώει Καναβούρι ένα Μήνα. Κάποιος του τά πληρώνει.

— Σχετικώς μέ τά ξεχωριστά έμβάσματα γιά κάθε πελάτη σημειώσατε ότι Γραφεία έ-

ξωτερικού πού έχουν συναλλαγματική εύχρησια κάνουν έμβάσματα γιά πολλές ναυλώσεις μαζί, καμιά φορά δέ και προκαταβολές γιά τόν έπόμενο χρόνο. 'Επειδή λοιπόν τό PINK SLIP δέν είναι σαλάμι να τό κόψουμε σέ κομματάκια θά πρέπει να γράψουμε στά Γραφεία του 'Εξωτερικού να μάς κάνουν ΜΙΝΙ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑΚΙΑ (SUR MESURE). Πράγμα τό όποιο όμως δέν μπορούν να κάνουν Γάλλοι, 'Ιταλοί και άλλοι τούς όποιους θά χάσουμε. Σέ εύλογο έρώτηση της 'Επιτροπής ότι οί ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ όμως μπορούν. ΝΑΙ ΜΠΟΡΟΥΝ. 'Αλλά έχουν είς τήν δήλωση της 'Εφορίας του στό τέλος του χρόνου ένα «MINIMUM HOLIDAY EXPENSES» και άν παρουσιαστούν υπέρογκα ποσά, τότε φορολογούνται. 'Αρα οί 'Αμερικάνοι έχουν πρόβλημα να παρουσιάσουν μεγάλα ποσά γιά HOLIDAY EXPENSES και πληρώνουν ΡΕΦΕΝΕ. 'Εάν λοιπόν εφαρμόσετε και αυτό τό περιοριστικό μέτρο θά πρέπει του χρόνου τά Γραφεία μας να ζητάνε και πιστοποιητικά Συγγενείας από τούς πελάτες ή άλλοι βεβαιώση γιατί ό έβδομηκονταπεντάρης πλήρωσε διακοπές γιά τήν είκοσάρα φίλη του.

— 'Αλλο σοβαρό πρόβλημα πού έχουμε είναι ότι εισπράτουμε GUARANTEE πολλές φορές σέ μετρητά τά όποια άν τό σκάφος έπιστρέψει χωρίς ζημιά έπιστρέφονται στόν πελάτη.

Συνάδελφος όδηγήθηκε στό ΑΥΤΩΦΟΡΟ γιατί βρέθηκε GUARANTEE επάνω του 1.000 δολ. Δέν υπάρχει διάταξη να μάς καλύπτει γιά αυτό τό θέμα.

— 'Αλλο σοβαρό πρόβλημα είναι τό έξής: Πολλά γραφεία δέν έρχονται σέ έπαφή μέ

τόν πελάτη και σου λένε να εισπράξης όλο το ποσόν του ναύλου και να του στείλεις τήν προμήθεια σέ συνάλλαγμα. 'Εάν πός στήν Τράπεζα της 'Ελλάδος γιά έγκριση πιδ εύκολα βγάξεις χαρτιά μετανάστη στήν 'Αμερική παρά να πάρεις τήν έγκριση πού σέ αντιμετώπίζουν μέ καχυποψία σάν να θέλεις να κάνεις λαθραία εξαγωγή συναλλάγματος.

— Τό ίδιο συμβαίνει και σέ περίπτωση άκυρώσεως Ναύλου πού θέλεις να κάνεις REFUND ενώ έχεις φέρει δολάρια τά αγοράζεις είς τήν τιμή πωλήσεως. 'Εάν δέ έχει ανέβει τό δολλάριο χάνει ό 'Ελληνας Πράκτορας. 'Εκτός από τό άντε έλα στήν Τράπεζα μέ τά κόντρα δικαιολογητικά και τό χάσιμο χρόνου

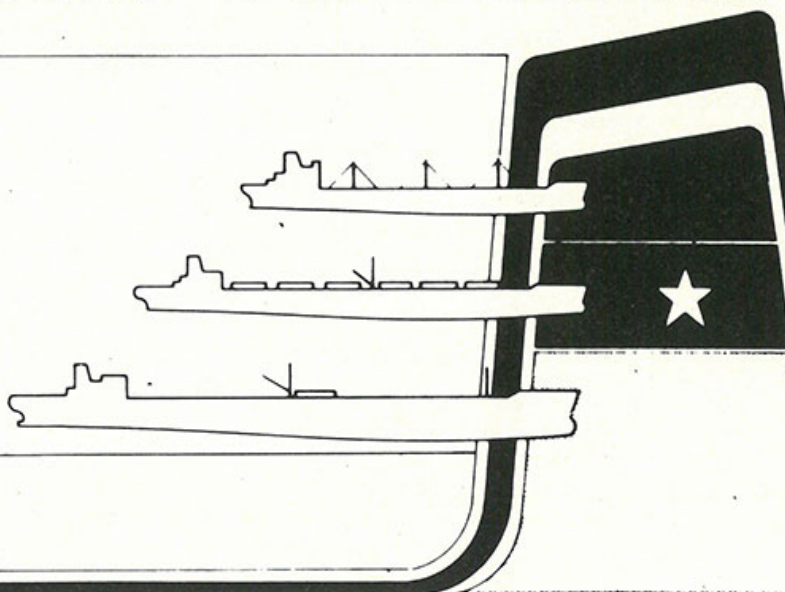
— 'Υπήρχε παλαιά απόφαση της Νομισματικής να δίνονται 1.000 δολ. σέ μέλη μας πού συμμετέχουν σέ Ναυτικά Σαλόνια και Συνέδρια, δυστυχώς δέν εφαρμόζεται και δέν μάς δίνετε τό άπαιτούμενο συνάλλαγμα γιά τήν προβολή του Ναυτικού Τουρισμού

— Δέν μάς δίνεται συνάλλαγμα γιά Περιπτερα σέ Ναυτικές 'Εκθέσεις ενώ γνωρίζετε καλώς ότι θά εκατονταπλασιάζει το συνάλλαγμα πού θά μάς δώσετε.

Ο ΕΟΜΕΧ έπιασε τό νόημα και βοήθησε τούς 'Ελληνες κατασκευαστές γιά περίπτερα στό DUSSELDORF. Μας χωρίζετε σέ 'Ελληνες Βορείους και Νοτίους. Ζήτησα Συνάλλαγμα γιά περίπτερό μου στό DUSSELDORF και αυτά πού διναν ήταν γιά ΠΙΝΕΖΕΣ και ΠΙΝΕΛΛΑ.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΓΚΙΟΛΜΑΝ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΙΡΑΝ - ΙΡΑΚ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι επιθέσεις πριν και μετά την 27/3/1984. Η διαδρομή Κάργκ-Σιρρί. Οι επιθέσεις κατά σήματα και κατά κατηγορίες πλοίων.

Μέχρι τον Μάρτιο του 1984 οι επιθέσεις εναντίον πλοίων στον Περσικό Κόλπο υπήρξαν μάλλον σποραδικές. Στις 27 Μαρτίου 1984 Ιρακινά αεροπλάνα χτύπησαν ένα εμπορικό ελληνικό τάνκερ το «Φιλικόν Α.», 85.123 τον. d.w., περί τα 85 μίλια νοτιοδυτικά του κύριου πετρελαιοικού τέρμιναλ στη νήσο Κάργκ, ενώ μέχρι τότε όλες σχεδόν οι επιθέσεις είχαν περιορισθεί στο βόρειο μυχό του Κόλπου, στο Μπαντάρ Χομείνι. Στην επίθεση αυτή το Ιράκ χρησιμοποίησε για πρώτη φορά γαλλικούς πυραύλους Exocet, ένας από τους οποίους, μη εκραγείς, ανασύρθηκε από το κύτος του «Φιλικόν» από συνεργείο του Αμερικανικού πολεμικού ναυτικού και το πλοίο συνεχίστηκε το ταξίδι του.

Η επίθεση αυτή απέτελεσε την αρχή μιας μακράς σειράς πληγμάτων κατά του πετρελαιοικού εμπορίου της νήσου Κάργκ. Έκτοτε έχουν μετρηθεί 78 επιθέσεις εναντίον εμπορικών πλοίων, τα δύο τρίτα των οποίων αποδίδονται στους Ιρακινούς, οι οποίοι ωστόσο διεκδικούν περισσότερες. Τον Μάιο του 1984 Ιρακινό αεροπλάνο χτύπησε το τάνκερ του Κουβέιτ «Umm Casbah» 79.999 τον d.w. στο κέντρο του κόλπου, 80 μίλια βορείως του Μπαχρέιν. Περί το τέλος του 1984 και τις αρχές του 1985, οι επιθέσεις έγιναν τόσο συχνές και τα ασφάλιστρα ύψώθηκαν τόσο πολύ, ώστε η Περσία έθεσε σε εφαρμογή ένα σύστημα παλινδρομικών διαδρομών με ναυλωμένα τάνκερς για τη μεταφορά πετρελαίου στο νησί Σιρρί το οποίο βρίσκεται περί τα 300 μίλια νοτιοδυτικά του Κάργκ και για το οποίο δεν είχε αναφερθεί καμιά επίθεση, προς αποθήκευση και μεταφόρτωση. Η παλινδρομική αυτή υπηρεσία έχει τώρα πάνω από δύο μήνες που λειτουργεί. Πάντως οι επιθέσεις συνεχίστηκαν εναντίον των λιγότερων τώρα πλοίων που εξακολουθούν να φορτώνουν από το Κάργκ, καθώς και εναντίον των ίδιων των παλινδρομούντων τάνκερς, αλλά πάντως μέσα στην περιοχή των επιθέσεων. Την ίδια εποχή και οι δύο αντίπαλοι ενέτειναν τις πολεμικές επιχειρήσεις στην ξηρά. Προς το παρόν δεν έχουν σημειωθεί επιθέσεις γύρω από το νησί Σιρρί ενώ πολλοί εφοπλιστές φοβούνται πως κάποια μέρα οι Ιρακίνοι θα δοκιμάσουν να τρομοκρατήσουν τα πλοία που προσεγγίζουν στο νησί Σιρρί για να φορτώσουν περσικό πετρέλαιο, χρησιμοποιώντας τα μαχητικά αεροπλάνα Mirage F που διαθέτουν την απαιτούμενη ακτίνα δράσεως.

Υπάρχει κάποια πρόβλεψη ότι το 1985 θα μειωθεί ο αριθμός των επιθέσεων στα

βόρεια του κόλπου γύρω από το Μπαντάρ Χομείνι και το Κχόρ Μούσα, αλλά τίποτα δεν αποκλείει να επανέλθουν οι Ιρακίνοι στην παλιά τους τακτική για την τρομοκρατία των πλοίων στην περιοχή.

Η Περσία ως τώρα έχει χτυπήσει πλοία που προσήγγισαν σε χώρες που υποστηρίζουν το Ιράκ, όπως το Κουβέιτ και η Σαουδαράβια, δεδομένου ότι η κίνηση στο λιμάνι της Βασόρας του Ιρακινού κόλπου ήταν ανύπαρκτη ή ελάχιστη. Πολλές φορές μάλιστα οι επιθέσεις ήταν άστοχες πλήττοντας λάθος στόχο, όπως το ελληνικό υπερδεξαμενόπλοιο «Τζών Γ. Π. Λιβανός» 259.657 τον. d.w. το οποίο έπλεε προς τη νήσο Κάργκ κενό φορτίου.

Από άποψη κατηγοριών πλοίων τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν πως από το 1981 μέχρι τον Μάρτιο του 1984 είχαν πληγεί 15 μπάλκ κάρριερς, έξι τάνκερς κάτω των 200.000 τον. d.w. κανένα τάνκερ άνω των 200.000 τον. d.w., 25 πλοία γενικού φορτίου και επτά διάφορα άλλα πλοία. Αντίθετα, από τον Μάρτιο του 1984 μέχρι τώρα έπληγησαν 13 μπάλκ κάρριερς, 25 τάνκερς κάτω των 200.000 τον. d.w., 24 τάνκερς άνω των 200.000 τον. d.w. επτά πλοία γενικού φορτίου και 10 διάφορα άλλα πλοία. Οι αριθμοί αυτοί δείχνουν πως η προτίμηση των επιθέσεων στράφηκε από το βορρά και τα φορτηγά πλοία προς τις πετρελαιομεταφορές του κόλπου και προς τα τάνκερς. Την ίδια αυτή στροφή υποδηλώνει και η σημαία των πληγέντων σκαφών, δεδομένου ότι στην μέν πρώτη περίοδο υπέστησαν επίθεση 24 περσικά πλοία, οκτώ ελληνικά, πέντε παναμαϊκά και τρία λιβερτιανά, ενώ στη δεύτερη περίοδο έπληγησαν έννέα περσικά, οκτώ ελληνικά, 16 παναμαϊκά και 16 λιβερτιανά.

Στις περισσότερες περιπτώσεις οι ζημιές των πλοίων υπήρξαν μικρές και οι θάνατοι ή τραυματισμοί προσώπων σχετικά λίγοι. Από το 1981 μέχρι τον Μάρτιο του 1984 σκοτώθηκαν 79 άνδρες και τραυματίστηκαν 46. Εξάλλου τον τελευταίο χρόνο τουλάχιστον 17 πλοία απωλέστηκαν ή θεωρήθηκαν ολικές απώλειες. Τα περισσότερα ήταν μάλλον παλαιά σκάφη, δεδομένου ότι ελάχιστα από τα πληγέντα ήταν ηλικίας κάτω των 11 ετών.

Το Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών του Λονδίνου πιστεύει ότι ο τρόπος με τον οποίο κτυπήθηκαν τα πλοία δείχνει ότι χρησιμοποιήθηκε ποικιλία όπλων και κατά κανόνα στο έσχατο δριο της ακτίνας δράσεώς τους. Ένας έμπειρος πιλότος θα μπορούσε να προκαλέσει μεγαλύτερες ζημιές πετώντας πλησιέστερα στο στόχο και

στοχεύοντας με μεγαλύτερη ακρίβεια.

Μολονότι είναι δύσκολο να βγουν θετικά συμπεράσματα, τα μέχρι τώρα ατυχήματα δείχνουν ότι τα μέν εμπορτικά τάνκερς και μπάλκ κάρριερς χτυπήθηκαν κυρίως στις πρωταίες δεξαμενές, ενώ τα αφορτα στα μηχανοστάσια και στα διαμερίσματα. Η διαφορά εξηγείται από τον τύπο του πλοίου και από το αν κατευθύνεται προς το κέντρο του πλοίου ή προς την ευρύτερη μάζα στην όθνη του ραντάρ. Οι Ιρακίνοι χρησιμοποίησαν Exocet, οι δέ Πέρσες αντιαεροπλανοφόρους πυραύλους που κατά κανόνα έχουν περιορισμένα αποτελέσματα στα πλοία. Το πετρέλαιο αποδείχτηκε αποτελεσματικό σφουγγάρι για βλήματα και πυραύλους ενώ η ανδράνεια των κυτών του φορτίου, όταν το πλοίο είναι κενό, μειώνει τους κινδύνους έκρηξης.

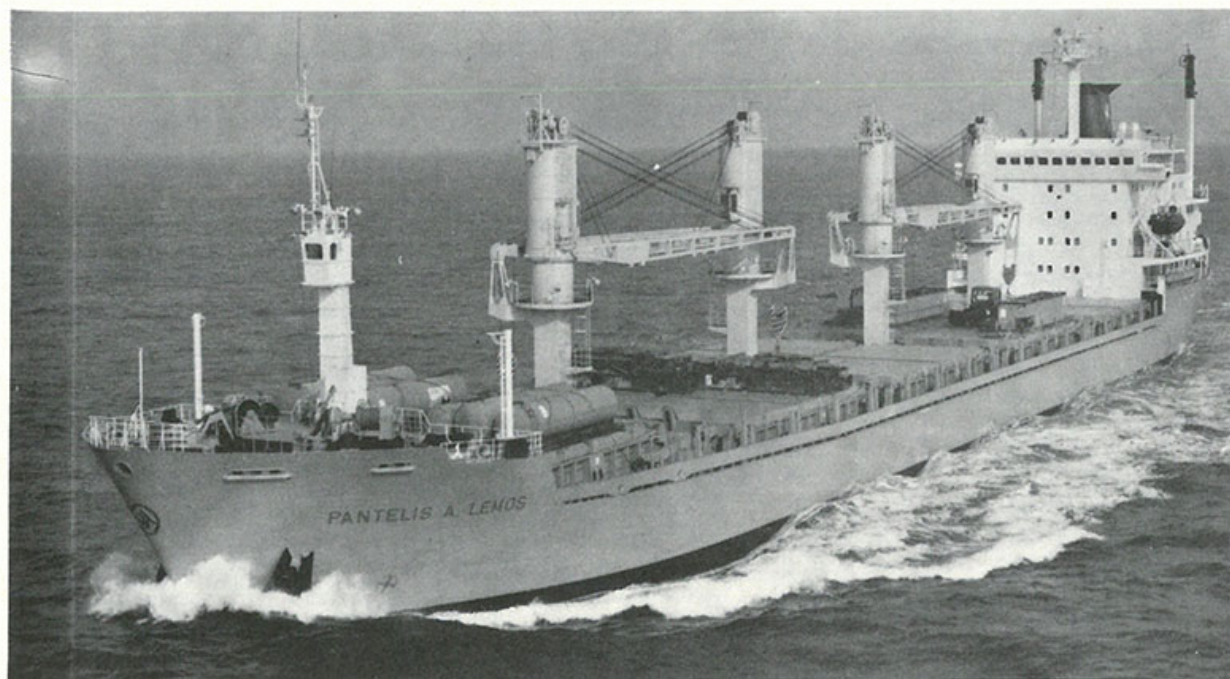
Επιβεβαιωμένες πληροφορίες αναφέρουν ότι η μεγαλύτερη επιθετική δράση εναντίον των πλοίων γίνεται αργά το πρωί και συνεχίζεται μέχρι δλο το απόγευμα. Μερικές εταιρίες καθόρισαν περιοχές τις οποίες τα πλοία τους περνούν μόνο τη νύχτα. Το σκοτάδι δεν εξασφαλίζει βέβαια όλα τα πλοία από τις επιθέσεις αλλά όπως δήποτε παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια. Πάντως, δεδομένου ότι ένα τάνκερ χρειάζεται τρεις με τέσσερις μέρες να πλεύσει από το Σιρρί στο Κάργκ, να φορτώσει και να ξαναγυρίσει, ένα τμήμα του ταξιδιού θα γίνει με το φως της ημέρας. Εξάλλου είναι δύσκολο για τον πλοίαρχο να προγραμματίσει το ταξίδι του τις ημέρες της εβδομάδας που κατά τις σχετικές ενδείξεις είναι ησυχώτερες. Βασικά η Περσία, όπως και το Ιράκ, στέλνει τα αεροπλάνα της για δράση την Παρασκευή (το μουσουλμανικό Σάββατο), ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετές επιθέσεις έγιναν Πέμπτη ή Σάββατο.

Καθώς ο πόλεμος Ιράν - Ιράκ κοντεύει να κλείσει πέντε χρόνια, οι επιπτώσεις του στη ναυτιλία δεν είναι ακόμα ξεκάθαρες. Τους τρεις τελευταίους μήνες σημειώθηκε η μεγαλύτερη ένταση επιθέσεων εναντίον εμπορικών πλοίων από την αρχή του πολέμου, οπότε 80 πλοία παγιδεύτηκαν στο Shatt Al Arab και τα γύρω ύδατα, ενώ τις τελευταίες εβδομάδες το Ιράν και το Ιράκ έχουν εντείνει τις χερσαίες επιχειρήσεις τους, παρά τις εκκλήσεις των Ην. Έθνων για μη βομβαρδισμό αστικών στόχων, και κανείς δεν φαίνεται να είναι αισιόδοξος για μία σύντομη ειρήνευση, που αναμφισβήτητα θα βοηθούσε την χειμαζόμενη αγορά, ιδίως στη κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου και των μικροτέρων υπάλκ κάρριερς.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
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.



The Multi-purpose cargo carrier »OBC« 24,000 tdw

The distinctive features of the OBC are great flexibility with regard to both operation and cargo carrying ability, high capacity cargo handling gear, and large deadweight carrying capacity when used as a bulk carrier. Designed for unrestricted trade and able to navigate the Panama and Suez Canals and the St. Laurence Seaway, the fact that this type has the highest ice class, large holds that are not shielded by the deck at the sides (some 76,5% of the deck area is occupied by hatches) and a central longitudinal bulkhead between the twin hatches that acts as a shifting board are factors that will help owners to find cargoes. The OBC can carry ores and other bulk cargoes, grain, general cargo, semi-finished steel products, timber and containers. From 1972 to 1984, a total of 22 vessels belonging to this successful series have been delivered to owners in over 10 countries.

Length overall	176.60 m
Length between perpendiculars	167.40 m
Moulded breadth (75')	22.86 m
Depth to main deck	14.00 m
Designed draught	10.46 m
Deadweight carrying capacity	24,000 t
Tonnage	ca. 16,794 GT
Service speed with/without shaft generator	15.1/15.6 kt
Action radius	16,500 nm
Hold capacity	29,751/29,156 m ³
Number of holds	5
Container capacity	802 TEU
incl. below deck	384 TEU
Twin hatches	
hatch 1	13,600 mm X 7450 mm
hatches 2-5	19,500 mm X 8950 mm
Cargo handling gear:	4 X 25 t deck cranes
Main propulsion plant:	DMRK8Z70/120 E
(MAN licence)	8235 kW/11,200 hr
Accommodation for:	28 persons

SCHIFFCOMMERS HELLAS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΟΜΙΛΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

Πληροφορίες: WEMEX

ΑΦΟΙ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΥ & Ι. ΚΑΡΑΚΙΤΗΣ

Λουδοβίκου 6 — 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

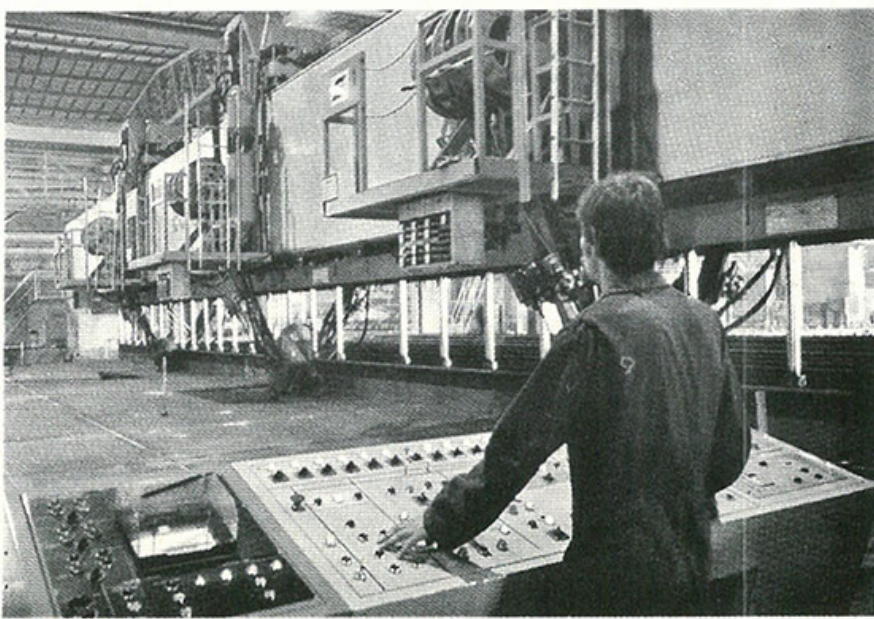
Τηλέφ.: 412.4088 — 417.6453 — TLX: (21) 2761 ΚΥΤΗ.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΟΚΟΥΜΣ: Κερδοφόρα εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας

Σήμερα, καθώς τὰ περισσότερα Εὐρωπαϊκά ναυπηγεία χάνουν τὴ μάχη ἐναντί τῶν ἰαπωνικῶν καὶ νοτιοκορεατικῶν συγκροτημάτων πού τὰ ἀνταγωνίζονται μέ ἐπιτυχία, τὸ μέλλον τῆς Εὐρωπαϊκῆς βιομηχανίας διαγράφεται ἀβέβαιο. Ὑπάρχει ὅμως ἓνα ναυπηγεῖο πού ὄχι μόνο δέν παρουσιάζει κάθε χρόνο ἔλλειμα ἀλλὰ ἀντιθέτως κέρδος.

Πρόκειται γιὰ Σουηδικό ναυπηγεῖο τῆς «Κόκουμς» στό Μάλμο, πού ὑπῆρξε ἀπὸ τίς πρώτες μονάδες πού ἀναγνώρισε κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 70 τὴν ἐπερχόμενη κρίση καὶ προχώρησε σὲ ἐκτεταμένη μείωση τῶν παραγωγικῶν δυνατοτήτων της καὶ στή συνέχεια μέσω τῆς «Σούεντγιρντ», ἀνέλαβε τὴν ἐξειδικευμένη ναυπήγηση ἐξελιγμένων σκαφῶν μέ ἐπίφαση στὰ σκάφη ρό - ρό. Συγχρόνως τὸ ἐργατικό δυναμικὸ τοῦ ναυπηγείου μειώθηκε προοδευτικά ἀπὸ 28.000 τὸ 1975 σὲ 3.500 σήμερα. Ἐνα σημαντικό ποσὸ ἀπὸ τίς κρατικές ἐπιχορηγήσεις ἐπενδύθηκε σὲ σύγχρονη τεχνολογία, ὅπως αὐτὴ τοῦ σχεδιασμοῦ καὶ τῆς ναυπήγησης τῶν πλοίων μέ τὴν βοήθεια ἠλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν. Ἐνα ἀπὸ τὰ πλεονεκτήματα πού προσφέρει ἡ τεχνολογία CAD/CAM εἶναι ἡ μείωση τοῦ χρόνου σχεδιασμοῦ καὶ προετοιμασίας τῆς ναυπηγείας πού μειώνεται στὴν περίπτωση ἑνὸς σκάφους ρό - ρό ἀπὸ 24 σὲ 18 μῆνες. Τόσο ἐπιτυχὴς ὑπῆρξε ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος CAD/CAM στὶς ναυπηγήσεις ὥστε ἀρκετὰ τέτοια συστήματα πούληθηκαν ἀπὸ τὴν «Κόκουμς» σὲ ἄλλα ναυπηγεία.

Οἱ ναυπηγήσεις στὴν μονάδα τοῦ Μάλμο γίνονται σὲ προκατασκευασμένα τεμάχια τὰ ὁποῖα κατόπιν συναρμολογοῦνται γιὰ νὰ σχηματίσουν τὸ πλοῖο. Γιὰ τὴν μετακίνηση αὐτῶν τῶν τεμαχίων χρησιμοποιεῖται ἓνας γερα-



νός τῶν 1.500 τόννων καὶ ἓνας ἄλλος 800 τόννων.

Σύγχρονη τεχνολογία ἐφαρμόζεται καὶ στὴν κοπή τῶν ἐλασμάτων τοῦ κύτους χρησιμοποιώντας ἓνα πριόνι ἀπὸ «πλάσμα» μέσα σὲ μία εἰδικὴ δεξαμενὴ γεμάτη νερό, μιά τεχνικὴ ἔξι φορές ταχύτερη ἀπὸ τίς συμβατικές καὶ πολὺ καθρότερη περιβαντολογικά. Οἱ προσπάθειες τῆς διοικήσεως γιὰ ἀποτελεσματικότητα δέν ἐφαρμόζονται μόνο στὴν προμήθεια σύγχρονης τεχνολογίας ἀλλὰ καὶ στὶς σχέσεις μέ τὸ ἐργατικό προσωπικό. Ὑπάρχουν δύο συνδίκαια γιὰ τὸ τεχνικό καὶ τὸ διοικητικό προσωπικό καὶ ὁ διάλογος μέ τὴ διοίκηση γίνεται μέσω ἑνὸς κεντρικοῦ ὄργανου. Ἡ «Κόκουμς» μπορεῖ νὰ ὑπερηφανεύεται ὅτι ἀπὸ τὸ 1945 μέχρι σήμερα καμμία ἡμέρα ἐργασίας δέν χάθηκε ἀπὸ ἀπεργία καὶ ὅτι ὅλα τὰ πλοῖα παραδόθηκαν κανονικά.

Βεβαίως τὰ κέρδη τῶν τελευταίων ἐτῶν δέν θεωροῦνται ἱκανὰ νὰ στηρίξουν τὸ ναυπηγεῖο στὴ σημερινή του μορφή, μέ ἀποτέλεσμα ἡ διοίκηση νὰ προχωρήσει σὲ μεγαλύτερη ἀναδιάρθρωση μέ τὴν βοήθεια κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων ὅσους 200 ἑκατομ. Σουηδικῶν Κορονῶν. Ἡ ἱκανότητα τῆς μονάδας στὸ τέλος τοῦ ἔτους θὰ εἶναι 1.8 ἑκατ. ἐργατῶρες, πού σημαίνει ὅτι μέ τίς ὑπάρχουσες παραγγελίες ὑπάρχει πλήρης ἀπασχόληση μέχρι τὰ μέσα τοῦ 1986.

Οἱ ἐργασίες τοῦ ναυπηγείου αὐτὴ τὴ στιγμή περιλαμβάνουν τὴν ἐξάρτιση τοῦ τελευταίου σκάφους ρό - ρό τῆς ACL, τὴν ὀλοκλήρωση τῆς κατασκευῆς δύο ὀχηματαγωγῶν τῆς «Βαλλένιους» καὶ τὴ ναυπήγηση δύο κρουαζιεροπλοίων γιὰ τὴν «Κάρνιβαλ Κρουίζ Λάινς» καὶ τεσσάρων ὑποβρυχίων γιὰ τὸ πολεμικὸ ναυτικὸ τῆς Σουηδίας.

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

299 Broadway
Room 805
NEWYORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 1154/1984

Πρόεδρος: Στ. Χατζηδάκης

Εισηγητής: Κ. Τσαμαδός

Δικηγόροι: Π. Αρβανίτης, Χ. Σταθόπουλος, Π. Παπαθεοδωρόπουλος.

Σύμβαση ναυτικής εργασίας — Λύση μετά από καταγγελία του πλοίαρχου — Άνυπαρξία παραπτώματος του ναυτικού — Συνέπειες.

Μαρτυρίες των μελών του πληρώματος που έλαβε ο πλοίαρχος υπό τον τύπο της γραπτής υπεύθυνης δήλωσης αποτελούν στην ουσία ανόμοιες μαρτυρίες τρίτων που συντάχθηκαν για να χρησιμοποιηθούν σε δίκη και είναι απαράδεκτες.

Επειδή, από τις καταθέσεις των μαρτύρων που εξετάστηκαν ενώπιον του πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου και περιέχονται στά προσκομιζόμενα σε κεκρυμμένο αντίγραφο ταυτάριθμα πρακτικά συνεδριάσεως αυτού, σε συνδυασμό προς όλα τα έγγραφα που επικαλούνται νόμιμα και προσκομίζουν τα διάδικα μέρη, με την παρακάτω επιφύλαξη, αποδεικνύονται τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Ο έναγων (έφισβλητος) την 20.8.1981 ναυτολογήθηκε με την ιδιότητα του ανθυποπλοίαρχου, στο λιμάνι Τρινιτάτ, επί του υπό λιβεριανή σημαία φορτηγού πλοίου «Μ.Φ.», χωρητικότητας 155.250 τόννων D.W., πλοιοκτησίας της πρώτης έναγομένης (έκκαλούσας). Τη σύμβαση ναυτικής εργασίας ο έναγων συνήψε με την αντιπρόσωπο στην Ελλάδα της πρώτης, δεύτερη έναγομένη εταιρία (έκκαλούσα). Την 4.1.1982 ο έναγων απολύθηκε με μονομερή καταγγελία της συμβάσεως ναυτολόγησεως υπό του πλοίαρχου, στο λιμάνι Κιουρασάο. Οι έναγομένες ισχυρίστηκαν πρωτοδίκως, επαναφέρουσες τους ισχυρισμούς τους αυτού με λόγους έφεσεως, ότι η απόλυσή του έναγοντα έγινε λόγω παραπτώματος αυτού (άρθρα 72, 75 παρ. 2 ΚΙΝΔ), που συνίσταται α) σε άρνηση εκτέλεσης της υπηρεσίας φυλακής λόγω μέθης, έσκεμμένη παράλειψη επιθεώρησης των σχολίων προσδέσεως κλίματος και β) σε εξύβριση του πλοίαρχου. Για κανένα όμως από τα παραπάνω πειθαρχικά παραπτώματα δεν άσκησε κατά του έναγοντα ανθυποπλοίαρχου την πειθαρχικήν αυτού δίωξη, ούτε τιμώρησε αυτόν πειθαρχικώς, ούτε τέλος ανακριτική βεβαίωση των παραπτωμάτων αυτόν ένήργησε. (Έφ. Πειρ. 561/80 Ε.Ν.Δ. 9.56-57). Για την απόδειξη των παραπτωμάτων αυτών οι έκκαλούσες επικαλούνται καθολοκληρία άνεπικύρωτο φωτοτυπικό αντίγραφο του ήμερολογίου καταστρώματος (γεφύρας) ως και την από 5.1.1982 άναφορά του πλοίαρχου προς τό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας. Επίσης επικαλούνται «υπεύθυνες μαρτυρικές καταθέσεις», σάν υπεύθυνες δηλώσεις των μελών του πληρώματος «Α.Φ.» και «Ν.Ε.». Αυτές όμως, και αν άκόμα μπορούσαν να έκτιμηθούν σάν υπεύθυνες δηλώσεις του ν. 105 θά ήταν άπαράδεκτες και στη διαδικασία των εργατικών διαφορών (Α.Π. 497/1982 Νο Β 31. 60-61 Ψωμά: υπεύθυνες δηλώσεις κ.λπ. Νο Β 31, 1153). Όρθότερα όμως χαρακτηριζόμενες οι δηλώσεις αυτές αποτελούν άνώματες μαρτυρίες τρίτων συνταχθείσες έπίτηδες για να χρησιμοποιηθούν στη δίκη αυτή και συνεπώς είναι άπαράδεκτες και δεν λαμβάνονται υπόψη (Μπέη: Πολ. Δικ. κάτω από τό άρθρο 671 άριθ. 9). Από τα παραπάνω όμως δύο έγγραφα (άνεπικύρωτο φωτοαντίγραφο του ήμερολογίου γεφύρας και άναφορά του πλοίαρχου στον Υ.Ε.Ν.), δεν πείθεται τό Δικαστήριο περί του ότι ο έναγων τέλεσε τά άκοιδιδόμενα σ' αυτόν παραπτώματα. Διότι κατά την απόλυσή του έναγοντα συντάχθηκε από τον πλοίαρχο ο από 4.1.1982 τελευταίος λογαριασμός μισθοδοσίας, στον όποιο δεν έγινε καμιά σημείωση από τον πλοίαρχο, όπως συνήθίζεται σε τέτοιες περιπτώσεις, για τό λόγο απόλυσής του έναγοντα, ότι δηλαδή καταγγέλεται ή σύμβαση ναυτολόγησης, λόγω παραπτώματος εκείνου. Αντίθετα στο λογαριασμό αυτό γίνεται ρητή επιφύλαξη των δικαιωμάτων του έναγοντα, για όφειλόμενες διαφορές, από τη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας, όπως θά ειπωθεί παρακάτω. Επίσης στο λογαριασμό αυτό δεν χρέωσε τον έναγοντα με την άξία του εισιτηρίου παλιννόστησης, ούτε οι έκκαλούσες, κατά την εξόφληση του λογαριασμού αυτού παρέκράτησαν τά έξοδα παλιννοστήσεως και αντικαταστάτου, πράγμα που θά έκαναν εάν ο έναγων είχε υποπέσει στά παραπτώματα αυτά. Επίσης αποδεικνύεται ότι ούτε στο ναυτικό φυλλάδιο του έναγοντος άναγράφεται ότι αυτός απολύθηκε λόγω παραπτώματος του.

Εξάλλου ο έναγων προσκομίζει τό από 4.1.1982 πιστοποιητικό προώθησής του, τό όποιο έχει την ύπογραφή του πλοίαρχου. Σ' αυτό βεβαιώνεται ότι στο παραπάνω πλοίο ο έναγων υπηρέτησε από 20.8.1981 έως 4.1.1982 χωρίς να γίνεται μνεία για κακή διαγωγή ή για παράπτωμα του έναγοντα.

Ο μάρτυρας που προτάθηκε από τον έναγοντα και εξετάστηκε στο άκροατήριο βεβαιώνει ότι ο έναγων δεν έπινε οινόπνευματώδη ποτά, αυτό δέ τεκμηριώνεται και από τό ότι στους λογαριασμούς μισθοδοσίας του ο έναγων ουδέποτε χρεώθηκε κάποιον ποσό για κατανάλωση ούίσκου ή άλλου ποτού. Σημειώνεται ότι ή ένορκη εξέταση του άλλου μάρτυρα του έναγοντα ένώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς (ύπ' άριθ. 481/17.2.1983), δεν λαμβάνεται υπόψη, διότι λήφθηκε χωρίς την προηγούμενη κλήτευση των αντιδίκων πρό 24 ώρων (671 έδ. 2 Κ. Πολ. Δ.). Αντίθετα αποδεικνύεται ότι ή απόλυσή του έναγοντα από τον πλοίαρχο έγινε, διότι ο πρώτος προσπέγραψε την από 23 Δεκεμβρίου άναφορά του ανθυποπλοίαρχου του πλοίου «Π.Χ.» προς τό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας, με την όποία κατηγορούσαν τον πλοίαρχο για διάφορες παραλείψεις (μή εκτέλεση γυμνασίων έγκατάλειψης πλοίου και πυρκαγιάς, μή εκτέλεση από τον υποπλοίαρχο «Ν.Ε.» φυλακής γεφύρας 4-8 πρωί και άπόγευμα) όπως και για εκτέλεση εργασιών από ναύτη επικίνδυνης εργασίας, χωρίς την τήρηση των επιβαλλόμενων μέτρων άσφαλείας, ένόψει του ότι τό πλοίο ήταν άσφαλισμένο στο ΝΑΤ. Αποδεικνύεται άκόμα ότι ο έναγων απολύθηκε και διότι διαμαρτυρήθηκε αυτός στον πλοίαρχο, γιατί καθυστερεί αυτός και ή πλοιοκτήτρια εταιρία να καταβάλουν στο ΝΑΤ τις νόμιμες εισφορές, με αποτέλεσμα τό τελευταίο να καταγγείλει τη σχετική σύμβαση. Πράγματι αυτό τεκμηριώνεται από τό από 30.10.1981 τηλεγράφημα του ΝΑΤ προς τον πλοίαρχο, στο όποιο άναγράφεται «σύμβαισις πλοίου κατηγγέλη από 20/10/1981 λόγω καθυστέρήσεως εισφορών. Είδοποιήσατε πλήρωμα». Επίσης ο έναγων διαμαρτυρόταν για τό ότι ο πλοίαρχος δεν ήθελε να ένημερώσει τό πλήρωμα για τό περιεχόμενο του παραπάνω τηλεγραφήματος. Συνεπώς ο έναγων έπρεπε να λάβει άποζημίωση 45 ήμερών, ή όποία άνέρχεται στο ποσό των 213.458 δρχ. με βάση α) τό βασικό μισθό της Σ/ΣΕ για την ειδικότητα του ανθυποπλοίαρχου εκ δραχμών 37.325, β) τό ειδικό έπιμίσθιο (BONUS) εκ δραχμών 25.657, γ) της τακτικής παρεχόμενης υπερωριακής εργασίας 160 ώρων μηνιαίως κατά μέσο όρο προς δραχμές 270 για κάθε ώρα και συνολικά δρχ. 43.200, πλέον ειδικού έπιδόματος δεξαμενοπλοίου εκ δρχ. 3.723 μηνιαίως, δ) τό έπίδομα Κυριακών εκ. δρχ. 7.465 και ε) την παρεχόμενη μηνιαία άποζημίωση εκ δρχ. 16.435, λόγω μή λήξεως άυτουσίας της όφειλομένης άδείας, πλέον του αντίτιμου τροφής εκ δραχμών 9.000 μηνιαίως.

20.8.1981 έως 4.1.1982 χωρίς να γίνεται μνεία για κακή διαγωγή ή για παράπτωμα του έναγοντα.

Ο μάρτυρας που προτάθηκε από τον έναγοντα και εξετάστηκε στο άκροατήριο βεβαιώνει ότι ο έναγων δεν έπινε οινόπνευματώδη ποτά, αυτό δέ τεκμηριώνεται και από τό ότι στους λογαριασμούς μισθοδοσίας του ο έναγων ουδέποτε χρεώθηκε κάποιον ποσό για κατανάλωση ούίσκου ή άλλου ποτού. Σημειώνεται ότι ή ένορκη εξέταση του άλλου μάρτυρα του έναγοντα ένώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς (ύπ' άριθ. 481/17.2.1983), δεν λαμβάνεται υπόψη, διότι λήφθηκε χωρίς την προηγούμενη κλήτευση των αντιδίκων πρό 24 ώρων (671 έδ. 2 Κ. Πολ. Δ.). Αντίθετα αποδεικνύεται ότι ή απόλυσή του έναγοντα από τον πλοίαρχο έγινε, διότι ο πρώτος προσπέγραψε την από 23 Δεκεμβρίου άναφορά του ανθυποπλοίαρχου του πλοίου «Π.Χ.» προς τό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας, με την όποία κατηγορούσαν τον πλοίαρχο για διάφορες παραλείψεις (μή εκτέλεση γυμνασίων έγκατάλειψης πλοίου και πυρκαγιάς, μή εκτέλεση από τον υποπλοίαρχο «Ν.Ε.» φυλακής γεφύρας 4-8 πρωί και άπόγευμα) όπως και για εκτέλεση εργασιών από ναύτη επικίνδυνης εργασίας, χωρίς την τήρηση των επιβαλλόμενων μέτρων άσφαλείας, ένόψει του ότι τό πλοίο ήταν άσφαλισμένο στο ΝΑΤ. Αποδεικνύεται άκόμα ότι ο έναγων απολύθηκε και διότι διαμαρτυρήθηκε αυτός στον πλοίαρχο, γιατί καθυστερεί αυτός και ή πλοιοκτήτρια εταιρία να καταβάλουν στο ΝΑΤ τις νόμιμες εισφορές, με αποτέλεσμα τό τελευταίο να καταγγείλει τη σχετική σύμβαση. Πράγματι αυτό τεκμηριώνεται από τό από 30.10.1981 τηλεγράφημα του ΝΑΤ προς τον πλοίαρχο, στο όποιο άναγράφεται «σύμβαισις πλοίου κατηγγέλη από 20/10/1981 λόγω καθυστέρήσεως εισφορών. Είδοποιήσατε πλήρωμα». Επίσης ο έναγων διαμαρτυρόταν για τό ότι ο πλοίαρχος δεν ήθελε να ένημερώσει τό πλήρωμα για τό περιεχόμενο του παραπάνω τηλεγραφήματος. Συνεπώς ο έναγων έπρεπε να λάβει άποζημίωση 45 ήμερών, ή όποία άνέρχεται στο ποσό των 213.458 δρχ. με βάση α) τό βασικό μισθό της Σ/ΣΕ για την ειδικότητα του ανθυποπλοίαρχου εκ δραχμών 37.325, β) τό ειδικό έπιμίσθιο (BONUS) εκ δραχμών 25.657, γ) της τακτικής παρεχόμενης υπερωριακής εργασίας 160 ώρων μηνιαίως κατά μέσο όρο προς δραχμές 270 για κάθε ώρα και συνολικά δρχ. 43.200, πλέον ειδικού έπιδόματος δεξαμενοπλοίου εκ δρχ. 3.723 μηνιαίως, δ) τό έπίδομα Κυριακών εκ. δρχ. 7.465 και ε) την παρεχόμενη μηνιαία άποζημίωση εκ δρχ. 16.435, λόγω μή λήξεως άυτουσίας της όφειλομένης άδείας, πλέον του αντίτιμου τροφής εκ δραχμών 9.000 μηνιαίως.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889



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 BRO-**
KERS 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: 2700046/271460/213836 — 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

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

**Συνολική άξια ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.**

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω αντιπροσώπους των:
Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON



ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

Επεκτάσεις στο Πόρτ Ρασσίντ

Για να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη διακίνηση φορτίων στο λιμάνι, ο Όργανισμός Λιμένος του Πόρτ Ρασσίντ βελτιώνει τις δυνατότητες χειρισμού των κοντέινερς με την παραγγελία ενός γερανού για την μεταφορά των κιβωτίων που θα προστεθεί στους πέντε που ήδη εξυπηρετούν αυτό το μεγάλο λιμάνι του Κόλπου. Η ανάθεση της κατασκευής του γερανού στη Μισσομπίσι συνοδεύεται και από ανάλογη επέκταση του στόλου όχημάτων που συνεισφέρουν στην επί μερους κατανομή των φορτίων. Οι επεκτάσεις αυτές αντικατοπτρίζουν την αυξημένη κυκλοφορία κοντέινερς που αναμένεται να υπερβεί τα 330.000 TEU φέτος. Συγχρόνως το λιμάνι βελτιώνει την απόδοσή του στον χειρισμό φορτίων ξυλείας. Τον περασμένο Δεκέμβριο δημιούργησε ρεκόρ με την εκφόρτωση 12.000 τόννων λευκής ξυλείας σε διάστημα 41 ωρών, ενώ το πρώτο τετράμηνο του 1985 οι εισαγωγές ξυλείας στο Ντουμπάι μέσω του Πόρτ Ρασσίντ αυξήθηκαν κατά 64%.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Όχηματγωγή για την «Νέντλουντ»

Στά Ιαπωνικά ναυπηγεία της «Νίππον Κόκαν» ανατέθηκε τελικά η ναυπήγηση του ενός από τα δύο φέρρυ του συγκροτήματος της «Νέντλουντ», μετά την απόρριψη της παραγγελίας από το ολλανδικό ναυπηγείο «Βάν ντέρ Γκίσσελ ντε Νόρντ» λόγω μη επαρκών κρατικών επιχορηγήσεων. Το σκάφος θα παραδοθεί το 1987 και θα δρομολογηθεί στη γραμμή Χάλλ - Γιούρπουρτ. Θα έχει μήκος 179 μ., πλάτος 25 μ., μεταφορική ικανότητα 1.258 επιβατών και επιφάνεια φόρτωσης τροχοφόρων φορτίων 2.243 μέτρων.

Σουπερτάνκερ για την «Κόσμο Όιλ»

Τέσσερις από τις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες της Ιαπωνίας ανταγωνίζονται για την ανάθεση των παραγγελιών της «Κόσμο Όιλ», η οποία προχωρεί στην ναυπήγηση νέας γενεάς σουπερτάνκερς.

Ηδη το πρώτο συμβόλαιο κέρδισε η «Ισι-καβατζίμα» και το νέο VLCC θα δρομολογηθεί στη γραμμή Περσικού - Ιαπωνίας από τον επόμενο Μάιο, αντικαθιστώντας μικρότερο δεξαμενόπλοιο των 155.000 τόν. d.w.

που εξυπηρετεί σήμερα τις μεταφορές της. Η «Κόσμο Όιλ» ελέγχει σήμερα οκτώ μεγάλα δεξαμενόπλοια, από τα οποία τέσσερα είναι χρονοναυλωμένα από την «Μαρούζεν Όιλ» τρία από «Νταϊκο Όιλ» και ένα από την «Τζαπάν Λάιν».

Πρωθεί τις διαλύσεις

Η Ιαπωνική Κυβέρνηση προωθεί ενθέρμως μία πολιτική διαλύσεως πλοίων σε ευρύτερη κλίμακα, παρέχοντας άμεριστη την οικονομική της βοήθεια. Το Γραφείο Τεχνολογίας και Ναυτικής Ασφαλείας που υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών, πρόβη σε σχετικά διαβήματα προς την Ιαπωνική Τράπεζα Έξαγωγών - Εισαγωγών με σκοπό την παροχή κεφαλαίων προς τις υπό ανάπτυξη χώρες για την κατασκευή διαλυτήριων πλοίων. Το κόστος ενός τέτοιου συγκροτήματος διαλύσεων υπολογίζεται της τάξεως του 1 δισεκατομ. γιέν κατ' ελάχιστο όριο. Ηδη οι Φιλιππίνες, η Μαλαισία και η Ινδονησία ενδιαφέρθηκαν για παρόμοιες εγκαταστάσεις.

Επίσης παράγοντες του Χόγκ - Κόγκ ζητήσαν αρμοδίως την ένταξη της Ιαπωνικής κυβερνήσεως για ένα σχετικό παρόμοιο έργο.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μειούνται τα δεξαμενόπλοια

Κατά τη δήλωση του Προέδρου της Έπιτροπής πετρελαιοφόρων της Ένώσεως Ίσπανών Έφοπλιστών, ο Ισπανικός στόλος δεξαμενοπλοίων μέσα στην τελευταία επταετία μειώθηκε κατά 45%, δεδομένου ότι το 1978 η χωρητικότης του έφθανε τα 10 εκατομ. τόν. d.w., ενώ στο τέλος του 1984 μόλις εκάλυπτε 5.5 εκατομ. τόν. d.w. Η μείωση αυτή οφείλεται βασικά στην πώληση σκαφών στην αγορά του εξωτερικού, λόγω του ότι πετρελαιοφόρος στόλος της χώρας παρουσιάζει πλεόνασμα σε σχέση με τις εθνικές ανάγκες.

Κατά το 1984 εξι πετρελαιοφόρα 1.129.500 τόν. d.w. πουλήθηκαν στο εξωτερικό, ενώ ένα ακόμη των 132.000 τόν. d.w. βρίσκεται υπό διαπραγμάτευση. Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι η μεταφορική ικανότης του εν ενεργεία στόλου έχει μειωθεί κατά 272.000 τόν. d.w. συνεπεία της εφαρμογής του συστήματος «Water ballast» σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διεθνούς συμβάσεως MARPOL.

Το 1985 ο στόλος αυτός περιλαμβάνει 30 μονάδες 5.406.000 τόν. d.w. εκ των οποίων εξι βρίσκονται στην αγορά της κατά ταξίδι ναυλώσεως. Οι εισαγωγές της χώρας σε ακάθαρτο πετρέλαιο υπολογίζεται να φθάσουν το 1985 τους 34 εκατομ. τόνους με μέση απόσταση προμηθείας τα 4.294 μίλια. Με τα δεδομένα αυτά ο αναγκαίος στόλος για τις ανάγκες της χώρας σε ακάθαρτο πετρέλαιο ανέρχεται σε 4.755.800 τόν. d.w., έναντι του οποίου ο διατιθέμενος στόλος παρουσιάζει πλεόνασμα κατά 1 περίπου εκατομ. τόνους.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

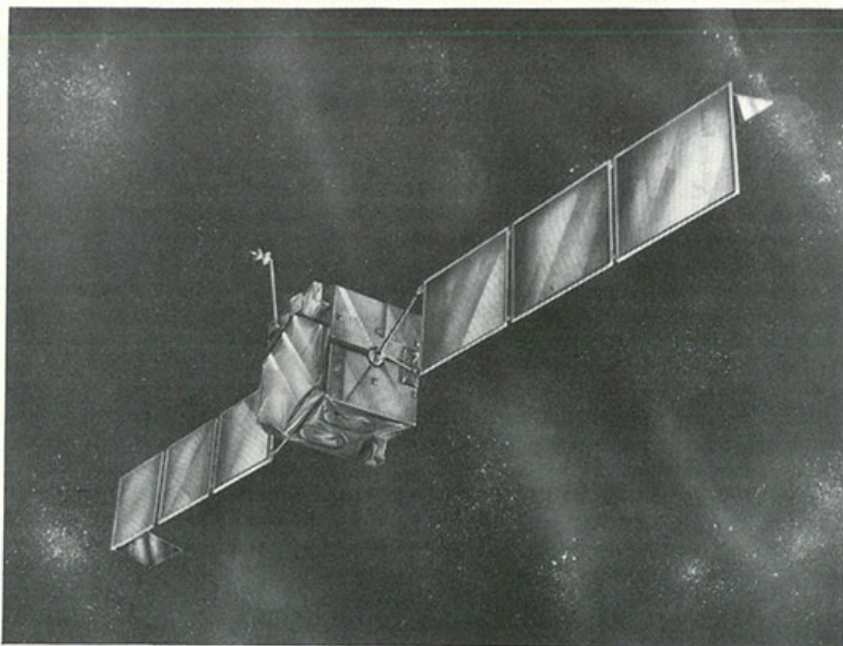
80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

Νέοι δορυφόροι για τον INMARSAT



Με συμφωνία ύψους 150 εκατομμυρίων δολларίων ο INMARSAT επεκτείνει την συμμετοχή του στις δορυφορικές ναυτιλιακές επικοινωνίες με την αγορά τριών δορυφόρων της τρίτης γενεάς. Οι δορυφόροι που θα κατασκευαστούν από κοινοπραξία των εταιριών «Μπρίτις Άεροσπείζ», «Χιούτζ», «Ματρά» και «Φόκκερ» έχουν τριπλάσια χωρητικότητα διαύλων επικοινωνίας από τους ήδη υπάρχοντες και είναι οι πρώτοι που ελέγχονται ολοκληρωτικά από τον διεθνή Τηλεπικοινωνιακό Όργανισμό. Είναι πιθανό στους τρεις άρχικούς δορυφόρους να προ-

στεθούν ακόμη ξέι, αξίας 250 εκατομ. δολларίων με την διπλάσια χωρητικότητα. Το 1990 θα υπάρχουν 10.000 επίγειοι σταθμοί δορυφορικών επικοινωνιών και ο INMARSAT προσαθεί να συμβαδίσει με την ζήτηση διαύλων που αναμένεται να αυξηθεί καθώς σύντομα οι δορυφορικές επικοινωνίες θα εφαρμοσθούν και στα επιβατηγά αεροσκάφη. Πιστεύεται ότι οι νέοι τρεις δορυφόροι θα επαρκέσουν για την εξυπηρέτηση του συστήματος δορυφορικών επικοινωνιών για πλοία και αεροσκάφη μέχρι το τέλος του αιώνα.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ναυπηγήσεις για την 'Ινδία

Η εθνική ναυτιλιακή εταιρία της 'Ινδίας ανέθεσε την ναυπήγηση σειράς δώδεκα μπάλκ κάρριερς στα ναυπηγεία της «Daewoo». Τά σκάφη χωρητικότητας 45.000 τόν. d.w. θα παραδοθούν μέχρι τα μέσα του 1986 και η παραγγελία θα κοστίσει στην 'Ινδική εταιρία συνολικά 200 εκατομ. δολларια. Για την ναυπήγηση των σκαφών η «Daewoo» συνήψε δάνειο ύψους 88 εκατομ. δολларίων με νοτιοκορεατικές τράπεζες με την εγγύηση της SCI και της 'Εθνικής Τράπεζας της 'Ινδίας. Το δάνειο έχει επταετή διάρκεια και επιτόκιο 0,1875% για την περίοδο πριν την παράδοση και 0,375% για την περίοδο μετά την παράδοση των σκαφών. «Αν και οι πωλήσεις της νοτιοκορεατικής ναυπηγικής εταιρίας αυξήθηκαν κατά το 1984 κατά 20%, τα πραγματικά της κέρδη έπεσαν κατά 2%. Αυτή τη στιγμή το κάρνέ των παραγγελιών της «Daewoo» περιλαμβάνει 65 σκάφη αξίας 1,425 εκατομ. δολларίων και διάφορα ναυπηγήματα αξίας 781 εκατομ. δολларίων. Έκτος από την παραγγελία της SCI, στις παραγγελίες του ναυπηγείου περιλαμβάνονται τέσσερα μπάλκερς τών 35.000 τόν. d.w. και πέντε τάνκερς μεταφοράς χημικών

προϊόντων τών 35.600 τόν. d.w. για νορβηγικά συμφέροντα. Το νοτιοκορεατικό ναυπηγείο απασχολεί 28.000 άτομα, επί 69 ωρες εβδομαδιαίως περιλαμβανομένων τών υπερωρών, μέση άμοιβή 430 δολларια τόν μήνα.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Άεροπλάνα με πετρέλαιο

Σύμφωνα με πληροφορίες οι οποίες δημοσιεύθηκαν στον 'Αμερικανικό τύπο, η Σαουδική 'Αραβία διαπραγματεύεται την αγορά αεροπλάνων τύπου Μιράζ-2.000 πληρωτών με πετρέλαιο. Το συμβόλαιο θα προβλέπει την απόκτηση 46 αεροπλάνων και βοηθητικού υλικού συνολικής αξίας 2 δισεκατομ. δολларίων. Έναντι αυτών θα παραδοθούν 73 εκατομ. βαρελιών πετρελαίου στην τιμή τών 27.33 δολларίων κατά μονάδα. Η παράδοση θα γίνεται με ρυθμό 70.000 βαρελλιών ημερησίως και θα διαρκέσει επί τρία χρόνια.

Σημειούται ότι το 1984 η Σαουδική 'Αραβία έκλεισε παρόμοιο συμβόλαιο με την Boeing για την απόκτηση ενός Τζάμπο τζέτ 747 αξίας 1 δισεκατ. δολларίων. Το ισόποσο σε πετρέλαιο αντιπροσώπευε 34 εκατομ. βαρέλια παραδοτέα εντός τριμήνου.

Τό είδος αυτό της πετρελαϊκής ανταλλαγής έχει ήδη εφαρμόσει και η Περσία για την εξοικονόμηση συναλλάγματος.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Θά πουληθούν τά άπλήρωτα

Τό ένθικοποιημένο ναυπηγικό σουηδικό συγκρότημα Swenska Varv θά προχωρήσει στην πώληση 14 δεξαμενοπλοίων καί μικτών σκαφών τά όποια ναυπηγήθηκαν στά ναυπηγεία του της Uddenvalla καί τά όποια όμως δέν έχουν εξοφληθεί έν όλω ή έν μέρει από τούς έφοπλιστάς που τά είχαν παραγγείλει. Τό συγκρότημα μάλιστα πρόβη ήδη στό διορισμό του ύπευθύνου ό όποιος θά χειρισθεί τό θέμα της έκποιήσεως. Κατά την άποψη του Προέδρου της Swenska η πώληση τών έν λόγω πλοίων θά πρέπει νά κλιμακωθεί από άποψη χρόνου ώστε τό συγκρότημα νά έπωφεληθεί κατά τό δυνατό από κάποια βελτίωση τών συνθηκών της αγοράς στό άμεσο μέλλον.

Σύμφωνα μέ τά προσωρινά αποτελέσματα της οικονομικής χρήσεως ή Swenska Varv προβλέπεται ότι θά έγγράψει σοβαρώτατες ζημιές για τό 1984. Οι ζημιές αυτές όφείλονται κατά κύριο λόγο στις προμήθειες που πραγματοποιήθηκαν για τά ως άνω υπό πώληση πλοία καί δεύτερον στις δαπάνες του κλεισίματος του ναυπηγείου της Uddenvalla, τό όποιο θά παύσει νά λειτουργεί τό 1986, όπως επίσης καί τό έπισκευαστικό κένρο της Citynvet.

ΦΙΛΑΝΔΙΑ

Πλωτές εξέδρες για την ΕΣΣΔ.

Τό γνωστό Φινλανδικό ναυπηγικό συγκρότημα της Rauma-Ropola άνέλαβε νά κατασκευάσει τούς πόδες στηρίξεως καί τίς μηχανές τών δύο γιγαντιαίων πλωτών εξέδρων ύποθαλασσίων εξορύξεων που προορίζονται για τή Σοβιετική Ένωση. Η τιμή της κατασκευής έχει όρισθεί στά 300 εκατ. μάρκων.

Οι έν λόγω εξέδρες θά είναι οι πιό μεγάλες αυτο-υφούμενες εξέδρες του κόσμου καί θά χρησιμοποιηθούν για έκμετάλλευση στη σοβιετική περιοχή του Άρκτικού. Οι ύπόλοιπες έργασίες καί η γενική συναρμολόγηση θά πραγματοποιηθούν στό σοβιετικό ναυπηγείο Υγborg. Οι εξέδρες αυτές θά στηριχθούν επί τριών ποδών μήκους 144 μέτρων, οι δέ διαστάσεις τους θά είναι 140 επί 70 μέτρα.

Τό ίδιο Φινλανδικό συγκρότημα βρίσκεται ήδη σέ διαπραγματεύσεις μέ την ΕΣΣΔ για τή ναυπήγηση δύο ακόμη ήμιβυθιζομένων πλωτών εξέδρων. Γι' αυτές όμως η διαδικασία θά είναι αντίθετη, δεδομένου ότι τό σοβιετικό ναυπηγείο Υγborg θά κατασκευάσει την ύπερκατασκευή καί η Rauma-Ropola θά αναλάβει τή συναρμολόγηση.

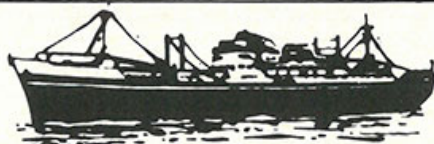
Σημειώνεται ότι μέχρι τώρα η Rauma-Ropola κατασκεύασε πλωτές εξέδρες για την ΕΣΣΔ στό σύνολό τους, αλλά η λύση της συνεργασιακής κατασκευής έπελέγη ως έξασφαλίζουσα μεγαλύτερο όγκο έργασίας.



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.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Συγκέντρωση για τό 80%

Τό πρωί τής Πέμπτης θά πραγματοποιηθεί στόν κινηματογράφο «Τερψιθέα» συγκέντρωση διαμαρτυρίας τών πλοιάρχων καί τών Α' μηχανικών γιά τήν άρνηση του ύπουργού Ναυτιλίας νά ύλοποιήσει ύπόσχεσή του γιά τόν προσδιορισμό τών συντάξεών τους στό 80% του συμβατικού μισθοϋ. Μετά τή συγκέντρωση θά πραγματοποιηθεί πορεία πρός τό ύπουργείο Ναυτιλίας.

● Η «Καθημερινή» δημοσίευσε στίς 23 'Απριλίου ένυπόγραφο άρθρο γιά τό θέμα του 80% στό όποίο ό συντάκτης μεταξύ άλλων ανέφερε ότι «στίς 27 Μαρτίου έκπρόσωπος του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» έπισκέφθηκε τόν κ. Κατσιφάρα ό όποιος δήλωσε ότι δέν ύποσχέθηκε τίποτε στίς διοικήσεις τών Ένώσεων Συνταξιούχων Πλοιάρχων καί Μηχανικών καί ότι τό θέμα θά έπιλυθεί μέ τό νομοσχέδιο περί ΝΑΤ». Έπειδή από τή διατύπωση αύτή μπορεί νά έκληφθεί ότι οι έκπρόσωποι τών «Ναυτικών Χρονικών» άσκούν παραγοντισμό πρέπει νά διευκρινισθεί ότι οι δηλώσεις αύτές έγιναν πράγματι από τόν κ. Κατσιφάρα, αλλά στή διάρκεια μιάς από τίς συναντήσεις του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες καί σέ άπάντηση σχετικής έρωτήσεως του έκπροσώπου τών «Ναυτικών Χρονικών» καί όχι σέ ιδιαίτερη έπίσκεψη στόν 'Υπουργό. Γιά τό ύπόλοιπο περιεχόμενο καί τό όφος του άρθρου δέν μάς πέφτει λόγος — ύπεύθυνοι είναι ό συντάκτης καί ή έφημερίδα πού τό δημοσίευσε.

Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική τής ΕΟΚ

Ειδική όμάδα τής Οικονομικής καί Κοινωνικής Έπιτροπής τών Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων, στήν όποία μετέχει καί έκπρόσωπος τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, θά έκπονήσει γνωμοδότηση έπί του ύπομνήματος τής Έπιτροπής τής ΕΟΚ γιά τήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική.

Τό ύπόμνημα αύτό παρουσιάζει ιδιαίτερο

ένδιαφέρον γιά τήν Έλλάδα δεδομένου ότι καλύπτει όλες τίς πτυχές τής ναυτιλιακής δραστηριότητας όπως θέματα μεταφορών φορτίων χύδην καί μεταφορών τακτικών γραμμών, τά άνοικτά νηολόγια, τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας, τήν πρόληψη τής ρυπάνσεως, θέματα λιμένων καί γενικότερα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής όπως είναι οι κρατικές ένισχύσεις, τό ναυτεργατικό δυναμικό, ή άκτοπλοΐα, οι σχέσεις μέ τρίτες χώρες, οι κανόνες ανταγωνισμού, οι άθέμιτες πρακτικές κλπ. Άνάλογη γνωμοδότηση γιά τό ύπόμνημα αύτό, τό όποίο συνοδεύεται από έξι παραρτήματα μέ σχέδια κανονισμών, οδηγίων καί αποφάσεων θά άποτελέσει αντικείμενο διαβουλεύσεων μεταξύ κρατικών έμπειρογνωμόνων του Συμβουλίου τών 'Υπουργών πού θά έκπονήσει καί τό Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Στήν όμάδα πού θά έκπονήσει τή γνωμοδότηση έκ μέρους τής Έλλάδος μετέχει ή κ. Άννα Μπρεδήμα.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό 'Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά έγγραφή στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, τών κάτωθι πλοίων:

— «Πύρος» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Fortune Leader», ύπό ιαπωνική σημαία, 14.072 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, πού άνήκει στήν έταιρία «Sea Frontier Maritime Inc.» (κ. Γεώργ. Φουστάνος).

— «Νήσος Άμοργός», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Kaisei Maru» ύπό παναμαϊκή σημαία, 44.605 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν έταιρία «Maral Shipping Corporation» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

— «Φέλλοσιπ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβεριανό ύπό τό αύτό όνομα, 118.215 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, πού άνήκει στήν έταιρία «ELGRADIOSA INC.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

— «Φόρτσιουνσιπ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβεριανό ύπό τό αύτό όνομα, 118.216

τον. γκρός ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν έταιρία «ELREGINA INC.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

— «Φρέντσιπ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην λιβεριανό ύπό τό αύτό όνομα, 122.945 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού άνήκει στήν έταιρία «ELFONTANA INC.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

Άγοραπωλησίες

— «Έλληνες είναι οι άγοραστές τών δύο ά- δελφών μπάλκ κάρριερς «Mallow» καί «Maryland» χωρητικότητας 27.500 τον. d.w., ναυπηγηθέντα στήν 'Ιαπωνία τό 1970, μηχανή Σούλτζερ 12.000 ίππων, έναντι 2.9 έκατομ. δολλαρίων en bloc.

— Σέ «Έλληνες περιήλθε έπίσης τό μπάλκ κάρριερ «Star Castor» 27.035 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 2,1 έκατ. δολλαρίων.

— Έφοπλιστές τής Σιγκαπούρης απέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ «Έλευθέριος 18.991 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1966, έναντι ποσού 660.000 δολλαρίων.

— Σέ «Έλληνες έπωλήθη τό βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Altair» 25.299 τον. d.w. του 1970, έναντι τιμής περί τών 1,1 έκατομ. δολλαρίων.

— «Έλληνες είναι οι άγοραστές του στροβιλοκινήτου ύπερδεξαμενόπλοιου «Latona» 273.8237 τον. d.w., ναυπηγηθέν στή Γαλλία τό 1973, έναντι τιμής περί τών 5,7 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ «Έλληνες περιήλθε τό δεζε- λοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ocean Ideal» 95.642 τον. d.w., ισπανικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 3.9 έκατομ. δολλαρίων.

— «Έλληνες άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Donovania» 69.986 τον. d.w., σουηδικής ναυπηγήσεως 1966, έφοδιασμένο μέ συστήματα IGS/COW, έναντι τιμής 1,9 έκατομ. δολλαρίων.

— «Έλληνες έπίσης απέκτησαν τό δεξαμενόπλοιο «Lydia P» 50.955 τον. d.w. (Coils/SBT) σουηδικής ναυπηγήσεως 1965, έναντι τιμής περί τών 2 έκατομ. δολλαρίων.

— «Έλληνες του Λονδίνου απέκτησαν τό μικτό σκάφος «Motilal Nehru» 114.090 τον. d.w., ναυπηγηθέν στή Γιουγκοσλαβία τό 1973, μηχανή MAN 20.000 ίππων, έναντι ποσού περί τών 3,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ «Έλληνες έπίσης φέρεται πωληθέν τό δεξαμενόπλοιο «Gallant» 116.298 τον. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έφοδιασμένο μέ Coils και μηχανή Μπουρμπίστερ 20.430 ίππων, έναντι τιμής περί τών 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Γερμανούς πλοιοκτήτες έπωλήθη τό μικρό έλληνικό φορτηγό «Βαλάνι» 2.543 τον. d.w. 1.592 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, χωρίς νά γνωσθεί ή τιμή.

— Σέ συμφέροντα Λιβερίας έπωλήθη τό

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

μεταλλευματοφόρο «Πατρίς» 16.120 τον. d.w., 10.420 τον. γκρό, γαλλικής κατασκευής του 1962, σε άγνωστη τιμή.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Κάβο Γιάσσονας» 16.171 τον. d.w., 10.322 τον. γκρό, βρετανικής κατασκευής του 1967, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά δύο αδελφά μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Κωστής» 42.127 τον. d.w. καί «Καπετάν Γιάννη» 42.148 τον. d.w., ναυπηγθέντα στην Ίαπωνία τό 1968, έναντι τιμής περί τών 1,4 εκατομ. δολλαρίων ανά σκάφος.

— Έλληνες φέρονται ως αγοραστές του νορβηγικού δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Eirama», 104.447 τον. d.w. τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1968, έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί τών 2.5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες της Νέας Υόρκης αγόρασαν τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Fortune Leader» 22.670 τον. d.w., 14.072 τον. γκρό του 1977, έναντι τιμής περί τών 2,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Φίφθ Άβενιου» 19.672 d.w., 11.041 τον. γκρό, Ίαπωνικής ναυπηγήσεως του 1970, έναντι ποσού 875.000 δολλαρίων.

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Treasure» 11.895 τον. d.w., 6.535 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί τών 950.000 δολλαρίων.

— Σε μή κατανομαζόμενους πλοιοκτήτες περιήλθε τό ελληνικό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Σουάν Λέικ» 34.017 τον. d.w. 20.433 τον. γκρό, ναυπηγθέν στη Σουηδία τό 1961, έναντι τιμής περί τών 1,1 εκατομ. δολλαρίων.

Άγοραπωλησίες Έπιβατηγών

Μέ τη διαμεσολάβηση της γνωστής εταιρίας P. Wigham - Richardson (Hellas) έπωλήθησαν στην εταιρία «Manipex» του Πεκίνου τά δύο ελληνικά έπιβατηγά «Χρυσή Άμμος II» καί «Γεώργιος».

Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας τό «Χρυσή Άμμος II» έπωλήθη αντί 1,9 εκατομ. δολλαρίων καί τό «Γεώργιος» έπιασε περί τά 2,7 έ-

κατομ. δολλάρια, τιμές οί όποίες κρίνονται υπό τίς παρούσες συνθήκες αρκετά ύψηλές.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας έπλήρωσαν δολ. 132,50 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος γιά την αγορά του έλληνοκίνητου στροβιλοκίνητου ύπερδεξαμενοπλοίου «Γουόρλντ Χάπινες» 102.326 τον. γκρό, ναυπηγθέν στην Ίαπωνία τό 1971. Τό σκάφος άργούσε στον Σκαραμαγκά από τόν Άπρίλιο 1982, έχει βάρος 30.100 τόννους καί θά παραδοθεί μέ πλήρες gas free.

— Στο Πακιστάν έπωλήθη γιά διάλυση μέ έκτεταμένες ζημιές τό ελληνικό φορτηγό «Μιμόσα Τρέιντερ» 5.289 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1957, αντί δολ. 116 ανά τόνο βάρους.

— Μέ τη διαμεσολάβηση Βρετανών μεσιτών έπωλήθη γιά διάλυση στη Ταϊβάν τό υπό λιβεριανή σημαία στροβιλοκίνητο ύπερδεξαμενόπλοιο «Άντώνιος Γ.» 129.665 τον. γκρό, 36.950 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1973, αντί δολ. 132,25 ανά τον. βάρους μέ μερικό gas free.

— Ίνδοι διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Εύσταθία» 7.165 τον. γκρό, 4.400 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1957, αντί δολ. 118,25 ανά τόνο.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Φανάρι» 44.720 τον. γκρό, 17.375 τον. βάρους, σουηδικής κατασκευής του 1967, αντί δολ. 139 ανά τόνο βάρους.

— Στην Ίνδια κατέληξε γιά διάλυση τό φορτηγό σκάφος «Φάμιλλυ Δέλτα» 9.596 τον. γκρό, ναυπηγθέν στη Σκωτία τό 1962, αντί δολ. 119,7 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος.

— Πακιστανόι διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκερ «Γλυφάδα Σάν» 14.564 τον. γκρό του 1965, αντί δολ. 117,5 ανά τόνο βάρους.

— Επίσης στο Πακιστάν έπωλήθη γιά διάλυση τό φορτηγό πλοίο «Άκρα Ταϊναρον» 6.443 τον. γκρό του 1962, αντί δολ. 118 ανά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Ίσπανοί διαλυτές αγόρασαν τά αδελφά δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια «Χίππο» καί «Όρυξ» 12.830 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1960 καί 1959 αντίστοιχα, αντί δολ. 75 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος μέ παράδοση ως έχουν στον Πειραιά.

— Τέλος στη Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μαριπέρα» 57.027 τον. γκρό του 1966, αντί δολ. 133 ανά τον. έλ. έκτοπίσματος.

Άρχαιρεσίες στο Κομμίτη

Άρχαιρεσίες γιά την έκλογή νέας διοικήσεως στην Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θά γίνουν στις 23 Μαΐου. Θά προηγηθεί γενική συνέλευση τών μελών.

Τό συνάλλαγμα

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος πού δόθηκαν στη δημοσιότητα από τό ύπουργείο Ναυτιλίας, τόν περασμένο Ίανουάριο ή συναλλαγματική πρόσοδος από τη ναυτιλία περιορίσθηκε σε 80 εκατομ. δολλάρια έναντι 102 εκατ. δολλαρίων του Δεκεμβρίου 1984 καί 95 εκατ. δολλαρίων του Ίανουαρίου 1984.

Υπενθυμίζεται ότι τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εισήχθηκε στη χώρα τό 1984 έφθασε τό 1.100 εκατ. δολλάρια έναντι 1.309 εκατ. δολλαρίων του 1983, 1.675 εκατ. δολλαρίων του 1982 καί 1.806 εκατ. δολλαρίων του 1981.

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς όπως διαμορφώθηκαν στις 23 Άπριλίου.

BUNKER C	180CST	MDO	
Μόντρεαλ	164/166	174/176	265/266
Βοστώνης	169/172	176/177	257/260
N. Υόρκης	160/165	166.50/170	243/250
Φιλαδέλφειας	162/166	167/172.50	243/246
Βαλτιμόρης	162/166	167/171	243/245
Νόρφολκ	162/166	167/171	243/250
Σαβάννας	167/168	178.50/179	250/251
Τζάκσονβιλ	168/168.50	177/178	257/258
Π. Έβεργκλέιτς	173	180	250
Τάμπα	166.50/169	169/172	233/238
Μόμπιλ	155/157	158/159.50	238/242
N. Όρλεάνης	152/158.25	155.50/161.75	238/241
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	153/159	157/163	238/240
Χιούστον	152/158.25	155/161.75	238/240
K. Κρίστι	156.50/159	161.50/163	242/244
Λός Άντζελες	156/158	159.75/163	224/225
Σάν Φραντζίσκο	156/158	160/163	224/225
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	167/170	170/173	226/228
Σιάττλ	156/158	163/165	225/229
Βανκούβερ	177.50/178	185/187	275/276
Άγ. Ευστάθιος	175/179	180/183	258/260
Φρήπορτ Μπαχάμας	181/182	187/188	262/265
Άρούμπας/Κιουρασάο	182.50/185	195.20/197.70	258/260.50
Τρίνινταντ	181/186	193/198	290/300
Κρίστομπαλ /Μπαλμπάας	180/185	185.50/189	258/261
Σαίντ Κρουά	28.10	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	25.46	26.04	34.78BBL
Βραζιλίας	174	178	315
Άμβέρσας	163.50/164	167.50/166.50	224/226
Ρόττερταμ	163/163.50	166/167	220/222
Άμβούργου	164/165	167/168	226/230
Γαλλίας	167/170	177/180	250/258MTW
Ίσπανίας	173	175/176	242/243MTW
Θέουτας	175/176	178/179.50	244/247MTW
Γένουας	167/168	171/172	249/251
Αύγουστας	166/167	170/171	248/250
Σάρροχ	170/171	175/176	252/255
Πειραιδς	—	168/170	242/245
Σουέζ Κανάλ	178/192	181/195	265/279
Τζέντας	—	175	282.65
Νταμμάμ	—	175	275
Ράς Τανούρα	—	175	275
Κουβέιτ	175	179	260
Ντάρμπαν	—	177/178	315/318MTW
Σιγκαπούρης	171/172	174/175	230/231
Ίαπωνίας	180/181	183/185	245/250

Τά συμβεβλημένα

Κατά τούς μήνες 'Ιανουάριο και Φεβρουάριο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Αντζελ II», παναμαϊκό, 14.324 τον. γκρός, από 5.11.84, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

— «Εύρος», λιβεριανό, 24.310 τον. γκρός, από 19.10.84, εκπρόσωπος κ. Μιλτ. Λαζαρίμος.

— «Πασίφικ Γουαϊνβ», λιβεριανό, 22.511 τον. γκρός, από 1.11.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Κόκκινος.

— «Αριέττα», λιβεριανό, 8.064 τον. γκρός, από 1.1.85, εκπρόσωπος κ. 'Ιωάν. Χανδρής.

— «Τζούλια», λιβεριανό, 8.064 τον. γκρός, από 1.1.85, εκπρόσωπος κ. 'Ιωάν. Χανδρής.

— «Οφφορ IV» παναμαϊκό, 349 τον. γκρός, από 11.10.84, εκπρόσωπος κ. 'Εμμ. Γιανναλάκης.

— Φλαμίνια», λιβεριανό, 38.650 τον. γκρός, από 1.2.85, εκπρόσωπος κ. Δημ. Ρίζος.

Οι διαγραφές

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τον πίνακα συμβεβλημένων, τά εξής πλοία:

— «Ρουμπίν II», κυπριακό, 2.933 τον. γκρός από 15.10.84 λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ροδάνδη Α.», Μάλτας, 12.040 τον. γκρός, από 8.2.85, λόγω πωλήσεως.

— «Μπαρού», κυπριακό, 2.406 τον. γκρός, από 8.1.85, λόγω πωλήσεως.

— «Γκαλλάντ», λιβεριανό, 54.926 τον. γκρός, από 15.1.85, λόγω πωλήσεως.

— «Αντώνιος Γ.», λιβεριανό, 129.665 τον. γκρός, από 1.2.85, λόγω πωλήσεως.

— «Μάρινερ II» παναμαϊκό, 10.099 τον. γκρός, από 15.2.85, λόγω πωλήσεως.

— «Αϊγαϊον», παναμαϊκό, 1.480 τον. γκρός, από 12.2.85, λόγω πωλήσεως.

— «Μάουντ Πήλιον» κυπριακό, 6.115 τον. γκρός, από 6.2.85, λόγω πωλήσεως.

— «Θύελλα», λιβεριανό, 19.384 τον. γκρός, από 20.12.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Αδαμάντιος», λιβεριανό, 7.324 τον. γκρός, από 6.2.85, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

Στίς 28.2.85 τά συμβεβλημένα με τό NAT πλοία ανέρχονταν σε 335 συνολικής χωρητικότητας 6.271.678 τον. γκρός.



Τό «BUSISHIP» είναι ένα σύστημα κομπιούτερ πού προσφέρει δυνατότητα επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των πλοίων και των κεντρικών γραφείων μίας ναυτιλιακής εταιρίας, καθώς και πολύτιμη βοήθεια στον έλεγχο του πλοίου, των διαθεσίμων ανταλλακτικών, μετρήσεις καταναλώσεως καυσίμων κλπ. Βασίζεται σε ένα υπολογιστή IBM PC/XT ειδικά προσαρμοσμένο από τίς δονήσεις, την ανώμαλη τροφοδοσία και τίς παρεμβολές από τά άλλα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου. Τό σάνταντντ περιφερειακά περιλαμβάνουν συστήματα αποθήκευσης μνήμης 10 MB σκληρού δίσκου και κασσέτας, μόνιτορ, έκτυπωτή και μόντεμ με τό όποιο ό υπολογιστής του πλοίου μπορεί νά συνδεθεί με ένα παρόμοιο υπολογιστή στην ξηρά. Τό σύστημα, τό όποιο παρουσιάστηκε από την NAV-COM στην έκθεση ναυτιλιακού εξοπλισμού «EXPOSHIP» του Λονδίνου, είναι πλήρως συμβατό με τά περισσότερα διαδεδομένα Εύρωπαϊκά και 'Αμερικανικά «πρωτόκολλα δεδομένων» για την γρήγορη και οικονομική ανταλλαγή πληροφοριών, μηνυμάτων και αναφορών μεταξύ πλοίου και γραφείου.

Οι δεξαμενισμοί

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία, κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, ή μεγάλη μόνιμος δεξαμενή του ΟΛΠ θά είναι άπασχολημένη ως εξής:

Τήν 1η Μαΐου τό «Αϊγαϊον», στίς 2, 3 και 4 τό «Χέντριξ», στίς 5 και 6 τό «Κάσλ», στίς 7 και 8 τό «Γεώργιος Έξπρές», στίς 9 και 10 τό «Μέντ Ση», στίς 13, και 14 τό «Ίκαρος» και στίς 15 τό «Αλκαϊός».

Η μεγάλη πλωτή έχει προγραμματισθεί ως εξής:

Στίς 4 και 5 τό «Αγγελική», στίς 8 και 9 τό «Κάσλ», στίς 9, 10 και 11 τό «Ολύμπικ Φοίνιξ», στίς 12 τό «Αννέτ» και στίς 14 και 15 τό «Σκάυ».

Επίτευγμα της ελληνικής ναυτικής τεχνολογίας

Τήν ανάγκη αύξησης των δεξαμενών πού υπάρχουν στή λιμενική περιοχή και έπιδοτήσεως των έπισκευαστικών επεξεργασιών πλοίων ύπογράμμισαν εκπρόσωποι τής έπισκευαστικής μονάδας Δ.Ι. Καρράς με τήν

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,

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

εύκαιρία της ανακοίνωσης ενός επιτεύγματος της ελληνικής ναυτικής τεχνολογίας. Υπογραμμίστηκε ότι όλες οι ανάλογες μονάδες σε άλλες χώρες, κυρίως στη Μεσόγειο που ανταγωνίζονται τις ελληνικές αλλά και στη Δυτική Ευρώπη, είναι ανταγωνιστικές γιατί επιδοτούνται από τις οικείες κυβερνήσεις, και τονίστηκε η ανάγκη επιδοτήσεων και των ελληνικών επισκευαστικών επιχειρήσεων οι οποίες αντιμετωπίζουν σοβαρότατα οικονομικά προβλήματα.

Τό τεχνολογικό επίτευγμα της μονάδας Δ.Ι. Καρράς ήταν η αντικατάσταση της ελασμάτων κατασκευής του ποδοστήματος του πλοίου «Ολύμπικ Λίμπερτυ» της εταιρίας Ήνωση στην οποία είχε διαπιστωθεί ρωγμή. Η αντικατάσταση έγινε χωρίς να διαταραχθεί η θέση του ποδοστήματος στο οποίο στηρίζεται ο άξονας περιστροφής του πηδαλίου με δεδομένα αμετάβλητα γεωμετρικά στοιχεία. Η όλη εργασία διεκπεραιώθηκε σε δέκα ημέρες, τό ένα τρίτο δηλαδή του χρόνου που έχει απαιτηθεί για παρόμοιες εργασίες σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της Σιγκαπούρης, όπου όμως επειδή δεν υπήρξε σύμπτωση του άξονος περιστροφής χρειάστηκε να γίνει τόννευση της υποδοχής του ποδοστήματος, πράγμα που δεν συνέβη στο Πέραμα.

Στό μεταξύ υπάρχουν πληροφορίες ότι η εταιρία Ήνωση πρόκειται να επισκευάσει σε ελληνικές επισκευαστικές μονάδες 15 περίπου πλοία της.

Ίδρύεται τό Κέντρο Ήνάπτυξης και Προβολής Πειραιά

Σε συνέντευξη τύπου, η οποία θά δοθεί την Παρασκευή 3 Μαΐου, στην αίθουσα του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιά, θά ανακοινωθεί η ίδρυση και οι στόχοι του Κέντρου Ήνάπτυξης και Προβολής Πειραιά (Κ.Α.Π.Π.).

Ίδρυτικοί φορείς του Κ.Α.Π.Π. είναι:

- Τό Ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας
- η Νομαρχία Πειραιά
- ο Δήμος Πειραιά
- ο ΟΛΠ
- η Άνωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πειραιά
- τό Έργατικό Κέντρο Πειραιά
- τό Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιά
- τό Έπαγγελματικό Έπιμελητήριο Πειραιά
- τό Βιοτεχνικό Έπιμελητήριο Πειραιά
- τό Ναυτικό Έπιμελητήριο
- Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά
- ο Ιατρικός Σύλλογος Πειραιά

- ο Έμπορικός Σύλλογος Πειραιά
- η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών πλοίων
- η Ένωση Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών πλοίων
- ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος
- ο Σύλλογος Έκτελωνιστών Πειραιά — Άθήνας
- ο Σύνδεσμος Έμπορικών Άντιπροσώπων Πειραιά
- ο Πανελλήνιος Σύλλογος Έφοδιαστών πλοίων.
- τό Χρηματιστήριο Έμπορευμάτων Πειραιά.

Στή Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων

Στίς 4 Άπριλίου πραγματοποιήθηκαν οι άρχαιρεσίες γιά τήν ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων. Έκ τών ύποψηφίων εξέλεξαν κατά σειρά έπιτυχίας οι: Πρ. Τζιμητράς, Μ. Τσάμης, Φ. Βαλσάμης, Ν. Γαβριήλ, Μ. Βολικάκης, Ν. Γρίβας, Ν. Τζιμάρας, Γ. Κόκκορης, Άν. Ποταμιάνος, ενώ γιά τήν εξέλεγκτική έπιτροπή εξέλεξαν οι: Δ. Εύθυμιος, Π. Καβαδάς και Ι. Μπουζιώτης.

Έξάλλου στίς 8 Άπριλίου συνήλθε τό Νέο Διοικητικό Συμβούλιο και εξέλεξε τό Προεδρείο της Λέσχης που αποτελείται από τούς: Π. Τζιμητρά, πρόεδρο, Ν. Τζικάρη αντιπρόεδρο, Μ. Τσάμη ά' γεν. γραμματέα, Γ. Κόκκορη β' γεν. γραμματέα, Ν. Γαβριήλ ταμία, Ν. Γρίβα άναπλ. ταμία και Άποστ. Ποταμιάνο έφορο Λέσχης.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης Πλοιάρχων στίς προσπάθειές του γιά τήν καλύτερη ενημέρωση τών μελών της στό νέα έπιτεύγματα της Ναυτιλίας όργανώνει διάλεξη στην αίθουσα της Λέσχης στίς 2 Μαΐου και ώρα 18.30 μέ θέμα: «Σωσιβίος Πνευστή Σχεδία και σχετικοί διεθνείς κανονισμοί ΥΕΝ γιά τήν διάσωση της Άνθρωπίνης Ζωής στη θάλασσα». Θά προβληθεί σχετική ταινία και θά έπακολουθήσει συζήτηση στό σοβαρό αυτό θέμα. Όμιλητές και συντονιστές της συζήτησης θά είναι τεχνικοί της εταιρίας ΤΕΧΝΑΒΑ, η οποία και θά προσφέρει και τό κοκτέιλ που θά δοθεί μετά τό τέλος της έκδηλώσεως.

Ή έπίσκεψη έκπροσώπων τών σοβιετικών ναυτικών

Οί έκπρόσωποι τών σοβιετικών συνδικάτων ναυτικών οι οποίοι πραγματοποίησαν έπίσκεψη στην Έλλάδα έπειτα από πρόσκληση της Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπον-

δίας εξέφρασαν τή βαθιά ίκανοποίηση τών Σοβιετικών ναυτικών γιά τήν έξυπηρέτηση που συναντούν στό ελληνικά λιμάνια από τίς ελληνικές άρχές και από τούς Έλληνες συναδέλφους τους. Οί έκπρόσωποι τών Σοβιετικών ναυτικών πριν από τή λήξη της έπισκέψης τους στην Έλλάδα έπισκέφθηκαν τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα, στόν όποιο ύπογράμμισαν τήν έπιθυμία τους γιά περαιτέρω ένίσχυση της συνεργασίας τών σοβιετικών συνδικάτων ναυτικών μέ τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία.

Δεξίωση σε έκπροσώπους του SALVAGE ASSOCIATION

Τήν Παρασκευή 19 Άπριλίου ο Σύνδεσμος Έλλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνομώνων, δεξιώθηκε στη Ναυτιλιακή Λέσχη έκπροσώπους του Salvage Association Λονδίνου, κ.κ. Α. Prince, Γεν. Διευθυντή και ΑΙ. Gallaway, Γεν. Έπιθεωρητή, καθώς και τόν Διευθυντή του γραφείου Πειραιώς κ. C. Scott.

Κατά τή συνάντηση συζητήθηκαν γενικά θέματα που άφορούν τή Ναυτιλία και ιδιαίτερος τίς καλές σχέσεις και τή πίστη μεταξύ τών τεχνικών και οικονομικών συμβούλων τών ασφαλιστών του Λονδίνου, του ασφαλισμένου πλοίου και τών μελών του Συνδέσμου, που ένίοτε εργάζονται γιά λογαριασμό της Έλληνικής πλοιοκτησίας ή και αυτού του Salvage Association, διαπιστώθηκε δέ ότι τέτοιες συναντήσεις είναι έπωφελες γιά όλους και οδηγούν σε θετικά συμπεράσματα από τό όποια μόνον όφελος προκύπτει γιά τήν Έλληνική ναυτιλία και τή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Τσουχερά πρόστιμο σε μηχανικούς γιά ρύπανση

Πρόστιμο 790.000 δρχ. έπέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιώς στό μηχανικό Ιπτάμενου δελφινίου γιά ρύπανση που προκάλεσε τό σκάφος μέ ύπευθυνότητά του στη θαλάσσια περιοχή της Μαρinas Ζέας.

Έπίσης πρόστιμο 500.000 δρχ. έπεβλήθη στόν Α' μηχανικό του ελληνικού πλοίου «Αίγίς Μύστικ», γιάτί στό πλοίο δέν βρέθηκαν είκοσι τόννοι κατάλοιπων πετρελαιοειδών ούτε και ύπήρχαν άποδείξεις ότι παραδόθηκαν.

Οί κατασκηνώσεις του Ο.Ν.

Κατά τή φετεινή θερινή περίοδο στίς παιδικές κατασκηνώσεις του Οίκου Ναύτου θά φιλοξενηθούν παιδιά ναυτικών ασφαλισμένων στόν Ο.Ν. και συνταξιούχων του ΝΑΤ. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν άγόρια και κορίτσια ήλικίας από 7 μέχρι 14 έτών. Άπογραφή και ύγειονομική εξέταση τών παιδιών θά γίνεται έως τίς 15 Ιουνίου στό ιατρεία του Ο.Ν. ένώ περισσότερες πληροφορίες θά παρέχονται στους ένδιαφερομένους στό τηλέφωνο, έσωτ. 297.

Ζητούν έξόφληση και έπαναπατρισμό

Τό πλήρωμα του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Σουάν Λέικ» ζήτησε τήν παρέμβαση του ύπουργείου Ναυτιλίας γιά νά έξοφληθεί και νά έπαναпатριστεί. Τό σκάφος βρίσκεται από τίς 6 Άπριλίου στό άγκυροβόλιο του Μπιλμπάο χωρίς έλευθεροκοινωνία και όπως ανέφερε ο πλοίαρχός του ύπάρχουν έλλείψεις σε τρόφιμα και σε καύσιμα ενώ οι καθυστερούμενες άποδοχές άνέρχονται σε 130.000 δολάρια.

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

Συνεχίζεται σταθερά ή μείωση των παροπλισμένων στό έσωτερικό

Κατά τό διάστημα μεταξύ 28 Φεβρουαρίου καί 29 'Απριλίου ό αριθμός των παροπλισμένων στό άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 43 πλοία, ένώ παράλληλα ή συνολική άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 922.784 τον. γκρός. Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στίς 29 'Απριλίου 1985 σέ 336 συνολικής χωρητικότητας 5.829.689 τον. γκρός, έναντι 379 συνολικής χωρητικότητας 6.752.473 τον. γκρός στίς 27 Φεβρουαρίου.

'Από αυτά 56 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.362.664 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 262 συνολικής χωρητικότητας 2.329.483 τον. γκρός φορτηγά διαφόρων τύπων καί 18 συνολικής χωρητικότητας 137.542 τον. γκρός έπιβατηγά. 'Από τά πλοία αυτά 287 συνολικής χωρητικότητας 4.264.601 τον. γκρός (43 δεξαμενόπλοια 2.273.168 τον. γκρός, 229 φορτηγά 1.871.400 τον. γκρός, καί 15 έπιβατηγά 120.033 τον. γκρός) ήταν μέ 'Ελληνική σημαία καί 49 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.565.088 τον. γκρός (13 δεξαμενόπλοια 1.089.496 τον. γκρός, 33 φορτηγά 458.083 τον. γκρός καί 3 έπιβατηγά 17.509 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από 28 Φεβρουαρίου μέχρι 29 'Απριλίου σημειώθηκαν οι έξις μεταβολές στό παροπλισμένα στό άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οι άπόπλοι

Μεταξύ 28 Φεβρουαρίου καί 29 'Απριλίου απέπλευσαν τά έξις πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

- 'Ελευσίνα, θέση Α': τά φορτηγά «Συμφόνικ» (15.3.85), «Ρητόρικ» (19.2.85) καί «'Αγγελος Μιχαήλ» (29.3.85) καί τό δεξαμενόπλοιο «Σταύρος Γ.Λ.» (15.3.85).
- 'Ελευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «'Αναστάσιος Κ.» (12.3.85), «'Αρχιμήδης» (16.3.85), «'Αλέξανδρος Α.» (5.4.85), «'Ωκεανός» (8.3.85), «Γλαύκη» (3.3.85), «Γκρήκ Φρέντσιπ» (15.3.85), «Γιουρόπιαν Μαρσιόνες» (15.3.85), «Γουόρλντ» (8.3.85), «Γεώργιος Τσακίρογλου» (3.3.85) καί «'Αλκαίος Κ.» (11.4.85) καί τά δεξαμενόπλοια «'Αφθόρος» (8.3.85), «Πετρολαγκάζ» (27.3.85), «Χάρμον» (21.3.85), «Μαριχρίστίν» (26.2.85), «Ροάν» (21.3.85), «Σάμπλ» (16.4.85), «Χίππο» (11.4.85), «'Ελεύτερος» (21.3.85) καί «'Αρμονικός» (12.4.85).
- 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «'Αλέξανδρος Κορυζής» (10.4.85), «Μόσχα Δ.» (29.3.85), «Τάκης Η.» (30.3.85), «Μητέρα 'Ασημίνα» (23.3.85), «Φάμιλν Δέλτα» (22.3.85), «'Ανθία» (21.3.85), «'Οτζκοου» (28.2.85), «'Αταλάντη» (23.3.85), «'Ελλένικ Φαίθ» (1.4.85), «'Αστέρι» (21.3.85), «'Αυστράλια Φρήζερ» (2.3.85), «'Αυραφροστ» (15.3.85), «Ρόνσον» (13.3.85), «Κάρος» (12.3.85), «Ευβοϊκός Γκάλφ» (28.3.85) τό δεξαμενόπλοιο «Μάρκ VII» (5.3.85) καί τά έπιβατηγά «'Αλκυών» (16.4.85), «Σίτυ όφ Μύκονος» (1.3.85) καί «Σίτυ όφ Ρόδος» (19.2.85).

- Χαλκίδα: Τά φορτηγά «Γαλήνη» (6.4.85), «Καβάκο» (21.2.85) καί «'Οδηγήτρια» (6.2.85).
- 'Ιτέα: Τά δεξαμενόπλοια «Πήλιον» (15.2.85) «Ράς Μαέροκ» (14.3.85), «Νεφέλη» (28.2.85) καί «Κυμώ» (28.2.85).
- Κεφαλληνία: τό φορτηγό «Μέντ 'Αμπισιον» (8.4.85).

- Γαλαξείδι: Τά φορτηγά «Πάνορμος» (15.2.85), «Σέλας» (1.4.85) καί «'Αβαξ» 23.2.85) καί τό δεξαμενόπλοιο «Νότος» (8.3.85).
- 'Αστακός: τά φορτηγά «Γοργώ» (11.4.85), «'Ακρα Ταίναρον» (22.3.85) καί «Δέσποινα» (26.3.85).
- Στυλίδα: τά φορτηγά «Κάπταιν Γιάννης» (16.4.85) καί «'Ικτίνος» 615.3.85).
- Λευκάδα: τό φορτηγό «Ρίο ντέ Τζανέιρο» (19.3.85).

Οι νέοι παροπλισμοί

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στό κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξις πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

- 'Ελευσίνα, θέση Β': τά φορτηγά «Αίγίς 'Ελλένικ» (18.2.85), «Γλυφάδα» (6.3.85), «Αίγίς Τρέιντ» (1.3.85), «Ροδάνδη» (6.3.85), «'Ανάστασις II» (7.3.85), «Σάμμερ Στάρ» (6.3.85), «Ντέκα Κονκόρντ» (7.3.85), «Γεώργιος Τσακίρογλου» (27.2.85), «Μάραθον Λέικ» (15.3.85), «'Εμμα Μεθενιτη» (19.3.85), «'Αλκαίος Κ.» (11.3.85), «Αίγίς Χάρβεστ» (5.4.85) καί τά δεξαμενόπλοια «Σάμπλ» (15.2.85), «Χίππο» (19.2.85), «'Ελεύτερος» (13.2.85), «'Ορυξ» (14.3.85) καί «'Αρμονικός» (8.4.85).
- 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Λάκων» (7.3.87), «'Αριέττα» (27.2.85), «'Εστανσία» (23.3.85), «Παπαμάρκος» (28.3.85), «Μενέλαος Β.» (29.3.85), «'Ιόνιαν Κέϊπ» (9.4.85), «'Ιόνιαν Γκρέϊς» (9.4.85), «Κώστια Πεφάνης» (11.4.85), «Κουαντάν» (19.4.85) καί «Γκαντάνες» (19.4.85).
- Χαλκίδα: τά φορτηγά «Ούλιτμα» (19.3.85) καί «Εύνοια» (19.4.85).
- Στυλίδα: τό φορτηγό «Μάουντ 'Ορθρυς» (8.2.85).
- Λευκάδα: τό φορτηγό «Τζίνι Κ.» (22.1.85).

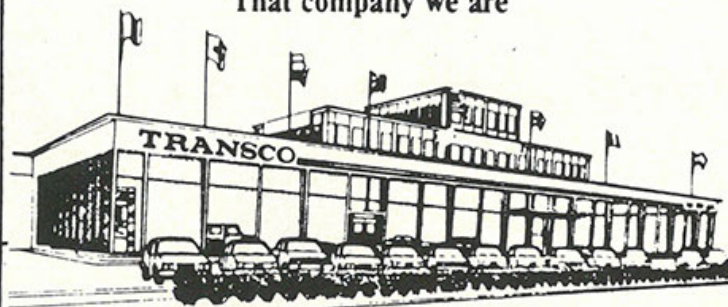


we deliver cars to the world

TRANSCO

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

That company we are



TRANSCO 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

Τό Μπρουνεϊ στον ΙΜΟ

Τό μικρό κρατίδιο της Ίνδονησίας, Μπρουνεϊ Νταρουσαλάμ έγινε τό 127ο μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού των Ήνωμένων Έθνών που ασχολείται με την ασφάλεια πλοίων και ανθρώπων στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Τό Μπρουνεϊ Νταρουσαλάμ έγινε μέλος του ΙΜΟ με υπογραφή της Συνθήκης στην Γενική Γραμματεία των Ήνωμένων Έθνών στις 31 Δεκεμβρίου 1984.

Σύστημα έλέγχου φορτώσεως

Ένα νέο σύστημα αυτόματου έλέγχου της φόρτωσης και εκφόρτωσης παρουσιάστηκε από την «NORCONTROL». Τό σύστημα τοποθετήθηκε ήδη στο τάνκερ «Jarena» που διακινεί άργο πετρέλαιο από τις εξέδρες παραγωγής της Βόρειας Θάλασσας στά διυλιστήρια της Σέλλ, γιά μία πρώτη αξιολόγησή του σέ συνθήκες πραγματικής λειτουργίας. Τό σύστημα χειρίζεται 6 άντλίες και 14 δεξαμενές φορτίου σύν τις δεξαμενές έρματος και παρέχει πληροφορίες στό κέντρο έλέγχου φορτώσεως του σκάφους γιά τό βάρος και την θερμοκρασία του άργου που διακινείται. Ακόμη τό σύστημα έλέγχει τό επίπεδο του άργου σέ κάθε δεξαμενή, τή ροή του άργου, ύπολογισμούς σταθερότητας, βυθίσματος και κλίσεως του πλοίου. Ο χειριστής μπορεί νά προβλέψει μέσω του συστήματος μετά την φόρτωση, και τό σύστημα μπορεί νά επεκταθεί ώστε νά παρέχει πληροφορίες γιά τή σταθερότητα του πλοίου μετά από ζημιές ή ύδροδεξαμενισμό.

Πρίν την εκφόρτωση ο χειριστής δίνει στον μικροϋπολογιστή στοιχεία όπως τό συνολικό όγκο του φορτίου, τή πίεση των αερίων και ο μικροϋπολογιστής εκλέγει τό κατάλληλο πρόγραμμα εκφόρτωσης δίνοντας

πληροφορίες σχετικά μέ τόν αριθμό των άντλων και την ταχύτητα που θα λειτουργήσουν. Ο χειριστής ενημερώνεται γιά τό στάδιο της εκφόρτωσης από ειδική όθόνη και μπορεί νά θέσει σέ λειτουργία άντλίες ή νά άνοιγοκλείσει βαλβίδες. Τό σύστημα προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια στις δύσκολες συνθήκες της Βόρειας Θάλασσας μέ δυνατότητα ασφαλούς μεταφόρτωσης σέ κακοκαιρία μέ κύματα ύψους 4 μέτρων. Βασισμένη στην επιτυχία του συστήματος στά δεξαμενόπλοια ή «NORCONTROL» σχεδιάζει την μελλοντική παρουσίαση ενός παρόμοιου συστήματος γιά άλλα σκάφη.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**— «Τό Έμπορικό μας Ναυτικό στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο»**

Ο άστυρματιστής Ε.Ν. κ. Ήλίας Άντύπας κυκλοφόρησε πρόσφατα τις άναμνήσεις του που σκιαγραφούν άδρά τή δράση και τή μεγάλη συνεισφορά του Έλληνικού Έμπορικού Ναυτικού στον άγώνα της έλευθερίας.

Πρόκειται γιά ένα βιβλίο 200 σελίδων, στις όποιες ο συγγραφέας παρουσιάζει μέσα από προσωπικές έμπειρίες την εικόνα του κινδύνου κατά την διάρκεια των θαλάσσιων πολεμικών μεταφορών και προσφέρει πολύ ύψηλή επαγγελματική αξιολόγηση του Έλληνα ναυτικού, γεγονός που κάνει τό βιβλίο ιδιαίτερα προσφιλέ για τους ναυτικούς μας που μεγαλούργησαν την περίοδο εκείνη.

Τό βιβλίο είναι άφιερωμένο στον άείμνηστο έθνικό εύεργέτη Καπτάν Γιάννη Δ. Πατέρα.

— «Άνθιμου Γαζή «Μεγάλη Χάρτα της Έλλάδος».

Τό Πολιτιστικό Κέντρο του Έλληνισμού της Δίασπορας, Ίπποκράτους 89 Άθήνα, κυκλοφόρησε σέ δεύτερη έκδοση τό παραπάνω γνωστό έργο, τό όποιο οι ενδιαφερόμενοι μπορούν νά άποκτήσουν από τή προαναφερθείσα διεύθυνση.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου Άποφοίτων Σχολής Πλοιάρχων Σύρου που συνήλθε έκτακτα μέ τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του έκλεκτου συναδέλφου και ιδρυτικού μέλους του Συλλόγου

ΑΝΤΩΝΗ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗ

άποφάσισε τά εξής:

1. Νά παραστεί άντιπροσωπεία μελών του Συλλόγου στην κηδεία.
2. Νά κατατεθεί στεφάνι στην σωρό του θανόντος.
3. Νά σταλεί συλλυπητήριο τηλεγράφημα στην οίκογένειά του.
4. Νά διατεθούν 20.000 δρχ. σέ κοινωφελές ίδρυμα της γενέτειράς του.
5. Νά δημοσιευθεί αυτό τό ψήφισμα, στον Ναυτικό τύπο του Πειραιά και στον τοπικό της γενέτειρας του θανόντος.

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	Παναμαϊκή	5.491	1981	Μπελίζ για Τορόντο, έμφορτο ζαχαρώς προσά- ραξε στη λίμνη Σαίντ Πήτερ στις 6/4 και κατευ- θύνθηκε προς Μόντρεαλ για επισκευές. Προσέκρουσε σε υποβρύχιο αντικείμενο στο Άμβουργο, στις 4/4 και υπέστη ζημιές στο πηδά- λιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
BENETIKO	Έλληνική	12.238	1978	Προσάραξε στη Φρήταουν, στις 12/4 και υπέστη πυρκαϊά και κλίση. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε ά- πό διερχόμενο σκάφος.
IKARIAN RHFER	Έλληνική	4.390	1967	Υπέστη ζημιές σε κοντέινερ συνεπεία κακοκαι- ρίας που συνάντησε στον Άτλαντικό, στά τέλη Μαρτίου.
KABO ΠΕΙΡΑΤΗΣ	Έλληνική	12.772	1976	Υπέστη ζημία σε γερανό στο Βανκούβερ, στις 1/4.
KORONET	Έλληνική	9.862	1978	Γκουαγιακουϊλ για Κόμπε, υπέστη ζημία σε γε- ρανό, στο Χάτσινοχ στις 11/4. Αναλήφθηκαν έπι- σκευές.
MARITSA ΣΚΙΝΙΤΗΣ	Παναμαϊκή	13.687	1974	Υπέστη εισορή υδάτων στη Φρητάουν, στις 15/4.
ΜΕΡΚΑΤΩΡ	Παναμαϊκή	10.490	1970	Παροπλισμένο στην Έλευσίνα, υπέστη πυρκαϊά στις 17/4.
MINI ΛΗΝΤ	Έλληνική	1.592	1970	Προσάραξε στο Σάν Πέντρο ντέ Μακόρις, στις 25/4 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β.	Παναμαϊκή	3.966	1961	Νικόσια για Σαβόνα, προσάραξε στο Μπουένος Άϊρες στις 19/4.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Παναμαϊκή	11.383	1973	Προσάραξε στο Π. Σουδάν, στις 12/4 και απο- κολλήθηκε την ίδια ημέρα χωρίς να αναφερθούν ζημιές.
ΣΟΛΩΝ Κ.	Κυπριακή	1.599	1965	Βυθίστηκε συνεπεία εισορής υδάτων στο μηχα- νοστάσιο, στη Βραζιλία, στις 17/4. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε από διερχόμενο σκάφος.
ΤΖΩΝ Π.	Έλληνική	12.011	1968	Παροπλισμένο στην Έλευσίνα, συγκρούστηκε στις 13/4, με τά φορτηγά «Όδυσσεύς», «Ρέα» και «Άπους» λόγω θαλασσοταραχής.
ΤΖΩΡΤΖ	Έλληνική	4.323	1965	Επιθεωρήθηκε στην Άμβέρσα συνεπεία ζημιών από μετατόπιση φορτίου που υπέστη κατά τό τα- ξίδι από Θεσσαλονίκη για Γκάρσον τόν Μάρτιο.
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	Έλληνική	1.599	1970	Κατά την άγκυροβόληση στην Γκαζαουέτ στις 5/4, συγκρούστηκε με τό μπάλκερ «Δημήτριος Δύο» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές στο κύτος. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	Λιβεριανή	3.279	1974	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΙΝΤΑ	Έλληνική	23.218	1973	Κατέπλευσε στο Γκότενμπουργκ στις 23/4 με ζη-

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR
23625 ARGO · AR.

Tucuman 359 · 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS
7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132998 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

ΑΛΜΑ	Λιβερτιανή	18.894	1975
ΒΗΤΑΣΑΝ	Έλληνική	19.633	1966
ΕΛΕΝΑ Β.	Έλληνική	20.713	1973
ΗΡΑ	Λιβερτίας	16.390	1979
MARINER II	Παναμά	10.099	1968
ΜΑΡΩ Λ.	Έλληνική	25.000	1985
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	Έλληνική	28.082	1975
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	Έλληνική	16.726	1978
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	Έλληνική	36.168	1968
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	Λιβερτιανή	21.000	1983
ΤΟΞΟΤΗΣ	Έλληνική	19.166	1974
ΧΕΛΜΕΡ	Παναμαϊκή	10.595	1964
TANKERS:			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ	Έλληνική	58.185	1972
ΚΥΠΡΟΣ	Κυπριακή	122.814	1974

μία στην προπέλλα, συνεπεία πρόσκρουσης σέ πάγους.

Νικίσκι γιά 'Ινδία, συγκρούσθηκε μέ φορτηγίδα στή Σιγκαπούρη, στίς 26/4 καί υπέστη είσορή ύδάτων.

Κατά τόν κατάπλου στό 'Αχλάδι προσέκρουσε στήν αποβάθρα στίς 17/4 καί υπέστη έλασμα-τουργικές ζημιές στή πλώρη.

Συγκρούσθηκε στή Τσιταγκόγκ στίς 11/3, μέ τό φορτηγό «Banglar Doot» καί υπέστη έλασμα-τουργικές ζημιές.

Υπέστη πυρκαϊά σέ καμπίνες του πληρώματος στή Κλαϊπεντα, στίς 26/4 πού κατεστάλη από τήν πυροσβεστική ύπηρεσία του λιμένος.

Μάρ γιά Μπανγκόγκ έμφορτο σιδήρου, βυθίσθηκε στήν Έρυθρά Θάλασσα συνεπεία πρόσκρουσης καί έκρηξης σέ άγνωστο άντικείμενο.

Τό πήρωμα διασώθηκε από διερχόμενο σκάφος. Μπρέικ γιά 'Υμουϊντέν, συγκρούσθηκε στό Βέ-σερ στίς 19/4 μέ τό όχηματαγωγό «Traviata».

Προσάραξε στόν π. Μισισσιπιπή, στίς 21/4 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών.

Υπέστη ζημιές σέ γερανούς συνεπεία κακοκαιρίας πού συνάντησε κατά τό ταξίδι πός Γιόκοχάμα στό τέλη 'Απριλίου.

Υπέστη βλάβη στήν ηλεκτρογεννήτρια στίς 19/4 καί κατέπλευσε στό Καοσιούνγκ γιά έπισκευές.

Συγκρούσθηκε στό Σαλβαντόρ, στίς 9/4 μέ τό φορτηγό «Taiko» καί υπέστη έλαφρές ζημιές.

Κατέπλευσε στήν Κότκα, στίς 2/4, μέ ζημιές στό κύτος καί είσορή ύδάτων.

Επιθεωρήθηκε στή Λέικ Τσάρλς, στίς 26/4 συνεπεία βλάβης στήν ηλεκτρογεννήτρια.

Υπέστη πυρκαϊά στό Κέϊπ Πάσσερο, στίς 25/4 καί ρυμουλκήθηκε στήν Αύγουστα.

Έβλήθη υπό Ιρακινού πυραύλου στό Κάργκ 'Αϊ-λαντ καί υπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο. Ένας ναυτικός τραυματίσθηκε. Τό σκάφος ρυμουλκείται στό Μπαχρέϊν.



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

**ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΘΗΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ**

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.**

Πληροφορίες στήν Έλλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4

Ή ναυλαγορά

ζοι ναυλωτές, κυρίως στο μέγεθος των 15.000 τόν. d.w. που φαίνεται να παραμένει το κυρίως προβληματικό μέγεθος.

Οι τελευταίες ημέρες του προηγούμενου δεκαπενθήμερου, που λόγω των εορτών του Πάσχα και της πρόωρης τυπώσεως των «Ναυτικών Χρονικών» δεν έγιναν αντικείμενο σχολιασμού του τελευταίου δελτίου μας, υπήρξαν, πράγματι, σημαντικές. Απότομη αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας στα σιτηρά και, σε κάποιο μέτρο, στους λοιπούς τομείς της ναυλαγοράς άρκεσε για να δικαιολογήσει άνοδο των ναύλων, που στον τομέα Κόλπου/Κόντινεντ σε μέγεθος πάναμαξ πέταξε στην περιοχή των δολ. 11.50 ανά τόννο. Παράλληλα, αλλά σαφώς ποσοστιαία μικρότερη άνοδο παρουσίασαν και οι ναυλώσεις προς Ίαπωνία που έφθασαν τα δολ. 16.

Ως εκ τούτου, στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του Απριλίου δοκιμάστηκε η άνοχη της αγοράς, δηλαδή η ικανότητα της πλοικτησίας να διατηρήσει και, πιθανόν, να επαιξήσει τα επιτευχθέντα «κέρδη». Από μία συνολική θεώρηση των πεπραγμένων του δεκαπενθήμερου, τα αποτελέσματα μπορούν να χαρακτηρισθούν αμφιλεγόμενα — όχι, όμως, απογοητευτικά.

Ήδη ο πρώτος τομέας (Κόλπος/ Κόντινεντ) φαίνεται να σταθεροποιείται προς το παρόν στα δολ. 11 ενώ η διατήρηση του προς Ίαπωνία ναύλου στα παραπάνω αναφερόμενα υψηλότερα επίπεδα είναι μάλλον πραγματικότητα.

Οι φορτώσεις από τον Κόλπο, τόσο σε πάναμαξ όσο και σε μικρότερα μέχρι του handy size πλοίων, υπήρξαν πολυάριθμες, με τα δεύτερα να κερδίζουν κάπως έδαφος και συνεπώς ελαφρώς υψηλότερους ναύλους. Ο μεγάλος αριθμός των εμπιστευτικών ναυλώσεων εμποδίζει, όπως συνήθως, την πλήρη αξιολόγηση. Απαιτούνται, λοιπόν, μερικές ακόμα ημέρες και κάποια πιθανολόγηση για να σχολιάσει κανείς τα συμβαίνοντα.

Και άλλες περιοχές, κυρίως η Νότια Αμερική και, σε μικρότερο βαθμό η Αυστραλία και η Βόρειος Ευρώπη, υπήρξαν το «θέατρο» δραστηριότητας με ικανό αριθμό ναυλώσεων ή εν δυνάμει ζητήσεως γεγονόσ που ενισχύει τις ελπίδες μιάς έστω και βραχυχρόνιας διατηρήσεως αυτής της όψιμης ... άνοιξης της ναυλαγοράς.

Στους τομείς του άνθρακα και των σιδηρομεταλλευμάτων, η ζήτηση κρατήθηκε ζω-

ηρή στα μεγάλα κυρίως πλοία, χωρίς οι επιπτώσεις να είναι άμελετες όσον αφορά στα μεσαία και μικρά μεγέθη πλοία.

Εξαιρετικά ζωηρή ή κίνηση στα λιπάσματα, κυρίως χάρις στις ναυλώσεις για λογαριασμό της Ινδικής κυβέρνησης, κράτησε σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις της ναυλαγοράς και επηρέασε θετικά τις τάσεις της, ιδίως για τα μικρότερα του «handy» πλοία.

Χωρίς ιδιαίτερη «εμπνευση», η ζάχαρη, διατηρήθηκε μέν αρκετά ζωηρή στο επίπεδο της ζήτησεως, χωρίς όμως να μας δώσει (ή να αφήσει να γνωσθούν) πρακτικά αποτελέσματα με τη μορφή συγκεκριμένων ναυλώσεων.

Στα γενικά φορτία, η κατάσταση διατηρήθηκε στα μόνιμα πλέον υποτονικά πλαίσια με την μέση των χρονοναυλώσεων ταξιδιού περί των οποίων αναφέρουμε ευθύς παρακάτω.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε αντίστοιχία με τις τάσεις της ναυλαγοράς ταξιδιού, οι χρονοναυλώσεις κινήθηκαν σε ένα κλίμα μετρημένης ζωηρότητας με ικανό αριθμό κλεισιμάτων εκ των οποίων τα «εμπιστευτικά» είναι, ασφαλώς, τα πλέον ενδιαφέροντα.

Ο τύπος «πάναμαξ» για κυκλικά Ατλαντικού συγκέντρωσε τη γενική προσοχή και κλεινόταν στα δολ. 5/5.500 ανά ημέρα, ενώ σημειώσαμε και περιπτώσεις μεγάλων πάναμαξ (70.000 τόν. d.w.) ικανών να «πιάνουν» άκωμα και δολ. 6.500.

Αντιφατικές ήταν οι πληροφορίες για τα πολύ μεγάλα πλοία (100/150.000 τόν. d.w.) που κλείνονταν μεταξύ των δολ. 1.40/2.00 ανά τον. d.w. και μήνα, αναλόγως περιοχής και... καλής τύχης.

Γυρίζοντας στα μικρότερα πλοία, διαπιστώνουμε μία τάση άνοδου των επιπέδων των μισθωμάτων, ιδίως όταν η παράδοση συμφωνείται σε καίρια περιοχή και η επαναπαράδοση σε ... άγονη. Και άγονη εν προκειμένω μπορεί να χαρακτηριστεί και η Απω Ανατολή αφού handy size πλοία εξασφάλιζαν μίσθωμα άνω των δολ. 5.000 ημερησίως με αρκετά μεγάλη διάρκεια άπασχόλησης.

Σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις του δεκαπενθήμερου έπαιξαν αναμφισβήτητα οι Κινέ-

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Απριλίου υπήρξε αναμφισβήτητο το χειρότερο μέχρι τώρα των τελευταίων τεσσάρων μηνών. Η περιορισμένη ζήτηση (φταίει τάχα το καλοκαίρι που έρχεται;) και η άναμνη νέων, χαμηλοτέρων τιμών του OPEC είναι άσφαλώς οι ένοχοι.

Παρά την δικαιολογημένη εχέμυθεια για τις ναυλώσεις από Περσικό Κόλπο, θα υπερέβαλλε κανείς αν χαρακτήριζε τον αριθμό των ναυλώσεων από την περιοχή «φτωχό». Ασφαλώς υπήρξε κάτι χειρότερο.

Στα VLCC, ασφαλώς δείγμα γραφής αποτελεί η ναύλωση για 250.000 τόννους από Περσικό (περιλαμβανομένης της νήσου Σιρρί) για Έρυθρά στα WS 27 με όψιόν Κόντινεντ Μεσόγειο ή Απω Ανατολή στα WS 25 ή 26 αντίστοιχα.

Άλλο VLCC κλείστηκε από το Ιράν για 6 μήνες αποθήκευση πετρελαίου έναντι δολ. 8.000 ημερησίως, ενώ έντύπωση προκαλεί η υπό του «Lloyd's List» ανακοινωθείσα παράμοια ναύλωση πλοίου 225.000 τόν. d.w. έναντι δολ. 22.000 ημερησίως, έστω κι αν αυτή άφορά σε διάρκεια ... τεσσάρων ημερών μόνον, με όψιόν άλλες 6 ημέρες στα δολ. 18.000!

Μικρότερα πλοία από τον Περσικό είχαν ανάλογη τύχη και χαρακτηριστικά αναφέρουμε τους 125.000 τόννους για Κόντινεντ στα WS 37.5 και τους 85.000 τόννους για Ίαπωνία στα WS 70.

Η Μεσόγειος υπήρξε υποτονική με μία μικρή έξαρση περί το τέλος της περιόδου με τους 70.000 τόννους για Κόντινεντ στα WS 60 με όψιόν ΗΠΑ (Ακτή Ατλαντικού) στα WS 48. Οι 125.000 τόννοι για Μαύρη Θάλασσα πλήρωναν WS 47 ενώ η αυτή περίπου ποσότητα για ένδομεσογειακή μεταφορά WS 45.

VLCC από Δυτ. Αφρική για Κόντινεντ ή Μεσόγειο πλήρωνε μόλις WS 23 ενώ, σε μικρότερα μεγέθη, οι 120.000 τόννοι WS 35 και οι 70.000 τόννοι WS 65 για τους ίδιους προορισμούς.

Μικρή ή ζήτηση στη Βόρειο Θάλασσα όπου οι 80.000 τόννοι για Μεσόγειο πλήρωναν WS 35, οι 80.000 τόννοι για ΗΠΑ (Ατλαντικό) WS 42.5 με όψιόν Καναδά WS 45 ενώ τοπική μεταφορά 65.000 τόννων WS 65.

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) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116832 - 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

Κατήφεια και στήν απέναντι πλευρά, όπου η Καραϊβική πλήρωσε 64.000 τόννους για Κόλπο WS 60 και 85.000 τόννοι από Α. Μεξικό για ΗΠΑ (Κόλπο) WS 59 με όψιόν 'Ατλαντικό WS 54.

Οι προοπτικές για τις έρχόμενες ημέρες μάλλον δυσοίωνες και μόνο μία σταθεροποίηση του καθεστώτος τιμών μπορεί περιθωριακά να δώσει μία ασθενή πνοή στην αγορά.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Νιού Σάουθ Γουέλης 50.000 τον. σιτηρά Νότιο Κορέα, δολ. 10.30, φόρτωση κλίμακας/7.250 έλ. εκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΛΕΝΑ II: 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ 'Αμστερνταμ και Μπρούμσβουτελ 20.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 28.25 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση μέχρι 25 'Απριλίου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣ: Ρουέν 30.000 τον. σιτηρά Καζαμπλάνκα, δολ. 7.25 φίο, 9.000/9.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 29 - Μαΐου 2.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 22-25.000 τον. γεννήματα Μαρακαίμπο και Πουέρτο Καμπέλο δολ. 14 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 21-24.

ΑΘΩΣ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35 φίο, 4.000/1.000 τον. 'Απρίλ. 20 τό άργότερο.

ΡΑ'Ι'ΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 51-55.000 τον. σιτηρά 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ / 'Αμστερνταμ, δολ. 11.55 φίο, 10 ημέρες, 'Απρίλ. 22-27.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 35.000 τον. γεννήματα Σήφορθ δολ. 13 φίο, όψιόν 'Αμβέρσα / Ρότερνταμ / 'Αμστερνταμ δολ. 12 φίο, 5 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 19-23.

ΠΗΓΑΣΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20-22.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 33.50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση.

ΚΡΙΟΣ: Ποταμό Μισισσιπιή 10.000 τον. γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 20 φίο, όψιόν δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης δολ. 21 φίο, 3 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Απρίλ. 25 - Μαΐου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. σιτηρά Συρία, δολ. 17.50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ: Νόρφολκ 72.000 τον. γαϊάνθρακες Γκέντ, φολ. 6 φίο, 3 ημέρες/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 8-20.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: Πόντα ντό Ούμπο 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6.25 φίο, 6 ημέρες φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, 'Απρίλ. 26 - Μαΐου 5.

ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο τον γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 19 φίο, 10 ημέρες, Μαΐου 10-20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΟΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 15.400 τον. σόγιας Πουέρτο Καμπέλλο και Μαρακαίμπο δολ.

18.60 φίο, 4 ημέρες/600 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Απριλίου/Μαΐο.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΝΙΚΑ Κ.: 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/ 'Αμστερνταμ 17.500 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 28 φίο, όψιόν άνατολ. ακτή δολ. 28.50 φίο. 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 12-22.

ΕΡΗΝΙΩ: Λά Παλίζ 20.000 τον. σιτηρά χύδην Λατκά δολ. 15 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα 'Απριλίου.

ΜΙΝΑ: Ριγιέκα 5.000 τον. λιπάσματα σέ σάκκος δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 27.50 φίο, 1.00/750 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα 'Απριλίου.

ΝΑΓΙΑ: Μάρσα 'Ε. Μπρέγκα 15.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22.50 φίο, 4.000/1.000 τον. μέσα 'Απριλίου.

ΜΕΛΙΤΩΝ: 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/ 'Αμστερνταμ 14.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 29 φίο, όψιόν φόρτωση Χερρόγια δολ. 30.50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 16-22.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Δυτική ή Νότιο Αυστραλία 24.000 τον. σιτηρά Χοντίντα, δολ. 18 από Δυτ. Αυσταλ./δολ. 20 από Νοτ. Αυστραλία, φόρτωση κλίμακας/2.000 τον έλευθ. εκφόρτωση, 'Απρίλ. 22-29.

ΑΡΓΩ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 17.500 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22.50 φίο, 4.000/1.000 τον. 'Απρίλ. 27-30.

ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ: 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/ 'Αμστερνταμ 17.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 28.25 φίο, 3.000/1.000 τον. μέχρι 'Απρίλ. 22.

ΡΟΖΙΤΑ: 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ / 'Αμστερνταμ 16.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 29.25 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Απρίλ. 22-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 19.876 τον. d.w. του 1970, παράδοση Χιούστον/Γκάλβεστον 'Απρίλ. 15-25, επαναπαράδοση Κίνα δολ. 4.700 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΡΙΟΡ: 34.698 τον. d.w. του 1982, παράδοση Λάμπαναν 'Απρίλ. 10-17, επαναπαράδοση Μεσογειακό λιμάνι Τουρκίας, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.679 τον. d.w. παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Απρίλ. 12-14, επαναπαράδοση Κίνα δολ. 4.000 την ημέρα.

ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ: 51.900 τον. d.w. του 1967 παράδοση διερχόμενη Γιβραλτάρ 'Απρίλ. 20-27, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτίου 'Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Ρότερνταμ, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΙΜΑ: 57.650 τον. d.w. του 1968, παράδοση Πάσσαρο άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτίου 'Αμερικής με επαναπαράδοση ΗΒ/Σκώ/Πάσσαρο, δολ. 4.800 την ή μ ε ρ α.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 16.620 τον. d.w. του 1971, παράδοση Λά Παλίζ 'Απρίλ. 16-19, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική δολ. 3.200 την ημέρα.

ΑΡΙΣΤΕΥΣ: 14.935 τον. d.w. του 1969, παράδοση Μπαγκκόγκ άμεση, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο ή άνατολ. ακτή ΗΠΑ δολ. 2.350 την ημέρα.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: 40.404 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Σιγκαπούρη δολ. 5.500 την ημέρα.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ: 41.700 τον. d.w. του 1969, παράδοση στόν πιλότο Βανκούβερ Μαΐου 9-15, επαναπαράδοση με την άφιξη στόν πιλότο Νοτ. Κορέας, δολ. 3.400 την ημέρα, πλέον δολ. 79.000 για πλού ύπό έρμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: 26.814 τον. d.w. του 1976, παράδοση Φιλιππίνες 'Απρίλ. 23-26, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 2.800 την ημέρα.

TRANSIT CAR BELGIUM

pvba

**TAX FREE CARS FROM BELGIUM!
CHEAPEST OF EUROPE!**

WE PICK YOU UP AT THE AIRPORT!

(LET US KNOW YOUR FLIGHT NR. 2 DAYS BEFORE!)

**All makes & Models.
Worldwide delivery.**

OPEL, ALFA, BMW, FORD, AUDI, VW, MERCEDES, PORSCHE

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhoflaan 26
2120 Schoten
BELGIUM (ANTWERP)
Telex: 33699 SRVIAT B

PHONE. 32.3.658.72.28

ΟΣΙΑΝ ΣΗΓΚΑΛ: 24.189 τον. d.w. του 1980, παράδοση Πουλέα μέσα Μαΐου, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία - Σιγκαπούρη συμπερ. Κίνας, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΖΥΓΟΣ: 33.120 τον. d.w. του 1976, παράδοση Φιλανδία άμεση, επαναπαράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΛΙΝΤΑ: 38.250 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βαλτική 'Απρίλ. 28 - Μαΐου 2, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ: 42.284 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 1-10, ταξίδι μέσω Αυστρίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Αμβούργο δολ. 4.800 την ημέρα.

ΣΤΟΡΚ: 26.775 τον. d.w. του 1970, παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 15-25, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 3.180 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΑΡΜΠΗΣ: 74.107 τον. d.w. του 1967, παράδοση στίν πιλότο Ρόττερταμ 'Απρίλ. 27 τό αργότερο, ενα κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση Βαρκελώνη/Αμβούργο, δολ. 5.275 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΒΕΝΟΥΣ V: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 85.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 54, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 59, 'Απρίλ. 17.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Μπόνου καί Φορκαντός 20.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 'Απρίλ. 24.

ΕΙΡΗΝΗ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 35, 'Απρίλ. 18.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Ες Σιντέρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Ρόττερταμ WS 53, 'Απρίλ. 18.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: 'Ες Σιντέρ 130.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 45, 'Απρίλ. 19.

ΑΙΟΛΟΣ: 'Ες Σιντέρ 57.000 τον. μέρος φορτίου, Καζαμπλάνκα, WS 80, 'Απρίλ. 18.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Σαλλόμ Βόε 65.000 μέρος φορτίου Γαλλικό λιμάνι 'Ατλαντικού WS 65, 'Απρίλ. 26.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Σιγκαπούρη 34.000 τον.

καθαρά, μέρος φορτίου, Σιρρί 'Αϊλαντ, WS 80 'Απρίλ. 22.

ΚΕΦΕΥΣ: Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 122.5, όψιόν Μεσόγειο WS 132.5, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 112.5 άμεση.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Λός Μίνας 45.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 60, 'Απρίλ. 20.

ΤΑΥΡΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 50.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 85, όψιόν άνατολ. άκτή Νοτ. 'Αμερικής WS 105, Μαΐου 4.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Χάουντ Πόιντ 66.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιόν Σκανδιναυία WS 70, 'Απρίλ. 25.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 20.000 τον. μέρος φορτίου Δομινικανή Δημοκρατία, δολ. 130.000 κατ' άποκοπή 'Απρίλ. 20.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Καραϊβική 28.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 128, 'Απρίλ. 24.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου, Φαλκονέρα WS 65, 'Απρίλ. 20.

ΑΛΕΝΤΑΛΕ: 'Ες Σιντέρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ελλάδα, WS 65, 'Απρίλ. 18.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τον. 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 36, 'Απρίλ. 18.

ΜΑΝΤΩ V: Κόντινεντ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 112.5, άμεση.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Βενεζουέλα 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 45, 'Απρίλ. 15.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: 'Ες Σιντέρ 67.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοα WS 70, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 68, 'Απρίλ. 13.

ΑΡΚΑ'Υ: 'Αμουαί Μπαί 61.500 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 60, 'Απρίλ. 13.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Κάρπιτο 40.000 τον. μέρος φορτίου, Κόρπους Κρίσι WS 90, 'Απρίλ. 19.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ολλανδία, WS 43, 'Απρίλ. 28.

ΛΑΚΩΝΙΑ II: Νάπολι 20.000 τον. καθαρά 'Ελλάδα /Κύπρο WS 140, 'Απρίλ. 13.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Βενεζουέλα 45.000 τον.

μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 67.5, 'Απρίλ. 13.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά με προσέγγιση ΗΒ, 67.000 τον. μέρος φορτίου WS 65, 'Απρίλ. 19.

ΚΟΡΙΑΝΝΑ: Περσικό Κόλπο 44.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 79, 'Απρίλιο.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, δολ. 90.000 κατ' άποκοπή, 'Απρίλ. 15.

ΝΙΤΣΑ: Σκίλντα 25.000 τον. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ WS 142.5, όψιόν Μεσόγειο WS 152.5, όψιόν ΗΠΑ W + S 125, 'Απρίλ. 17.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. μέρος φορτίου, Κεμπέκ WS 45, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 42.5, 'Απρίλ. 26.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Κεϋχάν 78.000 τον. Σέτε, WS 62.5, 'Απρίλ. 26.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Μπαχρέιν 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ινδία, WS 145 'Απρίλιο.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Πουέρτο Μιράντα 42.000 τον. μέρος φορτίου, Μοντρεάλ, WS 60, 'Απρίλ. 25.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Σαίντ Κρουά 26.100 τον. καθαρά μέρος φορτίου, WS 64.25, 'Απρίλ. 27.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Καραϊβική 103.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 36, 'Απρίλ. 26.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Ράς Σουκχεϊρ 65.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 77, 'Απρίλ. 28.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Μαμονάλ 51.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 60, Μαΐου 1.

ΤΖΕΜΙΝΙ: Μπαχρέιν 20.000 τον. περίου καθαρά, 'Ερυθρά θάλασσα, WS 200, 'Απρίλ. 27.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Τζεμπέλ 'Αλί τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 50, 'Απρίλ.

ΠΑΡΟΣ: Μεταξύ λιμένων ΗΒ/Κόντινεντ 25.000 τον. μέρος φορτίου, WS 125, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΟΣΜΟΣ Α: 27.643 τον. d.w. του 1974, ταξίδια 12 μηνών προς δολ. 6.12 ανά τόνο την ημέρα.



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

Οι 'Αγοραπωλησίες

Είναι περιττό νά επαναλάβουμε τούς λόγους γιά τούς όποιους ή αγοράστική δραστηριότητα χωλαίνει τόν τελευταίο καιρό καί τό τελευταίο δεκαπενθήμερο δέν αποτέλεσε εξαίρεση.

Στά δεξαμενόπλοια, μέ κάποια καθυστέρηση θά αναφέρουμε τό Μ/Τ «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΥΓΗ» (30.300 τόν. d.w./1970) πού πέρασε στά χέρια 'Ελλήνων από τούς πιστωτές έναντι δολ. 2.300.000 (περίπου) μέ παράδοση στόν Παναμά όπου τό πλοίο είναι ήμιπαροπλισμένο.

Σέ 'Ελληνες ήλθαν επίσης καί τά δύο ύπολοιπα δεξαμενόπλοια πού αξίζει νά αναφέρουμε. Πρόκειται γιά τό Μ/Τ «OCEAN BREEZE» (85.500 TDW/1967) έναντι περίπου δολ. 1.800.000 καί τό Μ/Τ «ΕΙΡΑΜΑ» (104.500 TDW/1968) αντί δολ. 2.450.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, θά αναφέρουμε τό Μ/Τ «PANAMAX JUPITER» (76.300 TDW/1971) αντί δολ. 1.400.000 σέ 'Ελληνες αγοράστές κατόπιν πλειστηριαμού καί τό Μ/Τ «NORD TRAMP» (34.300 TDW/1973) σέ Κινέζους τής Ν. 'Υόρκης αντί δολ. 2.750.000.

Ένα ελληνικό πλοίο, τό Μ/Τ «ΦΡΟΣΩ» φέρεται νά περνά σέ άλλα 'Ελληνικά χέρια αντί δολ. 1.300.000. Τό πλοίο είναι 31.900 τόν. d.w. τοῦ 1970 μέ μηχανή SULZER 11600 BHP. 'Επίσης, τό Μ/Τ «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (41.100 TDW/1968) τράβηξε τό ενδιαφέρον άλλων 'Ελλήνων αγοραστών έναντι δολ. 1.450.000.

Από τήν διεθνή δραστηριότητα, θά σημειώσουμε τό Μ/Τ «FAI HONG» (27.730 TDW/1969) αντί στρογγυλού ποσού τών δολ. 1.000.000 ενώ τά αδέλφια πλοία Μ/Τ «SPERO» καί «DICTO» (22.580 TDW/1969/560 TEU) είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης σέ αγοραστές τής 'Απω 'Ανατολής αντί δολ. 900.000 έκαστον.

Μία εξέχουσα πώληση, τό τελικό αποτέλεσμα τής όποιος δέν είχε γνωσθεί τή στιγμή πού γράφεται τό παρόν δελτίο είναι ή τού

Μ/Τ «FENLOCK» (69.737 TDW/1981) πού συζητείται στά δολ. 7.000.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου, χαρακτηριστική τών σημερινών επιπέδων τιμών είναι ή περίπτωση τού Μ/Τ «DIDO» (15.300/1970) πού φέρεται πωλούμενο στά δολ. 750.000 ενώ μόνο δολ. 440.000 πλήρως αν αγοραστές τής Σιγκαπούρης γιά τό Μ/Τ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (12.200/1967).

Τέλος, τό Μ/Τ «BANDAMA» περί τού όποιου γράφαμε στό πέρασμένο δελτίο μας φαίνεται ότι δέν κατέστη δυνατό νά πωληθεί ενώ, τή στιγμή πού κλείνουμε τό δελτίο μας, πληροφορούμεθα ότι τό «NORD TRAMP» (βλέπε παραπάνω) άτύχησε καί αυτό. Θά μπορούσαμε, φυσικά, νά τό παραλείψουμε τελείως. 'Ας μείνει όμως σά δείγμα τών συνθηκών, κάτω από τίς όποιες γίνονται οι αγοραπωλησίες σήμερα.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Χωρίς αυτό νά σημαίνει ότι ή βιομηχανία τών διαλύσεων αντιμετωπίζει κανένα ιδιαίτερο πρόβλημα, τό αγοραστικό ενδιαφέρον φαίνεται νά εισέρχεται σέ περίοδο προσκαιρης ανάπαυλας μέ αποτέλεσμα κάθοδο τών προσφάτων τιμών.

Τούτο σαφώς πρέπει νά αποδοθεί στόν εξαίρετικά μεγάλο αριθμό τών προσφάτων αγορών, πράγμα πού σημαίνει συνωστισμό πλοίων στά διαλυτήρια πού τουλάχιστον στήν Ταϊβάν, Νότια Κορέα καί — σέ κάποιο βαθμό — στήν Κίνα δημιουργεί άπροθυμία νέων άμέσων παραλαβών. Στήν 'Ινδία καί Πακιστάν, οι άμεσες παραλαβές (μέχρι καί μέσα 'Ιουνίου) βρίσκουν κάποιο ενδιαφέρον καί «κόσμιες» τιμές, ή επικείμενη όμως έλευση τών περιοδικών ανέμων (μουσώνων) θά φέρε τή συνήθη ανάπαυλα τού θέρους.

Η λίστα τών προσφάτων πωλήσεων παραμένει ακόμα έντυπωσιακή, τά σημεία όμως προδικάζουν μία σημαντική συρρίκνωση

στις επόμενες ημέρες.

Οι τιμές στις διάφορες αγορές διαμορφώνονται περίπου ως εξής (τιμές ανά τόννο έλαφρού έκτοπίσματος):

Ταϊβάν:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 130/133

Μπάλκ κάρριερς δολ. 120/123

Μικρότερα πλοία δολ. 105/115

Κίνα:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 132/135

Φορτηγά μέσου μεγέθους (5-7.000 LDT) δολ. 123/126.

Ν. Κορέα:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια ή ΟΒΟ 128/132

Πακιστάν:

Φορτηγά 3-6.500 LDT δολ. 110/119.

'Ινδία:

Δεξαμενόπλοια μεγέθους δολ. 118/120

Φορτηγά 4-9.000 LDT δολ. 115/120.

Πωλήσεις στήν 'Ισπανία δέν αναφέρθηκαν, πιστεύεται ότι τό αγοραστικό ενδιαφέρον καί οι τιμές παραμένουν αναλλοίωτα (δολ. 80/85 γιά φορτηγά καί μέχρι δολ. 95 γιά δεξαμενόπλοια).

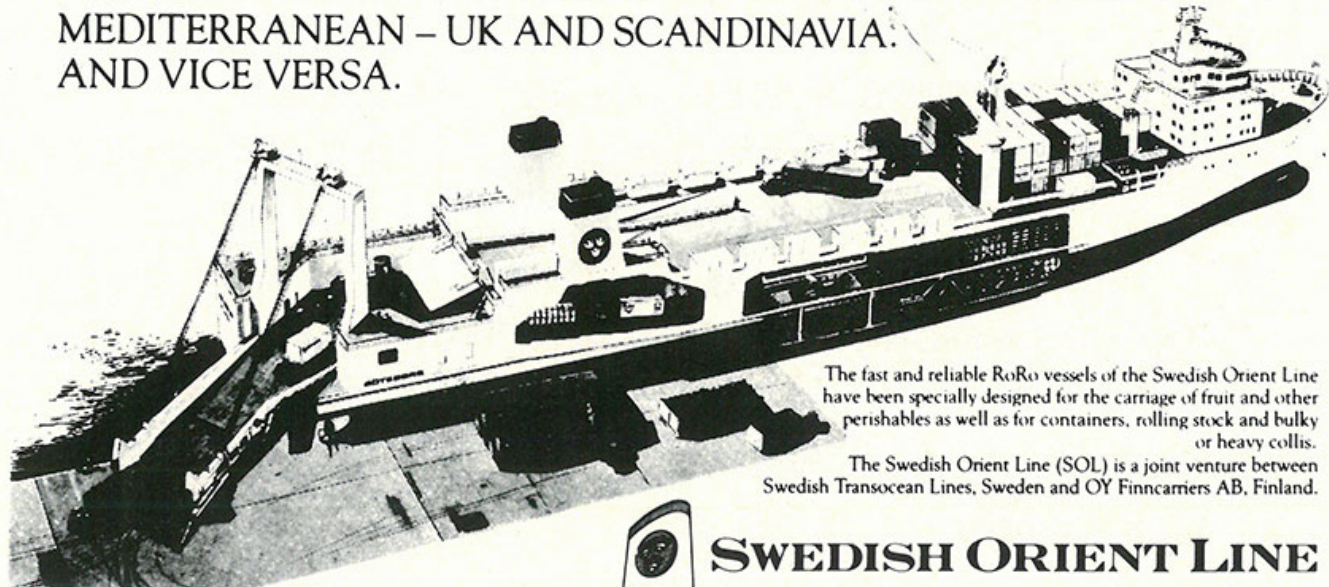
● Μετά από πρόσφατη καί ξαφνική απόφαση τής Κινεζικής κυβερνήσεως (29/4/85), ό Κεντρικός 'Οργανισμός αγοράς πλοίων πρós διάλυση διατάχθηκε νά σταματήσει τίς περαιτέρω αγορές μέχρι τίς αρχές 'Ιουνίου.

'Ως επίσημη δικαιολογία φέρεται ό μεγάλος αριθμός τών πλοίων πού αγοράστηκαν πρόσφατα καί δημιουργούν συνωστισμό στά διαλυτήρια, ενώ παρατηρητές τής αγοράς πιστεύουν ότι ή απόφαση αυτή μπορεί νά όφείλεται καί σέ συναλλαγματικές δυσκολίες.

'Οπωσδήποτε τό γεγονός θά δημιουργήσει μία πτωτική τάση τών τιμών στό χώρο τής 'Απω 'Ανατολής.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

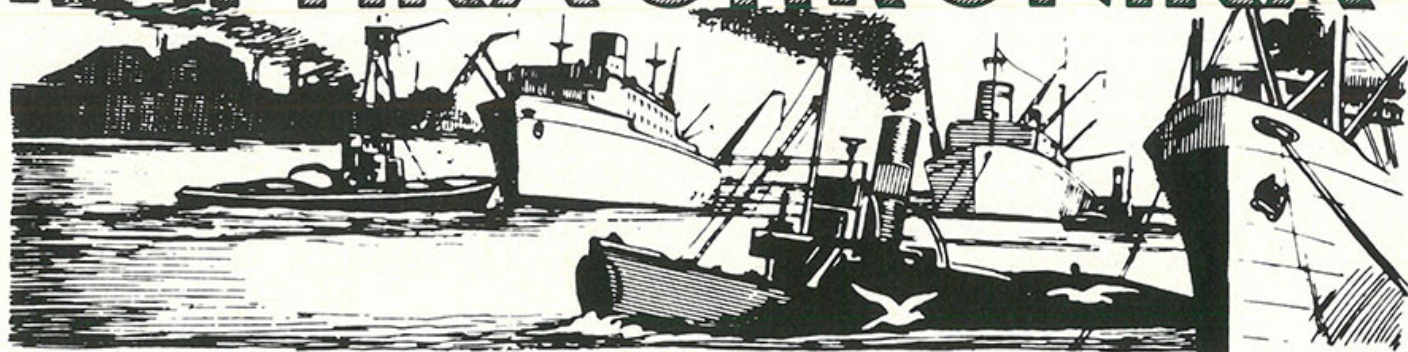
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A., Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1198/957 May 1st, 1985

SHARED RESPONSIBILITIES

The responsibility for the failure to reach agreement on the new collective agreement is in our opinion shared between the shipowners Union and the Panhellenic Seamen's Federation.

The first because it has been unable to accept the minor additional increase of basic wages proposed by PNO, from which the Seamen's Union could obviously not retreat from, after the conclusion of the agreement with the Coastal, Passenger and Cruise ship's Union which offered an increase of 17 percent.

PNO on the other hand, is responsible for not choosing other means for obtaining the Owner's agreement and in case a decision for a strike is reached, the Union's managements is to be entirely blamed for choosing an unlogical alternative.

The most obvious result, after the "stalemate" reached, will be the intervention of the Minister of Mercantile Marine, who may arbitrarily enforce the proportion of wage increases on the collective agreement for 1985, an alternative which we all hoped would not be proven necessary.

AN ITF POLL TAX ON GREEK SEAMEN?

This journal has never doubted that the ITF's real aim in life is to collect funds through blackmailing methods, not in order to help the coloured seamen it claims to be helping, but so that its bosses can live like lords. But we must admit we never thought ITF would go as far as imposing a poll tax on Greek Seamen. Yet this is precisely what it has done. Before the ITF endorses the blue card issued by PNO to Greek-owned ships with foreign flags which abide by the Greek collective agreement, it requires payment of \$ 230 per annum for every foreign seaman employed on such ships and \$ 172.50 (\$ 230

less 25%) for every Greek seaman.

We consider it certain that PNO will reject this demand outright and inform the ITF that nobody has any right to question the validity of the collective agreements it signs — not even ITF. We consider also that this action by ITF is another dismal consequence of resorting to other flags for an unconfirmed saving of three to four hundred dollars a day.

That is why we maintain that if the owner has any choice in the matter, he should prefer the national flag and support it, this being the only way he can cope with problems that require state support — provided, of course, that such state support is forthcoming.

EEC SHIPPING

In order to cope with the dangers threatening European merchant shipping the EEC Commission is proposing a solution to the unemployment problem among seamen through a better cooperation between shipowners and the maritime unions. The very survival of European shipping depends upon an understanding between these two factors which must become aware of the problems facing each side.

The Commission's proposal concerns the application of a regulation aimed at preserving European competitiveness of preventing the abuses which manifest themselves through recourse to convenience flags, with badly maintained ships and incompetent crews. Among the targets aimed at is putting an end to cargo restrictions and discrimination in favour of certain firms, so that there is equal treatment within Community shipping. As for third countries, the Community must equip itself with more efficient negotiating instruments and with more effective means of action in order to cope with the illegal tactics which threaten European sea transport.

In the field of safety, the Community will fight for an improvement in safety conditions at sea and for the limitation of sea pollution, in cooperation with the world organizations concerned and mainly against those ships which do not maintain the proper safety standards and manning requirements.

Finally, the Commission decided to make a detailed investigation into the matter of the recruitment of underdeveloped and non-unionised crews by European owners.

MASTERS AND MATES UNION APPEALS TO SHIPOWNERS ABROAD

In order to cope with the acute unemployment problem of its members, the Greek Masters and Mates Union has appealed to the Greeks Shipowners' Union and the shipowners' associations abroad.

Although the Shipowners' Union has not yet set a date for a meeting during which proposals made by the Masters and Mates Union on methods to relieve the unemployment could be discussed, the other unions abroad have rallied round and shown a true spirit of cooperation. The Shipowners' Union of Kuwait has recommended to its members to employ Greek masters and mates and so has the Shipowners' Union in Finland. The German association, however, has informed the Greek union that because of unemployment among German masters and mates, it cannot consider jobs for Greeks on German ships.

HARD TIMES

Together with Greek shipping, a great number of other companies are daily fighting to overcome the problems created by the long lasting world shipping crisis.

We are speaking of the numerous shipchandling and shipping agencies who

belong to Greeks and are scattered throughout the globe, which are approaching us with the request for continued cooperation and support from the Greek-owned fleet.

We believe it is self evident that our shipowners must strongly support and cooperate with the Greek Shipping agencies, provided of course that the quality of services is adequate, because our shipping needs the existence and cooperation of these agencies to service our fleet around the world.

THE ATTACHMENT OF SHIPS

Next month, at the Lisbon conference, it is expected that the Brussels Convention of 1952 on the "unification of the rules governing the provisional attachment of ships" which Greece ratified in 1956, will be reviewed.

The attachment of ships has become one of the most common of maritime items these days and it undoubtedly reflects the difficulties faced by the shipping community the world over as the shipping crisis continues unabated. On the legal side, the attachment of ship sets off a whole series of complicated procedures which involve to an equal degree the owners, the bankers, the insurers and the creditors in an effort to solve the problems of running the ship, of covering its risks and, in the end, of the very survival of the shipping enterprise concerned.

The practice of attachment is an old one and is widespread in all maritime countries where various systems of arresting and immobilising ships have been adopted. The state, naturally, has far more drastic means of enforcement

which can range from outright confiscation to preventing a ship from sailing because it does not comply with safety rules.

In the private sector, however, the only resort is that of provisional attachment, or foreclosure. Each country has its own laws covering these procedures, while on an international level they are covered by the Brussels convention mentioned above which is applicable not only to the ships of the countries that have ratified the convention but the those of countries which are not parties to the convention, provided the procedure takes place in a port of a country that has signed the convention.

"LOADMATE" COMPUTERS FOR GREEK NEWBUILDINGS

British Ship Research Association (BSRA) announced the contract of supplying 10 shipboard computers to Hyundai Shipyard for the Bulk Carriers recently ordered by Greek owners "Efplola Shipping".

The system which is based on a specially marinized and type approved IBM PC/XT computer is capable of performing statutory loading calculations, stock control, planned maintenance, trim and stability, shear force and bending moment calculation and can easily accommodate software for ships performance analysis.

According to "Shipcare Technical Services", who represent BSPA in Greece, this contract opens the road into the Greek market for general purpose, easy to use low priced ship computer.

50 YEARS AGO

— The interruption of regular sailing to Cyprus and Palestine has caused concern to be expressed in the Athenian press. Influential papers have stressed the need of maintaining regular communications by Greek ships with Cyprus and have suggested to the government the need to cover the losses of such a line until it becomes self-sustaining.

— We consider it our duty to shipping to bring to the attention of the government and, more particularly, to the Navy minister, on the manner in which the Coastguard Service is to be purged. The Service must in no way be deprived of officers whose knowledge and experience constitute guarantees of a good administration and efficient handling of our shipping affairs.

— With the exception of the Plate market (which itself was below the last fortnight's activity because of the Easter holiday) all other sectors of the world market were either completely stagnant or presented sporadic fixing which were far below the capacity of available tonnage.

(Naftika Chronika - No. 105 3/5/1935)

The cost of such actions can be substantial and is met by the Club.

The success rate is impressive and large sums have been recovered on behalf of Members.

By the very nature of its work, CISBACLUB has amassed a considerable amount of specialised knowledge and experience which its Members can call upon at any time.

A monthly Newsletter is distributed to all Members to keep them abreast of developments of special interest to them, especially legal matters, and the Club operates a credit rating service which provides Members with credit status reports promptly on request.

For those who wish to know more about CISBACLUB and its specialised services to Shipbrokers and Agents, they can address the following, who will be pleased to give more information and explain how to apply for membership.

— The Chartered & International Shipbrokers' P & I Club Ltd.
15 St. Helen's Place, EC3A 6 DJJ
Telex 884644 INTLEX G
Cables: CISBACLUB, LONDON.
or contact the local representative in Greece:

— Mimikos Maritime Ltd
Sirangiou 1, Pasalimani
Piraeus 185-34 Greece
Tel: 4118432 - 4131390
Tlx: 21-0843 MIMI GR. — 24-1353 ANM GR.

CISBACLUB OFFERS SPECIALISED SERVICES

Any organisation which offers services to others as an intermediary leaves itself open to claims for damages if it is found to have been negligent whilst carrying out those services and a third party suffers financial loss as a result.

What might appear to be fairly trivial errors or omissions can sometimes have disastrous consequences and give rise to claims for millions of Drachma involving substantial legal costs.

By the very nature of their services, Shipbrokers and Agents are particularly vulnerable to such claims and unless they carry adequate insurance protection, the very existence of their business is at risk.

Fortunately, Shipbrokers and Agents can relieve themselves of this nightmare possibility through membership of the Chartered & International Shipbro-

kers' P & I Club Ltd, known universally as CISBACLUB.

CISBACLUB was formed in 1925 to provide specialised services to Shipbrokers and Agents, including Professional Indemnity Insurance (otherwise known as Errors and Omissions Insurance) and currently has members in 405 ports and 60 countries throughout the world.

Since its formation, CISBACLUB has defended and settled thousands of claims brought against its Members, some of whom would have ceased to exist but for the protection which CISBACLUB provides.

In addition to its Professional Indemnity Insurance, other services provided by CISBACLUB include action on behalf of its Members to recover agency fees, disbursements and commissions owed to them, including, in the last resort, the arrest of a vessel.



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

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

ΕΡΜΗΣ

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 ποὺ 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 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

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



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

ΑΒΑΕ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ 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
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
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'Ι'ΛΑΝΤ.	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 ΜΥΣΤΙΚ	75	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
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369
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 ΖΕΛΑ	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
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000

άρχει Γαλαξειδί	
α. Μαλάγα 13/3	
α. Βρέμν 9/2	
δ. Παναμά 12/3	
ε. Πειραιά 12/3	
ε. Καρθαγένα 2/3	
α. Μοντεβιδέο 14/3	
α. Ούμ Σαΐδ 16/2	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 10/2	
άρχει Πειραιά	
ναυπηγ. Τσίμπα	
α. Σαγκάη 22/2	
α. Νιούκαστλ 1/3	
α. Ντάρμπαν 12/3	
άρχει Πειραιά	
α. Νταμάμ 18/10	
άρχει Πειραιά	
δ. Ντόβερ 17/3	
άρχει Πειραιά	
στη Ρουέν 7/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λός Πάλλμας 11/3	
άρχει Έλευσίνα	
α. Τακόμα 21/2	
α. Ρότερνταμ 6/3	
α. Μασσαλία 18/3	
α. Σπέτζια 19/3	
άρχει Πειραιά	
α. Βενετία 9/3	
μετ. *Ζενίθ* (Μάλτ)	

α. Άμβέρσα 23/2	
α. Λός Πάλλμας 16/3	
άρχει Έλευσίνα	
άρχει Έλβκν	
α. Χάμπτον 16/2	
στο Λάγος 16/1	
ε. Πειραιά 31/1	
άρχει Πειραιά	
α. Τενερίφη 6/3	
άρχει Πειραιά	
α. Π. όφ Σπαΐν 5/3	
α. Λός Άντζελες 3/3	
ε. Ρότερνταμ 7/3	
α. Γκάρτσον 14/3	
άρχει Τρινκομάλη	
ε. Ν. Όρλεάν 16/3	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Φλάσσινγκ 2/2	
α. Τζιμπουτί 10/2	
δ. Μπρουκλίν 28/2	
ε. Πειραιά 22/2	
α. Λός Πάλλμας 9/3	
ε. Κουβέιτ 19/2	
μετ. *Άλφα Ατόμικ* (Έλ.)	
μετ. *Μάνος*	
ε. Μπαγκκόκ Μπάρ 20/2	
στον Πειραιά	
ε. Εϊνκλνκ 14/2	
μετ. *Άλφα Μυστική* (Έλ.)	
ε. Κάλουντμποργκ 24/1	
α. Σπλίτ 13/3	
ε. Πειραιά 28/2	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 28/2	
α. Λός Πάλλμας 8/3	
άρχει Άργοςτόλι	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
α. Λός Άντζελες 14/3	
ε. Πόρτ Λίνκολν 12/3	
ε. Λός Άντζελες 16/3	
α. Μπαλμπόα 11/3	
ε. Κάρντιφ 19/3	
α. Πειραιά 13/3	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 26/1	
ε. Σάντος 8/3	
α. Βομβάη 13/3	
α. Βηρυτό 24/2	

α. Ν. Όγκρη 6/3	
α. Τάμπα 1/3	
δ. Π. Σαΐδ 19/3	
άρχει Πειραιά	
ε. Βομβάη 28/1	
α. Σπέζια 13/3	
δ. Κων/πολη 26/2	
ε. Χάλλ 19/3	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Κόρπουκ Κρίστι 5/3	
α. Γκλάντσον 28/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Ίκόνιο 15/3	

ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΑΝΑΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑΣ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ.	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ ΙΙ.	76	12376
ΑΛΙΚΗ Ι. 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	14691
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		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ.	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	65	10500
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	68	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10986
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
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 ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633

ε. Λισσαβόνα 1053	
α. Σιγκαπούρη 6/3	
α. Κασσιονγκ 24/1	
ε. Γόνηα 2/3	
στη Κούβα 2/3	
α. Τζέντα 11/3	
άρχει Πειραιά	
στο Ντάρμπαν 20/2	
α. Μόντρεαλ 12/3	
α. Γιβραλτάρ 7/3	
διάλυση Ίσπανία	
άρχει Άστακό	
ε. Νταμάμ 16/3	
ε. Χιούστον 11/3	
δ. Π. Σαΐδ 11/3	
ε. Ν. Όρλεάν 16/3	
ε. Γκράλντον 1452	
άρχει Πειραιά	
επισκευές Πειραιά	
ε. Σπλίτ 17/3	
στο Άσσαντ 15/3	
α. Σάντος 10/2	
δ. Ντόβερ 18/3	
α. Τζέντα 6/3	
ε. Σαγκάη 6/3	
διάλυση Ευρώπη	
α. Φιλαδέλφεια 16/3	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
ε. Μορμουγκάο 17/3	
ε. Γιβραλτάρ 14/3	
α. Κασσιονγκ 27/2	
α. Ν. Όρλεάν 16/3	
α. Ν. Όγκρη 15/3	
ε. Ν. Όρλεάν 11/3	
δ. Σουέζ 13/3	
δ. Παναμά 13/2	
α. Σαλβαντόρ 11/3	
ε. Πειραιά 10/3	
άρχει Πειραιά	
στον Π. Σέλντ 31/1	
α. Τάραντα 26/2	
ναυπηγ. Τογιόμα	
υπό ναυπήγηση	
α. Χάτινινοχ 5/3	
α. Λός Πάλλμας 14/3	
α. Σιγκαπούρη 851	
α. Τζέντα 7/3	
α. Κόμπε 8/3	
α. Νικόσα 15/3	
ε. Δρέπανον 6/3	
επισκευές Άμβέρσα 11/1	
ε. Μαδρίτη 15/3	
ε. Βαλτιμόρη 11/3	
α. Μελβούρνη 9/3	
α. Σιγκαπούρη 25/2	
ε. Χάβρη 17/3	
στο Ρότερνταμ 19/2	
α. Δουνκέρκη 18/3	
α. Ρότερνταμ 7/3	
ε. Λισσαβόνα 17/	
υπό ναυπήγηση	
ε. Αλγίς Νταυνάμικ	
πρ. *Αλγίς Ντόρικ*	
α. Αϊόλ 28/2	
δ. Σουέζ 8/3	
α. Μπρισματίν 6/2	
α. Φιλαδέλφεια 16/3	

α. Γάνδη 26/1.	
α. Σάντος 14/3	
ε. Λουάντα 23/2	
ε. Μελβούρνη 13/3	
α. Φρημάντλ 1953	
δ. Παναμά 16/3	
δ. Κων/πολη 9/3	
α. Γιβραλτάρ 16/3	
α. Ματσοουίμα 25/2	
ε. Τζέντα 10/3	
α. Άμβέρσα 3/3	
ε. Μομπάι 14/3	
ε. Ίντσον 13/3	
α. Τάραντα 18/3	
δ. Κων/πολη 12/3	
α. Αντίγκουα 12/3	
α. Μπράντφορντ 13/3	
ε. Λά Παλλίς 18/3	
δ. Π. Σαΐδ 16/3	
α. Σαβόνα 16/3	
ε. Τζέλικ 28/2	
α. Νιούπορτ 20/3	
δ. Σουέζ 15/3	
α. Ντάρμπαν 8/3	
ε. Άκαμπα 26/2	
α. Μπιζέρτα 26/2	

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	78	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7178
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34588
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΛΦ ΣΤΡΗΜ.	64	17370
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΡΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΑΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	18014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439

ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	65	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
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 Λ.	71	16308
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13518
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723
ΓΟΡΓΩ	58	7061
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ.	68	2206

α. Σιγκαπούρη 23/2	
ε. Άκομα 19/2	
δ. Ντουμπάι 8/3	
α. Άμβουόργο 3/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 11/3	
α. Βαλτιμόρη 11/3	
δ. Ντόβερ 19/2	
α. Γάνδη 18/3	
δ. Σουέζ 12/3	
δ. Σουέζ 11/2	
αργεί 'Ηγουμένισσα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γκαέρτα 14/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπιλμπάο 13/3	
στο Ντάρ ες Σαλάμ	
α. Φιλαδέλφεια 16/3	
α. Λίβερπουλ 19/3	
α. Χόγκ Κόγκ 14/3	
μετον. «Γεώργιος Ι» (κ.)	
α. Κίελο 7/3	
αργεί Πειραιά	

ε. Νταμμά 16/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Όρλεάνη 14/3	
δ. Παναμά 10/3	
ε. Τζιμινγκά 20/3	
α. Ντακόβα 8/3	
αργεί Πόρτσμουρου	
δ. Κων/πολη 5/3	
ε. Δουνκέρκη 16/3	
α. Ζήμπραγκ 27/2	
ε. Π. Κέλανγκ 10/3	
αργεί Πειραιά	
στον Πειραιά	
α. Ρίο 'Ανέιρο 3/3	
αργεί Λευκάδα	
α. Καρατάι 11/2	
α. Άμβέρσα 10/3	
α. Μπουένος Άιρες 13/3	
αργεί Πειραιά	
α. Νικόσια 28/2	
α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 11/3	
δ. Γιβραλτάρ 29/1	
αργεί Πειραιά	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
ε. Μπαντάρ Άμπας 14/3	
α. Νάπολη 15/3	

δ. Παναμά 13/3	
ε. Ρουέν 13/3	
αργεί Άστακό	
Διάλυση Κίνα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μ. Μαγκάνου 5/3	
στον Πειραιά	
αργεί Έλευσίνα	
α. Χάμπτον 12/3	
α. Θεόντα 13/3	
α. Λός Πάμπος 15/3	
πρ. «Ντόνα Όρτανσίο II»	
α. Ν. Όρλεάνη 21/12	

α. Π. Τάουνσεντ 7/3	
α. Λός Άντζελες 1/2	
α. Ρόττερνταμ 2/2	
δ. Παναμά 4/3	
α. Μομπάσα 16/1	
α. Σάν Νικόλας 14/3	
α. Ν. Όρλεάνη 28/2	
ε. Γκουαγιακούλ 18/2	
Διάλυση Κίνα	
δ. Παναμά 7/3	
α. Λός Άντζελες 14/12	
α. Ειηνγκάνγκ 18/2	
αργεί Ρίβερ Φόλ	
α. Σάντα Φέ 11/3	
αργεί Πειραιά	
στη Γένοβα 16/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/3	
α. Ρόττερνταμ 1/3	
α. Ν. Όρλεάνη 16/3	
ε. Ναυδάκι 3/2	
α. Ν. Όρλεάνη 25/1	
α. Κουινγκντό 27/2	
α. Ντάρμπαν 2/3	
α. Χάμπτον 14/3	
α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 8/3	
ε. Άμστερνταμ 13/3	
ε. Μανζανίλο 15/2	
α. Λός Άντζελες 18/11	
α. Σάντος 14/3	
αργεί Πειραιά	
α. Ρεσίφ	
α. Τζέντα 25/2	
ε. Ζανγκιάνκ 7/3	
α. Ντάρμπαν 2/3	
ε. Όδρσο 28/2	
αργεί Τρινκομάλη	
ε. Κασσιόνη 8/3	
δ. Σκόω 3/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Άργοςτόλι	
ε. Πειραιά 6/3	
α. Χάβρη 14/3	
ε. Καρατάι 23/2	
ε. Άμβέρσα 14/3	
αργεί Άστακό	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 31/1	

ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10588
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10065
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	68	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11908
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9881
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
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
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΣΟ (δ.)	62	23180
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44846
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
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	16396

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16396
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ.	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ.	69	12216

στον Πειραιά	
δ. Δαρδανέλλια 22/2	
α. Ν. Όρλεάνη 18/3	
α. Πειραιά 4/3	
α. Γιοκοχάμα 16/3	
ε. Άμβέρσα 19/3	
ε. Λισαβόνα 13/3	
ε. Πόρτ 'Ελζαμπέθ 14/3	
α. Ίνστον 6/3	
ε. Κάρντιφ 11/3	
α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 9/3	

δ. Σουέζ 28/2	
ε. Λός Πάμπος 15/3	
α. Βίλα Κονσταντίνο 11/3	
α. Γουέλινγκτον 25/2	
α. Παράνα 5/3	
ε. Μπέρτα 4/3	
ε. Γουέλινγκτον 17/3	
αργεί Γαλαξείδι	

α. Τακοράντι 20/2	
αργεί Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 16/3	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 18/3	
α. Πειραιά 17/2	
ε. Βισκαπατάν 17/3	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Λονδίνο 7/3	
α. Άμβέρσα 13/2	
α. Ρίο 'Ανέιρο 7/3	

α. Λιανουγκάνγκ 27/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντονάλα 21/2	
α. Χόγκ Κόγκ 13/3	
ναυπηγ. Τόκνο	
αργεί Γαλαξείδι	
αργεί Λισαβόνα	

μετ. «Αημέτριος Δύο» (κ.)	
---------------------------	--

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ Ι.	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΙΜΕΛΕΙΑ	70	10008
ΕΠΟΣ	77	9788
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	18405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122
ΕΡΩΪΚ ΣΕΫΛΟΡ	57	2074
ΕΞΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΞΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Α.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13831
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672
ΕΥΡΥΛΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10966
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57180

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZANTE (δ)	69	54282
ZETTA	71	20516
ZEYΣ	60	11687
ZHNO	81	23100
ZINI	76	11348
ZYFOΣ	76	19186
ZYFOΣ	69	3490
ZOH XPICTINA	65	34501
ZHN	70	2885
HZY PA'NTER	81	4617
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	65	23390
ΗΣΤΓΟΥΪ'ΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	68	12680

ΘΑΝΙΚΙ	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22886
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904
ΘΕΟΑΝΗΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΙΑΩΝ	70	11489
ΙΚΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489
ΙΟΛΙ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪ'ΝΤ	83	20980
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩ	69	8909
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041
ΙΩΝ	71	11506

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50968
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24308

ἀργεί Στουμπάλ		
α. Πειραιά 15/3		
ε. Πειραιά 10/3		
ἀργεί Πειραιά		
πρώην «Έντερπράιζ 1»		
α. Σιγκαπούρη 3/3		
α. Μαυρίκιο 13/3		
α. Τσάλνα 1/3		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 14/3		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λένγκορν 22/2		
α. Πειραιά 15/3		
ε. Γκούεμας 6/3		
ἀργεί Χαλκίδα		
α. Κολόμπο 14/2		
α. Ροζάριο 12/3		
ε. Φιλαδέλφεια 15/3		
ε. Δουκέρκη 17/3		
δ. Ντόβερ 20/2		
α. Σ. Ντίγκο 26/2		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Τζάκσονβιλ 15/2		
δ. Γιβραλτάρ 27/2		
δ. Γιβραλτάρ 7/3		
α. Σηατλ 11/3		
α. Χιούστον 25/2		
δ. Ντόβερ 2/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ν. Όρλεάν 13/3		
ἀργεί Στουλίδα		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Σάντος 4/3		
ἀργεί Χαλκίδα		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Νταβό 25/2		
α. Πειραιά 15/3		
α. Λας Πάμας 17/3 *		

α. Πειραιά 18/2		
ε. Τζουμπάλ 21/2		
ε. Ρίτσαρντ Μπαί 22/2		
α. Σάροχ 14/2		
α. Μπρέικ 25/2		
σημαία Όνδουρας		
α. Ούμπε 4/3		
α. Λας Πάμας 3/2		
α. Λας Άντζελες 13/3		
ἀργεί Άστακό		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
πρ. «Γκαλλάντ»		
α. Μπ. Άλρες 26/2		
ε. Ν. Όρλεάν 16/3		
δ. Παναμά 17/3		
ἀργεί Άργουστόλι		
ἀργεί Λονδίνο		
α. Ναυάινο 9/3		
α. Π. Έλ(ζαμπ) 12/3		
α. Μπλάνκο 12/3		
ε. Καμαίσι 9/3		
ε. Ρίο Άνβέρο 11/3		
δ. Σουέζ 7/3		

ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Τενερίφη 26/2		
δ. Κωνίπολη 11/3		
ε. Λάρνακα 18/3		
α. Ντάρμπαν 11/3		
α. Μπαχραίν 5/3		
α. Λας Άντζελες 9/2		
α. Ρίτσαρντ Μπαί 28/1		
α. Έλευσίνα 3/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Γκατερμπουργκ 19/3		
α. Χέυ Πόιντ 1/3		
ε. Χοντίντα 14/2		
ἀργεί Πειραιά		
α. Κόμπε 27/2		
ε. Γιοκοχάμα 27/2		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
α. Άμβούργο 20/2		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
α. Βόλο 22/2		
α. Πενσάκολα 22/2		
α. Πειραιά 8/3		
α. Γένοβα 13/3		
ε. Ρουέν 17/3		
ε. Μπαντάρ Άμπας 30/1		
στο Ντάρμπαν 19/1		
α. Άλεξάνδρεια 7/3		
α. Άστακό 18/10		
α. Γκάλβεστον 23/2		
α. Ν. Υόρκη 9/3		
επωλήθη Άλλοδαπούς		

δ. Γιβραλτάρ 6/3		
επισκευές Πειραιά		
ε. Άμβέρσα 18/3		
ε. Σιγκαπούρη 24/2		
δ. Γιβραλτάρ 13/3		
α. Ν. Όρλεάν 14/3		
δ. Κωνίπολη 2/3		
α. Άσντοντ 7/3		

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΜΑΡ	51	8199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4980
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24868
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
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.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΑΛΟΥ	59	4632
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ)	58	2580
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878

ΚΕΪ'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14851
ΚΕΪ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΪ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΪ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10480
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ	71	9964
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕΪ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307

ΚΕΡΤΙΣ	73	16459
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΗΦΕΥΣ (δ)	71	16400
ΚΙΓΚ ΛΑΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΑΪΚ (μ.)	73	73492
ΚΛΕΑΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	8842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΗΝΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22638
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ		
ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ		
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998

ε. Σιενρούέγκος 26/1		
ἀργεί Λονδίνο		
ε. Βρέμη 16/3		
α. Χάβρη 11/3		
δ. Παναμά 17/3		
στο Κιουρασάο 8/3		
α. Σιγκαπούρη 19/2		
δ. Ντουμπάι 10/3		
α. Τέμα 5/3		
ε. Άμβούργο 19/3		

α. Τενερίφη 24/1		
ἀργεί Χαλκίδα		
στο Όμ Κονάορ		
ἀργεί Χαλκίδα		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
α. Άμβέρσα 23/2		
α. Σάν Άντόνιο 11/3		
στη Χαλκίδα		
ἀργεί Χαλκίδα		

α. Τάμπα 23/1		
ε. Πράδα Μόλες 9/3		
ε. Π. Σαίδ 18/3		
ἀργεί Στουλίδα		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάν 13/3		
ἀργεί Βουβαίη		
ε. Ντεμράρα 14/3		
α. Ναγκόνια 1/3		
ε. Ντάρμπαν 13/3		
ἀργεί Νουεβίτας		
ε. Άίν Σούκα 17/3		

α. Τζέντα 13/2	
α. Βαλιτιμόρη 1/3	
δ. Γιβραλτάρ 18/3	
α. Σπλίτ 28/2	
ε. Άμβέρσα 17/3	
α. Ρίο Άνβέρο 4/3	
α. Άσντοντ 12/3	
α. Κάρντιφ 7/3	
ε. Πειραιά 10/3	
α. Άμποτ Πόιντ 13/3	
άρχει Άλευσινα	
α. Τερνέση 18/3	
δ. Κωνσπολη 26/2	
ε. Καρνάτις 16/3	
άρχει Άργουστλί	
α. Ρίο Άνβέρο 5/3	

ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9882
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΟΖΜΟΣ	59	2670
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΑΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914
ΚΡΗΤΗ (δ.)	89	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832

ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	87	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	68	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	68	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ II	68	15761
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	78	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16008
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	8547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΔΕΡ	68	11361

άρχει Πειραιά		
α. Σινγκάνγκ 21/2		
α. Κολόμπο 17/3		
ε. Μομπάσα 6/3		
άρχει Άστακ		
α. Ντουμπάι 6/7		
πρ. «Σάμμερ Σάν»		
α. Πασαγιές 20/2		
α. Άμβούργο 27/2		
α. Ραγκούν 20/11		
στην Άκαγιούτλα		
δ. Κων/πολη 10/3		
ε. Γιοκοχάμα 16/3		
α. Βαλλέττα 12/3		
α. Σάντος 13/3		
α. Φός 11/3		
α. Κόμπε 27/2		
α. Π. ντέ Μπούκ 15/3		
στών Πειραιά		
α. Φός 13/3		
α. Κόμπε 2/3		
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 1/3		
α. Κόμπε 18/3		
α. Κόμπε 13/3		

δ. Π. Σαϊδ 17/3		
α. Τεργέστη 7/3		
α. Σαβόνα 16/3		
α. Φός 3/3		
α. Μπουσόν 16/2		
άρχει Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
α. Χάλλ 9/2		
άρχει Πειραιά		
α. Ρουέν 17/3		
α. Άμβέρσα 19/3		
στο Ντάρμπαν 21/3		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 24/2		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Πειραιά		
στο Ντουμπάι 14/3		
άρχει Πειραιά		
α. Λίβερπουλ 6/3		
άρχει Άστακ		
α. Κολόμπο 25/2		
δ. Σουέζ 4/2		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 14/3		
άρχει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 5/3		
α. Ντάρμπαν 15/3		
μεσογειακές μεταφορές		

α. Τακοράντι 5/3		
α. Κολόμπο 13/1		
άρχει Λευκάδα		
α. Φός 11/3		
ε. Λά Παλις 15/3		
άρχει Πειραιά		
ε. Σάντος 6/3		
ε. Πόρτ Όκνα 26/2		
ε. Πειραιά 7/3		
α. Χόγκ Κόγκ 26/2		
ε. Μορμουγκάο 7/2		
ε. Μπαρλέττα 11/3		
ε. Άαρχους 18/3		
δ. Σκώ 9/3		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/2		
άρχει Γαλαξίδι		
άρχει Πειραιά		
ε. Γκαίμπς 19/2		
άρχει Σετουμπάλ		
άρχει Έλεουσίνια		
στη Λισσαβώνα		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Λύτλετον 11/3		
άρχει Ήγουμενίτσα		
α. Ραγκούν 13/3		
άρχει Φορταλέζα		
α. Γένοβα 8/3		
ε. Πόρτ Πιρί 12/3		
άρχει Σετουμπάλ		
α. Τζουμπάι 9/3		
ε. Σουέζ 12/3		
ε. Τζέντα 12/3		
α. Λός Πάμιας 19/1		
δ. Κων/πολη 17/1		
α. Ντάρμπαν 8/3		
α. Άμβέρσα 25/2		
δ. Σουέζ 14/3		
α. Λειξόες 14/3		
άρχει Βασώρα		
α. Πέτερχεντ 15/3		
α. Ν.		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 13/2		
α. Χάμπτον 27/1		
α. Ντόχα 7/3		
α. Π. Σαϊδ 25/2		
α. Πειραιά 11/3		
άρχει Σετουμπάλ		

ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	31	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΑ	73	8957
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ ΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967

ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	78	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	78	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18589
ΜΑΡΙΑ	71	19061
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9585
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ	67	9365
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411

ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	66	3762
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15638
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887
ΜΕΛΠΟ Χ.	68	10355
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591

δ. Ντόβερ 11/3		
α. Λίβερπουλ 13/3		
α. Ν. Όρλεάνη 7/3		
δ. Παναμά 3/3		
άρχει Έλεουσίνια		
μετ. «Σελάταν (κ.)		
στών Πειραιά		
α. Γένοβα 18/3		
δ. Παναμά 7/3		
α. Πειραιά 12/3		
α. Π. Σαϊδ 19/3		
ε. Ν. Όρλεάνη 16/3		
α. Φερρόλ 8/3		
δ. Κων/πολη 10/1		
α. Λός Άντζελες 21/2		
α. Κήκονγκ 17/3		
α. Ρόττερνταμ 23/2		
α. Ν.		
ε. Βαλτιμόρη 15/3		
δ. Σουέζ 7/3		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 15/3		

δ. Παναμά 17/3		
α. Σινγκάπουρ 3/3		
α. Ίμινγκχαμ 6/3		
άρχει Χαλκίδα		
στών Πειραιά		
ε. Μομπάι 12/3		
α. Σινγκάπουρ 4/3		
άρχει Πειραιά		
μετ. «Μίσο Μαρ(α)» (κ.)		
α. Σ. Τζών 1/3		
δ. Κων/πολη 13/3		
α. Σιμίζου 10/2		
α. μένα αλ Άχμάντι 13/3		
δ. Σουέζ 18/3		
ε. Σαουάντου 19/2		
α. Τζέντα 6/3		
α. Νάπολη 16/3		
α. Τάμπα		
ε. Ν. Όρλεάνη 10/3		
ε. Ν. Όρλεάνη 16/3		
α. Άμβέρσα 20/3		
α. Βοστώνη 12/3		
άρχει Πειραιά		
στών Πειραιά		

Π. Σαΐδ 10/3	
Π. Σαΐδ 18/3	
Φός 10/3	
Πειραιά 18/3	
Χάλιφα 4/3	
Σάν Σεμπαστιάν 20/3	
Ν. Όρλεάνη 5/3	
Π. Γουάσκοτ 5/3	
Υγιέ Σετουμπάλ	
Υγιέ Πειραιά	
Μπουένος Άϊρες 13/3	
Λά Γκουλέτ 7/3	
Κόλντινγκ 14/3	
Π. Σαΐδ 17/3	
Σάν Λορέντζο 8/3	
Μουτσούρε 7/3	
Υγιέ Χαλκίδα	
Κων/πολη 8/3	
Γκυνάνοκ 9/3	
σοσιακός μεταφορές τ. «Μέρυλντ» (Λ.)	
Λός Πλάτας 8/3	
Πρίνς Ρούπερτ 8/3	
σοσιακός μεταφορές σκευές Μομπίλ 2/3	
Σάντος 9/3	
Βενετία 14/3	
Υγιέ Πειραιά	

ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	77	125847
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10963
ΠΕΛΛΑ	71	1584
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	8134
ΠΕΡΙΦΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10018
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045

ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΛΑ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΛΑ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	66	48801
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2981
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585

ΠΟΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18856
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875

ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ I (δ)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ)	78	69018
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14851
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΛΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049

α. Π. Χέντλαντ 8/3	
α. Σαβόνα 9/3	
ε. Κουϊγκντόν 1/3	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Νιούκαστλ 4/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
δ. Κωνσταντή 4/3	
ε. Χάλιφας 13/3	
α. Ίκόνιο 3/3	
α. Λός Πάλλμας 3/3	

α. Βενετία 18/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ριγέκα 17/3	
ε. Κάλουντμποργκ 9/3	
ε. Π. Νογκάρο 16/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σαγκάη 13/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Άμμουργο 19/3	
ε. Λέγκχορν 15/3	
ε. Νταμμά 9/3	

αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 17/3	
ε. Πειραιά 16/3	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 17/3	
δ. Σουέζ 18/3	
ε. Σαβόνα 16/3	

στον Πειραιά 12/2	
α. Νικόσια 12/3	
α. Ν. Όρλεάνη 9/2	
α. Σιγκαπούρη 8/3	
ε. Π. Σαϊδ 18/3	
ε. Χουάγκου 1/3	
ε. Ίντσον 9/3	
αργεί Άστακό	
αργεί Ήγουμενίτσα	
δ. Ντόβερ 18/3	

αργεί Γαλαξείδι	
α. Ρεσφ 5/3	
αργεί Λομπίτο	
α. Κόμπε 7/3	

αργεί Γαλαξείδι	
α. Φλάσσινγκ 18/2	
ε. Χάλιφας 11/3	
α. Ούμ Σαϊδ 9/3	
ε. Ίντσον 13/3	
α. Ν. Όρλεάνη 15/3	
αργεί Πειραιά	
α. Λός Άντζελες 25/1	
α. Άδελαϊδά	
αργεί Χαλκίδα	
α. Κάρτσι 14/2	
α. Πόρτ Χέντλαντ 15/3	
α. Σούνεϊ 19/2	
ε. Νάπολη 19/3	
δ. Παναμά 24/2	
α. Λίβερπουλ 15/3	

πρ. «Σάν Ταρόνα»	
επισκευές Πειραιά	
δ. Παναμά 27/1	
α. Πόρτσμουθ 13/2	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/3	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
ε. Τσάλνα 5/3	
α. Πόρτλαντ 10/3	
επισκευές Πειραιά	
α. Τερνός 12/3	

αργεί Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 15/3	
δ. Παναμά 11/2	
α. Νάντη 9/3	
δ. Παναμά 22/2	
δ. Σουέζ 15/3	
α. Π. Σαϊδ 6/3	
ε. Κωσταντάκος 19/2	
ε. Άσντον 17/3	
ε. Ίκόνιο 22/2	

α. Ν. Όρλεάνη 1/3	
ε. Πειραιά 15/3	
α. Αύγουστα 12/3	
α. Πειραιά 13/3	
ε. Γκρέιντζμαουθ 18/3	
ε. Ριγέκα 8/3	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 18/2	
δ. Π. Σαϊδ 13/3	
α. Ίντσον 3/3	
μετ. «Καλάνινα» (Κεϋλ)	

α. Άμβέρσα 16/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Γαλαξείδι	
ε. Ίκόνιο 27/2	
α. Γαλαξείδι 28/11	
αργεί Λευκάδα	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 9/3	
α. Ν. Όρλεάνη 13/3	
αργεί Άργιστόλι	
α. Σακάντε 4/3	
Διάλυση Νοτ. Κορέα	

ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7608
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	16188
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	9847
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11508
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160

ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	18993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ)	68	14948
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙ II	78	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47899
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	78	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	68	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10018

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	9981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ	85	13100
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	80	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΑΛ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10863
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058
ΣΚΗΡΙΩΝ	69	9057

ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ)	74	58980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19186
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41280
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

δ. Γιβραλτάρ 17/2	
α. Λομέ 15/2	

στη Μομπάσα *	
α. Χόγκ Κόγκ 1/3	
δ. Μπρανονπάτελ 5/2	
α. Ν. Όρλεάνη 12/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Καλαί 1/3	
α. Μονφαλκόνε 17/3	
α. Πειραιά 23/2	
α. Ραβέννα 26/2	
ε. Πειραιά 6/3	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	

αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 15/2	
αργεί Πειραιά	
α. Νιούκαστλ 24/2	
στο Μπαντάρ Άμπας	
αργεί Πειραιά	
Διάλυση Καράτσι	
ε. Τζέντα 28/2	
δ. Παναμά 15/3	
δ. Άμβέρσα 15/2	
α. Χιρόσιμα 4/3	
α. Σάν Νικόλας 19/2	
ε. Ναυλάκι 1/3	
ε. Μέθυλ 19/3	
ε. Κουβέιτ 2/3	

α. Τζέντα 14/1	
α. Τζέντα 14/1	
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 15/3	
δ. Σουέζ 8/3	
α. Ντάρμπαν 13/3	
αργεί Ρίο Ίανέιρο	
αργεί Σετουμπάλ	
αργεί Λομπίτο	
αργεί Πειραιά	

ε. Πόρτ ντε Μπούκ 11/3	
αργεί Γαλαξείδι	
α. Χοντίντα 19/10	
ύψωση Παναμαϊκή	
αργεί Πειραιά	
α. Λός Πάλλμας 13/3	
ε. Κασσιούνγκ 7/3	
αργεί Πειραιά	
ε. Τζέντα 3/3	
ε. Ντουμπάι 8/2	
ε. Άδεν 21/2	
ε. Πειραιά 8/3	
α. Φουκουγιόμα 10/3	
α. Ρίο Ίανέιρο 12/3	
δ. Παναμά 21/2	
στο Λάγος 8/3	
στη Λεμεσό 4/3	
α. Άκαμα 22/2	
α. Γιοκοχάμα 13/3	
α. Ντάρμπαν 3/3	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Βομβάη 8/2 *	

ε. Άμβέρσα 17/3 *
α. Λός Άντζελες 17/3
α. Γιοκοχάμα 9/3
ε. Λονδίνο 14/3
α. Κεμπέκ 15/3
ε. Σαλβαντόρ 6/2
δ. Γιβραλτάρ 12/3
α. Μίλνερ Μπαϊν 2
ἐπισκευές Γκνάνσας
α. Χόγκ Χόγκ 17/3
ἀργεί Πειραιά
α. Ντουαρνενέξ Μπαϊν 9
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ν. Όρλεάνν 15/3
δ. Γιβραλτάρ 14/3
α. Άμβέρσα 2/3
ἀργεί Χαλκίδα
δ. Π. Σαϊδ 17/3
στή Μομπάσα

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	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	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953

ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72578
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11786
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΛΕ'ΙΝ	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15389
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22180
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100

ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	18563
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΙ	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	68	12011
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΗ	65	19750
ΤΖΩΝΗ	78	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100

ἀργεΐ Πειραιά	
ε. Σχέσιν 18/3	
α. Μπάχια Μπλάνκα 22/2	
α. Χάτσικοχ 28/2	
ε. Βανκούβερ 14/3	
α. "Αβονμαουθ 21/2	
α. Λός "Αντζελες 13/3	
ε. "Αλεξάνδρεια 10/3	
α. Λός Πάλμας 10/3	
ἀργεΐ "Ελευσίνα	
δ. Κων/πολη 14/2	
ἀργεΐ Πειραιά	
ἀργεΐ Πειραιά	
α. Μπαλάδο 28/2	
δ. Σουέζ 15/3	
στο Σουέζ	
α. Κόμπε 21/2	

α. Λός "Αντζελες 9/1	
δ. Κων/πολη 21/10	
ἀργεΐ Γκουαγιακούιλ	
α. Ν. "Ορλεάνη 3/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεΐ Πειραιά	
ε. Πειραιά 27/2	
δ. Παναμά 15/2	
ἀργεΐ Πειραιά	
ἀργεΐ Γαλαξείδι	
ἀργεΐ "Ιθάκη	
α. Γένοβα 11/3	

α. Τέμα 23/2	
ἀργεΐ Πειραιά	
ἀργεΐ Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 28/2	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. "Ελ Ταμπαζό 18/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βενετία 13/1	
δ. Σουέζ 12/3	
ε. "Αμβέρσα 17/3	
α. Ν. "Ορλεάνη 11/3	
στο Μπόνυ 5/3	
στο Κάλιατ 20/3	
α. Γκάλβεστον 22/2	
δ. Ντόβερ 18/3	
α. Βοστώνη 13/3	
α. Σιγκαπούρη 11/3	
α. Σαβάννα 12/3	
δ. Κων/πολη 3/3	
ἀργεΐ "Αστακό	
ε. Τζακάρα 22/2	
α. Λός Πάλμας 4/3	
ε. Ρεσίφε 24/2	
α. Γκάνδη 11/2	

α. Κάντιλα 30/10	
επωλήθη "Αλλοδαπούς	
ε. Κεμπέκ 14/3	
α. Βενετία 19/1	
α. Φρημάντλ 28/2	
α. Πειραιά 17/3	
ε. Μπιζέρτα 1/3	
α. Ντάρμπαν 12/3	
α. Πειραιά 18/3	
α. Φουτζέιρα 16/2	
δ. Π. Σαΐδ 22/1	
α. Μπ. "Αίρες 26/11	
ἀργεΐ Μανφρεντόνια	
ε. "Αλεξάνδρεια 28/2	
α. Σ. Τζών 9/2	
α. Μπανγκόγκ 10/3	

ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000

ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60870
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	48827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11844
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11844
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9286
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΑ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890

ΦΑΜΙΛΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ 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	24814
ΦΙΝΤΕΛΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΦΕ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041

ἀργεΐ "Ελευσίνα	
α. Βαλτιμώρη 5/2	
α. Π. Νουάρ 21/2	
ἀργεΐ Χαλκίδα	
ἀργεΐ Πειραιά	
δ. Κων/πολη 22/2	
ἀργεΐ Πειραιά	
α. Κοτονού 22/2	
α. Τεργέστη 15/3	
ε. Βενετία 17/3	
δ. Παναμά 10/3	
ε. Λισσαβώνα 18/3	
ναυπηγ. Κομπέ	

α. Μπ. "Αίρες 5/3	
α. Λός "Αντζελες 7/3	
α. Τζέντα 27/2	
ἀργεΐ Πειραιά	
επωλήθη	
μετ. "Ιδέα* ("ΕΛ.)	
α. Σιγκαπούρη 27/1	
μετ. "Μπωμόν* ("ΕΛΛ.)	

δ. Σουέζ 9/3	
ε. Σάντος 11/3	
ἀργεΐ Πειραιά	
δ. Π. Σαΐδ 10/3	
α. Ν. "Ορλεάνη 15/3	
δ. Ντόβερ 15/3	
ε. Μπαντάρ "Αμπάς 15/3	
α. Χάιρα 5/3	
ἀργεΐ Πειραιά	
α. Ρουέν 13/3	
ἀργεΐ Ν. "Ορλεάνη	
ε. Σουέζ 18/3	
ε. Βρέμη 18/3	
δ. Π. Σαΐδ 18/3	
α. Ν. "Ορλεάνη 6/3 *	

δ. Σουέζ 9/3 *	
ε. Γκούεμας 8/3	
α. Πόρτλαντ 9/2	
ε. Πειραιά 17/3	
ἀργεΐ Πειραιά	
ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 11/3	
δ. Ντόβερ 18/3	
ε. Πειραιά 23/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. "Ικχόν 12/3	
α. Λέγκχορν 1/3	
ε. Λάγος 27/1	
ἀργεΐ Πειραιά	
ἀργεΐ Πειραιά	

ε. Κάντιλα 18/2	
α. Μομπά 3/3	
α. Γουίλμινγκτον 16/3	
ἀργεΐ Χαλκίδα	
ε. Ρίσαρντς Μπαί 18/3	
ε. Φιλαδέλφεια 16/3	
α. Χόγκ Κόγκ 12/3	
δ. Παναμά 5/2	
ναυπηγήθηκε Σάντε Φλάντ	
ναυπηγήθηκε Σάντε Φλάντ	
α. Νιούκαστλ 25/2	
ε. "Εσπεράνσε 16/3	
επισκευές Σετουμπάλ 18/3	
α. Τζέντα 23/2	

δ. Ντόβερ 18/3	
δ. Π. Σαΐδ 19/1	
α. Ρουέν 16/3	
α. Σιγκαπούρη 5/3	
α. Σαβάννα 15/3	
α. Λ. Τσάρλες 8/3	
α. Γιβραλτάρ 18/3	

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellenic Steamship Corporation

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

Tel: (01) 45 337003, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

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

Tel: (514) 937-9293/4, 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



ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ..... 62 19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ..... 72 20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑ'Ι'ΕΡ..... 56 13408

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ..... 72 7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ..... 65 11940
ΦΛΟΙΣΒΟΣ..... 71 19747
ΦΛΩΡΑ Κ..... 78 15364
ΦΟΙΝΙΞ..... 69 11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ..... 58 10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ..... 63 16141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ..... 70 10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ..... 72 10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ..... 70 11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ..... 73 10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ..... 62 12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ..... 71 10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι..... 66 1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ..... 84 19582

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ..... 84 22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ..... 65 9464
ΦΡΑΤΖΗΣ..... 72 12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ..... 79 9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ..... 83 19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ..... 76 9302
ΦΡΗΝΤΟΝ..... 70 9839
ΦΡΗΠΟΡΤ..... 73 29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ..... 69 1581
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)..... 74 140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ..... 71 9885
ΦΡΟΣΩ..... 70 18328
ΦΡΟΣΩ Κ..... 70 9069

ΦΩΤΕΙΝΗ..... 77 19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε..... 70 11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ..... 76 33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ..... 68 2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ..... 85 22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ..... 70 16149
ΧΑΡΑΠΑΝ..... 70 12463
ΧΑΤΑΝ (δ.)..... 58 12377

α. Άλεξάνδρεια 10/3
α. Λός Άντζελες 11/2
α. Άλεξάνδρεια 3/3

α. Π. Σάιτ 26/1
ε. Άλεξάνδρεια 9/3
α. Έμδεν 5/3
α. Μόρεχεντ Σίτυ 7/3
δ. Παναμά 12/3
α. Πειραιά 6/2
ε. Φιλαδέλφεια 7/3
ε. Πειραιά 18/3
α. Φλάσινγκ 4/3
δ. Παναμά 16/3
ε. Άνναπολις 22/2
δ. Π. Σάιτ 18/3
α. Μπέρτα 6/3
α. Ντάρμπαν 14/3

α. Χόγκ Κόγκ 27/2
στό Χάρ αλ Ζουμαϊρ
α. Σμύρνη 26/2
α. Σάντος 13/3
δ. Ντόβερ 9/3
α. Πειραιά 18/2
δ. Παναμά 18/2
στο Κόμπε 16/3
α. Βάλβις Μπαϊν 1/3
μεταφορές Περούκου
α. Άδελαΐδα 19/2
α. Π. Σουδάν 26/2
α. Μπ. Άιρες 21/11

δ. Σουέζ 7/3
ε. Βενετία 4/3
α. Ν. Όρλεάνη 27/2
πρώην «ΗΑΜΝΟ»
δ. Σκόω 10/3
ε. Κων/πολη 27/2
ε. Άμβούργο 16/3
αργεί Πειραιά

ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ..... 77 39368
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ..... 69 10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ..... 68 10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ..... 68 10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ..... 69 10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ..... 69 10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ..... 68 10121

ΧΙΑΝ ΣΗ..... 69 10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ..... 69 10016
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ..... 69 10016
ΧΙΟΣ (δ.)..... 81 23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ..... 73 6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ..... 72 6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ..... 67 5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ..... 68 5527
ΧΙΠΠΟ (δ.)..... 60 12832

ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ..... 79 1594
ΧΛΟΗ..... 75 16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ..... 67 3831
ΧΡΗΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ..... 70 4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)..... 82 41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ..... 58 8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ..... 64 10256
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ..... 78 16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ..... 69 28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ..... 57 1328

ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)..... 61 13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π..... 57 2361
ΨΗΛΗ..... 65 12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ..... 75 11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ..... 73 6680
ΩΚΕΑΝΙΣ..... 71 10024
ΩΚΕΑΝΙΣ..... 73 3717
ΩΚΕΑΝΟΣ..... 67 28021

α. Λός Άντζελες 6/2
δ. Π. Σάιτ 24/2
δ. Σουέζ 12/3
ε. Χαλκίδα 7/5
α. Γιοκοχάμα 12/3
ε. Χαλκίδα 16/8
επισκευές Χαλκίδα

ε. Μαντράς 14/3
α. Άλεξάνδρεια 7/3
α. Ταμπό 3/3
α. Σάο Σεμπαστιάο 1/3
αργεί Άμβέρσα
ε. Πόρτ Έβεργκλέιντς 6/3
ε. Σάο Φρανσίσκο 1/3
α. Θέοντα 4/3
ε. Πειραιά 10/2

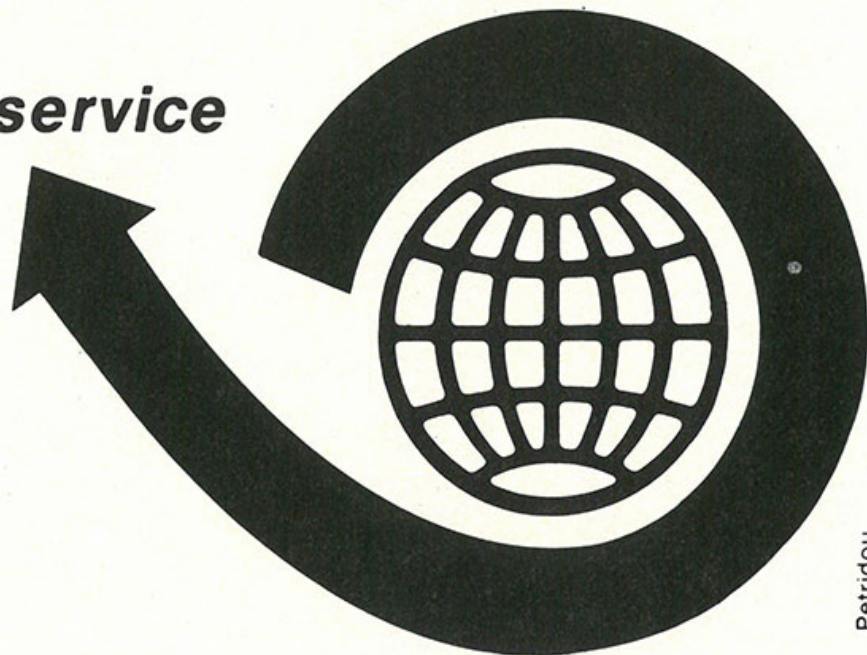
ε. Χεύσαμ 19/3
α. Νιούκαστλ 15/3
αργεί Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 14/3
αργεί Πειραιά
επιπλήθη διάλυση
α. Πειραιά 26/2
α. Κολούμπια 15/3
μεσογειακές μεταφορές

α. Ράς Τανούρα 20/2
μεσογειακές μεταφορές
στο Νουακτσότ
δ. Δαρδανέλλια 8/3
α. Ν. Υόρκη 16/3
ε. Ρεσίφ 14/2
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΩΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΩΩΣ (π.)	63	10141
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646
ΑΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135
ΑΪΛΑΝΤΑ (Μόλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΟΪ	68	25133
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	72	62701
ΑΚΡΟΝ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΞΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474

α. Σιγκαπούρη 8/3	
α. Π. ντέ Μπούκ 4/4	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 21/3	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 20/3	
δ. Παναμά 8/4	
υπόκειται ελληνική	
α. Παρανάγνα 24/3	
στη Βενετία 15/1	
επώληθη Άλλοδαπούς	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντομίνικα 26/3	
α. Τζέντα 2/4	
επισκευές Σακάντ 8/4	
δ. Παναμά 19/3	
α. Ν. Ύορκη 21/3	
ε. Γιβραλτάρ 9/4	
α. Σάρζα 4/4	
ε. Γέμπο 3/4	
α. Π. Σαΐδ 30/3	
δ. Ντουμπάι 2/3	
α. Σουέζ 22/3	
α. Π. ορ. Σπαιρν 3/4	
ε. Κοπεγχάγη 8/4	
παρεδόθη ύψους κυπριακή	
α. Ν. Ύορκη 19/3	
άρχει Πειραιά	
α. Μαδέιρα 5/2	
δ. Σουέζ 22/3	
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ	
α. Άλ Ρουέες 6/4	
α. Κολόμπο 28/2	
ε. Πειραιά 29/3	
α. Όζάκα	
άρχει Πειραιά	
ε. Λισαβώνα 26/3	
ε. Λισαβώνα 11/3	
α. Γιοκοχάμα 31/3	
α. Τενερίφ 24/2	
ε. Μομπάσα 17/3	
στο Ταμπικό	
α. Ρότερνταμ 5/4	
ε. Γάνδη 4/4	
α. Βερνάν 1/4	
υπόκειται ελληνική	
υπόκειται ελληνική	
υπόκειται ελληνική	
α. Άμστερνταμ 20/3	
υπόκειται ελληνική	
ε. Ν. Όρλεάν 2/4	
α. Σιγκαπούρη 8/4	
α. Σιγκαπούρη 21/3	
α. Ρίο Ίανέιρο 25/3	
α. Σφάξ 16/3	
α. Ν. Όρλεάν 1/3	
ε. Ντάρμπατ 27/3	
α. Ράσ αλ Χάφι 26/3	
α. Θρόντα 15/3	
στη Ρουέν 4/4	
α. Νικόσια 2/4	
στο Μπαρμιντς 16/2	
α. Κουβέιτ 31/3	
στο Τζουμπάι (άποθήκη)	
άρχει Χώγκσαντ	
α. Σιγκαπούρη 5/2	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 15/3	
επισκευές Πειραιά 8/3	
ε. Τζέντα 15/2	
α. Ίκχων 1/3	
δ. Γιβραλτάρ 5/4	
α. Νιού Χάβεν 9/4	
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 31/3	
α. Κήλανγκ 27/3	
α. Ναπίερ 8/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάν 4/4	
άρχει Καράτσι	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάν 3/4	
α. Αύγουστα 15/3	
ε. Ντάρμπατ 1/4	
α. Χάντερτον 6/4	
δ. Ντόβερ 24/3	
δ. Σουέζ 16/3	
υπόκειται ελληνική	
δ. Σουέζ 6/4	
δ. Παναμά 5/4	
άρχει Πειραιά	
α. Μοντεβιδέο 15/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Άμμυργό 853	
δ. Κων/πολη 2153	
α. Μίνα Καμπούς 7/9	
δ. Π. Σαΐδ 2/3	
α. Γκάνδη 18/1	
δ. Παναμά 12/2	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Φρήτσον 17/3	
υπόκειται ελληνική	
α. Άμπιτζάν 6/3	

ΑΝΤΖΕΪ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λός Πάλμας 24/2
ΑΝΤΖΕΛ Ι. (π.)	63	22103	διάλυση Κίνα
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898	υπόκειται ελληνική
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110	α. Ούμπε 25/3
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π)*	68	9122	α. Κων/πολη 11/1
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	διάλυση Ταϊβάν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843	δ. Παναμά 16/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ροζόριο 4/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Σάντος 7/4
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π)*	77	10003	α. Κόμπε 6/4
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	άρχει Χαλκίδα
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	16169	υπόκειται ελληνική
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουέζ 12/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	άρχει Μπουένεϊ Μπαϊν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ε. Μανουάι 11/3
ΑΡΚΑΪ' (π.δ.)	66	30522	α. Μαουού 11/3
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Κοσίν 30/3
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ)*	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 4/4
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	ε. Βίγκο 16/3
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	υπόκειται ελληνική
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ (π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 27/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	ε. Άμυργό 3/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	δ. Σάρρι 11/3
ΑΤΡΟΠΟΣ (π)*	71	9078	α. Άλεξάνδρεια 7/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Μπ. Άϊρες 28/3
ΑΦΡΙΚΑ (π)*	72	25785	α. Φουτζέιρα 8/2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	υπόκειται ελληνική
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)*	68	1593	στη Βαρκελώνη
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	ναυπηγήθηκε Μιστομυτίσι
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ)*	71	19392	α. Μπαμόντ 17/3
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	δ. Επτάνησα 6/3
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ)*	76	65917	α. Μιχουσίμα 2153
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Χιούστον 953
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)*	59	3143	άρχει Πειραιά
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	πρ. «Βέλος»
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Φιλαδέλφεια 5/4
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	διαγράφεται
ΒΕΡΑ *	65	24314	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654	δ. Επτάνησα 28/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.)	65	16483	α. Χαλκίδα 28/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Πειραιά 5/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Λισαβώνα 2/4
ΒΟΥΛΑΚΑΝΟΥΣ (Αιβ.)	64	15716	α. Ντουμπάι 24/3
ΓΑΛΑΤΕΙΑ *	56	9537	άρχει Πειραιά
ΓΑΛΛΗΝ (π.)	68	10239	δ. Κων/πολη 13/3 *
			ε. Φός 5/4 *
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π)*	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. *	70	10006	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299	στη Μομπάσα (άποθήκη)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. *	71	10327	επωλήθη "Ελληνες
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	στο Μόντρεαλ 11/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987	δ. Ντόβερ 11/12
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ (π.)	67	13091	μετ. «Γιούνιον Νο 1» (π.)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Π. Σαΐδ 5/4
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	πρ. «Αίγις»
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	60	10778	διάλυση Κίνα
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315	α. Ρότερνταμ 2/4
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	διάλυση Κασσιούργκ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μολ.)	59	8647	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣ (κ.)	66	15773	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 14/3
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Φουτζέιρα 5/4
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Σουέζ 6/4
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)*	68	81257	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪ'ΝΤ	65	1222	α. Τάιμούρ 23/3
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στη Καζαμπλάνκα
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	α. Ντεμερβάρα 25/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Ν. Ύρκη 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ' (π.)	65	21261	α. Λός Πάλμας 22/3
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪ'ΝΤ Π.	70	11525	στο Μπαντάρ Άμπας
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)*	63	8628	διάλυση Σιτακόινγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	στο Μπουσίρ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)*	67	38764	α. Κερανάγκουα 26/3
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	δ. Π. Σαΐδ 6/4
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)*	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Γκαϊνίς 3/4
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Φλόρσινγκ 17/2
ΓΟΥΪ'ΝΕΡ (π.)	73	13631	α. Καρατί 7/4
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪ'ΝΤ	70	11329	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΟΥ (π.)	72	4931	ε. Λάγος 19/2
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555	ε. Σινγκπούρ 21/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Σηοάι 1/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	υπόκειται ελληνική
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ρουέν 28/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347	α. Π. Ελζιζάβερ 21/3
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪ'ΤΟΡ	68	22782	ε. Λισαβώνα 4/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪ'ΤΣΑΡ	67	23347	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Κων/πολη 15/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λισαβώνα 28/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Γιουρπορτί 2/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Τόραντα 3/4

ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	διάλυση Νότιο Κόρρα	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σαουδική 'Αραβία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. 'Ιμμουίντεν 21/3	ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158	ε. Γκιζάν 2/4	ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	διάλυση Πακιστάν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	έπισκευές Πειραιά	ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ'	68	13694	α. Κοσίιν 29/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	έπισκευές Πειραιά	ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	δ. Σουέζ 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	άρχει Πειραιά	ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	στο Μπαχρέιν 18/3
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άρχει Χαλκίδα	ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	στο Όμν 15/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Κολόμνο 8/4	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/3
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλί	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Καζαμπλάνκα 27/3
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Φιλαδέλφεια 9/3	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	άρχει Μπλοκγούστερ	ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991	μετ. 'Ανναμάρια' (κ.)
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	6597	ε. Χιούστον 3/4	ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει Πειραιά
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Τενερίφη 30/3	ΚΟΣΜΟΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 2/3
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/4	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγκρέϊ 4/4
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Ροζάριο 29/3 *	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπλάφ 8/4
				ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	α. Ρας Τανούρα 4/4
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Σάντος 1/4 *	ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 18/1
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Κων/πολη 27/3	ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	δ. Παναμά 30/3
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	α. Δουνκέρκη 2/4
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339	διάλυση Ταϊβάν	ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526	α. Φλόσσινγκ 27/3
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Παρανάγιο 3/4	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Πειραιά 22/2	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Σιγκαπούρη 21/2
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 17/1	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Πασάγκουλο 1953
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Λός Πάλας 6/4	ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Π. Νουάρ 1853
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	στη Βενετία 10/4	ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	α. Χάμπτον 2/4
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	ε. Ν. 'Υόρκη 19/2	ΚΥΘΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Ντάρμπαν 22/3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	στη Μπάγια Μπλάνκα 11/4	ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	74	122814	ανάμενι 'Ομν
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	ε. 'Αλεξάνδρεια 30/3	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ (π.)	67	10596	μεταφορές Περσικού
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	ε. Πράια Μόλε 12/2	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ (π.)	67	26493	άρχει 'Ελευσίνα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Γιοσσό 11/3	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ (π.)	64	12687	α. Κοτόν 17/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. 'Αίν Σούκνα 15/3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	ε. Βαρκελώνη 28/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	ε. Κολούμπια Ρίβερ 24/3	ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Γιοκοχάμα 7/4	ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	δ. Γιβραλτάρ 13/1
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μάλτ.)	69	12102	α. Καραμυώνες 23/3	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Πειραιά 23/1	ΛΑΙΔΗ Τ. (δ.π.)	63	31686	πρ. 'Οραλία
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	άρχει 'Αστακό	ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	δ. Παναμά 22/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Φός 4/4	ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	α. 'Αμβέρσα 31/3
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Σουέμα 24/3	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. 'Αμβούργο 6/4
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	υπέστειλε ελληνική	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Φός 4/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	α. Σάν Πέντρο 16/3	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Βισακαπατνάμ 30/3
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Μομπάσα 9/3	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Π. ορ. Σπαιήν 3/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481	α. Καρτέγιεβο 27/3
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	στον Πειραιά	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Γιούρπορτ 6/4
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410	άρχει 'Ιτα	ΛΕΝΑ	68	22449	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	άρχει 'Ιτα	ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	πρ. 'Μπονάνζα
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Μιζουσίμα 2/4	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Ροζάριο 3/4	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	73	6415	μετ. 'Τύχη' (π.)
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	ε. Γδύνια 26/3	ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Γάνδη 2/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Μασσαλία 4/4	ΛΕΥΚΑΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Λός 'Αντζέλες 21/2
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	υπέστειλε ελληνική	ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	α. Καέν 13/3
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ε. Λός 'Αντζέλες 8/4	ΛΙΑ (π.)	65	15887	δ. Κων/πολη 1953
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	άρχει 'Ιτα	ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16233	α. Ντάρμπαν 7/4
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	α. Σάν Νικόλας 2/4	ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	στη Σαφάνκα (άποθήκη)	ΛΟ'Υ ΛΑΤΥ (κ.)	71	22523	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Μέντα αλ. 'Αχμάντι 3/2	ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στο Χάρ Φακάν
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	ε. Ροζάριο 29/3	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	62	11229	ε. Μομπάσα 15/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	ε. Λέγκχορν 25/3	ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4	ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	στο Κοτόν 4/4	ΜΑΛΟΟΥ	70	15579	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Σάντος 12/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	δ. Κων/πολη 22/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ρίο Γκράντε 30/3	ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	στο Τούεβαν 30/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	στη Μπάσα	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	δ. Π. Σαίδ 7/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Γιβραλτάρ 30/3	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙΒ (δ.π.)	60	13339	άρχει Πειραιά
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει 'Αγ. Δομνίκιο	ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Φός 31/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Τενερίφη 24/3	ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. 'Αμβούργο 25/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Τσαγκουαράμας 29/3	ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	άρχει Πειραιά
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	διάλυση Πακιστάν	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	ε. 'Ανναπόλις 31/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	δ. Κων/πολη 6/3	ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (π.)	68	10099	ε. Μπάρ 4/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ρίο Γκράντε 1053	ΜΑΡΙΠΕΡΑΛ (δ.κ.)	66	57027	διάλυση Κίνα
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	πρ. 'Προποντίς'	ΜΑΡΙΠΙΡΑ (δ.)	61	30236	α. 'Αλεξάνδρεια 7/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	πρ. 'Σή 'Εντέαβορ'
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	άρχει Πειραιά
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Πειραιά
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	υπέστειλε ελληνική
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. Τζέντα 27/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ε. Τζέντα 4/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Λός Πάλας 13/3	ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	υπέστειλε ελληνική
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	υπέστειλε ελληνική
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. 'Οριστόν 20/2
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	ε. Μπιζέρτα 1/4	ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	α. Μαρακάιμπο 9/2
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	δ. Θερραυτί 'Αϊλάντ 20/3	ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Κουβέιτ 4/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/4	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνυ (άποθήκη)
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	α. Ρότερνταμ 23/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	δ. Ντόβερ 19/3	ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Σαβάννα 4/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ρεσίφ 5/4	ΜΗΛΟΣ ('Ονδ.)	58	5271	πρ. 'Ολυμπία'
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Πειραιά 11/12
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	δ. Παναμά 11/2	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	α. 'Αλεξάνδρεια 5/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Π. Σαίδ 3/4	ΜΙΑ	80	15552	α. Λός Πάλας 5/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Π. Σαίδ 17/3	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	ε. Χακάτα 31/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	δ. Μπρανζμπάτελ 20/2	ΜΙΛΑΥ (κ.)	76	21372	δ. Κων/πολη 26/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Λομέ 22/3	ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	ε. Ρίο Γκράντε 1/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Πειραιά 29/3	ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	α. Λίβερπουλ 21/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	στη Λισαβόνα 8/4	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Λός 'Αντζέλες 23/2	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Δεμεράρα 29/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Πενάγκη 11/12	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	ε. Μαπούτο 17/7	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ταμπικό 28/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Π. ορ. Σπαιήν	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Γκράντ Καυμάν 4/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Λός 'Αντζέλες 31/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	πρ. 'Μαργκό'	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Χιούστον 29/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	ε. Μπρέικ 6/4	ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Λός Πάλας 31/3	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Τσιότσια 28/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/12	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Σουέμα 5/4	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	μεσογειακές μεταφορές	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/4	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Βαλτιμόρη 2/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. 'Αλεξάνδρεια 4/4	ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	α. Βαλτιμόρη 18/3	ΜΙΝΙ ΛΟΤΙΖ (π.)	70	1592	ε. Χιούστον 1/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093	ε. Μπείρα 4/1	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Σαβόνα 3/4
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093		ΜΙΝΙ ΛΥΟΜ	75	1578	δ. Παναμά 31/3
ΖΗΜΠΑ' (κ.)	68	31093		ΜΙΝΙ ΛΥΟΜ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη

MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ(π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (Μ.)	59	8775
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚ (κ.)	69	7827
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΥΤΙΚΟ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.π.)	59	12463
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΣ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΣΩΝ (π.)	66	7463

άργει Ν. Όρλεάν	α. Ν. Όρλεάν 22/3
α. Ν. Όρλεάν 5/4	α. Ν. Όρλεάν 5/4
α. Ρίο Ιανέιρο 24/2	α. Ρίο Ιανέιρο 24/2
μεσογειακές μεταφορές	ε. Αλεξάνδρεια 4/4
άργει Πειραιά	μεσογειακές μεταφορές
υπεστείλε ελληνική	α. Ρουέν 5/4
στη Νιγηρία	α. Τζέντα 31/3
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 2/3	δ. Ντόβερ 14/3
άργει Πειραιά	στο Μπουσίρ
α. Ρόττερνταμ 5/4	α. Λός Άντζελες 1/4
α. Σιγκαπούρη 23/3 *	

α. Χάβρη 25/3 *	
α. Π. Έλζαμπεθ 18/3	
α. Κόμπε 4/4	
πρ. «Γιούντιν I»	
πρ. «Τρέντι Γουίλ»	
δ. Κων/πολη 29/3	
ε. Τσάνα 6/4	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη διάλυση	
επωλήθη	
μεταφορές Έρυθράς Θάλ.	
ε. Έρεγκλι 19/3	
α. Φάλασινγκ 30/3	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
δ. Σουέζ 26/3	
άργει Πειραιά	
στο Μπαντάρ Χομενί 3/4	
α. Τζιμπουτί 8/4	
α. Άρατού 4/4	
α. Λομέ 16/3	
α. Χάβρη 28/3	
ε. Μπανκόνγκ 10/3	
στην Κακούτα	
α. Μπάχια Μπλάνκα 4/4	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη	
μετ. «Κόμπος» (π.)	
ε. Άμβούργο 9/1	
α. Λέικ Τσάρλς 22/3	
άργει Χαλκίδα	
ε. Σχέζοι 20/3	
α. Ριγέκα 4/4	
δ. Σουέζ 4/4	
α. Βαρκελώνη 14/3	
α. Πειραιά 14/3	
ε. Μπλάνκο 4/4	
άργει Στυλida	
υπεστείλε ελληνική	
άργει Πειραιά	
ε. Όζακα 8/4	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Κοννού 29/3	
α. Μπαρραγκούλα 17/3	
ε. Μογκαντίσου 29/3	
στο Βισκαπατάνα	
ε. Τζέμπελ Άλι 29/3	
ε. Παλάσ Σαρπού 1/3	
α. Ν. Υόρκη 6/4	
ε. Π. Χάρκωτ 1/4	
α. Ρίο Ιανέιρο 3/4	
ε. Αλεξάνδρεια 6/4	
ε. Παράνα 30/3	
α. Άμβέρσα 17/5	

α. Γιοκοχάμα 3/4	
ε. Σάο Σεμπασιάν 25/3	
α. Πειραιά 754	
άργει Άστακό	
ε. Σινγκάπορ 4/3	
άργει Ίτεα	
άργει Έλευσίνα	
άργει Έλευσίνα	
α. Πειραιά 25/3	
στον Πειραιά 11/4	
υπεστείλε ελληνική	
ε. Μανζανίλο 12/3	
αναμένει Λομπουάν	
άργει Ίτεα	
άργει Πειραιά	
α. Σάλλομ Βόε 3/4	
στο Ντάρμπαν 26/3	
άργει Πειραιά	
στον Πειραιά 11/4	
ε. Κάου Άρκας 14/2	
α. Φρήπορτ 29/3	
α. Ταμπίκο 25/3	
μεσογειακές μεταφορές	
άργει Πειραιά	
αγορά εξ Ίσπανίας	
μετ. «Νεράιδα» (κ.)	
ε. Σιγκαπούρη 8/4	
άργει Πειραιά	
α. Ταρραγκόνα 25/3	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
ε. Τζέμπελ Άλι 6/4	
α. Όζακα 25/3	
α. Σίμα 22/3	
α. Σόρζα 5/3	

α. Μπάρι 5/12	
δ. Κων/πολη 25/3	
α. Άσσομ 1/4	

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738

ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΑΓΑ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΑΓΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802
ΠΕΡΑΜΟΣ I. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707
ΠΙΛΑΡΜΑΣ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΑ ΔΥΟ (κ.)	66	10233
ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	72	17686
ΠΟΛΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΞΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597
ΠΟΞΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ I. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959

ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ I (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	71	1552
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	11171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΖΟΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	66	19408
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907

ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15869
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	67	5531
ΣΗΓΚΑΛΛ (Μαλ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλ.)	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593

α. Π. Σουδάν 16/3	
α. Φρημάντλ 11/3	
α. Ζ. Άννα Μπαί 29/3	
Διάλυση Κίνα	
άργει Καμπάνας	
άργει Πειραιά	
α. Πειραιά 6/4	
α. Τζέντα 25/2	
α. Δουνκέρκη 6/3	
μεταφορές Αιγύπτου	
α. Ράς Τανούρα 30/3	
α. Λός Πάλας 19/3	
ε. Αλεξάνδρεια 5/4	
α. Κολούμπια Ρίβερ 26/3	
ε. Ήρακλειον 12/2	
ε. Τορρεβίεγα 31/3	
α. Κουβέιτ 28/2	
α. Τζέντα 2/4	
α. Τζέμπελ Άλι 4/4	
ε. Ναγκόγια 6/4	
ε. Κων/πολη 13/3	
α. Σπέζια 4/4	
α. Γιούροπορτ 6/4	
δ. Σουέζ 8/3	
α. Άμβέρσα 31/3	
άργει Κίμωλο	
δ. Ντόβερ 4/4	
στο Όρν 15/2	
ε. Αλεξάνδρεια 1/4	
στο Κατάκωλο	
α. Χόγκ Κόγκ 19/3	
ε. Γιούροπορτ 7/4	
άργει Πειραιά	
α. Ρίο Ιανέιρο 3/4	
α. Λομέ 7/3	
ε. Σάν Λορέντζο 29/3	
α. Ν. Υόρκη 29/3	
προς Τρίνιαντ 16/3	
α. Τσιτακόγκ 5/3	
ε. Ν. Όρλεάν 8/4	

ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540

ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000

ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΨΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781

ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΑΚΥ (π.)	84	35209
ΤΖΕΐ'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380

ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΩΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848

ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629

οτό Μπαντάρ Άμπας
ε. Άβονμαουθ 9/4
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σουέζ 8/4
α. Σήαροπορτ 19/3
άργει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
υπέστειλε ελληνική

πρ. «Γιάννης Μάριος Η.»
ε. Ίμμουίντεν 6/4
ε. Όκλαντ 1/4
α. Μιλάτζο 14/3
α. Βενετία 18/3
δ. Σουέζ 14/3
δ. Μπαντομπούτελ 7/3
α. Ν. Όρλεάνη 4/4

α. Τζουέμα 3/4
άργει Πειραιά
α. Γούνια 15/2
α. Πενσκόλα 2/4
δ. Σουέζ 5/4
α. Άμβούργο 1/3

άργει Άστακό
ε. Σούνεϊ 3/4
άργι Άστακό
δ. Ντόβερ 18/2
δ. Ντόβερ 24/3
α. Γιοκοχάμα 27/2
ε. Άλεξάνδρεια 6/4

α. Χιούστον 3/4
δ. Γιβραλτάρ 27/3
οτό Σαλβαντόρ 11/4
άργει Άστακό
άργει Πειραιά
α. Μπ. Άιρες 19/3
άργει Πειραιά
α. Ντάρμπαν 7/4

α. Ν. Όρλεάνη 14/3
α. Σιγκαπούρη 3/4
α. Ροζάριο 20/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Λισσαβώνα 30/3

ΤΡΕΐ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ	76	35897
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	17823
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

ΦΑΐ'Β Αΐ'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΐ'ΡΓΟΥΐ'ΝΤ (κ.)	64	16299
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617
ΦΕΛΛΟΣΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264

ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523
ΦΑΛΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΑΛΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΑΥΡΙΑΝΤ	65	15178
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΐ'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652

ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΐ'Σ (π.)	79	12598

ΧΩΚ (κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΑΛΓΚ (π.)	44	14540

μετ. «Στράλχορν» (Λ.)
α. Χάμπτον 8/3
δ. Παναμά 17/3
α. Φώλεϊ 1/3
α. Άμστερνταμ 4/4
άργει Χαλκίδα
ε. Πειραιά 29/3
διάλυση Κίνα
α. Χιούστον 29/3

α. Φρημάντλ 25/3
άργει Πειραιά
διάλυση Κίνα
α. Ν. Όρλεάνη 19/3
α. Φουτζέιρα 18/2
α. Μπλάκοπορτ 9/3
ε. Χάλλ 22/3
οτόν Πειραιά

δ. Κωνσπολη 5/3
μετ. «Φήαρλες» (κ.)
μεσογειακές μεταφορές
οτόν Άλεξάνδρεια 10/4
δ. Σουέζ 8/4
α. Σουέμα 18/3
α. Βίλλα Κονσταντίνου 2/4
α. Πειραιά 5/4
ε. Άιν Σούκνα 16/3
ε. Μογκαντίσου 30/3
α. Ντάρμπαν 5/3
α. Ουλσάν 6/3
α. Πειραιά 1/4
ε. Λας Πάμας 1/4

ε. Μπαρμπερς Πόιντ 2/4
δ. Σουέζ 31/3
υπέστειλε ελληνική
α. Άμβέρσα 27/3

εγκαταστάθηκε Άλγερύ 4/4
α. Ρίο Γκράντε 21/3
α. Οσάκα 5/4
άργει Πειραιά
ε. Τσιτακόγκ 8/4
έπισκευές Σιγκαπούρη 14/3

α. Γιοκοχάμα 3/4

δ. Σουέζ 23/3
πρώην «Κασκιάτος»
μεσογειακές μεταφορές

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
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 Έλλάδος: 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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK - WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. 'Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

NOW, after nine successful years of Operation
in the **SUEZ CANAL**, **WE ANNOUNCE**

THE PANAMA CANAL TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIA SM
world shipping services



NEW YORK	: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,	: Tlx. RCA 226106 CANY UR.	Tel. (212) 466 1510*
PIRAEUS	: CANDIA COMPANY S.A.,	: Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*
HONG KONG	: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,	: Tlx. 61715 CDIA HX.	Tel. (5) 21 53 48*
LONDON	: MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,	: Tlx. 8955647 COTSEA G.	Tel. (4027) 21 111*